



Kontaktperson
Björn Åsberg
Ekonomiavdelningen
Telefon: 08-508 260 08
bjorn.asberg@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-09-19

Tertialrapport 2 och delårsrapport 2 per den 31 augusti 2006

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner tertialrapport 2 och delårsrapport 2 per den 31 augusti och överlämnar den till kommunstyrelsen
2. Som svar på kommunfullmäktiges uppmaning om tydliggörande av omorganisationen överlämna och åberopa föreliggande rapport
3. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering

Göran Gahm
tf

Barbro Collin

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har beslutat att Trafiknämnden inte får den begärda nedjusteringen av parkeringsintäkterna. Parkeringsintäkterna prognostiseras nu till ett underskott på ca 78 mnkr dvs. 8 mnkr mer än i tidigare prognos. Nämnden får dock 4 mnkr för PM10 försöket och för ökade kostnader för Kungsträdgården.

Bilaga 1: Budgetavräkning drift och investering/KF/KS budgetjusteringar

Bilaga 2: Driftbudget per delprogram

Bilaga 3: Investeringsplan och större projekt

Bilaga 4: Tillgänglighetsprojektet

Bilaga 5: Uppföljning av gatu-och fastighetskontorets omorganisation

Sammantaget visar kontorets prognos för året på ett nettounderskott på 78 Parkeringsintäkterna svarar för dessa 78 mnkr. Underhållet ökar med 12 mnkr. Kapitalkostnaderna visar en sjunkande trend med ca 12 mnkr.

Den av nämnden antagna drift- och underhållsplanen visar på ett stort behov av mer medel för underhållsåtgärder och reinvesteringar för att motverka ytterliggare kapitalförstöring, men också för att klara rena driftsfrågor. I överensstämmelse med nämndens mål i verksamhetsplanen 2006, ”att prioritera underhållet” har projekt som åtgärdar det eftersatta underhållet prioriterats ytterligare.

Lånecykelsystemet håller nu på att etableras i staden och innebär inga kostnader för staden, utan finansieras i sin helhet av leverantören.

Fler parkerar rätt. Verksamhetsundersökningen utförd i april månad visade en förbättring med 3,6 % jämfört med samma period förra året.

Kommunfullmäktige har uppmanat Trafiknämnden att återkomma med tydliggörande redovisningar rörande omorganisationen av gatu- och fastighetsnämndens förvaltning. Redovisningen bifogas.

Bakgrund

Kommunstyrelsens uppföljning av nämndernas verksamheter fokuseras på ekonomiskt utfall och på uppfyllelse av kommunfullmäktiges inriktningsmål och prioriterade inriktningar.

Tertialrapporterna ska innehålla en delårsrapport med periodiserat utfall. Till rapport 2 ska också ett förenklat bokslut upprättas.

Protokollsutdrag ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast 22 september. Kontoret föreslår därför att beslutet omedelbart justeras.

Kontorets tertialrapportering har som utgångspunkt verksamhetsprogrammet för 2006. I det följande redovisas det som kontoret vill kommentera särskilt och dess effekter på utfallet för 2006. Ytterligare kommentarer lämnas i bilagor.

Sammanfattande analys av den ekonomiska situationen

Trafiknämnden hemställde i tertialrapport 1 hos kommunstyrelsen om nedjustering av intäkterna med 70 mnkr och att 22,2 mnkr överförs från Marknämnden till Trafiknämnden för Norra Länken, samt en begäran om en utökad budget med 6,5 mnkr.

Kommunstyrelsen behandlade 2006-06-14 tertialrapport 1. Beslutet innebar för trafiknämndens del följande.

Nämnden fick ingen budgetjustering för minskade intäkter inom parkeringen, dock ska parkeringsintäkterna studeras noga framöver. Vissa justeringar på driftkostnaderna gjordes och nämnden fick 3 mnkr för PM10 och 1,0 mnkr för Kungsträdgården (nämnden hade begärt 1,5 för Kungsträdgården).

I övrigt hade nämnden äskat kompensation för ökade kostnader för klottersamordning, polisens beställningar av skyltning och fågelinfluensan, vilket inte beviljades.

Nämndens begärda budgetjustering med 22,2 mnkr för investeringsverksamheten avseende ökade utgifter för Norra Länken till följd av ändrat ansvarsförhållande mellan Marknämnden och Trafiknämnden tillstyrktes.

I brist på anläggningsingenjörer kommer vissa investeringsarbeten inte att kunna utföras i år. Projekteringsarbeten senareläggs också i brist på trafikplaneringsresurser. Nyrekrytering pågår emellertid och nyanställda är under upplärning.

Reinvesteringsbehovet stort

Den av nämnden antagna drift- och underhållsplanen visar på ett stort behov av mer medel för underhållsåtgärder och reinvesteringar för att motverka ytterliggare kapitalförstöring, men också för att klara rena driftsfrågor. I planen redovisades bl.a. att andelen reinvesteringar på sikt kommer att öka, då driftbudgeten inte räcker till för att underhålla befintliga anläggningar vid den mest optimala tidpunkten. Som exempel kan nämnas att en fjärdedel av stadens gator, gång- och cykelbanor i dag inte klarar stadens standardkrav.

Anläggningar är uttjänta vilket gör driften av dem betydligt dyrare och svårare att prognostisera. Föremålen finns också i miljöer där de utsätts för yttre påverkan som kan variera från tid till annan. Varje post i sig är ganska liten och man kan tycka att de borde kunna inrymmas i en så stor omslutning som kontoret har, men det totala läget är ohållbart. Det är för mycket som ska inrymmas. Antingen måste resurser tillskjutas eller så måste verksamheter strykas.

I överensstämmelse med nämndens mål i verksamhetsplanen 2006 ”att prioritera underhållet” har åtgärder som riktar sig emot det eftersatta underhållet prioriterats ytterligare.

Prognosen för årets reinvesteringar visar att den ökar från budgeterade 100 mnkr till 163,8 mnkr.

På driftbudgeten överskrider kontoret delprogrammen, trafikmarkeringar, kommuncentrala parker, ledningstunnlar, hissar samt rulltrappor. Dessa har i drift- och underhållsplanen pekats ut som områden där tillräckliga medel saknas.

Ökade intäkter för upplåtelse av mark för byggetableringar täcker delvis ovanstående överskridanden. Dessa intäkter är dock konjunktur känsliga och varierar därför över tid.

Parkeringsverksamhetens intäkter fortsätter att minska

Efter sju månader kan kontoret verifiera avvikelserna i parkeringsverksamhetens intäkter. Jämfört med budgeten är avvikelserna ca 20 %. På årsbasis innebär detta en avvikelse på ca 78 mnkr i uteblivna intäkter. Avvikelsen som redovisats i tertialrapport 1 består därmed och ökar dessutom med ytterligare ca 8 mnkr.

Byggkonjunkturs påverkan på kontorets kostnader

Byggkonjunkturen i Sverige är den bästa på flera år. Orderingången har fortsatt att öka och såväl byggande som sysselsättning har stigit. Byggföretagen rapporterar dessutom ökade problem med att hitta lämplig arbetskraft företrädesvis i de mest expansiva regionerna, t ex stockholmsregionen som har ett stort utbud av anläggningsarbeten. Detta leder till en överhettning som medför att priserna för anläggningsarbeten stiger betydligt mer än konsumentprisindex. Under de senaste tre åren har index (vägt) för anläggningsarbeten stigit med ca 15 procent jämfört med konsumentprisindex som har ökat med närmare 3 procent. Kostnadsutvecklingen för anläggningsarbeten medför kraftigt ökade kostnader för trafikkontorets anläggnings- samt drift- och underhållsarbeten.

Kontorets beräknade utfall sammanfattningsvis

Sammantaget visar kontorets prognos för året ett nettounderskott på 78 mnkr. Parkeringsintäkterna svarar för dessa 78 mnkr. Kostnaden för underhållet ökar med 12 mnkr. Kapitalkostnaderna visar en sjunkande trend med 12 mnkr.

Förbättra välfärden och de kommunala verksamheterna

Kompetensfonden

Totalt har kontoret 10 projekt med en sammantagen budget på 26 650 tkr. Resultatet av projekten kommer att redovisas separat till nämnden. Här följer en redovisning av projekten i korthet.

Ledarstrategi

Trafikkontoret har sedan hösten 2005 drivit ett ledarutvecklingsprogram, *ständiga förbättringar*, som baseras på Stockholms Stads Ledarstrategi. Samtliga chefer och arbetsledare har tränats i att leda sig själva och leda andra. Vi har implementerat kontorets värdeord, Öppenhet, Tydlighet och Effektivitet för att organisationen skall leverera mot uppsatta mål.

Trafikkontorets chefer och arbetsledare har nu skrivit sina första utmaningar/överenskommelser med närmaste chef. Interncoacherna fortsätter arbetet med att stödja och inspirera kontorets medarbetare, som kommer att ha sina överenskommelser färdiga i september/oktober.

Under hösten fortsätter förbättringsarbetet med att utbilda/träna cheferna i medarbetarsamtal, lönesättning och lönesamtal samt hur man följer upp de personliga utmaningarna. Utbildningar i Byggherrens arbetsmiljöansvar och diplomerad arbetsmiljöutbildning kommer att anordnas under hösten. Kontoret kommer kontinuerligt att följa upp processen med förbättringsarbetet genom att mäta kundnöjdhet, medarbetarindex och ohälsotal.

Talsvar för trafiken.nu

Projektet kommer att lämna ett överskott på 400 tkr. Tjänsten har kunnat göras betydligt billigare med mindre ändringar i underliggande system än vad som först antogs. Dessutom har synpunkterna från allmänheten på tjänsten inte inneburit att tjänsten behövs förbättras särskilt mycket.

Mobila tjänster för trafiken.nu

Trafikanter kan besöka delar av trafiken.nu med sin mobiltelefon och få information om trafikläget, störningar, p-hus i city och mycket mer.

Digital Bilddatabas

Ett nytt system är upphandlat och ett införande pågår tillsammans med övriga förvaltningar som deltar i projektet. Ytterligare 250 tkr har sökts från kompetensfonden för att tillföra systemet utökad funktionalitet.

Skadereglering, projekt: Påkört.

Påkört är ett nytt stödsystem för kontorets skaderegleringsverksamhet. Systemet ska stödja handläggningen av skadeståndsärenden, såväl sådana där kontoret kan anses vållande av skada som tredjeman utsatts för som skador som av en eller annan anledning uppkommit på kontorets egendom.

Gemensamt digitalt gång- och cykelvägnät (GC-nät).

Projekt ska skapa ett digitalt gång- och cykelvägnät som lagras i lokalvägdatabas (LV). Till gång- och cykelvägnätet ska data kunna lagras digitalt och vara tillgängligt för olika typer av bearbetningar. Projektet håller tidplanen och beräknas vara avslutat 2006-12-31.

Trafik-GIS.

Projektet ska skapa gemensamma GIS-funktioner som bl.a. gör att data som finns i lokal vägdatabas (LV) blir tillgängligt för användare inom staden och för allmänheten. Inom projektet utarbetas också gränssnitt mot befintliga

GIS-applikationer. Projektet håller tidplanen och beräknas vara avslutat 2006-12-31.

Mobile inspektören.

I projektet den mobile inspektören tas en basplattform fram för trafikkontorets mobila IT-stöd. Detta projekt samverkar med framtagandet av det nya systemet för driftcentralen och skaderegleringen samt med projektet SMART vilket innebär en försenad tidplan.

Plattform för betalssystem för parkering

Parkeringsverksamheten har beviljats medel med 1,85 mnkr från kompetensfonden för att utarbeta en integrerad dataplattform för kontroll av olika betalsätt vid parkering. Plattformen kommer även att hantera data för kontroll av olika parkeringstillstånd, ex parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Avdelningen har påbörjat arbetet med en förstudie och kommer under 2006 att arbeta vidare med projektet.

SMART, lager och anläggning.

SMART är ett projekt för handdatorer och strekkodsanvändning inom trafiktjänstens verksamhetsområde. Syftet är att binda ihop den verksamhet som bedrivs ute i staden med arbetsorder, lagerhantering, tekniskt anläggningsregister och felanmälan.

Personalen

Det totala antalet tillsvidareanställda uppgick till 619 personer 2006-07-31. varav 202 är parkeringsvakter. Antalet tidsbegränsade anställningar uppgick vid samma tidpunkt till 24.

Övertaliga

Kontoret har ingen övertalighet.

Lönekartläggning påbörjad

Kontoret har påbörjat arbetsvärderingen och en övergripande lönekartläggning har gjorts. En arbetsgrupp har bildats och kontoret beräknar att alla befattningar är värderade under året. Lönekartläggningen och handlingsplanerna presenteras i verksamhetsberättelsen.

Sjukfrånvaron

Sjukfrånvaron uppgår till 6,8 %. Sjukfrånvaron var under 2005 7,3 %. Totalt för staden är sjukfrånvaron 9,0 %. Kontoret har 30 tal långtidssjuka. Tredjedel av de långtidssjuka uppbär sjukersättning och hälften av de långtidssjuka arbetar på deltid. Kontoret följer upp såväl långtids- som korttidsfrånvaron månadsvis. Kontoret satsar på tidigt ingripande och förebyggande insatser.

Riktad hälsoundersökning/friskvårdssatsningar vid trafikkontoret

Samtliga medarbetare på Trafikkontoret som fyller 40 i år eller är äldre kommer under hösten att erbjudas en frivillig hälsoundersökning. Syftet med hälsoundersökningarna är att minska kontorets sjukskrivningar, öka medarbetarnas välbefinnande samt även spåra eventuella riskfaktorer relaterade till arbetsbelastning och stress i arbetet. Kontoret erbjuder också ett brett utbud av motionsmöjligheter till alla anställda.

Medarbetarenkät genomförd våren 2006

Under våren har kontoret deltagit i stadens medarbetarenkät 2006. Svarefrekvensen för kontoret var 87 %. Enkäten berörde åtta huvudområden: Organisation och arbete, ledarskap/chefer, medarbetar/lönesamtal, delaktighet/inflytande, utveckling/kompetens, trivsel/arbetsklimat, hälsa, jämställdhet/mångfald samt kontorets egna tilläggsfrågor kring bland annat ledarskap och arbetsmiljö. Kontorets medarbetare är i stort sett mycket nöjda med sin arbetsplats- och arbetssituation, dock kan förbättringar göras när det gäller området medarbetar- och lönesamtal som ska hållas mellan medarbetare och chef minst en gång per år.

Trafikkontoret behöver praktikanter

Sedan 2002 finns inte längre kravet på praktik för ingenjörstudierande för att erhålla examen vid KTH, Stockholm. Detta innebär att antalet studerande som söker praktikplats vid kontoret har minskat. Kontoret etablerar därför direktkontakt med ett antal universitet, för att tillgodose kontorets behov av praktikanter och examensarbeten.

Satsning på mångfald - mot diskriminering

Sammanlagt 4 av medarbetarenkätens 70 frågor berörde ämnet mångfald och diskriminering. Enkätsvaren visade entydigt att kontorets medarbetare inte upplever att det förekommer någon form av diskriminering vid kontoret. Minst en gång per år kartläggs nyrekryteringar av medarbetare och praktikanter. Fler kvinnor har rekryterats inom tekniska yrken. Kontoret har även de senaste åren gjort årliga löneanalyser för att ta reda på om några osakliga löneskillnader förekommer. Försöket på parkeringsavdelningen med 6-timmarsdag, samt projekt styrd schemaläggning följs upp i syfte att eventuellt erbjuda medarbetarna flexibel arbetstid och därmed öka möjlighet förena arbetsliv med föräldraskap.

Bygga bostäder och utveckla Stockholm

En trygg och säker stad

Kontoret kommer under hösten att samordna en förvaltningsövergripande arbetsgrupp, med uppdraget att minska den illegala affiseringen för en renare och trevligare stadsbild och samtidigt ge kulturarrangörerna förbättrade möjligheter att marknadsföra sina verksamheter utan höga

kostnader. Möjligheterna till kultur- och evenemangsinformation och informations-spridning för det fria kulturlivet ska förbättras. Finansieringen ska inrymmas inom den ordinarie budgeten.

Kontoret kommer att fortsätta sitt deltagande i stadens klotterarbete främst genom att ansvara för de tekniska delarna i ett gemensamt förvaltnings-övergripande förfrågningsunderlag och genom att driftcentralen agerar ”klotteranmälningscentral” för allt klotter i staden oavsett ägare till det nedklottrade föremålet/ fasaden. Denna funktion kommer att byggas in i ”Kopplet”, driftcentralens nya stödsystem, för att kunna fungera effektivt även efter det att kommunfullmäktiges projekt för ett renare Stockholm har avslutats. Inkomna anmälningar om förekomst av klotter har nu stabiliserats sig på c:a 150 ärenden per månad. Då tjänsten startades upp var antalet anmälningar högre. Anmälningarna gäller i stort sätt fyra stora ägare av nedklottrade fasader/ föremål/anläggningar. Stadsdelarnas ansvarsområden överväger, tätt följt av trafikkontorets egna anläggningar. Många anmälningar gäller också Fortum och privata fastighetsägare.

Arbetet fortsätter med att förbättra för cyklisterna

Ökad och säker cykling i Stockholm

Kontoret har inlett arbetet med cykelplanerna för inner- och ytterstaden för att förbättra cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Arbetet pågår med att färdigställa cykelbanor och cykelfält på bl.a. på Birger Jarlsgatan, Karlavägen, Sturegatan, Långholmsgatan och Hornsgatan.

För att förbättra cyklisternas säkerhet och framkomlighet i signalreglerade korsningar kommer ca 300 tillfarer att förses med s.k. tillbakadragen stopplinje och cykelbox. Arbetet har startat och kommer att pågå t o m våren 2007.

Flera större cykelstråk, bl.a. Lidingövägen och E4-E20, har under sommaren fått ny beläggning. Arbetet med ny beläggning på viktiga cykelstråk fortsätter under hösten.

Omfattande målning av symboler och skiljelinjer pågår på ett stort antal stråk runt om i staden för att förtydliga gåendes och cyklisters ytor. På så sätt skapas bättre säkerhet, framkomlighet och trygghet.

Nya cykelpumpar har satts upp på Raoul Wallenbergs Torg och Älvsjö Centrum som även fått cykelparkeringen delvis upprustad. Under hösten kommer också Spånga förses med en cykelpump.

Stockholms nya cykelkarta distribueras till cykelhandel och stadsdelsförvaltningar, samt ska finnas tillgänglig på webben.

Stockholms cykeldag arrangerades i samarbete med Vägverket Region Stockholm den 8 juni. Eftermiddagens välbesökta tältaktivitet ägde rum på Raoul Wallenbergs torg.

Lånecykelsystemet byggs upp

Lånecykelsystemet byggs för närvarande upp runt om i innerstaden. Driften av systemet innebär inga kostnader för staden. Leverantören finansierar systemet i första hand med reklamvitriner, men också intäkterna från lånekortsförsäljningen finansierar cykelsystemet. Dessutom betalar leverantören avgift för reklam på offentlig plats enligt den av kommunfullmäktige fastställda taxan. Stadens enda kostnader avser upphandling och projektledning vid införandet av systemet.

Säker huvudgata

Trafiknämnden har beslutat att genomföra följande ombyggnader till ”säker huvudgata”:

- Den 21 mars 2006 beslutades, om ombyggnad av Spångavägen till en total kostnad om 8 mnkr
- Den 13 juni 2006 beslutades, om ombyggnad av Västerled till en total kostnad om 15 mnkr

Den 13 juni beslöt nämnden att kontoret skall fortsätta planeringen av ”säker huvudgata” på Hornsgatan. Vid detta sammanträde bordlades ärendet om att genomföra av åtgärder på Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen.

Kontoret har tagit fram förslag till trafiksäkerhetsåtgärder för dessa gator. Det har också varit ett stadsdelsförnyelseprojekt för Farsta och arbetet har skett tillsammans med stadsdelsförvaltningen och en arbetsgrupp med boende.

Övriga trafik- och gatuåtgärder, investeringar

Prognosen visar en neddragning med 29,4 mnkr. Budgetmedlen har i huvudsak omfördelats till projekt mot kapitalförstöring.

Större upprustningar

Slussen

Kostnaderna för 2006 minskar med 1 mnkr. Den slutliga lösningen av förstärkningsarbetet och upphandlingen av arbetet gav ett mer fördelaktigt pris än vad som tidigare uppskattats. Arbetet med att montera skyddsnet tillsammans med förstärkningsåtgärderna under 2006 uppskattas till 7,5 mnkr. Kostnaden för tillståndsbedömningar och bärighetsutredningar kvarstår vid tidigare bedömning på 3 mnkr.

Klarastrandsleden

Markkontoret har fått i uppdrag att tillsammans med Trafikkontoret och Statsbyggnadskontoret utreda exploateringsmöjligheterna ovan bangården och vad det skulle ge för möjligheter för ombyggnad av Klarastrandsleden. Bergtunnel, sänktunnel och överdäckning av en breddad Klarastrandsled är de alternativ som studerats tillsammans med exploateringsutredningarna. Detta skall vara klart och redovisas för de tre nämnderna under hösten 2006. Detta ärende kommer också att innehålla de redan muntligen redovisade förslagen om renovering och breddning till tre körfält.

Nord/Syd-axeln

I ett försök att hejda kostnadsutvecklingen för projektet skall en noggrann genomgång av handlingar för förfrågningsunderlag m m ske. Detta innebär att upphandlingarna och därmed kostnaderna flyttas framåt i tiden. Detta innebär en kostnadsminskning 2006 med 31,6 mnkr.

Norrbro

Kostnaderna för 2006 minskar med 2,4 mnkr. Den ersättningslokal som Trafikkontoret planerat att bygga åt Fortum efter uppsägning av nätstationen på nuvarande plats i Norrbro utgår, då Fortum löst lokalfrågan på annat sätt. En ersättning om 1 mnkr för evakueringen kommer dock att utbetalas till Fortum 2007. En beräknad total kostnad för Norrbroprojektet kommer att tas fram under den närmsta tiden. En tidigare uppskattning visade på en kostnad om ca 100 mnkr.

Genomförandebeslutet behandlas i Trafiknämnden i september med sikte på kommunfullmäktiges beslut innan nyår. Återstående utrednings- och projekteringsarbete (inkl två proventreprenader) för 2006 bedöms kosta ca 6,6 mnkr.

För att kunna hålla budgetramarna 2007 och 2008 har Norrbro finansierats med delar av de budgetmedel som skall överföras från Markkontoret till Trafikkontoret för Norra Länken. Förskjutningar i arbetet med Norra Länken gör detta möjligt.

Arbetet med de större infrastrukturprojekten fortskrider

Citybanan

Under förra året träffade staden, landstinget och Banverket en principöverenskommelse om finansiering m.m. av Citybanan, pendeltågstunneln under centrala Stockholm med nya stationer i city och Odenplan. Enligt principöverenskommelsen skall planerings- och projekteringsarbetet fortsätta och leda fram till att ett genomförandeavtal mellan parterna träffas. Ett sådant avtal skall närmare reglera projektets

utformning, omfattning och finansiering samt parternas ansvar för såväl utbyggnaden som drift, underhåll och framtida förnyelse.

Trafikkontoret medverkar i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet för Citybanan. Under våren och försommaren har arbetet fokuserats på att få fram ett genomförandeavtal. Ett sådant avtal träffades mellan parterna under maj månad. Kommunfullmäktige godkände i mitten av juni avtalet för stadens del.

Med stöd av det träffade genomförandeavtalet kan nu detaljplanearbetet och arbetet med järnvägsplanen slutföras. Under augusti/september påbörjas arbetet med den första arbetstunneln, den på bangården intill centralstationen.

För den blivande arbetstunneln vid Observatorielunden har kontoret, efter omfattande studier, beslutat om lämpliga körvägar för transporterna. Strävan har varit att minimera de trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga konsekvenserna av transporterna.

Totalkostnaden för hela Citybanan, inklusive stationerna, ligger på ca 13,5 miljarder kronor. Staden bidrar med maximalt 865 mnkr. Enligt avtalet kommer Citybanan att driftsättas någon gång under 2013-2016.

Norra länken

I april vann den återstående detaljplanen för Norra länken och vägarbetsplanen för Norra länken laga kraft genom att regeringen avslog de besvär som anförts över planerna. Det innebär att projektet nu kan förverkligas.

Trafikkontoret medverkar i arbetet med att slutföra planeringsarbetet. Under hösten kommer förfrågningsunderlaget för de större byggnads-entreprenaderna att färdigställas så att Vägverket kan skriva avtal med entreprenörer under våren 2007. För närvarande upphandlar Vägverket förberedande arbeten med ledningsomläggningar, arbetstunnlar m m. Dessa arbeten kommer därmed igång i full omfattning under hösten. Enligt Vägverkets tidplan kommer Norra länken att öppnas för trafik till sommaren 2015.

De som överklagade detaljplanen och vägarbetsplanen har begärt att en rättsprövning görs. Denna prövning, som görs av regeringsrätten, bedöms kunna avslutas senare i höst. Regeringsrätten har under sommaren avslagit sökandens yrkanden om inhibition i ärendet.

Utöver den tjugofemprocentiga regionala finansieringen av Norra länken som staden svarar för, skall staden svara för kostnaderna för anslutningen mot Värtahamnen och Frihamnen. Denna anslutning beräknas kosta 300 till 325 mnkr. Trafikkontoret har i år fått trafiknämndens uppdrag att projektera

anslutningen. Förslaget till detaljplan för anslutningen har under våren varit ute på samråd och remiss. Planen ställs ut under hösten.

Trafiknämnden tog i januari 2006 ett delgenomförandebeslut på 35 mnkr för projektering och förberedande arbeten för den s.k. Hamnavfarten. I beloppet ingår kostnader för redan nedlagda arbetet med systemhandlingar.

Projekteringskostnaden för Hamnavfarten förväntas uppgå till ungefär 15 mnkr under 2006. Budget för Hamnavfarten har överförts från Markkontoret till Trafikkontoret. Utöver kostnaderna för Hamnavfarten har 4 mnkr avsatts för trafikkontorets deltagande i övriga delar av Norra Länken-projektet.

Väg E4 Förbifart Stockholm

Vägverket har i ett nyhetsbrev i juni meddelat att utvärderingen av inkomna remissyttranden efter utställelsen av vägutredningen fortsätter. En del kompletterande studier genomförs.

Alternativet ”Förbifart Stockholm” förordas av länets samtliga kommuner, landstinget och näringslivet medan Länsstyrelsen förordar alternativet ”Diagonal Ulvsunda”. Även Riksantikvarieämbetet har invändningar mot alternativet ”Förbifart Stockholm”.

Vägverket räknar med att under september kunna rekommendera alternativ för fortsatt planering. Materialet kommer sedan att skickas ut för yttrande till bl. a. länets kommuner för att sedan överlämnas till regeringen för tillåtlighetsprovning enligt Miljöbalken.

Tvärbanans förlängning

I SL:s planer ingår förlängning av Tvärbanan, såväl Tvärbana Ost, Hammarby sjöstad – Slussen, som Tvärbana Norr, Alvik – Kista och Alvik – Solna. Utbyggnaderna avses ske med statsbidrag om 50 % från Banverket.

SL, som inte har investeringsmedel för dessa banor i sin budget under de närmaste åren, avvaktar med att upprätta järnvägsplan för projekten. Dessutom ligger statsbidragen sent i Banverkets järnvägsplan. Detta medför att kontorets arbete med förberedelser för dessa förlängningar har varit begränsade under året.

Väg E18 Hjulsta – Ulriksdal

Vägverket har i sitt regleringsbrev från regeringen fått i uppdrag att planera så att väg E18 kan byggstartas under 2007. Väg arbetsplanen har fastställts i maj i år, ett beslut som har överklagats till regeringen. I projektet ingår de två överdäckningar av vägen på vardera 300 meters längd, en vid Rinkeby och en vid Tensta. Staden har genom kommunfullmäktiges beslut 2003 åtagit sig att bekosta dessa.

Vägverket träffade häromåret ett ramavtal om utbyggnaden med berörda kommuner. Med stöd av detta avtal pågår diskussioner mellan Trafikkontoret och Vägverket om ett genomförandeavtal för väg E18 på delen inom Stockholms stad. Enligt tidplanen bör genomförandeavtal träffas under hösten. I diskussionerna har Vägverket ställt önskemål om att staden överför 600 mnkr för överdäckningarna, till Vägverket under 2007.

Övrigt

Länsstyrelsen har under sommaren beslutat om ändring av länsplanen för regional transportinfrastruktur. Ändringarna innebär bl.a. att **Väg 73 Nynäsvägen** på delen Fors – Nynäshamn tillförs ytterligare 100 miljoner kronor. Det innebär att utbyggnaden kan genomföras med dubbla körbanor i hela sin sträckning och att färdigtidpunkten 2009 kan hållas.

Under första halvåret färdigställde Banverket förstudien för **Mäljarbanan** på delen Kallhäll – Tomtebodan. Banverket påbörjar nu en järnvägsutredning för sträckan och i den kommer en utbyggnad av såväl befintlig järnvägskorridor som en korridor via Kista att studeras. Detta är helt i överensstämmelse med de synpunkter som staden framförde i arbetet med förstudien.

Parker och grönområden

Årstafältet utvecklas

Under 2006 har ansvaret för Årstafältet flyttats över till Trafikkontoret. Ett nytt program för utvecklingen av Årstafältet har tagits fram och kommer att redovisas i Trafik- och Marknämnden samt stadsdelsnämnden hösten 2006. I tertialrapporten har budgeten utökats med 7,5 mnkr. Kostnadsökningen avser anläggande av en 11-mannaplan av konstgräs samt flytt av befintlig byggnad för omklädnad.

Kungsträdgården

Renoveringen av dammen i Kungsträdgården påbörjas 2006 och kommer att färdigställas under första delen av 2007. Vid provtagningar i dammen har det visat sig nödvändigt med mer omfattande åtgärder än vad som planerats. Projektet blir därför 0,6 mnkr dyrare än beräknat. Fördyringen täcks av medel från andra delprogram under 2006.

Ökade kostnader för skötseln av stadens träd

Kontoret redogjorde i treårsprogrammet för att staden står inför omfattande åtgärder för att behålla en grönskande stad med stadsträd. Redan i år tvingas kontoret att vidta fler åtgärder än vad som budgeterats. Kostnaden för renovering av trädgropar och nyplantering har ökat med 7,5 mnkr jämfört med budget.

Göra Stockholm till en ekologiskt hållbar storstad

Upphandlingar miljöanpassas

Trafikkontoret har i samarbete med projektet Miljöanpassad upphandling, som drivs av miljöförvaltningen och stadsledningskontoret, tagit fram råd för miljö- och trafiksäkra resor och en upphandlingsguide för miljöanpassade och trafiksäkra transporter. Råden och guiden stödjer stadens förvaltningar och bolag att uppfylla målen i trafiksäkerhets- och miljöprogrammet för stadens egna resor och upphandlade transporter.

Trafikkontoret bedriver aktiv konsumentvägledning

Trafikkontorets projekt Stockholm Mobilitet bedriver aktiv konsumentvägledning inom hållbart resande. Ett antal aktiviteter genomförs för att förenkla och informera om möjligheterna att resa smart, snabbt, billigt och effektivt. Nedan följer ett antal exempel på konsumentinriktade aktiviteter:

- Annonskampanjen *Air Kondition – Cykla oftare* under våren på stortavlor i syfte att informera om cykling och positiva hälsoeffekter.
- *Stockholms cykeldag*. Den 8:e juni genomfördes Stockholm cykeldag med stor informationskampanj med annonsering på tavlor och i dagspress och evenemang vid Raul Wallenbergs torg.
- *Hälsotrampet* genomförs tillsammans med företag som vill stimulera sina anställda att välja att cykla istället för att åka bil till jobbet.
- Framtagande av ny *Cykelkarta* över Stockholm.
- Information och konsumentupplysning med fakta om aktuella bilpooler i Stockholm via www.bilpool.nu.

Energiförbrukningen ska minska

Kontoret har redan bytt till LED-lampor i trafiksinalerna, vilket ger lägre förbrukning. Utbytesplaner för övergång till lågenergilampor i belysningsanläggningarna och som också ger lägre förbrukning fortgår.

Med reinvesteringsmedel byts nu även kvarvarande glödlampor i förvarningssystemet för trafiksignaler till LED-lampor.

I årets reinvesteringar ingår en större ombyggnad av en av undercentralerna för cityområdets markvärme. Utöver att byta ut sedan länge uttjänt utrustning är syftet att förbruka mindre energi för att värma upp de ytor som försörjs från denna undercentral.

Partikelutsläppen ska begränsas

Från och med den 1 januari 2005 gäller en ny miljö kvalitetsnorm för partikelhalter, PM10, i utomhusluft. Partiklar som går att andas in och som är upp till tio mikrometer - en tusendels millimeter i diameter - eller mindre kallas PM10. I Stockholm överskrider normen periodvis på flera platser.

Kontorets försök med dammbindning på särskilt utsatta gator har resulterat i att mängden farliga partiklar i luften där har minskat markant. Ett medel som innehåller kalk, magnesium och ättika (CMA) sprids på gatan och håller den fuktig. Försöket har pågått fram till den 1 maj i år. De resultat som uppnås efter vårens försök får visa på behovet av nya försök när säsongen för vinterdäck börjar.

Bryta segregationen och fördjupa demokratin

Trafikkontoret deltar i stadsdelsförnyelsen

Trafikkontoret deltar i följande projekt inom stadsdelsförnyelseprojektet.

- **Bredäng centrum.** Upprustning med satsning på bl.a. belysning, fontäner, träd, möblering och tillgänglighet. Trafikkontoret bidrar med ca 50 % av totalkostnaden, d v s 8 mnkr 2006.
- **Farsta torg.** Projektet omfattar bland annat en ny scen, torgmöblering och belysning. Av totalkostnaden 3,2 mnkr bidrar Trafikkontoret 0,6 mnkr.
- **Spånga torg.** Programarbete inför upprustning av Spånga centrum. Det påbörjades våren 2006 och kommer att färdigställas under hösten. Trafikkontoret bidrar genom tillgänglighetsprojektet med 0,5 mnkr 2006.
- **Stieg Trenters torg.** Omläggning av markbeläggning samt ombyggnation av prydnadsdamm. Entreprenadarbeten har påbörjats under sommaren 2006 och skall vara färdigställda under året. Även här bidrar Trafikkontoret genom tillgänglighetsprojektet med 2,1 mnkr, vilket motsvarar knappt 50 % av totalkostnaden.

Stockholm den mest tillgängliga staden

Bakgrund

Nämnden beslutade 2005-12-13 att i princip godkänna kontorets föreslagna plan för disponering av 2006 års medel för att öka tillgängligheten inom staden. Beslutet innebar att åtgärder för 100 mnkr skall utföras under 2006. Beslut har tidigare tagits att Tillgänglighetsprojektet skall redovisas till nämnden i samband med varje tertiärrapport. En detaljerad redovisning finns i bilaga 4.

Samråd

Arbetet inom Tillgänglighetsprojektet bedrivs i nära samarbete med handikapprådet. Åtgärdsplanen för 2006 har godtagits av Trafiknämndens handikappråd och förslagen till åtgärder har till största delen tagits upp i respektive stadsdelsnämnds handikappråd. En stående punkt finns på trafiknämndens handikapprådssammanträden om läget i Tillgänglighetsprojektets arbete.

Kontakter hålls med de olika handikapporganisationerna för att få deras synpunkter om vilka problem som finns och vilka förslag till förbättringar av tillgängligheten som bör utföras för respektive handikappgrupp.

Referensgrupper med representanter från handikapporganisationerna kommer att arbeta med olika utvecklingsprojekt samt arbeta med att ta fram tillgänglighetsplaner för de olika stadsdelarna.

Stadsledningskontoret har påbörjat en uppföljning och utvärdering av Tillgänglighetsprojektets arbete sedan starten 1999. Kontoret ska även ta fram mätbara kriterier för hur Stockholm ska bli världens mest tillgängliga huvudstad.

Ekonomiska konsekvenser

Budgeten för året är 100 mnkr. I åtgärdsplanen för 2006 som redovisades för nämnden i kontorets verksamhetsplan för 2006 finns projekt medtagna, som tillsammans kostnadsberäknats till drygt de budgeterade medlen.

Åtgärdsplanen

Arbetet med åtgärdsplanen pågår. Ansvariga personer för varje delprojekt är utsedda och årsentreprenörer är upphandlade. Projekt som kommer att utföras under 2006 inom de budgeterade medlen har preciserats. Övriga delprojekt på åtgärdslistan utförs under nästa år eller senare. Detta framgår av åtgärdsplanen, tertialrapport 2 för 2006 enligt bilagan. Planen har omdisponerats något för att bättre passa in i stadens nya ekonomisystem, Agresso.

Genomförandet inleds med åtgärder i de fyra stadsdelsområdena där upprättandet av tillgänglighetsplaner påbörjats och där inventeringar utfördes under sommaren 2005. Tillgänglighetsplaner kommer under detta år att upprättas i de tre sista stadsdelsområden, det vill säga Maria-Gamla Stan, Älvsjö och Skärholmen och de inventeras under sommaren 2006.

Genom tillgänglighetsplanerna kan arbetet med att prioritera i åtgärderna genomföras på ett mer strukturerat sätt utmed frekventerade stråk, runt affärscentra, busshållplatser och tunnelbanestationer.

Svenska Spårvägssällskapet har demonstrationskört en modern europeisk låggolvsspårvagn på Djurgårdslinjen under sommaren. Tillgänglighetsprojektet bidrog med 125 tkr för att göra detta möjligt.

Idrottsnämnden ska disponera 10 mnkr ur årets budget för att göra idrottsanläggningar mer tillgängliga enligt en av idrottsnämnden framtagna plan.

Inom kulturområdet genomförs åtgärder under året för 5 mnkr enligt en av kulturnämnden framtagna plan.

Fastighets- och saluhallsnämnden kommer att disponera 5 mnkr under året enligt en av fastighets- och saluhallsnämnden framtagna plan.

Ta ansvar för ekonomin

Kapitalbevarande åtgärder

Många av de planerade investeringsprojekten har av olika anledningar flyttats framåt i tiden. Delar av det budgetutrymme som därmed skapats 2006 har omprioriterats till diverse åtgärder inom projekt för kapitalbevarande åtgärder i enlighet med intentioner i drift- och underhållsplanen. Kostnaden för projekt för kapitalbevarande åtgärder har ökat med 63,8 mnkr.

Följande är **exempel** på skador som kommer att åtgärdas utöver de redan planerade:

Regeringsgatan Döbelnsgatan	Allmänt nersliten efter flera ledningsgrävningar
Sveavägen	Sveavägen, spårbildning samt sättningar och i dåligt skick efter flera ledningsarbeten
Tegeluddsvägen	Dålig bärighet och provisoriskt lagad under flera år
Folkungagatan	Hjulspårbildning, valkar, stensläpp. 2 busshållplatser saknar slitstark beläggning vilket åtgärdas nu
Katarinavägen	Asfalten utsliten
Sörgårdsvägen	Åldrad beläggning, hjulspår samt mycket löpande underhåll
Lövstavägen etapp 1	Vibrationer i närliggande fastigheter
Lövstavägen etapp 2	Sprickbildning, uttjänt beläggning
Maltesholmsvägen	Slitlagerläpp
Blackebergsvägen	Allmänt slitage, mycket löpande åtgärder varje år
Bergslagsvägen mellan E18-Avestagatan	Hjulspårbildning
Bergslagsvägen mellan Räckstav.-Vällingbyv.	Hjulspårbildning

Vårbergsvägen	Eftersläpat underhåll
Personnevägen	Nersliten beläggning, spårbildning
Malmövägen	Nersliten beläggning, spårbildning
Flatenskogsväg, Skrubba Allé	Grusvägar i dåligt skick. Utläggning av fräsmassor.
Bäckvägen	Slitlagerläpp m.m.
Enskedevägen	Nersliten beläggning
Antal mindre arbeten i söderort	Nersliten beläggning, spårbildning
Belysning	Armatourbyten till energibesparande och förslitning
	Anläggningsbyten - enledarkabel och dålig anläggning byggs bort
	Ökat målningsprogram
	Projektering av anläggningsbyten
	Komplettering med ny belysning där det är dåligt belyst
Markvärme	Ombyggnad av uttjänt undercentral i city
Samlokalisering av driftcentralen och Trafik Stockholm	Ombyggnad av trafikledningsrummet på Trafik Stockholm för att kunna inkorporera driftcentralens verksamhet i samma lokaler
Utbyte trafikräknarstationer	Byte från flyttbara till fasta trafikräknarstationer på utsatta platser där flyttbar utrusning ofta förstörs
Styrutrustningar trafiksignaler	Utbyte av sex uttjänta styrutrustningar
Utbyte av återstående glödlampor i trafiksignalsystemet	Byte till LED-lampor i förvarningsystem för trafiksignaler; nuvarande utrusning uttjänt och energislukande
Vägvisning	Utbyte av inaktuell och sliten vägvisningsskyltning

Trafikkontorets drift- och underhållsverksamhet, behovsanalys

Kontoret har i ärendet ” Trafikkontorets drift- och underhållsverksamhet, behovsanalys” beskrivit läget för många av de anläggningar som kontoret förvaltar. Anläggningar är uttjänta vilket gör driften av dem betydligt dyrare och svårare att prognostisera. Föremålen finns också i miljöer där de utsätts för yttre påverkan som kan variera från tid till annan. Varje post i sig är ganska liten och man kan tycka att de borde kunna inrymmas i en så stor omslutning som kontoret har, men det totala läget är ohållbart. Det är för mycket som ska inrymmas. Antingen måste resurser tillskjutas eller så måste verksamheter strykas.

Här följer en förklaring på en del av problematiken och konsekvenserna av bristande resurser för underhållet.

<i>Område</i>	<i>Kostnad</i>
1. Alkolås i egna bilar	0,1
2. Ökade energikostnader	3,0
3. Tvättning av signalstolpar	2,0
4. Borttagande av rörligt farthinder	0,5
5. Ökade kostnader för reparation av räcken pga. av vinterns snöröjning	0,5
6. Ökade kostnader för drift och underhåll av skyltar	3,8
7. Ökade kostnader för drift och underhåll av ledningstunnlar	1,3
8. Ökade kostnader eluppvärmd trappa Sergels torg	0,2
9. Tillkommande kostnader för Tomtebodatusunneln och Karlbergstunneln	0,5
10. Ökade kostnader för reparation av Sergelfontänen	0,3

1. Kontoret har en hel del tyngre bilar som inte går att hantera via leaseplan. Det är extra viktigt att **tyngre fordon förses med alkolås**, alternativt att man kan kontrollera personalen då nycklar hämtas. Att sätta in alkolås i varje fordon, som stadens policy föreskriver, är dyrare än varianten med en kontrollstation vid hämtning av nyckel.

2. **Elkostnaderna** har ökat markant av olika skäl. Delvis så har de fasta kostnaderna stigit med över 30 % - 3 Mkr. Men även förbrukningen har ökat. Detta beror på att ålderstigna anläggningar har en dålig verkningsgrad som medför en högre förbrukning och därmed också högre kostnader. I jämförelse med de senaste årens vintrar var den gångna vintern både lång och kall, varvid bland annat markvärmen blev extremt dyr.

3. **Tvättning, borttagning av klotter och klistermärken på signalstolpar** är en verksamhet som i flera år fått stryka på foten på grund av bristande resurser. Situationen var detta år så illa att den måste genomföras, trots avsaknad av resurser. En åtgärd som dessutom stämmer väl med kommunfullmäktiges intentioner om ett renare Stockholm.

4. **Det rörliga farthindret** på Slättgårdsvägen har under den period det varit på plats visat sig fungera illa, vilket medfört skador på förbipasserande fordon och extremt dyra driftkostnader. Under längre perioder har det varit ur drift. Kontoret har valt mellan alternativen att ersätta anläggningen med annan utformning, bättre anpassad till vårt vinterklimat, alternativt att ta bort den/ hålla den ur drift. Då en vinteranpassad teknik har visat sig svår att finna och än värre att finansiera, har valet fallit på att montera bort den. En kostnad som inte inryms i budget. Alternativet är att låta den sitta kvar men ur drift. Då försvinner de mesta driftkostnaderna, men inte risken för åverkan, med fortsatta kostnader som följd.

5. och 6. Den långa vintern med mycket snöröjning har visat på ett förödande resultat på **räcken och skyltar**. **Mycket trafikskador**, varav de mest kostsamma åtgärda är de som åstadkommit av snöröjningsfordon och annan tung trafik. Oavsett årstid så åtgärdar kontoret här i princip bara sådant som är så illa skadat att trafikfara kan uppstå. Trots detta räcker resurserna inte till.

7. **Kontorets ledningstunnelnät** fylls med mer och mer ledningar. Detta är bra eftersom det innebär en mindre andel nyförlagda ledningar i mark och högre intäkter för ledningsförläggning i tunnelsystemet. Men det medför också högre driftkostnader. Mer arbete i tunnarna medför att de måste rengöras oftare för att eliminera den brandrisk som damm på ledningarna medför. Kontoret har även haft problem med s.k. "Urban Explorers", icke behöriga som bryter sig in i systemet för den spänning som det innebär att utforska stadens mer okända miljöer. Ledningsnätet är ett skyddsobjekt av stor vikt för många av samhällets funktioner. Kontoret har blivit tvunget att stärka tunnarnas skalskydd; både för att skydda objektet som sådant från förstörelse men också med omtanke om de personer som försöker bryta sig in för att gå på upptäcktsfärd. Det kan medföra livsfara. Ett starkt skalskydd är också av betydelse för att förhindra angrepp av olika slag. För att eliminera sådana risker räcker dock inte de åtgärder som kontoret vidtagit till på något sätt.

8. Sergels torg har försetts med en ny **eluppvärmd trappa**. Det finns inte resurser att bekosta uppvärmningen av denna. Utan tillskjutande av resurser så att den kan hållas uppvärmd under markvärmesäsongen får den vinterväghållas med konventionell snöröjning.

9. Två **biltunnlar**, Tomtebodavägen och Karlbergsvägen, har i tidigare organisation legat i ett gränsland utan utpekad driftansvarig och därmed utan att driftåtgärder vidtagits. I samband med att Trafikkontoret bildades uppmärksammades detta. Tunnlarna måste givetvis tas om hand, men medel saknas för sedvanliga driftåtgärder.

10. **Sergelfontänen** utsätts numera mer eller mindre kontinuerligt för förstörelse i samband med att glada firare av det ena eller andra slaget använder den som badplats. Glaset i lanterninerna är inte utformat för att klara denna belastning och går därmed sönder. Fontänen måste omedelbart efter varje badsejour inspekteras och skador måste åtgärdas. Görs inte detta riskeras läckage till underliggande ytor. Dessutom finns risken att nästa omgång badare skadar sig på trasigt glas, eller än värre kommer åt strömförande delar. Alternativet är att inför varje misstänkt firande tömma fontänen för att glada stockholmare inte ska lockas till bad. Men även denna åtgärd drar resurser.

Det här kräver underhåll:

133 mil gator	600 stödmurar
211 mil gång- och cykelvägar	6 700 meter tunnlar
1 miljon trafikskyltar	5 centrala parker
550 trafikanläggningar	20 000 planterade träd
1 200 parkeringsautomater	223 trappor
800 broar	93 000 belysningsstolpar
8000 meter kajer	

Parkeringsverksamhetens intäkter och kostnader

Intäkter

Parkeringsverksamhetens intäkter kommer främst från parkerings- och felparkeringsavgifter samt från nytto- och boende parkering. I verksamhetsplanen för 2006 anges en total budgeterad intäktsnivå på 538,4 mnkr fördelat på parkeringsavgifter 225 mnkr, felparkeringsavgifter 204 mnkr, nytto och boende 99,4 mnkr och till sist intäkterna för fordonsflyttning med 10 mnkr.

Parkeringsverksamhetens intäkter fortsätter att minska

Efter sju månader kan kontoret verifiera avvikelser i parkeringsverksamhetens intäkter. Jämfört med budgeten är avvikelserna ca 20 %. På årsbasis innebär detta en avvikelse på ca 78 mnkr i uteblivna intäkter. Avvikelsen som redovisats i tertialrapport 1 består därmed och ökar dessutom med ca 8 mnkr.

Kontoret bedömer att en bidragande faktor är den, jämfört med förra året, minskade personalstyrkan. Detta påverkar såväl parkerings- som betalningsmoralen hos stadens bilister. Den kraftiga ökningen av utfärdade boende- och nyttodispenser för miljöbilar är ytterligare en påverkande faktor till intäktsminskningen.

Vidare ser kontoret även att Stockholmsförsöket, som har bidragit till minskad stadstrafik, kan ha påverkat intäktsnivån. Kontoret fortsätter att noggrant bevaka intäktsutvecklingen för att se eventuella förändringar i trenden men bedömer med stor säkerhet att de förväntade intäkterna på 538,4 mnkr inte går att nå.

Tabellen visar kontorets intäktsprognos för året efter analys av årets 7 första månader.

Intäkter – mnkr	Bokslut 2005	VP 2006	Tertial 1 2006	Tertial 2 2006
Felparkeringsavgifter	181,9	204,0	163,9	159,3
P-avgifter	211,4	225,0	198,1	194,7
Fordonsflyttning/ fordonsskatt	8,6	10,0	10,1	10,1
Nytto o boende	94,4	99,4	91,5	88,6
Övriga intäkter	11,2	0,0	5,3	7,7
S:a	507,4	538,4	468,9	460,4

Intäkterna, från parkeringsautomaterna samt nytto och boende, har till och med juli månad minskat med ca 12 % jämfört med samma period förra året. På årsbasis motsvarar det ett intäktsbortfall på ca 42 mnkr, varav parkeringsautomaterna står för ca 30 mnkr och nytto, samt boende för resterande 12 mnkr.

Fordonflyttningsintäkterna ligger efter juli månad i fas för att ha möjlighet att nå budgeten på totalt 10 mnkr.

Antalet utfärdade parkeringsanmärkningar har under de sju gångna månaderna minskat med ca 23 % och till följd av detta också intäkterna minskat med ca 22 mnkr jämfört med samma period 2005. Avvikelsen ligger på ca 30 %, vilket på årsbasis medför ett intäktsbortfall på ca 45 mnkr.

Driftkostnader

I verksamhetsplanen 2006 uppgav parkeringsverksamheten driftkostnaderna till ca 150,3 mnkr. Av dessa var 79,6 mnkr personalkostnader och resterande 70,7 driftkostnader som lokalhyror, entreprenader och diverse administrativa kostnader.

Personalkostnaderna uppgår efter juli månad till ca 58 %, d.v.s. 46,1 mnkr, av årets budget. Ingen avvikelse mellan prognosen och årets budget kan i dagsläget noteras.

Övriga driftkostnader ska också hållas inom ram då de efter juli månad uppgår till ca 34 mnkr och utgör 48 % av årets budget. Kontoret kommer att, utöver redan genomförda besparingsåtgärder, som effektivisering av kontorets bilpark och mynttömningsrutiner, vidta ytterligare besparingsåtgärder för att säkerställa att årets driftskostnadsbudget inte överskrids.

Parkeringsverksamhetens viktiga projekt

Miljöfordon införs

Då nuvarande leasingavtal för stora delar av kontorets fordonspark löper mot sitt slut har kontoret, i enlighet med beslutet inom Stockholms stad att samtliga tjänstefordon som upphandlas inom staden skall vara miljöklassade, beställt nya tjänstebilar. De nya fordonen kommer att tas i drift under hösten. Vid årets slut kommer parkeringsverksamheten att ha ca 60 % av sin bilpark bestående av miljöfordon, något som under 2007 kommer att öka till drygt 80 %.

Fler parkerar rätt

Verksamhetsundersökningen som utfördes i april månad visade på en förbättring med 3,6 % jämfört med samma period förra året och är nu uppe i 66,2 % rätt parkerade bilar. Resultatförbättringen kan bero att Stockholmsförsöket bidragit till minskad trafik i innerstaden och likaså kan det ha påverkats av andra faktorer som t.ex. bensinpris och väderlek. Förra årets minskade personalstyrka, samt försöket med arbetstidsförkortning påverkar parkeringsmoralen hos stadens parkerare negativt. Kontoret fortsätter att arbeta med att nå åtagandet om 80 % rätt parkerade fordon. Insatser för att nå målet sker genom ökad information till medborgarna, enklare betalningssystem och prioriterad övervakning.

Hur uppfattas parkeringsverksamheten av stadens invånare

En marknadsundersökning, vars syfte är att se hur parkeringsreglerna och parkeringsvaktens arbetet uppfattas av stadens invånare har genomförts och resultatet blev i stort positivt. Kontoret ser ändå möjligheter till en förbättring av information till stadens medborgare om parkeringsverksamhetens mål och åtagande.

Bättre säkerhet och arbetsmiljö för parkeringsvakterna

Under det andra kvartalet har ca hälften av parkeringsvakterna genomgått en fortbildning med fokus på frågor kring bättre säkerhet och arbetsmiljö samt kring de trafikförfattningar som styr verksamheten. Utbildning för övriga parkerare kommer att ske under hösten.

Parkeringsautomaterna fortsätter att modifieras

Den i verksamhetsplanen redovisade inköpsordningen av parkeringsautomater har efter beslut i nämnden ändrats, den nya investeringsplanen är mer kostnadseffektiv för staden.

Kontoret arbetar idag med att modifiera befintliga myntautomater så att det blir möjligt att betala med bensin- och generella kort som Visa och



Mastercard samt uppgradera befintliga mynt och kortautomater så att förutom bensinkort det, även blir möjligt att betala med de generella korten.

Med den nya riktlinjen räknar kontoret med att samtliga automater skall ha möjligheten till kortbetalning med generella kort vid utgången av år 2007. Kontoret har till och med juli månad modifierat hälften av de 1000 automater som skall anpassas under året.

Uppföljning av gatu- och fastighetskontorets omorganisation

Kommunfullmäktige uppmanade den 13 juni 2006 Trafiknämnden att återkomma senast i tertialrapport 2:2006, med tydliggörande redovisningar rörande omorganisationen av gatu- och fastighetsnämndens förvaltning. I bilaga 5 finns den efterfrågade redovisningen.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafiknämnden godkänner tertialrapport 2 och överlämnar den till kommunstyrelsen. Att som svar på kommunfullmäktiges uppmaning om tydliggörande av omorganisationen överlämna och återropa föreliggande rapport. Att Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering

SLUT