

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 SAMMANFATTANDE ANALYS AV NÄMNDENS VERKSAMHET OCH EKONOMISKA UTFALL SAMT FÖRVALTNINGSCHFENS KOMMENTARER3

1.1	FÖRVALTNINGSCHEFEN HAR ORDET	4
-----	------------------------------------	---

2 TRAFIKNÄMNDENS ARBETE UNDER 2006.....5

2.1.1	Kollektivtrafikutskottet	6
2.1.2	Handikapprådet vid fastighets- och saluhallsnämnden, marknämnden, trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB	6
2.2	TRAFIKKONTORET	7
2.2.1	Samverkan med andra förvaltningar	7
2.3	TRAFIKNÄMNDENS MÅL.....	7

3 FÖRBÄTTRA VÄLFÄRDEN OCH DE KOMMUNALA VERKSAMHETERNA.....8

3.1	EN TRYGG OCH SÄKER STAD	8
3.1.1	En tryggare stadsmiljö med bättre belysning	8
3.1.2	Nattljusvisionen skapar trivsel och trygghet	8
3.1.3	Åtgärder mot klotter samordnas	8
3.1.4	Fågelinfluensan.....	9
3.2	GATOR, TORG OCH CENTRUMUPPRUSTNINGAR.....	9
3.2.1	Gator.....	9
3.2.2	Torg och centrum	9
3.3	KOMMUNCENTRALA PARKER	10
3.3.1	Kungsträdgården	10
3.3.2	Årstafältet.....	10
3.4	BEAKTA FN:S BARNKONVENTION.....	10
3.5	MEDARBETARE	10
3.5.1	Trafikkontoret som den mest spännande arbetsplatsen.....	10
3.5.2	Kompetensförsörjning och ledarskap	11
3.5.3	Personalsituation	11
3.5.4	Hälsoutveckling.....	12
3.5.5	Parkeringsavdelningen som pilotprojekt	12
3.5.6	Arbetsmiljö.....	12

4 BYGGA BOSTÄDER OCH UTVECKLA STOCKHOLM.....13

4.1	ETT HÅLLBART TRAFIKSYSTEM.....	13
4.1.1	Kollektivtrafik i gatunätet och förbättrad gatumiljö.....	13
4.1.2	Fler kan använda cykeln.....	13
4.1.3	Cykelvägnätet förbättras och fler cykelparkeringar byggs	13
4.1.4	Låncyklar införs i staden.....	14
4.2	UTVECKLING AV TRAFIKSYSTEMET.....	14
4.2.1	Stockholmsförsöket - miljöavgifter	14
4.2.2	Trafikplanering	14
4.2.3	Styrning av trafiken.....	15
4.2.4	Större vägprojekt för bättre framkomlighet	16
4.2.5	Större projekt för bättre kollektivtrafik.....	17
4.3	BEFINTLIGT HUVUDVÄGNÄT.....	17
4.3.1	Drift och underhåll	17
4.3.2	Reinvesteringar.....	18
4.4	BÄTTRE KONTROLL PÅ MARKUPPLÄTELSE.....	18
4.5	UTVECKLING AV STADSDELSFÖRVALTNINGARNAS TEKNISKA VERKSAMHET	19
4.6	TRAFIKSÄKERHET	19
4.6.1	Säkra hastigheter	19
4.6.2	Nykter och drogfri körning.....	19
4.6.3	Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter.....	19
4.6.4	Säker huvudgata.....	19
4.6.5	Säkra skolvägar	19
4.6.6	Trafiksäkra resor och transporter.....	20
4.6.7	Organisation och kunskapsunderlag	20

4.6.8	Skolpoliser	20
4.7	FRAMKOMLIGHET	20
4.8	PARKERINGSVERKSAMHET	21
4.8.1	Verksamhetsmål - Så många som möjligt skall parkera rätt	21
4.8.2	Antalet parkeringsvakter	21
4.8.3	Viktiga projekt	22
5	GÖRA STOCKHOLM TILL EN EKOLOGISKT HÅLLBAR STORSTAD	23
5.1	MINSKA TRAFIKENS MILJÖSTÖRNINGAR	23
5.1.1	Minska utsläpp från trafiken	23
5.1.2	Bullerskyddsåtgärder	23
5.1.3	Miljökrav vid upphandling	24
5.1.4	Bättre energihushållning	24
5.1.5	Internt miljöarbete	24
5.1.6	Miljömiljarden	24
5.2	UTVECKLA ÅTERVINNINGEN	25
6	BRYTA SEGREGATIONEN OCH FÖRDJUPA DEMOKRATIN	26
6.1	MEDBORGARNAS INFLYTANDE – BRUKARINFLYTANDE	26
6.1.1	Stadsdelsförnyelsen	26
6.1.2	Felanmälan, klagomål och synpunkter	26
6.2	MÅNGFALD- OCH JÄMSTÄLLDHET	26
7	TA ANSVAR FÖR EKONOMIN	27
7.1	EKONOMISKT UTFALL	27
7.1.1	De ekonomiska förutsättningarna	27
7.1.2	Driftbudgeten	27
7.1.3	Omorganisation	28
7.1.4	Kommentarer om vissa verksamhetsområden inom driftbudgeten	28
7.1.5	Investeringsplan	29
7.1.6	Prognoser under året	30
7.2	LOKALFÖRSÖRJNINGSPLAN	31
7.3	INTERN KONTROLLPLAN	31
7.3.1	Upphandling	31
8	ÖVRIGA REDOVISNINGAR	32
8.1	AV KOMMUNFULLMÄKTIGE GIVNA UPPDRAG	32
8.2	TILLGÄNGLIGHETSPROJEKTET	32
8.3	IT OCH E-STRATEGI	32
8.4	INTERNATIONELL ANKNYTNING	33

Bilagor

- 1 Uppföljning av budget
- 2 Budgetavräkning driftverksamhet
- 3 Budgetavräkning investeringsplan
- 4 Balansräkning
- 5 Personalredovisning
- 6 Nyckeltal
- 7 Tillgänglighetsprojekt
- 8 Av kommunfullmäktige givna uppdrag

1 SAMMANFATTANDE ANALYS AV NÄMNDENS VERKSAMHET OCH EKONOMISKA UTFALL SAMT FÖRVALTNINGS-CHEFENS KOMMENTARER

Värt att notera från det gångna året är följande

Under första halvåret 2006 var kontoret intensivt involverade i arbetet med fågelinfluensans praktiska verkningar i Stockholm. Driftcentralen hanterade anmälningar av förekomst av döda fåglar liksom förmodat smittade men levande fåglar. Skadedjursgruppen skötte insamlandet av döda och avlivandet av smittade fåglar.

En samverkansgrupp mot klotter under ledning av SLK har inrättats. Gruppen består av chefstjänstemän på relativt hög nivå, så att gruppen får den kraft som behövs för att agera enat och starkt. Trafikkontoret är representerat i gruppen. Det som diskuterats är bl a gemensamma saneringsprinciper, byggnadstekniska lösningar, distribution av färger, information och policy.

I ytterstaden har bättre belysning på utsatta platser som t.ex. tunnelbanestationer och parkvägar prioriterats. I södra Stockholm har fokus legat på parkvägar. I innerstaden har en rad små projekt genomförts för att åtgärda otrygga platser.

Sedan år 2000 har projektet nattljusvision drivits med syftet att skapa trevnad och trygghet med hjälp av belysningsåtgärder. Under året har Kungsträdgårdsgatan, Slottskajen, Stadshusbron, Katarinavägen och Katarinaberget fått ny belysning.

År 2006 innebar ett rekordår när det gäller antalet cyklister i staden. Aldrig tidigare har så många registrerats vid mätstationerna sedan mätningarna startade 1980. Jämfört med tidigare maxvärde från 2005 var ökningen 16 %. Samtidigt har det totala antalet trafikolyckor med skadade cyklister minskat med knappt 20 % på de gator där cykelåtgärder vidtagits. Arbetet med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät för att främja cyklandet och förbättra trafiksäkerheten för cyklister fortsatte under 2006 och resulterade i flera cykelbanor och cykelfält. Under 2006 kom de första lånecyklarna ut på stan. Systemet byggs nu ut och till våren kommer det att finnas 80 cykelstationer.

Under första halvåret, t o m juli, genomfördes fullskaleförsöket med miljöavgifter i Stockholm. Arbetet från staden leddes och samordnades av Miljöavgiftskansliet vid Stadsledningskontoret. Kontoret har deltagit med planering, utförande och analys av mätningar, deltagande i expert- och referensgrupp samt genomfört olika fysiska ombyggnader i gatumiljön.

En reviderad drift- och underhållsplan för gator, broar och belysning fastställdes av nämnden under 2006. Under 2006 ökade utrymmet för planerat underhåll vilket medförde att underhållsmålning av vägmarkeringar klarades av i nästan hela gatunätet. Även upprustning av kör- och gångbanor samt cykelvägar kom nästan upp i optimal underhållsnivå.

Under året har kontoret påbörjat ett arbete med att utveckla och förbättra datainsamlingen för bättre framkomlighet. Utvecklingsarbetet fortsätter även under 2007. Den insamlade informationen bearbetas och ska även användas till att ge trafikanterna realtidsinformation. Förmågan att redan i planeringsskedet identifiera flaskhalsar och problem med köer har förbättrats avsevärt.

Enligt policyn för den kommunala parkeringsövervakningen ska så många som möjligt parkera rätt. Målet enligt verksamhetsplanen för 2006 var att minst 80 % ska parkera rätt. För att öka andelen rätt-parkerade fordon har kontoret genomfört informationsinsatser och infört betalning med kort i parkeringsautomaterna. Verksamhetsuppföljningen för hösten 2006 visade att andelen rätt parkerade fordon var 64,7 %, vilket är en minskning med 2,8 % jämfört med år 2005.

Staden har som mål att verka för en övergång till alternativa drivmedel för vägburen trafik. Kontoret väljer i första hand miljöbilar när nya fordon köps eller leasas. Kontorets målsättning är att 60 % ska vara miljöbilar. Kontoret har under året ökat andelen miljöfordon med 15 %. Vid årsskiftet 2006/2007 uppgick andelen miljöfordon till 57 %.¹

Under 2006 har sammanlagt ca 12 miljoner kronor betalats ut till fastighetsägare i bidrag för fönsteråtgärder för ökat bullerskydd fördelat på drygt 1700 lägenheter och ca 20 villor. Det motsvarar ca 2900 boende beräknat enligt stadens policy.

Stockholm Mobilitet har under året bedrivits som ett projekt med en huvudprocess och fyra specialiserade, utåtriktade delprojekt; Företagens resor och transporter, Cykel, Samhällsplanering samt Bilpool. Huvudprocessen syftar till att, internt och externt, sprida kunskap om projektets arbete med att effektivisera användningen av transportsystemet samt att utveckla och samordna de olika delprojekten.

Genomförande av projektet Säker huvudgata – pilotgatorna Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen har skett tillsammans med stadsdelsförvaltningen som ett stadsdelsförnyelseprojekt.

Trafikkontoret ska bli Stockholms stads mest spännande arbetsplats fram till år 2008. Kontoret har därför tagit fram värderingar som skall ligga till grund för kontorets framtida verksamhet. Värdeorden Öppenhet, Tydlighet och Effektivitet skall genomsyra all verksamhet.

Driftbudgeten för 2006 visar en nettoavvikelse på -34,4 mnkr. Avvikelsen befarades bli större på grund av uteblivna parkeringsintäkter, men den oväntade ökningen av intäkter från koncessionsavgifter samt upplåtelse av mark för byggetableringar jämnade ut resultatet något. Underskottet består främst av ökade drift och underhållskostnader samt minskade kostnader för parkeringsverksamhet.

På investeringar återredovisas 82,8 mnkr. Detta är beroende av förskjutningar i planerade projekt, brist på och svårigheter att rekrytera anläggningsingenjörer och trafikplanerare samt Stockholmsförsöket som beslagtog kompetens och resurser som hade behövts på andra projekt.

1.1 Förvaltningschefen har ordet

Trafikkontoret avverkade under 2006 sitt första självständiga helår. Arbetet fokuserades på kärnverksamheten såsom den formulerats i de av kommunfullmäktige fastställda inriktningsmålen och på att konsolidera organisationen. Ledarskap och medarbetarskap utvecklades under året. Stadens medarbetarenkät gav vid handen att den omorganisation som ägde rum 2005 hade satt sig, men att mer behöver göras.

Under året har mycket arbete lagts ned på att samordna kontorets olika avdelningar och fastställa klara gränssnitt för ökad tydlighet och effektivitet. Satsningen på ledarskap och kompetens har fortsatt.

Miljöavgiftsförsöket och den insamling av data och analys som gjordes i samband med försöket har inneburit en kraftigt ökad kunskap om trafiken i Stockholm, vilken ger goda grunder i det fortsatta arbetet för att förbättra framkomligheten i staden. Som arkivhållare och ansvarig för tillgängliggörandet av de undersökningar som gjordes spelar kontoret en nyckelroll.

Valet 2006 innebar en ny politisk ledning för Stockholms stad och trafikkontoret, varför fokus under årets sista månader kom att förskjutas mot framkomlighet och en trygg och snygg stad. Kommunfullmäktige beslutade också om förändringar i stadens nämnder, som innebär att Trafikkontoret från och med årsskiftet 2006/2007 också fått ansvar för stadens renhållningsverksamhet, då renhållningsnämnden sammanslogs med trafiknämnden till en trafik- och renhållningsnämnd. Som en följd av delvis ändrat fokus och tillkommande arbetsuppgifter inleds 2007 med justerad organisation – det Nya Trafikkontoret, där organisationen bättre anpassas efter kommunfullmäktiges tillkommande uppdrag.

¹ Exklusive kontorets specialfordon som i dagsläget ej går att få som miljöfordon.

2 TRAFIKNÄMNDENS ARBETE UNDER 2006

Trafiknämnden har under 2006 haft följande sammansättning:

Förtroendevalda

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande, fr o m 7 november
 Mirja Särkiniemi (s), ordförande, t o m 6 november
 Mirja Särkiniemi (s), vice ordförande, fr o m 7 november
 Sten Nordin (m), vice ordförande, t o m 6 november
 Per Bolund (mp)
 Helena Bonnier (m)
 Claes Fleming (fp)
 Ulf Fridebäck (fp), fr o m 21 februari
 Berthold Gustavsson (m), fr o m 7 november
 Kåre Gustavsson (s)
 Jimmy Lindgren (s)
 Reine Meyer-Strömberg (s)
 Björn Nyström (kd)
 Margarita Pulido (s), t o m 6 november
 Madeleine Sjöstedt (fp), t o m 20 februari
 Ann-Marie Strömberg (v), t o m 31 augusti
 Ann-Marie Strömberg (-), fr o m 1 september
 Regina Öholm (m)

Ersättare

Gulan Avci (fp)
 Lars Bengtsson (m)
 Hannah Ekeroos (kd)
 Eva-Louise Erlandsson Slorach (s)
 Tove Frimodt (s)
 Anders Frostell (fp)
 Spiridon Gogos (s), t o m 6 november
 Berthold Gustavsson (m), t o m 6 november
 Bo Holmberg (s)
 Kathlén Nilsson (m)
 Per Ohlin (v)
 Margarita Pulido (s), fr o m 7 november
 Hampus Rubaszkin (mp)
 Göran Wrene (s)
 vakant (m), fr o m 7 november

Personalföreträdare

Ordinarie

Bert Eriksson, SKTF

Ersättare

Sonja Mogert, SKTF

Trafiknämnden har haft elva ordinarie sammanträden och ett extra sammanträde under 2006. Årets verksamhet framgår av trafikkontorets redovisning nedan.

Under 2006 deltog nämnden i olika konferenser m m, bl a

- Transportforum i Linköping
- Seminarium om jämställda transporter i Stockholm
- Seminarium om att Bygga nytt i Stockholm
- Information Management Policies Assessment for City Transportation System (IMPACTS) 11 årliga konferens Congestion Charging & Unexpected Events i Stockholm
- Intelligent Transport Systems (ITS) World Congress i London
- Cykelseminarium i Stockholm
- Utställningen Tensta Bo06
- Vägverkets seminarium om Säker skolväg i Stockholm
- Storstad i utveckling i Stockholm

Bland de frågor som nämnden behandlat under året kan nämnas

- Stockholmsförsöket med trängselskatter
- Den europeiska trafikantveckan 2005 och 2006
- PBL-kommitténs slutbetänkande om byggande ”Får jag lov?”
- Slussens driftsäkerhet
- Samordning av takskottning och snöröjning
- Upphandling av lånecyklar
- Strategi för Stockholms vattenarbete 2005-2015
- Skadedjursbekämpning
- 30-zoner på stadens lokalgator
- Stockholm mobilitet
- Folkhälsoprogram för Stockholms stad
- Kommunikationspolicy för Stockholms stad

- Miljökvalitetsnormer
- Stockholms miljöprogram 2007-2010
- Bygglovsansökan för arbetstunnel för Citybanan vid Drottninggatan
- Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad
- Fortsatta arbeten med Hornsgatan som säker huvudgata
- Översyn av stadens administration
- Genomförandeavtal för väg E 18 Hjulsta-Kista
- Samrådsförslag till översiktsplan för Nationalstadsparken – stockholmsdelen
- Drift- och underhållsplan

Vidare kan nämnas ett stort antal lokala förbättringar av vägnätet samt remisser av detaljplaner, utredningar, motioner m m.

2.1.1 Kollektivtrafikutskottet

Kollektivtrafikutskottet har under året 2006 haft följande sammansättning:

Förtroendevalda

Margarita Pulido (s), ordförande
Helena Bonnier (m), vice ordförande
Per Bolund (mp)
Hannah Ekeroos (kd)
Claes Fleming (fp)
Ann-Marie Strömberg (v)

Utskottet har haft sju sammanträden under året. Utskottet träffade SL:s centrala regionstyrelse vid två tillfällen. Den 1 juni genomförde utskottet en tre dagars resa till Wien för studium av staden Wiens kollektivtrafik. Årets verksamhet i övrigt framgår av trafikkontorets redovisning.

2.1.2 Handikapprådet vid fastighets- och saluhallsnämnden, marknämnden, trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB

Handikapprådet har under verksamhetsåret 2006 haft följande sammansättning:

Förtroendevalda

Ken Gammelgård (DHR) ordförande
Lasse Gustafsson (NHR) vice ordförande
Elisabeth Bergvall (R)
Dagny Mörk (SRF) fr o m 8 juni
Åsa Jansson (RBU)
Carin Priklonsky (HRF) fr o m 6 april
Hjördis Stolt (Asthma och allergi)
Monicka Zachari (SRF) t o m 18 maj

Rådet har hållit 14 sammanträden och ett möte med kollektivtrafikutskottet. Rådet har också deltagit i stadens utbildningar om det handikappolitiska programmet m m.

På sina sammanträden har rådet behandlat sådant som är viktigt för personer med nedsatta funktioner i alla åldrar. Förbättringar av inre och yttre miljö, markanvisningar, detaljplaner och trafikfrågor har diskuterats.

Tillgänglighetsprojektets arbete med att göra Stockholm mer tillgängligt har följts av rådet. Stadens riktlinjer för tillgänglighet och kampanj riktad till näringslivet har varit återkommande punkter på dagordningen.

I staden verkar ca 30 handikappföreningar. Genom rådet kanaliseras värdefull kunskap och erfarenhet från dessa föreningar till stadens verksamhet. Rådet har haft representanter för astma och allergi, hörselskador, rörelsehinder och synskador. Förälder till barn med funktionshinder har ingått i rådet.

Anne Christine Ehn och Klas Nilsson, fastighets- och saluhallskontoret, Inger Åberg, markkontoret, Lena Karlsson och Björn Schwartz, Stockholm Parkering har varit kontaktpersoner och deltagit i rådets arbete. Lennart Nilsson, trafikkontoret, har varit rådets sekreterare.

2.2 Trafikkontoret

Trafikkontoret lyder under trafiknämnden. Kontoret har varit organiserat med fyra självständiga linjeavdelningar för kärnverksamheten samt fyra avdelningar för stöd.

2.2.1 Samverkan med andra förvaltningar

Nämndsekretariat och dokumentation

Trafikkontoret hanterade under 2006, liksom efter omorganisationen 2005, registratur och arkiv för Markkontoret, samt vissa arkiv även för Fastighets- och saluhallskontoret. Trafikkontorets nämndsekretariat servar liksom tidigare också Markkontoret. Trafikkontoret har också inträtt i rollen som arkivhållare för den del av Stockholmsförsökets material som ska hållas tillgängligt.

Omlokaliseringar

Det utökade samarbetet med Vägverket Region Stockholm resulterade under året i att en samlokalisering av Driftcentralen och Trafik Stockholm ägde rum.

Samverkan med andra förvaltningar inom IT

Efter omorganisationen av Gatu- och fastighetskontoret sker nu samverkan inom IT mellan Mark-, Trafik- och Fastighets och saluhallskontoret. Detta samarbete har utvecklats positivt under 2006. Under året har denna samverkan utökats till att även omfatta Brandförsvaret.

Löneadministration

Trafikkontorets lönegrupp, som sedan tidigare administrerar löner och pensioner för Markkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fastighets- och Saluhallskontoret och Renhållningsförvaltningen, har under 2006 utökat kundkretsen med Miljöförvaltningen.

Miljöförvaltningen har, efter information och utbildning, anslutits till det befintliga tidsredovisningssystemet PersonecTime, där de anställda själv förutom tider även rapporterar de flesta lönepåverkande händelser.

Under året har samtliga kunder som använder tidsredovisningssystemet successivt lönekopplats mot Stockholms stads lönesystem LISA. Lönekopplingen innebär att alla lönepåverkande händelser från PersonecTime överförs maskinellt till LISA en gång per månad.

Kommande ny organisation

Kontoret inledde med anledning av kommunfullmäktiges beslut om budget för 2007 arbetet med att anpassa sig till de nya uppgifterna och de utökade uppgifterna. Detta arbete kommer att resultera i en förändrad organisation, som kommer att träda i kraft per den 1 mars 2007.

2.3 Trafiknämndens mål

Nämndens mål för 2006, fastställda utifrån stadens inriktningsmål och kommunfullmäktiges mål för verksamhetsområdet, var

- med särskild inriktning på barn och unga arbeta för en säker skolväg enligt trafiksäkerhetsprogrammet
- skapa trygghet och trivsel genom särskilda insatser för bättre belysning på utsatta platser
- intensifiera arbetet med att förbättra för cyklister
- prioritera underhållet
- fortsätta arbetet med att utveckla trafikkontoret till att bli en av stadens bästa arbetsplatser.

3 FÖRBÄTTRA VÄLFÄRDEN OCH DE KOMMUNALA VERKSAMHETERNA

Kommunfullmäktiges prioriterade inriktningar

- Barns och ungdomars villkor i Stockholm skall förbättras utifrån en helhetssyn på deras vardag och möjligheten att påverka denna
- Staden ska ha en bra omsorg, vård och service för äldre, funktionshindrade och de mest utsatta som bygger på delaktighet, inflytande och respekt för den enskilde individen oavsett var i staden man bor
- Kompetensförsörjningen ska säkras och goda möjligheter till kompetensutveckling erbjudas medarbetarna

Trafiknämnden åtar sig att

- arbeta för att förverkliga trafiksäkerhetsprogrammet med särskild inriktning på barn och unga
- fortsätta arbetet med belysningsprojekt i staden i syfte att skapa trygghet och trivsel
- färdigställa utbytet av träd i Kungsträdgården
- se till att det finns tillgänglighetsplaner i alla stadsdelar
- minska korttidsfrånvaron
- genomföra en ny personalenkät
- sträva efter bättre arbetsmiljö

Åtagandena bedöms ha uppfyllts och redovisas i det följande.

3.1 En trygg och säker stad

För att nå en ren och snygg miljö och beakta säkerhets- och trygghetsperspektivet vid upprustning av stadsmiljön har följande åtgärder utförts.

3.1.1 En tryggare stadsmiljö med bättre belysning

I ytterstaden har bättre belysning på utsatta platser som t.ex. tunnelbanestationer och parkvägar prioriterats. I södra Stockholm har fokus legat på parkvägar. Stora projekt har genomförts vid Skogskyrkogården och vid Lapphundsgränd. I väster har arbetet fokuserats på lokalgator, t ex Timrågatan och Mirabellbacken. I innerstaden har en rad små projekt genomförts för att åtgärda otrygga platser, bl a runt centralstation och Sergels torg. Renovering av lyktor i Humlegården och Kungsträdgården har påbörjats.

3.1.2 Nattljusvisionen skapar trivsel och trygghet

Sedan år 2000 har projektet nattljusvision drivits med syftet att skapa trevnad och trygghet med hjälp av belysningsåtgärder. Under året har Kungsträdgårdsgatan, Slottskajen, Stadshusbron, Katarinavägen och Katarinaberget fått ny belysning. Ett dokument med nytt förhållningssätt till fasadbelysning har arbetats fram tillsammans med Stadsbyggnadskontoret. Resultatet kommer att presenteras under våren 2007.

I samarbete med fastighetsägare och övriga intressenter har ett förslag till övergripande belysningsplan för Blasieholmen tagits fram.

3.1.3 Åtgärder mot klotter samordnas

En samverkansgrupp mot klotter under ledning av SLK har inrättats. Gruppen består av chefstjänstemän på relativt hög nivå, så att gruppen får den kraft som behövs för att agera enat och starkt. Trafikkontoret är representerat i gruppen. Samverkansgruppen har i sin tur bildat mindre arbetsgrupper som arbetat med olika delfrågor, bl a gemensamma saneringsprinciper, byggnadstekniska lösningar, distribution av färger, information och policy.

Målet är att staden gemensamt med andra aktörer på bred enad front ska agera inom de områden arbetsgrupperna arbetar med. En viktig uppgift har varit att när något skall saneras se till att allt blir sanerat i ett område.

Ett förslag till ett gemensamt policydokument har tagits fram. Förslaget togs upp i Trafiknämnden den 14 november. Nämnden återremitterade ärendet till Trafikkontoret, då det i liggande budgetförslag anges nya verksamhetsmål för klottersanering. Den viktigaste skillnaden är målet att sanering skall ske inom 24 timmar från upptäckt och/eller anmälan.

Det operativa arbetet under året med klottersanering/klotterskydd har fungerat bra både i inner- och ytterstaden, till en kostnad på 3 mnkr. På Kungsholmen och i Spånga har även spaljéer satts upp för att förhindra framtida klotter. På Södermalm har en befintlig spaljé flamskyddats.

3.1.4 Fågelinfluensan

Under första halvåret 2006 var kontoret intensivt involverade i arbetet med fågelinfluensans praktiska verkningar i Stockholm. Driftcentralen hanterade anmälningar av förekomst av döda fåglar liksom förmodat smittade men levande fåglar. Skadedjursgruppen skötte insamlandet av döda och avlivandet av smittade fåglar. Trycket framförallt på skadedjursgruppens personal var stort både arbetsmässigt och medialt. Arbetet fungerade väl, även om extra resurser fick skjutas till. Erfarenheterna från hanteringen av fågelinfluensan kan komma väl till pass i framtiden, då det är troligt att likartade situationer uppkommer igen.

3.2 Gator, torg och centrumupprustningar

3.2.1 Gator

Inom Röda Bergsområdet har Torbjörns Klockares gata inklusive park rustats upp. Vid Luntmakargatan mellan Tegnèrgatan och Kungstensgatan har gaturummet upprustats. Arbetet har samordnats med Stockholm Vatten och tillgänglighetsprojektet samt med hotell inom området.

3.2.2 Torg och centrum

Sergels Torg

Sergels torg har upprustats genom att trasiga plattor bytts ut. Trappan mellan Sergelplattan och Sveavägen har stängts för att undanröja nedsmutsning och otillbörlig verksamhet. Under året har också en grundlig rengöring av ytan utförts av stadsdelsförvaltningen i samarbete med fastighetsägarna.

Runt glasobelisken har specialarmaturerna bytts ut till energisnål LED-belysning med en avancerad styrteknik, som ger möjlighet till att styra både ljusets färg och intensitet. Eftersom belysningen står tänd dygnet runt blir effektbesparingen betydande, ca 60 %. Projektet är ett spjutspetsprojekt både tekniskt och visuellt.

Övriga torg och centrum

Under 2006 påbörjades upprustningen av Kista Torg. En omfattande omläggning av el- och fjärrvärmeledningar försenar projektet något. Upprustningen ska vara färdigställd under hösten 2007.

Projektering och upphandling av entreprenadarbetena för upprustningen av Kristalltorget utfördes under året. Entreprenadarbetena kommer att påbörjas och avslutas under 2007. Torget upprustas i samarbete med Markkontoret och Stockholmshem.

Upprustningen av Skärholmstorget, som pågått under flera år, färdigställdes under året med en komprimatoranläggning för omhändertagande av sopor från torghandeln.

Arbetet med den planerade upprustning av Måsholmstorget har utgått. Arbetet ska finansieras av Exploateringskontoret.

3.3 Kommuncentrala parker

3.3.1 Kungsträdgården

Nyplantering av lindalléerna slutfördes våren 2006. Sammanlagt har 285 träd planterats under en tre-årsperiod. Renovering av trappan runt dammen har påbörjats och färdigställs under våren 2007. Programarbete för att skapa en lekplats i Kungsträdgården påbörjades under hösten och kommer att färdigställas våren 2007. Förslag till krukor för nytt blomsterprogram har initierats. Skötseln av parken intensifierades under året och grusytorna rustades upp runt Karl XIII och Molins fontän.

3.3.2 Årstafältet

Under året har ett nytt program för utveckling av fältet till en modern landskapspark arbetats fram. Det har resulterat i en ny situationsplan, kostnadsberäkning för kommande investeringsbehov, översiktlig utbyggnadsordning och driftkostnadsberäkning för parken i färdigt skick. Ambitionsnivån på skötseln har höjts för att parken skall upplevas som snygg och trygg av besökarna.

En ny skötselplan har initierats. Längs parkens östra gräns anläggs en ny gång- och cykelväg som ingår i det regionala cykelnätet. Finansiering sker utanför projekt Årstafältet.

3.4 Beakta FN:s barnkonvention

Under året har kontoret fortsatt att driva projektet Säkra skolvägar, där barnen har en viktig roll. I enlighet med barnkonventionen ligger fokus på barnens säkerhet och skolbarnen har getts möjlighet att vara delaktiga i diskussioner bl a om skolvägen. Under året har också olika lösningar för att förlänga gröntider för barngrupper vid övergångsställen tagits fram. Kontorets trafikpedagog har fortsatt arbetet med att inspirera och stötta pedagoger i stadens skolor. En del av informationen handlar om hur och vad eleverna kan göra för att få fram sina åsikter och påverka trafikplaneringen. Även i planeringen av stadens utemiljö beaktas barnen.

3.5 Medarbetare

3.5.1 Trafikkontoret som den mest spännande arbetsplatsen

Trafikkontoret ska bli Stockholms stads mest spännande arbetsplats fram till år 2008. Kontoret har därför tagit fram värderingar som skall ligga till grund för kontorets framtida verksamhet. Värdeorden Öppenhet, Tydlighet och Effektivitet skall genomsyra all verksamhet.

Under året har rutiner för den kort- och långsiktiga verksamhetsplaneringen på individnivå tagits fram. En Personlig Utmaning, ett slags avtal, har upprättats mellan medarbetare och chef i vilket personliga målsättningar, behov och möjligheter tas upp samt lösningar till problem föreslås. Ett tiotal interncoacher har utbildats för uppgift att coacha, stödja och engagera arbetsledare och medarbetare i arbetet att upprätta sina Personliga utmaningar. Verktyg för medarbetarsamtal och lönesamtal, kriterier för utvärdering samt stödmaterial för förändringsprocesser har tagits fram.

Kontoret har i samarbete med Markkontoret och Fastighets- och saluhallskontoret deltagit vid KTH:s arbetsmarknadsdagar. Kontoret har etablerat direktkontakt med ett antal universitet för att tillgodose kontorets behov av praktikanter och examensarbeten.

3.5.2 Kompetensförsörjning och ledarskap

Ledarskap

Kontoret har sedan hösten 2005 drivit ett ledarutvecklingsprogram, Utveckling för ständiga förbättringar, som baseras på Stockholms stads ledarstrategi. Ledningsgruppen, chefer och arbetsledare har under året haft individuell coachning i olika omgångar.

Inom programmet har kontorets chefer och arbetsledare utbildats, förutom i mål och målstyrning samt i roll och uppgift som ledare, även i teman som Det offensiva ledarskapet, Det svåra samtalet, Förändring och kreativitet, Att vara ledare i ständig förändring.

Kontoret har anordnat seminarier och information i arbetsrätt, utvecklingsavtal, delegation, dialog mellan chef och medarbetare och i lönesamtal.

TN-akademin

Ett utvecklingsprogram har tagits fram i syfte att utveckla kontorets yngre akademiker i projektledar- och ledarrollen. Målsättningen är att behålla yngre medarbetare i de tekniska förvaltningarna och uppmärksamma medarbetare med några års erfarenhet. Förberedelserna och upphandlingen beräknas vara klar vid årsskiftet 2006/2007. Programmet ska vara återkommande och ges ut vid flera tillfällen under de kommande åren.

Samarbetsprojekt Markkontoret, Trafikkontoret, Miljö- respektive Idrottsförvaltningen

Trafikkontoret har deltagit i Markkontorets projekt i kompetensfonden - Modell för samarbete i staden. Målet var att skapa en samarbetskultur för projektledare över förvaltningsgränserna. Totalt 50 projektledare från de fyra förvaltningarna har deltagit i utvecklingsaktiviteter såsom projektstyrning och coachande ledarskap.

3.5.3 Personalsituation

Anställda	Totalt	Kvinnor	Män
Antal anställda per 2006-12-31	644	356	288
varav tillsvidare	623	343	280
varav tidsbegränsade	21	13	8
Heltid	626	340	286
Deltid	18	16	2
Av totalt antalet parkeringsvakter	199	154	45

Medelåldern bland anställda är 47 år.

Personalomsättning	Totalt	varav internt	stadsinternt	externt
Rekryterade	67	35	11	21
Avslutade	87	29	5	53

Av de 53 som slutade och lämnade TK och staden, avgick 20 med särskild ålderspension, 8 med ålderspension, 1 fick särskild sjukersättning och 24 gick på egen begäran.

Prognosen för de närmaste fem åren visar att ca 100 medarbetare kommer att gå i pension under denna tid varav ett tiotal chefer och ca 30 ingenjörer och övrig teknisk personal. Löneadministratörerna har under hösten 2006 anordnat tre informationsträffar om den kommunala tjänstepensionen, KAP-KL. Samtliga anställda, 60 år och äldre vid Trafikkontoret och kundförvaltningarna har inbjudits att delta.

Trivsel i arbetet

Under våren har kontoret deltagit i stadens medarbetarenkät 2006. Svarsfrekvensen för kontoret var 87 %. Kontorets medarbetare är i stort sett mycket nöjda med sin arbetsplats och arbetssituation. Resultatet visade dock att förbättringar behövdes beträffande medarbetar- och lönesamtal. Därför arrangerades en utbildning inom detta område för samtliga chefer och arbetsledare under hösten.

3.5.4 Hälsoutveckling

Andel sjukfrånvaro i procent av den totala arbetstiden för nämnden under år 2005 **)	Andel sjukfrånvaro*) i procent av den totala arbetstiden för nämnden under 2006	Andel sjukfrånvaro i procent av den totala arbetstiden för staden totalt under år 2005	Andel sjukfrånvaro*) i procent av den totala arbetstiden för staden totalt under 2006
6,8 %	6,7 %	9,4 %	8,9 %

*) Uppgifter för perioden skickas ut från stadsledningskontorets personalstrategiska avdelning och skall kommenteras av nämnden

**) Avser tiden från och med Trafiknämndens uppkomst, dvs 2005-05-01 - 2005-12-31

Förebyggande insatser och friskvårdssatsningar

Alla medarbetare har fr o m år 2006 fått gratis medlemskap i Idrottsföreningen. Med medlemskapet följer kraftigt subventionerade simhallsbesök och gymkort samt tillgång till Tekniska nämndhusets träningslokaler med möjlighet till motionsgympa, styrketräning och badminton. I utbudet har dessutom funnits Qigong, Pilates, Yoga, Core och stavgång.

Samtliga medarbetare som fyllt 40 år har erbjudits en hälsoundersökning. Syftet med hälsoundersökningen är att minska sjukfrånvaron, öka medarbetarnas välbefinnande samt även spåra eventuella riskfaktorer relaterade till arbetsbelastning och stress i arbetet.

Rehabiliteringsinsatser

Kontoret har kartlagt de långtidssjukas situation och anordnat kurser och andra insatser för sjukskrivna och för medarbetare som ligger i riskzon. Långtidssjukskrivna medarbetare har erbjudits olika rehabiliteringsinsatser. De har också fått möjlighet till en genomgång av sin livssituation i samtalsform (Jellinekgruppen). Dessa insatser har i viss mån minskat sjukskrivningsgraden.

Genom företagshälsovården har medarbetarna fått arbetsrelaterad vård, stöd av beteendevetare, arbetsmiljöbedömning och rehabilitering. Dessa insatser har i många fall hindrat långtidssjukskrivning.

3.5.5 Parkeringsavdelningen som pilotprojekt

Kontoret har via parkeringsavdelningen medverkat i Arbetslivsinstitutets forskningsprojekt om 6 timmars arbetsdag. Arbetslivsinstitutet kommer att utvärdera försöket och utkomma med en rapport under år 2007.

Friskvårdssatsningar och utbildning

Sjukfrånvaron på trafikkontorets parkeringsavdelning är densamma som förra året, 10 %. En rad friskvårdsinsatser har genomförts såsom nikotinavvänjningskurs, information om kost och hälsa och utbildning av hälsocoacher.

Under året har fortbildning inom parkeringsreglering och hot och våld genomförts för samtliga parkeringsvakter via polishögskolan. För arbetsledarna har temadagar anordnats bl a på temat etik och moral.

3.5.6 Arbetsmiljö

Kontoret har anordnat utbildningar i Byggherrens arbetsmiljöansvar till projektledarna och gatuingenjörerna. Tredagars diplomerade arbetsmiljöutbildningar har anordnats för chefer, skyddsombud och projektledare.

Delegation i byggherrens arbetsmiljöansvar har omarbetats under året. På samtliga arbetsplatser och gemensamma utrymmen har kontorsskyddsronder utförts. Ergonomiska kontroller av arbetsmiljön har genomförts av ett 50-tal enskilda arbetsplatser.

4 BYGGA BOSTÄDER OCH UTVECKLA STOCKHOLM

Kommunfullmäktiges prioriterade inriktningar

- Nya bostäder som alla kan efterfråga skall byggas
- Staden skall verka för en väl fungerande arbetsmarknad, goda förutsättningar för näringslivet, utveckling av trafiksystemen samt att regionens betydelse stärks

Trafiknämnden åtar sig att

- intensifiera arbetet med att ta fram och genomföra cykelplaner
- genomföra nödvändiga åtgärder för att realisera Stockholmsförsöket
- fortsätta arbetet med att nå målet om minst 80% rätt parkerade fordon
- driva ett flertal större projekt för att förbättra framkomligheten i staden
- fördjupa konsekvensutredningen av förlängd spårvägslinje mellan Djurgården och Centralen med målsättningen att kunna förlänga spårvägslinjen från Djurgården till Centralen
- starta låne-cykelprojektet
- genomföra trafikantveckan
- uppdatera underhållsplanen löpande och redovisa förslag på åtgärder för att förbättra uppfyllelsen av planen till kommunfullmäktige

Åtagandena bedöms ha uppfyllts och redovisas i det följande.

4.1 Ett hållbart trafiksystem

4.1.1 Kollektivtrafik i gatunätet och förbättrad gatumiljö

Mellan staden och SL har en principiell överenskommelse slutits angående kostnadsfördelning av investeringar för busstrafiken. Överenskommelsen gäller för år 2006-2008 och innebär att staden och SL svarar för vardera 50 % av kostnaderna.

Mindre ombyggnader, hållplatsförbättringar och signalprioritering har genomförts för att förbättra bussarnas framkomlighet. Den upparbetade summan är avsevärt lägre än budgeterad, vilket i huvudsak beror på att ett antal åtgärder för busstrafiken finansierats inom ramen för Stockholmsförsöket samt att staden saknat personalresurser för att genomföra åtgärder.

4.1.2 Fler kan använda cykeln

År 2006 innebar ett rekordår när det gäller antalet cyklister i staden. Aldrig tidigare har så många registrerats vid mätstationerna sedan mätningarna startade 1980. Jämfört med tidigare maxvärde från 2005 var ökningen 16 %. Samtidigt har det totala antalet trafikolyckor med skadade cyklister minskat med knappt 20 % på de gator där cykelåtgärder vidtagits.

Arbetet med att förse samtliga signalreglerade korsningar med s k tillbakadragen stopplinje och cykelbox har påbörjats.

4.1.3 Cykelvägnätet förbättras och fler cykelparkeringar byggs

Arbetet med att skapa ett sammanhängande cykelvägnät för att främja cyklandet och förbättra trafiksäkerheten för cyklister fortsatte under 2006 och resulterade i cykelbanor och cykelfält på:

- Birger Jarlsgatan, avsnittet Stureplan – Odengatan
- Götgatan, avsnittet Skanstullsbron – Gotlandsgatan.
- Karlavägen, avsnittet Karlaplan – Jarlaplan
- Sturegatan samt en kort del av Långholmsgatan.

Cykelbanorna på Lidingövägen, Götgatan, delar av Hornsgatan, i Tanto, längs E4-E20, längs Mågelungsvägen, utmed Huddingevägen m fl har fått ny beläggning.

Nya cykelparkeringar har byggts, bl a vid Älvsjö, Spånga, S:t Eriksgatan, Vasagatan, Karlplan och Långholmsgatan. Totalt har ca 200 nya platser skapats i innerstaden. Cykelpumpar har satts upp i Älvsjö, Spånga, Karlberg och på Raoul Wallenbergs Torg.

4.1.4 Lånecyklar införs i staden

Under 2006 kom de första lånecyklarna ut på stan. Systemet byggs nu ut och till våren kommer det att finnas 80 cykelstationer med minst 1000 cyklar. Systemet som drivs av företaget Clear Channel kostar inte staden någonting eftersom projektet i huvudsak finansieras med reklamvittriner.

4.2 Utveckling av trafiksystemet

4.2.1 Stockholmsförsöket - miljöavgifter

Under första halvåret t o m juli, genomfördes fullskaleförsöket med miljöavgifter i Stockholm. Arbetet från staden leddes och samordnades av Miljöavgiftskansliet vid Stadsledningskontoret. Kontoret har deltagit med planering, utförande och analys av mätningar, deltagande i expert- och referensgrupp samt genomfört olika fysiska ombyggnader i gatumiljön.

Som väghållare har trafiknämnden haft ansvar för nödvändiga fysiska åtgärder med anledning av försöket. Kontoret har bl a iordningställt busshållplatser och genomfört andra åtgärder för att säkerställa framkomligheten för de bussar som trafikerade de direktlinjer som inrättades i samband med försöket.

Omfattande trafikmätningar och analyser genomfördes i april och oktober. Motsvarande gjordes i oktober och november 2004 samt april och oktober 2005. Dessa undersökningar har resulterat i fyra separata rapporter som med hög detaljrikedom redovisar trafiksituationen i Stockholm. En femte rapport bearbetas för närvarande och publiceras i februari 2007. Trafikundersökningarna utgör de viktigaste analyserna som genomfördes och har legat till grund för de flesta andra undersökningar, t ex den samhällsekonomiska kalkylen, den regionalekonomiska kalkylen, analyser av miljöpåverkningar m fl.

Under september 2005 och januari 2006 genomförde kontoret dagliga mätningar på Miljöavgiftskansliets uppdrag. Dessa dagliga indikatorer publicerades på Stockholmsförsökets hemsida. Under perioden september 2005 till november 2006 genomfördes månatliga mätningar. Även månadsindikatorerna publicerades på Stockholmsförsökets hemsida.

Förberedelser har gjorts för att överta Miljöavgiftskansliets ansvar för att tillgängliggöra information och resultat från försöket samt bistå forskarvärlden med information och expertis om erfarenheterna från försöket. Även förvaltningen av Stockholmsförsökets hemsida, www.stockholmsforsoket.se tas över. Kontoret ingår i en referensgrupp inom projektet CURACAO vars uppgift är att sammanställa information och förbereda policy för övriga europeiska storstäder med intresse för trängselavgifter. Projektet är helfinansierat av EU och innebär inte några kostnader för staden.

4.2.2 Trafikplanering

Utöver en mer detaljerad planering har planering bedrivits i ett antal stadsutvecklingsområden:

Vision Bällstaviken

I arbetet med vision Bällstaviken, tidigare kallat Ulvsundavisionen, deltar kontoret tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, Markkontoret m fl i planeringen för utveckling av området kring Bällstaviken, med Bromma flygfält och Ulvsunda industriområde intill. I och med namnbytet involveras Solna och Sundbyberg tydligare i detta samverkansprojekt.

Området berörs främst av tvärbanans utbyggnad med Solna- respektive Kistagrenen. Sammantaget bedöms det befintliga vägnätet räcka till med smärre modifieringar, medan utbyggnad av bostäder kräver förbättrad kollektivtrafik, vilket tvärbanan förväntas ge.

Norra länken och Norra Station

Kontoret har medverkat i utredningar kring detaljutformning av Norra länkens anslutningar till befintligt vägnät vid Norrtull, Frescati och Värtans trafikplats. Vid Norra Station har frågan väckts kring överäckning av Norra länken som förutsättning för exploatering. Detta arbete bedrivs i samarbete med Vägverket.

Trafikstudie Hjorthagen - Värtan - Frihamnen

För att komma vidare i planeringen i stadsutvecklingsområdena Hjorthagen-Värtan-Frihamnen deltar kontoret tillsammans med Markkontoret i en övergripande trafikstudie för hela området. Kontorets roll har varit att samordna trafikplaneringsförutsättningar och att ta fram trafikprognoser. Det finns starka beroenden mellan projekten i hamnområdet och vid Norra Station.

Utbyggd kollektivtrafik i nordostsektorn

Tillsammans med stadsbyggnadskontoret, Nacka kommun och Värmdö kommun har kontoret utrett förutsättningarna för att bygga ut kollektivtrafik med hög kapacitet till Nacka och Värmdö.

Lokal Vägdatas²

Lokal Vägdatas (LV) har varit i produktion sedan 2005. Syftet är att ge en god överblick över händelser i gaturummet och på så sätt skapa nya möjligheter för analyser. Under året har ytterligare ett system – Gatuarbete – anslutits och för flera andra system har arbeten påbörjats. LV har genomförts parallellt och i samverkan med Kompetensfondsprojekten Trafik GIS och Gemensamt GC-nät, dvs gång- och cykelnät.

LV-arbetet har även omfattat standardiseringsarbete hos SIS rörande svensk standard för väg- och järnvägsnät. Förutom arbete i själva kommittén TK 320 har arbete bedrivits med Objekttypskatalog – standardisering av verksamhetsdata som ska knytas till digitala vägnät, förvaltning av standarden och uppstart av ny arbetsgrupp för standardisering av cykelnät. Kunskapen om vad LV är och kan användas till har ökat markant inom kontoret och staden under året.

Trafikdata

Trafikmätningar är centrala för trafikplanering, trafiksäkerhetsarbete, projektering av nya anläggningar, samt operativ och förebyggande drift av trafiksystemet. Under året har denna verksamhet till stor del rapporterats som en del i Stockholmsförsöket. Kontorets kompetens för trafikmätningar, data-granskning och analys blev hårt belastad av det arbete som utförts under Stockholmsförsöket. Som konsekvens av försöket innehar kontoret nu stora mängder information och kunskap om trafiken i Stockholm.

4.2.3 Styrning av trafiken

Trafik Stockholm

Under året har en genomlysning av Trafik Stockholm gjorts. Trafik Stockholm ägs gemensamt av Stockholms stad och Vägverket. Syftet har varit att ytterligare effektivisera verksamheten, och inventera möjliga tjänster att tillhandahålla på marknaden. Under hösten har Driftcentralen samlokaliseras med Trafik Stockholm.

Vägassistans

Staden och Vägverket Region Stockholm har tillsammans fyra Vägassistansbilar. Vägassistans har i uppdrag att snabbt undanröja och dämpa effekterna av trafik hinder på huvudvägnätet. För att säkerställa att bilar som står hindrande kan flyttas har Vägverket och kontoret utarbetat rutiner som ger Trafik Stockholm rätt att fatta beslut om att flytta hindrande bilar.

www.trafiken.nu

Trafiken.nu har nästan fördubblat antalet besök från 1,3 miljoner år 2005 till 2,5 miljoner under 2006. Vid ett par tillfällen under året har anstormningen till sidan gjort att kapaciteten inte räckt till. Arbete

² Se även 8.3 IT och e-strategi

pågår för att skapa en mer robust lösning. Under året har de nya tjänsterna talsvar och SMS om trafikstörning provats och driftsatts. De nya tjänsterna har finansierats genom Kompetensfonden. Utvärderingar under året har visat att de som använder trafikinformationstjänsterna ofta väljer att förändra sina resor så att de undviker trafik hinder och köer.

VMS-skyltar

Arbetet med att förse Trafik Stockholm med utkanaler för kommunikation med trafikanterna har fortsatt. I slutet av året har en ny VMS-skylt³ (omställbart vägmärke) i Kista vid Kymplingelänken tagits i drift. Skylten styrs från Trafik Stockholm och kan informera trafikanter på väg från Kista om trafik hinder på vägarna i närheten. Arbeta pågår att ta ytterligare en skylt vid Sankt Eriksgatan i drift.

4.2.4 Större vägprojekt för bättre framkomlighet

De statliga investeringsplanerna för transportinfrastrukturen för tolvårsperioden 2004-2015 fastställdes under 2004. Det är tre planer, dels Vägverkets plan för det nationella vägnätet, dels Banverkets plan för järnvägsnätet inklusive statsbidrag till spårvägar och dels länsstyrelsens plan för regional transportinfrastruktur.

Norra länken

Kommunfullmäktige har godkänt en överenskommelse med Vägverket om finansiering av Norra Länken. Enligt finansieringsavtalet med Vägverket skall staden bidra med 25 % av kostnaderna för Norra länken. Staden har i maj 2005 fört över sin andel, inklusive index till utbetalningstillfället, av bedömd kostnad, 6 200 mnkr, för Norra länken i 2002 års prisnivå. På grund av den rådande marknadssituationen i Stockholm vad gäller anläggningsarbeten har Vägverket påbörjat arbete med en successiv kalkyl för projektets kostnader. Med ledning av de anbud man fått in på de förberedande arbetena samt bedömning av marknadssituationen bedöms kostnaderna överskrida den prognos som lades 2002.

Den återstående detaljplanen för Norra länken, delen Norrtull – Roslagstull, och vägarbetsplanen för Norra länken vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avsåg de besvär som anförts över planerna. De som överklagade detaljplanen och vägarbetsplanen har begärt att en rättsprövning görs. Detta innebär att regeringsrätten får avgöra om Vägverket och regeringen har tolkat gällande lagstiftning riktigt. Regeringsrätten har under sommaren avslagit klagandens begäran om inhibition och har i september haft syn på platsen. En muntlig förhandling har genomförts i slutet av oktober och domen beräknas komma i början av 2007.

Staden skall även svara för kostnaden för anslutningen mot Värtahamnen och Frihamnen. Detaljplanläggning och projektering av anslutningen pågår. Förslag till detaljplan för anslutningen har under våren varit ute på samråd och remiss. I december presenterades ett gemensamt tjänsteutlåtande från mark- och trafikkontoret avseende genomförandebeslut för Hamnavfarten. Bedömd kostnad är cirka 500 mnkr. Förslaget tillstyrktes och godkändes av nämnderna för vidare beslut i kommunfullmäktige.

Klarastrandsleden

Olika möjligheter att renovera och bygga ut Klarastrandsleden har redovisats. Nuvarande trafikled kan antingen enbart renoveras eller både renoveras och byggas ut till tre körfält. Nämnden tog inte ställning i ärendet i avvaktan på att möjligheterna till exploatering samordnat med utbyggnad av leden skulle utredas. Under våren 2006 har dessa studier bedrivits samordnat mellan Stadsbyggnadskontoret, Markkontoret och Trafikkontoret. En redovisning till berörda nämnder av detta arbete bör kunna ske senast februari 2007.

Förbättrade nord - sydliga förbindelser

Under 2005 ställdes vägutredningen för Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet ut. Efter utvärdering av remissutfallet har Vägverket den 11 oktober 2006 beslutat att förorda alternativet Förbifart Stockholm. Det är enligt Vägverket det alternativ som sammantaget är lämpligast för att tillgodose dagens och morgondagens vägtransportbehov väster om Stockholms centrala delar. Förbifarten går i

³ VMS-skylt, variabel meddelande skylt

tunnel 16 kilometer av den 21 kilometer långa förbindelsen mellan väg E4 vid Kungens Kurva i söder och väg E4 vid Häggvik i norr.

En ny remissrunda till bl a centrala statliga myndigheter och berörda kommuner utgör den första delen i regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken. Regeringen bör kunna besluta om tillåtlighet under år 2007. En byggstart av förbifarten torde planeringsmässigt kunna ske tidigast 2008 och bygget beräknas pågå i cirka åtta år.

Järnvägsplaner

I järnvägsplanen ingår Citybanan, dvs pendeltågstunneln under Stockholm, som en del av objektet ”Mälartunneln (Älvsjö – Kallhäll)”. I slutet av planen ingår statsbidrag till Tvärbanans förlängning, såväl från Hammarby sjöstad till Slussen som från Alvik till Solna. Länsstyrelsens plan för regional transportinfrastruktur för Stockholms län uppgår till 8,4 miljarder kronor för perioden. Det finns inte något större objekt inom stadens gränser i planen.

Genom beslut den 2 november 2006 uppdrog regeringen åt infrastrukturminister Åsa Torstensson att utse en utredare med uppgift att se över förutsättningarna för en utökad spårkapacitet med en yt-spårslösning genom centrala Stockholm. Genom beslut av statsrådet Torstensson förordnades Hans Rode att utreda frågan. Han biträdades av ett 20-tal experter inom berörda fackområden.

Utredningens slutsats:

Citybanan bedöms ha betydande fördelar jämfört med ett tredje spår. Framst möjliggör Citybanan en utveckling av Mälardalen och Östergötland genom att den skapar kapacitet för framtida spårtrafik. Även byggandet av ett tredje spår medför en kapacitetsökning på spåren genom Stockholm. Kapacitetstillskottet är dock endast tillräckligt för att tillgodose i tiden närliggande behov. Citybanan bedöms vara genomförbar till en kostnad av 15,9 miljarder kronor (prisnivå 2006-03). Hans Rode förordar ett genomförande av Citybanan.

4.2.5 Större projekt för bättre kollektivtrafik

Den fortsatta utbyggnaden av tvärbanan omfattar dels Tvärbanan Ost, delen Hammarby Sjöstad – Slussen, dels Tvärbanan Norr, delarna Alvik – Solna och Alvik – Kista. Utbyggnad av tvärbanan till Slussen ingår som en del i projektet Danvikslösen, i stadsutvecklingsområdet Hammarby Sjöstad. Kontoret deltar i planeringsarbetet. Tidsplanerna är främst beroende av möjligheter till finansiering.

4.3 Befintligt huvudvägnät

4.3.1 Drift och underhåll

En reviderad drift- och underhållsplan för gator, broar och belysning fastställdes av nämnden under 2006. Besparingar har inarbetats i delprogram för drift och underhåll, vilket har påverkat framför allt det planerade underhållet på gator och broar då övriga områden är mer bundna.

Underhållet av kör- och gångbanor

Under 2006 ökade utrymmet för planerat underhåll, vilket medförde att underhållsmålning av vägmarkeringar klarades av i nästan hela gatunätet. Även upprustning av kör- och gångbanor samt cykelvägar kom nästan upp i optimal underhållsnivå. Det högrafikerade gatunätet, åtgärder för trafiksäkerhet samt samordning med ledningsdragande bolag har prioriterats.

Exempel på arbeten som utfördes under 2006:

- upprustning av gång- och cykelvägar samt beläggning i körbanan kring Nynäsvägen - Borgårdsvägen - Lingvägen
- beläggning i körbana på Vårbergsvägen, Ringvägen mellan Blekingegatan och Götgatan liksom Skeppsbron mellan tullhus 3 och Strömbron
- Kungsträdgårdsgatan har fått nytt slitlager samordnat med Fortum gas- och fjärrvärme samt tillgänglighetsåtgärder inklusive busshållplats

- upprustning av gångbana samt nytt slitlager i körbana på Karlavägen mellan Floragatan och Villagatan samt mellan Nybrogatan och Artillerigatan
- upprustning av gångbanan samt nytt slitlager i körbana samordnat med Stockholm Vatten på John Erikssonsgatan mellan Pontonjärgatan och Hantverkargatan.

Underhållet av broar och viadukter

Behovet av medel för olika typer av underhållsåtgärder är stort. För att redovisa behovet ställt mot tillgängliga medel har en ny drift- och underhållsplan för broar och viadukter tagits fram.

Under året har arbete med olika impregnerings-, betongreparations- och förstärkningsarbeten genomförts samt ett antal brolager utbytts.

4.3.2 Reinvesteringar

Nordsydaxeln

Nordsydaxeln omfattar sträckningen från Norra länken - Klarastrandsleden - Blekholmstunneln - Centralbron - Söderleden till Nynäsvägen.

För att inte skapa för stora trafikstörningar genomförs arbetena på Nordsydaxeln etappvis under flera år. Upphandlingarna har genomförts under 2006 och arbetena startar 2007.

I Klaratunneln har renoveringen av vattensprinkleranläggningen och pumpanläggningarna färdigställts under året och driftsättning sker i början på 2007. Renovering av tunnelbelysningens ställverk har påbörjats och beräknas vara klart i februari 2007. Plåtinnertakets konstruktion har förstärkts i tunneln.

För Nordsydaxeln redovisas en kostnadsminskning 2006 med 41 mnkr, varav 7 mnkr finansieras inom miljömiljarden. För att bromsa den stegrande kostnadsutvecklingen för projektet genomfördes en noggrann genomgång av de handlingar som utgör förfrågningsunderlag under våren 2006. Detta medförde att vissa delar av projektets arbeten senarelades, därmed skjuts kostnader framåt i tiden.

Slussens förstärkning

Utredningen kring Slussen och dess konstruktion har under året gått vidare. Huvudsyftet med utredning och de åtgärder som genomförs är att säkerställa att konstruktionen uppfyller lagstadgade säkerhetskrav. Under 2005 framkom ett antal grava anmärkningar vid inspektion. För att åtgärda dessa har delar förstärkts och skyddsåtgärder genomförts. Såväl förstärkning som skyddsåtgärdsarbeten pågår och kommer att fortgå fram till dess ett nytt Slussen står klart.

På delar av de åtgärdade ytorna har buss- och tung trafik återförts. Där så inte skett kommer trafiken att permanentas till de nya lagena. Kostnaden uppgår till ca 9,6 mnkr för 2006.

Kraftiga sättningsrörelser i Norrbro

Inför upphandling av de nödvändiga ombyggnads- och grundläggningsarbetena har utredningsarbetet kring metodval genomförts. En provpålning i detta avseende har utförts. Parallellt har en historisk och arkeologisk utredning utförts. Kostnaden för ombyggnaden beräknas uppgå till ca 150 mnkr.

4.4 Bättre kontroll på markupplåtelser

Kontoret har genomfört en kontroll som rör containeruppställningar och byggetableringar "Ordning på stan". Även revisionskontoret har tagit fram en rapport om detta. Kontrollerna har visat att etableringar utan tillstånd förekommer.

Under 2006 har ett projekt startats mellan markupplåtare och parkeringsvakter inom Södermalm och Gamla Stan. Projektet använder sig av parkeringsvakterna som "ögon på stan". De skall kunna informera och vägleda dem som ställer ut containrar och byggetableringar. Tanken är att detta skall kunna tillämpas i hela Stockholms stad.

Kontoret kommer att arbeta vidare med att skapa kontakter hos polismyndigheten som har befogenheter att utfärda viten när någon bryter mot ordningslagen.

4.5 Utveckling av stadsdelsförvaltningarnas tekniska verksamhet

Nämnden har även detta år ansvarat för utvecklingsarbete, samordning, stöd och uppföljning av städning och snöröjning i staden.

En styrgrupp med representanter från kontoret och stadsdelsförvaltningarna inrättades 2001. Arbetet har fortsatt genom åren med olika projekt och för 2006 har försök med alternativa halkbekämpningsmaterial, vilka även kan användas för dammbindning, gjorts.

Egenregiarbetet i Skärholmen har presenterats och diskuterats. Dag- och nattservicegator har diskuterats för innerstaden och förslag på ny fördelning har förelagts Trafiknämnden. Ärendet är nu bordlagt.

Under året har sju ordinarie möten hållits och ett extra möte med anledning av den nya politiska majoriteten, då gränssnitts- och ekonomifrågor har diskuterats. Gruppen gjorde också en lyckad studieresa till kollegorna i Köpenhamn, där park och renhållningsfrågor var på dagordningen.

4.6 Trafiksäkerhet

4.6.1 Säkra hastigheter

Kontoret har i samverkan med Vägverket och Polisen placerat fyra trafiksäkerhetskameror för automatisk hastighetskontroll (ATK) på Drottningholmsvägen mellan Nockebybron och Brommaplan. I samband med starten genomförde kontoret lokala kommunikationsinsatser i form av annonser, pressinformation, direktutskick och dialog gentemot trafikanter och boende längs sträckan.

4.6.2 Nykter och drogfri körning

Kontoret har samarbetat med Vägverket i projektet Don't drink and drive, som vänder sig till ungdomar. Multimedialföreställningen "Länge leve livet" har visats för gymnasieelever och kontoret har bistått med stöd till lärare hur de kan arbeta vidare med dessa frågor.

4.6.3 Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter

Utvärderingen av 30-zonerna som slutfördes 2006 pekar på ett positivt resultat. Trafiksäkerheten i Stockholm har förbättrats. En minskning av både medelhastigheten och de högsta hastigheterna har skett på alla typer av gator. 30-zonerna har medfört ett något lägre tempo i stockholmstrafiken. Den förbättrade säkerheten har skett utan att framkomligheten för biltrafiken eller kollektivtrafiken påverkats annat än marginellt. Miljöeffekterna är marginellt positiva. Stockholmarnas positiva inställning till 30-zoner har förstärkts. 79 % av stockholmarna anser att det är bra eller mycket bra med 30 km/tim på lokalgator i bostadsområden. Man anser dock att det finns saker som kan förbättras, t ex skyltningen och bilisternas efterlevnad av hastighetsgränsen.

En utredning av var buskörfälten och busshållplatser ska placeras och hur de ska utformas för att vara trafiksäkra har påbörjats i samarbete med SL.

4.6.4 Säker huvudgata

Etapp 1 för utvecklingsprojekt med Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen har slutförts under året och trafiknämnden har beslutat om genomförande. Arbeta med att ta fram ett övergripande åtgärdsprogram för huvudgatorna pågår.

4.6.5 Säkra skolvägar

I arbetet med att säkra skolvägar genom en kombination av beteendepåverkande och fysiska åtgärder har kontoret etablerat kontakter och påbörjat arbete med ett tiotal skolor. Eftersom arbetet bygger på

att förändra beteenden och tankesätt har det handlat mycket om förankring. På vissa skolor har arbetet lett till konkreta åtgärder, exempelvis smärre förändringar i miljön, trafikundersökningar och nya vandrande skolbussar⁴, medan det på några skolor innebär att kontoret startat en process som fortsätter under 2007. Kontoret utmanade under hösten alla Stockholms skolor, från förskolan till årskurs 6, att under minst två veckor gå och cykla till skolan så mycket som möjligt. Totalt deltog närmare 7 700 skolbarn från 27 skolor i tävlingen. Majoriteten av skolorna uppnådde mycket bra resultat. Syftet med utmaningen var att inspirera föräldrar och barn att prova andra resesätt än bil till och från skolan.

4.6.6 Trafiksäkra resor och transporter

Arbetet med att ta fram en införandestrategi för ISA (Intelligent stöd för anpassning av hastigheten) har påbörjats. Bland annat utreds utvecklingen av kommunikationslösningar för överföring av information till fordon, samarbete med andra beställare och framtagande av kriterier för hastighetssäkrade transporter. Kontoret ger stöd till andra förvaltningar och bolag kring alkohol. En stadsgemensam upphandling för intresserade förvaltningar och bolag pågår.

I samarbete med projektet Miljöanpassad upphandling har råd för trafiksäkerhets- och miljöanpassning av tjänsteresor och transporter och en guide för upphandling av trafiksäkerhets- och miljöanpassade transporter och fordon tagits fram.

4.6.7 Organisation och kunskapsunderlag

Kontoret har tagit fram och redovisat olycksstatistik samt gjort olycks- och trafiksäkerhetsanalyser. För att förbättra olycksstatistiken har en överenskommelse träffats med Karolinska universitetssjukhuset och Vägverket om registrering av trafikskadade på Karolinska sjukhuset och Astrid Lindgrens barnsjukhus. Registreringen har påbörjats.

Lärare har fått stöd och handledning i att integrera trafik i alla skolämnen. Ett verktyg för detta är webben trafikeniskolan.se, som drivs i samarbete med Trafikkontoret i Göteborg och Gatukontoret i Malmö.

Kontoret genomförde trafikantveckan och kampanjdagen "I stan utan min bil" tillsammans med andra förvaltningar och ett antal externa aktörer. Trafikantveckan 2006 innehöll en "cykla och gå till jobbet"-utmaning för stadens förvaltningar samt information om alternativa färdssätt till bilen, prova på aktiviteter m m på en avstängd Strömgata mellan Gustav Adolfs torg och Kungsträdgårdsgatan.

4.6.8 Skolpolis

Skolpolisverksamheten har bedrivits i nära samarbete med trafikpolisen sedan 1953. Verksamheten har under 2006 omfattat 65 av Stockholms ca 150 skolor. Ca 1420 elever har engagerats som skolpolis, huvudsakligen ur årskurs sex. Den skolpersonal som handhar verksamheten lokalt på skolorna har kallats till kompletterande trafiksäkerhetsutbildning om bl a Nollvisionen och skolpolisverksamheten. Erfarenhetsutbyte har skett med motsvarande aktörer i Köpenhamn, Oslo och Mariehamn.

4.7 Framkomlighet

De senaste nyckeltalen för framkomligheten i staden som kontoret redovisat till Kommunfullmäktige är:

	Morgontrafik km/h	Eftermiddagstrafik km/h
Genomsnittshastighet bil, innerstaden*	26	21
Genomsnittshastighet bil, yttre staden*	39	36
Genomsnittshastighet buss innerstaden**	14	13
Genomsnittshastighet buss, yttre staden**	29	26

*Uppgifter från tertiäl 3 2005

**Uppgifter från tertiäl 1 2005

⁴ Vandrande skolbussar: föräldrarna inom ett bostadsområde turas om att gå med barnen till och från skolan. Ibland går barnen först till ett uppsamlingsställe – "en hållplats".

Under året har kontoret påbörjat ett arbete med att utveckla och förbättra datainsamlingen. Utvecklingsarbetet fortsätter även under 2007. Den insamlade informationen bearbetas och ska även användas till att ge trafikanterna realtidsinformation. Förmågan att redan i planeringsskedet identifiera flaskhalsar och problem med köer har förbättrats avsevärt. Utvecklingsarbetet sker bl a i samarbete med Vägverket Region Stockholm i syfte att se till hela trafiksystemet oavsett väghållare. Kontorets nära samarbete med SL när det gäller framkomlighet för kollektivtrafiken fortsätter.

Övervakningssystemet för trafiksignaler uppgraderas kontinuerligt. Under året har ytterligare trafiksignaler anslutits. Detta gör att fel upptäcks och kan avhjälpas snabbare.

Kontoret har i samverkan med Vägverket Region Stockholm utrett konsekvenserna av kommande stora reparationsarbeten, bl a Söderledstunneln, särskilt med avseende på framkomlighet. En detalj som gör utredningen speciell är att hela trafiksystemet simulerats med en dynamisk trafikmodell. På så sätt analyseras när och var köer uppstår samt hur länge de varar. Modellen har kostat ca 2 mkr att utveckla, men nyttan av att planera reparationsarbeten lätt kan uppskattas till mångmiljonbelopp för samhället.

4.8 Parkeringsverksamhet

Parkeringsverksamheten har ansvarat för att på ett serviceinriktat och rättssäkert sätt arbeta för att uppnå trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i stockholmstrafiken. Detta har skett genom information, prioriterad parkeringsövervakning, fordonsflyttning, eskort av specialtransporter och möjlighet att betala för parkering via olika betalsystem.

4.8.1 Verksamhetsmål - Så många som möjligt skall parkera rätt.

Enligt policyn för den kommunala parkeringsövervakningen ska så många som möjligt parkera rätt. Målet enligt verksamhetsplanen för 2006 var att minst 80 % ska parkera rätt. För att öka andelen rätt-parkerade fordon har kontoret genomfört informationsinsatser och infört betalning med kort i parkeringsautomaterna.

Resultat från verksamhetsuppföljning i Stockholms innerstad är följande:

Period	2002	2003	2004	2005	2006
Våren	64,8%	64,4%	62,3%	62,3%	66,2%
Hösten	64,5%	58,9%	67,5%	67,5%	64,7%

Verksamhetsuppföljningen för hösten 2006 visade att andelen rätt parkerade fordon var 64,7 %, vilket är en minskning med 2,8 % jämfört med år 2005.

Att målet inte uppnåtts beror bl a på minskat antal parkeringsvakter i tjänst och att en stor del av parkeringsvakterna deltagit i Arbetslivsinstitutets forskningsprojekt om sex timmars arbetsdag. Sammantaget har dessa faktorer bidragit till färre antal övervakningstimmar och därmed påverkat antalet rätt parkerade fordon i innerstaden.

Om endast de fordon som står på otillåtna platser, som på exempelvis parkeringsförbud eller stoppförbud, räknas som felparkerade uppgår andelen rätt parkerade fordon till 87,7 %. I det här fallet har fordon som parkerats på tillåten parkeringsplats räknats som rätt parkerade, även om avgift inte har erlagts.

4.8.2 Antalet parkeringsvakter

Vid årets slut uppgick antalet parkeringsvakter till 200, en minskning med 11 personer. Minskningen beror huvudsakligen på pensionsavgångar och byte till annat yrke.

Kontoret har inte nyrekryterat några parkeringsvakter i avvaktan på Stockholmsförsökets inverkan på fordonstrafiken i innerstaden.

4.8.3 Viktiga projekt

Parkeringsautomater

Kontoret har under året arbetat med det långsiktiga målet att alla stadens ca 1 200 parkeringsautomater ska acceptera kortbetalning via bensinkort eller generella betalkort. Vid årets början fanns det 536 parkeringsautomater som kunde ta emot någon form av kortbetalning och 50 av dem accepterade även generella kort.

Den i verksamhetsplanen redovisade inköpsordningen att upphandla 100 nya parkeringsautomater och förse 100 befintliga parkeringsautomater med kontokortsläsare har efter beslut i nämnden ändrats. Den nya investeringsplanen som föreslogs nämnden var mer kostnadseffektiv, istället för att 740 parkeringsautomater skulle ha accepterat kortbetalning uppgick vid årets slut antalet till 950. Under år 2007 beräknas samtliga parkeringsautomater i staden acceptera kortbetalning.

Trafikanvisning

Verksamheten med trafikanvisning för tunga, långa och breda fordon har pågått under året. I och med tillkomsten av den nya lagen om vägtransportledare har en marknad öppnats för privata aktörer att mot avgift utföra dessa transporter. Kontoret har följt utvecklingen av marknaden och har påbörjat utreda frågan.

Kompetensfonden - Plattform för avgiftsupptagning

Med ekonomiskt stöd från kompetensfonden har kontoret utvecklat ett system för kontroll av betalning för parkering. Systemet har fått namnet PARIS, Parkeringsinformationssystem. Systemets styrka är att det söker samtidigt i alla tillgängliga databaser för virtuella betalsystem som Tele-P, Easypark och boendeparkeringssystemet. Systemet kan användas utifrån en handdator eller via en stationär dator. Framöver kommer PARIS även ge möjlighet till en bättre ekonomisk uppföljning av de virtuella betalsystemen genom att man jämför data från PARIS med data från andra uppföljningssystem.

Handdatorer

Inköp av ytterligare 100 handdatorer för parkeringsövervakning har genomförts under året. Handdatorn ger stöd för parkeringsvakten och minskar risken för felskrivna eller ofullständiga parkeringsanmärkningar. Via handdatorn är det även möjligt att kontrollera stulna fordon och spärrade parkeringstillstånd för rörelsehindrade. När uppkoppling till PARIS, Parkeringsinformationssystemet, genomförs kommer även kontroll av betalning för parkering kunna hämtas i realtid. Uppkopplingen beräknas vara klar under första kvartalet 2007.

5 GÖRA STOCKHOLM TILL EN EKOLOGISKT HÅLLBAR STORSTAD

Kommunfullmäktiges prioriterade inriktningar

- Stadens mark- och vattenområden skall användas så att natur- och rekreationsvärden långsiktigt tryggas genom minimering och rening av utsläpp samt sanering av förorenade områden.
- Miljöarbetet skall stärkas på lokal och central nivå genom att miljöprogrammets sex mål är vägledande vid alla beslut i nämnder och bolagsstyrelser.

Trafiknämnden åtar sig att

- fortsätta arbetet med att genomföra projektet med biogasbåtar på Stockholms vattenvägar
- intensifiera och stödja arbetet med bilpooler i alla 18 stadsdelsnämndsområden tillsammans med stadsdelsnämnderna och Stockholm Parkering AB

Åtagandena bedöms ha uppfyllts och redovisas i det följande.

5.1 Minska trafikens miljöstörningar

Inom kontoret har arbetet formerats kring den interna miljöuppföljningen. Ett forum för arbetet är bland annat den ”Trafik- och miljögrupp” där miljöförvaltningen även är representerad. Gruppen har under året arbetat med frågan kring hur lagstadgade krav på egenkontroll ska organiseras och rapporteras.

5.1.1 Minska utsläpp från trafiken

Staden har som mål att verka för en övergång till alternativa drivmedel för vägburen trafik. Kontoret väljer i första hand miljöbilar när nya fordon köps eller leasas. Målsättningen är att 60 % ska vara miljöbilar. Kontoret har under året ökat andelen miljöfordon med 15 %. Vid årsskiftet 2006/2007 uppgick andelen miljöfordon till 57 %.⁵ En orsak till att kontoret inte nådde en högre nivå under året är att det för en del av kontorets personal krävs automatväxlade fordon. Automatväxlade fordon som även är miljöklassade är inte anpassade till kontorets verksamhet. Kontoret följer noga utvecklingen för att anpassa fordonsflottan i den takt som är möjlig.

Miljökvalitetsnormer – minska dubbdäcksanvändandet

Länsstyrelsen har i samarbete med bl a stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret utarbetat en lägesrapport som översänts till regeringen den 30 oktober 2006. Dubbdäcksanvändning vid barmark är en källa till höga partikelhalter. I syfte att minska denna har kontoret gjort informationsinsatser tillsammans med bl a miljöförvaltningen och Vägverket. Under trängselskatteförsöket under första halvåret 2006 minskade luftföroreningshalterna med cirka 10 %.

5.1.2 Bullerskyddsåtgärder

Under 2006 har sammanlagt ca 12 miljoner kronor betalats ut till fastighetsägare i bidrag för fönsteråtgärder fördelat på drygt 1700 lägenheter och ca 20 villor. Det motsvarar ca 2900 boende beräknat enligt stadens policy.

Under året har även byggnation av två bullerskärmar vid Magelungsvägen och Spångavägen påbörjats. Den första skärmen är klar vid årsskiftet 2006/07 medan den andra färdigställs i början av 2007.

Inom ramen för bullerskyddsåtgärder har också en del utredningar angående störningar på grund av vibrationer utförts. Under hösten har arbetet med att ta fram en strategi för hantering av vibrationsstörningar påbörjats. Den beräknas bli klar våren 2007.

⁵ Exklusive kontorets specialfordon som i dagsläget ej går att få som miljöfordon.

5.1.3 Miljökrav vid upphandling

Kontoret har tillsammans med projektet *Miljöanpassad upphandling* tagit fram råd till stadens förvaltningar och bolag om upphandling av miljö- och trafiksäkerhetsanpassade transporter och fordon.

5.1.4 Bättre energihushållning

Kontoret har sökt medel från Naturvårdsverkets klimatinvesteringsprogram för fortsatt utbyte av energislösande armaturer. Svar väntas i april 2007.

5.1.5 Internt miljöarbete

Kontoret har medverkat i det av stadsledningskontoret ledda arbetet med ett nytt miljöprogram. Programmet ska gälla för nämnder och bolag under åren 2007-2010. Ett förslag finns framtaget på tjänstemannanivå. En utgångspunkt i programmet är att berörda organ ska ha rådighet över de åtgärder som föreslås i programmet. Ärendet avvaktar vidare politisk behandling.

5.1.6 Miljömiljarden

Biogasbåtar

Inom projektet Biogasbåtar har underlag för upphandling av båtar samt en utredning utförd av Transek AB om trafikupplägg och konsekvenser tagits fram. Arbetet inom projektet har stoppats p g a att omfördelning av avsatta medel har förts över till förbättrat underhåll.

Inom projektet "Optimerad broöppning" har en utredning kring möjligheterna att genom en mer optimerad öppningsfrekvens reducera miljöbelastningen av stillastående biltrafik gjorts. Ett första resultat av utredningen visar att effekten är ringa. Utredningen har tagits fram av Carl Bro AB.

Minskade emissioner med adaptiva trafiksignaler.

Projektet syftar till att förbättra trafiksignalerna genom att skapa bättre flyt genom korsningarna så att emissionerna minskar och framkomligheten ökar. Trafiksignalerna vid Londonviadukten och längs Lidingövägen har åtgärdats och utvärderats med beräknade koldioxidbesparingar på sammanlagt ca 700 ton per år.

Tabellen visar effekter av förbättrade trafiksignaler vid Londonviadukten.

Effekt	Årlig minskning	Årlig samhällsekonomisk nytta (2006 ASEK-III kkr)
CO2 (kg)	346.000	518
CO (kg)	1.330	0
HC (kg)	200	9
Nox(kg)	660	45
Bränsle (kg)	109.000	471
Fördröjning (ford.tim)	33.700	4.046
Antal stopp	5.050.000	371
Summa		5.460

Tabellen visar effekter av förbättrade trafiksignaler vid Lidingövägen.

Effekt	Årlig minskning	Årlig samhällsekonomisk nytta (2006 ASEK-III kkr)
CO2 (kg)	353.000	530
CO (kg)	1.580	0
HC (kg)	250	11
NOx(kg)	890	62
Bränsle (kg)	112.000	486
Fördröjning (ford.tim)	82.000	9.890
Antal stopp	5.540.000	3.620
Summa		14.600

Stockholm Mobilitet

Det övergripande målet med projektet är att med olika åtgärder skapa ett effektivare transportsystem med bättre framkomlighet, lägre kostnader och mindre miljöbelastning.

Stockholm Mobilitet har under året bedrivits som ett projekt med en huvudprocess och fyra specialiserade, utåtriktade delprojekt; Företagens resor och transporter, Cykel, Samhällsplanering samt Bilpool. Huvudprocessen syftar till att, internt och externt, sprida kunskap om projektets arbete med att effektivisera användningen av transportsystemet samt att utveckla och samordna de olika delprojekten.

Inom Företagens resor fokuseras på personresor i större personalintensiva företag. Projektet samarbetar med företag som önskar själva ta ett samlat ansvar för personalens och företags resekostnader, trafikalstring, hälsa och utsläpp av växthusgaser.

I delprojektet Cykel har ett antal aktiviteter genomförts under året i syfte att informera om cyklingens positiva effekter för hälsa, ekonomi och miljö. Inom ramen för delprojektet har även tagits fram en ny cykelkarta, cykelguide och cykelinformation.⁶

Delprojektet Bilpool syftar till att stimulera införandet av moderna, kommersiellt drivna bilpooler i Stockholm. Hos de organisationer kontoret samarbetar med finns en ekonomisk besparingspotential på 30-50% och en minskning av parkeringsbehovet med ca 25%. I takt med att företagskunderna ökar vidgas också den totala bilpoolsvolymen som är tillgänglig för privatpersoner på de tider som bilarna inte används för tjänsteresor.

Delprojektet Samhällsplanering utförs till stora delar av Stadsbyggnadskontoret. Syftet är att öka kunskapen om samspelet mellan samhällsplanering och transporter samt hur det är möjligt att planera för att öka effektiviteten i transportsystemet. I delprojektet följs tre av stadens pågående planeringsprojekt: Norra Station, Vision Bällstaviken och Skärholmen-Kungens Kurva.

5.2 Utveckla återvinningen

Kontoret planerar enligt uppdrag av gatu- och fastighetsnämnden att iordningställa en återvinningsanläggning för att återvinna asfalt- och schaktmassor inom Lövsta industriområde. Driften av anläggningen planeras att läggas ut på entreprenad. Kontoret har ansökt om tillstånd hos länsstyrelsen då verksamheten är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Inget tillstånd har ännu erhållits. Att finna andra lämpliga platser inom Stockholms stad har visat sig näst intill omöjligt bli beroende på att de flesta ytor som är lämpliga för återvinningsverksamhet också är lämpade för bostadsbyggande.

Ett praktiskt försök i mindre skala av återvinning schaktmassor från underhållsarbeten har de sista fyra åren genomförts i innerstaden med gott resultat.

⁶ Mer om cyklar och cykelvägar under 4.1 Ett hållbart trafiksystem

6 BRYTA SEGREGATIONEN OCH FÖRDJUPA DEMOKRATIN

Kommunfullmäktiges prioriterade inriktningar

- Skapa förutsättningar för ökad hållbar tillväxt och ekonomisk utveckling i hela staden genom insatser i ytterstaden som rör boende och bostadsförsörjning, nya arbetsplatser och goda näringsvillkor samt fysisk och elektronisk infrastruktur
- Minska skillnader mellan olika delar av staden avseende sysselsättnings- och utbildningsnivåer, hälsa trygghet och trivsel samt tillgång till service, kultur och fritidsaktiviteter
- Metoder skall utvecklas inom stadens alla verksamheter i syfte att synliggöra, motverka och bryta fördomar, rasism och diskriminerande strukturer.

Trafiknämnden åtar sig att

- genom aktiva insatser inom sitt kompetensområde verka för ett ökat brukarinflytande och för ökad integration

Åtagandena bedöms ha uppfyllts och redovisas i det följande.

6.1 Medborgarnas inflytande – brukarinflytande

6.1.1 Stadsdelsförnyelsen

Genomförande av projektet Säker huvudgata – pilotgatorna Enskedevägen, Herrhagsvägen och Lingvägen har skett tillsammans med stadsdelsförvaltningen som ett stadsdelsförnyelseprojekt. En arbetsgrupp med de boende bildades och arbetsgruppen enades om problembeskrivning, mål för trafiksäkerhetsåtgärderna och förslag till trafiksäkerhetsåtgärder för de tre gatorna.

Kontoret har genomfört stadsdelsförnyelseprojekt åt stadsdelsnämnderna på följande platser: Bredängs Centrum, Stieg Trenters torg och Farsta Centrum. Arbetena har samordnats med tillgänglighetsåtgärder och har i huvudsak färdigställts under året. Vissa restarbeten kvarstår dock till 2007 som finansieras inom kontorets budget.

6.1.2 Felanmälan, klagomål och synpunkter

Driftcentralen (DC) tar emot, registrerar och vidareförmedlar felanmälningar till olika utförare. År 2006 har driftcentralen hanterat ca 185 000 samtal, radioanrop och larm. Antalet inskrivna ärenden var ca 65 500.

Under året har ett nytt system, Kopplet⁷ i vilket felanmälan registreras, börjat införas i denna verksamhet. Första etappen driftsattes under 2006. DC har också i samband med införandet av Kopplet samlokaliseras med Trafik Stockholm för att få en samlad vägtrafikcentral i Stockholmregionen.

Under året har också arbetet med att få en för kontoret anpassad klagomålshantering intensifierats, ett arbete som kommer att accentueras under 2007.

6.2 Mångfald- och jämställdhet

Sammanlagt fyra av medarbetarenkätens 70 frågor berörde ämnet mångfald och diskriminering. Enkätsvaren visade att kontorets medarbetare inte upplever att det förekommer 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.

⁷ Se 8.3 IT- och e-strategi

7 TA ANSVAR FÖR EKONOMIN

Kommunfullmäktiges prioriterade inriktningar

- Staden skall ta ett aktivt ansvar för ekonomin genom höga krav på budgethållning, en effektiv användning av resurserna samt en i övrigt god ekonomisk hushållning
- Nämnder och styrelser ska bedriva ett aktivt utvecklingsarbete med fokus på sina kärnverksamheter

Trafiknämnden åtar sig att

- bedriva verksamheten inom givna ekonomiska ramar genom fortsatt utveckling av styr- och stödfunktioner samt genom uppföljning av ekonomi, kvalitet, upphandling och miljö ge förutsättningar för en effektiv resursanvändning

Åtagandena bedöms ha uppfyllts och redovisas i det följande.

7.1 Ekonomiskt utfall

7.1.1 De ekonomiska förutsättningarna

Kommunfullmäktiges budget för 2006 innebar att nämnden kompenserades för förändrade kostnader för nya bostads- och arbetsplatsområden, samt för Södra Länken och för Tranebergsbron. Ändrat ansvarsförhållande till andra nämnder för parker, trafikleder och färjan i Hammarby Sjöstad hade också inarbetats i budget. Nämnden fick ett generellt besparingsbeting på 13,7 mnkr som avsåg effektiviseringar, minskade konsultkostnader och minskade energikostnader.

Investeringsplanen beviljades i enlighet med nämndens underlag, dock med en generell besparing om 70 mnkr som inarbetades i verksamhetsplanen.

De budgetjusteringar som har gjorts under året framgår av bilaga 1:2.

7.1.2 Driftbudgeten

	KF-budget 2006	Nämndens budget inkl budgetjusteringar	Nämndens utfall	Avvikelse budget/utfall
Mnkr				
Driftverksamhet				
Kostnader	712,0	845,6	905,4	-59,8
Intäkter	-666,0	-795,6	-793,1	-2,5
Netto	46,0	50,0	112,3	-62,3
Kapitalkostnader				
Avskrivningar	159,5	157,9	137,9	20,0
Internräntor	164,3	162,6	154,7	7,9
Summa	323,8	320,5	292,6	27,9
Netto	369,8	370,5	404,9	-34,4

Underskottet på intäktssidan stannade vid -2,5 mnkr och består främst av uteblivna parkeringsintäkter om -87 mnkr. I övrigt har intäkterna ökat jämfört med budget med 85 mnkr varav 32 mnkr, delvis innehållande engångsposter, avser koncessionsavgifter samt upplåtelse av mark för byggetableringar som ökat mer än beräknat och 38 mnkr avser försäljning av verksamhet till andra förvaltningar med motsvarande kostnadsökning. Övriga intäkter för nya avtal, skadeersättningar m m har ökat med 15 mnkr.

Underskottet på kostnadssidan om -59,8 mnkr består främst av ökade drift och underhållskostnader med -29 mnkr, minskade kostnader för parkeringsverksamhet med 13 mnkr bl a på grund av effektiviseringar samt försäljning av verksamhet till andra förvaltningar -43 mnkr som till större del täcks av ökade intäkter.

Det går inte att jämföra år 2006 med 2005 då Gatu- och Fastighetsnämndens budget delades i tre verksamheter fr o m maj. Helårs siffror går inte att ta fram för 2005.

7.1.3 Omorganisation

Omorganisationen av gatu- och fastighetsnämndens verksamhet i maj 2005 föranledde Trafikkontoret engångskostnader om 8 mnkr under 2005. Även 2006 har det uppstått kostnader för främst ombyggnationer i Tekniska nämndhuset om 2,5 mnkr.

7.1.4 Kommentarer om vissa verksamhetsområden inom driftbudgeten

Parkeringsverksamheten

Intäkter

Intäkterna för parkeringsverksamheten uppgår till 451,5 mnkr vilket är 86,9 mnkr under budget. I verksamhetsplanen budgeterades intäkterna till 539 mnkr, men efter intern omfördelning justerades intäkterna ned med 0,6 mnkr

Intäkter – mnkr	Bokslut 2003	Bokslut 2004	Bokslut 2005	Budget 2006	Bokslut 2006
Felparkeringsavg.	162,7	203,6	181,9	204,0	149,5
P-avgifter	136,2	203,0	211,6	225,0	198,3
Fordonsflyttning	11,8	9,2	8,6	10,0	10,1
Boende o nytto	62,1	89,4	94,4	100,0	82,3
Övriga intäkter	1,3	1,9	11,2	0,0	11,3
S:a	374,1	507,1	507,7	539,0	451,5

Anledningen till att kontoret inte uppnått intäktsbudgeten är bl a minskat antal parkeringsvakter i tjänst, att ingen nyrekrytering har skett och att en del av personalen deltagit i försöket med arbetstidsförkortning. Sammantaget har detta bidragit till minskade övervakningstimmar. Dessutom har Stockholmsförsöket bidragit till minskad trafik i innerstaden och även påverkat intäktsnivån. Efter försökets slut har intäkterna ökat, men inte uppnått samma intäktsnivå som föregående år.

Utöver detta har försöket med fri parkering för miljöbilar med boende, nytto och mininyttodispens inneburit ett intäktsbortfall på drygt 30 mnkr på årsbasis. Under året har antalet beviljade miljödispenser ökat med ca 2 200 st, vilket motsvarar en ökning på 140 % jämfört med förra året.

Kontoret vill understryka att parkeringsintäkterna är mycket svåra att prognostisera och att trafiknämnden hos kommunstyrelsen begärde en nedjustering om 70 mnkr i tertialrapport 1. Kommunstyrelsen beslutade att avvakta med budgetjustering och i stället följa verksamheten noga.

Kostnader

Parkeringsverksamhetens kostnader har under året uppgått till 134 mnkr. Den budgeterade driftkostnaden i verksamhetsplanen uppgick till 150,3 mnkr, efter intern omfördelning om 3,5 mnkr samt en avsättning på 1,6 mnkr för nyrekrytering.

En rad effektiviseringar har genomförts inom parkeringsverksamheten under året. Rationaliseringar har skett genom reducering av antalet tjänstebilar, effektivisering av mynttömningsrutiner och minskat antal kommunikationsradioapparater. Effektiviseringarna har bidragit till att parkeringsverksamheten lämnar ett överskott.

7.1.5 Investeringsplan

Mnkr	Nämndens budget 2005	Bokslut helår 2005	Nämndens budget VP 2006	Bokslut helår 2006	Avvikelse mot VP 2006
Investeringsplan					
Utgifter (-)	-736,7	-646,5	-792,7	-714,0	-78,7
Inkomster	7,5	77,8	69,2	73,3	-4,1
Nettoinvesteringsutgift	-729,2	-568,7	-723,5	-640,7	-82,8

Trafikkontoret återredovisar 82,8 mnkr av årets investeringsbudget.

Det generella besparingskravet på 70 mnkr som ställdes på kontoret i KF-budget 2006 arbetades in i verksamhetsplanen. Verksamhetsplanen inkluderade även budgeten för Norra Länkens hamnavfart som överfördes från Markkontoret till Trafikkontoret med 22,2 mnkr.

Utfallet innehåller stora avvikelser p g a omprioriteringar och därav följande omfördelning av budgetmedel i enlighet med intentioner i drift- och underhållsplanen. Exempelvis har i projekt mot kapitalförstöring investerats ca 55 mnkr mer än planerat och projekt inom park, torg och centrum samt övrigt i offentlig miljö har fått 15,8 mnkr mer än budget. Resurser har i huvudsak flyttats från trafik- och gatuåtgärder, -71 mnkr. Omfördelningarna har redovisats löpande i samband med tertialrapporterna.

De viktigaste avvikelseposterna förklaras nedan

- +9 mnkr ej budgeterade, resterande medel för LIP, som utbetalades efter att Naturvårdsverket hade godkänt slutredovisningen
- +3 mnkr ej budgeterade statsbidrag för Nordsydaxeln
- +1 mnkr ej budgeterade bidrag från Vinnova för Tillgänglighetsprojekt
- +34 mnkr lägre resursförbrukning än planerad för Nord/Syd-axeln p g a försök att stävja utgiftsutvecklingen. Detta innebär att upphandlingarna och utgifterna har skjutits framåt i tiden.
- +7,3 mnkr besparing på cykelåtgärder, beroende bl a på bristande planeringsresurser för framtagande av åtgärder för cykelplan inom ytterstaden
- +17,3 mnkr återredovisas inom programområdet Trafiksäkerhet. T ex projektet Säker huvudgata är förskjutet p g a att genomförandebeslut inte har fattats i nämnden
- +4 mnkr inom övriga planeringsprojekt; cykelbana Västberga Allé som är förskjutet framåt i tiden står för ca 3 mnkr
- +6 mnkr minskade utgifter för teknikinvesteringar; SPOT-projektet har utgått och kostnaderna för datainvesteringar har varit mindre än budgeterat
- +2,3 mnkr, utgifterna för Norrbro blev lägre än planerat. Den ersättningslokal som Trafikkontoret planerat att bygga åt Fortum utgick. En ersättning om 1 mnkr för evakueringen kommer dock att utbetalas till Fortum 2007
- +13 mnkr projekt inom verksamhetsområdena trafikanalysverktyg, trafikdata utveckling, resvaneundersökningar och nyckeltal samt trafikplanering har prioriterats ner på grund av uppföljning och utvärdering av Stockholmsförsöket med trängselavgifter som band upp kontorets kompetens och resurser inom området. Dessutom tillkom det omfattande eftermätningar.
- -12 mnkr för ökade investeringar i träd. Åtgärder för att förbättra växtmiljön för gatuträden har därmed intensifierats
- -5 mnkr för ökad satsning på belysningsåtgärder för att förbättra stadsmiljön genom upplysning av broar, fasader mm

Samtliga investeringar framgår av bilaga 3. Större projekt (> 20 mnkr) kommenteras särskilt.

7.1.6 Prognoser under året

Prognoser driftbudget

Mnkr	Nämndens budget inkl. budget- justeringar	Tertialrapport 2/2006	Månad 9 T2½	Nämndens utfall	Avvikelse budget/ utfall
Driftverksamhet					
Kostnader	845,6	870,3	864,3	905,4	-59,8
Intäkter	-795,6	-730,0	-724,0	-793,1	-2,5
Netto drift och underhåll	50,0	140,3	140,3	112,3	-62,3
Avskrivningar	157,9	150,0	140,0	137,9	20,0
Internräntor	162,6	158,0	155,0	154,7	7,9
Kapitalkostnader	320,5	308,0	295,0	292,6	27,9
Netto driftverksamhet	370,5	448,3	435,3	404,9	-34,4

Nettokostnaderna för driftverksamheten har minskat med 28 mnkr mellan tertialrapport 2 och bokslut. De mest svårbedömda posterna har varit

- Parkeringsintäkternas storlek. Underskottet har ökat från 78 mnkr till 87.
- Intäkterna från markupplåtelser avseende byggetableringar. Verksamheten är konjunkturkänslig och svårbudgeterad. Överskottet har ökat från 8 mnkr till 29 mnkr.
- Försäljning av verksamhet där volymen har varit svårbedömd och nya överenskommelser inom t ex IT och löneadministration har tillkommit under året. Volymen har ökat med ca 40 mnkr i ökade kostnader och intäkter sedan tertial 2.
- Parkeringsavdelningens kostnader som har minskat med 13 mnkr

Mnkr	Nämndens budget inkl. budget- justeringar	Tertialrapport 2/2006	Månad 9 T2½	Nämndens utfall	Avvikelse budget/ utfall
Investeringar					
Utgifter	749,7	821,0	775,8	714,0	35,7
Inkomster	-26,2	-101,2	-100,9	-73,3	47,1
Nettoinvesteringar	723,5	719,8	674,9	640,7	82,8

Miljömiljardsprojektet avseende framtagande av *Biogasbåtar* har i bokslutet utgått i enlighet med budgetbeslut för 2007-2009. Detta har ej redovisats i tidigare prognoser. Bokförda kostnader kommer att begäras nedskrivna i samband med bokslut.

Vid månadsrapportering för september 2006 justerades prognosen för året ned med 44,9 mnkr. Detta förklarades främst med bristen på och svårigheten att rekrytera anläggningsingenjörer, vilket föranlett förskjutningar i projekt. Stockholmsförsöket var också en av orsakerna till nedjusteringen.

Bokslutsiffrorna visar att prognosen ändå var 34,2 mnkr för hög. Utöver orsakerna ovan beror feluppskattningen på att prognoserna gjordes för första gången helt och hållet i Agresso av projektledarna själva. Projektantalet i systemet är ca 500. Försiktigheten i varje bedömning och en eventuell avrundning uppåt är troligtvis en del av förklaringen.

7.2 Lokalförsörjningsplan

Trafikkontorets trafik- och gatuverksamhet förfogar över totalt 37 lokaler för övrig verksamhet med en yta på 35 737 kvm och till en kostnad av 3,5 mnkr. Lokaler för administration omfattar elva lokaler med en yta på 16 398 kvm till en kostnad av drygt 25 mnkr. Lokalbeståndet har reducerats med fyra lokaler genom rationaliseringar och samordning.

7.3 Intern kontrollplan

Omorganisationen har medfört att genomförandet av 2006 års internkontrollplan har fått stå tillbaka för arbetet med att utveckla stödfunktioner, styrdokument och ta fram olika rutiner. Kontoret har prioriterat dessa frågor tillsammans med införandet av stadens nya ekonomisystem AGRESSO. Viss basgranskning har dock kunnat göras. Kontroll av att rutinerna för kontroll av personliga omkostnader som representation, resor, kurser och konferenser har utförts. Granskningens resultat visar att rutinerna i huvudsak följts.

Förebyggande kontroll av att Lagen om offentlig upphandling (LOU) och att kontorets upphandlingsregler följs har prioriterats.

7.3.1 Upphandling

Huvuddelen av trafikkontorets verksamhet upphandlas i konkurrens. Det gäller framförallt anläggningsarbeten och drift och underhåll samt huvuddelen av programarbete, i princip all projektering och stora delar av byggledning och kontroll inom verksamhetsområdena broar, anläggningar och landskap. Till detta kommer upphandling av IT-system samt varor och övriga tjänster. De senare upphandlas i huvudsak gemensamt med andra förvaltningar.

Trafikkontorets upphandlingsvolym för entreprenader uppgick under 2006 till 783 mnkr. Upphandlingsvolymen för konsulter uppgick till 215 mnkr.

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 har lett till en överhettning som medfört att priserna för anläggningsarbeten stigit 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 knappt 3 procent. Kostnadsutvecklingen för anläggningsarbeten har således medfört kraftigt ökade kostnader för trafikkontorets anläggnings- samt drift- och underhållsarbeten.

Under året har standardmallar för anbudsutvärdering omarbetats för att underlätta anbudsgivning.

Från och med 1 juni 2006 infördes ett allmänt kontraktsvillkor för nya upphandlingar av sten som innebär att leverantören, vid leverans av stenprodukter, skall kunna visa att stenen producerats/bearbetats i en för arbetarna säker och hälsosam arbetsmiljö i enlighet med reglerna i de internationella konventioner som Sverige är anslutet till.

Trafikkontoret fortsätter tillsammans med Exploateringskontoret och Trafikkontoret i Göteborgs Stad arbetet med att konkretisera kontraktsvillkoret, hur det ska redovisas och följas upp. Detta kommer att ske i dialog med entreprenörer och leverantörer.

8 ÖVRIGA REDOVISNINGAR

8.1 Av kommunfullmäktige givna uppdrag

Av kommunfullmäktige givna uppdrag redovisas i bilaga 8.

8.2 Tillgänglighetsprojektet

Staden har satt som mål att vara "Världens mest tillgängliga huvudstad senast år 2010". Sedan år 1999 har 100 mnkr årligen avsatts för att förbättra tillgängligheten för människor med funktionshinder inom stadens fastigheter och i den offentliga miljön. Även för år 2006 avsattes 100 mnkr, varav 5 mnkr avsåg åtgärder inom kulturnämnden, 10 mnkr inom idrottsnämnden och 5 mnkr inom fastighets- och saluhallsnämnden. Bokslutet visar att Tillgänglighetsprojektet har disponerat 99,5 mnkr av budgeten och erhållit 1,0 mnkr i bidrag.

Arbetet med att i samarbete med handikapporganisationerna, stadsdelsnämnderna med respektive handikappråd upprätta tillgänglighetsplaner för alla 18 stadsdelarna har fortsatt. I de tre sista stadsdelarna har planer påbörjats under året. Inventeringar längs prioriterade stråk och runt affärscentra och tunnelbanestationer har utförts av fyra praktikanter.

Planen för tillgänglighetsarbetet 2006 beslutades i samband med verksamhetsplanen för trafikkontoret 2005-12-13. Redovisning lämnas i bilaga 7. Nedan redovisas några exempel på åtgärder som genomförts under året:

- Fler gator har gjorts tillgängliga med ombyggnad av övergångsställen, byte av rännalar etc.
- Flera lekparkar och parker har gjorts tillgängliga och fler lekplatser har försetts med ny lekutrustning anpassad för barn med funktionsnedsättning.
- Kontrastmarkeringar för synskadade har gjorts vid ca 250 trappor. Belysningar har förbättrats med bländfria armaturer.
- Räcken har placerats ut vid trappor, ramper och parkvägar med stor lutning.

Kontoret har enligt uppdrag från kommunfullmäktige genomfört en informationskampanj riktad till stadens alla näringsidkare och anordnare av offentlig verksamhet med inriktningen "en stad för alla – överallt". Arbetet med kampanjen kommer att pågå till 2010 och ett pris kommer att utdelas årligen, S:t Julianpriset. Priset utdelades första gången den 16 februari 2006.

Samarbetet fortsätter med Göteborg och Malmö för att utbyta erfarenheter om tillgänglighetsarbetet i de tre städerna. Ett nätverk mellan de nordiska huvudstäderna har upprättats.

8.3 IT och e-strategi

Kontoret påbörjade 2006 en översyn av den lokala e-strategin. Då kommunfullmäktige beslutat att en central IT- och e-strategi skall tas fram under 2007 avbröts detta. Kontoret räknar dock med att återuppta arbetet under 2007 i nära samverkan med stadens övergripande arbete kring detta.

Arbetet med att ytterligare öka tillgänglighet och driftsäkerhet i IT-infrastrukturen och verksamhetssystem har pågått under 2006. Bl a skall större yttre störningar som stora strömavbrott kunna hanteras. Detta arbete kommer att slutföras under 2007.

Arbetet med att införa, förvalta och vidareutveckla IT-system har pågått under 2006. Bl a har en ny metod kallad ITIL införts för att öka kvalitén i detta arbete.

Skadereglering

I nya systemet Kopplet⁸ ligger även en modul med namnet Påkört, som ska hantera förbindelsen mellan felanmälan och skadereglering av de ärenden där kontoret kan få ersättning för bl a trafikskadade

⁸ Se även 6.1.2 Felanmälan, klagomål och synpunkter

föremål. Denna modul innebär att skaderegleringen nu får ett IT-stöd som underlättar och kan effektivisera handläggningen av skadeärenden. Modulen kommer att tas i drift under början av 2007.

Mobila lösningar

Kontoret har via kompetensfonden bedrivit tre projekt, SMART, Den mobile inspektören och Mobil parkeringsövervakning som syftar till att använda ny teknik och mobila tillämpningar i den dagliga verksamheten. De delar som har ingått i kompetensfonden är nu avslutade och skall föras ut i verksamheten under 2007.

Arbetsordersystem

Under samlingsprojektet VEGA har kontoret knutit ihop felanmälningarna i Kopplet med de arbetsorder som skickas via Agressomodulerna OPA/OPS till handdatorer som medarbetarna har ute på staden som resultat av projekten SMART och Den mobile inspektören. Agressomodulerna OPA/OPS har införts i december 2006 och kommer att tas i produktion i början av 2007.

Diariesystem och klagomålshantering

Under 2006 gjorde kontoret sitt diariesystem tillgängligt på nätet. En förstudie till en effektivare klagomålshantering har också påbörjats med målet att komplettera vårt diariesystem ALP-IM med ytterligare en modul speciellt avsedd för klagomålshantering.

Dokument och ritningshantering (DoRit)

Arbetet med införandet av ett system för dokument och ritningshantering har pågått under året. I det ingår även att sätta upp en projektplats föra alla kontakter med externa företag och organisationer. Ett införande var planerat till oktober-november 2006 men sköts upp på grund av det förändrade ansvar som kontoret fick i budget 2007. Införandet skall ske under 2007 efter det att kontorets nya organisation är på plats.

Lokal vägdatabas

Enligt kontorets långsiktiga strategi knyts informationen i verksamhetssystem till en enhetlig Lokal vägdatabas⁹ (LV) för ökad och mer samlad tillgång till informationen. LV har varit i produktion sedan 2005. Under året har ytterligare ett system, Gatuarbete, knutits till LV och förberedelser för flera andra system har påbörjats. Målet är att ge en god överblick över händelser av både lång- såväl som kortvarig karaktär i gaturummet och på så sätt skapa förbättrade möjligheter för analyser.

Kontoret har också via Kompetensfonden kunnat genomföra två projekt: Trafik-GIS och GC-nät, dvs gång- och cykelnät, vilka har stor betydelse för LV-satsningen.

Trafik GIS har två huvudsyften, dels att ta fram generella gränssnitt mot LV inklusive kartkopplingar och dels att skapa webbservices som kan nyttjas för integration mot andra organisationers verksamhetssystem och för att bygga e-tjänster. Kontoret har även samverkat med projektet GIS-plattform för Stockholms stad.

GC-nätet syftar till att komplettera LV med ett gång- och cykelnät. Detta kan användas på många olika sätt, t ex för cykelkartor men också för stöd till rörelsehindrade och synskadade genom det navigeringsstöd som tas fram i projektet.

Båda projekt är nu avslutade och kommer att införas i den ordinarie verksamheten under 2007.

8.4 Internationell anknytning

Nämnden ska i verksamhetsberättelsen beskriva vilka medlemskap i internationella nätverk och organisationer som staden har genom nämnden samt redovisa deltagande i internationella projekt och evenemang.

⁹ Se även 4.2.2 Trafikplanering

Enligt trafikkontorets uppfattning tillför de internationella kontakter som kontoret har och som redovisas i detta avsnitt värdefulla kunskaper och erfarenheter som är till stor nytta när det gäller att på ett effektivt sätt genomföra de arbetena som ingår i den av nämnden fastställda verksamhetsplanen. Denna nytta uppskattas mer än väl uppväga de kostnader som kontoret har för det internationella samarbetet.

Kontoret har under året valt att koncentrera sitt arbete med internationell anknytning.

POLIS

Stockholms stad är genom trafikkontoret medlem i ett internationellt nätverk som arbetar för mer hållbara trafik- och transportsystem, POLIS.

Medlemmar i POLIS utgörs av ca 60 städer och regioner i Europa. Kansliet finns i Bryssel och en stor del av arbetet är inriktat på att ta tillvara medlemmarnas intressen inom EU och dess institutioner. Nätverket arbetar för nya och mer hållbara transportlösningar, bl. a. genom att skapa möjligheter till erfarenhetsutbyte medlemmarna emellan.

I de möten och seminarier som POLIS anordnar deltar både politiker och tjänstemän. De båda nätverken har ett omfattande samarbete.

NVF

Stockholms stad är genom trafikkontoret medlem i Nordiska Vägtekniska förbundet, NVF, vars huvudintressenter är de nordiska vägmyndigheterna. Arbetet i NVF sker huvudsakligen i ca 15 utskott, vilka redovisar sina studier och slutsatser vid en kongress som anordnas vart fjärde år i ett av de nordiska länderna. Trafikkontoret är representerat i NVF:s styrelse och staden har representanter i sju av NVF:s utskott.

PIARC

PIARC är en sammanslutning av drygt 100 länders vägmyndigheter. Även i PIARC sker arbetet i ett antal expertkommittéer, som redovisar sina resultat i en vart fjärde år återkommande världskongress. På uppdrag av Vägverket ingår en representant från trafikkontoret i en av de tekniska kommittéerna, den om trafik i större städer. Trafikkontoret är också representerat i organisationens styrelse.

TRENDSETTER

Trafikkontoret medverkade i det EU-finansierade projektet TRENDSETTER, syftat att utveckla tekniker för ett mer hållbart resande. Projektet pågick i fyra år och avslutades i början av 2006. Trafikkontoret medverkade med bl. a. försök med effektivare trafiksignalsystem.

ITS konferensen Stockholm 2009

Under 2009 anordnas i Stockholm den årliga världskongressen ITS (Intelligent Transport Systems and Solutions) med flera tusen delegater från hela världen. Stockholms stad. Under 2005 har en ITS-strategi tagits fram tillsammans med en första genomförandeplan för de projekt som ska presenteras under världskongressen. Syftet är att använda modern teknik för att få stockholmarna att känna sig trygga och säkra i trafiken och få trafiken att fungera på ett smidigt och miljömässigt godtagbart sätt.

Nordiskt samarbete

Trafikkontoret har ett samarbete och utbyter erfarenheter med både de statliga och kommunala trafikmyndigheterna i de Nordiska huvudstäderna. Varje år anordnas ett tvådagars seminarium med ledningsgrupperna för i trafikkontoren eller motsvarande kommunala förvaltningar från de Nordiska huvudstäderna. Även Göteborg deltar i detta samarbete. År 2006 var Helsingfors värd för seminariet.

Slut