

Handläggare:
Philip Hall
Telefon: 08-508 263 76
Barbro Edlund
Telefon: 08-508 281 03**Till**
Trafiknämnden

Underlag för budget 2018 med inriktning 2019 och 2020 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2018 med inriktning för 2019 och 2020 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefKarin Dhakal
AvdelningschefInga-Lill Hultin
Avdelningschef**Trafiknämnden**Box 8311
10420 STOCKHOLM
08-508 263 76
08-508 272 00
philip.hall@stockholm.se
stockholm.se

Innehållsförteckning

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	4
1.1 Ett Stockholm som håller samman.....	4
1.2 Ett klimatsmart Stockholm.....	4
1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm.....	6
1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm.....	6
2 Nämndens verksamhetsområde	8
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	21
3.1 Drift.....	21
3.2 Investeringar.....	23
3.2.1 Prioriteringsgrunder.....	28
3.2.2 Konsekvensanalys och risker	29
3.2.3 Måluppfyllelse.....	29
3.3 Betydande projekt som inte är investeringar	30
4 Övriga redovisningar	30
5 Lokalförsörjningsplan.....	32
5.1 Inledning	32
5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler	32
5.3 Kapacitetsbeskrivning.....	32
5.4 Förändringar i lokalbeståndet.....	32
5.5 Kostnadsutveckling.....	33
5.6 Effektiviseringsmöjligheter.....	33
5.7 Övrigt	34

Bilagor

Bilaga 1: Underlag till budget trafiknämnden 2018-2020

Bilaga 2: Prisutveckling

Bilaga 3: Drift av det växande och sammanhållna Stockholm

Bilaga 4: Digital utveckling 2018-2020

Bilaga 5: Investeringsplan 2018-2020

Bilaga 6: Planerade cykelfrämjande åtgärder 2018-2020

Bilaga 7: Beslutsläge stora investeringsprojekt 2018-2020

Bilaga 8: Prioriterade projekt utanför ram 2018-2020

Bilaga 9: Prioriteringsverktyg SPIS, Projekt över 50 mnkr 2018-2020

Bilaga 10: Investeringar till följd av andra parter önskemål

Bilaga 11: Strategi för hantering av projekt på trafikkontoret

Bilaga 12: Förvaltningsgrupp den 15 mars, utdrag ur protokollet

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 Ett Stockholm som håller samman

Långsiktig planering i en växande stad

- Aktivt bidra till att det byggs 40 000 bostäder mellan åren 2014 och 2020, samt 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Inom ramen för detta arbetar kontoret för attraktiva och trygga offentliga rum och förutsättningar för klimatsmarta och hållbara transporter.
- Aktivt medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.
- Delta i cityförnyelsen genom att arbeta utifrån en trafik- och gatumiljöplan för City, fortsätta arbetet med att göra befintliga gatumiljöer i City till mer attraktiva offentliga rum och verka för utvecklingen av evenemangsplatsen i Kungsträdgården tillsammans med kulturförvaltningen.
- Fortsätta arbetet med konceptet Levande Stockholm för ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer i hela staden.
- Säkerställa tillgången på platser för kommunalteknisk verksamhet (t.ex. omhändertagande av snö, sandupplag och uppställningsplatser för entreprenadmaskiner) i samarbete med stadens övriga aktörer genom implementering av den av kommunfullmäktige antagna strategin.

Drift av det offentliga rummet

- Säkerställa en god standard för stadens alla gator, torg, gång- och cykelvägar i enlighet med framkomlighetsstrategin med särskild hänsyn till olika gruppers förutsättningar och behov.
- Se över städ- och renhållningsfrekvenser mot bakgrund av de ökade behov som den växande staden medför.
- Utveckla arbetssätt och driftmetoder, såsom jämställd snöröjning, för att säkerställa framkomligheten, särskilt på högfrekventerade platser och stråk samt för stadens gångtrafikanter.
- Fortsätta arbetet med att öka tryggheten i det offentliga rummet, t.ex. genom trygghetsskapande belysningsåtgärder och sanering av klotter.

Trafiksäkerhet

- I enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner vara den mest betydelsefulla insatsen.

1.2 Ett klimatsmart Stockholm

Minskad klimatpåverkan

- Bidra till en utveckling mot mer energieffektiva fordon som i ökad grad drivs av förnybara drivmedel och arbeta vidare med åtgärder för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Utöver detta krävs åtgärder för att minska

biltrafiken.

- Skapa förutsättningar för ett växande Stockholm genom att genomföra framkomlighetsstrategins handlingsplaner och därmed bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem.
- Fortsätta att vara delaktig i utbyggnaden av laddstolpar i samarbete med miljöförvaltningen, Stockholms stads Parkering AB och de privata aktörerna. Mellan åren 2017-2020 är målet att medverka till att etablera 500 laddpunkter på gatumark.
- Reducera energiåtgången vid reinvesteringar i nya tekniska anläggningar som belysningsanläggningar, tunnelsystem, markvärme, hissar och rulltrappor.

Framkomlighet

- Minimera trafikstörningar genom att utveckla samordningen mellan stora infrastrukturprojekt i regionen.
- Fullfölja genomförandet av cykelplanen, bl.a. genom utbyggnad av högkvalitativa pendlingsstråk och cykelparkeringar, samt hitta former och nivåer för det fortsatta arbetet med cykelinvesteringar efter 2018.
- Utveckla projekten inom leveransstrategin i samverkan med branschen och andra aktörer, t.ex. genom off peak-leveranser och samlastningsprojekt.
- Genomföra åtgärder i enlighet med stomnässtrategin för att förbättra regelbundenheten, framkomligheten och attraktiviteten för stombussarna enligt handlingsplanen för 2017-2021.
- Fortsätta implementera antagen parkeringsstrategi och plan för gatuparkering, samt följa upp effekterna av förändringarna.
- Genomföra åtgärder enligt gångplanen för att stärka möjligheterna att gå i hela staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. I detta arbete ingår att motverka alla former av barriärer för gångtrafikanter.
- Synliggöra förändring och utveckling av gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik med stöd av mätningar, samt förbättra verktygen för trafikanalyser, bl.a. genom modellverktyget TransModeler.
- Säkerställa att kontoret arbetar aktivt med omvärldsbevakning för att kunna möta utvecklingen inom transportbranschen, t.ex. skapa förutsättningar för autonoma fordon.
- Fortsätta arbetet med att hitta alternativ för framtida samarbetsformer inom trafikinformationsområdet mellan de största trafikaktörerna i regionen och inom ramen för Trafik Stockholms verksamhet utveckla trafiken.nu med ett särskilt fokus på bättre information om planerade och oplanerade störningar.

Grönstruktur, luft, buller och klimatanpassning

- I samverkan med stadsdelsförvaltningarna arbeta för ett grönare Stockholm, särskilt i ytterstaden. Detta arbete innefattar vård och utveckling av stadens parker och grönstruktur, gatuträd och ekosystem.
- Arbeta efter åtgärdsprogrammet mot PM10 och NOx i syfte att förbättra luftkvaliteten i staden och klara miljökvalitetsnormerna.
- Arbeta med att begränsa de skadliga effekterna av trafikinducerat buller och vibrationer, bl.a. genom riktade fönsteråtgärder och förbättring av bullerskärmar.
- Vidta åtgärder för att minska eventuella effekter av ett förändrat klimat, främst

avseende stora nederbörds mängder.

1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

Lärande organisation

- Fortsätta utveckla och prova nya innovativa lösningar och finna former och arbetssätt för att bli en än mer lärande organisation. Detta arbete innefattar även att sprida goda exempel från kontorets sida.

Näringsliv och arbetstillfällen ska främjas

- I samverkan med berörda förvaltningar och bolag utveckla evenemangsverksamheten i Stockholm. Kontoret ser ett särskilt behov att finna former för hur tillstånd för filminspelningar ska hanteras i enlighet med stadens filmstrategi.
- Underlätta för långtidsarbetslösa och ungdomar att etablera sig på arbetsmarknaden genom satsningar på Stockholmsvärdar och sommararbetande parkvärdar.

Ekonomi - Reinvesteringar

- Genomföra reinvesteringar för att främja cykeltrafiken, samt ta fram ett nytt reinvesteringsprogram för perioden från 2019 och framåt.
- Genomföra reinvesteringar för att säkerställa funktioner för stadens gator, vägar, torg, träd och anordningar i form av t.ex. papperskorgar, cykelställ och skyltar, samt påbörja arbetet med ett nytt reinvesteringsprogram för perioden 2018-2021.
- Genomföra reinvesteringsprogram för belysning under perioden 2011-2020 som innefattar utbyte av den äldsta och mest bristfälliga utrustningen. Under perioden planeras en utökad satsning på reinvesteringar i kabelsystem.
- Genomföra reinvesteringsprogram för mindre konstbyggnadsåtgärder 2014-2022 under perioden för att säkerställa den tekniska livslängden på stadens konstruktioner.
- Genomföra reinvesteringar i trafiksignaler i enlighet med programmet för 2017-2021.

Driftekonomi

- Utveckla och implementera verktyg för prognostisering av framtida underhållsbehov för stadens gator m.m.
- Genomföra projektet Gatudata för att skapa en väl fungerande gatudatabas som ger underlag för bättre planering och upphandling av drift och underhåll av stadens anläggningar.
- Säkerställa medel och resurser för både förvaltning av nödvändiga verksamhetsstöd och utveckling av nya system.
- Implementera kontorets projekthanteringsstrategi för att bli en än mer professionell beställare, vilket ska leda till att projektverksamheten blir mer effektiv och ger mer samhällsnytta för investerade medel.

1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm

Bra arbetsgivare

- Fortsätta arbetet med att genomföra och bearbeta planerade insatser inom ramen för kontorets strategiska HR-arbete, som bl.a. konkretiserar hur kontoret ska fortsätta

utveckla arbetet med bemötande, avvägning, leverans och lärande.

Mänskliga rättigheter, jämställdhet och barnkonventionen

- Fortsätta arbetet med att säkerställa att mänskliga rättigheter värnas i verksamheten, t.ex. genom att säkra att kontoret gör korrekta bedömningar där så kallad myndighetsutövning bedrivs.
- Fortsätta arbetet med att jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet för att synliggöra effekten av nämndens resursfördelning utifrån kön.
- Medverka i den förvaltningsövergripande gruppen "Staden i ögonhöjd" som arbetar med att ta fram riktlinjer för hur staden ska arbeta med barnperspektivet vid planeringen av den fysiska miljön.

Tillgänglighet

- Arbeta vidare med att åtgärda tillgänglighetsbrister i enlighet med kontorets strategi för enkelt avhjälpta hinder. Det innebär att tillgänglighetsåtgärder inkluderas i andra projekt och att hinder undanröjs vid anmälan och på prioriterade platser.

Dialog och lokal samverkan

- I enlighet med arbetet med lokala utvecklingsprogram genomföra trygghets- och attraktivitetsskapande projekt i stadens ytterstadsområden i dialog med bl.a. stadsdelsförvaltningar, organisationer och fastighetsägare.
- Fortsätta fördjupa dialogen med stockholmarna, bl.a. genom att fortsätta utveckla och marknadsföra Tyck till via mobilapp och webb, samt finna former för att fullt ut ta tillvara på de synpunkter som stockholmarna lämnar.

Upphandling

- Fortsätta arbetet med att driva, uppdatera och utveckla miljökraven för entreprenader i linje med nationella miljö- och klimatmål som en del av arbetet för att minska klimatbelastningen av entreprenader till år 2030.
- Utveckla kontorets upphandlingsmodeller genom att finna lämpliga projekt att genomföra som totalentreprenader, erbjuda fler objekt kopplade till en längre avtalsperiod för att öka entreprenörernas planeringshorisont, om möjligt genomföra innovationsvänliga upphandlingar, pröva nya samverkansmodeller med fördelade ekonomiska risker, samt skapa upphandlingsformer och incitament för kortare projekttider.
- Fortsätta arbetet med att säkerställa att Teknisk handbok stämmer överens med aktuella statliga och kommunala regelverk, föreskrifter och branschgemensam utveckling. Handboken ska vara tydlig och välkänd såväl internt inom stadens förvaltningar som hos externa samarbetspartners.

2 Nämndens verksamhetsområde

Fysisk och teknisk planering

Bostadsbyggande

Trafikkontorets roll

Stadens bostadsbyggnadstakt kommer vara fortsatt hög och det är viktigt att trafikkontoret är delaktigt i hela processen. Kontoret har två roller under processen, dels att vara myndighetsinstans i form av väghållare, dels att vara processdrivande och sakkunnig inom kontorets ansvarsområden. Bland arbetsuppgifterna märks att delta i program- och detaljplanearbete, besvara program-, detaljplane- och bygglovsremisser, ansvara för trafikutredningar och utifrån dessa föreslå åtgärder, samt försäkra att den växande staden åtföljs av en utvidgad grönstruktur.

Det är en utmaning att i den täta staden skapa goda, kostnadseffektiva och långsiktigt hållbara lösningar för alla trafikslag och samtidigt skapa attraktiva offentliga rum. I tidiga skeden, när förutsättningar klargörs och avvägningar görs, behöver kontoret vara med för att t.ex. påverka tillgänglighet till kollektivtrafik, parkeringstal för bil och cykel, nät för gång- och cykeltrafik samt systempåverkan för motorfordonstrafiken. I senare skeden behöver kontoret vara delaktigt för att medverka till att de allmänna ytorna utformas enligt riktlinjer som möjliggör effektiv drift i framtiden. Kontoret kan behöva se över regelsystem och acceptera enklare åtgärder för att bostadsproduktionen ska kunna genomföras, vilket kan leda till ökade drifts- och underhållskostnader.

Stadsbyggande på privatägd mark

Staden har lång vana av och upparbetade rutiner för att hantera exploatering av stadens egna mark, men en betydande del av stadsutvecklingen sker idag genom exploatering av privat mark. Där initieras och drivs projekten av den markägare som önskar utveckla sin fastighet och staden får därmed en annan roll. Det finns oklarheter i hur processen ska se ut när privat mark exploateras och arbetsprocessen behöver ses över. Staden behöver säkerställa att de anläggningar som staden ska överta, t.ex. gator och parker, har en långsiktigt hållbar utformning, både vad gäller funktion och driftekonomi. Det är även viktigt att plan- och exploateringsprocessen är tidseffektiv, tydlig och rättvis.

Mot bakgrund av detta bör de aktörer inom staden som är inblandade vid exploatering av privat mark gemensamt utveckla arbetsprocessen vid exploatering av privat mark, t.ex. avseende rollfördelning, kravställande och agerande gentemot byggherren, samt finansiering av nedlagd tid. En tydlig arbetsprocess skapar också möjlighet för ett mer effektivt arbete, vilket i sin tur skulle innebära snabbare genomförande.

Resursbehov

Kontoret har genomfört viss personell förstärkning de senaste åren och ett löpande arbete pågår med att effektivisera handläggningen och utveckla bra stödsystem. Det kommer dock inte räcka för att hantera den ökande mängden detaljplaner, stadsbyggnadsprogram och exploateringsprojekt, som i sin tur innebär ökat behov av rådgivning, inspektioner, kontroller och handläggning. Kontoret bedömer att minst 5 mnkr per år kommer att krävas i resursförstärkning under perioden 2018-2020. Ifall kontoret inte ges möjlighet att fakturera stadsbyggnadskontoret eller byggherrar vid medverkan i exploateringsprojekt på privatägd

mark kan ytterligare medel komma att krävas.

Drift av det växande och sammanhållna Stockholm

Den allt tätare staden med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden innebär att stockholmarnas förväntningar på väghållningen ökar i dessa områden. För att städningen ska vara lika bra i hela staden kommer den nuvarande driftstandarden i olika delar av staden att behöva omprövas med fokus på högre servicenivåer i ytterstaden med höjda kostnader som följd. De exakta behoven är svåra att bedöma och beror huvudsakligen på vilken typ av stadsutveckling som är aktuell för respektive område. Denna utveckling beskrivs närmare i bilaga 3.

Det växande Stockholm innebär att ledningsdragande bolag utför åtgärder för att säkra teknisk infrastruktur och försörjning för tillkommande bebyggelse i eller längs med gator och vägar. Dessa arbeten innebär ökade kostnader på kort sikt, bl.a. för större arbetsinsatser inom gatuinspektionsverksamheten för att säkerställa återställning. Det innebär dock även möjligheter att vidta koordinerade beläggningsarbeten, vilket förhindrar ökade kostnader i framtiden.

Kommunaltekniska ytor

Med stadens höga exploateringstakt försvinner allt fler kommunaltekniska ytor för sandfickor, snöupplag, sjötippar, materialupplag och uppställning av fordon. Detta kan leda till försämrad framkomlighet, tillgänglighet och i vissa fall samhällsstörningar. I samband med det stora snöfallet i november 2016 fastnade t.ex. vinterväghållningsfordon i bilköer på Essingeleden, när de var på väg från en uppställningsplats i Solna. Kommunfullmäktige antog 2015 ett ärende som gav exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden tillsammans med trafiknämnden ett uppdrag att säkerställa att nödvändiga ytor finns i den växande staden. Kontoret ser det dock som eftersträvt att det delade ansvaret mellan förvaltningarna tydliggörs ytterligare från stadens sida och att frågan om att finna nya kommunaltekniska ytor när befintliga ytor exploateras ges tydligare prioritet inom ramen för det växande Stockholm.

För att driftsätta staden behövs även uppställningsplatser för t.ex. snöröjnings- och sandningsfordon, sopmaskiner och underhållsmaterial. I genomsnitt behövs plats för 15-20 fordon, eller 3 500 kvm, per stadsdel. För att skapa förutsättningar för såväl långsiktighet som konkurrensneutralitet och för att underlätta för investeringar, både stadsbildsmässigt och tekniskt, anser kontoret att staden själv bör identifiera de nödvändiga platserna och att dessa sedan upplåts till den för tillfället aktuella entreprenören. För att säkerställa effektiv gatu- och parkdrift i innerstaden ser kontoret det som en förutsättning att Vanadisberget, med en total tillgänglig yta om 18 000 kvm, kan användas som etableringsplats.

Arrendeavtalet med Logistikhus Vanadisberget AB (LVKB) har därför sagts upp fr.o.m. avtalstidens utgång den 30 september 2017. Underhållet av utrymmet är eftersatt, varför investeringar är nödvändiga för att kunna nyttja utrymmet för stadens verksamhet. Konsulter har anlåtits för att utföra inspektioner och bjälklaget som utgör övervakningen i bergrummet kommer troligen att behöva bytas ut. Staden delar inte LVKB:s tolkning av avtalen och en domstolsprocess kan krävas för att avgöra frågan om eventuell ersättning. Denna process kan pågå under en längre tid och några belopp kan i dagsläget inte redovisas.

Investeringar till följd av andra parter önskemål

Trafikkontoret tar ofta emot önskemål om att hel- eller delfinansiera kompletterande investeringar i samband med exploateringskontorets, Trafikverkets och Trafikförvaltningens

projekt. Det förekommer även förfrågningar från andra kommuner, fastighetsägare och stadens bolag och förvaltningar, som har pågående projekt som medför förändringar i gatumiljön. Förutom stora infrastrukturprojekt som t.ex. Mälarbanan och Tvärbanans Kistagren, kan det handla om att nya bostadsområden har behov av bättre anslutningar till och från området för att minska barriäreffekter, t.ex. nya gång- och cykelkopplingar. Ökat nyttjande av de allmänna ytorna gör också att befintliga miljöer och funktioner kan behöva uppgraderas för att möta krav på trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet, t.ex. i samband med att nya skolor och idrottsplatser anläggs. Några aktuella exempel är bl.a. gång- och cykelbro vid Bellevue intill Hagastaden, ny cykelbana längs del av Gustavslundsvägen i Alvik för att binda samman exploateringsprojektet med det övergripande cykelnätet, samt gång- och cykelväg längs Roslagsvägen förbi Albano.

För stora infrastrukturprojekt som drivs av annan part finns ofta en förväntan att staden ska finansiera de delar som ska bli stadens anläggningar eller som får nya funktioner. Ett aktuellt exempel är en ny gång- och cykeltunnel under Mälarbanan vid Bromstensstaden. Andra aktuella exempel är gång- och cykelväg längs Växthusvägen (Järfälla kommun), bryggor och gång- och cykelanslutningar i samband med nya båtlinjer (Trafikförvaltningen) samt åtgärder för förbättra trafiksäkerheten i samband med nya eller ombyggda skolor, förskolor och idrottsplatser (SISAB respektive idrottsförvaltningen).

Vanligtvis är det bra projekt som ger positiva effekter och ett lokalt mervärde för staden. Det kan dock vara svårt att avgöra hur högt prioriterade de är för staden som helhet i förhållande till andra utpekade uppdrag och det kan även vara otydligt vem inom staden som ansvarar för dessa investeringar. För att säkerställa att staden har fullständiga beslutsunderlag och gör korrekta prioriteringar är det även viktigt att ifall ett projekt förutsätter av trafikkontoret finansierade följdinvesteringar, ska kostnaden för dessa tas hänsyn till vid beslut om huruvida det initiala projektet ska genomföras. En komplikation är att följdinvesteringarna normalt måste ske ett visst år, ofta i närtid, och att kontoret inte råår över tidplanen, utan de måste göras i samband med en annan parts investeringar. Behovet kan variera stort över åren och många projekt är dyra, vilket i sig gör dem svåra att rymma in. Av de önskemål om följdinvesteringar som kontoret har haft att ta ställning till under senare år har ett antal projekt bedömts så angelägna för staden att kontoret har inrymt dem inom investeringsramen. En konsekvens av det blir att andra prioriterade projekt senareläggs. Därutöver finns ett antal propåer som inte fått plats inom budgetramen eller på utanförlistan. Aktuella projekt redovisas i bilaga 10.

Arbetet med att genomföra åtgärder för att förbättra regelbundenheten, framkomligheten och attraktiviteten för stombussarna fortsätter under perioden. Ett flertal åtgärdsvalsstudier inom ramen för Trafikverkets och Trafikförvaltningens projekt "Grönt ljus stombuss" väntas bli färdiga under 2017. Prioriteringar kommer att behöva göras mellan de åtgärder som föreslås, och finansieringsfrågan behöver sedan lösas. Mindre åtgärder är i regel relativt enkla för kontoret att inrymma, medan större åtgärder är svårare. Kontoret gör dock bedömningen att flera av åtgärderna har goda förutsättningar att beviljas statlig medfinansiering, samt planerar att fortsätta bevaka hur finansiering kan säkras för stadens andel av kostnaden.

Gator och vägar

Cykelstaden Stockholm

Stockholm har en uttalad målsättning att bli en ledande cykelstad och den viktigaste enskilda åtgärden är väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och

framkomliga cykelvägar. Genom investeringar i utbyggnad av pendlingsstråk, reinvesteringsprogrammet för cykel samt satsningar på drift och underhåll skapas och upprätthålls ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Även andra insatser, t.ex. cykelparkeringar, vägvisning och att skapa trygga skolvägar, har betydelse för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla. En huvuduppgift för 2018 blir att leverera utifrån målsättningen att investera 1 mdkr i cykelinfrastrukturåtgärder under perioden 2012-2018. Den cykelplan som tagits fram sträcker sig till 2030 och därför planerar kontoret för att cykelutbyggnaderna ska fortsätta även efter 2018.

De pendlingsstråk för cykel som prioriteras utifrån cykelplanen ligger ofta i täta stadsmiljöer med stor konkurrens om gatuutrymmet. Ombyggnader där blir ofta dyra, exempelvis p.g.a. ledningsflyttar, trädåtgärder eller flytt av busshållplatser, liksom behov av att i samband med cykelåtgärder åtgärda t.ex. vattenavrinning och beläggning. I sådana projekt förlängs den tiden från projektstart till färdigställande, vilket kan bidra till tröghet i genomförandet av åtgärder enligt cykelplanen. På några platser har kontoret samtidigt genomfört försök i syfte att bl.a. öka framkomligheten för cykel genom mindre förändringar i gaturummet.

Kontoret kommer under treårsperioden att arbeta för att öka effektiviteten i leveransen av åtgärder i cykelinfrastruktur, bl.a. genom att ge projektledare stöd i avvägningsdiskussioner och i genomförandet av investeringsprojekten. Ett annat sätt är genom att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med en högre andel försök enligt ovan och/eller permanenta lösningar men som består av mindre förändringar i gaturummet, både fysiskt och kostnadsmässigt. Detta givetvis utan att ge avkall på den höga ambitionsnivå för planeringen av cykelinfrastruktur som anges i cykelplanen. Ett tredje sätt är ökad beredskap för att kunna genomföra ”passa på”-åtgärder i samband med exempelvis omdragningar av ledningar för el och vatten. Vidare ska samordningen förbättras ytterligare, t.ex. i form av framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande korsningsåtgärder i samband med planerade reinvesteringsåtgärder på cykelstråk.

Kontoret bedömer även att det finns skäl att fortsätta utveckla arbetssätt för avvägningar och prioriteringar i investeringsplaneringen, med nya och utvecklade verktyg för att prioritera såväl mellan som inom projekt, t.ex. utvecklade kostnads-nyttoanalyser. Dessutom behöver erfarenhetsåterföringen utvecklas, liksom modeller för att samlat följa upp de satsningar som görs, t.ex. ett mer utvecklat arbete med före- och eftermätningar i samband med investeringsåtgärder. Att finna former för att ännu mer effektivt ta tillvara på stockholmscyklisternas synpunkter och förbättringsförslag är också en viktig fråga inför framtiden.

En annan utmaning för perioden är att hantera de ökade driftskostnader som blir följden av en fortsatt kraftig utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Med krav på trafiksäkerhetshöjande åtgärder kommer ytterligare kostnader i form av målning och skyltning. Med en hög ambitionsnivå vad gäller säkerhet och framkomlighet året runt ökar kostnaderna för underhåll av cykelinfrastrukturen.

Framkomlighet i det växande Stockholm

Stockholms kraftiga expansionstakt, tillsammans med en åldrande infrastruktur med ett stort behov av reinvesteringar, innebär en ökande mängd byggarbeten, allt från stora infrastrukturprojekt, såsom tunnelbaneutbyggnaden och arbetet med Slussen, till mindre

arbeten i gatan av ledningsdragande bolag. Sammantaget innebär detta stora påfrestningar på trafik- och transportsystemet. Samarbetet och samordningen med landstingets trafikförvaltning, Trafikverket och övriga aktörer behöver därför fördjupas ytterligare, t.ex. genom fortsatt utveckling av huvudtidplanen för trafikstörande arbeten. Av samma skäl behöver kontoret även säkerställa ett allmänt tillämpande av och förbättra rutinerna kring IT-systemet Gatuarbete Samordnad Projektplanering (GSP). Kontoret anser även att framkomligheten i staden skulle tjäna på en resurs eller funktion med uppdraget att säkerställa en optimerad samordning av de trafikstörande arbetena, både inom staden och gentemot andra aktörer.

Gatuarbeten som påverkar den rörliga trafiken kräver en av trafikkontoret godkänd trafikanordningsplan (TA-plan), som beskriver hur framkomligheten för samtliga trafikslag ska säkras. I dagsläget finns få incitament att ta så liten del som möjligt av gaturummet i anspråk under så kort tid som möjligt, något som får negativa konsekvenser för framkomligheten och tillgängligheten. Vidare inkommer ofta ofullständiga ansökningar till kontoret med kort framförhållning, vilket försvårar kontorets möjligheter att arbeta proaktivt. Därför kommer kontoret under de närmaste tre åren att arbeta med förbättrad information, utbildning och en digitaliserad ansökningsprocess för att utveckla arbetet med TA-planer. Kontoret avser även att ta fram en förändrad avgiftsmodell vid ansökningar, godkännande, avslag och förändringar av TA-planer, för att ge incitament till kompletta ansökningar i tid, nyttjande av minimal yta av stadens mark och minimerad tid som arbetet pågår.

Kontoret ser även ett behov av att förbättra kontrollerna av att TA-planer och schakttillstånd för arbeten i stadens mark, följs och i förekommande fall dela ut vite. För att förbättra kontrollen behöver kontoret utveckla den interna samordningen, samt ta tillvara på iakttagelser både från entreprenörer som rör sig i staden och stockholmare. En digitaliserad process är också nödvändig, då det skulle möjliggöra ökad mobilitet för kontorets personal och därmed större möjligheter till ökad närvaro i stadsrummet för att säkerställa att godkända trafikomläggningar och schakttillstånd följs och att trafikstörande situationer och skador på stadens mark minimeras. Dagens vitesnivåer är i jämförelse med kostnaden för att följa en godkänd TA-plan för låga och det kan i vissa fall vara billigare att betala det låga vitesbeloppet än att vidta åtgärder enligt TA-planen. Vitesnivåerna behöver därför ses över.

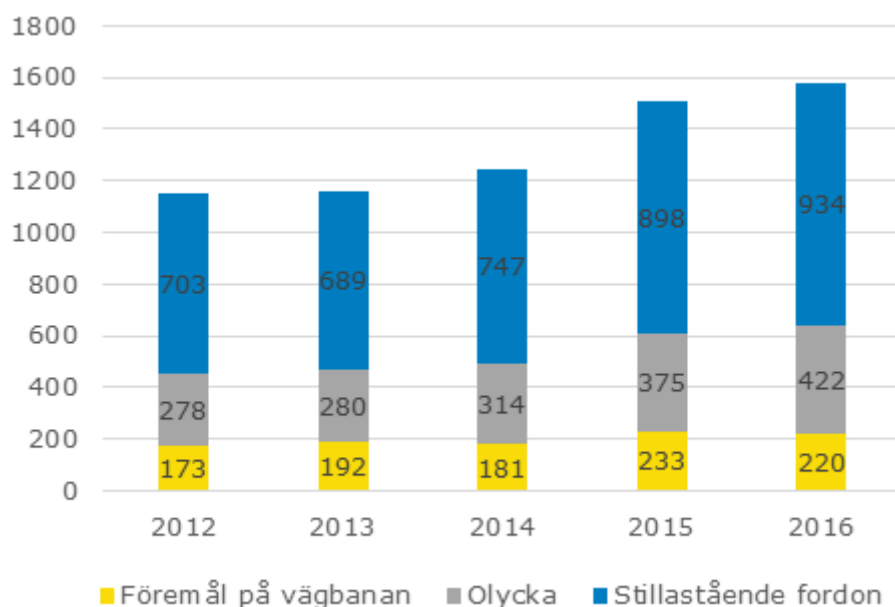
Vad gäller kontorets egna projekt som påverkar den rörliga trafiken bedrivs ett löpande arbete med att hitta former för snabba genomföranden för att på så sätt minimera trafikstörningarna. Ett sätt att göra detta är att utveckla upphandlingsformer och incitament för entreprenörer att genomföra åtgärder på kortast möjliga tid. Samtidigt behöver kontoret förhålla sig till gällande arbetsmiljölagstiftning och som byggherre behöver kontoret värna om säkra arbetsplatser. Det är viktigt att redan i planeringen säkerställa att genomförandet av projekten sker på ett säkert sätt.

Den verksamhet som samordnar ledningar i stadens mark, kallad samlingskartan, planeras övergå från Stockholm Vatten AB till trafikkontoret den 1 november 2017. Övergången är ett led i arbetet med att utveckla samlingskartan och ett förslag till genomförandebeslut för det fortsatta arbetet väntas till våren 2018. Målet är att hitta mer enhetliga och effektiva samverkansformer som samtidigt möjliggör en säker och effektiv användning av ledningsnäten för samlingskartan och dess möjligheter att integrera med andra processer, som t.ex. den för schakttillstånd. Arbetet med att vidareutveckla processerna kring samlingskartan syftar även till att säkerställa att samtliga aktörer som gräver i stadens gator beställer en

schaktningskarta, för att undvika avgrävningar som bl.a. kan resultera i trafikstörningar.

Det primära vägnätet

Det primära vägnätet för fordonstrafiken är ett nätverk av gator och vägar med stor betydelse för Stockholmsregionens funktion och innefattar bl.a. stombusstrafik och det permanenta omledningsvägnätet. För att värna framkomligheten och förutsägbarheten för trafikanterna på detta nät finns en överenskommelse rörande planering och åtgärder. Under en längre tid har trafikstörningarna ökat på detta nät, vilket framgår av diagrammet nedan.



Störningar på Stockholms stads vägnät rapporterade från Trafik Stockholm.

Längs detta ansträngda nät finns idéer om åtgärder som kan påverka kapaciteten, t.ex. för förbättrad trafiksäkerhet, cykelmöjligheter, bussframkomlighet och ny bebyggelse. Det blir mot denna bakgrund allt viktigare att kunna kvantifiera sådana åtgärders effekter och att identifiera åtgärder som kan mildra eventuella negativa konsekvenser på framkomligheten. Nya verktyg behövs för att analysera detta och under perioden 2018-2020 planeras en fortsatt validering och utveckling av verktyget TransModeler, inklusive tester för att använda detta för korttidsprognoser.

Behovet av investeringar som kan minska flaskhalsar ökar också. Staden deltar i ett flertal regionala så kallade åtgärdsvalsstudier som drivs av Trafikverket och Trafikförvaltningen, t.ex. för att öka framkomligheten för busstrafik och för införande av styrning såsom påfartsreglering. Ofta identifieras där ett behov av samordnade investeringsåtgärder mellan flera väghållare och utrymme för sådana så kallade trimningsmedel är därför angeläget.

Hastighetsplaner

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Kontoret arbetar utifrån Trafikverkets riktlinjer om nya bashastigheter med att sätta hastighetsgränsen med hänsyn till gatans funktion. Beslut om nya hastighetsgränser för de s.k. pilotområdena Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten antogs av nämnden 2015 och hastighetssänkningarna implementerades under våren 2016. På vissa gator föreslås även

hastighetshöjningar, som bl.a. ska föregås av hastighetssäkrade passager. För vissa gator där hastigheten ska sänkas ser kontoret behov av att säkra hastigheten för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Detta för att undvika för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket kan leda till låg hastighetsefterlevnad. Detta innebär en möjlighet att åtgärda platser med bristande säkerhet, men samtidigt är det ett stort åtagande att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning för nya hastighetsgränser, vilket gör att det är viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärder. Genom att extrapolera kostnader för omskyltning, kommunikation och gatuåtgärder från de tre pilotområdena bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är ca 680 mnkr under perioden 2017-2025. I kontorets förslag till budget har årliga nivåer mellan 50-120 mnkr preliminärt inrymts.

Lokala utvecklingsprogram

Kommunfullmäktige beslutade 2015 om riktlinjer för lokalt utvecklingsarbete. Under 2016 tog stadsdelsförvaltningarna fram lokala utvecklingsprogram (LUP) och arbetet med att genomföra programmens åtgärder påbörjas under 2017. Staden har prioriterat sju stadsdelar med störst behov: Rinkeby-Kista, Spånga-Tensta, Hässelby-Vällingby, Skärholmen, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. Arbetet har bedrivits på olika sätt runt om i staden och kontoret har medverkat i arbetet med att ta fram LUP i Hässelby-Vällingby, Enskede-Årsta-Vantör och Skärholmen. I ytterligare något fall har kontoret inbjudits till information av det framtagna programmet.

LUP utgör en viktig utgångspunkt för kontorets insatser under kommande år. Kontoret har utsett en koordinator som ska vara primär kontaktperson för stadsdelsförvaltningarna och internt sprida information. Utifrån respektive LUP och kontakter med stadsdelsförvaltningarna har följande prioriteringar identifierats avseende de sju prioriterade stadsdelarna, som berör kontorets ansvarsområden:

- Trygga och tilltalande utemiljöer i Östberga, Hagsätra, Rågsved och Högdalen.
- Trygga och tillgängliga utemiljöer i Hässelby Gård, Smedshagen och centrala Grimsta.
- Boende och stadsmiljö i centrala Vårberg och Skärholmen.
- Trygghet i Tensta med fokus på centrum och den nära omgivningen, Hjulsta torg, Bromstensplan med omgivning och Spånga stationsområde.
- Beträffande Rinkeby Kista är samtliga fyra stadsdelar i stadsdelsområdet prioriterade, d.v.s. Rinkeby, Kista, Husby, Akalla, dock utan någon angivelse om konkreta insatser.
- Beträffande Skarpnäck och Farsta har trygghetsfrågor prioriteras men för närvarande finns inga insatser angivna som rör trafikkontoret. Enligt uppgift avser dock Farsta revidera sitt LUP och inkludera utemiljöfrågor.

Kommunstyrelsen ska svara för att det långsiktigt finns tillräckliga resurser för det lokala utvecklingsarbetet och en balans mellan investeringar, projekt och löpande verksamhet. Behovet av resurser prövas årligen i samband med beslut om budget. För vissa förebyggande åtgärder kan det finnas möjlighet till finansiering via stadens sociala investeringsfond. I kontorets verksamhetsplan för 2017 har investeringsmedel omprioriterats inom ram för konkreta insatser rörande de fem förstnämnda stadsdelarna om ca 10 mnkr. Kontoret ser dock behov av att framöver kunna utvidga engagemanget rörande trygghets- och attraktivitetskapande investeringar i de sju prioriterade stadsdelarna. Detta förutsätter dock dels att ekonomiska medel kan ställas till förfogande, alternativt att anslagna medel för

Grönare Stockholm kan nyttjas även för insatser på hårdgjorda ytor, dels att stadsdelsförvaltningarnas prioriteringar av insatser i den offentliga miljön tydliggörs i högre grad. Kontorets bedömning är att sådana investeringsinsatser om ca 20 mnkr årligen under de närmaste åren vore möjliga att genomföra.

Parkering

Ny parkeringsstrategi

Kontoret fortsätter t.o.m. 2018 att implementera den av kommunfullmäktige antagna parkeringsstrategin och plan för gatuparkering, som syftar till att förbättra framkomligheten och öka tillgången på lediga parkeringsplatser. Arbetet innebär att parkeringsavgifter och boendeparkering införs i fler delar av staden och att avgiftstiden för parkering förlängs i vissa delar av staden. För att övervaka de nya områdena och längre avgiftstiderna behövs fler parkeringsvakter och kontoret avser att under 2018 avropa de resurser som är möjliga i nuvarande avtal på områdena Öst och Väst. Avtalen är förlängda t.o.m. 31 maj 2018 och kan förlängas som längst t.o.m. 31 maj 2019. Område Syd upphandlas under 2017, vilket kommer innebära ett utökat antal vakter under 2018 med möjlighet att avropa ytterligare övervakning.

Markupplåtelser

Markupplåtelser

Det ökade bostadsbyggandet medför ett ökat behov av markupplåtelser för t.ex. byggställningar, kranar, containrar och evakueringsbostäder. Det växande Stockholm innebär i sin tur fler platser att söka upplåtelser på och fler ansökningar är att vänta framöver. Under 2016 hanterade dessutom kontoret 879 bygglovsansökningar, vilket kan jämföras med 418 föregående år. Även stadens beslutade program för evenemang och ambitionen om att bli en ledande hållbar evenemangstad medför ett ökat behov av ianspråktagande av offentliga platser.

Staden och polisen har ett delat ansvar för att ge tillstånd för markupplåtelser, genom att staden remitteras och har vetorätt, men bara polisen har verktyg för att följa upp och säkra att givna tillstånd och villkor följs. Dagligen inkommer synpunkter och frågor om ärenden där tillstånd helt saknas eller där villkoren inte följs. Kontoret kommer att undersöka förutsättningarna för och om möjligt driva frågan om en förändring av ordningslagen som skulle ge kommunerna bättre verktyg för att öka regelefterlevnaden. Liknande problematik, där kontoret kan utfärda regler men inte kontrollera att dessa regler följs, finns inom fler områden av kontorets verksamhet, t.ex. gällande dubbdäcksförbud och miljözoner. När dessa regler och förbud inte följs fullt ut minskar också de positiva effekterna på miljön och/eller framkomligheten som annars skulle ha uppnåtts.

Övriga fokusområden

Grönare Stockholm

Det växande Stockholm behöver förenas med ett stärkt arbete för grönytor och grönområden, då stadens natur och parker är viktiga platser för sociala möten och rekreation, samt ger förutsättningar för biologisk mångfald och värdefulla ekosystemtjänster. Arbetet med att utveckla stadens gröna karaktär ska bygga på en tydligare organisation och en strategisk satsning på stadens grönområden enligt riktlinjerna för Grönare Stockholm. En samordningsgrupp inrättas under 2017 under ledning av stadsträdgårdsmästaren och

trafiknämnden ges ett större stadsövergripande samordningsansvar för utvecklingen av stadens gröna värden.

Arbetet med att stärka stadens gröna kvaliteter ska kopplas samman med en generell förstärkning av stadsmiljöerna i prioriterade områden i ytterstaden och kontorets budget har därför förstärkts med sammanlagt 300 mnkr under 2017-2019. Det är kontorets avsikt att använda dessa medel till projekt i varierande storlek, bl.a. en ny, större park. Arbetet med parker i ytterstaden ska innefatta medborgardialoger och arbetet behöver koordineras med bl.a. LUP och Levande Stockholm. Överblick, helhetssyn, samverkan och koordinering inom och mellan alla berörda aktörer är viktigt, särskilt med berörda stadsdelsförvaltningar. Utvecklingen av stadens gröna värden bör ses som en del av den samlade strävan mot ökad livskvalitet i ytterstaden där det samlade resultatet av alla stadens insatser kommer vara större än summan av resultaten av de enskilda insatserna.

Miljö

Miljöperspektivet är centralt för allt arbete inom trafiknämndens verksamhet och stadens miljöprogram, tillsammans med Framkomlighetsstrategin, är de viktigaste styrdokumenterna i kontorets arbete för en mer hållbar stad. Att kontinuerligt prova och utvärdera nya lösningar och metoder har varit en framgångsfaktor och bidragit till många positiva miljöeffekter, t.ex. genom biokoltekniken, teknik för dammbindning och solcellskomprimerande papperskorgar. Under kommande år ser kontoret, utöver de utmaningar som beskrivits på annat håll i ärendet, även nedanstående utmaningar som särskilt angelägna.

Minskad klimatpåverkan

En av de stora utmaningarna när Stockholm växer är att tillgodose efterfrågan på ökat resande på ett sätt som skapar attraktiva stadsmiljöer och samtidigt minskar klimatpåverkan. I egenskap av väghållare verkar kontoret för att transportsektorns klimatpåverkan ska minska, vilket ska bidra till att uppnå stadens klimatmål och de nationella klimatmålen till år 2030. Framkomlighetsstrategins intentioner är att prioritera de färdssätt som kan transportera flest människor och mest gods på minst yta, d.v.s. gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning. Att utforma gaturummet på gåendes och cyklisters villkor, medverka till att kollektivtrafik byggs ut, öka kollektivtrafikens attraktivitet, förbättra tillgången till publik laddinfrastruktur, styra tillgången till parkering och priset på densamma, främja bilpooler och anpassa hastigheter är samtliga exempel på åtgärder som kan minska biltrafiken och klimatpåverkan och som i varierande grad ligger inom ramen för kontorets verksamhet och rådighet.

Frågan är särskilt angelägen då stadens kraftiga befolkningsökning och goda ekonomiska utveckling utgör starka drivkrafter för en ökad biltrafik. För att nå stadens mål om en minskad biltrafik kommer statliga åtgärder att krävas, t.ex. åtgärder som kan ha en direkt påverkan på biltrafikarbetet såsom förändrade bränsleskatter och reseavdrag, medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik, samt förändrad lagstiftning som möjliggör förtätning i centrala delar av staden. Biltrafiken per person i Stockholm är dock klart lägst i landet och en av de allra viktigaste åtgärderna som staden kan vidta för att minska landets totala biltrafik är därför att fortsätta arbetet för att göra det möjligt för fler att bo i Stockholm, bl.a. genom fortsatt bostadsbyggande.

Luftkvalitet

Luftföroreningar påverkar hälsan negativt och miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) har överskridits. Kontoret arbetar därför med de åtgärder som pekas ut i det av Länsstyrelsen framtagna åtgärdsprogrammet för luftkvalitet. Kontorets arbete med att minska partikelhalterna har gett resultat främst genom nya dammbindande tekniker och dubbdäcksförbud på tre av stadens gator. Kontoret bedömer dock att det alltså kommer att krävas dammbindande och renhållande åtgärder på gator med höga PM10-halter och anser att dubbdäcksavgifter skulle vara det mest effektiva verktyget för att minska partikelhalterna. Det saknas dock rättsliga förutsättningar för att införa den typen av avgifter.

Även antalet överskridanden av kvävedioxid minskar, men minskningen har planat ut de senaste åren, vilket troligen i huvudsak beror på den ökade andelen dieslbilar på stadens gator. Stadens arbete för mer hållbara transporter bör, tillsammans med hårdare utsläppskrav för nya fordon, innebära minskade halter av kvävedioxid i luften på lång sikt. De verktyg som krävs för att kraftigt minska halterna på kort sikt ligger dock huvudsakligen utanför stadens rådighet. I samband med att remissen om miljözon för lätta fordon behandlades i februarinämnden föreslog kontoret att möjligheten till miljödifferentierade passageskatter utreds, då kontoret bedömer att det verktyget skulle vara effektivt för att sänka halterna av kvävedioxid.

Dagvattenhantering

Ett förändrat klimat med ökad och mer intensiv nederbörd ställer krav på anpassningar av stadsmiljön. När fler bostäder byggs är klimatanpassning extra viktig då de platser som bebyggs ofta har ofördelaktiga lägen avseende avrinning och hantering av dagvatten. Ett arbete med att klargöra risker, behov och ansvar kopplat till ett förändrat klimat har påbörjats och på kort sikt ser kontoret att kostnader främst kommer att krävas i form av utredningar, pilotprojekt och andra samarbeten. På längre sikt, beroende på tidplan, ambitionsnivå, risker och andra förutsättningar kommer kostnaderna att bli större till följd av mer omfattande anpassningar. Städer som Malmö och Köpenhamn har efter extrema regn tagit fram klimatanpassningsplaner som visar på stora kostnader för klimatanpassningen men uppskattningarna visar på ännu större kostnader om inget görs. Kontoret ser potentiella samordningsvinster genom att koordinera anpassningsinsatser med de som kommer att bli aktuella genom bl.a. Grönare Stockholm och LUP. Under 2017 arbetar kontoret med ett pilotprojekt för klimatanpassade lösningar. Vidare kommer kontoret att utreda förutsättningar och hinder för arbetet med klimatanpassning och även arbeta fram riktlinjer för dagvattenhantering för allmän platsmark. För att kunna arbeta vidare med frågan om dagvattenhantering gör kontoret bedömningen att ytterligare 2 mnkr per år under planeringsperioden kommer att krävas.

Energieffektiviseringar

Från 2007 till 2016 har kontorets energiförbrukning minskat med 35 %, trots att kontoret under samma period fått ansvar för fler och större områden och fler tekniska anläggningar. Belysningen står för tre fjärdedelar av den totala energiförbrukningen och genom att successivt gå över till energieffektiv LED-belysning sänks energikostnaderna, samtidigt som positiva effekter för miljön och stadsbilden uppnås. Nyexploateringar och förtätning av belysning på parkvägar innebär att stadens belysning ständigt byggs ut och vid utbyggnad väljs det mest energieffektiva systemet som motsvarar uppställda krav. Även för anläggningar

såsom broar, gångtunnlar, hissar och toaletter genomförs energieffektiviserande åtgärder. Under kommande treårsperiod fortsätter kontoret att energieffektivisera verksamheten.

Giftfri stadsmiljö

I syfte att minska spridningen av miljö- och hälsofarliga ämnen ställer stadens miljöprogram krav på att byggvaror ska väljas med hjälp av databasen Byggvarubedömningen (BVB). Databasen är i dagsläget inriktad på fastighetsbyggnadsprojekt vilket innebär att den behöver kompletteras för att fungera för trafikkontorets verksamhet. Kontoret har tagit fram en rutin för hur arbetet med BVB ska bedrivas och initialt genomförs ett flertal pilotprojekt för utveckling av arbetsmetoderna.

Smart stad

Stadens ambition i Vision 2040 är hög. Stockholm ska bli världens smartaste stad, bl.a. genom att tillämpa ny energi- och miljöteknik, samt informationsteknik för att förbättra kapaciteten i transportsystemet och minska behovet av att resa. Teknikutvecklingen behöver omsättas i konkreta planer och åtgärder på kontoret, vilket kan handla om nya möjligheter till ökad nytta eller effektivisering, t.ex. för verksamhet inom belysning, trafikstyrning/trafikledning, trafikplanering, drift och underhåll, renhållning och parkering. Dessutom kan krav på kontoret som väghållare tillkomma genom utvecklingen av autonoma fordon.

För att realisera dessa planer finns kostnader för olika installationer i gaturummet, t.ex. i form av laddinfrastruktur, sensorer och kameror, samt kommunikationsutrustning och ledningsdragning. Omfattningen av dessa kostnader beror på stadens utrullningstakt av infrastruktur för den smarta staden, vilket kommer att preciseras i planer utifrån den strategi för Stockholm som en smart och uppkopplad stad som ska fastställas av kommunfullmäktige under 2017.

Digitalisering

En fortsatt ökad digitalisering kommer att ske under planeringsperioden, inte minst inom stadsbyggnadsprocessen där behovet av att hantera nya metoder och digitala verktyg är tydligt. Kontoret står inför en särskild utmaning i att hantera digital arkivering av teknisk dokumentation där det i bygg- och anläggningsprojekt upprättas omfattande dokumentation med hjälp av IT-system och format som kontoret för närvarande inte kan ta emot eller arkivera digitalt. Detta gäller bl.a. CAD-filer, BIM/3D-modeller och geotekniska format där ett omfattande utvecklingsarbete kommer att krävas i enlighet med branschutvecklingen. I ett första steg planerar kontoret en förstudie avseende dokumenthantering under 2017 och i anslutning till denna görs även en översyn av hur teknisk dokumentation ska hanteras.

Den ökade digitaliseringstakten kräver även ökade resurser för IT-satsningar, både i form av ekonomiska medel och i kompetensförstärkning. Kontoret har under senare år haft en stor utmaning i att rymma kostnader i driftbudgeten för nödvändiga uppdateringar, underhåll och förvaltning av befintliga system, samtidigt som nya system och funktioner behöver införas för att svara upp mot de krav och förväntningar från stockholmare, samarbetspartners och stadsledningen på digitalisering i verksamheten. En prioritering och rangordning görs, där IT-satsningar vägs mot övriga drift- och underhållsåtgärder i gaturummet. Medel kommer, där det är möjligt, att sökas från stadens program för digital förnyelse men för dessa projekt tillkommer även en löpande förvaltningskostnad som belastar befintlig driftbudget. För att

säkerställa en konsekvent satsning på digitalisering bör budgeten för IT-utveckling istället särredovisas och inte belasta övrig driftverksamhet som kan variera med t.ex. väderlek och trafikutveckling.

Synpunktshantering

Kontoret får löpande kunskap om vad som engagerar stockholmarna, framför allt genom Tyck till via webbformulär och mobilapp, Trafik Stockholm och stadens årliga medborgarenkät. Under 2016 inkom 100 740 ärenden via Tyck till, vilket är en fördubbling under den senaste tvåårsperioden. Det är en viktig uppgift för kontoret att systematiskt arbeta med att ta tillvara den kunskap som invånarnas synpunkter utgör, för att nå allsidigt avvägda beslut om hur staden ska utvecklas. Dessa synpunkter kan även användas för att få olika gruppers perspektiv, t.ex. barns och personer med funktionsvariation. Kontoret kommer därför under den kommande treårsperioden att fortsätta uppmuntra stockholmarna att lämna synpunkter och förslag via Tyck till. Kontoret utvecklar också en funktion för återkoppling på felanmälan, vilket kommer innebära ökad servicenivå och förbättrad dialog med stockholmarna.

Proaktiv kommunikation

Ett fortsatt proaktivt kommunikationsarbete är centralt för att berätta om stadens satsningar och vilka avvägningar som görs i syfte att öka kännedom, sprida kunskap och sätta förväntningarna på rätt nivå. Satsningar på cykel-, gång- och kollektivtrafik kommuniceras inom ramen för konceptet ”Ser du möjligheterna?”, vars syfte är att uppmuntra stockholmarna att reflektera över sina resvanor. En översyn av kontorets kanaler, såväl interna som externa, pågår och innebär att nya sätt att nå fram kommer att provas, t.ex. sociala medier.

Digitala reklamvittriner blir ett allt vanligare inslag i stadsmiljön och staden har rätt till 50 % av den digitala reklamtiden för de vittriner som ryms inom avtalen för reklamfinansierade nyttigheter såsom lånecyklar och toaletter. Detta ökar möjligheterna att rikta stadens information till särskilda områden, utföra så kallad city dressing och på sikt kommunicera aktuell trafikinformation. Under treårsperioden kommer kontoret i samråd med stadsledningskontoret se över hur staden på bästa sätt bör nyttja reklamvittrinerna. Vidare planerar kontoret att se över om delar av Gatuarbete Webb, kontorets IT-system för koordinering och planering av gatuarbeten, kan offentliggöras.

En lärande organisation

Varje åtgärd och förändring är ett tillfälle att lära sig något genom att utvärdera effekterna och ställa sig frågan om åtgärden bör göras fler gånger, eller kanske på ett delvis annat sätt. Det är viktigt att sådant lärande sker på både individuell och institutionell nivå; att trafikkontorets medarbetare, att förvaltningen som organisation och som en del av en nationell och internationell bransch löpande ökar kunskapen om effekterna av olika typer av åtgärder, och hur åtgärder kan utformas på bästa sätt. Sammantaget handlar det om att bli bättre på att utvärdera effekter genom att på ett mer systematiskt sätt genomföra för- och efterstudier i anslutning till att olika åtgärder genomförs. En ökad systematik i detta kan exempelvis uppnås genom att mera regelbundet skriva utvärderingsrapporter eller att ha interna seminarier där utvärderingsresultat och lärdomar presenteras. Det kan även handla om att förändra arbetssätt för att öka vanan att leta efter nya lösningar och att tillåta sig att göra försök och pröva olika lösningar. Det kan även handla om att organisationen mer systematiskt lär sig av andra genom en förbättrad omvärldsbevakning. Ett första steg till att få andra att dela med sig kan vara att

bli bättre på att marknadsföra de försök kontoret gör och varför. Sammantaget ser kontoret ett behov att arbeta vidare med dessa frågor och finna former och arbetssätt. Under året avser kontoret att identifiera några olika metoder för detta och sedan systematiskt implementera dessa.

Projekthantering

I arbetet med projekt finns idag stor förbättringspotential i bygg- och anläggningsbranschen, för både beställare, utredare, projektörer och entreprenörer. T.ex. förekommer brister i både handlingar och utförande som kan härledas till otydliga beställningar och uppdrag. Bättre resultat skulle kunna levereras till lägre kostnader men utvecklingen behöver drivas av beställaren. Som en stor beställare kan Stockholms stad påverka marknaden genom att vara professionell och ställa tydliga krav på utredare, projektörer och entreprenörer och inte minst på den egna organisationen. En projekthanteringsstrategi har därför tagits fram för trafikkontoret med syftet att visa den långsiktiga målbilden för projektarbetet på kontoret. Strategin anger riktningen för vad projektarbetet ska kännetecknas av och hur det ska bedrivas. En handlingsplan håller på att tas fram som ska beskriva aktiviteter för att göra kontoret till en än mer professionell beställare, vilket ska leda till att projektverksamheten blir ännu mer effektiv och ger mer samhällsnytta för investerade medel. Projekthanteringsstrategin redovisas som bilaga 11.

Jämställdhetsintegrering

Arbetet med att jämställdhetsintegrera trafikinämndens verksamhet och budget blir aldrig helt färdigt utan behöver fortsätta drivas och utvecklas under kommande år. Jämställdhetsperspektivet inte är det enda som kontoret ska integrera, utan även perspektiv som rör barn, mänskliga rättigheter, mångfald, antirasism, normkritik, social hållbarhet och tillgänglighet ska tas hänsyn till. Detta utöver de för kontoret specifika perspektiven, som t.ex. framkomlighet. En viktig uppgift för kontoret är därför att i varje enskild fråga identifiera vilka av dessa perspektiv som är mest relevanta och inom vilka delar av verksamheten som kontorets insatser kan ha störst påverkan utifrån de olika perspektiven. Som ett led i detta arbete ska riktlinjer tas fram för att säkerställa att jämställdhetsanalyser genomförs i de tjänsteutlåtanden där dessa analyser är av relevans. Insatser ska även göras för att höja medarbetarnas kunskap i jämställdhetsfrågor kopplat till verksamheten.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

3.1 Drift

Mnkr	KF-budget 2017	KF-budget 2018	Förslag 2018	KF-plan 2019	Förslag 2019	Förslag 2020
Driftkostnader	1 450,5	1 483,4	1 498,4	1 521,4	1 537,4	1 542,4
Avskrivningar	403,0	484,0	484,0	559,0	559,0	580,0
Internräntor	158,3	175,9	72,0	196,0	78,0	83,0
Summa kostnader	2 011,8	2 143,3	2 054,4	2 276,4	2 174,4	2 205,4
Summa intäkter	- 1 229,4	- 1 244,4	- 1 448,7	- 1 274,4	- 1 588,7	- 1 588,7
NETTO totalt	782,4	898,9	605,7	1 002,0	585,7	616,7

Ekonomiska förändringar i driftverksamheten utöver kommunfullmäktiges budget 2017 och plan 2018-2019 sammanfattas i tabellen nedan och kommenteras i påföljande text.

Tillkommande kostnader under perioden	År 2018		År 2019	År 2020
Växande Stockholm - Nya områden, driftansvar	1,7		1,0	5,0
Växande Stockholm - utökade uppdrag - särskilt fokus skyfallskartering	5,0 2,0			
Djurgårdsavtalet	- 9,7			
Samlingskartan överförs från SVAB	12,0			
Sysselsätta arbetslösa ungdomar	4,0			
Summa tillkommande kostnader	15,0		1,0	5,0
Djurgårdsavtalet	+9,7			
Samlingskartan överförs från SVAB	- 12,0			
Genomförande av ny parkeringsplan	- 122,0		- 110,0	
Höjd felparkeringsavgift	- 80,0			
Summa tillkommande intäkter	- 204,3		-110,0	0,0

Gator och vägar

Trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden

Eftersom investeringstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara hög de kommande åren överförs driftansvaret för allt fler objekt till kontoret. Objekt som tas över för drift är bl.a. ny hiss i Fredriksdal i Hammarby Sjöstad men även belysningsanläggningar i flera områden. I takt med att nya områden färdigställs krävs också nya signalanläggningar. År 2018 krävs fyra nya anläggningar vid Bällstavägen

Ökat behov av deltagande av trafikkontorets kompetens

Det växande Stockholm ställer krav på ett tidigare och mer omfattande deltagande i plan- och bygglovsskeden liksom planering av framtida drift och underhåll i de många stadsutvecklingsområdena. Kontoret behöver medverka i fler exploateringsprojekt och hantera fler detaljplaner, bygglov o.s.v. Detta beskrivs närmare under avsnitt 2.

Med anledning av kontorets långsiktiga arbete med klimatanpassning kopplat till skyfallskartering och byggandet av 140 000 bostäder, behöver kontoret förstärka sina resurser för att kunna medverka i exploateringar för att säkerställa åtgärder i befintliga områden som påverkas av nybyggnation. Det kommer även krävas samordning med Stockholm Vatten utöver den som omfattas av exploateringsområden.

Djurgårdsavtalet

Såväl intäkt som kostnad om 9,7 mnkr utgår avseende Djurgårdsavtalet till följd av nytt avtal med Kungliga Djurgårdsförvaltningen. Parkeringsplatser i området kommer framöver hanteras via ett avtal mellan Kungliga Djurgårdsförvaltningen och deras upphandlade entreprenör. För drift och underhåll på stadens ytor kvarstår en kostnad om 3 mnkr.

Samlingskartan

I mars förväntas trafiknämnden och Stockholm Vatten ABs styrelse fatta beslut om en övergång av verksamheten för Samlingskartan från Stockholm Vatten AB till trafikkontoret. Ärendet ska behandlas av kommunfullmäktige och verksamhetsövergången beräknas kunna ske till den 1 november 2017. Verksamheten är självfinansierande via avgifter. Kontoret bedömer att både intäkter och kostnader kommer att öka med 12 mnkr 2018 vid en eventuell verksamhetsövergång under hösten 2017.

Parkering

Parkeringsverksamhetens entreprenadavtal

Stadens avtal med de entreprenörer som sköter parkeringsövervakningen löper på en period om fyra år och kan förlängas med upp till två år. Två av kontorets avtal kan därför maximalt rulla fram till mitten av år 2019 och ett avtal till slutet av år 2019. I samband med att "Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering" har införts i taxeområde 4 har kontoret mottagit synpunkter och felanmälningar som visar på en högre förväntansnivå och ett större behov av parkeringsövervakning än vad befintliga avtal tillåter. Kontoret har därför valt att inte förlänga ett av avtalen och kommer att genomföra en upphandling av ny entreprenör under 2017. I ett övergångsskede vid en ny upphandling visar erfarenheten att det är stor sannolikhet att parkeringsintäkterna tillfälligt går ner vilket kan påverka det ekonomiska utfallet under perioden.

Parkeringsavtalen, index

Parkeringsverksamheten består till största delen av upphandlade entreprenader och avtalen regleras med 70 procent AKI (arbetskostnadsindex) och 30 procent KPI (konsumentprisindex). Verksamheten är personalintensiv, vilket ger en prognostiserad kostnadsökning om cirka fyra mnkr årligen, givet indexökning på 2 procent och fullt uppfyllda avtal.

Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering

Arbetet med att implementera "Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering" som påbörjades under 2016 har gått problemfritt och har därför kunnat genomföras i en något snabbare takt än enligt ursprunglig plan. Parkeringsintäkterna föreslås därför höjas till den nivå som presenterades i kommunfullmäktiges beslut om "Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering", se vidare tabell nedan.

Felparkeringsavgift

I februari beslutade trafiknämnden att anta kontorets förslag om en höjning av felparkeringsavgifterna. Ärendet ska behandlas av kommunfullmäktige för att gälla från 1 juli 2017. Kontorets bedömning är att en höjning av avgiften i enlighet med det förslag som lämnats skulle innebära ökade intäkter om 80 mnkr under 2018. Intäkterna kan komma att påverkas av ovan beskrivna risker i samband med upphandling av ny entreprenör.

(mnkr)	Utfall 2016	KF-budget för 2017	Redan beslutat i KF-budget 2017 för 2018	Förslag till förändring 2018	Redan beslutat i KF-budget 2017 för 2019	Förslag till förändring 2019	Förslag 2020
Intäkter							
Befintlig parkeringsverksamhet	836	822	822	822	822	822	822
Parkeringsplan	16	123	138	260	168	400	400
Höjning av felparkeringsavgift	0	0	0	80	0	80	80
Totala parkeringsintäkter	852	945	960	1 162	990	1 302	1 302
Kostnader							
Befintlig parkeringsverksamhet	217	213	217	217	221	221	221
Parkeringsplan	10	33	44	44	70	70	70
Totala parkeringskostnader	227	246	261	261	291	291	291

Barmarksrenhållning

Sysselsätta fler ungdomar

Kontoret sysselsätter årligen 200 ungdomar på sommaren. Under förutsättning att finansiering ges, ser kontoret möjlighet att sysselsätta 300-400 och därmed ge dessa ungdomar bättre förutsättningar att etablera sig på arbetsmarknaden.

Räntor och avskrivningar

Räntan har justerats enligt stadsledningskontorets anvisningar. Den har sänkts från 1,75 % till 0,7 %.

Dagvattentaxa, nytt förslag förväntas godkännas av kommunfullmäktige under 2017

Stockholm Vatten AB avser att lägga fram ett förslag till kommunfullmäktige om ändrade principer för beräkning av vatten- och avloppstaxa för Stockholm. Enligt förhandsbesked kommer den nya taxan att innebära ökade kostnader från ca 18 mnkr till cirka 31 mnkr, vilket initialt är en ökning om 13 mnkr per år. Ökningen är inte inräknad i förslag till budget för 2018.

3.2 Investeringar

Nämnden tilldelas en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 680,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. I budget 2017 har nämndens långsiktiga investeringsplan utökats till 780,0 mnkr år 2018 för fortsatt satsning på cykelåtgärder. För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt uppgår nämndens utökade investeringsplan

i budget 2017 därutöver till 485,5 mnkr under 2018 och 150,0 mnkr under 2019. Den utökade ramen avser till stor del fortsatta förstärkningsarbeten vid Sergels torg, och därutöver ingår medel för klimatinvesteringar för gång och cykel, en satsning på träd, planering av park Järvafältet samt en satsning på grönstruktur.

I tabellen nedan framgår kontorets prognos för 2017 samt förslag till budget för åren 2018-2022 per verksamhetsområde.

Netto mnkr Verksamhetsområde	Prognos 2017	Förslag 2018	2019	2020	2021	2022
Gator och vägar	1 099,7	1 216,4	636,6	642,8	660,0	670,0
Parkering	49,3	50,4	10,0	10,0	10,0	10,0
Parker och grönområden	79,6	138,5	125,5	27,2	10,0	0,0
Träd	27,9	27,9	17,9	0,0	0,0	0,0
Summa nettoinvesteringar	1 256,5	1 433,2	790,0	680,0	680,0	680,0
<i>Förslag till justerad budget för</i>						
<i>Sergels torg</i>	<i>82,0</i>	<i>-119,7</i>	<i>40,0</i>			
<i>Beviljade klimatinvesteringar</i>		<i>-48,0</i>				
KF-budget	1 338,5	1 265,5	830,0	680,0	680,0	680,0

Utanför ram	2018	2019	2020	2021	2022
Prio 1 - de 10 högst prioriterade	34,0	125,0	125,0	285,0	280,0
Prio 2 - övriga	0,0	0,0	55,0	165,0	215,0
Summa utanför ram	34,0	125,0	180,0	450,0	495,0

I kontorets budgetunderlag ingår ett förslag till omfördelning av utökad plan för Sergels torgs tätskikt jämfört med budget för åren 2018 och 2019. I förslaget ingår även utökad budget om 48,0 mnkr 2018 för resterande del av beviljade medel för klimatinvesteringar avseende solcellsdrivna parkeringsautomater och energibesparande armaturbyte. De föreslagna justeringarna medför att nämndens förslag totalt avviker från kommunfullmäktiges budget för åren 2018-2019.

I *bilaga 5* redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2018-2020.

I *bilaga 7* redovisas beslutslaget för samtliga större projekt över 50,0 mnkr.

Utöver projekt som har prioriterats och inrymts inom ram redovisas även en prioriterad lista över planeringsprojekt utanför ram, se *bilaga 8*. Förutsättningarna för att genomföra projekten är ofta osäkra och möjligheten att inrymma dem inom ram prövas kontinuerligt.

Nämndens långsiktiga investeringsplan ska inrymma både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. I kontorets förslag har projekt med genomförandebeslut prioriterats högst, och därefter prioriteras ersättningsinvesteringar och projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter. Trots att projekt som behöver samordnas med andra aktörers investeringar prioriteras högt har ett antal större projekt, där genomförandet ligger 2018-2020, inte kunnat inrymmas och därför fått läggas utanför ram. För att dessa projekt ska kunna genomföras krävs en utökning av nämndens långsiktiga plan med cirka 100 mnkr per år under perioden. Se vidare under avsnitt 3.2.1 Prioriteringsgrunder.

Gator och vägar

Reinvesteringar

I den beslutade drift- och underhållsstrategin för kontorets väghållning beskrevs de omfattande behov av reinvesteringar och de utmaningar som stadens framtida tillväxt innebär. För att skydda funktionen i den befintliga infrastrukturen kommer fortsatta satsningar på reinvesteringar att krävas, och senare i perioden planeras motsvarande eller ökade nivåer för reinvesteringsprogrammen för de olika anläggningskategorierna. Flera av de beslutade programmen ska enligt besluten slutföras under 2018, men kommer p.g.a. svårigheter att inrymma planerad investeringsvolym att genomföras under en längre tidsperiod. Beslut om kommande etapper från år 2018 och framåt kommer successivt att tas upp i nämnden under budgetperioden.

Reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten beräknas under åren 2018-2022 sammanlagt uppgå till i genomsnitt cirka 33 procent av den långsiktiga investeringsplanen. I slutet av perioden har flera större reinvesteringsprojekt, som inte ingår i programmen, prioriterats inom ram i förslaget, bl.a. bergbanan i Skärholmen, upprustning av Liljeholmsbron, Norra Danviksbron, Kungsträdgården och Kungsgatan, vilket påverkar den möjliga nivån för reinvesteringsprogrammen.

I tabellen nedan framgår planerade nivåer för tidigare beslutade långsiktiga reinvesteringsprogram samt planerade nivåer under åren 2018-2022.

Reinvesteringsprogram					
<i>Investeringar mndkr</i>	2018	2019	2020	2021	2022
Trafiksignaler 2017-2022 - beslutat	30,0	37,0	35,0	35,0	35,0
Energibesparande armaturbyte 2017-2018 - Klimatmedel beslutat	24,0				
Energibesparande armaturbyte 2019-2028 - planerad nivå		20,0	20,0	20,0	20,0
Belysning 2011-2020 - beslutat	35,0	35,0	35,0	35,0	31,7
Gatuytor 2013-2018 - beslutat	93,0	76,9			
Gatuytor 2019-2023 - planerad nivå		26,1	100,0	100,0	100,0
Mindre konstbyggnader 2014-2018 - beslutat	30,0	36,0	15,0	60,0	60,0
Summa	212,0	231,0	205,0	250,0	246,7

Inom utökad budget för klimatinvesteringar under 2018 kommer reinvesteringsåtgärder även att genomföras på befintliga cykelvägar, främst i form av beläggningsåtgärder. Under 2017-2018 har nämnden även beviljats klimatmedel för energibesparande armaturbyte, och därefter beräknas utbytet fortsätta inom nämndens ram.

Cykelplanen

Under 2018 fortsätter satsningen på åtgärder inom cykelplanen, med målsättningen att cykelåtgärder om 1,0 mdkr ska genomföras inom nämndens budget under perioden 2012-2018. I kontorets förslag har cykelåtgärder prioriterats under 2018 i en omfattning, som med

hänsyn till tidigare genomfört och prognos för 2017, innebär att målet beräknas uppnås.

Under 2018 planeras cykelinvesteringar för totalt 284,8 mnkr, exklusive åtgärder inom blandprojekt som inte bedöms vara cykelåtgärder. Störst omfattning har utbyggnad av pendlingsstråken, men cykelinvesteringarna omfattar även åtgärder för bättre framkomlighet, trygghet och säkerhet samt parkering, vägvisning och pumpar. Genomförande av ett antal större projekt som pågår 2018 kommer även att fortsätta 2019, vilket inte redovisas i tabellen.

I tabellen nedan framgår bokförda utgifter 2012-2016, prognos för 2017 samt planerad omfattning av cykelinvesteringar under 2018.

Cykelinvesteringar - bokfört och föreslagna nivåer (mnkr)	Bokfört					Prognos	Planering	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summa
Utbyggnad av pendlingsstråk	40,1	60,4	127,9	85,6	94,9	263,5	311,2	983,6
Utbyggnad av huvud- och lokalstråk	13,6	20,7	5,4	8,5	20,0	19,2	0,4	87,8
Övriga åtgärder framkomlighet, trygghet, säkerhet	0,4	1,0	6,6	3,9	2,4	21,2	10,2	45,7
Parkering, vägvisning, pumpar	3,4	6,3	19,0	9,6	8,6	16,7	5,0	68,6
Avgår ej cykelåtgärder i blandprojekt	-2,3	-12,8	-39,9	-22,1	-18,6	-46,8	-42,0	-184,5
Summa cykelinvesteringar	55,2	75,6	119,0	85,5	107,3	273,8	284,8	1 001,2

Kontoret arbetar efter målsättningen att cykelåtgärder om 1,0 mdkr ska genomföras inom nämndens budget under perioden 2012-2018. Därefter tar tillskjutna medel slut, varför andelen cykelinvesteringar inom den långsiktiga planen successivt kommer att minska. Åtgärder på huvudstråk kan även bli aktuella under 2018-2020 i samband med andra gatuprojekt. I *bilaga 6* redovisas planerade cykelåtgärder under perioden.

Sergels torgs tätskikt

Fortsatt upprustning av tätskiktet vid Sergels torg ingår i nämndens utökade investeringsplan för 2018 och 2019. Budgeten baseras på den prognos som togs fram för cirka ett år sedan, och eftersom projektet är komplicerat och påverkas av många yttre faktorer har förutsättningarna förändrats jämfört med tidigare prognos. Under 2016 redovisades endast en mindre avvikelse för utgifter inom projektet jämfört med tidigare beräkning. En större del av resterande utgifter beräknas enligt nuvarande prognos senareläggas till 2018 samtidigt som en minskad utgift beräknas kvarstå till 2019 jämfört med fördelningen i budgeten. Den totala utgiften för projektet beräknas i nuläget inte avvika från genomförandebeslutets totala budget om 1 483,0 mnkr.

I tabellen nedan redovisas tidigare bokförda nettoutgifter, utökad budget för projektet samt förslag till ny fördelning av den utökade budgeten för åren 2017-2019.

mnkr	-2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summa
Bokfört t.o.m. 2012, inrymt inom långsiktig investeringsplan	60,9								60,9
Bokfört 2013-2015		133,6	83,6	226,8	259,4				703,4
Prognos - förslag till ny fördelning av utökad budget						271,0	437,7	10,0	718,7
Totalt genomförandebeslutet	60,9	133,6	83,6	226,8	259,4	271,0	437,7	10,0	1 483,0
KF-budget 2017						353,0	318,0	50,0	
Förslag till justerad budget						-82,0	119,7	-40,0	

För att underlätta uppföljning av projektet resterande år föreslår kontoret att den utökade budgeten anpassas till den justerade prognosen.

Trafiksäkerhetsåtgärder – nya hastigheter

Ett beslut om nya hastighetsgränser i tre pilotområden antogs av nämnden 2015 och implementering påbörjades under 2016. För att genomföra förändringen krävs åtgärder i form av omskyltning, kommunikation och gatuåtgärder. Utifrån kostnaderna för de tre pilotområdena bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är cirka 680 mnkr under perioden 2017-2025 för att genomföra planen. I kontorets förslag till budget har årliga nivåer mellan 50-120 mnkr preliminärt inrymts.

Gångplanen

Gångplanen, som syftar till att förbättra fotgängares förutsättningar i det offentliga rummet, fastställdes i kommunfullmäktige i maj 2016. För åtgärder inom gångplanen har nämnden tilldelats särskilda klimatmedel under åren 2016-2018. Under 2018 ingår 10,0 mnkr i nämndens utökade plan, då bl.a. fortsatta åtgärder på Drottninggatan planeras. Medel för fortsatta åtgärder inom gångplanen från 2018 och framåt har inrymts inom nämndens långsiktiga plan.

Övriga större projekt

Övriga större projekt som planeras under perioden är upprustning av bergbanan i Skärholmen, ombyggnation av Liljeholmsbron och Norra Danviksbron, upprustning av Kungsgatan och Pålundsbacken/Norr Mälarstrand samt ny gångtunnel vid Odenplan.

Parkering

Kommunfullmäktige antog i juni 2016 en parkeringsstrategi och plan för gatuparkering, och beslutade om genomförande av kompletterande skyltning och nya parkeringsautomater som krävs för att genomföra planen. Implementeringen påbörjades hösten 2016 och kommer att fortsätta under 2017 och 2018. Arbetet beräknas preliminärt vara avslutat i december 2018.

Under 2017-2018 byts parkeringsautomaterna i staden ut mot nya klimatsmarta maskiner. Nämnden har beviljats särskilda klimatmedel om totalt 48,0 mnkr för utbytet, varav 24,0 mnkr tillförts nämnden i budget 2017. Resterande 24,0 mnkr föreslås tillföras nämndens budget 2018.

Parker, träd och grönområden

Kontoret ansvarar för kommuncentrala parker och under perioden planeras ett flertal mindre

åtgärder genomföras. Inom reinvesteringsprogrammet fortsätter reinvestering av parker och träd och under 2018 fortsätter även den särskilda satsningen på trädåtgärder.

Grönstruktur

Enligt budget 2017 utökas nämndens budget med sammanlagt 300,0 mnkr under åren 2017-2019 för investering i större parkanläggningar, företrädesvis i ytterstaden. Satsningen innebär att nämnden ska anlägga ett antal större parker och/eller gröna stråk i ytterstaden. Arbetet ska göras i samarbete med berörda stadsdelsnämnder och miljöförvaltningen. Förslag till en första projektportfölj om ett femtontal projekt kommer att redovisas för nämnden i april, bl.a. ett förslag till utredningsbeslut för en ny, större park.

Kungsträdgården

Ett utredningsbeslut för upprustning av Kungsträdgården redovisades i nämnden i maj 2014, och utredning av upprustningen pågår. I kontorets budgetunderlag har medel för genomförande av den del av projektet som avser evenemangsplatsen inrymts under åren 2019-2020. Arbetena omfattar byggande av en ny evenemangsplats, ny belysning och förberedelse för en ny isbana.

3.2.1 Prioriteringsgrunder

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering av projekten, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs kontinuerligt vad gäller projektens måluppfyllelse, beslutsläge och genomförbarhet. Projekt där nämnden har fattat genomförandebeslut har högst prioritet, och därefter prioriteras ersättningsinvesteringar och projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter.

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan om 680 mnkr ska inrymma både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. Behovet av reinvesteringar är fortsatt högt, och nivåerna förväntas öka senare under perioden när ett flertal större reinvesteringsprojekt, bl.a. bergbanan i Skärholmen, Liljeholmsbron, Norra Danviksbron, Kungsträdgården och Kungsgatan, behöver prioriteras utöver fortsatt genomförande av reinvesteringsprogrammen. Inom den långsiktiga planen ska även årliga åtgärder i form av t.ex. förbättrad trafikmiljö vid skolor, förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken samt mindre trafiksäkerhetsåtgärder inrymmas, liksom särskilda strategiska satsningar, som bl.a. fortsatta åtgärder inom cykelmiljarden, kommande åtgärder för nya hastighetsplaner och fortsatt genomförande av parkeringsplanen.

Trafiknämndens prioriteringar påverkas samtidigt av andra aktörers byggverksamhet i staden, där ökad investeringstakt medför ökade förväntningar och krav på insatser inom nämndens område. Det kan vara projekt som drivs av Trafikverket, landstinget, fastighetsägare eller andra förvaltningar och bolag inom staden. Det samlade medelsbehovet för dessa åtgärder är svårt att bedöma då ansvarsfördelningen i hög grad är resultatet av förhandlingar i respektive projekt och kontoret ofta inte rör över tidplanen.

Av de önskemål om investeringar p.g.a. andra parter projekt som kontoret har haft att ta ställning till under senare år har ett antal projekt bedömts vara så angelägna för staden att projekten har prioriterats och inrymts inom ram. Därutöver finns ett antal större projekt som inte har kunnat inrymmas, trots att de är prioriterade. Exempel på sådana projekt i närtid är gångtunnel under Ulvsundavägen mellan Annedal och Tvärbana Kistas föreslagna hållplats

vid Solvalla, samt upprustning av Östermalms torg i samband med att torget återställs efter fastighetsnämndens upprustning av saluhallen. Se vidare i *bilaga 10*.

Gångtunneln under Ulvsundavägen behöver genomföras 2019-2020 innan tvärbanan byggs och projektet beräknas uppgå till 75,0 mnkr. Kontoret ser dock ingen möjlighet att inrymma projektet inom nämndens budget aktuella år, samtidigt som planerade cykelåtgärder och reinvesteringar beräknas uppta sammanlagt cirka 66 procent av den långsiktiga investeringsplanen.

För att kontoret ska ha möjlighet att åta sig denna typ av projekt de närmaste åren krävs en utökning av nämndens långsiktiga plan med cirka 100 mnkr per år under perioden.

I *bilaga 8* redovisas de projekt som har identifierats som prioriterade men inte har kunnat inrymmas inom ram. Prioriteringsunderlag enligt stadens modell, prioriteringsverktyg SPIS, redovisas *bilaga 9*.

Jämställdhetsanalys

I underlag till budget 2016 identifierades fem sakområden som ska utgöra fokus för nämndens jämställdhetsarbete de närmaste åren, där trygghetsskapande belysningsåtgärder samt trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder är de områden som närmast har anknytning till nämndens investeringsverksamhet. Enligt kontorets förslag till investeringsplan kommande år ingår en fortsatt satsning på belysningsåtgärder och en höjd ambitionsnivå för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, bl.a. genom införande av nya hastighetsplaner.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

Stora reinvesteringar krävs oftast när en anläggning är 45-50 år. År 2010 bedömdes att 38 procent av kontorets anläggningar var äldre än 50 år och år 2030 kommer andelen att ha ökat till cirka 85 procent. Äldre broar och andra anläggningar, många anlagda på 1960-talet, kommer att fordra allt mer omfattande åtgärder och även större ombyggnader. Stadens åldrande infrastruktur kommer att kräva insatser i form av effektiv planering och stora reinvesteringar. Genom reinvesteringar kan anläggningarna få en förlängd livslängd, men behovet av årliga underhållsinsatser elimineras inte.

3.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller framför allt följande mål:

1.3 Stockholm är en stad med levande och trygga stadsdelar

2.2 Transporter i Stockholm är miljöanpassade

Inom nämndens kompetensområde bidrar kontoret även till kommunfullmäktiges mål 1.4 "Stockholm är en stad med högt bostadsbyggande där alla kan bo", 1.6 "Alla stockholmare har nära till kultur och eget skapande", 2.1 "Energianvändningen är hållbar", 2.3 "Stockholm har en hållbar mark- och vattenanvändning", 3.2 "Stockholm är en företagsvänlig stad och 4.6 "Stockholm är en tillgänglig stad för alla".

3.3 Betydande projekt som inte är investeringar

Slussen

När projektet Nya Slussen har kommit in i en byggfas har vissa anläggningskonstruktioner rivits. Detta kommer att leda till ett succesivt förändrat behov av driftmedel. Behovet av drift- och förstärkningsåtgärder kommer att kvarstå om dessa ska kunna användas som trafikyor under byggtiden. En försiktig bedömning för att säkerställa den tekniska statusen för dessa delar, samt drifttagande av nya konstruktioner under de inledande trafikskedena fram till och med 2018, bedöms till ca 4-6 mnkr årligen. Driftkostnaden kommer därefter öka allteftersom Nya Slussen växer fram. Arbetet kring drift och underhåll och övertagande av delar av Nya Slussen genomförs i samråd med projektorganisationen.

4 Övriga redovisningar

Personalutveckling

Strategiskt HR-arbete 2018-2022

Kontoret fördjupar under 2017 det strategiska HR-arbetet och lägger en plattform med fokus på grundläggande samarbetsförmågor. Arbetet med samarbetsförmågor fortsätter under 2018 med fokus på chefs-, medarbetar- och ledarskap. Under 2019-2020 fortsätter arbetet med inriktning på professionell kompetens, lärande och utveckling. Utvecklingen utvärderas löpande för att säkerställa att vunna erfarenheter och kunskaper tas om hand och bidrar till att kontoret upplevs som en av regionens mest attraktiva arbetsgivare vid 2022.

Det strategiska HR-arbetet ska säkerställa att beprövade modeller, processer och kvalitetskrav används för att utveckla kunskaper, förhållningssätt och förmågor. Dessa ska vara tydligt kopplade till kontorets uppdrag och långsiktiga mål samt stadens visioner och mål. En tydlig koppling finns till genomförandet av kontorets projekthanteringsstrategi och områden som mål och roller, lärande, samarbetsförmåga och kompetensutveckling.

Omställning/omstrukturering

Inga kända organisationsförändringar som kan leda till behov av omställning finns.

Medarbetarnas kompetens

Att möta framtiden med rätt kompetens är en viktig fråga för kontoret och under 2017 tas en kompetensförsörjningsplan fram för de kommande 3-5 åren. I det arbetet ingår också att genomlysa och utvärdera hur kontoret ska arbeta med kompetensförsörjning under kommande år. Kompetensutvecklingsinsatser med fokus på kontorets olika roller inom exempelvis projektledning eller drift och underhåll kommer att spela en central roll när det gäller att utveckla och behålla medarbetare. Kontorets strategiska HR-arbete och arbetet med projekthanteringsstrategin är ett led i detta. Fokus kommer att ligga på att bredda kompetenserna inom samarbetsförmåga och att utveckla förmågan att arbeta i olika projektroller.

Rekrytering

Kontorets rekryteringsbehov utgår ifrån verksamhetens framtida behov. Sett över perioden bedömer kontoret att det finns ett behov av viss nettorekrytering, bl.a. p.g.a. det ökade bostadsbyggandet. Kontorets personalomsättning är låg och relativt jämn över tid.

Pensionsavgångarna för kontoret under perioden är identifierade och ersättningsrekryteringar planeras utifrån detta. Statistiska centralbyråns (SCB) arbetskraftsbarometer har de senaste åren pekat på att ingenjörer inom bygg- och samhällsplanering ligger i topp vad gäller efterfrågan på arbetsmarknaden vilket innebär ökad konkurrens om utbildade ingenjörer. Därför fortsätter kontorets arbete för att attrahera rätt kompetens, bl.a. genom att synliggöra kontorets karriär- och utvecklingsmöjligheter. Arbetet med att stärka kontorets arbetsgivarvarumärke inom teknikbranschen fortsätter också genom deltagande i stadens traineeprogram, i Tekniksprånget, på arbetsmarknadsdagar vid tekniska högskolor och branschmässor, samt i sociala medier, nätverkande i branschen, annonser i fackpress och mottagande av studiebesök. Genom en LinkedIn-sida för de tekniska förvaltningarna har kontoret möjlighet att etablera en kontinuerlig kontakt med studenter och andra intresserade som vill följa kontoret som arbetsgivare.

Hälsa

Kontorets arbete för hållbar arbetsmiljö fortsätter. Medarbetarna erbjuds ett omfattande friskvårdsprogram med subventionerad massage, friskvårdstimme, friskvårdssubvention, seminarier och aktiviteter i Tekniska nämndhusets motionshall.

Sjukfrånvaro

Trafikkontorets sjukfrånvaro ligger utifrån ett historiskt perspektiv lågt, både när det gäller korttids- och långtidssjukfrånvaro. Utvecklingen följer sjuktalsutvecklingen i övriga samhället. De kommande åren kommer kontorets chefer vidareutbildas i arbetsmiljöfrågor. Kontoret kommer att göra en fördjupad utvärdering av det systematiska arbetsmiljöarbetet och utifrån resultatet planera arbetet för den fortsatta utvecklingen av en hållbar arbetsmiljö. Arbetet fortsätter med att fånga upp tidiga tecken på ohälsa för att undvika sjukskrivning och skapa förutsättningar för ett hållbart och varaktigt arbetsliv.

Stockholm är en stad som respekterar och lever upp till barnets rättigheter i enlighet med FN:s barnkonvention

Inom ramen för KF:s mål om barnets rättigheter ser kontoret möjligheter i sitt deltagande i det förvaltningsövergripande nätverket, ”Staden i ögonhöjd”, som arbetar med att samla frågor gällande barn och unga i den växande staden. Förhoppningen är att nätverket ska utvecklas ytterligare och bl.a. kunna fungera som ett processtöd i stadsutvecklingsfrågor för att belysa barn och ungas behov och stärka deras delaktighet. Inom ramen för nätverket pågår ett arbete med att ta fram underlag för hur staden ska arbeta med barnkonventionen i den fysiska planeringen med hjälp av barnkonsekvensanalyser.

Att bygga en stad där barn och unga får vara delaktiga ökar förståelsen för staden ur barns perspektiv. Kontoret arbetar idag aktivt med att ta med barnens perspektiv i planeringen och utformningen av den fysiska miljön, bl.a. vad gäller parker och trafikmiljön runt skolor. Arbetet bygger på dialog och delaktighet och fokus ligger på att skapa trygga, säkra och lustfyllda miljöer för barn och unga. Genom att skapa attraktiva platser där barn vill vistas och som samlar flickor och pojkar från olika delar av staden kan den fysiska miljön möjliggöra och stimulera till möten mellan olika grupper och individer. Kontoret arbetar aktivt med att involvera barn och unga i planeringen av denna typ av åtgärder och ser en möjlighet i att använda det arbete som bedrivs inom ”Staden i ögonhöjd” som stöd för att utveckla arbetet ytterligare.

Ärendets beredning

Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen den 15 mars 2017. För utdrag ur protokollet, se bilaga 12.

5 Lokalförsörjningsplan

5.1 Inledning

Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret har även ett avtal med fastighetskontoret om Klamparhallen, som används för motionsaktiviteter för Tekniska nämndhusets anställda. Kontoret hyr dessutom ett flertal lokaler för bl.a. teknikutrymmen och lokaler som används av Stockholmsvårdarna.

5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Förvaltningarna är idag lokaliserade till Tekniska nämndhuset (Klamparen 7 och 11) och till Kanalhuset (Pilträdet 12) på Hantverkargatan 2. Tekniska nämndhuset ska i framtiden kännetecknas av öppenhet, tillgänglighet och en flexibel användning som inte begränsar framtida förändrade lokalbehov. Placering av rum och funktioner ska både stödja samarbete och samverkan samt enskilt arbete. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. Planen är att ombyggnaden ska starta 2018 och kunna genomföras i 4 etapper om vardera 1-1,5 år. Det betyder att om- och tillbyggnaden beräknas kunna vara klar 2023.

5.3 Kapacitetsbeskrivning

I Tekniska nämndhuset har kontoret 343 arbetsplatser. Totalt är 379 personer anställda på kontoret och de flesta är placerade i Tekniska nämndhuset. 22 personer arbetar på Trafik Stockholm. Av dessa sitter 14 personer på Kristinebergs Slottsväg 10 ytterligare några år och resterande 8 personer har beretts arbetsplatser i Tekniska nämndhuset. 22 medarbetare arbetar på Styckjunkargatan, där enheten driftteknik inom anläggningsavdelningen har sina lokaler.

Kontorets lokalyta i Tekniska nämndhuset uppgår till 7 071 kvm (exklusive kommande enheten Samlingskartan), varav 669 kvm utgörs av arkivlokaler där trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar samt delar av fastighetskontorets handlingsbestånd förvaras och hanteras. I arkivet förvaras även handlingar som tillhör förvaltningar och bolag som har upphört, bl.a. gatu- och fastighetskontoret. En flytt av stora delar av arkivlokalerna till Liljeholmen planeras till hösten 2018 och beskrivs nedan. 23 garageplatser disponeras av kontoret i Tekniska nämndhuset varav två är avsedda för cykelparkering. Lokalytan för friskvård i Klamparhallen är 775 kvm.

5.4 Förändringar i lokalbeståndet

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Förvaltningarna är idag lokaliserade till Tekniska

nämndhuset (Klamparen 7 och 11) och till Kanalhuset (Pilträdet 12) på Hantverkargatan 2. Tekniska nämndhuset ska i framtiden kännetecknas av öppenhet, tillgänglighet och en flexibel användning som inte begränsar framtida förändrade lokalbehov. Placering av rum och funktioner ska både stödja samarbete och samverkan samt enskilt arbete. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. Planen är att ombyggnaden ska starta 2018 och kunna genomföras i 4 etapper om vardera 1-1,5 år. Det betyder att om- och tillbyggnaden beräknas kunna vara klar 2023. Målsättningen är att skapa ca 1 400 arbetsplatser i flexibla lokaler med en mycket god arbetsmiljö och med god kvalitet i gestaltning och med bibehållna estetiska och antikvariska värden.

Den kommande enheten Samlingskartan inom tillståndsavdelningen ska lokaliseras till Tekniska nämndhuset, troligen fr.o.m. augusti 2017, vilket innebär en fördyrning av lokalkostnaderna med 436 392 kr på årsbasis. En flytt av stora delar av arkivlokalerna till Liljeholmen planeras till hösten 2018 och beskrivs nedan.

Ombyggnaden av Tekniska nämndhuset innebär ett begränsat utrymme för arkivlokaler. Trafikkontoret och exploateringskontoret kommer därför att flytta ritningar och annan teknisk dokumentation till Liljeholmen, där fastighetskontoret har förvärvat nya arkivlokaler åt stadsarkivet. Kontoret tilldelas där ett arkivutrymme om ca 160 kvm med en expedition skött av trafikkontoret. Den årliga hyreskostnaden uppskattas till ca 300 000 kr och dessutom tillkommer kostnader för arbetsplatser, möbler, egen utrustning och eventuellt nya ritningsskåp. Inflyttningen i Liljeholmen beräknas kunna påbörjas hösten 2018 och i januari 2019 öppnas verksamheten för allmänheten. Sammanlagt ska ca 350 000 ritningar och 3 200 hyllmeter handlingar överföras till Liljeholmen. Ca 1 000 hyllmeter av trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar kommer även fortsättningsvis att förvaras i en arkivlokal i Tekniska nämndhuset efter ombyggnaden.

5.5 Kostnadsutveckling

Den totala kostnaden för trafikkontorets lokaler uppgår till ca 20,2 mnkr (exklusive kommande enheten Samlingskartan). Hyreskostnaderna för kontorets lokaler i Tekniska nämndhuset uppgår till 15,7 mnkr, varav 0,7 mnkr avser arkivlokaler. Årskostnaden för kontorets 23 garageplatser för tjänstebilar beräknas till ca 0,6 mnkr. Klamparhallen kostar ca 0,9 mnkr inklusive städning, varav kontorets andel är ca 0,2 mnkr. Resterande 0,7 mnkr faktureras övriga förvaltningar i Tekniska nämndhuset baserat på antal anställda.

För lokalerna på Kristinebergs Slottsväg 10, där delar av Trafik Stockholm för närvarande inryms, uppgår hyreskostnaden till 3,2 mnkr. Lokalkostnaden för Styckjunkargatan 6 uppgår till cirka 0,5 mnkr. Kostnaden avser el, värme och städning. Kostnaderna för lokalerna i Tekniska nämndhuset kommer under perioden att öka något genom årliga indexuppräkningsregler som regleras enligt avtal. Övriga lokalhyror indexregleras på samma sätt.

5.6 Effektiviseringsmöjligheter

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Förvaltningarna är idag lokaliserade till Tekniska nämndhuset (Klamparen 7 och 11) och till Kanalhuset (Pilträdet 12) på Hantverkargatan 2. En förutsättning för att kunna inrymma de fem förvaltningarna i enbart Klamparen 7, d.v.s. att skapa cirka 1 400 arbetsplatser i kontorslandskap med tillhörande möteslokaler och

speciallokaler, är en total ombyggnad och en tillbyggd entré. I samband med ombyggnaden behöver också åtgärder göras för att uppfylla dagens normer och lagkrav. Tekniska nämndhuset ska i framtiden kännetecknas av öppenhet, tillgänglighet och en flexibel användning som inte begränsar framtida förändrade lokalbehov. Placering av rum och funktioner ska både stödja samarbete och samverkan samt enskilt arbete. Planen är att ombyggnaden ska starta 2018 och kunna genomföras i 4 etapper om vardera 1-1,5 år. Det betyder att om- och tillbyggnaden beräknas kunna vara klar 2023.

Ombyggnationen gör Klamparen 7 mer klimatsmart, inte bara vad gäller energiförbrukning utan även de ytterligare krav kring t.ex. kemikaliehantering och grönytor som staden ställer vid nybyggnation och större ombyggnader. Genom att ytan per arbetsplats minskar, frigörs ytor i Klamparen 11 och Kanalhuset vilket bidrar till en långsiktigt hållbar ekonomi.

Då trafikkontoret är en beställarorganisation är i huvudsak all verksamhet av mer eller mindre administrativ karaktär, vilket gör det svårt att tydligt avgränsa vilka lokaler som enbart är administrativa. I denna redovisning anses därför all verksamhet i Tekniska nämndhuset vara administrativ, medan verksamheten på Styckjunkargatan och i Kristineberg anses vara operativ. Det innebär att arean för kontorets administrativa lokaler är 7 071 kvm, antalet arbetsplatser 343 och årskostnaden 15,0 mnkr exkl. arkivlokaler. Det ger en årshyreskostnad per administrativ arbetsplats om ca 43 700 kr. Effektiviseringsmöjligheter utreds kontinuerligt som ett led i arbetet med den kommande ombyggnationen av Tekniska nämndhuset.

5.7 Övrigt

Flytt av trafikkontorets arkivexpedition för teknisk dokumentation till Liljeholmen

Ombyggnaden av Tekniska nämndhuset påbörjas sommaren 2018. Eftersom fler förvaltningar i framtiden ska samsas om en mindre yta innebär detta ett avsevärt begränsat utrymme för arkivlokaler. Fastighetskontoret förvärvar nya arkivlokaler åt stadsarkivet i Liljeholmen. Verksamhetsinriktningen för de nya lokalerna kommer att vara Stockholms bebyggelsehistoria och -utveckling. I de nya lokalerna kommer stadsarkivet att samverka med flera andra aktörer, bl.a. stadsmuseet, Arkitektur- och Designmuseet (ArkDes), arkitekturutbildningen vid Kungliga Tekniska högskolan samt trafikkontoret.

Trafikkontoret och exploateringskontoret kommer att flytta ritningar och annat teknisk dokumentation till Liljeholmen och tilldelas där ett arkivutrymme om ca 160 kvm. De båda förvaltningarna kommer dock även fortsättningsvis att ansvara för materialet och ha en arkivexpedition i Liljeholmen som sköts av arkivpersonal från trafikkontorets dokumentationsenhet. Årshyran för arkivutrymmet i Liljeholmen beräknas uppgå till ca 300 tkr. Dessutom tillkommer kostnader för arbetsplatser, möbler och egen utrustning i Liljeholmen. Hyllsystemen beräknas kosta ca 400 kr per hyllmeter (hm). Om det inte är möjligt att återanvända de shuttlar som idag används i arkivet kommer ett femtiotal ritningsskåp att behöva köpas in. Då kommer shuttlarna/lektrievrarna att behöva monteras ned och forslas bort, vilket medför ytterligare kostnader.

Ca 1 000 hm av trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar kommer även fortsättningsvis att förvaras i en arkivlokal i Tekniska nämndhuset efter ombyggnaden.

I samband med ombyggnaden ska även handlingar som tillhör upphörda arkivbildare överlämnas till stadsarkivet, som också övertar ansvaret för handlingarna. Stadsarkivet

debiterar årligen 250 kronor/hm för detta material samt 10 kr/ritning. Då trafikkontoret, exploateringskontoret och fastighetskontoret har kostnadsansvar för olika delar av materialet delas kostnaderna för detta mellan förvaltningarna. Trafikkontoret har kostnadsansvar för ca 1 300 hm av de handlingar som stadsarkivet övertar ansvaret för. Kostnaderna för detta kommer att uppgå till ca 325 tkr kr/år. Engångskostnaden för flytten av handlingarna från tekniska nämndhuset till Liljeholmen beräknas uppgå till ca 100 kr/hm. I dagsläget är det oklart om stadsarkivet kan ta emot gallringsbara handlingar, som annars måste överlämnas till en extern depåfirma. De gallringsbara handlingarna uppgår till ca 800 hm.

Inflyttningen i Liljeholmen beräknas kunna påbörjas hösten 2018 och i januari 2019 öppnas verksamheten för allmänheten. Sammanlagt ska ca 350 000 ritningar och 3 200 hm handlingar överföras till Liljeholmen, vilket kräver förberedelser i form av ordnings- och förteckningsarbeten och i viss mån även digitalisering.