

Handläggare
Sonia Siropian
Telefon: 08-508 263 40**Till**
Trafiknämnden
2021-04-22

Underlag för budget 2022 med inriktning 2023 och 2024 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2022 med inriktning för 2023 och 2024 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Trafikdirektör

Philip Hall
Avdelningschef

Barbro Edlund
Tf. Avdelningschef

Innehållsförteckning

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	3
1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla.....	3
1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt.....	4
1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden	5
2 Nämndens verksamhetsområde	6
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	20
3.1 Drift.....	20
3.2 Investeringar.....	25
3.2.1 Prioriteringsgrunder.....	31
3.2.2 Konsekvensanalys och risker	32
3.2.3 Måluppfyllelse.....	33
4 Lokalförsörjningsplan.....	33
4.1 Inledning	33
4.2 Annan kommunal verksamhet.....	33
4.2.1 Nuläge 31 januari 2021	33
4.2.2 Lokalbehov för annan kommunal verksamhet	34
4.3 Övrigt	34
4.3.1 Bedömd hyreskostnadsutveckling	34

Bilagor

Bilaga 1 Underlag till budget trafiknämnden 2022-2024

Bilaga 2 Investeringsplan 2022-2024

Bilaga 3 Beslutsläge stora projekt FP 2022-24

Bilaga 4 Prioriterade projekt utanför ram FP 2022-2024

Bilaga 5 Planerade cykelfrämjande åtgärder FP 2022-2024 slutlig

Bilaga 6 Framkomlighetssatsning inom gång- och kollektivtrafik FP 2022-2024

Bilaga 7 Prioriteringsverktyg SPIS FP 2022-2024

Bilaga 8 Fokusområden näringslivspolicy

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla

Trygga och attraktiva offentliga rum

- Öka tryggheten i det offentliga rummet, t.ex. genom utplacering av fasta och rörliga hinder, belysningsåtgärder, åtgärder i gång- och cykeltunnlar, försök med geofencing, platsaktivering, proaktiv klottersanering, slyröjning och arbete för att minska nedskräpningen. Arbetet är särskilt viktigt för att säkerställa att varken kvinnor eller män begränsar sin rörlighet utifrån en upplevelse av otrygghet.
- Utveckla trafikkontorets samverkan med stadsdelsförvaltningarna, med ett särskilt fokus på ökad trygghet i det offentliga rummet.
- Aktivt delta i arbetet med platssamverkan, där staden tillsammans med andra aktörer tillsammans tar krafttag för att öka tryggheten och attraktiviteten vid specifika platser.
- Utveckla stadens torghandel och säkerställa att torgen är attraktiva, trivsamma, städade och trygga platser att vistas på.
- I nära samarbete med polisen, stadsledningskontoret och andra berörda aktörer stärka kontorets säkerhetsarbete, t.ex. genom ökat fokus på systematik och förebyggande arbete, och med beaktande av den nya säkerhetsskyddslagen.
- Stärka det offentliga rummets roll som vistelseplats, bl.a. genom fortsatt utveckling av koncepten Levande Stockholm, Levande kajer och Grönare Stockholm, med ett utökat fokus på de gestaltningsmässiga kvaliteterna och den upplevda tryggheten. I arbetet ingår även att strategiskt utveckla stadens kulturellt värdefulla platser. Arbetet ska ske i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna, stockholmare och näringsliv.
- Utveckla barmarksrenhållningen för att fortsätta klara stadens städgaranti, systematisera avtalsuppföljningen, uppnå en hög och enhetlig standard på renhållningen i hela staden, samt se över städ- och renhållningsfrekvenser mot bakgrund av de ökade behov som den växande staden innebär.
- Utveckla kontorets arbete med skadedjursbekämpning i enlighet med antagen handlingsplan.
- Fortsätta fördjupa dialogen med stockholmarna, bl.a. genom att utveckla och marknadsföra Tyck till via mobilapp och webb, samt att systematisera rutiner för att fullt ut realisera potentialen i det kunskapsunderlag som stockholmarnas synpunkter utgör.
- Säkerställa att Stockholms offentliga rum är tillgängliga och inkluderande för alla, t.ex. genom att åtgärda tillgänglighetsbrister i stadsmiljön, jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet och systematiskt granska att likabehandlingsprincipen tillämpas vid kontorets myndighetsutövning.

Sänkta trösklar till arbete

- Underlätta för människor att komma in på arbetsmarknaden genom fortsatta satsningar på t.ex. Stockholmsvärdar och sommararbetande parkvärdar.

1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Sveriges bästa företagsklimat 2025

- Säkerställa att det är lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret, samt att näringslivets nöjdhet med dessa kontakter är hög. Detta arbete sker bl.a. utifrån stadens näringslivspolicy.
- Förenkla för företagen i kontorets processer, t.ex. genom att se över krav och villkor, samt genom att samverka med andra förvaltningar i tillståndsgivning- och uppföljning.
- I samverkan med näringslivet fortsätta att upprätthålla offentliga rum som främjar företagande, t.ex. genom att effektivisera leveranstrafiken, levandegöra stadsmiljön och genomföra trygghetsskapande åtgärder.

Långsiktig planering i en växande stad

- I nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret bidra till att det byggs 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Inom ramen för detta arbetar kontoret för trygga och attraktiva offentliga rum och förutsättningar för klimatsmarta och hållbara transporter.
- I samarbete med andra förvaltningar säkerställa tillgången till kommunaltekniska ytor, t.ex. för omhändertagande av snö och uppställningsplatser för entreprenadmaskiner.

Hållbara offentliga rum och minskad klimatpåverkan

- Aktivt arbeta för att nå målen i stadens nya miljöprogram och klimathandlingsplan. Detta innefattar arbete för att nå den minskning av utsläpp om 10 000 CO₂e till år 2023 som trafiknämnden har tilldelats, och att delta i genomförandet av handlingsplanen för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030.
- Genom vård och utveckling av stadens parker och grönstruktur, gatutråd och ekosystem arbeta för ett grönare Stockholm med stärkt biologisk mångfald. En stor del av arbetet görs inom den nya satsningen på Grönare Stockholm 2022-2025, och stor vikt kommer att läggas vid att implementera handlingsplanen för biologisk mångfald. Arbetet behöver ske i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna.
- Utveckla arbetet med skyfalls- och dagvattenhantering för att minska effekterna av ett förändrat klimat, t.ex. genom mångfunktionella ytor som kan hantera stora nederbördsmängder. Arbetet ska ske i enlighet med kommande handlingsplan för klimatanpassning.
- Arbeta för att förbättra luftkvaliteten i staden och klara miljökvalitetsnormerna för PM₁₀ och NO_x. En del i detta arbete är att fortsätta utvärdera införandet av miljözon klass II på Hornsgatan.
- Fortsätta genomföra hållbara val i verksamheten, t.ex. genom energieffektiva reinvesteringar i stadens belysning och andra tekniska anläggningar. Kontoret ska även öka medvetenheten om det cirkulära perspektivet för att bidra till resurssmarta val i utvecklingen och förvaltningen av staden.

Effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

- Ta fram och implementera en reviderad framkomlighetsstrategi.
- Fortsätta att investera 1,5 mdkr i framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och kollektivtrafik under åren 2019-2022. Åtgärderna är en viktig del i att öka

framkomligheten, trafiksäkerheten och attraktiviteten för de kapacitetsstarka trafikslagen, och därmed bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem. Även leveranstrafiken ska fortsätta att effektiviseras.

- Utveckla kontorets cykeljourstyrka som ska arbeta med att snabbt avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna.
- Bidra till omställningen av fordonsflottan, t.ex. genom medverkan till 4 000 publika laddplatser t.o.m. år 2022, fortsatta test med eldrivna arbetsmaskiner och aktivt deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt med syfte att skynda på omställningen till ett fossilfritt Stockholm.
- Planera och påbörja genomförandet av stora infrastrukturprojekt såsom renoveringar av Kungsgatan och Götgatan. Dessa projekt kommer att påverka framkomligheten för biltrafiken, varför kontoret behöver underlätta och möjliggöra för bilister att ta alternativa vägar, kommunicera proaktivt, och strategiskt samordna och planera genomförandet av projekten för att minimera de negativa effekterna på trafiksystemet.
- Analysera konsekvenserna av införandet av den nya bärighetsklassen i Trafikförordningen (1998:1276), bärighetsklass 4 (BK4), som möjliggör transporter med tyngre fordon och fordonskombinationer.
- Verka för minskade trafikstörningar vid lednings-, bygg- och infrastrukturprojekt, t.ex. genom utökad samordning med ledningsägare och mer effektiv tillståndshantering.
- Utredda en höjning av vitesnivåerna kopplat till avvikelser från TA-planer i syfte att uppnå bättre regelefterlevnad.
- I enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner och kompletterande fysiska åtgärder vara den mest betydelsefulla insatsen.
- Utveckla vinterväghållningen, särskilt för stadens gångtrafikanter. Även en systematiserad avtalsuppföljning är av stor vikt.
- Medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.

Kultur och evenemang

- I samarbete med kulturförvaltningen och andra berörda aktörer öka närvaron av kultur i det offentliga rummet, t.ex. inom ramen för Levande Stockholm. Kontoret ska även delta i att utveckla Stockholm som evenemangsstad.

1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

Långsiktigt hållbar ekonomi

- Fortsätta att utveckla investeringsplaneringen för att säkerställa korrekta beslutsunderlag och kalkyler, säkra prognoser och väl avvägda prioriteringar.
- Utveckla och arbeta i enlighet med en reinvesterings- och underhållsstrategi med tillhörande handlingsplan för att se över prioriteringar mellan reinvesteringar inom kontoret.
- Utveckla styrningen av de investeringsprojekt som trafikkontoret genomför tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, t.ex. vad gäller parkinvesteringar och

trygghetsskapande åtgärder.

- Utveckla metoder och verktyg för prognostisering av framtida underhållsbehov för stadens gator, konstruktioner och andra offentliga miljöer. Arbetet behöver ske i nära samverkan med exploateringskontoret och är särskilt viktigt när Stockholm växer och delar av staden ändrar karaktär.

Innovativ och lärande organisation med effektiva arbetssätt

- Stärka kontorets innovationsförmåga och ta en ledande roll i att utveckla och testa nya innovativa lösningar, bl.a. med hänsyn till miljö, klimat och digitalisering.
- Fortsätta utvecklingen av kontorets servicecenter som har daglig kontakt med stockholmarna. Det ska vara enkelt att komma i kontakt med trafikkontoret och synpunkter och idéer ska i högre grad ligga till grund för kontorets prioriteringar.
- Öka kontorets digitala mognad, t.ex. genom tydligare styrning av IT-frågor, utvecklad hantering av data, förbättrad möjlighet till digital arkivering av teknisk dokumentation, samt fortsatt deltagande i Stockholms arbete för en smart stad.
- Kontinuerligt arbeta för att effektivisera kontorets arbetssätt, särskilt vad gäller de processer som går mellan kontorets olika avdelningar eller flera förvaltningar.

Professionell beställarorganisation

- Bli en än mer professionell beställarorganisation, bl.a. genom tydligare ansvarsfördelning, mer systematisk avtalsuppföljning och dokumentation, samt en utvecklad dialog med marknaden.
- Fortsätta utveckla miljökraven vid upphandlingar i linje med nationella miljö- och klimatmål som en del av arbetet för minskad klimatbelastning av entreprenader till år 2030.

Attraktiv arbetsgivare

- Genom löpande analyser identifiera kontorets behov av ny eller utvecklad kompetens, t.ex. inom avtalsuppföljning, upphandling och miljö. Kontoret ser även en möjlighet i att tydligare definiera roller och ansvar och därigenom skapa förutsättningar för ett utvecklat ledarskap och medarbetarskap.
- Fortsätta vara en inkluderande och trevlig arbetsplats, där alla medarbetare aktivt bidrar till utvecklingen av staden, och där sjukfrånvaron är låg och arbetsmiljön god. Detta är av särskild vikt under Tekniska nämndhusets ombyggnation som innebär utmaningar för den fysiska arbetsmiljön.

2 Nämndens verksamhetsområde

Fysisk och teknisk planering

Planering av investeringar och reinvesteringar

För perioden har staden fortsatt höga ambitioner om att utveckla och stärka kvaliteterna i det offentliga rummet. Det gäller både ökad attraktivitet och trygghet samt ännu bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Samtidigt kan konstateras att stadens åldrande infrastruktur gör att behovet av drift och underhåll samt reinvesteringar kommer att öka kraftigt kommande år. Dessutom behöver kontoret analysera effekterna av förändringar

som kan påverka kontorets investeringsplanering, som t.ex. införandet av den nya bärighetsklassen i Trafikförordningen (1998:1276), bärighetsklass 4 (BK4), som möjliggör transporter med tyngre fordon och fordonskombinationer. För att uppnå de eftersträlvade effekterna med BK4 krävs att hela transportsträckan ska kunna ske på ett BK4-vägnät, vilket kan påverka kontorets investeringsplanering för gator och byggnadsverk.

Under kommande tioårsperiod kommer behovet av ersättningsinvesteringar att öka, eftersom flera stora projekt, t.ex. avseende större broar, nu utreds med beräknat genomförande under 2020-talet. Då en renovering av var och en av de större anläggningarna sannolikt kommer innebära både en stor utgift och trafikpåverkan kommer projektens tidplaner att behöva samordnas. En utmaning med ersättningsinvesteringarna är att det krävs omfattande, och därmed kostsamma, utredningar för att klargöra en anläggnings status och det faktiska åtgärdsbehovet.

Förutom de stora ersättningsinvesteringarna löper ett flertal reinvesteringsprogram vidare under perioden. Även om behovet av åtgärder inom programområdena kommer att vara fortsatt stort ser kontoret att budgetutrymme behöver frigöras för andra angelägna projekt. En utmaning i detta är att identifiera en minsta nivå för åtgärder inom programmen, så att slitaget på anläggningarna inte eskalerar och att underhållsskulden ökar i för snabb takt.

Kontoret har de senaste åren även påbörjat ett antal utredningar utifrån uppdrag från nämnd och kommunfullmäktige, t.ex. ny beläggning på Sergels torg, omdaning av Skeppsbron, och bro över Stadsgårdsleden. För närvarande pågår utredningar i olika skeden för flera projekt, vilka samtliga skulle innebära en investeringsutgift om minst 50 mnkr per projekt. Projekten är intressanta och angelägna ur olika aspekter, men kontoret kan konstatera att det under den närmaste tioårsperioden endast kommer vara möjligt att inrymma ett fåtal av dessa inom en långsiktig investeringsram om 730 mnkr. Inför prioritering mellan olika projekt, samt inför beslut om att ett projekt ska utredas vidare, krävs utredningar för att bedöma tid, kostnad och omfattning. Kontoret ser en risk med att utföra dessa tidiga utredningar inom investeringsbudgeten, då det kan medföra förgäveskostnader som då behöver bokföras om till driftbudgeten om projekten inte ska löpa vidare. För att göra tidiga utredningar och producera bättre beslutsunderlag ser kontoret ett behov av utökad driftbudget om 3,0 mnkr.

En viktig uppgift för kontoret under den kommande perioden blir därmed att presentera beslutsunderlag av hög kvalitet för att nämnden ska kunna prioritera, besluta och göra vägval mellan angelägna projekt. En utökning av nämndens investeringsplan skulle förbättra möjligheterna att inrymma nödvändiga större projekt, såväl strategiska som ersättningsinvesteringar. Under perioden avser kontoret även att presentera en ny drift- och underhållsstrategi för nämnden, som t.ex. ska innehålla kriterier till stöd vid prioritering genom att beakta faktorer som attraktivitet, säkerhet, trygghet och miljö.

Stadsbyggande och stadsutveckling

Staden har höga mål för stadsbyggandet och stadsutvecklingen. I det arbetet har kontoret två roller, dels som väghållare, dels som sakkunnig med specialistkompetens inom t.ex. trafikplanering, parkplanering, gatudrift och konstruktioner. I tidiga skeden, när förutsättningar klargörs och avvägningar görs, behöver kontoret vara med för att påverka tillgänglighet till kollektivtrafik, parkeringstal för bil och cykel, nät för gång- och cykeltrafik, systempåverkan för fordonstrafiken etc. För att bidra till ökad trygghet och ett jämställt stadsbyggande är det viktigt att kontoret verkar för trygga och tillgängliga offentliga rum, där

stadens alla invånare, män som kvinnor, unga som äldre, kan röra sig fritt och tryggt. I senare skeden behöver kontoret medverka till att stadens offentliga rum inklusive trafiklösningar utformas på ett sätt som bidrar till en levande och hållbar stadsmiljö och som samtidigt möjliggör en kostnadseffektiv och funktionell drift. Kontoret behöver vara särskilt aktivt i samband med detaljgranskning och besiktning av olika stadsbyggnadsprojekt. På så sätt kan kontoret säkerställa att anläggningar med god funktion och kvalitet tas över. Kontoret deltar även i samverkansprojekt med Trafikverket och Region Stockholm, t.ex. utbyggnaden av tunnelbanan och stomlinjedragningar.

Förutom planering av bostäder och samhällsservice planerar staden även för stora renoveringar av centrala tunnlar och broar, vilka kan komma att påverka transportsystemet. För att kunna analysera hur transportsystemet påverkas och behöver utvecklas till följd av ny bebyggelse behöver staden, i synnerhet trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret, genomföra löpande trafikanalyser. Analyserna kan också förebygga trafikstörningar i tidiga skeden där möjligheten att påverka genomförandet är större än under pågående projekt.

Idag finns ett behov av att samordning och gränsdragning mellan trafikkontoret och exploateringskontoret tydliggörs och förbättras, så att det blir klart för båda parter vilken förvaltning som gör vad och hur olika insatser ska finansieras. För att tydliggöra trafikkontorets deltagande i stadsbyggnadsprojekten kommer förvaltningarna under 2021 att se över kontorens gemensamma överenskommelse från 2012, och utveckla den gemensamma arbetsprocessen för deltagande i stadsbyggnadsprojekt (Ledstången).

Trafikkontoret kommer även fortsätta att utveckla Teknisk handbok, det dokument som styr de leverantörer som bygger och utför drift i staden. Handboken behöver förenklas och moderniseras och kommer tas fram i dialog med andra berörda delar av staden. En ny teknisk handbok ska stödja kravställning på miljö och innovation. Utöver detta kommer ett arbete med att samla och förvalta kontorets övriga styrande dokument kopplat till stadsbyggandet påbörjas under 2022 för att ge en samlad bild av kontorets rekommendationer och krav och därmed förenkla samarbetet med andra förvaltningar och våra leverantörer.

Gator och vägar

Trygghet, säkerhet och lokal samverkan

Att öka stockholmarnas trygghet i det offentliga rummet är ett av trafikkontorets viktigaste uppdrag. Stockholms stads trygghetsprogram 2020-2023, vilket kommunfullmäktige förväntas fatta beslut om i närtid, kommer att vara vägledande för det fortsatta trygghetsarbetet. Kontorets ledning deltar aktivt i trygghetsstyrgrupper i särskilt utsatta stadsdelar och en roll som trygghetssamordnare har inrättats för att delta i platssamverkan och stötta det brottsförebyggande arbetet. Kontoret har tilldelats trygghetsmedel för en rad projekt som nu genomförs, bl.a. trygghetsskapande åtgärder på torg och utplacering av trafik hinder till skydd mot terror. Ambitionen är att fortsätta detta arbete under kommande treårsperiod.

Driftåtgärder är en av många faktorer som avgör om platser upplevs som trygga och åtgärder såsom städning, skadedjursbekämpning och klottersanering behöver intensifieras för att möta lokala behov. När det gäller klottersanering ser kontoret ett behov av att kunna arbeta mer proaktivt, bl.a. genom att i större utsträckning utföra områdesvisa saneringar. För detta har kontoret tilldelats 3 mnkr under åren 2021-2022, och kontoret önskar behålla medelsförstärkningen för att kunna fortsätta arbeta proaktivt även i framtiden.

Avseende kontorets säkerhetsarbete baseras det på intentionerna i stadens säkerhetsprogram för perioden 2020-2023. Den säkerhetsskyddslag som trädde i kraft 2019, i kombination med nya föreskrifter från Säkerhetspolisen, innebär tydligare och mer omfattande krav på organisationer som bedriver säkerhetskänslig verksamhet. Säkerhetsskydd är dessutom ett av fem fokusområden i säkerhetsprogrammet. De ökade lagkraven har en stor påverkan på kontorets säkerhetsskyddsarbete då ett flertal säkerhetsskyddsanalyser måste genomföras för fysiska anläggningar och av den information som finns i IT-system samt av de fysiska dokumenten i kontorets arkiv. Dessutom ställs krav på att analyserna uppdateras minst en gång vart annat år. För att få säkerhetsskyddsarbetet mer samordnat har det på kontorets initiativ inletts ett ökat samarbete med statliga och regionala aktörer inom säkerhetsskyddsområdet. Kontoret kommer att prioritera detta arbete under de kommande tre åren och ser ett behov av ytterligare budgetmedel för detta.

För att förebygga terrorattacker och övriga olyckor samverkar kontoret med stadsledningskontorets säkerhetsavdelning och blåljusmyndigheter i arbetet med att genomföra platsanalyser av publika miljöer, och att placera ut terrorhinder. Syftet är att förebygga och mildra konsekvenserna vid exempelvis fordonsattacker. Detta samarbete kommer att fortsätta under de kommande åren.

Samverkan med stadsdelsförvaltningarna

Ett av kontorets mest prioriterade utvecklingsområden är att vara en uppskattad samarbetspartner och ett ännu bättre stöd till stadsdelarna. Arbetet har redan påbörjats och under våren 2021 har kontoret rekryterat tre stadsdelssamordnare på heltid (tidigare samordning har skett på deltid inom ramen för andra tjänster) samt en städsamordnare. Syftet med de tre samordnartjänsterna är att lösa snabba frågor ute i stadsdelarna, vara projektledare för mindre upprustningar och satsningar samt ta fram arbetssätt och IT-verktyg som stöttar ett långsiktigt hållbart samarbete mellan kontoret och stadsdelarna.

Utvecklad gestaltning av det offentliga rummet

Stockholm är en av världens vackraste städer, med närhet till vattnet, välkomnande parker och en unik arkitektur. Stadens offentliga rum består av mängder av vackra och kulturhistoriskt viktiga platser, alltifrån Gamla stans medeltida gränder och Skeppsbrons fantastiska vyer till mer nutida arkitektoniska pärlor som Sergels torg och Skärholmstorget. Trafikkontoret är den del av staden som ansvarar för förvaltning och utveckling av det kulturhistoriska arv som de offentliga rummen utgör.

I detta arbete finns det två till viss del motstridiga intressen. I det ena perspektivet står effektiv drift och trafik i fokus, i det andra gestaltning och estetik. Historiskt har kontoret haft stort fokus på driftaspekterna och ser därför ett behov av att under kommande treårsperiod utveckla arbetet med gestaltningsfrågor och höja nivån på det offentliga rummets utformning. Målet är att gestaltningsfrågorna i högre utsträckning ska genomsyra kontorets arbete.

För att uppnå detta kommer kontoret bland annat att arbeta med följande:

- Tillsammans med andra berörda förvaltningar intensifiera arbetet med att utveckla välbesökta och kulturhistoriskt viktiga platser som Kungsträdgården, Gustav Adolfs torg och Skeppsbron. Detta är viktigt för att tillgodose den moderna stadens behov och ta emot det ökande antalet besökare, inte minst vid stora kulturevenemang. För att möjliggöra den typen av proaktiva utredningar ser kontoret ett behov av

medelsförstärkning om 1 mnkr per år under programperioden.

- Inkludera gestaltningsperspektivet som en faktor i kontorets reinvesteringsprogram.
- Fortsätta utvecklingen av koncept som t.ex. Levande Stockholm och Levande kajer, både vad gäller ny, spännande gestaltning och ett utökat antal platser. För att höja ambitionen inom dessa områden ser kontoret ett behov av medelsförstärkning om 2 mnkr. Vidare kommer projektet Framtidskator att utvärderas under 2021, och om det varit framgångsrikt och förväntas fortsätta ser kontoret behov av ytterligare medel.
- Se över kontorets organisation för att tydligare realisera den potential som finns i stadsträdgårdsmästarens roll som en part i arbetet med de offentliga rummens gestaltning.

Framkomlighet buss och gång

Under perioden 2019-2022 ska en halv miljard kronor investeras i åtgärder för buss och gång. Kontoret har under de senaste åren etablerat en väl fungerande arbetsmetod för genomförande av investeringsprojekt inom gång och kollektivtrafik. En del av utrymmet inom halvmiljarden är dock ännu inte fördelad och en utmaning för kontoret är att hitta tillräckligt många snabba åtgärder som både hinner utredas och genomföras inom satsningen.

Givet god framförhållning och att det finns medel avsatta för dessa verksamhetsområden även efter 2022, har kontoret goda förutsättningar att fortsätta med en hög investeringstakt. För närvarande ser det dock ut som att det inte kommer vara möjligt att inrymma en lika hög investeringsvolym för gång och kollektivtrafik i kontorets investeringsbudget efter 2023, inte minst på grund av stora reinvesteringsprojekt som tar mycket utrymme samtidigt som nämndens långsiktiga investeringsram minskar.

Inom kollektivtrafik kommer fokus under kommande år ligga på att genomföra framkomlighetsåtgärder för ett antal stomlinjer (ex stomlinje 2, 3, 4, 5 och 176-177). Av dessa kommer stomlinje 4 prioriteras särskilt, där kontoret tillsammans med trafikförvaltningen arbetar för att öka framkomligheten. Därtill har trafikkontoret deltagit i flertalet åtgärdsvalsstudier och sträckningsstudier för ett antal stombusslinjer längre ut i länet, som också trafikerar inom Stockholms stad, exempelvis linje L och linje J. I dessa studier identifieras ett antal större och mer komplexa åtgärder för att förbättra framkomligheten för busstrafiken. Sammantaget ser trafikkontoret att det finns stora anspråk som kommer vara svåra att inrymma i kontorets investeringsbudget och behöver därför trafikförvaltningens hjälp att prioritera mellan dem och samtidigt garantera att de förbättringar som görs utnyttjas i den framtida trafikeringen.

Trafikkontoret ser att det framöver finns ett behov av att arbeta med busstrafikens attraktivitet ur ett bredare perspektiv, och inte enbart fokusera på framkomlighetsåtgärder i gaturummet. Tillsammans med trafikförvaltningen vill trafikkontoret utveckla arbetet med busstrafikens attraktivitet att se på en bred arsenal av åtgärder för att skapa goda resmöjligheter. Detta kan inrymma frågor som bytespunkternas funktion, trafikering, pålitlighet och attraktivitet.

Framkomlighet cykel

Under perioden 2019-2022 ska en miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder och kontoret är på god väg att uppnå detta mål, men det kräver ett fortsatt fokus på hög framdrift av pågående projekt. Att planera för, utreda och bygga cykelinfrastruktur i en storstad som Stockholm innebär i normalfallet att färdigställande av projekten i genomsnitt tar 3-4 år. Flera

av de projekt som pågår inom ramen för cykelmiljarden 2019-2022 kommer således ha en genomförandetid som sträcker sig in i perioden efter 2022. Detta, tillsammans med en ökning av cykeltrafiken och ett fokus på att underlätta vardagscykling i bredare bemärkelse, gör att kontoret räknar med ett fortsatt behov av investeringsmedel för cykelinvesteringar för 2023 och framåt. Trafikkontorets avsikt är att i samband med antagandet av den reviderade cykelplanen även ta fram ett förslag till utredningsbeslut för fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur från 2023 och framåt, men för detta krävs medelsförstärkning eftersom volymen som är avsatt för cykelinvesteringar sjunker kraftigt från och med 2024.

Under 2020 låg cykelflödena på en hög nivå, i likhet med året innan. Detta trots en hög andel hemarbete bland stockholmarna, vilket indikerar att det troligen skett en överflyttning från kollektivtrafiken till cykel under året. För att behålla dessa cyklister är det viktigt att cykelinfrastrukturen har en hög attraktivitet. Kontoret arbetar därför kontinuerligt med drift och underhåll på cykelvägarna för att alla cyklister ska kunna ta sig fram säkert. Det handlar t.ex. om asfaltering, målning av vägmarkeringar, sandsopning, snöröjning, halkbekämpning och beskärning av skymmande vegetation. Under 2021 införs även en cykeljourstyrka vars uppdrag är att upptäcka och åtgärda fel och brister på cykelvägar. Detta kommer skapa möjligheter för fortsatt utveckling av drift och underhåll som kontoret får anledning att återkomma till när verksamheten väl är etablerad.

Lokal och regional framkomlighet för biltrafiken

Trafikkontoret ansvarar för framkomligheten på stadens gator, men för att nå ett bra resultat krävs samarbete med andra aktörer. I det lokala perspektivet är samordningen med ledningsdragande bolag och exploateringskontoret avgörande. God framförhållning gällande information om trafikstörningar möjliggör bättre samordning samt lägger grunden för en god samverkan för den regionala framkomligheten med bland andra Trafikverket, Region Stockholm och andra kommuner. Under de kommande åren ser kontoret ett behov av att utveckla kapaciteten för att göra egna trafikanalysen för att bättre kunna bedöma utfallet av specifika projekt och samtliga planerade trafikstörande aktiviteter tillsammans.

Laddinfrastruktur

En fortsatt elektrifiering av fordonsflottan är en förutsättning för att uppnå ett hållbart transportsystem och trafikkontoret arbetar sedan flera år med att stödja den utvecklingen och bidra till att öka tillgången till publik laddinfrastruktur. Kontoret och Stockholm Parkering AB (SPAB) arbetar tillsammans för att Stockholm år 2022 ska ha 4 000 publika laddplatser, varav 2000 på gatumark. Stadens affärsmodell innebär att externa aktörer, t.ex. elbolag, finansierar investeringen och sköter anläggningen medan trafikkontoret stödjer utbyggnaden genom att erbjuda kostnadsfria nyttjanderättsavtal, betala för skyltningen samt avstå från parkeringsintäkter på de gatuparkeringar där snabbladdare etableras. Denna affärsmodell innebär att kontoret endast indirekt kan påverka etableringstakten. Vid årsskiftet 2020/2021 fanns drygt 220 laddplatser på gatumark och kontoret bedömer det som svårt att nå målet om 2 000 platser till 2022.

Under 2021 kommer kontoret att arbeta med flera budgetuppdrag som rör tillgången till laddinfrastruktur, t.ex. framtagande av handlingsplan för publik laddinfrastruktur efter 2022 och en handlingsplan för innovativ gatuladdning. I den tidiga fasen av elektrifieringsprocessen har laddplatser på gatumark en viktig roll att spela för att säkerställa en grundläggande laddinfrastruktur, men på sikt bedömer kontoret att laddning på andra

platser blir allt viktigare, t.ex. i hemmet, på jobbet eller på laddmackar för ultrasnabb laddning. Kontoret deltar därför i stadens arbete med att etablera en laddmack, och har nyligen infört en ny kategori i upplåtelse taxan som innebär att fristående laddmoduler kan sättas upp på ytparkeringar, vilket kan komma att öka tillgången till publik laddning i framförallt ytterstaden, där de flesta ytparkeringar finns.

Möjligheten att etablera laddinfrastruktur på stadens tomtmark är minst lika viktig som på gatumark och alla berörda förvaltningar behöver utse ansvariga och avsätta resurser för att stödja de företag som vill etablera sig i Stockholms stad. Kontoret bedömer att arbetet med att säkerställa en hög etableringstakt av laddinfrastruktur, såväl på gatumark som på tomtmark, skulle hjälpas av en samordnande roll centralt inom staden, som kan arbeta strategiskt med frågan och samla den kompetens som finns inom förvaltningar och bolag.

Ökad kunskap om reinvesteringsbehov för stadens broar

Kontoret arbetar systematiskt för att genom en bra drift och löpande underhåll öka infrastrukturens livslängd. Därutöver sker löpande en ökad kunskapsinhämtning om objekten för att utröna om dess funktion kan bevaras längre med bibehållen säkerhet. Detta resulterar i att vissa reinvesteringar kan skjutas längre in i framtiden. En särskild insats för detta är klassning av stadens ca 560 vägbroar för att säkerställa broarnas bärighetsförmåga. Klassningen ligger även till grund för bedömning av anläggningens tekniska livslängd samt behovet av reinvestering. Många av stadens broar byggdes samtidigt och behöver därför, i teorin, åtgärdas samtidigt, vilket riskerar att innebära mycket stora investeringsutgifter för staden. Genom ett proaktivt arbete med bärighetsklassning kan tidpunkten för investeringarna optimeras, för att på så vis sprida ut investeringarna tidsmässigt. Kontoret ser därför ett behov av 4 mnkr i driftmedel för att kunna genomföra klassningsberäkningar i en snabbare takt än idag.

Mikromobilitet och automatisering

Olika former av mobilitet som tjänst (MaaS, Mobility as a Service), t.ex. friflytande system med elsparkcyklar, har de senaste åren introducerats i Stockholm och kommer med största sannolikhet att öka i omfattning och nytta inom den kommande treårsperioden. Kontoret ser positivt på att nya, effektiva mobilitetslösningar och tekniker testas och etableras i Stockholm. Fler resmöjligheter kan tillföra nya potentiella nyttor, exempelvis ur ett klimat- och framkomlighetsperspektiv. Samtidigt är det viktigt att följa utvecklingen för att undvika oönskade effekter på transportsystemet.

Det finns många utmaningar kopplat till framväxten av nya mobilitetslösningar, dels kan lagar och regler ibland vara otillräckliga och behöva justeras, dels behöver varje lösning hitta sin plats i det allt tätare offentliga rummet med många konkurrerande funktioner. Avvägningen mellan olika behov och önskemål är som alltid i trafikplaneringen en svår balansgång vilket innebär att regleringen är känslig och komplex. Trafikkontoret arbetar inom lagstiftningens möjligheter löpande med förbättringar, exempelvis när det kommer till frågor om parkering, hastigheter och var fordonen får föras fram, och avser fortsätta med detta under de närmaste åren. Frågan är också relevant att se över i samband med revideringen av framkomlighetsstrategin.

Vinterväghållning

Trafikkontorets vinterväghållningsverksamhet bedrivs via entreprenörer och är uppdelad i

tretton olika avtal för olika geografiska områden av staden. För ett av dessa områden, Farsta-Skarpnäck, har en ny typ av driftavtal tecknats som möjliggör mer flexibel och ändamålsenlig styrning av driftentreprenören. Det nya avtalet har en större andel rörlig ersättning och stärker således beställarens möjligheter att styra leverantören, och modellen kommer att utvärderas under kommande år. Kontoret kommer därefter att ta ställning till om resterande 13 pågående driftkontrakt ska följa samma modell, vilket i så fall kan innebära fördyringar i avtalskostnader.

Kontoret kommer sannolikt att fortsätta med sopsaltning av trottoarer även under de kommande åren, och med samma ambitionsnivå som 2021 behöver kontoret fortsatt 12 mnkr/år för detta. Tanken är att optimera arbetssätten för att nå bättre resultat. Kontoret kommer även att redogöra för senaste vinterns arbete med sopsaltning av gångbanor i ett tjänsteutlåtande under 2021. Kontoret vill också anlägga en testbädd i form av salttålig äng i syfte att studera växters påverkan av sopsaltning. För det testet behövs 0,5 mnkr.

Ett alternativ till traditionell vinterväghållning är markvärmeuppvärmda trottoarer och torg som erbjuder sommarväglag året runt, som bl.a. innebär färre olyckor på grund av halka, hög tillgänglighet och framkomlighet för gående trots vinterväder. Störst nytta sett till kostnad är det med markvärme på stråk med stora gångströmmar. Där det idag finns markvärme är det i de allra flesta fallen finansierat gemensamt av staden och fastighetsägarna.

Barmarksrenhållning

För att uppnå stadens högt uppsatta miljömål arbetar kontoret utifrån sin beställarroll för att höja kraven och driva verksamheten i en mer hållbar riktning. Det är en utmaning att få med förnyade miljökrav inom ramen för nu gällande kontrakt eftersom det kräver nya arbetssätt och insatser hos entreprenörerna och beställaren. Det kan t.ex. handla om att anpassa tömningen av skräpkorgar till dynamiska frekvenser eller att testa alternativa drivmedel för arbetsfordon. Med långa kontraktstider är det en strategisk utmaning att uppfylla dessa miljö- och IT-krav. Parallellt med den löpande driftverksamheten arbetar kontoret därför med pilotprojekt och tester i syfte att utveckla driftverksamheten.

Under 2021 tar trafikkontoret fram en handlingsplan mot nedskräpning på land och vatten och en handlingsplan för skadedjursbekämpning. I handlingsplanerna pekas ett antal åtgärder ut, som t.ex. optimera skräpkorgars storlek och tömningsfrekvens samt införa smarta fällor för bl.a. detektion av skadedjur. Kontoret ser ett behov av en utökad budgetram på 3 mnkr för att höja ambitionen för dessa områden och genomföra åtgärder som pekas ut i handlingsplanerna.

Renhållning och vinterväghållning av stadens gator och torg samt skötsel av gatuträd och kommuncentrala parker är en viktig del av trafikkontorets stadsmiljöverksamhet. Samtidigt ansvarar stadens 13 stadsdelsförvaltningar för motsvarande verksamhet i parker och på parkvägar runt om i staden. Under 2021 tillsätts en ny roll som stadsövergripande städsamordnare som ska arbeta strategiskt med långsiktig utveckling av drift av gata, torg och park för att skapa en mer likartad kvalitet på renhållning och snöröjning i hela staden. Städsamordnarens uppgift blir att tillsammans med stadsdelarna kartlägga nuläge, utveckla kommande avtal och hitta metoder för en gemensam uppföljning av våra leverantörer. Under 2022 och 2023 planerar kontoret att, i samverkan med stadsdelarna, fortsätta utveckla gemensamma arbetssätt även inom dessa områden. I detta arbete ser kontoret ett behov av att staden behöver bli mer strategisk i arbetet med renhållning, för att möjliggöra för stadsdelsförvaltningarna att ta fram handlingsplaner och styra driftverksamheten mot

gemensamma inriktningar och mål. Kontoret har därför för avsikt att under kommande år påbörja ett sådant arbete.

Parkering

Staden har ett mål om 15 procent lediga parkeringsplatser på gatumark under dagtid. I dagsläget är utfallet 12 procent i innerstaden och antalet gatuparkeringsplatser minskar löpande till förmån för andra funktioner i gaturummet. Kontoret bedömer därför att målet om 15 procent lediga platser inte är möjligt att nå utan att ytterligare höja parkeringsavgifterna i innerstaden.

Intäkterna från parkeringsverksamheten ser ut att minska de kommande åren, till stor del beroende på att fler parkerar rätt, vilket kontoret ser som positivt. Detta förstärktes ytterligare under 2020 som en följd av att färre besöksparkeringar ägde rum på grund av Covid-19-pandemin. Om trenden med hög rättparkering och färre besöksparkeringar fortsätter kommer intäkterna sannolikt fortsätta att minska under de närmaste åren.

Som ett led i att effektivisera parkeringsövervakningen ser kontoret att det på några års sikt kan bli aktuellt att komplettera den traditionella parkeringsövervakningen med bilar som skannar fordons registreringsskyltar. Den tekniska utvecklingen inom området går dock fort och kontoret behöver följa hur branschen utvecklas för att se vilken lösning som passar bäst i framtiden.

Parker, träd och grönområden

Grönare Stockholm

Trafikkontoret har i kommunfullmäktiges budget för 2021 fått i uppdrag att "fortsätta arbetet med Grönare Stockholm för att stärka grön infrastruktur och mångfunktionalitet i stadens grönområden med prioritet på ytterstaden". För detta arbete har kontorets investeringsbudget förstärkts med totalt 300 mnkr för åren 2022-2025. I arbetet med dessa investeringar avser kontoret att i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna prioritera projekt som ökar den biologiska mångfalden, projekt som bidrar till ökad trygghet samt projekt som skapar och utvecklar mångfunktionella ytor t.ex. ytor för klimatanpassning eller gröna lösningar för bättre ljudmiljö. Åtgärderna ska knytas till grönstrukturplanering som har påbörjats i översiktsplanen. Kontoret avser stärka projektorganisationen för Grönare Stockholm med en övergripande projektledare som driver och samordnar satsningen på ett systematiskt sätt.

Dagvattenhantering

Kontoret arbetar ständigt med att hitta nya verktyg och arbetssätt för att hantera dagvatten, både genom att testa åtgärder och utvärdera olika strategiska angreppssätt. Som exempel kan nämnas kontroll och utvärdering av metoden att magasinera dagvatten under parkeringsytor, samt utreda möjligheten att kunna "skörda vatten" i till exempel underjordiska vattenmagasin och på så vis kunna stödvattna vid torka samt plantera fler träd i gatugröna ytor för infiltration och skugga. Arbetet med att söka klimatinvesteringspengar för dagvattenåtgärder fortsätter de närmaste åren, men kontoret ser en utmaning i att rymma in medel för utredning och projektering av dessa åtgärder.

Enligt avtalet mellan trafikinämnden och Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) ska SVOA äga, sköta drift, underhålla och investera i nya dagvatten- och spolvatteninstallationer och får därmed ett helhetsansvar för de dagvatten- och spolvattenanläggningar, -installationer,

ledning och brunnar som trafikkontoret ansvarat för. Eftersom SVOA inte får ta ut kostnaden för den här typen av anläggningar via dagvattentaxan kommer trafikkontoret att ersätta bolaget. Under 2021 pågår ett arbete med att tydliggöra status och renoveringsbehov för de spol- och dagvattenanläggningar som köptes över av SVOA år 2014, och för dem som byggts därefter och som under 2022 kommer att överföras till SVOA. Underhållskostnaden beräknas öka i och med att vissa el-system samt en pumpstation behöver rustas upp för att uppnå godkänd arbetsmiljö. Hittills har det dock varit svårt för bolaget att beräkna dessa kostnader. Under 2020 har trafikkontoret ersatt SVOA med ca 1,25 mnkr för arbete med överlämnandeprojektet, drift och underhållskostnader.

Ambitionen i överenskommelsen är att drift- och underhållskostnaden för anläggningar inte ska öka generellt som en effekt av att SVOA har tagit över ansvaret men det finns viss risk för detta långsiktigt, då en upprustning till en överenskommen lägsta nivå planeras i och med överlämnandet. I dagsläget går det inte att fastslå några eventuella kostnadshöjningar i detalj.

Under 2021 pågår arbetet med att tydliggöra ansvarsfördelningen samt de ekonomiska förändringar som följer med avtalet. Driftkostnaden år 2020 uppgick till 1,1 mnkr och beräknas till 1,3 mnkr år 2021. När överlämningen är klar uppger SVOA att kostnaden från och med år 2022 kommer att uppgå till ca 8 mnkr per år.

Lokala åtgärdsprogram

Enligt Stockholms stads handlingsplan för god vattenstatus ska lokala åtgärdsprogram tas fram som visar hur staden ska arbeta för att uppnå god status i stadens 21 vattenförekomster. Åtgärdsprogrammen utgör en konkretisering av handlingsplanen för god vattenstatus och antas av respektive nämnd och bolag. Trafiknämnden har antagit lokala åtgärdsprogram för fyra vattenförekomster och fler är planerade att tas upp framöver.

De olika typer av åtgärder som föreslås i de lokala åtgärdsprogrammen kan finansieras på olika sätt, till exempel genom VA-taxan eller inom ordinarie budget. Åtgärdsprogrammen innebär inte i sig ett beslut om finansiering och vilka åtgärder som ska genomföras utan detta prövas i kommunernas ordinarie processer. I och med detta sker också en prioritering mellan och inom de lokala åtgärdsprogrammen. Tillräckliga medel för såväl investering som drift behöver avsättas för genomförande av nödvändiga åtgärder om stadens vattenområden ska klara miljökvalitetsnormerna för vatten. Erfarenheter från tidigare åtgärdsarbete för att förbättra vattenstatusen i stadens sjöar, visar att det finns behov av en väsentligt utökad finansiering för att nå målet om en god vattenstatus. För att åtgärdstakten ska kunna öka behöver de personella resurserna i genomförandet i framtiden också förstärkas, något som behöver tas i beaktande i det fortsatta arbetet med åtgärdsprogrammet.

Skyfallshantering

Trafikkontoret ansvarar för samordningen av stadens skyfallsarbete och de närmaste åren kommer arbetet att intensifieras. Kontorets strategiska funktion för skyfallshantering arbetar bl.a. med att ta fram åtgärdsförslag, genomföra risk- och sårbarhetsanalyser samt utgör ett expertstöd inom staden. Under 2022-2023 kommer kontoret bl.a. att ta fram åtgärdsplaner för skyfallsriskområden samt planeringsverktyg för skyfallshantering i befintlig och ny miljö. Kontoret kommer att arbeta löpande med de aktiviteter som anges i den kommande handlingsplanen för klimatanpassning utifrån rådande budget för skyfallsarbete, men om arbetet behöver intensifieras eller utökas ser kontoret behov av utökade medel.

Markupplåtelser

Torghandel

Den 1 januari 2020 övergick ansvaret för torghandeln från fastighetskontoret till trafikkontoret. Trafikkontorets ambition vid övertagandet av uppdraget har varit att skapa en mindre personberoende organisation och integrera torghandeln med övrig relaterad verksamhet på kontoret. Bland annat har uppföljningen av torghandeln samordnats med kontorets befintliga kontrollantverksamhet. För att torghandelsplatserna ska bidra till att stadens torg upplevs som trygga behöver platsen vara städad, ren och gestaltad på ett attraktivt sätt. Den förstärkning av trafiknämndens budget om 3 mnkr som gjordes i budget 2021 möjliggör en hög nivå på renhållningen på torg med torghandelsplatser. För att kunna hålla samma höga nivå framöver ser kontoret ett behov av en fortsatt förstärkt budget.

I syfte att öka attraktiviteten och tryggheten har kontoret arbetat särskilt med fyra torg som valdes ut i samverkan med stadsdelsförvaltningarna. Syftet har bland annat varit att hitta gemensamma generella arbetssätt som sedan kan användas för alla torg, och att genomföra åtgärder vid torgen med störst behov. Detta, samt samverkan med företagarföreningar och fastighetsägare, ska utvecklas under kommande treårsperiod.

Övriga fokusområden

Upphandling

Trafikkontoret verkställer nämndens uppdrag genom inköp av varor, tjänster och entreprenader till en volym om cirka två miljarder kronor per år. Kontoret ska vara en professionell beställare och upphandlingarna ska generera rätt kvalitet utifrån verksamhetens behov samt vara kostnadseffektiva. I februari 2021 inrättade kontoret en ny, renodlad upphandlingsenhet med en upphandlingschef i syfte att skapa bättre förutsättningar att styra en strategisk utveckling av inköpsverksamheten. Under de närmaste åren kommer kontoret att fortsätta stärka det strategiska upphandlingsarbetet genom marknads- och behovsanalyser för både kontorets verksamhet som helhet och enskilda upphandlingar. Kontoret ser potential i att bättre kunna tillvarata leverantörsmarknadens möjligheter genom ett mer kategoribaserat arbetssätt i syfte att erhålla synergier samt säkerställa god kvalitet och kostnadseffektivitet, t.ex. genom att samordna ramavtal för mindre markentreprenader. Vidare kommer kontoret arbeta för att säkerställa god konkurrens och öppna upp för fler aktörer genom bl.a. utvecklad leverantörsdialog.

Under perioden ska kontoret även utveckla miljökraven vid upphandlingar som ett verktyg för att minska klimat- och miljöbelastningen. I det arbetet är det viktigt att bedöma marknadens mognad och de ekonomiska konsekvenserna, så att krav inte leder till hämmad konkurrens eller att lösningar som ännu inte finns tillgängliga på marknaden efterfrågas.

Kontoret ska utveckla arbetet med kategoristyrkt inköpsarbete vilket innebär att inköp inom olika områden (kategorier) planeras och genomförs med utgångspunkt i analys av behov, inköpsmönster samt affärs- och marknadsförhållanden. Trafikkontoret har stadsövergripande kategoriansvar för kategorin tekniska konsulter inom projekt- och byggledning. Kontoret ser ett behov av resursförstärkning om 1,5 mnkr för att utveckla arbetet med kategoristyrning samt för att möta det generella behovet av strategisk upphandlingskompetens på hela kontoret.

Näringsliv

Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat år 2025 och en viktig del av detta är att säkerställa att det är lätt för företag att komma i kontakt med trafikkontoret, och att näringslivet bemöts med god service, effektivitet och rättssäkerhet. Under de kommande åren kommer kontoret bland annat att fortsätta det påbörjade arbetet med att effektivisera myndighetsutövningen till att bli mer tillgänglig och ändamålsenlig för företag. Kontoret ser ett behov av att se över de krav och villkor som ställs på företag som utför arbeten i och på stadens mark, i syfte att förenkla för företagen där det är möjligt. I vissa fall kan samordning med grannkommuner vara aktuellt i syfte att underlätta för företag som är verksamma i flera kommuner i regionen. Trafikkontoret behöver även se över kontaktvägarna in till kontoret och, där så är möjligt, skapa e-tjänster och kartstöd för ansökningar och mer användarvänliga gränssnitt för de av kontorets system som även sökande har tillgång till. Kontoret ska också tillsammans med Stockholm Business Region och andra berörda nämnder implementera ”rätt väg in” för näringsliv och företagare.

För att uppnå näringslivspolicyns ambitioner ser kontoret även ett behov av att i hög utsträckning samverka med andra förvaltningar. Kontoret arbetar bl.a. med att förbättra stadens NKI (Nöjd Kund Index) och för att hitta möjligheter att samverka med andra förvaltningar i tillståndsgivningen och -uppföljningen samt för att kunna möta näringsidkarna samlat.

Trygga och attraktiva stadsmiljöer och möjligheter för företag att konkurrera på lika villkor är avgörande för ett väl fungerande näringsliv i hela staden. Under den kommande treårsperioden fortsätter kontoret att stärka samarbetet genom att tre stadsdelssamordnare har anställts och som kommer att vara en länk mellan kontoret, stadsdelarna och det lokala näringslivet. Parallellt med detta ska kontoret tillsammans med näringsidkarna och berörda stadsdelar även utveckla torghandelsverksamheten så att torgen upplevs som trivsamma, städade och trygga vistelsemiljöer. Ett gestaltungsprogram för stadens torgverksamheter kommer att tas fram 2021 och ska implementeras under de kommande åren.

Kontoret för en aktiv dialog om medfinansiering med privata aktörer vid lämpliga projekt. Hänsyn behöver alltid tas till de projekt som kontoret själv prioriterat för utförande. En privat delfinansiering kan möjliggöra en ökning av projektet som kan ge större nyttor, och gör att kontorets medel räcker till fler projekt.

Klimat och miljö

De stora utmaningar som klimatförändringarna innebär och stadens högt uppsatta mål inom området innebär att trafikkontoret behöver flytta fram sina positioner inom klimat och miljö. Kontoret har genomfört en kartläggning över de miljöresurser som finns idag och behoven framåt och därefter inrättat en ny roll som miljöstrateg. Syftet är att kontoret ska bli en bättre och mer aktiv samarbetspartner för miljöfrågor inom staden och med externa aktörer, samt bättre kunna driva de miljöstrategiska frågorna framåt. Detta ligger i linje med stadens klimathandlingsplan där en stor del av åtgärderna för minskade koldioxidutsläpp inom trafikområdet bygger på ett aktivt påverkansarbete. Det innebär exempelvis att trafikkontoret behöver förse stadsledningskontoret och miljöförvaltningen med dataanalyser. Kontoret behöver också stärka sitt engagemang inom regionala och internationella nätverk, och samtidigt fortsätta att utveckla deltagandet i forsknings- och innovationsprojekt. Vidare behöver kontoret fortsätta ställa miljökrav i upphandlingar, samt bidra till att föra fram miljöaspekterna i stadsbyggnads- och investeringsprojekt. För att miljöarbetet ska kunna

genomsyra hela trafikkontorets bredd av verksamhetsområden och hålla en jämn, hög nivå, ser kontoret ett behov av att ytterligare utöka kompetensen inom miljö framöver.

Fossilbränslefritt Stockholm 2040

För stadens övergripande klimatarbete är Lövstaverket en viktig del för att uppnå stadens mål om fossilbränslefritt Stockholm 2040. Det nya kraftvärmeverket innebär stora ledningsförläggningar vilka behöver samordnas för att säkerställa en hållbar energiförsörjning i staden och en övergång till förnybart bränsle. För att finansiera kontorets arbete med samordning av större ledningsförläggningar ser kontoret ett behov av en medelsförstärkning om 2 mnkr.

Strategiskt arbete med trafikfrågor

Kontoret arbetar löpande med att utveckla den strategiska inriktningen för stadens trafiksystem. Tydligast kommer detta att märkas i det nu pågående revideringsarbetet av Framkomlighetsstrategin, där en remissversion planeras att presenteras under 2021. Samtidigt kommer exempelvis en ny trafiksäkerhetsplan och cykelplan att skickas ut på remiss. I samband med att styrdokumentet revideras ser kontoret ett behov av en ambitionshöjning avseende den strategiska trafikplaneringen. Ett exempel på ett område där kontoret ser behov av att arbeta med strategiska analyser är hur stockholmarnas resmönster har förändrats under Covid-19-pandemin och vad det får för effekter på framtida resmönster och på kontorets verksamhet.

För att möjliggöra ambitionshöjningen inom detta område har kontoret inrättat en ny roll som trafikstrateg, som kommer ansvara för att samordna och driva det strategiska arbetet med att omhänderta uppdrag och frågeställningar inom trafikområdet. Under de kommande åren avser kontoret även att utveckla datahanteringen, följa teknikutvecklingen inom elektrifiering, arbeta mer med styrning av trafiken med hjälp av trafiksignaler, och arbeta mer med tillfälliga åtgärder i gaturummet, samt utveckla förmågan att brett implementera de försök och piloter som visar sig fungera väl.

IT och digitalisering

För att trafikkontoret ska kunna möta det ökade behovet av digitala lösningar och innovativa tjänster behöver kontorets digitaliseringsarbete växlas upp. I nuläget begränsas det av åldrande IT-plattformar, och kontoret ser ett behov av att dra nytta av den stora tekniska utveckling som skett de senaste åren inom kontorets kärnområden. Samtidigt kräver detta att relativt stora summor driftmedel satsas på att utveckla och införa nya IT-system. Kontoret ser en möjlighet att under de kommande åren, om medel tillförs nämndens budget, göra ett större tekniklyft, främst för hantering av geografisk data och geografiska informationssystem (GIS) som utgör navet i samarbetet med medborgare, medarbetare och entreprenörer. Kontoret ser även ett behov av att skapa mer effektiva systemstöd samt smartare, mer miljövänliga anläggningar. Som exempel kan nämnas det pågående projektet för mottagning av teknisk dokumentation och kontorets vision om att Stockholms stad ska ha en digital tvilling där all relevant information om stadens förvaltningsobjekt finns lättillgängligt digitalt.

I korthet har kontoret svårt att inrymma medel för nödvändig IT-utveckling inom följande områden:

- System för geografisk data som bl.a. möjliggör geofencing. Trafikverket undersöker hur enskilda fordon i framtiden ska kunna läsa digitala regelverk med geofencing och

trafikkontoret behöver ansluta till den utvecklingen. Ett exempel på åtgärd är att under de kommande åren göra nuvarande LTF-system (Lokala trafikföreskrifter) mer digitalt tillgängligt

- Höjd kvalitet på beslutsunderlag genom ökad datainsamling och uppbyggande av ett Data Warehouse, som innebär mer och bättre statistik, analys och rapporter.
- Förbättrad styrning och uppföljning av entreprenörer genom IT-stöd för GPS-positionering.
- Ökad användning av sensorer och liknande smarta lösningar i stadsmiljön.
- Fler och bättre e-tjänster, t.ex. utveckling av nya och befintliga appar, karttjänster, e-tjänster för tillståndsfrågor och AI-drivna webbfunktioner, som ger medborgarna en större möjlighet att utforma sin kundresa på sina egna villkor. Genom ökad automatisering kan också handläggningstider effektiviseras och manuellt arbete kan minskas, vilket också ökar kvaliteten av handläggningen t.ex. genom minskad variationsbredd på underlag och beslut.

Kontoret kommer inte kunna genomföra samtliga nämnda insatser på en gång, men ser en möjlighet att under åren 2022-2024 genomföra IT-relaterade utvecklingsinsatser motsvarande 3 mnkr per år.

Innovation

Utöver ovan nämnda behov inom digitalisering ser kontoret även en möjlighet att stärka innovationsarbetet. Trafikkontoret deltar idag aktivt i ett femtontal externfinansierade innovationsprojekt inom områdena mobilitet, digitalisering och geofencing. Utöver det ansvarar kontoret för att ta arbetet vidare från Smart stad-projekten med åtgärder för att innovativt styra belysning och trafiksignaler. StreetLight Vision, eller SLV, är det nya styrsystem för belysningsstyrning som används inom pilotprojektet Smart och uppkopplad belysning i Tensta, och som kontoret ska överta. För att täcka drift- och förvaltningskostnader under en övergångsperiod där styrsystemets nytta och arbetssätt utvärderas, ser kontoret ett behov av medelförstärkning om 1,4 mnkr.

Kontoret ser en möjlighet att, ifall 1 mnkr tillförs nämndens budget, växla upp och öka systematiken i innovationsarbetet, för att bättre kunna möta näringslivet, uppnå stadens ambitiösa klimatmål och säkerställa att dessa innovationsprojekt kommer till nytta och värde för stockholmarna.

Närmare dialog med medborgarna

Trafikkontoret ser ett behov av att utveckla kontorets digitaliseringsarbete med fokus på kundnytta och dialog. Ett ökat fokus behövs på verksamhetsnära e-tjänster som möjliggör digital service där stockholmarna i större utsträckning kan styra kundresan utifrån sina villkor. Ett exempel är appen Tyck till som är ett uppskattat verktyg av stockholmarna där användningen vuxit mycket fort, från cirka 10 000 inkomna synpunkter 2014 till cirka 160 000 under 2020. Under denna tid har samma ärendehanteringssystem använts, ett system som inte är anpassat till att hantera den mycket stora ökningen av ärenden. Systemet hämmar trafikkontorets förmåga att hantera och besvara medborgarnas synpunkter. Samtidigt finns önskemål från andra delar av staden, bland annat stadsdelsförvaltningarna, att också arbeta med Tyck till, något som inte kommer vara möjligt med nuvarande system. För att kunna realisera Tyck tills potential som verktyg inom staden, och fortsätta utvecklingen av nya

digitala system som ger mervärde för stockholmarna, ser kontoret ett behov av medelförstärkning om ca 3 mnkr.

Attraktiv arbetsgivare

För att uppnå stadens mål och visioner kommer ett tydligt och moget ledarskap vara avgörande. I tider där både chefer och medarbetare förväntas arbeta en del hemifrån samtidigt som verksamheten ska upprätthållas, behöver ledarskapet bli mera situationsanpassat, coachande och kommunikativt. Utvecklingen av ledarskapet kommer därför fortsatt att vara i fokus för trafikkontoret och en långsiktig plan kommer under de kommande åren att formos och genomföras för att höja ledarskapsnivån ytterligare. Från 2021 kommer ledningsgruppen att göra ett gemensamt arbete i frågor kopplade till ledarskap, styrning och ledning. Det arbetet kommer i nästa steg att tas vidare till avdelningarnas ledningsgrupper och medarbetarna.

En stabil process för kompetensförsörjning bidrar till att skapa långsiktiga förutsättningar för en arbetsplats och arbetssätt som ska präglas av samverkan, innovation och stolthet. Kompetenta medarbetare som är bra på att samarbeta och se nya, samhällsnyttiga, helhetslösningar är kärnan för trafikkontoret som en attraktiv arbetsplats.

Dammsäkerhetsarbete

Stockholms stad har genom ägandet av de dämmande konstruktionerna en skyldighet enligt Miljöbalken att underhålla den här sortens anläggningar så att det inte uppkommer skada på allmänna eller enskilda intressen genom ändring av vattenförhållandena.

Anläggning	Dammsäkerhetsklass
Hammarbysslussen	C (2017)
Slussen	B (2017)
Stallkanalen	B (2017)
Riksbrodammen	B (2017)
Sickla sluss (ägs ihop med Nacka kommun)	B (2019)

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag på arbetssätt kring detta i enlighet med gällande lagar och förordningar. Kontoret avser presentera arbetssättet för beslut av trafikinämnden och kommunfullmäktige under 2021. Arbetet kommer utföras på trafikkontoret i samarbete med Stockholms Hamnar genom det hamnavtal som är under framtagande 2021. För kontorets del i detta arbete behöver driftbudgeten utökas med 1 mnkr per år.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

3.1 Drift

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

Mnkr	KF-budget 2021	KF-plan 2022	KF-plan 2023	Förslag 2022	Förslag 2023	Förslag 2024
Driftkostnader	1 619,9	1 626,5	1 618,9	1 675,6	1 689,8	1 697,9
Avskrivningar	640,0	690,0	740,0	690,0	750,0	800,0
Internräntor	57,0	60,0	63,0	60,0	63,0	64,0
Summa kostnader	2 316,9	2 376,5	2 421,9	2 425,6	2 502,8	2 561,9
Summa intäkter	-1 686,3	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3
Netto totalt	630,6	696,2	741,6	745,3	822,5	881,6

Driftverksamheten och dess utveckling beskrivs i föregående avsnitt av ärendet och här under ekonomiavsnittet sammanfattas de ekonomiska aspekterna av detta.

Kontoret har för de kommande åren identifierat ett utökat medelsbehov för ett antal angelägna områden. I de tre högra kolumnerna i tabellen ovan är behoven inräknade i förslaget.

Nedan följer en beskrivning av angelägna områden där kontoret föreslår en utökad ram för de kommande åren. Läs mer under avsnitt ”2 Nämndens verksamhetsområde”. Beloppen anges i mnkr.

KOSTNADER	År 2022	År 2023	År 2024
Planering av investeringar och reinvesteringar			
<i>Tidiga utredningar inom både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar</i>			
För närvarande pågår utredningar i olika skeden för flera projekt, vilka samtliga skulle innebära en investeringsutgift om minst 50 mnkr per projekt. Samtliga projekt är intressanta och angelägna ur olika aspekter, men kontoret kan konstatera att det under den närmaste 10-årsperioden endast kommer vara möjligt att inrymma ett fåtal av dessa inom en långsiktig ram om 730 mnkr. En viktig uppgift för kontoret under den kommande perioden är att presentera beslutsunderlag av hög kvalitet för att nämnden ska kunna besluta och göra vägval mellan projekt. Det finns även flera utmaningar förknippade med de stora ersättningsinvesteringarna. En av de största är att det krävs omfattande, och därmed kostsamma, utredningar för att klargöra en anläggnings status och det faktiska åtgärdsbehovet. Kontoret ser behov av en utökad driftbudget för att göra tidiga utredningar, för att ha ett bra beslutsunderlag inför beslut om investering.	3		
<i>Ökad kunskap om reinvesteringsbehov för stadens vägbroar</i>			
Kontoret arbetar systematiskt för att genom en bra drift och löpande underhåll öka infrastrukturens livslängd. Därutöver sker löpande en ökad kunskapsinhämtning om objekten för att utröna om dess funktion kan bevaras längre med bibehållen säkerhet. Detta resulterar i att vissa reinvesteringar kan skjutas längre in i framtiden. En särskild insats för detta är klassning av stadens ca 560 vägbroar för att säkerställa broarnas bärighetsförmåga. Klassningen ligger även till grund för bedömning av anläggningens tekniska livslängd samt behovet av reinvestering. Kontoret vill lyfta ett behov av ytterligare driftmedel för att kunna genomföra klassningsberäkningar i en snabbare takt än idag.	4		
Trygghet, säkerhet och lokal samverkan			
<i>Klottersanering</i>			
Driftåtgärder är en av många faktorer som avgör om platser upplevs som trygga och åtgärder såsom städning, skadedjursbekämpning och klottersanering behöver intensifieras för att möta lokala behov. När det gäller		3	



KOSTNADER	Ar 2022	Ar 2023	Ar 2024
klottersanering ser kontoret ett behov av att kunna arbeta mer proaktivt, bl.a. genom att i större utsträckning utföra områdesvisa saneringar. För detta har kontoret tilldelats 3 mnkr under åren 2021-2022, och kontoret önskar behålla medelsförstärkningen för att kunna fortsätta arbeta proaktivt även i framtiden.			
Utvecklad gestaltning av det offentliga rummet			
<i>Utveckla arbetet med gestaltningsfrågor och höja nivån på det offentliga rummets utformning</i>			
Historiskt har kontoret haft stort fokus på driftaspekterna och ser därför ett behov av att under kommande treårsperiod utveckla arbetet med gestaltningsfrågor och höja nivån på det offentliga rummets utformning. Målet är att gestaltningsfrågorna i högre utsträckning ska genomsyra kontorets arbete. För att uppnå detta föreslår kontoret bland annat att kontoret tillsammans med andra berörda förvaltningar intensifierar arbetet med att utveckla välbesökta och kulturhistoriskt värdefulla platser som Kungsträdgården, Gustav Adolfs torg och Skeppsbron. Detta är viktigt för att tillgodose den moderna stadens behov och ta emot det ökande antalet besökare, inte minst vid stora kulturevenemang. För att möjliggöra den typen av proaktiva utredningar ser kontoret ett behov av medelsförstärkning om 1 mnkr per år under programperioden.	1		
<i>Fortsätta utvecklingen av koncept som t.ex. Levande Stockholm och Levande Kajer</i>			
För att utveckla arbetet med gestaltningsfrågor och därigenom höja nivån på det offentliga rummets utformning vill kontoret fortsätta utvecklingen av koncept som t.ex. Levande Stockholm och Levande kajer, både vad gäller ny, spännande gestaltning och ett utökat antal platser. För att höja ambitionen inom dessa områden ser kontoret ett behov av medelsförstärkning om 2 mnkr.	2		
Vinterväghållning			
<i>Testbädd salttålig äng</i>			
Kontoret vill anlägga en testbädd i form av salttålig äng i syfte att studera växters påverkan av sopsaltning. För det testet behövs 0,5 mnkr.	0,5		
Barmarksrenhållning			
<i>Handlingsprogram inom barmarksrenhållning</i>			
Under 2021 tar trafikkontoret fram en handlingsplan mot nedskräpning på land och vatten och en handlingsplan för skadedjursbekämpning. I handlingsplanerna pekas ett antal åtgärder ut, som t.ex. optimera skräpkorgars storlek och tömningsfrekvens samt införa smarta fällor för bl.a. detektion av skadedjur. Kontoret ser ett behov av en utökad budgetram på 3 mnkr för att höja ambitionen för dessa områden och genomföra åtgärder som pekas ut i handlingsplanerna.	3		
Dagvattenhantering			
Trafikkontoret ska ersätta en del av de kostnader som Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) har för dagvattenhantering i de anläggningar som har överförs från trafikinämnden och exploateringsnämnden till SVOA.	8		
Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) beräknar att dagvattentaxan kommer höjas med 9 % per år framöver.	3,3	3,8	
Torghandel			
<i>Torghandelsuppdraget</i>			



KOSTNADER	Ar 2022	Ar 2023	Ar 2024
För att torghandelsplatserna ska bidra till att stadens torg upplevs som trygga behöver platsen vara städad, ren och gestaltad på ett attraktivt sätt. Den förstärkning av trafiknämndens budget om 3 mnkr som gjordes i budget 2021 möjliggör en hög nivå på renhållningen på torg med torghandelsplatser. För att kunna hålla samma höga nivå framöver ser kontoret ett behov av en fortsatt förstärkt budget.		3	
Upphandling			
<i>Kategoristyrkt inköpsarbete</i>			
Kontoret ska utveckla arbetet med kategoristyrkt inköpsarbete vilket innebär att inköp inom olika områden (kategorier) planeras och genomförs med utgångspunkt i analys av behov, inköpsmönster samt affärs- och marknadsförhållanden. Trafikkontoret har stadsövergripande kategoriansvar för kategorin tekniska konsulter inom projekt- och byggledning. Kontoret ser ett behov av resursförstärkning om 1,5 mnkr för att utveckla arbetet med kategoristyrning samt för att möta det generella behovet av strategisk upphandlingskompetens på hela kontoret.	1,5		
Dammsäkerhet			
<i>Dammsäkerhetsarbete i enlighet med gällande lagar och förordningar</i>			
Stockholms stad har genom ägandet av de dämmande konstruktionerna en skyldighet enligt Miljöbalken att underhålla den här sortens anläggningar så att det inte uppkommer skada på allmänna eller enskilda intressen genom ändring av vattenförhållandena. Trafikkontoret har tagit fram ett förslag på arbetssätt kring detta i enlighet med gällande lagar och förordningar. Kontoret avser presentera arbetssättet för beslut av trafiknämnden och kommunfullmäktige under 2021. Arbetet kommer utföras på trafikkontoret i samarbete med Stockholms Hamnar genom det hamnavtal som är under framtagande 2021. För kontorets del i detta arbete behöver driftbudgeten utökas med 1,0 mnkr per år.	1		
Klimat och miljö			
<i>Fossilbränslefritt Stockholm 2040</i>			
För stadens övergripande klimatarbete är Löfstaverket en viktig del för att uppnå stadens mål om fossilbränslefritt Stockholm 2040. Det nya kraftvärmeverket innebär stora ledningsförläggningar vilka behöver samordnas för att säkerställa en hållbar energiförsörjning i staden och en övergång till förnybart bränsle. För att finansiera kontorets arbete med samordning av större ledningsförläggningar ser kontoret ett behov av en medelsförstärkning om 2 mnkr.	2		
IT och digitalisering			
<i>IT-relaterade utvecklingsinsatser</i>			
För att trafikkontoret ska kunna möta det ökade behovet av digitala lösningar och innovativa tjänster behöver kontorets digitaliseringsarbete växlas upp. I nuläget begränsas det av åldrande IT-plattformar, och kontoret ser ett behov av att dra nytta av den stora tekniska utveckling som skett de senaste åren inom kontorets kärnområden. Kontoret ser en möjlighet att under de kommande åren, om medel tillförs nämndens budget, göra ett större tekniklyft, främst för hantering av geografisk data och geografiska informationssystem (GIS) som utgör navet i samarbetet med medborgare, medarbetare och entreprenörer. Kontoret ser även ett behov av att skapa mer effektiva systemstöd samt smartare, mer miljövänliga anläggningar. Kontoret har svårt att inrymma meddel för nödvändig IT-utveckling inom framförallt de områden som listas under stycket IT och digitalisering. Kontoret kommer inte kunna genomföra samtliga nämnda insatser på en	3		

KOSTNADER	År 2022	År 2023	År 2024
gång, men ser en möjlighet att under åren 2022-2024 genomföra IT-relaterade utvecklingsinsatser motsvarande 3 mnkr per år.			
Innovation			
<i>Drift- och förvaltningskostnader för pilotprojektet StreetLight Vision inom Smart och uppkopplad belysning</i>			
Kontoret ansvarar för att ta arbetet vidare från Smart stad-projekten med åtgärder för att innovativt styra belysning och trafiksinaler. StreetLight Vision, eller SLV, är det nya styrsystem för belysningsstyrning som används inom pilotprojektet Smart och uppkopplad belysning i Tensta, och som kontoret ska överta. För att täcka drift- och förvaltningskostnader under en övergångsperiod där styrsystemets nyttor och arbetssätt utvärderas, ser kontoret ett behov av medelsförstärkning om 1,4 mnkr.	1,4		
<i>Ökad systematik och ambitionsnivå i innovationsarbetet</i>			
Kontoret ser en möjlighet att, ifall 1,0 mnkr tillförs nämndens budget, växla upp och öka systematiken i innovationsarbetet, för att bättre kunna möta näringslivet, uppnå stadens ambitiösa klimatmål och säkerställa att dessa innovationsprojekt kommer till nytta och värde för stockholmarna.	1		
Närmare dialog med medborgarna			
<i>Tillvarata Tyck tills potential som verktyg</i>			
Tyck till är ett uppskattat verktyg av stockholmarna och dess användning har vuxit mycket fort, från ca 10 000 inkomna synpunkter 2014 till ca 160 000 under 2020. Under denna tid har samma ärendehanteringssystem använts och detta system är inte anpassat till att hantera den mycket stora ökningen av ärenden och hämmar därmed trafikkontorets förmåga att hantera och besvara medborgarnas synpunkter. Samtidigt finns önskemål från andra delar av staden, bl.a. stadsdelsförvaltningarna, att också arbeta med Tyck till. För att kunna realisera Tyck tills potential som verktyg inom staden ser kontoret ett behov av medelsförstärkning om ca 3 mnkr.	3		
Övriga förändringar			
<i>Drift och underhåll nya områden</i>			
Trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden: Investeringstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara fortsatt hög de kommande åren och driftansvaret för allt fler objekt överförs till kontoret.	4,3	6,7	2,7
Tillkommande ytor Guldbron och Vasagatan ökade gångytor	1,9		
Indexökning parkeringsentreprenaderna	5,2	5,3	5,4
Räntor beräknat på avskrivningar enligt plan.			1
Avskrivningar jämfört med året innan		10	50

Områden där det i nuläget är svårt att beräkna ekonomiska konsekvenser

Tillkommande ytor från Stockholms hamn med anledning av omförhandling av hamnavtalet

Efter beslut i kommunfullmäktige 17 december 1990 och ombildning av Stockholms Hamn till ett aktiebolag förlades samtliga verksamheter som då omfattades av hamnverksamheten till Stockholm Hamn AB per den 1 januari 1991, bl.a. ansvaret för vissa ickekommersiella verksamheter som broar, slussar och drift och underhåll av kajanläggningar. Mellan staden och Stockholms Hamn AB kom marknyttjandet m.m. att regleras i ett antal avtal under

perioden 1991– 2010. Dessa avtal ersattes sedan dels av ett markavtal och dels av ett avtal om drift och underhåll. Båda avtalen har sagts upp för att omförhandlas. Nytt avtal beräknas träda i kraft 1 januari 2022. I dagsläget är det oklart hur detta kommer att påverka kontorets driftskostnader då ansvarsfördelningen mellan olika parter inom staden inte är slutgiltigt bestämd. Kontoret kommer sannolikt att få ökade kostnader för drift och underhåll och avser återkomma angående belopp längre fram.

Parkeringsintäkter

Intäkterna från parkeringsverksamheten ser ut att minska de kommande åren, till stor del beroende på att fler parkerar rätt, vilket kontoret ser som positivt. Detta förstärktes ytterligare under 2020 som en följd av att färre besöksparkeringar ägde rum på grund av Covid-19-pandemin. Om trenden med hög rättparkering och färre besöksparkeringar fortsätter kommer intäkterna sannolikt fortsätta att minska under de närmaste åren. Kontoret kommer att fortsätta följa utvecklingen.

3.2 Investeringar

Nämnden har i kommunfullmäktiges budget tilldelats en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 730 mnkr per år. Under åren 2019-2022 har den långsiktiga investeringsbudgeten utökats med sammanlagt 970 mnkr, vilket har gjort det möjligt att inrymma en framkomlighetssatsning på cykel och på gång- och kollektivtrafik om sammanlagt 1 500 mnkr. För att medfinansiera en ny gång- och cykelbro i Slussenprojektet under åren 2023-2024 har sammanlagt 116 mnkr omfördelats från båda framkomlighetssatsningarna och inrymts inom den långsiktiga investeringsplanen.

För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt har nämnden tilldelats en utökad investeringsplan avseende den fortsatta satsningen på ett Grönare Stockholm, sammanlagt 300 mnkr under åren 2022-2025.

År 2023 minskar nämndens långsiktiga budgetram till 740 mnkr och uppgår fr.o.m. år 2024 till en nivå om 730 mnkr per år då de pågående framkomlighetssatsningarna på cykelinfrastruktur och gång- och kollektivtrafik beräknas vara genomförda. Dock kommer ett antal pågående projekt inom båda satsningarna att kunna avslutas först under 2023, vilket innebär att utrymme för projekt inom andra investeringsområden behöver minska det året. Under budgetperioden beräknas även flera större ersättningsinvesteringar, som nu är under planering, att gå i produktion, samtidigt som kontoret har en ambition att intensifiera arbetet med strategiska investeringar för ökad trygghet och attraktivitet i offentliga rum. Då även arbetet med reinvesteringsprogrammen, hastighetsplaner och ett flertal mindre satsningar fortsätter, kommer detta att innebära en märkbart minskad nivå för de flesta investeringsområden under de kommande åren.

I *bilaga 2* redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2022-2026. I *bilaga 3* redovisas beslutsläget för samtliga större projekt över 50 mnkr.

Utöver de projekt som har prioriterats och inrymts inom ram redovisas även en prioriterad lista över större planeringsprojekt utanför ram, se *bilaga 4*.

Investeringsplan 2022-2024

Kontorets investeringsportfölj delas upp i särskilda *satsningar*, *program* och *åtgärdsområden*.

I varje kategori ingår både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. I nedanstående tabell redovisas KF-budget, kontorets prognos för 2021 samt förslag till budget för åren 2022-2026 för både långsiktig och utökad ram.

TK Investeringar <i>Nettoutgifter (i mnkr)</i>	Prognos 2021 1)	Förslag 2022	2023	2024	2025	2026
KF-budget totalt	1 046	1 105	815	805	805	730
Långsiktig ram KF Budget	940	1 030	740	730	730	730
Framkomlighets satsning - cykelinfrastruktur	208	302	175	70	70	70
Framkomlighets satsning - gång- och kollektivtrafik	118	140	97	60	60	60
Trygghet och attraktivitet i offentliga rum	137	71	77	92	120	154
Klimat- och miljöinvesteringar	26	39	15	15	15	15
Hastighetsplaner	59	85	50	50	50	50
Reinvesteringsprogram och övr. mindre reinvesteringar	333	241	241	241	241	241
Stora reinvesteringar >50 mnkr	59	102	203	248	146	49
Övriga projekt	80	86	42	37	60	60
Kommande ospecificerade projekt						31
Nedrundning	-80	-36	-160	-83	-32	0
Summa långsiktig ram	940	1 030	740	730	730	730
Utökad ram KF-Budget 2)	106	75	75	75	75	0
Grönare Stockholm	71	75	75	75	75	0
Trygghetskapande åtgärder	35	0	0	0	0	0
Klimatinvesteringar	81	0	0	0	0	0
Summa utökad ram	187	75	75	75	75	0
Summa nettoinvesteringar	1 127	1 105	815	805	805	730

1) Inklusive avvikelser avseende begärda budgetjusteringar för klimat- och trygghetsmedel 2021

2) Inklusive beviljade trygghetsmedel VP 2021

I efterföljande text beskrivs kontorets investeringsplanering med fokus på budgetperioden 2022-2024 med utblick t.o.m. 2026 eftersom genomförandet av flera av de större projekt som nu utreds planeras till år 2025 eller senare.

Framkomlighet – cykelinfrastruktur

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafikinämnden i uppdrag att mellan år 2019 och 2022 investera 1 000 mnkr i framkomlighetsåtgärder på cykelinfrastruktur. För att medfinansiera en gång- och cykelbro i Slussen-projektet har 78 mnkr omfördelats till åren 2023-2024. Totalt är cirka 800 mnkr allokerade till projekt som har genomförandebeslut. De kvarstående cirka 200 mnkr avser projekt som har ett inriktningsbeslut eller som är under utredning.

Målsättningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2019 och 2022 har förutsättningar att uppnås, givet att genomförandebeslut för kvarstående projekt tas enligt plan under 2021. Eftersom entreprenaden för flera projekt tar två år innebär detta att ett antal projekt kommer att pågå även under 2023 när satsningen är genomförd (undantaget gång- och cykelbron i Slussen) och budgetramen har minskat. En konsekvens av detta blir att inga nya cykelprojekt kommer kunna startas upp under 2023. Kontoret kommer även att behöva pausa arbetet med cykelreinvesteringar, cykelparkeringar och övriga mindre

cykelåtgärder under 2023. Fr.o.m. 2023 återgår nämndens långsiktiga investeringsram till en lägre nivå och därmed minskar även utrymmet för cykelåtgärder då kontoret bedömer att utrymmet behöver frigöras för andra projekt såsom bland annat renovering av Liljeholmsbroarna och upprustning av Norra Danviksbron. Därför föreslår kontoret en långsiktig nivå om 70 mnkr fr.o.m. år 2024, vilket kommer att möjliggöra genomförande av ett till två medelstora projekt och ett mindre antal punktåtgärder per år. Dock kommer under 2024 en stor del av den föreslagna nivån (39 mnkr) att användas till medfinansieringen av gång- och cykelbron i Slussen då nämndens långsiktiga investeringsram inte höjdes med motsvarande belopp.

I tabellen nedan redovisas utfall för 2019-2020, prognos för 2021 och planerad omfattning för cykelinvesteringar under åren 2022-2024. I kontorets förslag till investeringsplan föreslås även fortsättningsvis huvudsakligen åtgärder avseende utbyggnad av cykelpendlingsnätet. Under åren 2021-2023 planeras genomförande av ett flertal projekt, bl.a. Västberga allé, Engelbrektsgatan och Surbrunnsgatan. Under samma period planeras även färdigställande av Vasagatan, vilket är det största enskilda projektet inom satsningen.

Cykelinvesteringar 2019-2026		Utfall		Prognos				Cykel- miljard
- planerade nivåer (i mnkr)	2019-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
KF-Budget		260,0	260,0	39,0	39,0			1 000,0
Investeringsområden								
Parkering, vägvisning, pumpar och övriga åtgärder	60,5	51,1	56,3	0,0	0,0	0,0	0,0	167,8
Reinvesteringsåtgärder	26,5	25,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	71,5
Utbyggnad av pendlings och huvudstråk	325,3	131,9	225,5	136,0	31,0	70,0	70,0	682,7
GC-bro Slussen								
				39,0	39,0			78,0
Summa cykelinvesteringar	412,3	207,9	301,8	175,0	70,0	70,0	70,0	1 000,0

I *bilaga 5* redovisas planerade cykelfrämjande åtgärder under åren 2022-2024.

Framkomlighet – gång- och kollektivtrafik

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafikinämnden i uppdrag att mellan åren 2019-2022 investera 500 mnkr i framkomlighetsåtgärder för gång- och kollektivtrafik. För att medfinansiera en gång- och cykelbro i Slussen-projektet har 38 mnkr omfördelats till åren 2023-2024 och inrymts inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Inom föreslagna åtgärder ingår även fortsättningsvis arbete enligt gångplanen, tillgänglighets- och mindre trafikantförbättrande åtgärder samt ett antal investeringsprojekt med fokus på framkomlighet för busstrafiken. I samverkan med trafikförvaltningen genomför kontoret en ny gång- och cykeltunnel mellan Annedal och Solvalla och medverkar i utrednings- och planeringsarbetet gällande Tvärbanans Kistagren.

Planerade projekt under perioden 2022-2024 redovisas närmare i *bilaga 6*.

Sammanlagt avser cirka 350 mnkr projekt med ett genomförandebeslut eller där genomförandebeslut tas för ett år i taget. Därutöver har cirka 100 mnkr allokerats till projekt som idag har ett inriktningsbeslut eller är under utredning. Det innebär att cirka 50 mnkr fortfarande inte har omfördelats till ett specifikt projekt. Kontoret kommer fortsätta att arbeta aktivt med att nå målen om att investera 500 mnkr i framkomlighetsåtgärder för gång och kollektivtrafik fram till 2022, men ser redan nu att det innebär en stor utmaning.

I likhet med cykelsatsningen kommer flera projekt som påbörjas under 2021 och 2022 att fortsätta genomföras under 2023 och därmed belasta budgetramen, exempelvis breddning av gång- och cykelbanan på Västerbron, gångåtgärder och växtbäddsrenovering vid Norrtullsgatan samt åtgärder i samband med utbyggnad av Tvärbanans Kistagren. En konsekvens av detta är att kontoret kommer att behöva minska investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och mindre punktinsatser i kollektivtrafik. Även genomförandet av framkomlighetsåtgärder avseende stomlinje 4 och Linje 5 kommer att behöva skjutas på framtiden. Det kommer dessutom inte att finnas utrymme för att starta upp något nytt projekt inom gångplanen under 2023.

Fr.o.m. år 2024 föreslår kontoret att den långsiktiga nivån för åtgärder inom gång- och kollektivtrafik ska vara 60 mnkr per år, vilket är en minskning med cirka 30-40 procent jämfört med nivån idag.

Planerade investeringsnivåer under år 2021-2026 samt ett förslag till omfördelning av budgetramen från 2022 till 2023 redovisas i nedanstående tabell.

Framkomlighetsåtgärder 2019-2026		Prognos						
- planerade nivåer (i mnkr)	2019-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Framkomlighets- halvmiljard
KF-Budget		140,0	190,0	19,0	19,0			500,0
Kollektivtrafik								
Mindre punktinsatser kollektivtrafik	5,4	5,3	3,3	2,4	3,0	10,0	10,0	14,0
Åtgärder handlingsplan stombuss	19,6	9,9	11,7	9,6	5,1	10,0	10,0	41,2
Åtgärder ÅVS framkomlighet stommätet	4,8	4,2	0,0	0,0	0,0			9,0
Reinvesteringsåtgärder buss hållplatser	3,1	5,0	0,0	0,0	0,0			8,1
Summa	33,0	24,4	15,0	12,0	8,1	20,0	20,0	72,3
Offentliga rum								
Trafikantförbättrande åtgärder	34,1	22,2	17,0	10,0	0,0	10,0	10,0	73,3
Åtgärder i inom gångplanen	49,9	33,7	68,8	30,2	15,0	20,0	20,0	152,4
Tillgänglighetsåtgärder	28,8	19,2	15,0	10,0	10,0	10,0	10,0	63,0
GC-bro Slussen-projektet				19,0	19,0			38,0
Summa	112,8	75,2	100,8	69,2	44,0	40,0	40,0	326,7
Samverkan med andra parter								
Följdinvesteringar, Tvärbanan Norr	7,6	18,8	24,3	15,2	0,0			50,6
Bytespunkt Norra Sköndal	0,2	0,1	0,1	0,7	7,9			0,4
Summa	7,8	18,8	24,4	15,9	7,9	0,0	0,0	51,0
Ospecificerat			(50)					
Summa framkomlighetsåtgärder *	153,5	118,3	140,1	97,0	60,0	60,0	60,0	450,0

*ca. 56 mnkr av totalen år 2022 och ca. 55 mnkr år 2023 avser projekt som initieras t.o.m. 2022 och avslutas 2023

Grönare Stockholm

Under budgetperioden planeras färdigställande av de sista pågående projekten som ingår i den första satsningen på ett Grönare Stockholm under åren 2017-2022. Det gäller utvecklingen av parken Tenstadalen och åtgärder inom etapp 3. Planering pågår även för den fortsatta satsningen under åren 2022-2025 för vilken nämnden har tilldelats en utökad budget om sammanlagt 300 mnkr. Under 2021 planerar kontoret att i ett samlat utredningsbeslut beskriva vilka områden som budgetmedel ska investeras i och hur projekten ska väljas. Ett av de områden som kommer att lyftas är skyfallsproblematik. Kontoret föreslår att pilotprojektet

avseende skyfallsåtgärder i Östermalms avrinningsområde inryms inom satsningen.

Investeringar för ökad trygghet och attraktivitet i offentliga rum

Under budgetperioden fortsätter arbetet med att utveckla stadens offentliga rum. Av större strategiska projekt som kontoret har inrymt inom den långsiktiga investeringsramen kan upprustning av Östermalms torg och omgestaltung av Södra Götgatan nämnas. Projektet avseende ny evenemangsplats i Kungsträdgården, vars entreprenad planerades under budgetperioden, behöver ses över och ett övergripande program för hela parken kommer att tas fram i samarbete med stadsbyggnadskontoret, kulturförvaltningen och fastighetskontoret. Mot bakgrund av detta har projektet lyfts ut från investeringsramen för närvarande och redovisas framöver i bilaga 4 *Prioriterade projekt utanför ram*. Inom investeringsområdet pågår även utredning av omgestaltung av Skeppsbron, Gustav Adolfs torg och ny beläggning på Sergels torg. I nuläget ser kontoret dock inte som möjligt att inrymma genomförande av alla tre projekt samtidigt under kommande år då utrymmet behöver frigöras för andra angelägna investeringar, exempelvis stora ersättningsinvesteringar.

Utöver omgestaltningar av större torg och platser planerar kontoret att fortsätta genomföra trygghetsskapande åtgärder såsom uppsättning av fasta och rörliga trafik hinder och trygghetsskapande belysning. Under budgetperioden fortsätter arbetet med reinvesteringar av mindre platser och torg, som oftast handlar om åtgärder av enklare karaktär, där projektet i sin helhet kan genomföras under ett till två år. Inom programmet ingår även utredningar av lite större åtgärder som kan ligga till grund för ansökan om trygghetsmedel. Om förutsättningar finns att ansöka om centrala medel för finansiering av projekten även under åren 2022-2024 skulle det möjliggöra genomförande av dessa större åtgärder som för närvarande inte är möjligt att inrymma inom den långsiktiga ramen.

Klimat- och miljöinvesteringar

Sedan fler år tillbaka genomför kontoret utbyte av energikrävande belysningsarmaturer i syfte att spara energi, sänka driftkostnaden och minska klimatpåverkan. Materialinköpet för armaturutbytet, som utgör merparten av utgiften, har finansierats med klimatmedel. Kontoret har för avsikt att fortsätta med arbetet under kommande år förutsatt att det finns möjlighet att ansöka om centrala medel.

Relativt nya områden som kontoret ansvarar för är skyfallshantering och lokala åtgärdsprogram. Bland annat planeras under budgetperioden ett större pilotprojekt avseende skyfallsåtgärder inom Östermalms pilotområde. Projektets genomförande är avhängigt möjligheten att inrymma utgiften inom Grönare Stockholm då totalbudgeten beräknas mellan 40-50 mnkr. Därutöver har kontoret avsatt en förhållandevis liten budgetnivå för uppstart av diverse projekt inom området vars genomförande beror på möjligheten att söka klimatmedel.

Under de senaste åren har kontoret kunnat finansiera genomförande av ett antal åtgärder för förbättrad dagvattenhantering med klimatmedel. Detta kommer bli avgörande även under budgetperioden 2022-2024 då kontoret inte ser att det är möjligt att inrymma dessa inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Hastighetsplaner

Satsningen på nya hastighetsplaner fortsätter under budgetperioden och förväntas bli klar år 2026, vilket är ett år senare än redovisat i förra årets flerårsplan. På grund av behovet av att

inrymma andra projekt har kontoret bedömt det som nödvändigt att sänka de årliga nivåerna under 2022-2023 jämfört med ursprunglig plan. Detta resulterar i att genomförandet tar längre tid och sprids på fler år. Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder om 402 mnkr.

Reinvesteringsprogram och övriga mindre reinvesteringar

För att skydda funktionen i stadens befintliga infrastruktur kommer arbetet med de beslutade reinvesteringsprogrammen att fortsätta under budgetperioden. Ett nytt program avseende renovering av trafiksignaler som kommer att gälla för perioden 2022-2026 kommer att tas upp under 2021. Under året planeras även nytt genomförandebeslut för belysningsprogrammet för perioden. Det aktuella reinvesteringsprogrammet för gatuytor löper ut i slutet av 2023 och ett nytt program planeras som ska gälla fr.o.m. år 2024. Även ett nytt program avseende reinvestering av mindre konstbyggnader planeras att tas fram under budgetperioden med inriktningsbeslut hösten 2021. Utöver dessa stora reinvesteringsprogram genomför kontoret även mindre reinvesteringsprogram för trafikleder och gatuträd, samt övriga mindre reinvesteringar såsom beläggningsarbeten kopplade till Slussen-projektet eller mellanstora åtgärder inom byggnadsverk (10-50 mnkr) såsom ersättningsinvestering av kajsträcka vid Söder Mälarstrand. I området ingår även kabelbyte i belysningsanläggningar och renovering av prydnadsdammar och fontäner.

I flerårsplan 2021-2023 redovisades en långsiktig planeringsnivå om cirka 220 mnkr per år för de fyra större reinvesteringsprogram under åren 2022-2024. Därutöver föreslogs en budgetnivå om cirka 60 mnkr för övriga reinvesteringsprogram och mindre reinvesteringar, sammanlagt cirka 280 mnkr hela investeringsområdet. Då budgetutrymme behöver frigöras för andra angelägna projekt, såsom genomförande av större ersättningsinvesteringar, föreslår kontoret en sänkning av investeringsvolymen för området till en nivå om 240 mnkr per år under perioden 2022-2026. Förslag på de årliga budgetnivåerna uppdelat per reinvesteringsprogram redovisas i nedanstående tabell.

Reinvesteringsprogram	Prognos	Budgetperiod				
Investeringar (mnkr)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Gatuytor och trafikleder	135,5	106,0	106,0	106,0	106,0	106,0
Mindre åtgärder för konstbyggnader	43,0	38,0	38,0	38,0	38,0	38,0
Trafiksignaler	37,9	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0
Belysning	49,5	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Trädåtgärder	25,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
Övriga reinvesteringar	42,2	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Summa	333,0	241,0	241,0	241,0	241,0	241,0

Större ersättningsinvesteringar över 50 mnkr

Stockholms byggnadsverk och konstruktioner, såsom broar och tunnlar, blir allt äldre och kontoret ser framöver en stor utmaning i att rymma in investeringsmedel för den reinvestering som krävs för att vårda och upprätthålla funktionen för denna viktiga del av stadens infrastruktur.

Under budgetperioden planeras genomförande av Kungsgatan, Norra Danviksbron, Bergbana i Skärholmen, Söder Mälarstrand och Pålsundet samt renovering av Liljeholmsbroarna.

Genom omprioriteringar av andra projekt har dessa ersättningsinvesteringar kunnat inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Under budgetperioden fortsätter planering för andra stora angelägna ersättningsinvesteringar såsom Klaratunneln, Vasabron, Västerbron, Klarastrandsleden och Johanneshovsbron som förväntas gå i produktion efter 2025. I nuläget ser kontoret inte det som möjligt att rymma in genomförande av dessa projekt inom de föreslagna budgetramarna fr.o.m. år 2025 såvida inte budgetnivåer för övrig kärnverksamhet skärs ner till ett minimum.

I tabellen nedan redovisas prioriterade reinvesteringsprojekt som har inrymts inom budget eller redovisas utanför ram under åren 2022-2026.

	Prognos	Budgetperiod				
Ersättningsinvesteringar >50 mnkr	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Inrymda projekt						
Ny bergbana i Skärholmen	10,4	38,8	13,8	0,0	0,0	0,0
Kungsgatan	12,0	28,3	100,0	105,0	2,9	0,0
Norra Danviksbron	11,2	10,2	24,2	43,7	47,2	48,7
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand	3,6	3,9	32,0	50,5	0,0	0,0
Liljeholmsbron, renovering	5,3	9,1	33,0	48,8	95,8	0,1
Prioriterade projekt utanför ram*						
Klarastrandsledens konstruktioner	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Klaratunneln	0,4	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vasabron	8,1	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Västerbron	8,3	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	59,2	101,6	203,0	248,0	145,8	48,8

*De redovisade prognoserna avser planeringsutgifter.

Övriga projekt

I området ingår många åtgärder av mer löpande karaktär som ofta initieras utifrån synpunkter från medborgare, bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor, mindre åtgärder i kommuncentrala parker, stadsutvecklande belysningsåtgärder och nyinvesteringar för markvärme och trafiksignaler. Inom området genomförs även diverse andra projekt som initieras vid sidan av satsningar och program, exempelvis investeringar till följd av tunnelbaneutbyggnaden. Kontoret föreslås att det fortsatt avsätts budgetmedel för dessa ändamål, cirka 40-60 mnkr fr.o.m. 2023.

3.2.1 Prioriteringsgrunder

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

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan innehåller både strategiska investeringar och

ersättningsinvesteringar. I arbetet med planering av de strategiska investeringarna ställs höga krav hur avvägningar mellan olika åtgärdsområden och projekt genomförs, för att säkerställa att projekten bidrar till uppfyllandet av kommunfullmäktiges beslutade strategier, planer och mål. Planerings- och prioriteringsarbetet för ersättningsinvesteringar utgår från kartläggningar av det långsiktiga reinvesteringsbehovet. Då drift- och underhållsbehovet bedöms öka kraftigt under kommande år kommer det att bli allt viktigare att avvägningar mellan olika områden och projekt är tydligt beskrivna, inklusive vilka konsekvenser besluten får för staden.

I förslag till budget för kommande år har flera större reinvesteringsprojekt inrymts, bl.a. ombyggnad av Liljeholmsbron, Norra Danviksbron och Kungsgatan. Utöver dessa projekt är flera andra stora anläggningar under utredning, men ännu ej inrymda, se redovisningen i bilaga 4 *Prioriterade projekt utanför ram*. Där ingår bl.a. upprustning av Klaratunneln och Västerbron, som är omfattande projekt med preliminärt uppskattade investeringsnivåer mellan 500-1 500 mnkr. Då en renovering av var och en av de större anläggningarna sannolikt kommer innebära både en stor utgift och trafikpåverkan kommer tidplaner för de mycket stora projekten att behöva samordnas.

Att inrymma fler av de större projekten under den närmaste femårsperioden skulle medföra stora omprioriteringar och senareläggning av andra prioriterade investeringar. En utökning av nämndens investeringsplan skulle förbättra möjligheterna att inrymma nödvändiga större reinvesterings- och ombyggnadsprojekt.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

Trafiknämndens investeringsverksamhet står under kommande år inför flera utmaningar när staden utvecklas. I detta avsnitt beskrivs dessa samt konsekvenser och risker för investeringsplanen.

Under perioden tar flera stora ersättningsinvesteringar som tunnlar, broar mm ett stort utrymme i nämndens budget, vilket tränger undan andra angelägna områden, såväl mindre ersättningsinvesteringar som strategiska investeringar. Kontoret ser dock att det är högt prioriterat att genomföra dessa åtgärder, då det blir stora konsekvenser om det inte görs. Om de i budget inrymda åtgärderna skjuts på framtiden ökar riskerna för haverier i anläggningarna och utrymmet som krävs i budgeten blir än större under en kortare period.

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

Under perioden bedöms även utvecklingen av marknadspriserna ha en fortsatt stor påverkan på kontorets investeringsverksamhet. Ökningen av entreprenadindex varierar från år till år och har under senaste åren varit ca 2-5%. Till viss del kan det minskade värdet av tilldelade budgetramar kompenseras genom effektivisering av arbetssätt, men den kumulativa effekten av ökade marknadspriser blir mycket stor över flera år.

Kontoret ser även risker att utreda stora projekt inom investeringsbudgeten i tidiga skeden, innan det klarlagts om projektet ska drivas vidare. Tidigare utredningar kan medföra förgäveskostnader som behöver bokföras om och belasta driftbudgeten om projektförslaget

inte går till genomförande. Kontoret ser därför behov av ökad driftbudget för att utreda stora projekt i tidigt skede.

3.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller främst följande verksamhetsområdesmål:

1.2 Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i

2.3 Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

2.5 Stockholm är en hållbar stad med en god livsmiljö.

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering för att i samband med budgetförslag till nämnden redovisa projekt såväl inom som utom ram. I samband med prioriteringen tar kontoret hänsyn till projektets måluppfyllelse, beslutsläge, beroenden till andra projekt och genomförbarhet.

Ett arbete pågår för att utveckla kontorets strategiska investeringsplanering. I utvecklingen ingår att ta fram en långsiktig plan för hantering av olika investeringsområden samt metod för samordning och prioritering mellan dessa. Kontorets målsättning är att hitta ett arbetssätt där planeringen utgår från långsiktiga nivåer för att få en balanserad investeringsportfölj där både strategiska och ersättningsinvesteringar genomförs, eftersom båda delar är viktiga för stadens utveckling.

4 Lokalförsörjningsplan

4.1 Inledning

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna (exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret) ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. Under 2018 påbörjades arbetet med ombyggnaden. Den ska genomföras i fyra etapper om vardera 1-1,5 år. Arbetet beräknas vara klart hösten 2023.

Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret har ett avtal med fastighetskontoret om Klamparhallen, som används för motionsaktiviteter för Tekniska nämndhusets anställda. Kontoret hyr dessutom arkivlokaler i Liljeholmen och ett flertal lokaler, bland annat teknikutrymmen. Efter färdigställandet av Tekniska nämndhuset kommer trafikkontoret ha ändamålsenliga och funktionella arbetsplatser.

4.2 Annan kommunal verksamhet

4.2.1 Nuläge 31 januari 2021

Trots pågående ombyggnation får lokalerna i Tekniska nämndhuset betraktas som ändamålsenliga och funktionella. Det råder dock viss brist på gemensamhetslokaler såsom fika- och lunchrum samt konferensrum. Detta har för trafikkontorets del kunnat lösas genom

att exploateringskontorets gemensamhetsutrymmen får utnyttjas. Enligt plan kommer etapp 2 bli klar under våren 2021. De avdelningar som sitter i hus 1 och 2 flyttar då till hus 3, 4 och hus 9.

4.2.2 Lokalbehov för annan kommunal verksamhet

Etapp 1 av ombyggnationen blev klar våren 2020. Enligt plan flyttade tillståndsavdelningen till de nyrenoverade lokalerna i hus 4.

Planerade lokalförändringar för år 2021-2030 (första planeringsperioden)

Förutom ombyggnationen sker inga lokalförändringar. Hösten 2023 kommer den sista etappen bli klar för slutlig placering.

Inga lokalförändringar är planerade för åren 2031-2040 (andra planeringsperioden).

4.3 Övrigt

4.3.1 Bedömd hyreskostnadsutveckling

Hyreskostnaden uppgår för 2021 till 22,7 mnkr. Fram till och med 2023 är kontorets bedömning att det kommer en successiv hyreskostnadsökning med sammanlagt 1,2 mnkr. Hyreskostnaden för 2023 förväntas bli 23,9 mnkr.

Utöver hyreskostnad har förvaltningen kostnader för garage (0,6 mnkr) samt för lokalservice och lokalvård (2,1 mnkr)