

Handläggare
Sonia Siropian
Telefon: 08-508 263 40**Till**
Trafiknämnden
2022-04-21

Underlag för budget 2023 med inriktning 2024 och 2025 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2023 med inriktning för 2024 och 2025 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Philip Hall
Avdelningschef

Innehållsförteckning

Underlag för budget 2023 med inriktning 2024 och 2025 för trafiknämnden	1
Förslag till beslut.....	1
1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	4
1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla.....	4
1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt	5
1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden	6
2 Nämndens verksamhetsområde	7
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	21
3.1 Drift.....	21
3.2 Investeringar.....	23
3.2.1 Prioriteringsgrunder	32
3.2.2 Konsekvensanalys och risker	33
3.2.3 Måluppfyllelse	34
4 Lokalförsörjningsplan.....	34
4.1 Bedömd hyreskostnadsutveckling.....	35
4.2 Samverkan.....	35
4.3 Kommunal verksamhet - annan än pedagogisk verksamhet	35
4.3.1 Nuläge 31 januari 2022.....	35
4.3.2 Planerade lokalförändringar för år 2023-2030 (första planeringsperioden)	35
4.3.3 Planerade lokalförändringar för åren 2031-2040 (andra planeringsperioden)	36
4.4 Övrig information	36
4.4.1 Lokaler vars hyresavtal är uppsägningsbara inom tre år.....	36

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga 1 Underlag till budget trafiknämnden 2023-2025

Bilaga 2: Bilaga 3 Beslutsläge stora projekt FP 2023-2025

Bilaga 3: Bilaga 4 Prioriterade projekt utanför ram FP 2023-2025

Bilaga 4: Bilaga 5 Prioriteringsverktyg SPIS FP 2023-2025

Bilaga 5: Bilaga 6 Blankettsett TN 2023-2025

Bilaga 6: Bilaga 7 Trafikkontorets arbete för att hantera trafikpåverkan av stora investeringar

Bilaga 7: Bilaga 8 Klimatinvesteringar 2023-2025

Bilaga 8: Bilaga 9 Lokalförsörjningsplan

Bilaga 9: Bilaga 2 Investeringsplan TK FP 2023-2025

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. Åtgärder för ökad trygghet ska också ses över i tidiga skeden av kontorets egna samt stadsövergripande planeringsprocesser. 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 att gemensamt skapa en ren, trygg och snygg stad.
- 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. Detta genom att bl.a. öka fokus på systematik och förebyggande arbete, utplacera fysiska trafik hinder på platser som gemensamt med Polismyndigheten pekats ut som sårbara för terrorattentat, samt stärka kontorets säkerhetsskyddsarbete 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 tryggheten samt med hänsyn till varje plats trafik- och parkeringssituation. 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. Ett stöd i arbetet är de tre handlingsplaner för minskat klotter, mot nedskräpning och för skadedjursbekämpning som tagits fram.
- Fortsätta fördjupa dialogen med stockholmarna, bl.a. genom att utveckla Tyck till-appen, effektivisera kontorets synpunktshantering samt utveckla fler former för medborgardialog.
- Säkerställa att Stockholms offentliga rum är tillgängliga och inkluderande för alla, t.ex. genom att åtgärda tillgänglighetsbrister i stadsmiljön, jämställdhetsintegrera trafikinämndens verksamhet och systematiskt granska att likabehandlingsprincipen tillämpas vid kontorets myndighetsutövning.
- Utveckla arbetssätt kopplat till stadens branddammar, i samarbete med Storstockholms

brandförsvaret.

Sänkta trösklar till arbete

· Underlätta för människor att komma in på arbetsmarknaden genom att i samarbete med arbetsmarknadsförvaltningen tillhandahålla platser för feriearbetande ungdomar med uppgift att t.ex. plockstäda, felanmäla och åtgärda andra brister i stadsmiljön.

1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Sveriges bästa företagsklimat 2025

- I samverkan med näringslivet fortsätta att upprätthålla offentliga rum som främjar företagande, t.ex. genom att effektivisera leveranstrafiken, levandegöra stadsmiljön och genomföra trygghetsskapande åtgärder.
- 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.
- Effektivisera kontorets tillståndsgivningsprocesser och på så sätt förbättra servicen till företagare, bl.a. genom att se över och utveckla systemstöd.
- Delta i stadens arbete med att återstarta Stockholm genom riktade insatser på prioriterade platser för att ge goda förutsättningar för näringslivet att verka och växa.
- Ta stor hänsyn till näringslivsperspektivet vid investeringar, dels vid planering av trafikstörande arbeten men också genom att lyssna in näringslivets behov och vara öppet för medfinansiering.

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.
- Genom vård och utveckling av stadens parker och grönstruktur, gatuträd och ekosystem arbeta för ett grönare Stockholm med stärkt biologisk mångfald. En stor del av arbetet görs inom satsningen på Grönare Stockholm 2022-2025, och stor vikt kommer att läggas vid att implementera handlingsplanen för biologisk mångfald. Arbetet sker i nära samverkan med miljöförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna.
- Utveckla arbetet med skyfalls- och dagvattenhantering för att minska effekterna av ett

förändrat klimat, t.ex. genom mångfunktionella ytor som kan hantera stora nederbörds mängder. Arbetet ska ske i enlighet med antagen handlingsplan för klimatanpassning.

- Arbeta för att förbättra luftkvaliteten i staden och klara miljö kvalitetsnormerna för PM10 och NOx.
- 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

- Implementera en reviderad framkomlighetsstrategi.
- Fortsätta att investera i framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och kollektivtrafik där det gör mest nytta för 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.
- Bidra till omställningen av fordonsflottan, t.ex. genom medverkan till fler publika laddplatser, fortsatta test och successiv uppskalning med eldrivna arbetsmaskiner, och aktivt deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt med syfte att skynda på omställningen till ett fossilfritt Stockholm.
- Verka för minskade trafikstörningar vid lednings-, bygg- och infrastrukturprojekt, t.ex. genom utökad samordning med ledningsägare och mer effektiv tillståndshantering. Detta är särskilt viktigt vid de stora infrastrukturprojekt som planeras i staden under kommande år, till exempel på Kungsgatan, Götgatan och Klaratunneln.
- I enlighet med trafiksäkerhetsplanen 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 kontorets drift- och underhållsstrategi för att se över prioriteringar mellan reinvesteringar inom kontoret.

- Utveckla styrningen av de investeringsprojekt som trafikkontoret genomför tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, t.ex. 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. inom områden som miljö, klimat och digitalisering. Arbetet sker i samarbete med aktörer inom akademi och näringsliv.
- 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 tillvaratas.
- Öka kontorets digitala mognad, t.ex. genom tydligare styrning av IT-frågor, utvecklad hantering av data, GIS-utveckling, 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 med utgångspunkt i stadens styrdokument samt 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. 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

Under de kommande decennierna kommer staden att ställas inför svåra prioriteringar, då behovet av reinvesteringar av den befintliga infrastrukturen ökar, samtidigt som nya

investeringar behöver göras för att Stockholm ska kunna fortsätta växa och bli en än mer modern och hållbar stad. Samtidigt är både det ekonomiska och det fysiska utrymmet begränsat, och kontoret ser ett behov av att ta fram nya arbetssätt för samordning och prioritering mellan projekt. Kontorets mål är att åstadkomma en flexibel och robust genomförandeplanering, och nya metoder för att hantera de många aspekter som behöver vägas in, t.ex. jämn fördelning av investeringsmedel över tid, teknik, påverkan på trafiksystemet, påverkan på näringslivet, yttre förutsättningar som andra aktörers projekt m.m. För att åstadkomma detta ska kontoret stärka organisationen inom strategisk genomförandeplanering och tidsstyrning.

Under perioden kommer kontoret att implementera den drift- och underhållsstrategi som förväntas bli färdig under första halvan av 2022. Fokus kommer initialt att ligga på att ta fram samordnade drift- och underhållsplaner för kontorets olika anläggningar. Målet är att de medel som finns avsatta för drift och underhåll kommer att kunna användas på ett mer effektivt sätt.

En ytterligare utmaning för kontoret är att slutkostnaden i projekt tenderar att överstiga de tidiga prognoserna, samtidigt som kontoret årligen lämnar tillbaka tilldelade investeringsmedel. Prognossäkerheten behöver förbättras på både kort och lång sikt, och kontoret ska fortsätta det sedan tidigare pågående arbetet för att ta fram metoder för säkrare genomförandebeslut. I det längre perspektivet behöver kontoret utveckla förmågan att ta fram kalkyler i tidigt skede som håller under hela projektet, bl.a. genom att bli bättre på att identifiera och hantera risker. Det finns beprövade metoder, som så kallade successiva kalkylanalyser, som skulle kunna tillämpas i större utsträckning. Kontoret behöver också se över hur kostnadsdrivande kravställning hanteras. I det kortare perspektivet behöver kontoret se över arbetet med tidplanering och tidsstyrning av projekten.

Kontorets medverkan i andra aktörers projekt

Ett antal offentliga och privata aktörer utför och planerar större projekt som har påverkan på stadens anläggningar och fastigheter, t.ex. utbyggnaden av den nya tunnelbanan och kommande större ledningsförläggningar av fjärrvärme i samband med det nya planerade värmekraftverket i Lövsta. I båda dessa projekt har kontoret fått en samordnande roll inom staden. De kommande åren planeras fler liknande projekt där kontoret kan förmodas få en liknande roll.

För att klara Stockholms framtida vattenförsörjning planerar Stockholm Vatten och Avfall de kommande decennierna en omfattande ombyggnad av dricksvattennätet. Under samma tidsperiod planerar Region Stockholm utbyggnad av tre större kollektivtrafikanläggningar: tunnelbanans Älvsjögren, Spårväg Syd och förlängning av Roslagsbanan till City. De tre senare projekten bedrivs som samverkansprojekt där staden är deltagare och delfinansiär. Samtliga ovanstående projekt kommer att ha stor påverkan på trafikkontorets verksamhet, bl.a. genom omfattande ledningsomläggningar i ett flertal huvudgator och trafikleder och genom ombyggnad av befintliga anläggningar. Liksom i arbetet med den pågående tunnelbaneutbyggnaden räknar kontoret med att ta på sig en samordnande roll mellan stadens olika förvaltningar. För att finansiera kontorets arbete med samordning av dessa omfattande projekt ser kontoret ett behov av medelförstärkning om 2 mnkr. Kontoret kommer att

återkomma med eventuella ytterligare medelsbehov då projekten så småningom går in genomförande.

Utvecklad gestaltning av det offentliga rummet

Stockholm är en av världens vackraste städer, med närheten till vatten, välskötta och inbjudande parker och en unik arkitektur. Stadens offentliga rum består av mängder av vackra och kulturhistoriskt viktiga platser som Skeppsbron och Sergels torg, och särskilt i City är gestaltningen av dessa platser betydande för bilden av Stockholm. Kungsträdgården, Sergels torg och Kulturhuset är exempel på platser där många vistas, och som därför är viktiga både för besöksnäringen och för näringslivet. Trafikkontoret ansvarar för förvaltning och utveckling av det offentliga rummet, och i det arbetet 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 utveckla arbetet med gestaltningsfrågor, t.ex. genom att öka kontorets flexibilitet kring materialval och lyfta fram estetiska aspekter vid reinvesteringar.

Ett led i detta är att kontoret under 2022 kommer att genomföra en organisationsförändring där stadsträdgårdsmästarens kombinerade roll som både enhetschef och övergripande ansvarig för de offentliga rummens gestaltning, delas upp i två separata roller. Stadsträdgårdsmästaren kommer på så sätt kunna arbeta heltid med att vara ett strategiskt expertstöd och en drivkraft för arbetet med att utveckla gestaltningen av Stockholms offentliga rum. I samverkan med stadsarkitekten på stadsbyggnadskontoret kan den dedikerade stadsträdgårdsmästarrollen bidra till att få ett helhetsperspektiv på stadens gestaltning.

Med utgångspunkt i den nya organisationen ser kontoret möjligheter i att höja ambitionen för det offentliga rummets gestaltning. På många platser i City, t.ex. vid Brunkebergstorg, Malmskillnadsgatan och Kulturhuset, har näringsliv och fastighetsägare investerat i att rusta upp sina fastigheter. På vissa av dessa platser har även den offentliga miljön rustats upp, men på en del andra platser utgör en åldrad gatumiljö en stark och i vissa fall otrygg kontrast mot omkringliggande nyrenoverade fastigheter. Då Cityområdet är särskilt viktigt för staden ur ett näringslivs- och besöksperspektiv, riskerar detta att på sikt påverka bilden av Stockholm negativt. Kontoret ser därför ett behov av att kunna fortsätta genomföra upprustningar av den offentliga miljön i City. Genom att följa med i näringslivets satsningar på det offentliga rummet och ta ett helhetsansvar för gestaltningen av kulturhistoriskt viktiga platser, kan bilden av Stockholm som en vacker och välskött stad stärkas. För att kunna göra detta ser kontoret ett behov av en utökad investeringsram. Det skulle ge kontoret utrymme att både investera i drifts- och funktionshöjande åtgärder och samtidigt genomföra åtgärder som utvecklar gestaltnings- och vistelsevärden.

Gator och vägar

Ökat anspråk på det offentliga rummet

Stadens offentliga rum är en av Stockholms största och viktigaste tillgångar. Gator, torg och allmänna platser utgör en arena för stadens grundläggande syfte: möten mellan människor för utbyte av idéer, kultur, varor och tjänster. När staden växer delar fler människor på de offentliga rummen, vilket ökar möjligheten till interaktion. Det krävs varsamma avvägningar för att nyttan av detta ska gagna så många som möjligt.

Kontoret har under de senaste åren sett ett ökat anspråk på det offentliga rummet. Inslag som laddinfrastruktur, parkering för cyklar och bilar, lastplatser, fysiska terrorhinder och uteserveringar är exempel på sådant som kräver utrymme och har varit en del av det offentliga rummet under mer eller mindre lång tid. För varje plats behöver kontoret göra avvägningar mellan dessa intressen och samtidigt värna om framkomligheten och den attraktiva staden. De senaste åren har anspråken blivit större, och nya aktörer har tillkommit, t.ex. för elsparkcyklar och post-/leveransboxar, där tillgången till offentlig plats är en förutsättning för den verksamhet som avses. Kontoret behöver utveckla ett övergripande strategiskt arbete, och bl.a. hitta sätt att värdera den här typen av önskemål med utgångspunkt i vad det offentliga rummet ska användas till. Den enskilde aktörens behov måste ställas i relation till allmänhetens tillgång till den offentliga platsen och dess befintliga funktioner. Samtidigt bidrar det privata, i många fall i allra högsta grad, till den attraktiva staden.

Kontoret ser redan idag att det bör finnas en variation i hur stark styrningen av användandet av det offentliga rummet behöver vara på olika platser i staden. På vissa platser kan det behövas bindande riktlinjer medan andra platser är mer lämpliga för att prova sig fram. Stadens olika platser har också olika grundkaraktär, och det behövs enighet kring vad som väger tyngst på olika platser i staden. På vissa platser är det framkomligheten som är av störst vikt, på andra kan det vara gestaltningen, tryggheten eller driften som har högst prioritet. För att hitta dessa prioriteringar behöver kontoret arbeta processinriktat med gestaltning, drift, upplåtelse och trafikplanering.

Kontoret har också märkt ett ökat intresse för café- och restaurangbyggnader i parker och torg där det inte finns några byggrätter. I den här frågan behöver kontoret arbeta tillsammans med de övriga tekniska förvaltningarna för att hitta lösningar.

Trygghet och säkerhet

Stockholm ska vara en trygg, säker och välskött stad att bo, vistas och verka i. För att uppnå detta har trafikkontoret de senaste åren bedrivit ett omfattande trygghetsarbete i samverkan med stadens förvaltningar och bolag samt med externa parter som t.ex. Polisen. Arbetet sker i enlighet med stadens trygghetsprogram för perioden 2020-2023, och för trafikkontorets del handlar det bland annat om att placera ut fordonshinder på platser som av staden och polisen pekats ut som särskilt prioriterade samt deltagande i platssamverkan och andra trygghetsprojekt. Hittills har arbetet visat hur viktigt det är att säkerställa tydlighet, riktning, fungerande arbetssätt och en ändamålsenlig organisation för att arbeta med trygghetsfrågan, och kontoret kommer att stärka dessa delar de kommande åren.

Kontoret ser ett behov av att utveckla det strategiska arbetet med trygghetsfrågan och kommer att utveckla detta under de kommande åren. Vid utplacering av fordonshinder är det t.ex. viktigt att utgå från stadens trygghets- och säkerhetsprogram, dialog med polisen samt att tillämpa ett långsiktigt och strategiskt perspektiv för att säkerställa att lösningarna är väl gestaltade och inte hindrar framkomligheten för de kapacitetsstarka transportslagen. Kontoret bedömer det som önskvärt att trygghetsperspektivet integreras tidigt i planeringen, både för kontorets egna projekt men också för exploaterings- och stadsbyggnadsprojekt, för att tidigt kunna bedöma risk, behov, gestaltning, åtgärd och kostnader för specifika platser. Detta är också en av flera frågor som kontoret kommer att se över i samband med den nya

stadsträdgårdsmästarrollen.

En allt mer osäker omvärld ställer ökade krav på kontorets säkerhetsarbete. Kontoret har de senaste åren utvecklat beredskapsverksamheten både genom effektiviseringar samt genom att utveckla förmågan att kunna agera dygnet runt i akuta frågor. Kontoret har även påbörjat en förstärkning av säkerhetsskyddsarbetet och avser att utveckla beredskapssamordningen.

Utsläppsfri innerstad och elektrifiering

Stadens mål är att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030. Dessutom lämnade staden under 2022 in en ansökan om att bli en av EU:s 100 klimatneutrala städer under 2030. Elektrifieringen är en viktig förutsättning i stadens arbete för att styra mot att de högt uppsatta miljömålen, men det är en utmaning för kontoret att kunna höja ambitionen för arbetet med de resurser som finns idag. Omställningstakten som krävs för att nå stadens miljömål är mycket hög varför det är viktigt att på bred front identifiera kontorets resurser i takt med att elektrifieringstakten ökar.

Sedan tidigare arbetar kontoret med att möjliggöra för marknaden att etablera laddinfrastruktur på gatumark. För att öka etableringstakten inom publik laddning genomförs en utredning för att bl.a. utvärdera bestämmelser i teknisk handbok med syftet att minska etableringskostnader. Kontoret gör även en rad utredningar, t.ex. om möjligheten att använda belysningsnätet och dess belysningsstolpar för att tillhandahålla laddinfrastruktur på gatumark. De kommande åren avser kontoret att främja arbetet med innovativa lösningar för laddplatser på gatumark. Kontoret har utrett tekniska lösningar för laddinfrastruktur utifrån kriterier som syftar till att minska kostnader och öka etableringstakten. Dessa kommer att implementerats i en innovationstävling vars resultat förväntas bidra till fler parkeringsplatser på gatumark med laddinfrastruktur.

Möjligheten att etablera laddinfrastruktur på stadens tomtmark är minst lika viktig som på gatumark. Berörda förvaltningar behöver tillsammans avsätta resurser för att stödja de företag som vill etablera större laddstationer och laddmackar på stadens kvartersmark. Även eldrivna entreprenad- och driftfordon kommer att behöva ha tillgång till snabb och flexibel laddning. Placering, drift och finansiering av denna typ av laddning behöver utredas framöver. Tung trafik är också ett område med stor potential där staden samarbetar med branschen med stöd från statens regionala elektrifieringspiloter.

Mikromobilitet

Under de senaste åren har olika former av delad mikromobilitet introducerats över hela världen. I Stockholm handlar det i dag främst om elsparkcyklar och stadens upphandlade låncyklar. Kontoret ser positivt på att nya mobilitetslösningar testas och etableras i Stockholm. Det innebär samtidigt en rad utmaningar, och för elsparkcyklar har parkeringsproblematiken varit omfattande. Kommunfullmäktige fattade i november 2021 beslut om en ny lokal ordningsföreskrift, som innebär att uthyrning av elsparkcyklar på offentlig plats alltid kräver polistillstånd enligt ordningslagen i Stockholm. Det beslutades även att införa en avgift för markupplåtelsen. Vidare utreder kontoret, efter beslut av trafiknämnden, för närvarande en koncessionsupphandling gällande friflytande enpersonsfordon. Under kommande period kommer kontoret att följa hur dessa beslut påverkar elsparkcykelsituationen samt vid behov föreslå ytterligare regleringar.

Infrastrukturdepartementet har i en promemoria föreslagit förändrad lagstiftning som ökar kommunernas möjligheter att flytta felparkerade fordon och förtydliga var de bör parkeras. Det finns utmaningar med att tillskapa ytterligare fysiska parkeringsställ i offentliga rum som redan ska fylla många funktioner, men kontoret ser i huvudsak positivt på förslaget som kan ge staden större möjligheter att hantera parkeringsfrågan.

Idag arbetar ett tiotal medarbetare med mikromobilitetsfrågor utifrån olika verksamhetsområden. Kontoret ser ett behov av att förstärka det strategiska arbetet med prioriteringar i det offentliga rummet, bl.a. för att utveckla kontakten med bolagen, samt vara drivande för de förändringar av lagar och förordningar som staden vill se i syfte att den delade mikromobiliteten ska bidra till stadens hållbarhets- och framkomlighetsmål. De intäkter som verksamheten nu genererar i och med fullmäktiges beslut möjliggör för kontoret att finansiera den bemanning som kontoret behöver ha för att arbeta med frågor rörande delad mikromobilitet i Stockholm.

Framkomlighet för cykel, gång och kollektivtrafik

Under perioden 2019-2022 investeras 1,5 mdkr i framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och buss, varav 1 mdkr är öronmärkt för cykel. Trafikkontorets mätningar visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad, vilket betyder att stadens investeringar kommer allt fler cyklister till gagn. I syfte att ytterligare öka framkomligheten för cyklister har kontoret sedan 2021 en cykeljour som snabbt avhjälper fel samt rapporterar vidare mer omfattande fel på stadens cykelbanor, och framöver avser kontoret att utöka cykeljouren bl.a. för att kunna bidra till bedömning av cykelomledningar i TA-planer, samt uppföljning av dess efterlevnad.

Kontoret ser det som angeläget med en fortsatt hög investeringstakt för att uppnå ambitionerna i cykelplanen som reviderats under 2021-2022, och som anger inriktningen för stadens arbete med cykelinfrastruktur. Kontoret har även genomfört stora investeringar för att öka framkomligheten för kollektivtrafik och gång, och bl.a. tagit fram en ny handlingsplan för gångtrafik 2022-2027. För att realisera de höga ambitioner som finns i cykelplanen, handlingsplanen för gångtrafik samt fortsätta öka framkomligheten för kollektivtrafiken, ser kontoret ett behov av en fortsatt utökad investeringsram.

Vinterväghållning

Trafikkontorets arbete med vinterväghållning och barmarksrenhållning bedrivs via entreprenörer och är uppdelat i 14 olika avtal för olika geografiska områden av staden. Inom den kommande treårsperioden ser kontoret ett behov av att upphandla tio av dessa avtal på nytt. Detta eftersom de långa avtalstiderna begränsar kontorets möjligheter att anpassa verksamheten efter t.ex. höjda miljökrav och innovativa lösningar. I en strävan att fortsatt få anbud som inte är alltför kostnadsdrivande, ser kontoret att rörliga ersättningsmodeller bör användas i högre utsträckning. Kontoret ska inför varje upphandling undersöka möjligheten att skärpa miljökraven. Entreprenadverktyg ska som utgångspunkt vara eldrivna i nya upphandlingar, och inför varje upphandling ska marknadsläget noggrant stämmas av innan krav ställs så att dessa inte leder till hämmad konkurrens. Dessa möjliggör en drift som är mer anpassad efter rådande förutsättningar, men innebär å andra sidan att det blir svårare att

prognostisera kostnader, och i synnerhet under vinterhalvåret då antalet insatser varierar kraftigt från år till år. Kommande period ser kontoret därför ett behov av att arbeta med att utveckla prognossäkerheten genom att utreda olika alternativ till finansiering. Ett alternativ skulle kunna vara en vinterfond där överskott från ett snöfattigt år fonderas och kan återanvändas ett snörikare år.

Trafikkontoret har under flera års tid arbetat med att förbättra snöröjningen på gång- och cykelbanor, och sedan vintersäsongen 2012-2013 används sopsaltning på framförallt prioriterade pendlingsstråk för cykel och de flesta intilliggande gångbanor. De senaste åren har kontoret även genomfört ett flertal försök med sopsaltning av trottoarer och gångbanor, och avser att fortsätta med sopsaltningen och införliva det i kommande driftavtal. En utmaning i det fortsatta arbetet är att det är långa ledtider med bl.a. identifiering av sträckor, GIS-kartering samt specialbyggnation av maskiner, vilket försvårar utökningar på kort sikt.

Barmarksrenhållning

Renhållning av stadens gator och torg är en viktig del av trafikkontorets stadsmiljöverksamhet. Samtidigt ansvarar stadens 13 stadsdelsförvaltningar för motsvarande verksamhet i parker och på parkvägar runt om i staden. Som även nämns under avsnittet om vinterväghållning avser kontoret de kommande åren att upphandla 10 av 14 gatudriftsavtal på nytt. Syftet är att uppnå en mer dynamisk styrning genom att skärpa miljökrav och implementera innovativa lösningar där det är lämpligt och inte leder till hämmad konkurrens. Det kräver en omställning av entreprenörens fordonspark, nya arbetssätt samt ökade IT-kostnader även hos entreprenörerna, vilket kommer att påverka prisnivån på anbudet.

Sedan 2021 har trafikkontoret en stadsövergripande samordnare för en ren stad, som arbetar 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. Hittills har arbetet fokuserat på att ta fram en nulägesbild av stadens totala renhållningsverksamhet. För att få resultat med kostnadseffektiv, hållbar och likvärdig städning i hela staden ser kontoret ett behov av att i samverkan med stadsdelsförvaltningarna fortsätta utveckla det strategiska renhållningsarbetet och styra driftverksamheten mot gemensamma inriktningar och målsättningar.

De kommande åren ska kontoret även arbeta med att implementera handlingsplanen mot nedskräpning. Kontoret ser även ett behov av att utreda hur kontoret kan förbättra servicen gentemot stockholmarna och näringslivet, samt att se över möjliga åtgärder för att tjuvtippningen ska minska.

Parkering

Parkering

Staden har ett mål om 15 procent lediga parkeringsplatser i innerstaden under dagtid. I dagsläget är denna andel 9,4 procent och ungefär så har det varit under flera år. Natttid är antalet lediga platser närmare 0 procent i många delar av innerstaden. För att staden ska nå sitt mål om 15 procent lediga parkeringsplatser i innerstaden under dagtid kommer sannolikt åtgärder behöva vidtas och kontoret bedömer att en höjning av besöksparkeringsavgifterna är den åtgärd som skulle ge störst effekt. Parkeringsavgiften i taxa 3, som omfattar större delen av innerstaden, har inte höjts sedan 2009. Den senaste förändringen genomfördes under 2016-

2017, då antalet avgiftsbelagda timmar per dygn ökades, nya områden med avgift tillkom m.m. i samband med införandet av Plan för gatuparkering. Parkeringsplatser som försvinner till förmån för andra funktioner ska där det är möjligt ersättas.

Inför eller parallellt med eventuella avgiftshöjningar kan stadens Parkeringsstrategi och Plan för gatuparkering behöva revideras. I dessa dokument kan exempelvis stockholmarnas bilinnehav, parkeringstal på kvartermark, villkor för boendeparkering och en utvidgning av avgifter i ytterstaden belysas, liksom utvecklingen att gatuparkeringsplatser i den täta staden försvinner till förmån för andra funktioner.

Fler parkerar rätt i Stockholm, vilket är positivt. Om trenden med hög rättparkering och färre parkeringsanmärkningar fortsätter kommer intäkterna sannolikt att minska under de närmaste åren. Samtidigt väntas kostnaderna öka under perioden 2023-2025 då i stort sett alla parkeringsrelaterade avtal kommer upphandlas på nytt. Som ett led i att effektivisera parkeringsövervakningen ser kontoret att det på några års sikt kan bli aktuellt att komplettera den traditionella parkeringsövervakningen med fordon som skannar registreringsskyltar.

Parker, träd och grönområden

Skyfall och dagvattenhantering

Stockholm ska vara världsledande i det globala klimatarbetet, och en av stadens stora utmaningar är klimatanpassning för att kunna hantera extrema väderhändelser till följd av klimatförändringarna. Trafikkontoret har sedan 2019 en strategisk funktion för skyfallshantering som samordnar stadens skyfallsarbete, och kontorets fortsatta insatser kommer till stor del att utgöras av aktiviteter inom Handlingsplan för klimatanpassning 2021-2024. Kontoret är bl.a. delaktigt i framtagande av risk- och sårbarhetsanalyser (RSA), åtgärdsplaner för skyfallshantering och riskkartering för skadekostnader vid skyfall. Trafikkontorets strategiska funktion för skyfall arbetar stadsövergripande med samordning av skyfallsarbetet. Frågan spänner över flera av kontorets egna verksamhetsområden, och kontoret ser ett behov av att stärka den interna organisationen för att utveckla arbetet med skyfall på trafikkontoret. För detta ser kontoret ett behov av medelförstärkning om 1,5 mnkr.

I de lokala åtgärdsprogrammen som tagits fram för stadens vattenförekomster finns ett antal åtgärder där trafikkontoret tilldelats ansvar. De åtgärder som föreslås i de lokala åtgärdsprogrammen är omfattande och kontoret behöver utreda hur de ska finansieras och prioriteras, och för detta ser kontoret behov av utökade medel om 2 mnkr per år.

Arbetet mellan trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall för trafikkontorets dagvattenanläggningar fortlöper, och under de kommande åren ska de pumpstationer och dagvattenanläggningar som byggts efter 2014 flyttas över till Stockholm Vatten och Avfall. I samband med överlämningen har parterna utvecklat samverkansformer, ekonomiska processer och gränssnitt för ansvars- och mandatfördelning. Avtalet leder till fortsatt ökade kostnader för trafikkontoret, som ska finansiera Stockholm Vatten och Avfalls drift, underhåll, avskrivningar och räntor för pumpstationer och dagvattenanläggningar för trafikkontorets räkning. För 2022 bedöms kostnader uppgå till ca 11 mnkr, och nivån bedöms ligga på samma nivå de kommande åren.

Miljökrav vid upphandlingar

Staden har högt uppsatta mål för klimatarbetet, vilket bl.a. innebär att trafikkontoret ska vara en fossilfri organisation 2030 och att avtal avseende transporter och maskiner som löper över 2030 ska bygga på målet om en utsläppsfri innerstad. Trafikkontoret ställer idag krav på bl.a. drivmedel, fordon och arbetsmaskiner, i enlighet med *"Gemensamma miljökrav för entreprenader"* som antogs av kommunfullmäktige 2018. Under 2022 kommer även de krav gällande tunga fordon och bilar som antogs av kommunfullmäktige under 2021 att implementeras. Vidare ska kontoret ta fram ett förslag till upptrappningsplan gällande miljökrav för kontorets kommande upphandlingar, utveckla uppföljningen av ställda miljökrav samt testa olika typer av eldrivna arbetsmaskiner.

De kommande åren avser kontoret att accelerera kravställningen avseende bränslekrav genom att gruppera kommande upphandlingar utifrån fordonsslag och typ av arbetsmaskiner för att skapa enhetlighet i kravställningen. Kontoret föreslår att initialt kravställa om fossilfria och utsläppsfria alternativ på den typ av fordon eller arbetsmaskiner där utvecklingen för fossilfritt och eldrift har kommit längst på marknaden.

Kontoret ser att det i ett kortsiktigt perspektiv framförallt är utökade krav på arbetsmaskiner som kan komma att bli utmanande att hantera i stor skala. Eftersom kontorets entreprenader kan räknas till att vara mellanstora behöver leverantörerna viss tid för omställning för att investera i fordon som uppfyller kraven. De investeringar som leverantörerna behöver göra kommer sannolikt initialt att vara fördyrande för kontoret. Dessutom kan det konstateras att det ännu inte fullt ut finns maskiner tillgängliga på marknaden. För enskilda entreprenadkontrakt bedömer dock kontoret att detta är ett mindre problem då dessa vanligtvis löper över 1-2 år. Det gör att kontorets kravställning successivt kan skärpas enligt upptrappningsplanen och i takt med att bättre fordon och maskiner finns tillgängliga på marknaden. Utmaningen ligger främst i ramavtal och driftavtal med längre avtalstider då det för dessa behöver tas fram en plan för att möjliggöra upptrappning under pågående avtalstid. Det är också viktigt att följa trender för de ekonomiska konsekvenserna av utökad kravställning inom staden.

Trafikkontoret ser gärna en ökad stadsövergripande samordning och centralt stöd i frågor som flera förvaltningar och bolag har att hantera. Exempel på viktiga frågor som skulle gynnas av ökad samverkan är:

- tydlig kommunikation gentemot leverantörerna avseende kravställning och vilka fossilfria alternativ som förespråkas av staden samt även hur planen för upptrappning kommer att se ut för alla stadens verksamheter .
- hur staden ska tillhandahålla infrastruktur för laddning av arbetsmaskiner och fordon i samband med entreprenader och drift
- uppföljning av ställda bränslekrav för att skapa systematik och enhetlighet.
- bedömning av vilka ökade kostnader höjd kravställning gällande eldrift/utsläppsfritt medför för stadens olika avtal.

Grönare Stockholm

Trafikkontoret har sedan 2017 arbetat med över 30 projekt inom den särskilda investeringsramen för Grönare Stockholm för att stärka grön infrastruktur och mångfunktionalitet i stadens grönområden, med prioritet på ytterstaden. Från år 2022 till 2025

fortsätter kontorets satsningar inom Grönare Stockholm med en särskild investeringsram om 300 mnkr. Kontoret förbereder inriktningsbeslut för åtgärder på knappt 10 platser som syftar till att utveckla biologisk mångfald samt motverka problematik inom värmeöar och skyfall. Samtliga kommande projekt har en tydlig koppling till översiktsplanen och de 33 platser som utpekats som särskilt viktiga för stadens biologiska mångfald och ekosystemtjänster. Insatserna kommer också att kopplas till det kunskapsunderlag som tas fram inom miljöförvaltningens arbete med stadsdelsvisa åtgärdsprogram för biologisk mångfald. För att genomföra projekten behöver kontoret fortsatt samverka med berörda stadsdelsförvaltningar och miljöförvaltningen som alla har en nyckelroll i arbetet för att utveckla ekosystemtjänster och biologisk mångfald.

Kontorets höjda ambitioner att ytterligare öka prognossäkerheten och stärka processerna för investeringsprojekt ska också speglas i arbetet med Grönare Stockholm. I det längre perspektivet behöver kontoret bli bättre på att ta fram kalkyler i tidigt skede, som håller hela vägen. Under åren 2022-2023 läggs därför ett stort fokus på planering och kalkylering medan de flesta genomförandena av Grönare Stockholm-projekten sker först under 2024 och 2025.

Markupplåtelser

Torghandel

Stadens torg ska vara trygga och bidra till en attraktiv stadsbild, vilket innebär att torghandelsplatserna ska vara städade, rena och väl gestaltade. 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. Det är samtidigt viktigt att kontoret är tillgängligt för torghandlarnas behov, t.ex. vid problem med vatten, el och sophantering som behöver åtgärdas. En satsning på utvecklad service gentemot torghandlarna skulle bidra till stadens ambitioner i näringslivspolicyn, vilket är särskilt viktigt i arbetet med att återstarta Stockholm efter pandemin. Med kontorets nuvarande resurser är det en utmaning att förena stadens ambitioner för torghandeln om dels riktade insatser för en ren, trygg och snygg stad, dels att tillhandahålla en god service med hög tillgänglighet för att hantera torghandlarnas snabbt uppkomna frågor och behov. Kontoret ser därför ett behov av en utökad ram om 1,5 mnkr för att förstärka organisationen i syfte att förbättra servicen till stadens torghandlare.

Under 2022 ska kontoret färdigställa ett gestaltungsprogram för torghandeln. Programmet tas fram i samverkan med stadsbyggnadskontoret, fastighetsägare, torghandlare, representanter för stadsdelsförvaltningar och via intervjuer med torgbesökare. Programmet uttrycker ett antal möjligheter till gestaltning i syfte att utveckla både de estetiska och de praktiska aspekterna av de olika torgens möjligheter till utformning. Kontoret kommer även att ta fram ett förslag till reviderade lokala ordningsföreskrifter för torghandeln för beslut i kommunfullmäktige under 2022, vilket möjliggör för fler och tillfälliga platser och som i sin tur kan öka behovet av service till torghandlarna.

Vidare ser kontoret ett behov av att utöka samverkan med både interna och externa parter för att stärka den organiserade brottsligheten inom torghandeln som skapar otrygghet och osund konkurrens. Kontoret ser också potential till utökad samverkan med stadens förvaltningar samt med Skatteverket, och avser att stärka detta samarbete under planeringsperioden.

Övriga fokusområden

Digitalisering - realisera potentialen i GIS som verktyg

Många av trafikkontorets IT-system utvecklades för ca tio år sedan, med utgångspunkt i enskilda verksamheters behov snarare än utifrån ett helhetsperspektiv. Tekniken låg i framkant då, men idag är plattformarna omoderna och nya digitala lösningar behöver implementeras utifrån hela kontorets verksamhet. Kontoret har för avsikt att höja ambitionen för digitaliseringsarbetet och stärka kontorets förmåga att hantera och analysera data, effektivisera interna såväl som externa processer samt utveckla dialogen med stockholmarna, näringslivet och andra externa parter. Den processkartläggning som pågår på kontoret kommer också att utvisa vilka processer som kan effektiviseras och automatiseras. Det finns även möjlighet att pröva utveckling av AI-lösningar både i kontorets interna verksamhet, svar till medborgare och i stadsmiljön.

Geografiska informationssystem, GIS, har potential till att bli ett ännu viktigare verktyg för utvecklingen av kontorets verksamhet. Det finns flera verksamhetsområden där GIS kan fylla en viktig funktion. Ett exempel som aktualiserats med anledning av rekommendationer i revisionskontorets rapport "Trafiknämndens styrning och kontroll avseende underhåll/reinvesteringar i gator och broar", är utmaningarna med den åldrande infrastrukturen. Kontoret kommer att behöva stärka upp arbetet med att prioritera rätt underhålls- och reinvesteringssåtgärder för att möta det ökade behovet. Kontoret behöver se över sina arbetssätt och digitala stödsystem för att mer effektivt kunna identifiera underhållsbehovet och bättre utnyttja de begränsade resurserna. Genom utveckling av GIS skulle kontoret kunna få en bättre bild av kontorets anläggningar och dess skick, och på så sätt effektivisera verksamheten vilket på sikt leder till lägre underhållskostnader.

Ett annat utvecklingsområde där kontoret ser potential i GIS som verktyg är avtalskontroller. En av förutsättningarna för att avtalskontrollerna ska vara korrekta är att kontoret har uppdaterade kartunderlag, vilket i sig är ett omfattande och resurskrävande arbete i den växande och föränderliga staden. Det skulle dock vara en viktig insats för att effektivisera avtalsuppföljningen.

Vidare ser kontoret ett behov av utveckling inom GIS för transportområdet. Nya digitala lösningar i ett alltmer uppkopplat transportsystem ställer högre krav på kontorets data. Genom satsning och utveckling inom GIS-området, som exempelvis nya metoder för ajourhållning av det digitala vägnätet, kan kontoret på sikt uppnå en effektivare användning av stadens transportsystem med hjälp av exempelvis geofencing. Informationssystemen kan även användas av flera aktörer i staden och även stockholmarna, t.ex. för att visa var det finns lediga parkeringsplatser.

För att göra en samlad satsning på GIS-området, både i syfte att effektivisera kontorets egen verksamhet samt att realisera potentialen i GIS som verktyg för att styra mot ett smartare, klimatneutralt Stockholm, ser kontoret behov av medelsförstärkning om 5 mnkr.

Näringsliv

Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat år 2025 och en viktig del för att nå dit 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. Kontoret genomförde under 2021 en omorganisation för att bl.a. effektivisera och förenkla tillståndsprcessen samt förbättra servicen gentemot företagare, t.ex. genom att komplicerade tillståndsärenden numera hanteras inom samma enhet. Under 2022 görs en genomlysning av kontorets IT-system inom tillståndsprcessen. För att ytterligare accelerera utvecklingsarbetet ser kontoret ett behov av 2 mnkr per år under perioden 2023-2025. Utvecklingen av denna process bidrar till stärkt dialog och bättre service till näringslivet och skulle ge stor effekt i form av nöjdare kunder, snabbare ärendehantering och även resurseffektivisering inom kontoret.

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 utveckla metoder och arbetssätt för de tre stadsdelssamordnare som arbetar som en länk mellan kontoret, stadsdelarna och det lokala näringslivet. Kontoret samordnar även stadens arbete med snabba åtgärder för att öka attraktiviteten tillsammans med fastighetsägare i bl.a Kista och Värtahamnen, med ett ökat fokus på åtgärder inom belysning, städning och platsaktivering. Kontoret ser även möjligheter att tillsammans med näringslivet utveckla attraktiviteten i stadens offentliga rum med utgångspunkt i gestaltningsprogrammet för torghandel och det stöd för gestaltning av vinteruteserveringar som nu tas fram av kontoret.

Vidare ser kontoret ett behov av att samverka med externa tillsynsmyndigheter, så som polismyndigheten och skatteverket i tillsynsarbetet, i syfte att öka regelefterlevnaden hos tillståndsinnehavare och minska antalet oseriösa aktörer, framförallt inom torghandeln men det kan även utökas till byggbranschen. Detta kan i längden bidra till en säkrare, tryggare och mer attraktiv stadsmiljö, vilket är bra för både stockholmarna och näringslivet. Den myndighetsgemensamma tillsynen är ett viktigt komplement till den tillsyn kontoret i dagsläget själv bedriver, eftersom kontoret saknar vite på flera tillståndsområden, t.ex. markupplåtelser och salutorgsupplåtelser. Kommunfullmäktige gav under hösten 2021 kontoret i uppdrag att arbeta för en ändring av ordningslagen, som ska göra kommunen till tillståndsgivare och tillsynsansvarig vid användande av offentlig plats. Arbetet med att ta fram en ny skrivning av ordningslagen pågår, och med en sådan ändring av ordningslagen skulle kommunen få mandat att agera när villkor inte följs eller då det helt saknas tillstånd.

Kontoret ser ett behov av utvecklad samverkan med näringsidkare och privata fastighetsägare. Det finns lagstöd för att utbyggnad av nya allmänna anläggningar ska bekostas av de fastighetsägare som har nytta av åtgärderna, och detta tillämpas sedan lång tid genom de exploateringsavtal exploateringsnämnden träffar. Kommuner som Solna, Järfälla och Nacka har dessutom etablerat en princip där de markägare som har ekonomisk vinning av utbyggnad av ny spårbunden kollektivtrafik får bidra ekonomiskt till kommunernas medfinansiering av denna. Inom trafiknämndens verksamhetsområde är markvärme ett område där staden sedan lång tid arbetat med privat medfinansiering av både investering och löpande drift. Kontoret behöver utreda vidare vilka andra områden där sådan medfinansiering skulle kunna tillämpas, och vilka möjligheter staden har att prioritera projekt med privat medfinansiering.

Utvecklad dialog med stockholmarna

Trafikkontoret arbetar kontinuerligt med att bygga och stärka dialogen med stockholmarna,

och Tyck till-appen är en viktig del i det arbetet. Appen kommer att utvecklas under 2022-2024, både vad gäller funktionaliteten och det ärendehanteringssystem som ärendena inkommer till. Kontoret ska även se över arbetssätt och processer för synpunktshantering. Målet är att kunna erbjuda stockholmarna mer effektiv ärendehantering, förbättrad återkoppling och ett enklare sätt att tycka till om stadsmiljön. Ett modernare system möjliggör dessutom framtagande av statistiska underlag för verksamhetsutveckling och innovation. Som tydlig och väletablerad kontaktväg in till kontoret finns även en möjlighet för Tyck till-appen att på sikt utvecklas till att omfatta synpunktshantering för fler av stadens verksamheter, och på så sätt skapa en gemensam väg in till staden och erbjuda bättre service till stockholmarna.

Även trafikkontorets facebook sida Cykla och gå i Stockholm har blivit en allt viktigare kanal för dialogen med stockholmarna. Närvaron på sociala medier behöver öka och kontoret planerar att titta på fler lämpliga kanaler och hur arbetet med sociala medier kan organiseras.

Kontoret genomför också medborgardialog i vissa projekt, t.ex. i upprustningen av Östermalmstorg och i de större projekten inom Grönare Stockholm. Att bygga relationer, få in stockholmarnas synpunkter och i högre grad beakta dem i kontorets utvecklingsarbete är viktigt. Därför planerar kontoret att vidareutveckla modeller för medborgardialog och säkerställa rätt dialogform för rätt fas.

För att effektivisera kontorets arbete med synpunktshantering, utveckla Tyck till-appen och övriga former för medborgardialog ser kontoret behov av medelsförstärkning om 3 mnkr.

Innovation

För att möta stadens utmaningar behövs nya, innovativa lösningar och under 2022 deltar kontoret i ett tjugotal externfinansierade projekt tillsammans med akademi och näringsliv. För att skapa en helhetsbild och ytterligare stärka kontorets innovationskapacitet har kontoret infört ett råd för forskning och innovation med tillhörande arbetsgrupper. Syftet är att ta fasta på lärdomarna från externfinansierade projekt och stärka kontorets förmåga att säkra finansiering för framtida projekt. Under kommande år avser kontoret att utöka samarbetet med andra förvaltningar inom staden, utveckla struktur och arbetssätt för innovationsarbetet samt stärka kontorets förmåga att gå från pilot till standard. Kontoret ser ett behov av att utveckla innovationsarbetet kopplat till bl.a. följande områden:

- Utveckling av trafikdata för en mer proaktiv planering av transportsystemet.
- Geofencing och regelefterlevnad, i synnerhet att utveckla och upprätthålla nya effektiva former för felidentifiering, nätredigering och uppdatering av geodata.
- Datakommunikation i det offentliga rummet genom fiberutbyggnad, som alternativ till reinvesteringar i stadens föråldrade kabelnät. Nya användningsområden som uppstår i.o.m förbättrad datakapacitet är möjligheten att använda nätet till ex förbättrad trafikprioritering, videoövervakning, multisensorer samt kommunikation med uppkopplade fordon.
- Användning av sensorer för förbättrad framkomlighet, t.ex. genom ovanmarkdetektering för cykel som kan korta ner väntetiden vid rödljus.
- AI för analys av trafikfarliga händelser, t.ex. genom att låta AI läsa av samtliga fordonsrörelser dygnet runt i signalreglerade korsningar och därmed samla information om potentiella kollisionsrisker.

- Kontoret ser potential i det nya centrala systemet för trafikstyrning som etableras under 2022, som i grunden är en IoT-plattform och därmed möjliggör styrning baserat på externa datakällor som t.ex. Google eller luftkvalitetsdata.

Behov av samlad strategi för stadens offentliga belysning

Kontoret arbetar idag aktivt med den offentliga belysningen, och det görs ofta extra satsningar inom området med framförallt trygghetsaspekten som främsta motiv. Det finns dock många andra aspekter av belysning, bland annat miljömässiga, ekonomiska, visuella, tekniska och organisatoriska. Många stora städer i Europa har en uttalad belysningsstrategi, som fungerar som vägledning vid planering och drift av den offentliga belysningen. Kontoret ser ett behov av att utreda, sammanställa och beskriva de olika aspekterna kring offentlig belysning och föreslå hur staden kan göra avvägningar dem emellan. Det kommer att kunna utgöra ett förbättrat beslutsunderlag såväl vid nyinvesteringar som vid prioriteringar och teknikval i samband med det löpande utbytet av äldre belysningsarmaturer. Förvaltningen av stadens offentliga belysning är idag utspridd på flera aktörer och en strategi skulle även kunna se över om arbetet kunde effektiviseras genom en annan organisation.

Utvecklat arbete med ledarskap, kompetensförsörjning och kontorets processer

Trafikkontorets uppdrag har hög komplexitet och kräver samverkan och samarbete både internt inom kontoret, med andra delar av staden och med offentliga aktörer och näringsliv. Det ställer höga krav på både chefer och medarbetare att kunna leda i komplexitet. Kontoret har påbörjat en utvecklingsresa för samtliga chefer, som fokuserar på grupputveckling, systemförståelse och utveckling av ledaregenskaper som krävs för att hantera sitt uppdrag. Detta utvecklingsarbete kommer att fortsätta under de kommande åren.

Konkurrensen om viss kompetens är redan idag mycket stor och kommer att öka. Det gör att trafikkontoret behöver stärka arbetsgivarvarumärket bland annat genom en stabil process för kompetensförsörjning. Kontorets uppdrag har utvecklats från ett relativt operativt uppdrag till att också arbeta med mer strategiska frågor. Kompetensutveckling och kompetensväxling är verktyg för att stärka och utveckla kontorets förmåga men också för att säkerställa ökad strategisk kompetens vid nyrekrytering.

Kontoret behöver också aktivt arbeta för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare, både avseende arbetsmiljö och villkor. För att attrahera och behålla medarbetare behöver kontoret anpassa sig efter förändringarna på arbetsmarknaden. Att få det nya kontorslandskapet att fungera som avsett är ett prioriterat område där kontoret har stor möjlighet att påverka, men inom andra områden, som arbetsgivaransidans generellt mer generösa förhållningssätt till hemarbete, kan en stadsgemensam policy för distansarbete i staden vara nödvändig.

Kontoret har de senaste åren arbetat med processkartläggning genom verksamhetsledningssystemet Vintergatan, i syfte att skapa ett verktyg för verksamhetsutveckling samt synliggöra vilka processer som kan synkroniseras och vad som kan utvecklas. Under 2022 kommer kontorets IT-system kopplas till processerna, och de kommande åren ska Vintergatans data kvalitetssäkras och modellen övergå i förvaltning. När verksamhetsarkitekturen är kartlagd och dokumenterad kommer Vintergatan att fungera som ledningssystem och beslutsstöd för organisationen.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

3.1 Drift

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

Mnkr	KF-budget 2022	KF-plan 2023	KF-plan 2024	Förslag 2023	Förslag 2024	Förslag 2025
Driftkostnader	1 704,9	1 676,7	1 676,4	1 717,3	1 742,0	1 756,0
Avskrivningar	690,0	750,0	800,0	740,0	780,0	820,0
Internräntor	60,0	63,0	64,0	61,0	62,0	64,0
Summa kostnader	2 454,9	2 489,7	2 540,4	2 518,3	2 584,0	2 640,0
Summa intäkter	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3	-1 680,3
Netto totalt	774,6	809,4	860,1	838,0	903,7	959,7

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	2023	2024	2025
Digitalisering			
<i>Utvecklad dialog med Stockholmarna</i>			
Tyck till-appen kommer att utvecklas under 2022-2023, både funktionaliteten och det ärendehanteringssystem som ärendena inkommer till. Kontoret ska även se över arbetssätt och processer för synpunktshantering. Målet är att kunna erbjuda stockholmarna mer effektiv ärendehantering, förbättrad återkoppling och ett enklare sätt att tycka till om stadsmiljön. Ett modernare system möjliggör även framtagande av statistiska underlag för verksamhetsutveckling och innovation. För att kunna vidareutveckla Tyck-till behövs fortsatta medel om 3 mkr.	3		
<i>Utveckla system för tillståndsgivning, e-tjänste för ansökan, AI för enklare ärenden, m.m.</i>			
För att ytterligare kunna utveckla kontorets tillstånds- och tillsynsprocesser och kunna nå målen i näringslivspolicyn om enkla kontaktvägar till staden, behöver kontoret bättre systemstöd. Kontoret vill t.ex. utveckla AI för enklare ärenden och användarvänliga e-tjänster där sökanden både kan genomföra sin ansökan, följa sitt ärende och ha kontakt med handläggaren. De system kontoret använder för tillståndsgivning måste även vara enkla att använda på plats på stan vid tillsyn. Kontoret har nyligen påbörjat en genomlysning av de system som används för tillståndsgivning idag, för att ta fram beslutsunderlag inför det fortsatta digitaliseringsarbetet. För att kunna utveckla smartare och mer användarvänliga system, som förenklar både för sökande och för kontoret finns ett behov av 2 mnkr årligen under treårsperioden.	2		
<i>Realisera potentialen i GIS som verktyg</i>			
Kontoret ser ett behov av att stärka upp arbetet med att prioritera rätt underhålls- och reinvesteringssåtgärder för att möta det ökade behovet. Arbetssätt och digitala stödsystem behöver ses över för att kontoret på ett mer effektivt sätt ska kunna utnyttja begränsade resurser. Ett utvecklingsområde där kontoret ser potential i GIS som verktyg är avtalskontroller. En av	5	2	

Kostnader	2023	2024	2025
föresattningsarna för att avtalskontrollerna ska vara korrekta är att kontoret har uppdaterade kartunderlag, vilket i sig är ett omfattande och resurskrävande arbete. Vidare ser kontoret ett behov av utveckling inom GIS för transportområdet. Nya digitala lösningar i ett alltmer uppkopplat transportsystem ställer högre krav på kontorets data, och genom utveckling av GIS skulle arbetet med ajourhållning av det digitala vägnätet och geofencing kunna utvecklas. Informationssystemen kan även användas av flera aktörer i staden och även stockholmarna, t.ex. för att visa var det finns lediga parkeringsplatser. Genom en samlad satsning på GIS-området avser kontoret att effektivisera den egna verksamhet samt att realisera potentialen i GIS som verktyg att styra mot ett smartare, klimatneutralt stockholm			
Framkomlighet, Dagvatten och Skyfall, Torghandel			
<i>Stockholm framtida vattenförsörjning samt utbyggnad av av större kollektivtrafikanläggningar: Älvsjögrenen, Spårväg Syd, och förlängning Roslagsbanan till City. Samordning övriga projekt.</i>			
Projektet bedrivs som samverkansprojekt där staden är deltagare och delfinansiär. Arbetet kommer att ha stor påverkan på trafikkontorets verksamhetsområde, bland annat genom omfattande ledningsomläggningar i ett flertal huvudgator och trafikleder och genom ombyggnad av befintliga anläggningar. Liksom i arbetet med den pågående tunnelbaneutbyggnaden räknar kontoret med att ta på sig en samordnande roll mellan stadens olika förvaltningar.	4		
Utöver större enskilda projekt blir kontoret regelbundet uppvaktat av ledningsägare och andra aktörer som utför arbeten i stadens gatunät, med propåer om att kontoret ska samordna deras arbeten och sköta kommunikationen kring dessa arbeten. Kontoret ser klara fördelar med att arbeten i stadens gator samordnas och kommuniceras på ett enhetligt sätt, men kontoret saknar idag medel för att ta på sig denna roll.	2		
<i>Skyfallsresurs</i>			
Trafikkontoret ansvarar via befintlig strateg för att ta fram en strategi för hur skyfallsarbetet ska utföras och kommunicera kring denna. Stadens alla avrinningsområden ska utredas med avseende på vilken typ av åtgärder som kan utföras i de olika områdena. En ny resurs behövs för detta uppdrag. Den kommer att ansvara för utförande av de skyfallsåtgärder som planeras på stadens mark.	1,5		
<i>Utredning av lokala åtgärdsprogram (LÅP) för vattenförekomster</i>			
Lokala åtgärdsprogram anger möjliga åtgärder att utföra för att förbättra vattenstatusen för stadens vattendrag. Vissa av åtgärderna åligger trafikkontoret att utföra t ex "utreda alternativa platser för snötippning". Andra åtgärder ligger under SVOAs ansvar, främst dammar och magasin. Ytterligare andra åtgärder faller inom det avtal som finns mellan trafikkontoret och SVOA för överlämnande av dagvattenanläggningar. Tex växtbäddar, infiltrationsanläggningar, nedsänkta växtbäddar mm. Dessa är SVOAs ansvar att utreda och utföra, medan trafikkontoret ska finansiera. Kontoret har behov av medel för att utreda de föreslagna åtgärderna som ska byggas på stadens mark.	2		
<i>Torghandelsuppdraget</i>			
Stadens torg ska vara trygga och attraktiva platser som både lockar till möten och umgänge för stockholmare och besökare, och ger stabila grundförutsättningar för torghandeln. För att kunna erbjuda näringsidkarna på stadens torg enkla kontaktvägar till kontoret och snabb hjälp att åtgärda problem med t.ex. vatten, el och sophantering behöver kontoret förstärka sina resurser med en förvaltare som på daglig basis besöker de olika torghandelstorgen. Den nya rollen skulle även ge kontoret bättre insikt i om det finns behov av åtgärder utifrån ett trygghetsperspektiv, vilket också är grundläggande för att skapa goda förutsättningar för stadens företagare att verka i Stockholm.	1,5		
Övriga förändringar			
<i>Drift och underhåll av nya områden till följd av bostadsbyggande</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.	6,5	10,4	2,4
Budgetjustering enligt belsut (2022-02-23) avseende tillkommande kostnader till följd av nytt avtal med Stockholm Hamn AB	7		
<i>Parkeringsverksamhet</i>			

Kostnader	2023	2024	2025
Enheten har flera stora entreprenader där indexuppräknings sker till varje nytt kalenderår. Den största delen av indexuppräknings sker på parkeringsövervakningen utifrån bevakningsindex, som historiskt legat på 2-2,5%. Upphandling kommer att ske på två parkeringsövervakningsområden vilket sannolikt kommer medföra ökade timpriser.	6,1	8,6	7,3
<i>Avtal Dagvattentaxa</i>			
Trafikdagvattnet renas av Stockholm Vatten och Avfall AB på kontorets uppdrag. Enligt Stockholm Vatten och Avfall AB beräkningar kommer befintligt avtal för dagvattentaxan att öka med 9 % per år framöver.		4	4,3
Räntor beräknat på avskrivningar enligt plan.	-2	0	2
Avskrivningar jämfört med året innan	-10	-10	40
TOTALT ÖKADE KOSTNADER	28,6	15	56

3.2 Investeringar

Med stadens satsning på *cykel* och *framkomlighet* har investeringsvolymerna inom trafiknämndens verksamhet ökat under senare år. Mellan 2019-2022 har den långsiktiga investeringsplanen utökats med sammanlagt 885 mnkr för att möjliggöra fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur och genomförande av åtgärder inom gång- och kollektivtrafik. Investeringsvolymerna har även ökat inom områdena *Klimat och miljö* samt *Trygghet och attraktivitet i offentliga rum* dels genom omprioriteringar inom budgeten, dels genom tilldelning av klimat- respektive trygghetsmedel. Den utökade budgetramen har inneburit att kontoret haft möjlighet att omdisponera medel vid senareläggningar av projekt. Exempelvis har det frigjorda budgetutrymmet kunnat användas till att höja reinvesteringstakten inom flera program och inrymma trygghets- och klimatinvesteringar som på grund av förseningar inte längre kunde finansieras med särskilda medel.

Fr.o.m. 2023 beräknas nämndens långsiktiga investeringsplan återgå till en lägre nivå vilket för kontoret innebär en del utmaningar. Eftersom anläggningar såsom broar, tunnlar och gator blir allt äldre ökar behovet av ersättningsinvesteringar för att undvika avstängningar och haverier. Kontoret bedriver för närvarande ett stort antal reinvesteringarprogram samtidigt som flera enskilda projekt över 50 mnkr utreds. Sammantaget bedöms att ersättningsinvesteringar kommer ta i anspråk en stor del av nämndens budget kommande år. Även behov av klimat- och miljöinvesteringar kommer att öka under kommande år på grund av klimatförändringar. Samtidigt ser kontoret det som angeläget att bibehålla en stor volym för cykelinvesteringar i syfte att uppnå målen i den nya cykelplanen. Ett annat område där kontoret ser ett ökat investeringsbehov kommande år är offentliga rum då staden har flera torg och gator som behöver utvecklas både vad gäller funktion och gestaltning. Alla dessa investeringsområden konkurrerar om samma budgetutrymme, vilket innebär en stor påfrestning på nämndens budget kommande år, särskilt när de stora ersättningsinvesteringarna planeras övergå i entreprenadfas. Detta ställer stora krav på väl övervägda prioriteringar vid val av vilka åtgärder som ska genomföras.

Investeringsplan 2023-2027

Nämnden har i kommunfullmäktiges budget tilldelats en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 730 mnkr per år. Investeringar delas upp i strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. Strategiska investeringar är framtidsinriktade och skapar större nytta än vad staden har idag. Ersättningsinvesteringar syftar till att återställa anläggningar till tidigare fastställd teknisk nivå eller nya miljöbetingelser.

För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt har nämnden tilldelats en utökad investeringsplan avseende den fortsatta satsningen *Grönare Stockholm*, sammanlagt 280 mnkr under åren 2022-2025. I den utökade investeringsplanen ingår även 150 mnkr år 2023 som nämnden tilldelats för att slutföra de projekt som har påbörjats inom *Framkomlighetssatsningen på cykel, gång- och kollektivtrafik* under 2019-2022.

Kontorets investeringsportfölj delas upp i särskilda *satsningar, program* och *åtgärdsområden*. Ersättningsinvesteringar har samlats i kategorierna *Reinvesteringsprogram* och *övriga mindre reinvesteringar* samt *Stora ersättningsinvesteringar över 50 mnkr*. Strategiska investeringar utgör de resterande kategorierna.

I *bilaga 2* redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2023-2027. I *bilaga 3* redovisas beslutsläget för samtliga större projekt och program 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*.

I nedanstående tabell redovisas KF-budget, kontorets prognos för 2022 samt förslag till budget för åren 2023-2027 för både långsiktig och utökad investeringsplan.

	Prognos	Budgetperiod				
TK Investeringar	2022	2023	2024	2025	2026	2027
KF-budget totalt	1 248,5	1 255,0	815,0	805,0	1 030,0	730,0
Långsiktig plan KF Budget 1)	1 150,5	1 030,0	740,0	730,0	730,0	730,0
Cykelinfrastruktur	222,1	123,4	70,0	70,1	70,0	70,0
Gång- och kollektivtrafik	179,9	67,5	62,4	60,2	60,2	60,4
Offentliga rum - trygghet och attraktivitet	137,5	88,5	76,6	105,7	123,2	117,9
Klimat- och miljöinvesteringar	132,8	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Trafiksäkerhet	123,9	55,1	67,0	67,0	52,0	17,0
Reinvesteringsprogram och övr. mindre reinvesteringar	370,1	254,9	241,0	241,0	241,0	241,0
Stora ersättningsinvesteringar >50 mnkr	65,2	247,3	287,5	137,9	108,3	47,2
Övriga nyinvesteringar	26,5	18,5	20,0	20,0	20,0	20,0
Kommande ospecificerade projekt	0,0	0,0	0,0	13,0	40,3	141,5
Nedrundning	-107,9	-130,1	-109,4	0,0	0,0	0,0
Budgetjustering begärd i VB 2021	29,8					
Summa långsiktig ram	1 179,8	740,0	730,0	730,0	730,0	730,0
Utökad plan KF-Budget	98,0	225,0	75,0	75,0	300,0	0,0
Budgetuppdrag 2022	23,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Grönare Stockholm	75,0	75,0	75,0	75,0	0,0	0,0
Cykel och framkomlighet	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Klaratunneln	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	0,0
Summa utökad ram	98,0	225,0	75,0	75,0	300,0	0,0
Summa nettoinvesteringar	1 277,8	965,0	805,0	805,0	1 030,0	730,0

1) Inklusive beviljade klimat- och trygghetsmedel 2022

Följande text beskriver kontorets investeringsplanering där fokus är på budgetperioden 2023-2025 med utblick t.o.m. 2027.

Framkomlighet – cykel-, gång- och kollektivtrafik

Under 2022 slutförs satsningen som pågått under åren 2019-2022 för att investera 1,5 mdkr i framkomlighetsåtgärder inom cykel-, gång- och kollektivtrafik. För att medfinansiera en gång- och cykelbro i Slussen-projektet har 116 mnkr omfördelats till åren 2023-2024.

Under perioden som *framkomlighetssatsningen* har pågått förstärktes nämndens långsiktiga investeringsplan med 885 mnkr och kontoret har startat upp ett antal projekt för att investeringsmålet ska kunna uppnås. Majoriteten av de projekten har avslutats, men en del kommer pågå även under 2023 när satsningen är klar. För att kunna färdigställa dessa projekt har nämnden tilldelats 150 mnkr inom utökad investeringsplan.

Fr.o.m. 2023 återgår nämndens långsiktiga investeringsplan till en lägre nivå, samtidigt som budgetutrymmet behöver frigöras för genomförande av andra projekt. Det innebär även att utrymmet för åtgärder inom cykel-, gång- och kollektivtrafik minskar varför kontoret föreslår en långsiktig nivå om 130 mnkr fr.o.m. år 2024, varav 70 mnkr föreslås för cykelåtgärder och 60 mnkr för åtgärder inom gång- och kollektivtrafik. Kontorets bedömning är att nivån räcker

till några medelstora projekt (exempelvis 1-2 cykelprojekt, 1 gångprojekt och 1 kollektivtrafikprojekt). Utöver detta finns utrymme för några punktåtgärder, tillgänglighetsåtgärder och trafikantförbättrande åtgärder. Kontoret bedömer att denna omfattning inte är i linje med de höga ambitionerna inom de tre områdena som uttrycks i stadens strategiska planer och utifrån den trafikutveckling som sker. Under 2024 kommer en stor del av den föreslagna nivån (58 mnkr) att användas till medfinansieringen av *gång- och cykelbron i Slussen*, vilket innebär att den kvarstående nivån inte räcker för genomförande av flera projekt som idag är i planeringsfasen.

Under flerårsperioden 2023-2025 planeras färdigställande av flera av de pågående projekten, bl.a.

- Västberga allé – utbyggnad av pendlingsstråk
- Västerbron – breddning av gång-och cykelbana
- Fruängsbanan – cykeltunnel
- Norrtullsgatan – gångåtgärder och växtbäddrensovering
- Stomlinje 176 och 177 – framkomlighetsåtgärder

I tabellen nedan redovisas planerad omfattning för investeringar inom cykel- gång- och kollektivtrafik under åren 2022-2027.

Cykel-, gång- och kollektivtrafik	2022	Budgetperiod			2026	2027
		2023	2024	2025		
Cykelinfrastruktur						
Utbyggnad av cykelstråk	222,1	184,4	31,0	70,1	70,0	70,0
Summa cykel	222,1	184,4	31,0	70,1	70,0	70,0
Gång- och kollektivtrafik						
Åtgärder enligt gångplan	42,0	31,7	11,2	20,0	20,0	20,0
Kollektivtrafikåtgärder	37,3	26,1	11,0	5,0	20,0	20,0
Tillgänglighetsåtgärder	20,8	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Trafikförbättrande åtgärder	21,5	15,1	10,0	10,0	10,0	10,0
GC-bana Västerbron, Tvärbana Norr	51,4	15,4		15,0		
Övriga åtgärder	11,8	0,2	1,2	0,2	0,2	0,4
Summa gång- och kollektivtrafik	184,8	98,5	43,4	60,2	60,2	60,4
Medfinansiering gång- och cykel bro Slussen		58,0	58,0			
Summa nettoinvesteringar - i mnkr	406,9	340,9	132,4	130,3	130,2	130,4

Grönare Stockholm

Under budgetperioden fortsätter satsningen *Grönare Stockholm* för vilken nämnden har tilldelats 75 mnkr per år inom utökad investeringsplan under perioden 2022-2025. De tre första etapperna beräknas vara avslutade innan utgången av 2022. Samtidigt fortsätter planeringen av åtgärder inom ramen för etapp 4 där kontoret har pekat ut följande områden:

- gröna samband och biologisk mångfald
- skyfallsproblematik
- värmeöar i urbana miljöer
- platsbrist – mångfunktionella ytor
- buller
- otrygga platser.

Då projekten är omfattande kan åtgärderna som tidigast börja genomföras under 2024. I satsningen ingår även projekten *Bullerskyddsåtgärder i Hagsätra naturreservat* och *Bromma strandpromenad* som övergår i entreprenadfas under 2022.

Offentliga rum – trygghet och attraktivitet

Kontoret fortsätter arbetet med att utveckla stadens offentliga rum. För närvarande pågår planering för flera stora strategiska projekt såsom upprustningar av *Södra Götgatan* och *Östermalmstorg*, ny beläggning på *Sergels torg* och omdaning av *Tegelbacken*.

Upprustningen av *Södra Götgatan* är helt inrymd i nuvarande budget. Entreprenaden kan som tidigast påbörjas 2024. Upprustningen av *Östermalmstorg* har inrymts till en omfattning om cirka 65 mnkr. I inriktningsbeslutet beräknas projektet till 115 mnkr, vilket gör att det nuvarande förslaget inte är helt finansierat i dagsläget. Projektet är planerat för genomförande 2023. För projekten *Sergels torg* och *Tegelbacken* har utrednings- och planeringsutgifter inrymts inom långsiktig plan. Genomförande och omfattning av projekten kommer bero dels på budgetramarnas storlek nästkommande år, dels på tidplanen för de stora ersättningsinvesteringarna (se rubriken *Stora ersättningsinvesteringar* över 50 mnkr).

Under 2022 arbetar kontoret med behovsanalys avseende stadens torg. I behovsanalysen ingår att ta fram förslag till en prioritering av de torg som har störst behov av upprustning. Genomförande av mindre projekt från inventeringen planeras fr.o.m. 2024.

Utöver omgestaltningar av större torg och platser planerar kontoret att fortsätta genomföra trygghetsskapande åtgärder såsom uppsättning av fasta och rörliga trafik hinder, trygghetsskapande belysning och omdaning av mindre platser. Omfattningen i dessa projekt kommer att bero på möjlighet att söka centrala medel. 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. I arbetet ingår även utredningar av lite större åtgärder som kan ligga till grund för ansökan om trygghetsmedel.

Klimat- och miljöinvesteringar

Sedan flera 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.

Bland de områden som kontoret ansvarar för ingår skyfallshantering och lokala åtgärdsprogram. Under budgetperioden planeras genomförande av ett större pilotprojekt avseende *skyfallsåtgärder inom Östermalms pilotområde* till en totalutgift mellan 30-40

mnkr. Kontoret kommer att pröva att inrymma totalutgiften i samband med projektets inriktningsbeslut.

Under de senaste åren har kontoret finansierat genomförande av ett antal åtgärder för förbättrad dagvattenhantering med klimatmedel. Särskild finansiering med extra medel kommer bli avgörande även under budgetperioden 2023-2025 då kontoret ser att det blir svårt att inrymma dessa åtgärder inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Trafiksäkerhet

I området ingår satsningen på *nya hastighetsplaner, trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor och övriga mindre åtgärder*.

Genomförande av de *nya hastighetsplanerna*, för att säkra god hastighetsefterlevnad och oskyddade gång- och cykelpassager, fortsätter under budgetperioden och förväntas bli klar år 2026. Exempel på åtgärder som genomförs är bl.a. upphöjda övergångsställen, genomgående gångbanor och avsmalningar. Sammanlagt planerar kontoret att investera cirka 500 mnkr under perioden 2017-2026, vilket är lägre än de 750 mnkr som redovisades i inriktningsbeslutet 2017. Den lägre utgiften beror dels på att det kommer att genomföras färre åtgärder än vad som initialt planerades på grund av en avvägning mellan framkomlighet för busstrafik och trafiksäkerhet, dels på att åtgärderna har visat sig vara billigare än vad de initiala kalkylerna visade.

För genomförande av *trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor* har kontoret avsatt 15 mnkr per år under budgetperioden 2023-2025.

Reinvesteringsprogram och övriga mindre reinvesteringar

Ett mycket stort kapital är investerat i stadens infrastruktur som därför behöver vårdas på bästa sätt. För transportsystemets funktion och för effektivt användande av skattemedel är det avgörande att kunna utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen så effektivt som möjligt. Det är långsiktigt billigare att förebygga problem än att ta hand om akuta problem när de uppstår. För att hantera den åldrande infrastrukturen arbetar kontoret sedan flera år med ett antal reinvesteringsprogram.

Genomförandebeslut har nyligen tagits för områdena *belysning (2022-2026)*, *trafiksignaler (2022-2026)*, *tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar (2022-2026)* samt mindre *konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk (2022-2026)*. Ett förnyat reinvesteringsprogram för *gatuytor* planeras att tas fram under budgetperioden då det gällande programmet löper ut under 2023. Kontoret planerar även att fortsätta genomföra reinvesteringsåtgärder på *trafikleder* och *gatuträd* under budgetperioden. I början på 2022 presenterade den politiska majoriteten inom nämnden en skrivelse gällande utbyte av gatuträd. Kontoret arbetar på att se över arbetssätt och planer för trädprogrammet med anledning av nämndens synpunkter.

Då nämndens långsiktiga investeringsplan har utökats under åren 2019-2022 och med anledning av senareläggningar i andra projekt har kontoret kunnat omdisponera medel till reinvesteringsprogrammen. Inräknat omdisponerade medel har den genomsnittliga årliga nivån för programmen varit cirka 310 mnkr per år. På grund av minskade budgetramar fr.o.m.

2023 och eftersom budgetutrymme behöver frigöras för andra angelägna projekt, bland annat större ersättningsinvesteringar, kommer det inte att vara möjligt att bibehålla samma budgetnivåer inom reinvesteringsprogrammen under kommande år. Kontoret föreslår därför en långsiktig nivå om cirka 240 mnkr per år.

Ett annat område där kontoret ser ett stort reinvesteringsbehov är *mellanstora broar och övriga byggnadsverk* för vilka reinvesteringar bedöms till en storlek på mellan 5 och 50 mnkr per projekt. Kontoret planerar att ta fram förslag till långsiktig hantering av dessa anläggningar där de som är mest kritiska kommer att åtgärdas först. Först ut är *Hornsgatspuckeln* som kontoret planerar att renovera under 2023.

Förslag på de årliga budgetnivåerna uppdelat per reinvesteringsprogram redovisas i nedanstående tabell.

Reinvesteringsprogram och övriga reinvesteringar	Prognos	Budgetperiod				
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Gatuytor och trafikleder	129,9	106,0	106,0	106,0	106,0	106,0
Mindre konstruktionsåtgärder	45,1	31,0	31,0	31,0	31,0	31,0
Tekniska installationer	22,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Trafiksignaler	33,1	22,0	32,0	32,0	32,0	32,0
Belysning	50,5	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Trädåtgärder	30,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
Cykelinfrastruktur	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gångbanor och busshållplatser	21,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Reinvesteringsprojekt 5-50 mnkr	1,1	23,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga reinvesteringar	17,8	3,4	3,0	3,0	3,0	3,0
Summa netto	370,6	254,9	241,0	241,0	241,0	241,0

Stora ersättningsinvesteringar över 50 mnkr

Utöver reinvesteringsprogrammen finns också flera enskilda projekt där äldre anläggningar kommer att kräva omfattande åtgärder och större ombyggnader. En viktig uppgift för kontoret under budgetperioden är att ta fram ett samordnat förslag till genomförande för dessa stora projekt utifrån bl.a. störningar under byggtiden, prioritering och byggbarhet. Under budgetperioden planeras entreprenadstart för följande ersättningsinvesteringar som även är inrymda inom nämndens långsiktiga investeringsplan:

- Kungsgatan, konstruktionsförstärkning – upphandling 2022, byggstart 2023
- Bergbanan i Skärholmen – reviderat genomförandebeslut 2022, byggstart 2023
- Norra Danviksbron – upphandling 2022-2023, byggstart 2024
- Södermälärstrand – reviderad systemhandling 2022, möjlig byggnation 2023.

Projektet avseende *renovering av Liljeholmsbroarna* har i förra årets flerårsplan inrymts med cirka 203 mnkr. I inriktningsbeslutet, som redovisades i trafiknämnden under 2021,

beräknades totalutgiften till mellan 650 mnkr och 1 050 mnkr beroende på vilket åtgärdsalternativ som skulle väljas. Kontorets bedömning är att projektets entreprenadutgifter inte längre kan inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Det finns även flera andra högt prioriterade ersättningsinvesteringar, som ännu inte är inrymda med utgifter för genomförande, t ex:

- Vasabron – renovering
- Klarastrandsleden – renovering
- Västerbron – renovering

För dessa projekt fortsätter planeringsarbetet under budgetperioden. För projektet avseende *renovering av Klaratunneln* har nämnden tilldelats 300 mnkr inom utökad investeringsplan år 2026, vilket även är året då entreprenad som tidigast kan påbörjas.

En stor utmaning förknippad med de mycket stora ersättningsinvesteringarna (med totalbudget över 500 mnkr) är att de är så kostsamma att de tar en stor del av nämndens investeringsbudget i anspråk vid genomförandet. De höga volymerna som är låsta i de stora projekten begränsar möjligheten att inrymma andra åtgärder under tiden projekten genomförs, samtidigt som en mindre förskjutning i projektens tidplan skapar ett stort utrymme i långsiktiga investeringsplanen som är svårt att ersätta med andra mindre projekt. Därför föreslår kontoret att entreprenadutgifter för dessa ersättningsinvesteringar finansieras inom nämndens utökade plan på samma sätt som för projektet Klaratunneln.

I tabellen nedan redovisas prioriterade ersättningsinvesteringar som har inrymts inom budget eller redovisas utanför ram under åren 2023-2027.

	Prognos	Budgetperiod				
Ersättningsinvesteringar >50 mnkr	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Inrymda projekt						
Ny bergbana i Skärholmen	2,1	29,0	53,0	0,0	0,0	0,0
Kungsgatan	5,2	97,7	104,7	28,5	0,0	0,0
Norra Danviksbron	18,0	25,1	45,0	86,4	63,4	2,3
Söder Mälarstrand, förstärkning	5,9	34,0	50,5	0,0	0,0	0,0
Prioriterade projekt utanför ram						
Liljeholmsbron, renovering	8,6	24,5	14,3	20,0	44,9	44,9
Klarastrandsledens konstruktioner	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Klaratunneln	1,3	10,0	0,0	0,0	300,0	0,0
Vasabron	7,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Västerbron	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Riskavsättning	8,3	17,0	20,0	3,0	0,0	0,0
Projektering - ännu ej fördelat per projekt		10,0				
Summa	65,2	247,3	287,5	137,9	408,3	47,2

Övriga nyinvesteringar

Här redovisas de mindre nyinvesteringar som inte ingår i någon av de satsningar eller åtgärdsområden som beskrivs ovan, exempelvis nybyggnation av kajsträcka vid Söder Mälarstrand, vägvisningsskyltning, byte av styrenheter i belysningscentraler, nyinvestering av trafiksignaler m.m. Även åtgärder av mer löpande karaktär som ofta initieras utifrån synpunkter från medborgare redovisas under denna kategori. Kontoret föreslår att det fortsatt avsätts budgetmedel för dessa ändamål, cirka 20 mnkr fr.o.m. 2023.

Icke-aktiverbara investeringsutgifter

Enligt de nya redovisningskraven som tillkom under hösten 2021 bokfördes i bokslutet 2021 cirka 11 mnkr avseende rivning, sanering och tillfälliga anordningar om till driftbudgeten från kontorets 10 största projekt i entreprenadfasen. Fr.o.m. 2022 kommer samtliga investeringsprojekt att omfattas av de nya reglerna.

I det timpris som används i kontorets interna tidrapportering ingår i nuläget förutom medarbetarnas lön även gemensamma kostnader såsom hyra av lokaler och IT-system m.m. Timpriset ligger till grund för tidrapporteringsutgifter som bokförs på investeringsprojekt. Framöver behöver gemensamma kostnader exkluderas från timpriset, vilket kommer att påverka investeringsutgifterna.

Till följd av det reviderade timpriset och de nya reglerna avseende rivning, sanering och tillfälliga anordningar beräknar kontoret att investeringsutgifterna kommer minska med sammanlagt cirka 206 mnkr under åren 2023-2027. Motsvarande belopp kommer behöva

inrymmas i nämndens driftbudget, vilket kontoret räknar med att bli kompenserade för genom höjd budgetram för drift.

I nedanstående tabell sammanfattas investeringsutgifter som inte kan aktiveras och behöver bokföras om till drift.

	Prognos	Budgetperiod					Totalt 2023-2025
		2023	2024	2025	2026	2027	
Ej aktiverbara utgifter	2022						
KF-budget totalt	1 331	1 150	960	847	1 030	730	
Belastar drift för tillfällig anordning	14,2	5,4	4,5	4,0	4,9	3,4	22,2
Belastar drift för rivning	2,3	9,1	0,3	0,3	0,3	0,2	10,2
Belastar drift för sanering	31,2	11,9	9,9	8,8	10,7	7,6	48,9
Belastar drift pga. reviderad timtaxa	87,1	23,0	24,0	25,0	26,0	27,0	125,0
Totalt att omföra från investering till drift - i mnkr	134,8	49,4	38,7	38,1	41,9	38,2	206,3

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. renovering av Norra Danviksbron och förstärkning av 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.

Kontoret förstår att det kan uppfattas som motsägelsefullt att både beskriva ett stort behov av ersättningsinvesteringar och strategiska investeringar samtidigt som investeringsmedel som regel har återlämnats i samband med tidigare verksamhetsberättelser. Prognossäkerheten jämfört med budget är också en av de största utmaningarna i styrningen av nämndens investeringsportfölj där målsättningen är att tilldelade ramar inte ska överskridas samtidigt som investeringsmedel inte heller ska återlämnas.

Enligt kontoret bör det förstnämnda målet vara prioriterat i balansakten mellan de två målen. Det går dock att konstatera att avvikelser mellan budget och utfall under de senaste åren varit betydligt högre än förväntat. Ett arbete för att förbättra prognossäkerheten kommer därför vara högt prioriterat under både 2022 och kommande år. I planen ingår både ett arbete med säkrare projektprognoser, men även bland annat förbättrad uppföljning av projektens framdrift och tidplaner samt bättre beredskap för att snabbt inrymma nya projekt vid förseningar.

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 större delen av 2010-talet varit ca 2-5 procent per år. Under de två senaste åren har dock flera viktiga indexserier för bland betong- och stålarbeten ökat betydligt mer. Exempelvis är det genomsnittliga priset för asfaltsarbeten ca 20 procent högre i januari 2022 jämfört med januari 2021. För stålarbeten har priserna ökat med 30-40% under samma period. Det är i dagsläget svårt att sja om de höga marknadspriserna kommer att förbli under kommande år eller om priserna sjunker tillbaka. Om det höga prisläget inte förändras kan det få konsekvenser för bland annat renoveringen av Norra Danviksbron som har en stor andel stålarbeten.

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

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. Arbetet sker etappvis i fyra etapper och beräknas vara klart 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 tekniktrymmen.

Efter färdigställandet av Tekniska nämndhuset kommer trafikkontoret ha tillräckligt med ändamålsenliga arbetsplatser. Dock har nya tekniska nämndhuset begränsat antal arbetsplatser. För framtiden minskar det möjligheten att utöka antal arbetsplatser i takt med trafikkontorets expansion vad gäller uppdrag och utökad personalstyrka. Som en effekt av pandemin kan dock behovet av arbetsplatser att minska i framtiden då medarbetare sannolikt även fortsättningsvis kommer arbeta hemifrån, om än inte i samma utsträckning som under pandemin.

4.1 Bedömd hyreskostnadsutveckling

Hyreskostnaden uppgår under 2022 till ca 23 mnkr. Hyreskostnaden för 2023 förväntas bli 31,1 mnkr. Kostnaden fördelas enligt nedan:

Hyra: 16,7 mnkr

Gemensamma utrymmen: 8,1 mnkr

Möbler och inredning: 1,6 mnkr

FM-serivice: 3,8 MSEK

Lokalservice: 0,3 MSEK

Garage: 0,6 MSEK

Hyreskostnaden beräknas för 2024 uppgå till 34,4 mnkr. Hyreskostnaden fördelar sig enligt följande:

Hyra: 20,4 mnkr

Gemensamma utrymmen: 8,2 mnkr

Möbler och inredning: 2,6 mnkr

FM-tjänster: 3,2 mnkr

Från och med 2025 beräknas att vedertagen indexuppräkning sker årligen på de nya hyrorna.

4.2 Samverkan

Det sker idag samverkan med övriga hyresgäster i Tekniska nämndhuset. Detta gäller bland annat samutnyttjande av gemensamhetslokaler, konferensrum, motionshallen och garaget. Därtill finns en gemensam reception.

4.3 Kommunal verksamhet - annan än pedagogisk verksamhet

4.3.1 Nuläge 31 januari 2022

För trafikkontorets del är ombyggnationen av Tekniska nämndhuset i sitt slutskede. Etapp 3 blev klar under våren 2021. De lokaler som har färdigställts är ändamålsenliga och funktionella.

De senaste två åren har präglats av pandemin och majoriteten av kontorets medarbetare har därför till stor del arbetat hemifrån. Kontorslokalernas kapacitet har således ännu inte utnyttjats fullt ut. Det är därför för tidigt att säga vilka eventuella lokalanpassningar som behöver vidtas.

4.3.2 Planerade lokalförändringar för år 2023-2030 (första planeringsperioden)

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

4.3.3 Planerade lokalförändringar för åren 2031-2040 (andra planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

4.4 Övrig information

4.4.1 Lokaler vars hyresavtal är uppsägningsbara inom tre år

Lokalerna i Tekniska nämndhuset är uppsägningsbara inom tre år.