

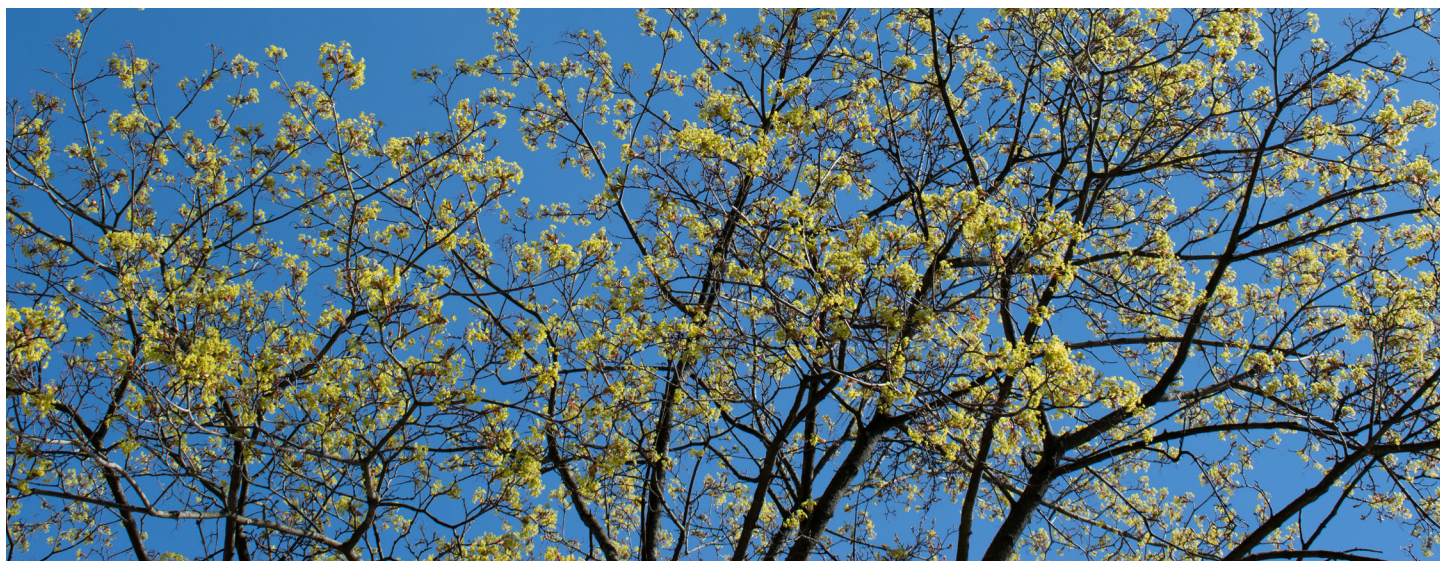


Foto: Rebecca Havedal, Lo Birgersson

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Väsentlig styrinformation till kommunledningen.....	4
2.1	Verksamhetens utveckling	5
2.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling...	5
2.1.2	Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling	6
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål	7
2.2.1	Alla förskolor ska hålla hög kvalitet och ge barn en trygg och stimulerande miljö.....	7
2.2.2	Livsvillkoren för Göteborgs invånare ska bli mer jämlika. .	8
2.2.3	Göteborg ska vara en tillgänglig stad för alla oavsett funktionalitet.	8
2.2.4	Göteborg ska vara en jämlik och jämställd stad där alla bemöts likvärdigt, får sina mänskliga rättigheter tillgodosedda och ges likvärdiga möjligheter oberoende av kön. 9	
2.2.5	Göteborg ska vara en säker och trygg stad.	9
2.2.6	Alla göteborgare ska ha en hälsosam livsmiljö.	9
2.2.7	Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030 i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.....	10
2.2.8	Göteborgs biologiska mångfald ska öka.	11
2.2.9	Framkomligheten ska vara god och andelen göteborgare som använder hållbara trafikslag ska öka, samtidigt som biltrafiken ska minska, i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi.	11
2.2.10	Buller, luftföroreningar, partiklar och utsläpp av växthusgaser från trafiken ska minska.	12
2.2.11	Göteborgs offentliga rum ska vara vackra, välskötta, trygga och tillgängliga samt gynna den biologiska mångfalden.	13
2.2.12	Arbetsmiljön och arbetsvillkoren för Göteborgs Stads anställda ska förbättras.	13
2.2.13	Sjukskrivningarna till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska.	14
2.2.14	Göteborg stads inköp- och upphandlingsprocesser ska bli mer effektiva och bidra till att nå samtliga hållbarhetsmål.	

3	Övrig uppföljning till kommunledningen.....	16
3.1	Utveckling inom personalområdet.....	16
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv.....	16
3.1.2	Analys av situationen inom HR-området.....	16
3.1.3	Långsiktig kompetensförsörjning	18
3.2	Ekonomisk uppföljning	21
3.2.1	Resultatredovisning i sammandrag	21
3.2.2	Utfall till och med perioden	21
3.2.3	Prognos.....	22
3.2.4	Investeringsredovisning.....	23
3.2.5	Uppföljning av kapitalkostnader.....	26
3.2.6	Uppföljning av investeringsrelaterade driftkostnader	26
3.2.7	Uppföljning av kommuncentrala poster som hanteras genom beslut av andra nämnder	27
3.3	Uppföljning av budgetavvikelser	28
3.3.1	Uppföljning av beslutade åtgärder	28
3.4	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag	30
3.4.1	Uppföljning avtalssamverkan.....	30
3.4.2	På vilket sätt har nämnden begränsat uppgifter inom bland annat administration, ledningsarbete och konsultanvändning?	31
3.4.3	Uppföljning av arbetet inom krisberedskap och civilt försvar	31
4	Styrinformation till nämnden.....	32
4.1	Fördjupad uppföljning ekonomi	32
4.1.1	Fördjupad uppföljning komplexa investeringsprojekt	32
4.2	Grunduppdraget	34
4.2.1	Trafikutveckling	35

Bilagor

Underbilaga 1: Tabell investeringsredovisning

Underbilaga 2: Uppföljning stadsmiljönämndens uppdrag 2023

Underbilaga 3: Uppföljning samlad riskbild och internkontrollplan 2023

1 Sammanfattning

Periodens ekonomi och årsprognos

Periodens utfall uppgår till 61,7 miljoner kronor och innebär en avvikelse mot periodiserad budget om -13,5 miljoner. Årsprognosen per augusti bedöms med fortsatt återhållsamhet vara i balans med budget.

Periodens utfall avseende investeringsutgifter uppgår till 489,2 miljoner brutto och prognosen uppgår till 810 miljoner vilket är 440 miljoner lägre än budget. Planperiodens kostnader hittills uppgår till 2159 miljoner och prognosen uppgår till 5603 miljoner vilket är 1003 miljoner lägre än budget.

Åtgärdsplan för budget i balans

Den åtgärdsplan nämnden i maj fattade beslut om implementeras och finns medräknade i årsprognosen och förvaltningen beräknar i nuläget att vara i balans vid årets slut.

Kostnadsökningar

Indexutvecklingen, inflationen och kostnadsökningar inom nya avtal påverkar förvaltningens verksamhetskostnader i stor utsträckning.

Ny organisation

Förvaltningen kan notera en hög arbetsbelastning hos chefer och medarbetare och ser samtidigt svårigheter att rekrytera till en rad befattningar varav flera kritiska. Osäkerheten kring förvaltningens långsiktiga lokaler påverkar personal och verksamhet.

Försämrat säkerhetsläge

Med anledning av det försämrade säkerhetsläget i Sverige intensifieras nu arbetet med trygghetsskapande åtgärder (säkerhetsbarriärer), i samverkan med bland annat polisen och stadsledningskontoret.

Uppdrag slottskogsobservatoriet

Uppdraget att få huvudmannaskap för slottskogsobservatoriet är komplext och en heltäckande finansiering behöver säkerställas för bästa genomförande.

Nytt stadsmiljöavtal

Förvaltningen har ingått nytt stadsmiljöavtal med bidrag om drygt 100 mnkr. Göteborg får därigenom medfinansiering till två kollektivtrafikåtgärder och fem cykelåtgärder och staden svarar upp med tio motprestationer.

Västlänkens nya tidplan

Den aviserade tidsförskjutningen i tidplanen för Västlänken kommer påverka förvaltningens planerade verksamhet.

Arenaprogrammet

Stadens arenaprogram påverkar förvaltningens investeringsåtgärder genom önskemål om tillkommande åtgärder i pågående projekt, bland annat i kanalmursprojektet vid Ävägen och Burgårdsplatsen.

Hastighetsnedsättning i spårvägsanläggningen

Nio hastighetsnedsättningar inom spårvägsanläggningen är nu åtgärdade. Prognos i nuläget är att 15 av de aktiva 22 kommer att vara åtgärdade innan 2023 är slut. Ny trepartssamverkan mellan stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Spårvägen och Västtrafik ger bra förutsättningar för framtiden.

2 Väsentlig styrinformation till kommunledningen

Flexlinjen

Nytt flexlinjeavtal som löper till juni 2030 är klart. Under hösten pågår dessutom ett test med att använda flexlinjen som skolskjuts.

Jubileumsfirandet

Förvaltningen har haft ett stort engagemang i Jubileumsfirandet vilket har varit resurskrävande för delar av organisationen.

Feriearbete

Under sommaren hade förvaltningen 450 ferieungdomar som arbetade med kvalitetshöjande insatser som att plocka skräp, rensa ogräs, hjälpa till med enklare grönskötselarbete, måla bänkar, inventera bänkar, skyltar och papperskorgar, bemanna stadens parker och torg.

Trafikutveckling

År 2023 är det första året sedan 2019 som är helt opåverkat av coronarestriktioner. I jämförelse mellan första halvåret 2022 och 2023 så bör det beaktas att det var restriktioner till och med början på februari 2022, vilket påverkade resandet. I jämförelse mellan första halvåret 2022 och 2023 så har resor med alla färdstätt ökat, utom elsparkcyklar. Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 12 procent under första halvåret, medan resande med bil, cykel och till fots har ökat ca 5 procent. Styr och Ställ har haft en väldigt positiv utveckling med 41 procent fler resor i jämförelse med första halvåret 2022. Antalet serviceresor under perioden januari till och med augusti 2023 ökade med 7 procent jämfört med samma period 2022.

Sammanhållen stadsutveckling

Samarbetet mellan nya stadsutvecklande förvaltningar har ökat under våren, och insatser genomförs för att öka transparensen och effektiviteten i stadsutvecklingsarbetet. Det finns nu en tydligare roll- och ansvarsfördelning i planeringsfrågor, och olika kompetensområden samarbetar tätare för att stödja varandra. Gemensamma processer för sammanhållen stadsutveckling utvecklas i form av plan- och exploateringsprocessen, processen för taktisk planering samt lokalförsörjningsprocessen. Vi har arbetat för att resultatet av nya organisationen skall märkas för uppdragsgivare och dem vi är till för.

En mötesstruktur där direktörerna för stadsbyggnad, exploatering, stadsmiljö, stadsfastigheter, kretslopp & vatten och idrott- & förening samt direktören för samhälle & omvärld på stadsledningskontoret deltar är formerad. Syftet är att styra mot en mer sammanhållen stadsutveckling genom att driva kulturen, effektivt koordinera och integrera det arbete som krävs för att gå tillsammans i den överenskomna riktningen. Vidare ska planeringen, genomförandet och uppföljningen av processer, portföljer, politiska mål, uppdrag och program/planer säkras. Samordnad extern samverkan och att skickliggöra varandra är andra viktiga syften.

2.1 Verksamhetens utveckling

2.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver verksamhetens utveckling

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

Mått/nyckeltal	Utfall 2021	Utfall 2022	Utfall perioden 2023	Prognos helår 2023
1. Snöpådrag, antal (st)	-	10	8	-
2. Halkpådrag, antal (st)	-	74	38	-
3. Elsparkcyklar, antal resor (st)	-	3 240 434	1 957 604	-
4. Styr & Ställ, antal resor (st)	-	593 671	483 027	-
5. Trädgårdsföreningen, antal besökare (st)	-	-	967 630	-
6. Slotsskogen, antal besökare (st)	-	-	2 209 243	-

3. Trots att antalet elsparkcyklar är fler (ca 6000 sommaren 2023 jämfört med ca 3500 sommaren 2022) har antalet resor inte ändrats nämnvärt jämfört med samma period 2022. Förändringen kan bero på att företagen har färre anställda för att ombalansera flottan för att fungera optimalt. Även sämre väder antas påverka antalet resor.

4. Antalet resor har ökat med 27 procent jämfört med motsvarande period 2022. Mellan januari och juni låg ökningen av antalet på i snitt 49 procent per månad. I juli och augusti har antalet resor varit jämförbara med antalet resor 2022 men inte ökat på samma sätt som tidigare månader. Orsaken till den uteblivna ökningen är semestertider (majoriteten av alla resor med Styr & Ställ görs till eller från arbetet) samt det ofördelaktiga vädret.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	Utfall perioden jämfört med samma period föregående år	Prognos helår jämfört med helår föregående år
1. Investeringsåtgärder, volym kostnader (mnkr)	93,6%	99,2%
2. Utförda serviceresor, totalt antal (tusental)	107%	-
3. Färdtjänstresor, snittkostnad per resa (kr)	110,4%	-
4. Energiförbrukning belysning (Mwh/år)	80,5%	97,3%
5. Energikostnad belysning (kr/år)	153%	254%

1. Periodens utfall visar på en minskad investeringsvolym i jämförelse med föregående år. Det låga utfallet beror bland annat på att arbete i tidiga skeden drar ut på tiden samt tidsförskjutningar inom åtgärder med anledning av långa handläggningstider för erforderliga beslut såsom vattendom. Prognosen för helår 2023 innebär en förväntad ökad investeringstakt under hösten.

2. Under perioden 1 januari – 31 augusti 2023 utfördes 792 000 serviceresor. Det motsvarar en ökning om 7 procent jämfört med samma period 2022. Ytterligare en lika stor ökning krävs för att resandet ska återgå till samma nivå som 2019.

3. Snittkostnaden för färdtjänstresor ökar på grund av dyrare avtal för trafik som ersättning för det avtal som hävdades av Taxi Göteborg samt att taxiindex har ökat på grund av kriget i Ukraina samt lönerörelse.

4. Energiförbrukning för belysning och trafiksignaler till och med juni 2023 är 9,1 MWh (Belysning 8,7 MWh samt Trafiksignal 0,8 MWh). Under 2022 förbrukades cirka 11,3 MWh de första sex månaderna. Detta är en minskning med hela 19,5%. Det beror till största delen på energieffektivisering men även på uppdatering och kontroll av felaktiga anläggningar som inte tillhör verksamheten (belysning och trafiksignal). Totalt beräknas en förbrukning för 2023 på cirka 21,15 MWh mot förra årets förbrukning på 21,74 MWh.

5. Energikostnad belysning för de första sex månaderna 2023 är 7,5 Mkr (snittpris 71,7 öre) mot 2022 års kostnad på 4,9 Mkr (snittpris 42,9 öre). Total bedömd kostnad för 2023 är 22,1 Mkr mot 2022 års kostnad på ca 8,7 mnkr. Man förväntar sig höga elpriser i slutet på året därav den ojämna kostnadsfördelningen. Detta är rent elpris, det vill säga inga nätavgifter, högtariffskostnader eller skatter, detta kostnader hanteras separat.

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

Kostnadsökningar på vinterväghållningen
<i>Orsak till att avvikelsen uppstått</i>
Nya avtal med högre kostnad, större antal snö- och halkpådrag, indexökningar och inflation.
<i>Konsekvenser för de verksamheten är till för</i>
Kvaliteten i vinterväghållningen har varit fortsatt god
<i>Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer</i>
Omfattande arbete att i ny förvaltning bena ut orsak och verkan. Överskridandet påverkar övrig verksamhet i förvaltningen.
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>
Prognosticerat budgetöverskridande om 65 miljoner kronor. Överskridandet påverkar övrig verksamhet i förvaltningen.
<i>Vidtagna åtgärder</i>
Omfattande arbete att i ny förvaltning bena ut orsak och verkan.

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål



Stadsmiljönämndens uppdrag

Stadsmiljöförvaltningen har ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet. Förvaltningen arbetar för att skapa tillgängliga, attraktiva, trygga, jämlika, levande och hållbara stadsmiljöer och naturområden.

Förvaltningen ska bidra till ett enklare vardagsliv, med mindre miljöpåverkan, en förbättrad folkhälsa och högre ekonomisk aktivitet i Göteborg. Förvaltningen arbetar för att stärka Göteborg som en stad med stora gröna kvalitéer, ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv, samtidigt som staden utvecklas.

För att förvaltningen ska kunna prioritera investerings- och reinvesteringsåtgärder som skapar stor nytta för staden enligt förvaltningens uppdrag, har en urvalsmall för portföljstyrningen tagits fram. Urvalsmallen bygger på de tre hållbarhetsdimensionerna och de mål och riktlinjer förvaltningen styrs av i planer och program. Alla åtgärder värderas ur en rad nyttoparametrar ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

2.2.1 Alla förskolor ska hålla hög kvalitet och ge barn en trygg och stimulerande miljö.

Stadsmiljöförvaltningen utvecklar offentliga miljöer som är attraktivt utformade med platser som uppmuntrar människor att vistas och röra sig i staden vilket bidrar till trygghet och tillhörighet. Genom tillgång till friytor och bra utemiljöer för lek och utevistelse vid bostäder, fritidshem, förskolor och grundskolor skapas miljöer där barn och unga har plats för rekreation och samspel.

- Förvaltningen arbetar med uppdraget att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt genom att dels testa metoder och utvärdera dessa i samarbete med två olika skolor, dels genom att ta fram en handlingsplan för arbete med säkra cykelvägar och trygga trafikmiljöer vid skolor.
- Förvaltningen ansvarar för förvaltningen av jubileumsparkens utflyktslekplats i Frihamnen. Här pågår en aktivering av jubileumsparken i samverkan med Passalen som möjliggör för barn och unga till aktiviteter runt vatten.
- Förvaltningen driver ett naturpedagogiskt arbete i parker och naturområden exempelvis i Slottsskogen.

2.2.2 Livsvillkoren för Göteborgs invånare ska bli mer jämlika.

Stadsmiljöförvaltningen har en viktig roll i arbetet med att skapa en jämlik stad som bidrar till ett gott liv för alla. Förvaltningen bidrar i sin roll som ansvarig för stadens rum och samlade framkomlighet genom att förvalta och utveckla tillgängliga, attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden för alla.

- Förvaltningen arbetar med platsskapande åtgärder exempelvis i Svarte mosse och på Grönsakstorget.
- Förvaltningen samverkar med exploateringsförvaltningen för att skapa varierade och långsiktigt hållbara gröna miljöer i exploateringsprojekten, exempelvis i Färjenäsparken och Jubileumsparken.
- Förvaltningen erbjuder serviceresor som skapar mer jämlika förutsättningar för alla att röra sig i staden.
- Förvaltningen arbetar med tillgänglighetsanpassning i investeringsprojekt exempelvis vid klimatanpassning av Packhuskajen.
- Förvaltningen har ökad takten i arbetet med att rusta upp stadens områdeslekplatser.
- Uppstart av förvaltningsgemensamt arbete med att implementera politiken för gestaltad livsmiljö som lägger fast att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

2.2.3 Göteborg ska vara en tillgänglig stad för alla oavsett funktionalitet.

Stadsmiljöförvaltningen ansvarar för att det är lätt att röra sig längs blå och gröna stråk, både till vardags och som rekreation. Den sammanhållna staden överbygger fysiska, mentala och sociala barriärer och binds ihop med god infrastruktur och snabb och pålitlig kollektivtrafik. I en robust stad har invånarna förtroende till varandra och samhällets funktioner. Stadsmiljöförvaltningen arbetar aktivt för att ta del av människors kunskap och engagemang och ge dem inflytande när staden utvecklas.

- Ett nytt arbetssätt har tagits fram för mindre investeringar och löpande åtgärder (potter) bland annat kring framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet kopplat till cykel, fotgängare, säkerhetsskapande åtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder, kollektivtrafik, bänkar, buller med mera.
- Uppstart av förvaltningsgemensamt arbete med att implementera politiken för gestaltad livsmiljö som lägger fast att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.
- Förvaltningen erbjuder serviceresor som skapar mer jämlika förutsättningar för alla att röra sig i staden.

2.2.4 Göteborg ska vara en jämlik och jämställd stad där alla bemöts likvärdigt, får sina mänskliga rättigheter tillgodosedda och ges likvärdiga möjligheter oberoende av kön.

Stadsmiljöförvaltningen har en viktig roll som ansvariga för stadens rum och samlade framkomlighet genom att förvalta och utveckla tillgängliga, attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden för alla.

- Uppstart av förvaltningsgemensamt arbete med att implementera politiken för gestaltad livsmiljö som lägger fast att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

2.2.5 Göteborg ska vara en säker och trygg stad.

Stadsmiljöförvaltningen har en viktig roll som ansvariga för stadens rum och samlade framkomlighet genom att förvalta och utveckla tillgängliga, attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden för alla. Stadsmiljöförvaltningen utvecklar offentliga miljöer som är attraktivt utformade med platser som uppmuntrar människor att vistas och röra sig i staden vilket bidrar till trygghet och tillhörighet.

- Med anledning av det försämrade säkerhetsläget i Sverige intensifieras nu arbetet med trygghetsskapande åtgärder vilket bland annat innefattar säkerhetsbarriärer. Åtgärder planeras i samverkan med polisen och stadsledningskontoret.
- Ett nytt arbetssätt har tagits fram för mindre investeringar och löpande åtgärder exempelvis kring, trafiksäkerhet, trygghet och säkra miljöer.
- Stadsmiljöförvaltningen ingår i flera olika nätverk kring trygghet och säkerhet ett exempel är Göteborgs Stads nätverk gällande arbete mot våldsbejakande extremism och radikalisering.
- Förvaltningen har i uppdrag att arbeta med att skapa förutsättningar för trygghetsskapande kameror.
- Stadsmiljöförvaltningen arbetar med uppdraget att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt genom att dels testa metoder och utvärdera dessa i samarbete med två olika skolor, dels genom att ta fram en handlingsplan för arbete med säkra cykelvägar och trygga trafikmiljöer vid skolor.
- I förvaltningens projekt arbetar vi med dialog för att skapa delaktighet och trygghet i vår stadsmiljö.

2.2.6 Alla göteborgare ska ha en hälsosam livsmiljö.

Stadsmiljöförvaltningen har en viktig roll i arbetet med att skapa en jämlik stad som bidrar till ett gott liv för alla. Förvaltningen bidrar i sin roll som ansvarig för stadens rum och samlade framkomlighet genom att förvalta och utveckla tillgängliga, attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden för alla.

Stadsmiljöförvaltningen utvecklar offentliga miljöer som är attraktivt utformade med platser som uppmuntrar människor att vistas och röra sig i staden vilket bidrar till trygghet och tillhörighet. Genom tillgång till friytor och bra utemiljöer för lek och utevistelse vid bostäder, fritidshem, förskolor och grundskolor skapas miljöer där barn och unga har plats för rekreation och samspel.

- Förvaltningen ansvarar för förvaltningen av jubileumsparken och här pågår en aktivering av jubileumsparken i samverkan med Passalen som möjliggör för barn och unga till aktiviteter runt vatten.
- Förvaltningen arbetar med platsskapande åtgärder exempelvis i Svarte mosse och på Grönsakstorget.
- Förvaltningen ansvarar för Slottsskogen som är ett betydande besöksmål.
- Förvaltningen arbetar med att främja aktiva resor, det vill säga till fots och med cykel.
- Under 2023 sker planering för att köpa in och plantera träd under 2024. För att använda medlen på ett effektivt sätt väljs områden ut för plantering i bostadsområden som har låg krontäckning, vilket bidrar till flera ekosystemtjänster och till folkhälsan.
- Förvaltningen arbetar med att kommunicera och berätta om de möjligheter som finns till rekreation i våra parker och naturområden.
- Uppstart av förvaltningsgemensamt arbete med att implementera politiken för gestaltad livsmiljö som lägger fast att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.
- För att kunna utveckla robusta och motståndskraftiga gröna miljöer, som både kan hantera och stå emot climateffekterna, undersöker förvaltningen hur mångfalden bland stadsträden kan ökas. Under året har exempelvis den tillfälliga plantskolan i Frihamnen anlagts i detta syfte.
- Förvaltningen samverkar också med exploateringsförvaltningen för att skapa varierade och långsiktigt hållbara gröna miljöer i exploateringsprojekten, exempelvis i Färjenäsparken och Jubileumsparken.

2.2.7 Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030 i linje med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram.

Stadsmiljöförvaltningen driver på utvecklingen mot ett ökat hållbart resande och minskad biltrafik. Ett förändrat trafiksystem bidrar till att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik. Anpassningar görs för att skapa en gång- och cykelvänlig stad genom att skapa förutsättningar för nya bättre cykelbanor, delad mikromobilitet och tillgänglig kollektivtrafik.

Klimat- och miljöpåverkan vid skötsel och anläggning av parker och trafikinfrastruktur minskas successivt genom lägre resursanvändning och återbruk samt genom användning av material och arbetsmetoder med allt lägre miljö- och klimatpåverkan.

- Förvaltningen utvecklar fossilfria anläggningsprojekt.
- Utbyte av fordon till elfordon i förvaltningens fordonsflotta.
- Nya elbussar på flexlinjen.
- Stadsmiljöförvaltningen ställer krav på fossilfria drivmedel vid upphandling av serviceresor.
- Förvaltningen arbetar med att främja aktiva resor, det vill säga till fots och med cykel.
- Forskningsprojekt med testbädd för hållbara smarta parker. Behovsanpassad skötsel, smart teknik samt eldrivna fordon.
- För att kunna utveckla robusta och motståndskraftiga gröna miljöer, som både kan hantera och stå emot climateffekterna, undersöker förvaltningen

hur mångfalden bland stadsträden kan ökas. Under året har exempelvis den tillfälliga plantskolan i Frihamnen anlagts i detta syfte.

2.2.8 Göteborgs biologiska mångfald ska öka.

Stadsmiljöförvaltningen utvecklar ytor för park- och naturområden i staden där blå och gröna stråk skapar samband för såväl arter och ekosystem som för människors behov av rekreationsmiljöer. En rik och varierad grönska, anpassad efter platsens behov, skapar förutsättningar för biologisk mångfald och hanterar konsekvenser av ett varmare klimat, som skyfall, torka och höga temperaturer.

Stadsmiljöförvaltningen ska vara en kunskapsbas och inspiratör i hur man framgångsrikt utvecklar ekosystemtjänster i stadsmiljö.

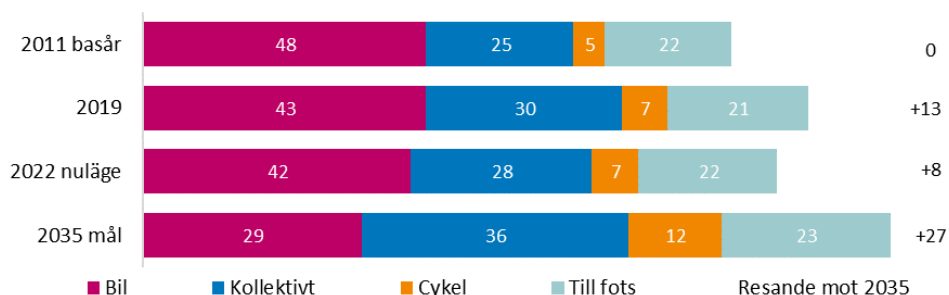
- Bekämpning av invasiva arter
- Luckplantering av träd på Linnégatan
- Förvaltningen har ett uppdrag att öka skötseln i naturområden. Utifrån uppdraget har förvaltningen tittat brett på vilka naturvårdsåtgärder som är möjliga att genomföra under året, och som gynnar den biologiska mångfalden.
- Under 2023 sker planering för att köpa in och plantera träden under 2024. För att använda medlen på ett effektivt sätt väljs områden ut för plantering i bostadsområden som har låg krontäckning, vilket bidrar till flera ekosystemtjänster och till folkhälsan.
- För att kunna utveckla robusta och motståndskraftiga gröna miljöer, som både kan hantera och stå emot climateffekterna, undersöker förvaltningen hur mångfalden bland stadsträden kan ökas. Under året har exempelvis den tillfälliga plantskolan i Frihamnen anlagts i detta syfte.
- Strategiska dokument så som fördjupade grönplaner för olika delar av staden.

2.2.9 Framkomligheten ska vara god och andelen göteborgare som använder hållbara trafikslag ska öka, samtidigt som biltrafiken ska minska, i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi.

Utvecklingen av ökat resande med hållbara trafikslag går i rätt riktning men för långsamt för att nå målen i trafikstrategin och miljö- och klimatprogrammet. Resandet före pandemin börjar återhämta sig men det kvarstår osäkerheter kring de långsiktiga effekterna från pandemiåren. Även osäkerheter kring långvariga effekter på resandet av omvärldsfaktorer såsom ökade elpriser och bränslepriser kvarstår. Framkomligheten på det övergripande vägnätet är generellt god trots omfattande ombyggnads- och underhållsarbeten. I stadsmiljön skapar stadsutveckling begränsningar i fotgängares och cyklisters framkomlighet. Stadens översiktsplan syftar till att skapa en nära, sammanhållen och robust stad där vi ökar andelen resande till fots, med cykel och kollektivtrafik. En utveckling enligt översiktsplanens inriktningar, såväl i nya som befintliga stadsområden kommer att kunna ge förutsättningar för minskat transportbehov med bil och möjlighet att lösa sitt vardagsliv nära i större utsträckning.

I ett förvaltningsövergripande samverkansforum *Hållbart resande* samverkar förvaltningen med stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen för att tillsammans främja utvecklingen av hållbara trafikslag och resor, med fokus på åtgärder inom hastighet, parkering samt framkomlighet/yta för biltrafiken. Vägtrafikarbetet i Göteborg, det vill säga antalet körda kilometer med vägfordon,

behöver minska med minst 25 procent. Då invånarna förväntas vilja och behöver fortsätta förflytta sig behöver också det hållbara resandet öka.



- En trepartssamverkan har initierats mellan stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Spårvägar och Västtrafik. Detta är en möjlighet att utveckla och stärka samarbetet kopplat till planering och utförande av framför allt underhållsåtgärder i spårvägsbanan.
- Under juli blev nio hastighetsnedsättningar i spårvägsbanan åtgärdade. Prognos i nuläget är att 15 av de aktiva 22 kommer att vara åtgärdade innan 2023 är slut.
- Stadsmiljöförvaltningen arbetar med uppdraget att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt genom att dels testa metoder och utvärdera dessa i samarbete med två olika skolor, dels genom att ta fram en handlingsplan för arbete med säkra cykelvägar och trygga trafikmiljöer vid skolor.

2.2.10 Buller, luftföroreningar, partiklar och utsläpp av växthusgaser från trafiken ska minska.

Möjligheten att nå målet är direkt relaterat till minskat vägtrafikarbete. Fram till 2019 var biltrafikens utveckling inte i linje med trafikstrategins mål. Minskningen av biltrafiken under pandemin var tydlig och innebar ett stort steg i rätt riktning, men minskningen är trots det inte tillräcklig för att uppnå målet. Under 2022 ser vi en minskning gentemot 2021, men resor med bil ligger fortfarande högre än den nivå vi bör ligga på för att nå målet. Målet kring vägtrafikens utsläpp och buller styrs av Miljö- och klimatprogrammet där målsättningen kring minskat vägtrafikarbete är skarpare än trafikstrategins målsättning kring minskat antal bilresor.

Förvaltningen samarbetar med stadsbyggnadsförvaltningen med genomförandet av cykelprogrammet och att omdisponera befintlig infrastruktur för att främja cykelresor och minska parkeringar, och därigenom minska utsläpp från trafiken. Förvaltningen deltar i arbetet med att förändra nya hastighetsgränser, där utbyggnad av stad kommer att ske utifrån de nya riktvärdena. Sänkta hastighetsgränser får påverkan både på människors livsvillkor om en mer jämlik stad samt bidrar till ett hållbart resande.

En utveckling enligt översiktsplanens inriktningar, såväl i nya som befintliga stadsområden kommer att kunna ge förutsättningar för minskat transportbehov med bil och därmed minskade bullernivåer och halter av luftföroreningar. Genom att arbeta för en utveckling av staden i enlighet med översiktsplanen och andra styrande dokument kan därför stadsbyggnadsförvaltningen bidra till att de stadsutvecklingsmässiga förutsättningarna för minskade utsläpp och buller att förbättras.

- Förvaltningen deltar i arbetet med att förändra nya hastighetsgränser, där

utbyggnad av stad kommer att ske utifrån de nya riktvärdena. Sänkta hastighetsgränser får påverkan både på människors livsvillkor om en mer jämlik stad samt bidrar till ett hållbart resande.

- Stadsmiljöförvaltningen ställer krav på fossilfria drivmedel vid upphandling av serviceresor

2.2.11 Göteborgs offentliga rum ska vara vackra, välskötta, trygga och tillgängliga samt gynna den biologiska mångfalden.

Göteborgs nya organisation för stadsutveckling innebär att stadsmiljönämnden har ett helhetsansvar för de offentliga rummen. Genom att parallellt arbeta med strategisk styrning i olika skeden och frågor möjliggörs en förflyttning mot en mer attraktiv och hållbar stad i det arbete som sker varje dag.

Politik för gestaltad livsmiljö är Sveriges nationella arkitekturpolitik, som anger att våra livsmiljöer ska vara omsorgsfullt gestaltade och att alla ska ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

Stadsmiljöförvaltningen driver tillsammans med stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen och stadsfastigheter ett förvaltningsgemensamt arbete för att höja kunskapen i frågan bland förvaltningarnas medarbetare och implementera gestaltad livsmiljö i stadsutvecklingens alla skeden och processer, så att vi i planering, byggande och förvaltning av de offentliga rummen skapar och utvecklar attraktiva livsmiljöer runtom i staden.

Göteborgs miljö- och klimatprogram anger att Göteborg ska vara en ekologiskt hållbar stad 2030, och Göteborgs grönplan visar hur förvaltningen och utvecklingen av de offentliga rummen behöver ske för att bidra till målet om en ekologiskt hållbar stad 2030. Genom att stadsmiljöförvaltningen arbetar utifrån inriktningen i grönplanens de nio strategier bidrar förvaltningens arbete till att Göteborgs offentliga rum är vackra, välskötta, trygga och tillgängliga samt gynnar den biologiska mångfalden. Olika delar av staden har olika behov och genom förvaltningens arbete med fördjupade grönplaner för olika delar av staden kan åtgärder och skötsel anpassas och prioriteras efter hur behoven ser ut i den aktuella delen av staden.

- För att kunna utveckla robusta och motståndskraftiga gröna miljöer, som både kan hantera och stå emot climateffekterna, undersöker förvaltningen hur mångfalden bland stadsträden kan ökas. Under året har exempelvis den tillfälliga plantskolan i Frihamnen anlagts i detta syfte.
- Förvaltningen samverkar med exploateringsförvaltningen för att skapa varierade och långsiktigt hållbara gröna miljöer i exploateringsprojekten, exempelvis i Färjenäsparken och Jubileumsparken.
- Packhuskajen ett exempel på ett projekt där vi både tillgängliggör älven och en historiskt värdefull kulturmiljö samtidigt som vi skyddar staden från climateffekter genom högvattenskydd.

2.2.12 Arbetsmiljön och arbetsvillkoren för Göteborgs Stads anställda ska förbättras.

En avgörande faktor i att skapa en attraktiv arbetsplats och vara en attraktiv arbetsgivare är att förvaltningen har ett väl fungerande systematiskt arbetsmiljöarbete. I förvaltningens arbetsmiljömål för 2023 ligger fokus på att etablera strukturerna för det systematiska arbetsmiljöarbetet för den nya förvaltningen. Det omfattar att anpassa verktyg, metoder, material och riktlinjer,

samt att frekvent följa upp nyckeltal.

Verksamheterna har under våren genomfört de första arbetsmiljörunderna med fokus på den organisatoriska och sociala arbetsmiljön och följt upp nyckeltal på bland annat sjukfrånvaro, arbetsskador och tillbud för första halvåret. Samtliga chefer har tillgång till HR-specialister som stöd i att hantera sina ärenden.

Då förvaltningens verksamhet är omfattande och heterogen innebär att medarbetare och chefer har olika utmaningar i den organisatoriska och fysiska arbetsmiljön. Det kommer krävas ett fortsatt aktivt arbete under året i att utbilda chefer och medarbetare i syfte att säkerställa en säker och hållbar arbetsplats.

De flesta olycksfall och tillbud sker inom utförarverksamheten och där kommer förvaltningen att införa användandet av appen IA för att ytterligare kunna få in fler riskobservationer och tillbud i syfte att förebygga olycksfall.

Utbildning för samtliga chefer, fackliga och HR-specialister har genomförts under våren för att stärka att vi har samsyn om samverkan i den nya förvaltningen. Fortsatt utbildning och implementeringen av det nya samverkansavtalet planeras under hösten.

En uppstart skedde under våren för ett förvaltningsövergripande kulturarbete och har fått ett antal intresserade medarbetare och chefer att bli "kulturambassadörer". Första workshops planeras i september som en del i förvaltningens arbete med organisationskultur och värdegrund.

2.2.13 Sjukskrivningarna till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska.

Förvaltningen har fokus på att utveckla ett systematiskt hälso- och arbetsmiljöarbete med syfte att främja medarbetares hälsa och minimera risken för ohälsa och olycksfall, för ett hållbart arbetsliv där hälsa och verksamhet utvecklas.

Då den nya stadsmiljöförvaltningens verksamhet är omfattande och heterogen innebär det att medarbetare och chefer har olika utmaningar i den organisatoriska och fysiska arbetsmiljön. Sjukfrånvaron varierar stort mellan olika delar av förvaltningens avdelningar.

Målet att sjukskrivningar till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska är även ett av förvaltningens beslutade arbetsmiljömål för 2023.

En viktig faktor i förvaltningens strategi är att frekvent arbeta med uppföljning av nyckeltal, med fokus på sjukfrånvaro och frisknärvaro liksom arbetsskador och tillbud.

2.2.14 Göteborg stads inköp- och upphandlingsprocesser ska bli mer effektiva och bidra till att nå samtliga hållbarhetsmål.

Göteborgs Stads handlingsplan för hur inköps- och beställarkompetensen i alla stadens nämnder och styrelser ska förstärkas ligger till grund för det förbättringsarbete som förvaltningen bedriver.

Förvaltningen har arbetat fram rutiner för inköpsbeslut och rutiner vid förnyad konkurrensutsättning. För inköp har nya arbetssätt tagits fram.

Ett arbete med att ta fram en upphandlingsplan har startats för 2024. Målet är att identifiera och inarbeta verksamhetens behov i samband med budgetarbetet som

sker under hösten. Genom ökad framförhållning kan arbetet planeras och därmed resultera i högre kvalitet och kostnadseffektivitet i upphandlingarna

I förvaltningen pågår ett arbete med att inarbeta hållbarhetsperspektiven i alla processer.

2.2.15 Göteborgs Stad ska styras transparent och resurseffektivt.

Förvaltningen har en viktig roll i att värna om resurser i arbetet med utemiljöer och anläggningar. Redan i tidiga skeden beaktas behov och möjligheter till långsiktigt underhåll samtidigt som avtalen styrs mot att vara resurseffektiva och ändamålsenliga.

Stadens utemiljöer och anläggningar är en arena för innovation där näringsliv, akademi och andra aktörer ges möjlighet att utveckla och testa lösningar inom exempelvis elektrifiering, digitalisering och automatisering.

Stadsmiljöförvaltningens egen regi-verksamhet möjliggör verksamhetsnära innovation och snabb påverkan på utförandet av drift och underhåll.

- Huvudprocesskarta tas fram utifrån reglementet.
- Uppdatering av förvaltningens styrande dokument,
- Arbete pågår med att kartlägga, förvalta och utveckla processer som möjliggör effektivitet
- Införande av en ny styrmodell för drift och underhåll som ger förutsättningar för en effektiv resursanvändning och minimerar tid för intern administration som inte bidrar till värde.
- Arbetar med att stärka det verksamhetsutvecklande arbetet med stöd av digitalisering.

3 Övrig uppföljning till kommunledningen

3.1 Utveckling inom personalområdet

3.1.1 Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv

	Aktuell period (ack sedan årets början)	Motsvarande period föregående år	Prognos 2023	Utfall 2022
Årsarbetare	507,7	*	900	*
Total sjukfrånvaro (%)	6,8	*	7,5	*
Antal förvaltningsexterna avgångar, tillsvidareanställda	42	*		
Antal förvaltningsexterna rekryteringar, tillsvidareanställda	123	*		
Förvaltningsextern personalomsättning (%)			12	*

Det saknas jämförelsetal för stadsmiljöförvaltningen då förvaltningen bildades vid årsskiftet.

Förvaltningen hade vi årets början (januari) ca 850 anställda varav ca 40 tidsbegränsade anställningar. Under juli månad så har antalet anställda ökat till 1018 personer, varav 193 personer är tidsbegränsade anställningar de flesta säsongsanställda. Förvaltningens analys är att antalet årsarbetare preliminärt kan landa på ca 900. De största personalgrupperna är bl. a. olika typer av handläggare inom infrastruktur, trafik och kollektivtrafikfrågor, ingenjörer och arkitekter, park- och trädgårdsarbetare samt renhållare. Det är framför allt inom de två sistnämnda grupperna som antalet säsongsanställda återfinns.

Sjukfrånvaron ligger relativt stabilt i den nya förvaltningen under det första halvåret och pendlar mellan 6, 8 - 7,2 procent, men med stora variationer mellan avdelningar och enheter. Bedömningen på 7,5 procent ligger kvar.

Då det inte finns något utgångsvärde för december har vi tagit ingångsvärdet om antalet anställda i den nya förvaltningen för att få en ungefärlig bild av personalomsättningen. För perioden januari - juni ligger denna på 5,46 procent. Vi har en rad aviserade rekryteringar framöver så vår bedömning är att vi på helåret ligger runt 12 procent, vi har inte sett några tecken ännu på att det stannar av.

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

Arbetsmiljö, samverkan och löneöversyn

Nämnden har beslutat om arbetsmiljömål för 2023 på nämndsammanträdet i juni där fokus kommer att vara:

att etablera strukturerna för det systematiska arbetsmiljöarbetet för den nya stadsmiljönämnden. Det omfattar att anpassa verktyg, metoder och riktlinjer, ta fram material för det systematiska arbetsmiljöarbetet, arbetsmiljöronder och aktiva

åtgärder, samt att frekvent följa upp nyckeltal.

Skapa en balanserad personalomsättning där åtgärderna innefattar att upprätta en kompetensförsörjningsplan för förvaltningen och att följa upp nyckeltal kopplat till personalomsättning.

att sjukskrivningar till följd av arbetsrelaterad ohälsa ska minska i förvaltningen. Även här är det avgörande att frekvent arbeta med uppföljning av nyckeltal, med fokus på sjukfrånvaro och frisknärvaro liksom arbetsskador och tillbud.

Verksamheterna har nu genomfört de första arbetsmiljörounderna med fokus på den organisatoriska och sociala arbetsmiljön och följt upp statistik för första halvåret* exklusive kränkningar och diskriminering. Totalt är det 54 händelser under de första månaderna, som fördelas enligt nedan. Samtliga chefer har tillgång till HR-specialister som stöd i att hantera sina ärenden. De flesta olycksfall och tillbud sker inom utförarverksamheten och där kommer vi att nu införa användandet av IA appen för att ytterligare kunna få in fler riskobservationer och tillbud i syfte att förebygga olycksfall

- 4 riskobservationer
- 13 tillbud
- 24 olycksfall
- 4 färdolycksfall
- 1 arbetssjukdom
- 8 kränkningar och diskriminering.

Digital utbildning har genomförts för samtliga chefer, fackliga och HR-specialister under våren för att stärka att vi har samsyn om samverkan i den nya förvaltningen. Vi förbereder även implementeringen av det nya samverkansavtalet.

Löneöversynen är klar för Akademiker Alliansen, Ledarna och SSR. Vi har haft inledande överläggningar med Vision och Kommunal och beräknar hålla tidplanen under hösten.

Kompetensförsörjning och rekrytering

Förvaltningen har genomfört årets säsongsrekryteringar och lyckats i huvudsak få en god bemanning i de flesta verksamheter. Det har uppkommit många ersättningsrekryteringar, vilket har gjort att HR-avdelningen kommer behöva tillfällig resursförstärkning för att hålla jämna steg.

Förvaltningen tog emot första Prao-elever under vecka 20 och 21 enligt det nya konceptet i staden och planerar att fortsätta. Under sommaren har vi tagit emot 450 feriearbetare i årskurs 9 och årskurs 1 gymnasiet, fördelat på tre perioder under sommaren. Planering och genomförande har fungerat väl. De nya reglerna i uthyrningslagen som kom i november 2022, kommer påverka stadsmiljöförvaltningen, då vi har många olika typer av konsulter. Tillsammans med de andra tekniska förvaltningarna kommer vi att behöva hitta arbetssätt för att kunna följa upp tid och antal, då vi inte har systemstöd för det.

Värdegrund och kulturarbete

I april har förvaltningen haft en uppstart av kulturarbete och fått ett antal intresserade medarbetare och chefer att bli *kulturambassadörer*. Första workshops planeras i september.

Chefskap och medarbetarskap

I maj och juni genomfördes introduktioner för nya medarbetare, chefer och för säsongsanställda med nytt material och upplägg. Ett flertal utbildningar för chefer har genomförts till exempel i rehabilitering, samverkan, löneöversyn utifrån den kompetensinventering som gjordes i början av året. Målsättningen är att fortsätta

med kortare utbildningar i de områden där vi ser behov.

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning

3.1.3.1 Hur bedömer förvaltningen möjligheten att kompetensförsörja verksamheten

Yrkesgrupp	Ev särskild befattning	Finns brist i bemanningen idag?	Hur stor är bristen?	Hur har möjligheten att bemanna verksamheten förändrats sedan föregående år?	Hur påverkar ev brist idag utförandet av förvaltningens/bolagets uppdrag?	Kommentar
Handläggare	Trafikreglerare/TA-handläggare	 Stor brist	Ingen uppgift	 Försämrats	Svårt att uppnå verksamhetens mål. Kritiskt att klara leveranser	Inom förvaltningen har vi flera befattningar som ryms inom yrkesgruppen Handläggare. För befattningsgrupp Trafikreglerare/TA-handläggare bedöms bristen vara kritisk. Svårt att uppge exakt i antal, men det finns vakanser inom befintlig verksamhet samt att ett önskemål om att överanställa inom denna befattningsgrupp finns. Det är väldigt svårt att rekrytera. Konkurrens med den privata marknaden är stor. Speciellt gällande löneläget.
Handläggare	Planeringsledare, arrende-handläggare, trafikplanerare, jurister, systemförvaltare	 Viss brist	Ingen uppgift	 Oförändrat	Svårt att uppnå verksamhetens mål. Kritiskt att klara leveranser	Den gemensamma uppfattningen för förvaltningen är att det är svårt att rekrytera till tjänster där det krävs någon form av specialistkunskap eller kännedom om verksamhet sedan tidigare. Exempelvis inom områden som trafik, mobilitet, miljö, utemiljö och IT är det svårt att finna dessa handläggare. Det bedöms som svårt att hitta kompetens pga. konkurrens

						med privat marknad inte för att kompetens saknas i samhället. Svårt att uppge exakt antal.
Ingenjör, arkitekt med flera	Projektledare, planerare, planeringsledare, landskapsarkitekt, GIS-ingenjörer	● Viss brist	Ingen uppgift	● Försämrats	Svårt att uppnå verksamhetens mål. Kritiskt att klara leveranser	Svårt att rekrytera pga. hård konkurrens med privat marknad. Svårt att ange exakt antal.
Ledningsarbete	Enhetschefer	● Viss brist	Ingen uppgift	● Oförändrat	Lägre kvalitet, felprioriteringar, sämre arbetsmiljö, tidplaner skjuts upp, svårt att uppnå verksamhetens mål	Uppfattningen är att det oftast krävs specialist kompetens/stor kunskap om aktuell verksamheten för att vara aktuell som chef/ledare på förvaltningen och det i sig genererar högre löneanspråk samt blir svårare att finna den kompetensen. Fokus bör vara på betydande och dokumenterad erfarenhet av ledarskap/chefskap. Svårt att uppge exakt antal.
Hantverkare/Fastighetsskötare	Anläggningsarbetare/Service-tekniker,	● Viss brist	Ingen uppgift	● Försämrats	Lägre kvalitet, svårt att hålla leveranser	Stor konkurrens med privat marknad. Svårt att uppge exakt antal.
Övrigt	Säsongsarbetare	● Viss brist	Ingen uppgift	● Oförändrat	Lägre kvalitet av skötsel i staden	Uppfattningen från förvaltningen är att det var svårt att rekrytera säsongsarbetare. Dels för att behovet är stort, dels svårt att hitta kvalificerade sökande. Svårt att uppge exakt antal.

3.1.3.2 Hur bedömer förvaltningen möjligheten att kompetensförsörja verksamheten på längre sikt (5 år)?

Yrkesgrupp	Ev särskild befattnings	Bedömer ni att brist finns i bemanningen på längre sikt (5 år)?	Hur stor bedömer ni att bristen blir på längre sikt (5 år)? (Hur många tillsvidareanställda medarbetare i antal personer bedömer ni att bristen består av?)	Kommentar
Ingenjör, arkitekt med flera		● Stor brist	Beror på konjunkturen	Svårigheter att rekrytera kompetens inom denna yrkesgrupp har funnits i några år och bedöms vara svårt

				fortsatt framöver. Det behövs en djupare och bredare analys av situationen.
Lednings- arbete		 Stor brist	Beror på konjunkturen	Svårigheter att rekrytera kompetens inom denna yrkesgrupp har funnits i ett par år och bedöms vara svårt framöver. Behövs en djupare och bredare analys av situationen.

3.1.3.3 Vilka åtgärder har/planerar förvaltningen för att minimera påverkan på förvaltningens uppdrag?

Åtgärd (Vad ska göras)	Syfte (Vilket problem ska det lösa?)	Aktivitet (Vilka konkreta aktiviteter genomförs?)	Åtgärden påbörjas	Åtgärden slutförs	Förväntad effekt
Employer Branding	Stärka varumärket, synliggöra förvaltningens tjänster och uppdrag	Rullande mässor under året som vi ska vara delaktiga på. Hösten 2023 anordnar vi eventet "Bygg Sandra" med syfte av att stärka varumärket och synliggöra vad vi gör (ett samarbete inom NOS).	2023	löpande	Vi synliggör vad vi gör och skapar på så sätt intresse för våra uppdrag och verksamheter
Rutin för praktikanter	Långsiktig kompetensför sörjning	Få i gång rutin och hantering av praktikanter	hösten 2023	löpande	Bidrar till att skapa kontaktnät med studerande, med förhoppning om att starta sin yrkeskarriär hos oss när de är nyexaminerade. Praktikanter kan även vara intresserade av extrajobb under studietiden, vilket är positivt för de verksamheter som är i behov av extra resurser vid perioder
Rutin för prao	Långsiktig kompetensför sörjning	Få i gång praorutin på förvaltningen	vår 2023	löpande	Bidrar till att väcka intresset för våra verksamheter för nästkommande generation
Ta fram en kompetensför sörjningsplan	För att arbeta mer proaktivt inom förvaltningen (även inom NOS)	Börja med att kartlägga verksamheter nas behov, inleda dialoger med avdelningarna ,se till nuläge /önskat läge, få in successions plan-ering som en del av det årliga	hösten 2023	kommer vara pågående under de kommande åren	För att vara bättre rustade vid eventuella personaltapp behöver vi arbeta proaktivt. Vi behöver också lära oss att tänka om i vissa lägen- se till den kompetens vi faktiskt har. Kan vi med hjälp av annat tänk, annan struktur möta de krav som ligger på oss utan att varje gång nyanställa.

		uppföljningsar betet			
--	--	-------------------------	--	--	--

3.2 Ekonomisk uppföljning

3.2.1 Resultatredovisning i sammandrag

Perioden

Belopp i mnkr	Period			
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall fg år
Intäkter	1 038,1	987,0	51,1	-
Kostnader	-2 225,6	-2 148,2	-77,3	-
Kommunbidrag	1 249,2	1 236,5	12,7	-
Resultat	61,7	75,3	-13,5	-

Helår

Belopp i mnkr	Helår			
	Prognos	Fg prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	1 723,9	1 554,1	1 499,1	-
Kostnader	-3 588,8	-3 409,2	-3 353,8	-
Kommunbidrag	1 864,9	1 855,0	1 854,7	-
Resultat	0,0	0,0	0,0	-

3.2.2 Utfall till och med perioden

Periodens utfall uppgår till 61,7 miljoner kronor och innebär en avvikelse mot periodiserad budget om -13,5 miljoner.

Intäkterna är 51,1 miljoner kronor högre för perioden än budgeterat. Främsta orsakerna till periodens avvikelser är:

- Uppdragsverksamhetens omslutning är högre än budgeterat, +28 mnkr
- Myndighetsintäkter för markupplåtelse för lågt budgeterat, +26 mnkr

Verksamhetens kostnader är -77,3 miljoner kronor högre än periodiserad budget. Främsta orsakerna till periodens avvikelser är:

- Ökade kostnader för vinterväghållning, -55 mnkr
- Uppdragsverksamhetens omslutning är högre än budgeterat, -28 mnkr

Åtgärder enligt åtgärdsförslag +18 mnkr
Helårets kommunbidrag är under året justerat med +88,5 miljoner kronor. Uppdrag om reservat har flyttats till stadsbyggnadsnämnden 4 miljoner, nämnden har erhållit 0,5 miljoner avseende klimatanpassning samt nämnden har erhållit höjt kommunbidrag om 92 miljoner. Budgetjusteringar har även gjorts inom kontoklasserna och mellan avdelningar inom förvaltningen.

Resultaträkning perioden	Utfall perioden	Budget perioden	Avv utf-budget ack	Utfall perioden föregående år
Verksamhetens intäkter	1 038,1	987,0	51,1	-
Verksamhetens kostnader	-1 742,8	-1 644,9	-97,8	-
Avskrivningar	-4 19,7	-437,7	18,0	-
- Verksamhetens nettokostnader	-1 124,4	-1 095,6	-28,7	-
Kommunbidrag	1 249,2	1 236,5	12,7	-
- Verksamhetens resultat	124,8	140,9	-16,0	-
Finansiella kostnader	-63,1	-65,6	2,5	-
- Resultat	61,7	75,3	-13,5	-

3.2.3 Prognos

Årsprognosen per augusti bedöms med fortsatt återhållsamhet vara i balans med budget.

I delårsrapporten mars prognostiserade förvaltningen ett underskott om -130 miljoner kronor. Kommunstyrelsen fattade 2023-05-24 beslut om att ge stadsmiljönämnden utökat kommunbidrag om 92 miljoner för 2023 och framåt. Stadsmiljönämnden har den 2023-05-26 maj enligt §142 fattat beslutat om åtgärder om 38 miljoner kronor för budget i balans. Åtgärderna ligger medräknade i årsprognosen och förvaltningen beräknar i nuläget att vara i balans vid årets slut.

Årsprognosens intäkter inklusive kommuninterna bidrag är 111 miljoner kronor högre än budget. Avvikelsen beror främst på:

- Uppdragsverksamhetens omslutning är högre än budgeterat, +60 mnkr
- Myndighetsintäkter för markupplåtelse för lågt budgeterat, +32 mnkr
- Retroaktiva intäkter avseende starttillstånd +4,2 miljoner
- Kommuncentralt avropade medel 13 mnkr

Verksamhetens kostnader är -111 miljoner kronor högre än budget. Främsta orsakerna till periodens avvikelser är:

- Ökade kostnader för vinterväghållning, -85 mnkr
- Uppdragsverksamhetens omslutning är högre än budgeterat, -60 mnkr
- Åtgärder enligt åtgärdsförslag +21 mnkr
- Lägre kostnader för avskrivning och ränta +20

Det fortlöper fortfarande ett arbete att identifiera strukturella fel samt andra ekonomiska effekter i övergången till en förändrad ekonomimodell.

Resultaträkning	Prognos augusti	Prognos maj	Budget	Utfall föregående år
Verksamhetens intäkter	1 599,8	1 554,1	1 499,1	-
Verksamhetens kostnader	-2 725,6	-2 662,7	-2 591,9	-
Avskrivningar	-642,9	-649,2	-662,2	-
- Verksamhetens nettokostnader	-1 768,7	-1 757,8	-1755,0	-
Kommunbidrag	1 864,9	1 855,1	1 854,7	-

- Verksamhetens resultat	96,2	97,3	99,7	-
Finansiella kostnader	-96,2	-97,4	-99,7	-
- Resultat	0,0	0,0	0,0	-

3.2.4 Investeringsredovisning

3.2.4.1 Investeringar

År 2023

Belopp i mnkr	Årets ack utfall	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse
Inkomster	3,6	90,0	100,0	-10,0
Utgifter	-489,2	-900,0	-1 350,0	450,0
varav reinvestering	-247,2	-550,0	-610,0	60,0
varav nyinvestering	-242,0	-350,0	-740,0	390,0
Investerings-netto	-485,6	-810,0	-1 250,0	440,0

Planperioden 2021-2025

Belopp i mnkr	Ack utfall 2021-2025	Prognos 2021-2025	Budget 2021-2025	Avvikelse
Inkomster	562,7	870,0	867,0	3,0
Utgifter	-2 721,8	-5 470,0	-6 470,0	1 000,0
varav reinvestering	-1 136,5	-2 500,0	-2 660,0	160,0
varav nyinvestering	-1 585,3	-2 970,0	-3 810,0	840,0
Investerings-netto	-2 159,1	-4 600,0	-5 603,0	1 003,0

Tilldelning av investeringsmedel sker både med en årlig budget samt en budget för planperioden (2021-2025).

Periodens utfall 2023 avseende investeringsutgifter uppgår till 489,2 mnkr brutto och är jämnt fördelat mellan nyinvestering och reinvestering. Periodens utfall är lägre än förväntat och också lägre än vid samma tidpunkt föregående år. Prognosen bygger på en förväntad ökad framdrift under årets resterande månader, främst inom reinvesteringsåtgärder.

Prognostiserade investeringsutgifter för innevarande år uppgår till 900,0 mnkr vilket är en minskning med -450,0 mnkr (-33,3 procent) mot budgeterad nivå.

Investeringsprognosen baseras på rapportering från pågående projekt samt en bedömning av kommande planerade åtgärder.

Prognosen innebär främst en minskning inom nyinvesteringar (-52,7 procent) medan reinvesteringarna i större utsträckning förväntas uppnå budgeterad nivå (-9,8 procent).

Flera pågående åtgärder rapporterar tidsförskjutningar vilket gör att medel flyttas till kommande år inom planperioden. Anledning är bland annat långa handläggningstider för erforderliga beslut såsom vattendom, men även att arbete i tidigare skeden tar längre tid än beräknat, vilket innebär en lägre upparbetningstakt av investeringsmedel mot vad som var budgeterats.

Utfallet för planperioden uppgår till 2 721,8 mnkr och prognosen beräknas till 4 600,0 mnkr vilket motsvarar 84,5 procent av budgeterad nivå. Avvikelsen beror bland annat på kostnadsminskning inom Hisingsbron. Prognosen bygger på en förväntad ökad investeringstakt. Framför allt är det nyinvesteringarna som förväntas öka, där flera stora projekt, såsom Engelbrektslänken, planeras vara i produktionsskede de närmaste åren.

Förvaltningen gör i sin prognos ett generellt avdrag av investeringsvolymen för att nå en mer realistisk volym både för året och planperioden.

Indexutvecklingen det första halvåret ser ut att ha dämpats i jämförelse mot förra årets höga inflationstakt med kostnadsökningar både inom material och utförande.

Redovisning per område

År 2023

Investerings- område, mnkr	Årets utfall		Prognos helår		Budget helår	
	Utg	Ink	Utg	Ink	Utg	Ink

För tabell med redovisning per område, se Bilaga 1

Planperioden 2021-2025

Investerings- område, mnkr	Prognos 2021-2025		Budget 2021-2025	
	Utg	Ink	Utg	Ink

För tabell med redovisning per område, se Bilaga 1

Ett arbete med att få en gemensam investeringsplanering inom stadsmiljönämnden har gjorts utifrån de investeringsplaner som tidigare fanns inom trafiknämnden, park och naturnämnden samt fastighetsnämnden. De volymer som nominerades föregående år var underlag för den budget som stadsmiljönämnden erhöll för planperioden. Det pågår ett utvecklingsarbete på förvaltningen om en ny gemensam process för att planera och genomföra investeringar och reinvesteringar.

Medarbetare inom investeringsverksamheten på förvaltningen har till viss del fortsatt arbeta med åtgärder som utifrån omorganisationen tillhör exploateringsförvaltningen, vilket har påverkat framdriften inom stadsmiljöförvaltningens investeringsverksamhet.

Stadsmiljö

Inom Gång- och cykeltrafik har tidsförskjutningar av åtgärder i tidiga skeden inneburit att prognosen för innevarande år har minskat med drygt 38 procent. Med många åtgärder som pågår i centrala staden sker nödvändig samplanering, bland annat för att säkra framkomlighet och säkerhet under byggtid. Bland annat har åtgärden Pendlingscykelbana Annedalsmotet-Götaplatsen blivit förskjuten i tid

med anledning av trafikplaneringen inom området då flera åtgärder pågår i närområdet.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att söka medfinansiering till investeringsverksamheten och har under året beviljats ytterligare medfinansiering genom stadsmiljöavtalet till två kollektivtrafikåtgärder och fem cykelåtgärder.

Reinvestering

Planerade åtgärder inom lekplatser, parker och naturområden har i större utsträckning än budgeterat varit nyinvesteringar varav det inom reinvesteringsområde Byggnadsverk prognostiseras en lägre nivå än tilldelad budgetram. Upprustning av Kanalmurarna längs Mölndalsån utmed Ävägen har fått begäran om omfattande komplettering av tillståndsansökan för vattenverksamhet vilket kan komma att påverka både tidplan samt kostnad för genomförande.

Arbete med vissa reinvesteringsåtgärder inom Spårvägsbanan har tidigare lagts då de var i sämre skick än beräknat varav medel har flyttats inom planperioden.

Namngivna projekt

Engelbrektslänken har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet. Beroende på de villkor som Mark och miljödomstolen ställer finns osäkerheter kopplat till både tid, kostnad och innehåll. Även inom Packhuskajen finns risk för försening med anledning av att erforderligt beslut om vattendom dröjer.

Kommunfullmäktige har beslutat om inriktningsbeslut för Kanalmursprogrammet och genomförandestudie för två delsträckor har påbörjats.

3.2.4.2 Projektuppföljning

Investerings- och exploateringsprojekt av väsentlig betydelse

Projekt	KF-beslut (J/N)	Ack. utfall		Total projektprognos		Projektbudget		Slutår
		Ink	Utg	Ink	Utg	Ink	Utg	
Engelbrektslänken (2019 års prisnivå)	J	13,8	-29,8	137,5	-260,0	137,5	-260,0	2025
Torslanda Tvärförbindelse (2022 års prisnivå)	J		-9,5		-234,0		-234,0	2027
Hisingsbron (2009 års prisnivå)	J	1 589,0	-3 000,0	1 589,0	-3 000,0	1 566,0	-3 500,0	2021

Engelbrektslänken - En ny spårvägslink

Åtgärden avser ny spårvägslink samt cykelbana utmed Engelbrektsgatan från Södra vägen till Skånegatan. Kommunfullmäktige fattade i juni 2020 genomförandebeslut för projektet och detaljplanen har antagits. Projektet har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet. Beroende på de villkor som Mark och miljödomstolen ställer finns osäkerheter kopplat till både tid, kostnad och innehåll för åtgärden. Risk finns även att beslutet kommer överklagas. Åtgärden medfinansieras genom stadsmiljöavtalet samt Västrafik.

Torslanda Tvärförbindelse

Åtgärden avser en tvärförbindelse för bil- och kollektivtrafik samt omfattar även en gång- och cykelväg och förväntas ha en tydligt avlastande effekt på trafiken mellan Torslanda torg och Öckeröleden. Cirkulationen vid Syrhålamotet har identifierats som viktig att bygga ut kopplat till byggnation av batterifabriken och dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn. Åtgärden är indelad i två etapper. Med anledning av pågående detaljplanarbete finns risk att tidplan för kommande skeden påverkas.

Hisingsbron

Åtgärden och samtliga kontraktsarbeten inom entreprenaden är färdigställda och endast viss slutreglering kvarstår. Åtgärden har kunnat utföras till en lägre kostnad mot tilldelad budget. Åtgärden medfinansieras genom Västsvenska paketet.

3.2.5 Uppföljning av kapitalkostnader

Belopp (tkr)	Nominering 2023	Nämnd-budget 2023	Utfall perioden	Prognos helår 2023	Utfall helår 2022
Avskrivningar	-453,9	-457,9	-285,5	-440,9	
Ränta	-91,0	-87,0	-55,0	-84,1	
Totalt	-544,9	-544,9	-340,5	-525,0	

3.2.6 Uppföljning av investeringsrelaterade driftkostnader

Belopp (tkr)	Utfall perioden	Prognos helår 2023
Investeringsrelaterade kostnader	-8 200,0	-22 800,0
Investeringsrelaterade intäkter	-	-
Totalt, netto	-8 200,0	-22 800,0

Volymen för investeringsrelaterade kostnader varierar mellan åren. Som exempel kan kostnader för förorenade massor vara svåra att beräkna på ett specifikt år. Eftersom kostnaden är en del av investeringsåtgärden påverkas kostnadsfördelning per år om tidsförskjutning uppstår i projektet. Prognosen för investeringsrelaterade kostnader uppdateras löpande i takt med investeringsprojektens framdrift.

Nedan visas exempel på projekt med prognos för investeringsrelaterade driftkostnader innevarande år:

Pendelcykelbana Hisingsleden-Sankt Olofsgatan, Björlandavägen

Hantering av invasiva arter och förorenade massor utmed Björlandavägen (5 mnkr)

Cirkulation Skattegårdsvägen

Rivning av tunnel för gång- och cykeltrafik i samband med byggnation av cirkulation (6,6 mnkr)

Torslanda Tvärförbindelse

Detaljplanekostnader i arbetet med den nya tvärförbindelsen (3,2 mnkr)

3.2.7 Uppföljning av kommuncentrala poster som hanteras genom beslut av andra nämnder

Kommuncentral post (Belopp i tkr)	Utfall perioden	Prognos helår	Budgeterat belopp helår
Jubileumsår GBG2021	700	1 050	700
EAH	9 140	9 800	9800
Sommarlovskort	2 220	2220	2220
Citysamverkan	650	1000	1000

Utfall perioden avser nämndens upparbetade kostnader för kommuncentralt avsatta medel.

Prognos helår avser nämndens prognostiserade kostnader för kommuncentralt avsatta medel.

Budgeterat belopp helår avser kommuncentralt avsatta medel som nämnden avser att avropa eller redan har avropat och mottagit.

3.3 Uppföljning av budgetavvikelser

3.3.1 Uppföljning av beslutade åtgärder

Åtgärd/ kommentar	Helårs -effekt (mnkr)	Planerad effekt innevarande år		Effekt tom perioden	Bedömd effekt innevarande år	
		mnkr	Årsar- betare	mnkr	mnkr	Årsar- betare
Avveckling av verksamhet - Grön rehab	2,00	2,00		-1,33	2,00	
Besparing avseende kompetens-utveckling och personalvård.	2,75	2,75	2,75	-1,83	2,95	
Vakanser - glapp vid rekrytering, ej tillsätta vissa vakanta tjänster	4,23	4,23		-4,23	4,23	
IT-Utveckling – Infrastruktur-projekt	0,8	0,8		-0,53	0,80	
IT-Utveckling - IT-driftsupport	0,55	0,55		-0,37	0,55	
IT-Utveckling - Skjuta fram virtualisering av SQL-miljöer	0,45	0,45		-0,30	0,45	
IT-Utveckling - Avvakta med utveckling inom BI/DW	0,40	0,40		-0,27	0,40	
IT-utveckling - Avvakta med att utveckla automatiserade driftuppsättning sflöden för egenutvecklade system	0,30	0,30		-0,20	0,30	
Ej genomföra utredningar inom klimat-anpassning	0,50	0,50		-0,28	0,50	

Att nämnden beslutar om att fördela 10 mnkr för EAH till hinder som uppstår på grund av mindre skötsel och underhålls åtgärder	10,00	10,00		-6,53	9,80	
Skjuta på genomförandet av Framtidsgatan till år 2024	1,50	1,50		-1,50	1,50	
Avvakta med planerat underhåll för drift trafikräknestationer	1,00	1,00		-1,00	1,00	
Vintercyklist	0,07	0,07		-0,07	0,07	
Inte genomföra inventering av kajer i älven	0,20	0,20		-0,20	0,20	
Sluta med färdskrivaren, ersätta med kortare informationsblad	0,08	0,08		0,0	0,08	
Rivning av kantbalkar	3,00	3,00		-3,00	3,00	
Planerat underhåll - Rivningskostnader för egna eller tillkommande anläggningar	2,50	2,50		-2,50	2,50	
Akut underhåll - Rivningskostnader för egna eller tillkommande anläggningar	0,50	0,50		-0,50	0,50	
Intäkter schaktåterställning	4,00	4,00		-3,00	4,00	
Indexupp-räkning för tecknande markavtal/ledningsupplåtelse med mera	3,00	3,00		-3,00	3,00	
Avsluta konsultuppdrag ViaPM	0,18	0,18		-0,18	0,18	
TOTALT	38,0	38,0		-30,8	38,0	

3.4 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.4.1 Uppföljning avtalssamverkan

Avtalets namn/rubrik	Avtalspart/-er (kommun och/eller Region)	Verksamhet som bedrivs med stöd av avtalet	Övrigt?
Avtal om systemstöd för flexlinjetrafik, Dnr 3941/18	Uddevalla kommun	Avtal om tekniskt systemstöd för flexlinjetrafik. Behövs för att trafiken ska fungera tekniskt.	Gäller tills vidare
Samverkansavtal Trafik Göteborg	Västra Götalandsregionen (Västtrafik) (och staten genom Trafikverket)	Verksamheten Trafik Göteborg	Det finns hängavtal
Avtal om systemstöd för flexlinjetrafik 0397/11	Västtrafik	Tekniskt systemstöd för flexlinjetrafiken mellan Västtrafik, Göteborg och Lerum för att trafiken ska fungera.	Gäller för trafik i Lerum
Samverkansavtal för samordning av flexlinjeresor SMF 2023-04298	Mölnads kommun	Samverkansavtal för samordning av flexlinjeresor, bokning och resetillstånd för Mölnads resenärer.	
Systemstöd för automatisk uppringning, dnr (61-1129-18-19) resp (UTM -61-2727-11-1)	Västtrafik	Systemstöd för automatisk uppringning till resenär för alla kommuner som har flexlinjetrafik. Västtrafik tillhandahåller tjänsten till Göteborg, som i sin tur tillhandahåller samma tjänst till Lerum och Uddevalla.	Avser teknik för Lerum, Göteborg och Uddevalla
Flex 2023/Södra skärgården (07199/22)	Västra Götalandsregionen	Sjukresor södra skärgården	Reglerar vad Västtrafik ska betala för sjukresor i södra skärgården
Flextrafik 2023 (61-1525-18)	Västra Götalandsregionen	Driftavtal och tillköp av flextrafik	Gäller tills vidare
Samarbetsavtal om Styr & Ställ	Mölnads kommun	Lånecykelsystem	Gäller så länge avtalet med Nextbike gäller 2026 upp till tre år förlängning
Interregionalt samverkansavtal i Trafiken.nu	Stockholms Stad	Interregionalt samverkansavtal Trafiken.nu	
Samverkansavtal app Serviceresor	Västtrafik, Region Halland, Örebro	Appen Serviceresor	Samverkansavtal samt PUB avtal finns

Banavgifts-avtalet	Västtrafik	Finansiering av drift och underhåll av spårvägsanläggningen	
Vattenreglering Mölndalsån	Mölndals kommun och Härryda kommun	Reglering av vattenflöden i vattendrag	
ÖK/avtal om spårvägsbanan	Mölndals kommun	Drift och underhåll av spårvägsanläggningen	Överenskommelse att vi är spårinnehavare för Mölndals spårvägsanläggning

3.4.2 På vilket sätt har nämnden begränsat uppgifter inom bland annat administration, ledningsarbete och konsultanvändning?

Samarbete mellan stadsmiljö-, stadsbyggnads-, exploatering- samt stadsfastighetsförvaltningen

Under 2023 pågår ett arbete på respektive förvaltning med att orientera sig inom de nya verksamheterna.

I nuläget samverkar förvaltningarna bland annat genom utveckling av styrande dokument, arbetssätt, inom IT samt kommunikation för att underlätta utveckling och minimera administration. Ett annat exempel är omvärldsbevakning och analys där det sker ett samarbete och på så sätt skapar en resurseffektiv hantering.

På sikt kan det finnas möjlighet att dela upp ansvar för olika stödprocesser, så att de fyra förvaltningarna kan nyttja samma dokument.

Under hösten kommer det också att starta ett gemensamt projekt med fokus på konsultanvändning. Ett arbete med att hitta minsta gemensamma nämnare för att styra, leda och effektivisera konsultanvändningen.

3.4.3 Uppföljning av arbetet inom krisberedskap och civilt försvar

3.4.3.1 Har nämnden/bolagsstyrelsen tagit fram en egen planering baserat på Göteborgs Stads riktlinje för nödvattenförsörjning?

Stadsmiljöförvaltningen har ännu inte genomfört en planering för nödvattenförsörjning. Frågan kommer att ingå i uppdatering/genomgång av beredskapsplanen för den nya förvaltningen.

3.4.3.2 Har nämnden/bolagsstyrelsen tagit fram en pandemiplan?

Stadsmiljöförvaltningen har ännu inte tagit fram en pandemiplan.

3.4.3.3 Har nämnden reviderat beredskapsplanen för oljesanering?

Beredskapsplanen för oljesanering kommer att revideras under hösten 2023 och vara klar vid årsskiftet.

4 Styrinformation till nämnden

4.1 Fördjupad uppföljning ekonomi

4.1.1 Fördjupad uppföljning komplexa investeringsprojekt

Projekt	Aktuellt skede	Total bedömd kostnad (mnkr)	Total bedömd inkomst (mnkr)	Startår investering	Bedömt slutår
Avenyn upprustning (2019 års prisnivå)	Genomförandestudie	417,0	150,0	2022	2027
Torslanda tvärförbindelse (2022 års prisnivå)	Projektering	234,0		2019	2027
Upprustning av kanalmurar mellan Fattighusån och Stora hamnkanalen (2020 års prisnivå)	Genomförandestudie	4 500,0 - 5 000,0		2023	2043
Packhuskajen (2023 års prisnivå)	Projektering/-byggnation	500,0	11,7	2017	2029
Engelbrektslänken – ny spårvägslink (2019 års prisnivå)	Projektering	260,0	137,5	2018	2025
Brännö Rödsten flytbrygga och lastkaj (löpande prisnivå)	Projektering	49,4		2019	2027
Upprustning av Gullbergskulverten (2018 års prisnivå)	Åtgärdsvalstudie	ca 100,0		2018	2025

Avenyn upprustning

Under 2016 genomförades en upprustning av den nedre delen av Götaplatsen. Byggnadsnämnden fick 2021 ett uppdrag från Kommunfullmäktige att i nära samverkan med Citysamverkan och berörda fastighetsägare leda projektet med upprustning av återstående delar av Avenyn och Götaplatsen. En förstudie färdigställdes under 2021 med syfte att ta fram förutsättningar för framtida trafik- och gestaltungsforöslag. En projektävling har genomförts och ett vinnande förslag har valts ut. Genomförandestudien pågår och arbete med ytterligare analyser samt konsekvensbedömningar har tillkommit vilket påverkar tidplanen.

Torslanda Tvärförbindelse

Åtgärden avser en tvärförbindelse för bil- och kollektivtrafik samt omfattar även en

gång- och cykelväg och förväntas ha en tydligt avlastande effekt på trafiken mellan Torslanda torg och Öckeröleden. Cirkulationen vid Syrhålamotet har identifierats som viktig att bygga ut kopplat till byggnation av batterifabriken och dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn. Åtgärden är indelad i två etapper. Med anledning av pågående detaljplanarbete hos stadsbyggnadsförvaltning finns risk att tidplan för kommande skeden påverkas.

Upprustning av kanalmurar mellan Fattighusån och Stora hamnkanalen

Aktuella kanalmurar och broar rustas upp till en standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år. Åtgärden bedrivs som program och åtgärdens omfattning innebär stor påverkan på centrala delar av staden under lång tid. Kommunfullmäktige fattade våren 2023 inriktningsbeslut för åtgärden varav arbetet med genomförandestudie av två delsträckor har påbörjats och planeras fortgå fram till sommaren 2024. Arbeta med ansökan om miljödom och anmälan vattenverksamhet hanteras som parallella processer till genomförandestudien.

Packhuskajen

Packhuskajen började anläggas på 1860-talet och är i behov av en omfattande upprustning. I samband med upprustningen har det även beslutats om att bygga ut älvkantsskydd längs med kajen som klimatanpassning för framtida högre vattennivåer. Den första upprustningsetappen omfattade ca 120 m av kajen och etappen slutfördes under 2021. I början av 2022 påbörjades arbetet med den andra upprustningsetappen, som i sin tur har delats in i tre huvuddelar. Utförandet av den första huvuddelen pågår och beräknas bli färdigställd i början av 2024. Det finns risk för försening av utförandet för kommande huvuddelar med anledning av att erforderligt beslut från Mark och Miljödomstolen om vattendom dröjer.

Engelbrektslänken - ny spårvägslink

Åtgärden avser ny spårvägslink samt cykelbana utmed Engelbrektsgatan från Södra vägen till Skånegatan. Kommunfullmäktige fattade i juni 2020 genomförandebeslut för projektet och detaljplanen har antagits. Projektet har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet. Beroende på de villkor som Mark och miljödomstolen ställer finns osäkerheter kopplat till både tid, kostnad och innehåll för åtgärden. Risk finns även att beslutet kommer överklagas. Åtgärden medfinansieras genom stadsmiljöavtalet samt Västtrafik.

Brännö Rödsten flytbrygga och lastkaj

Vid Brännö Rödsten har den ökade trafiken för såväl person- som godstransporter lett till ett behov av ett ordnat färjeläge samt tillgänglighetsanpassning av flytbryggan. Syftet med åtgärden är att säkerställa tillgängligheten till Brännö Rödsten för kollektivtrafik och gods samt att förbättra hållplatsområdet för att möjliggöra fler cykelparkeringar och en allmänt upprustad hållplatsmiljö. Projektering pågår och åtgärden innebär att tillstånd för vattenverksamhet erfordras.

Upprustning av Gullbergskulverten

Åtgärden omfattar upprustning av konstruktionen för att förhindra att vattenflödet tränger ut i marken och orsakar sättningar och översvämningar. Inom ramen för projekt pågår ett delprojekt med dammluckor med syfte att möjliggöra drift, inspektion och underhåll av Gullbergskulverten inför kommande muddring. Delprojekt Dammluckor beräknas färdigställas under innevarande år. Genomförandestudien för upprustning av kulverten har tillfälligt pausats och en åtgärdsvalstudie pågår och väntas klar under hösten 2023. Åtgärden är komplex och beroende finns till både statlig och kommunal infrastruktur vid produktion. En ansökan om statsbidrag mot förebyggande av naturolyckor hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har gjorts.

4.2 Grunduppdraget



Stadsmiljönämndens uppdrag

Stadsmiljöförvaltningen har ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet. Förvaltningen arbetar för att skapa tillgängliga, attraktiva, trygga, jämlika, levande och hållbara stadsmiljöer och naturområden.

Vi ska bidra till ett enklare vardagsliv, med mindre miljöpåverkan, en förbättrad folkhälsa och högre ekonomisk aktivitet i Göteborg. Förvaltningen arbetar för att stärka Göteborg som en stad med stora gröna kvalitéer, ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv, samtidigt som staden utvecklas.

För att förvaltningen ska kunna prioritera investerings- och reinvesteringsåtgärder som skapar stor nytta för staden enligt förvaltningens uppdrag, har en urvalsmall för portföljstyrningen tagits fram. Urvalsmallen bygger på de tre hållbarhetsdimensionerna och de mål och riktlinjer förvaltningen styrs av i planer och program. Alla åtgärder värderas ur en rad nyttoparametrar ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

Social hållbarhet

Göteborg ska vara en jämlik stad som bidrar till ett gott liv för alla. Utvecklingen styrs mot minskade skillnader i livsvillkor för ökad sammanhållning, tillit och delaktighet. Stadsmiljöförvaltningen är en nyckelspelare i sin roll som ansvariga för stadens rum och samlade framkomlighet genom att förvalta och utveckla tillgängliga, attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden för alla.

Stadsmiljöförvaltningen utvecklar offentliga miljöer som är attraktivt utformade med platser som uppmuntrar människor att vistas och röra sig i staden vilket bidrar till trygghet och tillhörighet. Genom tillgång till friytor och bra utemiljöer för lek och utevistelse vid bostäder, fritidshem, förskolor och grundskolor skapas miljöer där barn och unga har plats för rekreation och samspel.

Göteborg är en nära, sammanhållen och robust stad där parker, naturområden och stadsrum finns nära göteborgare och besökare och bidrar till varierade, jämlika och hälsosamma upplevelser och livsmiljöer som stärker stadens identitet. Stadsmiljöförvaltningen ansvarar för att det är lätt att röra sig längs blå och gröna stråk, både till vardags och som rekreation. Den sammanhållna staden överbygger fysiska, mentala och sociala barriärer och binds ihop med god infrastruktur och snabb och pålitlig kollektivtrafik. I en robust stad har invånarna förtroende till varandra och samhällets funktioner. Stadsmiljöförvaltningen arbetar aktivt för att ta del av människors kunskap och engagemang och ge dem inflytande när staden utvecklas.

Ekologisk hållbarhet

Göteborg ska vara en ekologiskt hållbar stad år 2030 och en av världens mest progressiva städer när det kommer till att förebygga och åtgärda miljö- och klimatproblem. Som förvaltare av halva Göteborgs Stads yta, har stadsmiljöförvaltningen ett stort ansvar att i alla beslut och vid all utveckling av staden värna naturen, klimatet och människors hälsa.

Stadsmiljöförvaltningen utvecklar ytor för park- och naturområden i staden där blå och gröna stråk skapar samband för såväl arter och ekosystem som för människors behov av rekreationsmiljöer. En rik och varierad grönska, anpassad efter platsens behov, skapar förutsättningar för biologisk mångfald och hanterar konsekvenser av ett varmare klimat, som skyfall, torka och höga temperaturer.

Stadsmiljöförvaltningen ska vara en kunskapsbas och inspiratör i hur man framgångsrikt utvecklar ekosystemtjänster i stadsmiljö.

Stadsmiljöförvaltningen driver på utvecklingen mot ett ökat hållbart resande och minskad biltrafik. Ett förändrat trafiksystem bidrar till att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik. Anpassningar görs för att skapa en gång- och cykelvänlig stad genom att skapa förutsättningar för nya bättre cykelbanor, delad mikromobilitet och tillgänglig kollektivtrafik.

Klimat- och miljöpåverkan vid skötsel och anläggning av parker och trafikinfrastruktur minskas successivt genom lägre resursanvändning och återbruk samt genom användning av material och arbetsmetoder med allt lägre miljö- och klimatpåverkan.

Ekonomisk hållbarhet

Göteborg ska ha en ekonomi som är hållbar över tid och som leder till en god miljö för nuvarande och kommande generationer. Att skapa en nära, sammanhållen och robust stad där grönstrukturens ekosystemtjänster är värdeskapande, ligger till grund för en hållbar samhällsekonomi. Stadsmiljöförvaltningen som underhåller, förvaltar och utvecklar Göteborgs utemiljöer och anläggningar har en viktig roll i att värna om de resurser vi har. Redan i tidiga skeden beaktas behov och möjligheter till långsiktigt underhåll samtidigt som avtalen styrs mot att vara resurseffektiva och ändamålsenliga.

Göteborg är en arena för innovation där näringsliv, akademi och andra aktörer ges möjlighet att utveckla och testa lösningar inom exempelvis elektrifiering, digitalisering och automatisering. Stadsmiljöförvaltningens egen regi-verksamhet möjliggör verksamhetsnära innovation och snabb påverkan på utförandet av drift och underhåll.

Stadsmiljöförvaltningen bidrar till att bygga ut en infrastruktur med god framkomlighet och tillgänglighet, vilket är avgörande för näringslivets transporter och för att fortsätta utvecklas som ett viktigt logistikcentrum för Skandinavien. Göteborg är arbetsmarknadsregionens kärna och stärks genom konkurrenskraftiga restider för kollektivtrafiken och genom en väl utbyggd infrastruktur för de prioriterade trafikslagen i staden; gång, cykel och kollektivtrafik. En utvidgad arbetsmarknadsregion attraherar arbetskraft och bidrar till en hög och hållbar tillväxt. Stadsmiljöförvaltningen bidrar genom arbetsmarknadsinsatser till att fler närmar sig den öppna arbetsmarknaden.

4.2.1 Trafikutveckling

Sammanfattning

År 2023 är det första året sedan 2019 som är helt opåverkat av coronarestriktioner. I jämförelse mellan första halvåret 2022 och 2023 så bör det beaktas att det var

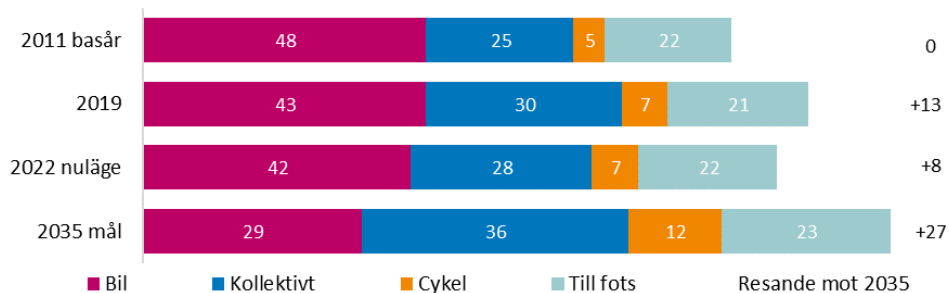
restriktioner till och med början på februari 2022, vilket påverkade resandet. I jämförelse mellan första halvåret 2022 och 2023 så har resor med alla färdstätt ökat, utom elsparkcyklar. Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 12 procent under första halvåret, medan resande med bil, cykel och till fots har ökat ca 5 procent. Styr och Ställ har haft en väldigt positiv utveckling med 41 procent fler resor i jämförelse med första halvåret 2022. Antalet serviceresor under perioden januari till och med augusti 2023 ökade med 7 procent jämfört med samma period 2022.

Långsiktig utveckling från 2011 till 2022 - mot ett mer hållbart resande

Det långsiktiga målet för Göteborg är att det hållbara resandet ska öka, det vill säga att resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik ska öka, medan resor med bil ska minska. I Göteborgs Stads trafikstrategi med basår 2011 finns ett antal effektmål för resandet fram till 2035. Målen baseras på samtliga resor i Göteborg – alltså inte bara göteborgarnas resor. Målen avser resor på vardagar.

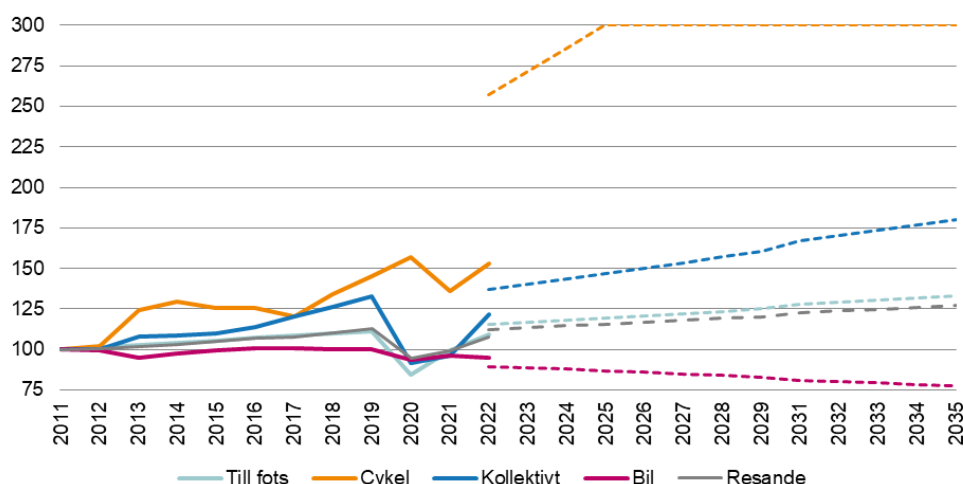
- **Effektmål 1:** Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035.
- **Effektmål 2:** Minst 55 procent av de motoriserade resorna sker med kollektivtrafik år 2035.

Färdmedelsfördelning (procentsiffra i staplar) och resandevolym (staplarnas bredd) basår 2011, nuläge 2022 och målår 2035



Resandet år 2022 påverkades av återhämtning från coronapandemin samt att det har skett vissa beteendeförändringar i och med pandemin, som exempelvis att flera jobbar hemifrån än innan pandemin. Totalt sett ökade resandet med 9 procent under 2022 jämfört med 2021. Resandet var dock fortfarande 5 procent lägre i jämförelse med 2019, det vill säga före pandemin. För flera färdmedel förändrades antalet resor kraftigt under 2022, framför allt med resor med kollektivtrafik där resandet ökade med 27 procent mellan 2021 och 2022. Även resor med cykel ökade kraftigt med 12 procent. Det enda färdstättet som minskade var antalet bilresor, resandet minskade med en procent mellan 2021 och 2022. En anledning till minskningen av bilresor kan vara avstängningen av ett tunnelrör vid Tingstadstunneln samt att flertalet byggarbetsplatser runt Göteborg påverkar framkomligheten med bil.

Trafikutveckling 2011-2022 samt nödvändig utveckling fram till 2035, index 100



Utveckling för gång, cykel, kollektivtrafik och bil 2011-2022 respektive första halvåret 2023

Resor till fots

I dagsläget görs ingen strukturerad uppföljning av antalet fotgängarrörelser i staden. Utvecklingen uppskattas årligen utifrån ett antal källor, där Innerstaden Göteborgs flödesmätningar är en. Dessa mätningar är inte representativa för resandet till fots som helhet i staden, utan är skapade för att följa antalet besökare i centrum. Innerstaden Göteborg mäter passager av gående på 19 platser inom vallgraven, främst på de större shoppingstråken. Under perioden januari-juni 2023 uppmättes 5 procent fler passager jämfört med samma period 2022. Jämfört med 2019 är det däremot 18 procent färre passager. Bortsett från mars har det varit högre flöden i alla månader 2023 jämfört med 2022.

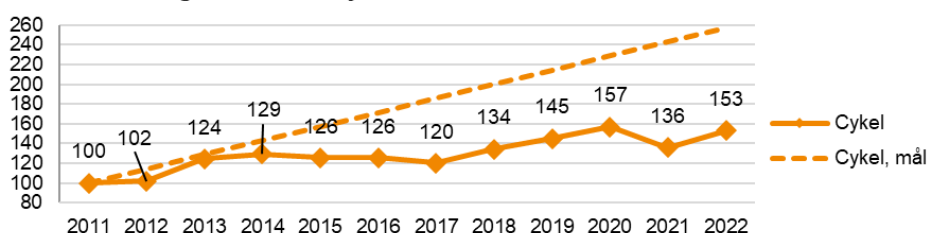
Utveckling första halvåret 2023 i jämförelse med första halvåret 2022 respektive 2019, procent.

	Första halvåret (januari-juni) 2023 jämfört med 2022	Första halvåret (januari-juni) 2023 jämfört med 2019
Gångflöden i innerstaden	5 %	-18 %

Resor med cykel

Antalet cykelresor år 2022 var 53 procent högre än 2011 när trafikstrategin infördes. I samband med trängselskattens införande skedde en kraftig ökning av cykeltrafiken på 22 procent. Därefter var utvecklingen relativt oförändrad mellan åren 2013 och 2017. Under åren 2018-2020 var det en stadig uppgång i cykeltrafiken. Denna trend vändes nedåt under 2021, för att år 2022 åter vända uppåt.

Utveckling och mål för cykel 2011-2022, index 100



Första halvåret 2023 beräknas det ha gjorts ungefär 0-5 procent fler resor med cykel än motsvarande period 2022. Bedömningen av cykelutvecklingen baseras på flödena vid trafikkontorets permanenta mätplatser under vardagar. Bedömningen är osäker eftersom relativt få mätplatser ingår i underlaget, 7 mätplatser.

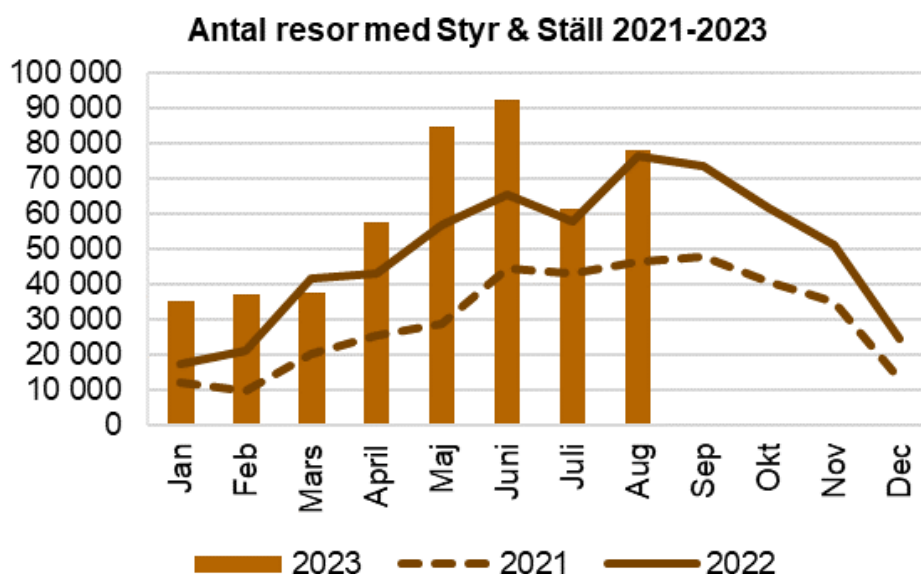
Trafikutveckling första halvåret 2023 i jämförelse med första halvåret 2022, procent

	Första halvåret (januari-juni) 2023 jämfört med 2022
Cykel	0-5 %

Januari och februari 2023 var cyklandet generellt mycket högre än motsvarande månader 2022, medan cyklandet var betydligt lägre i mars 2023 än 2022. Detta förklaras av att Folkhälsomyndigheten tog bort merparten av restriktionerna 9 februari 2022 och att mars 2023 var ovanligt kall och snörik.

Resor med Styr & Ställ

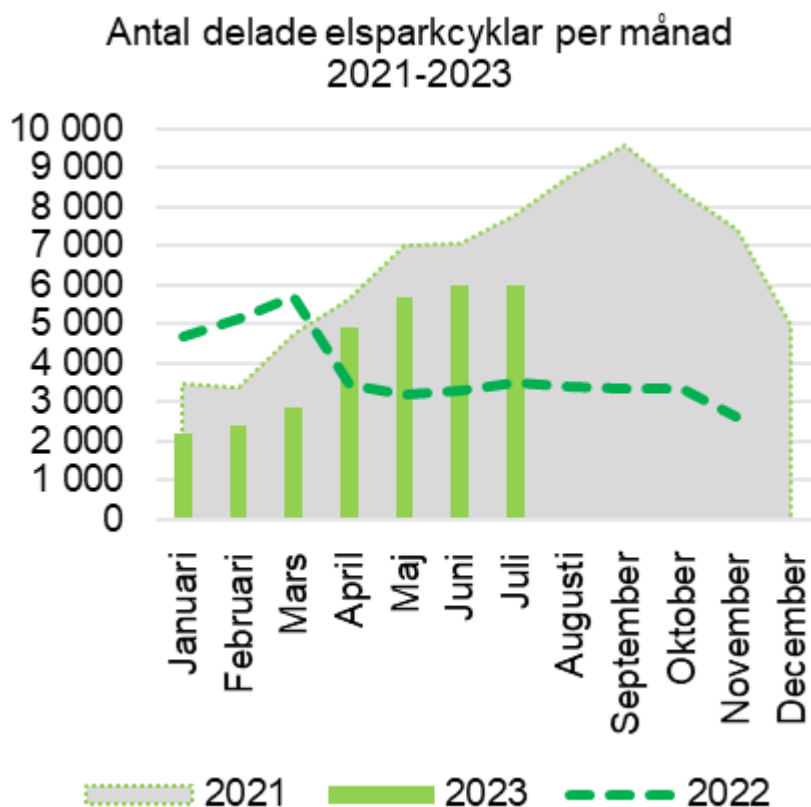
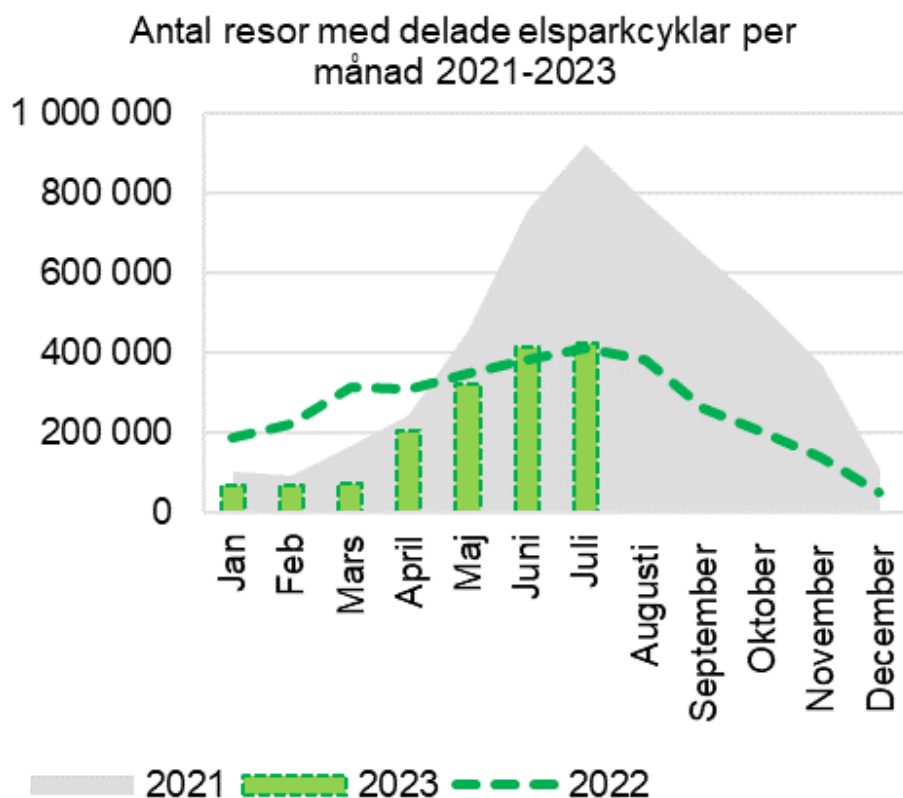
Styr & Ställ i sin nuvarande utformning lanserades i juni 2020. Antalet cyklar i systemet är 1750 sedan augusti 2020. Sett till första halvåret 2023 är antalet resor med Styr & Ställ 41 procent högre än 2022. Antalet avser både utlån i Göteborg och Mölndal och utlån både vardag och helg.



Resor med delade elsparkcyklar

Elsparkcyklar introducerades i Göteborg hösten 2018. Antalet elsparkcyklar ökade sedan stadigt år för år tills ett maxtak på antalet elsparkcyklar infördes i april 2022. Maxtaket var på 4 400 fordon under ett år för att höjas till 5 000 april 2023. Under stora delar av perioden med maxtak har antalet delade elsparkcyklar dock varit under maxtaket.

Sett till hela första halvåret gjordes 35 procent färre resor med delade elsparkcyklar under 2023 jämfört med 2022. Förändringen kan bero på att företagen har färre anställda för att ombalansera flottan för att fungera optimalt. Även sämre väder antas ha påverkat antalet resor. Statistiken innehåller inte resor med privatägda elsparkcyklar.



Resor med kollektivtrafik

Sedan 2011, när trafikstrategin antogs, fram till pandemin följde resandet med kollektivtrafik den utveckling som krävdes för att nå målet. Under pandemin

minskade resor med kollektivtrafik drastiskt, men liksom 2022 ser vi 2023 att resandet med kollektivtrafik fortsätter att öka.

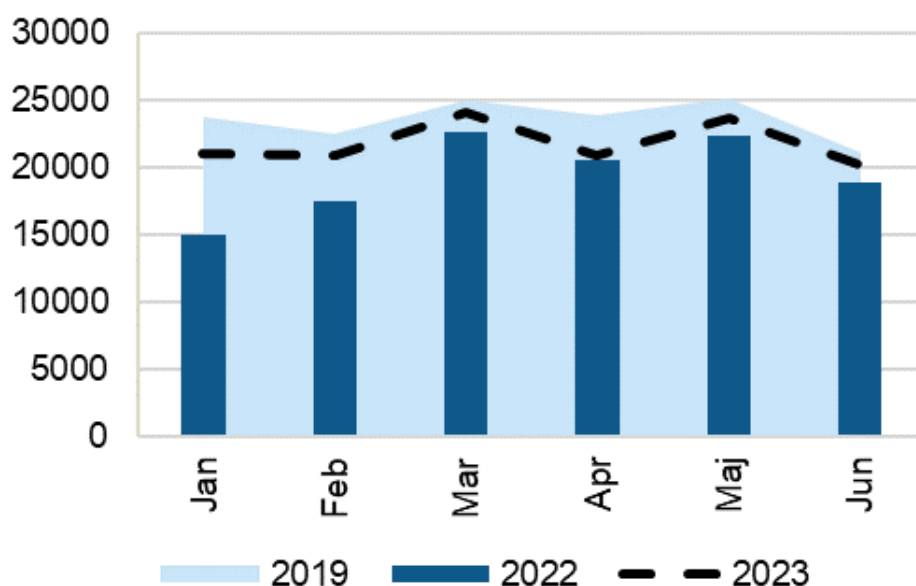
Under första halvåret 2023 var resandet med kollektivtrafik 12 procent högre än motsvarande period 2022. Den stora ökningen av resandet som vi såg under 2022 har avtagit men resandet med kollektivtrafik fortsätter att öka. Jämfört med 2019 är resandet 8 procent lägre. Linjer som ingår i beräkningen har justerats och statistiken innehåller nu även tåg och avser resor till, från och inom Göteborg. Beräkningen baseras på statistik från Västtrafik.

Trafikutveckling första halvåret 2023 i jämförelse med första halvåret 2022 respektive 2019, procent.

	Första halvåret (januari-juni) 2023 jämfört med 2022	Första halvåret (januari-juni) 2023 jämfört med 2019
Kollektivtrafik	12 %	-7 %
Buss	12 %	-6 %
Spårvagn	11 %	-9 %
Båt	10 %	-7 %
Tåg	18 %	-6 %

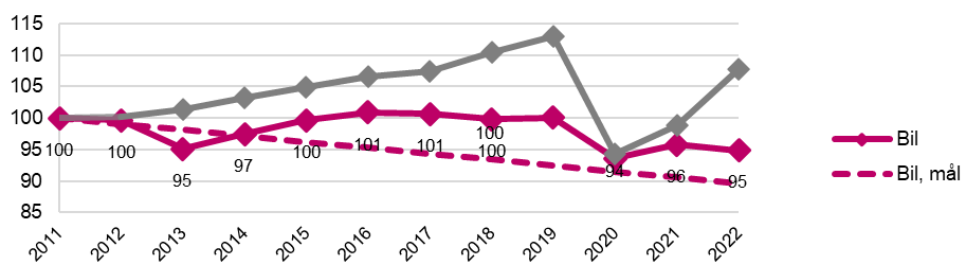
Antal resor ligger högre för varje månad 2023 gentemot 2022, störst skillnad ser vi i januari, där januari 2022 till viss del fortfarande var påverkad av restriktioner.

Antalet resor med kollektivtrafiken januari-juni 2022 jämfört med 2022 respektive 2019.



Resor med bil

Under pandemin minskade resandet med bil, men under det senaste året har bilresorna ökat igen. Färdvägarna har också påverkats av större byggnationer i Göteborg samt att Tingstadstunnelns ena tunnelrör från slutet av april 2022 är avstängt för biltrafik.



Trafikutveckling för resor med bil från 2011 till 2022, index 100

Bilresorna har ökat med 4 procent under första halvåret 2023 i jämförelse med första halvåret 2022. Efter pandemin kan vi nu se att resandet börjar återgå till 2019 års nivå. Däremot kan hur och när vi reser ha påverkats av pandemin. Den långsiktiga utvecklingen blir därför viktigt att följa framöver. Statistiken utgår från antalet passager under hela dygnet från Trängselskatteportalerna.

Trafikutveckling första halvåret 2023 i jämförelse med första halvåret 2022, procent.

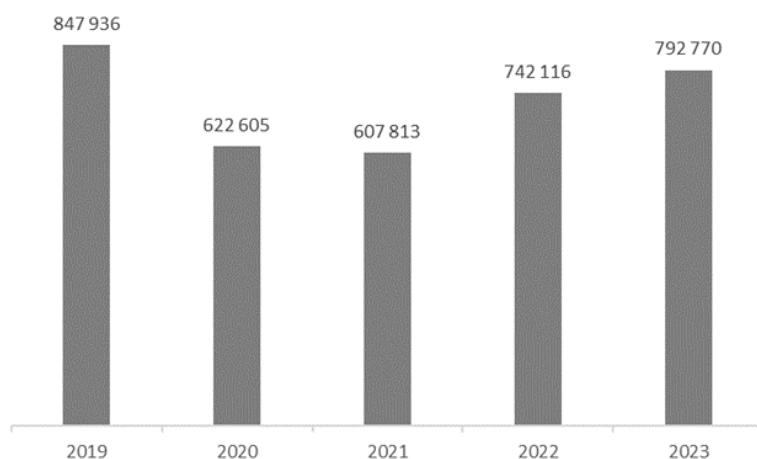
	Första halvåret (januari-juni)
Trängselskattesnittet	+4 %

Resor med serviceresor

Serviceresor är ett begrepp som i Göteborg innefattar färdtjänstresor, skolskjuts (för barn som inte kan använda kollektivtrafiken), LSS-resor, resor till daglig verksamhet samt resor med flexlinjen. Summan av dessa ger en bild av verksamhetsområdet serviceresorers verksamhet.

Serviceresor drabbades hårt av covid-19. I diagrammet nedan redovisas antalet utförda serviceresor per år räknat över perioden 1 januari – 31 augusti. För den valda perioden minskade resandet med cirka 28% mellan 2019 och 2021. Under 2022 och 2023 har förväntningen varit att resandet ska återgå till prepandemiska nivåer. Så har det bara delvis blivit. Under perioden 1 januari – 31 augusti 2023 utfördes 792 000 serviceresor. Det motsvarar en ökning om 7% jämfört med samma period 2022. Ytterligare en lika stor ökning krävs för att resandet ska återgå till samma nivå som 2019.

Antalet resor med serviceresor under perioden januari-augusti per år.



De trafikföretag som upphandlats för att utföra serviceresor på uppdrag av Göteborgs stad drabbades hårt av pandemin. Många förare bytte bransch under pandemin vilket lett till en stor förarbrist över hela landet. Bolagen upplever stora svårigheter med att locka tillbaka dessa och att rekrytera nya förare, vilket gör situationen ansträngd. Därutöver har branschen påverkats av prisökningar på bränsle och långa ledtider för reservdelar till fordonen. Dessa utmaningar till trots så har serviceresors verksamhet fungerat väl och alla resor har kunnat utföras. Den enda skillnaden mot tidigare år är att möjligheten att som resenär själv välja sin exakta avresetid har påverkats något, till följd av de knappa resurserna.

Serviceresor arbetar kontinuerligt med sin trafikplanering och andra interna processer för att säkerställa så hög kvalitet och god tillgänglighet som möjligt för alla resenärer även framgent.

Trafiksäkerhet

- Minska antalet omkomna och allvarligt skadade

Nollvisionen är vägledande för trafiksäkerhetsarbetet i Göteborg och det nya nationella etappmålet för 2030 finns i trafiknämndens trafiksäkerhetsplan för 2023-2024. Fram till och med år 2020 gällde målen i Trafiksäkerhetsprogram för 2010-2020.

- Mål till år 2020: Färre än tre omkomna och färre än 75 måttligt och allvarligt skadade (Injury Severity Score, ISS[1], mer än 4) i Göteborg oavsett väghållare
- Mål till år 2030: Färre än två omkomna och färre än 132 allvarligt skadade[2] (RPMI1%) på kommunalt vägnät

Här redovisas utfallet för både de nya och de gamla målen för 2022. I rapporten Trafik och resandeutveckling 2022 redovisades preliminära siffror.

Långsiktigt ser vi en minskning av antalet omkomna i Göteborgstrafiken. Antalet varierar över åren, det är för många men samtidigt så få att variationen kan bli stor. År 2022 omkom två personer i Göteborgstrafiken (officiell statistik), båda på kommunalt vägnät. Det var en cyklist i kollision med buss och en personbilsförare i kollision med lastbil.

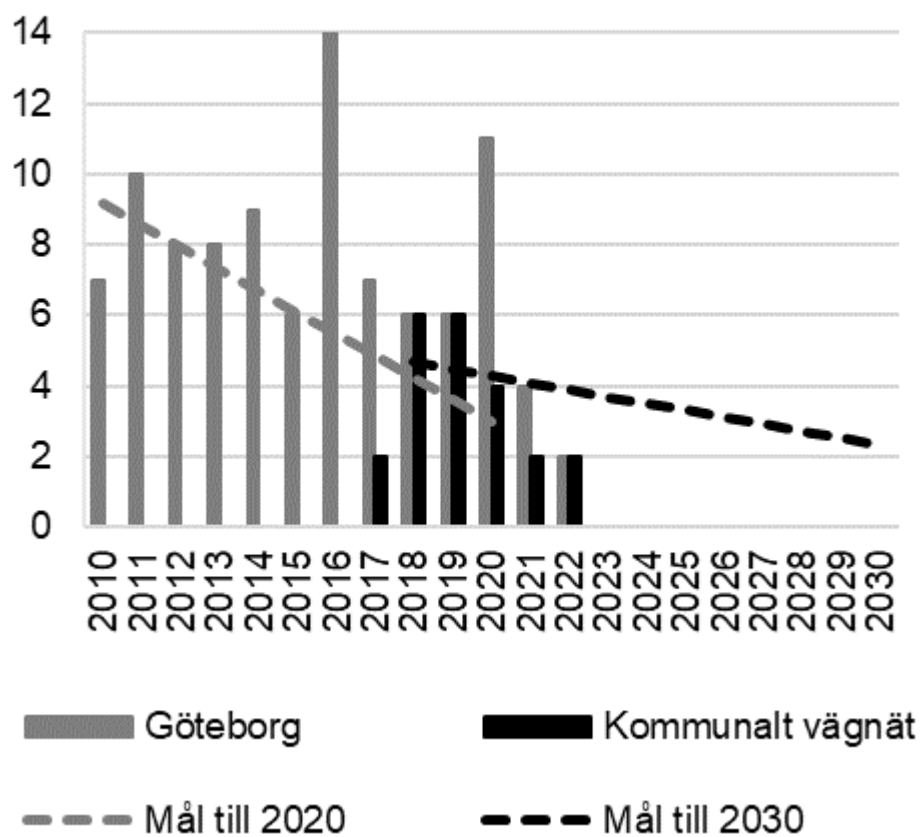
Under 2022 rapporterades totalt 422 måttligt och allvarligt skadade (enligt ISS) i Göteborgstrafiken (exklusive fotgängare i fallolyckor). Sett till nya målet rapporterades 184 allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2022.

Sedan pandemin har en del sjukhus eftersläpning i rapporteringen av skadade i STRADA. Det är också en lägre rapporteringsgrad på grund av personella resurser för Göteborg än tidigare. Det innebär att nivåerna på antalet skadade sedan 2020 inte är jämförbara med åren 2017-2019, dvs de år målen sattes utifrån. Det är därför svårt att dra några slutsatser om utvecklingen går i rätt riktning.

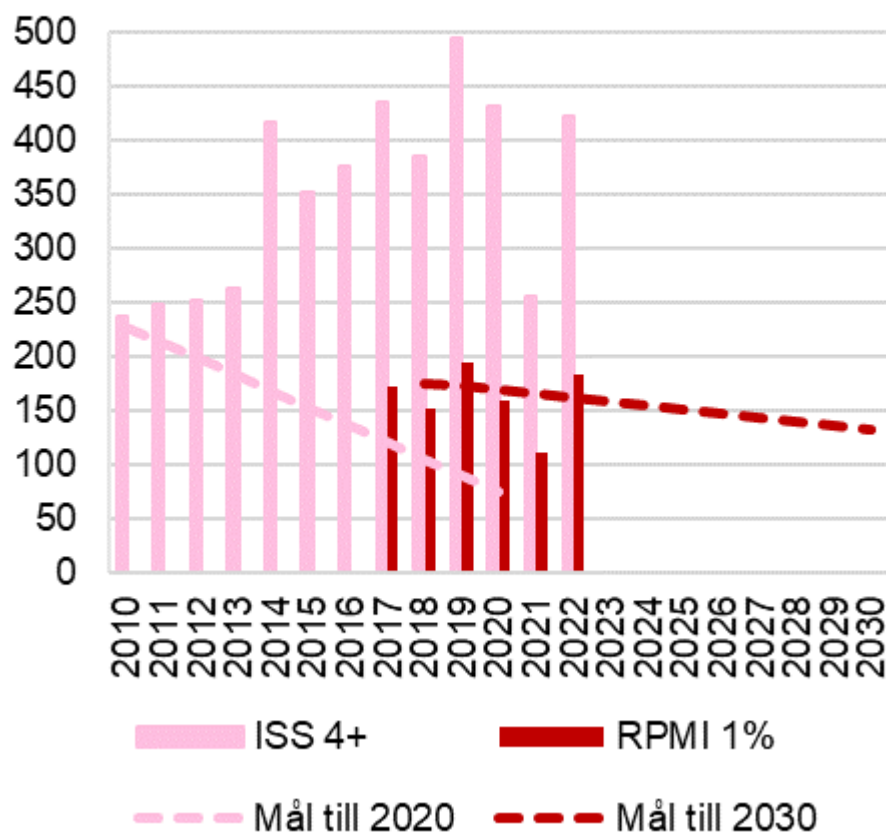
[1]I skademåttet ISS bedöms skadegraden av sjukvården i anslutning till olyckstillfälle

[2]Allvarligt skadad definieras den som i samband med en vägtrafikolycka fått en skada som ger minst 1 % medicinsk invaliditet (Nollvisionen - Transportstyrelsen)

Utveckling av antal dödade i vägtrafiken 2010–2022 samt mål för 2020 och 2030

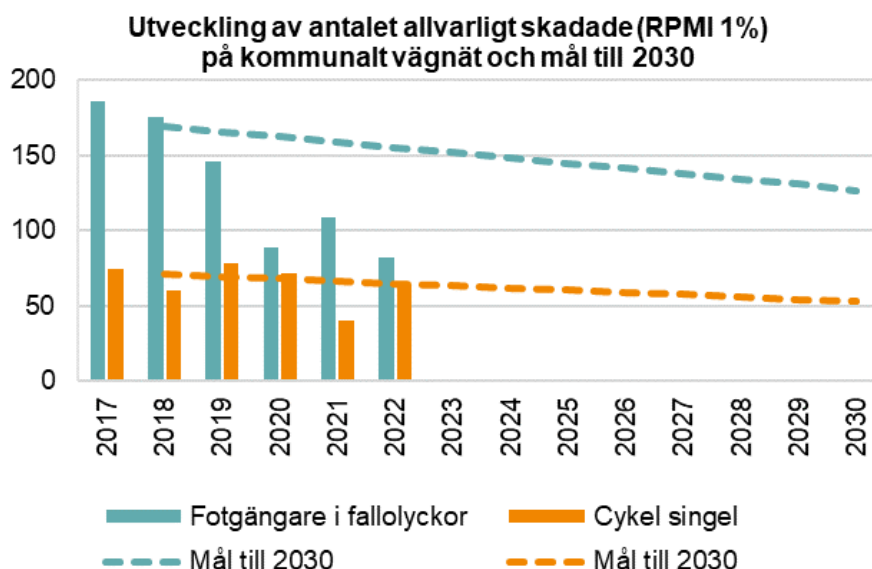


Utveckling av antal skadade i vägtrafiken 2010–2022 (exklusive fallolyckor) samt mål för 2020 och 2030



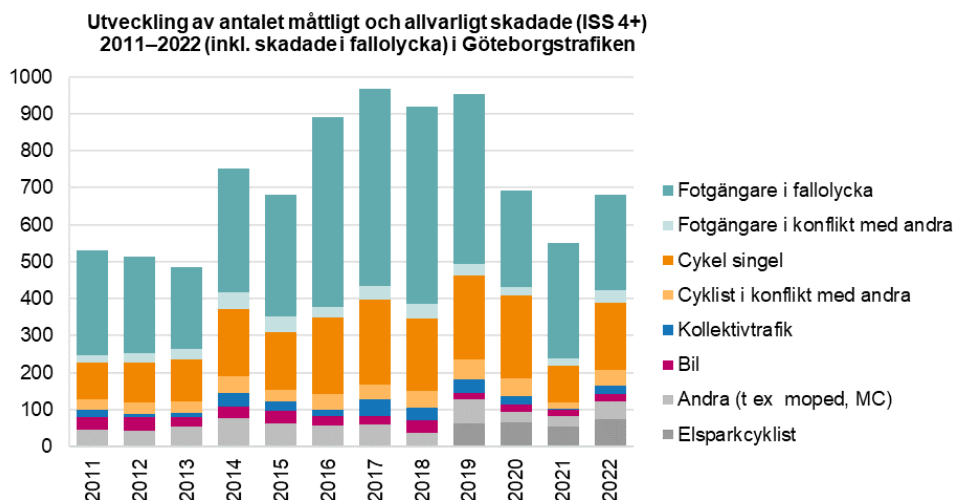
Källan för statistiken är STRADA (Transportstyrelsen). Strada sjukhus används för skadade. Målvärden för 2030 gäller kommunalt vägnät och är beräknade utifrån att antalet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017-2019.

Fallolyckor definieras inte som en vägtrafikolycka och ingår inte i antalet skadade ovan. Under 2022 rapporterades 260 måttligt och allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor i Göteborgstrafiken. Antalet enligt nya skademåttet på kommunalt vägnät är 82. Totalt sett står fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor för mer än hälften av de skadade. I trafiksäkerhetsplanen finns därför särskilda mål uppsatta för dessa grupper, se diagram nedan.



Källan för statistiken är STRADA sjukhus (Transportstyrelsen). Målvärden för 2030 är beräknade utifrån att antalet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017-2019.

Elsparkeykel definieras som cykel men ingår inte i siffrorna för cyklisters singelolyckor ovan. Sedan 2019 är skadade på elsparkcykel den tredje största skadegruppen. I diagram nedan visas antalet skadade på olika trafikantkategorier.



Källan för statistiken är STRADA sjukhus (Transportstyrelsen).

Trafiksäkerhetsplanen för 2023 - 2024 adresserar de stora skadegrupperna med mål, fokus- och åtgärdsområden. Två fokusområden är Säker gångtrafik och Säker cykling, för båda områdena är åtgärder inom drift och underhåll väsentliga för att minska antalet skadade.

Uppföljning av stadsmiljönämndens uppdrag 2023

Stadsmiljönämnden 2023-09-21

Innehållsförteckning

1	Uppdrag från KF/KS	3
2	Uppdrag från stadsmiljönämnden.....	13
3	Avslutade uppdrag	16

1 Uppdrag från KF/KS

Uppdrag från KF/KS	Centrala uppdrag	Kommentar
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med stadsfastighetsnämnden och andra relevanta parter fortsätta tillgänglighetsanpassningen av Göteborgs Stads lokaler.	Medel för enkelt avhjälpta hinder har minskat betydligt genom kommunstyrelsens beslut om halverade medel samt genom omfördelning av medel inom förvaltningens ekonomiska åtgärdsplan. Det pågår diskussioner om var medarbetare, som ska arbeta med tillgänglighetsfrågor, bäst ska placeras inom stadens förvaltningar för stadsutveckling.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med kommunstyrelsen, Polismyndigheten och andra aktörer bidra till att sätta upp kameror i de delar av Göteborg där behov finns. För att värna integritet kan även pixelerade kameror användas i lämpliga fall. (Utpekad budget 5 mnkr)	Polisen har i uppdrag att arbeta brottsförebyggande och trygghetsskapande och stadsmiljöförvaltningen har under våren 2023 erbjudit polisen att sätta upp kameror på platser som förvaltningen använder för trafikkameror där det finns elförsörjning och kommunikationsnätverk som polisen kan koppla in. Polisen har fått erbjudandet av stadsmiljöförvaltningen under våren men ännu inte återkopplat. Stadsmiljöförvaltningen har ansökt hos Integritetsmyndigheten om tillstånd att sätta upp kameror som trygghetsfrämjande åtgärd vid sex pendelparkeringar. Förvaltningen har fått svar att dessa kameror är undantagna krav på tillstånd då dessa finns i anslutning till kollektivtrafik vilket omfattas av ett undantag från tillståndskravet på kamerabevakning. Under hösten 2023 kommer avtal att tecknas på Göteborgs Stads Parkering och därefter inleds arbete att dra el och IT samt etablera kameror på dessa platser. Målet är att etableringsarbetet kan starta under 2023 men risk finns att avtalen dröjer och att etablering kan påbörjas först 2024. De sex pendelparkeringar som omfattas är Delsjön, Eriksdal, Klareberg, Olofstorp, Radiomotet samt Storås Angered. Denna etablering beräknas kosta 2,5 mnkr. Prognosen är att de 5 mnkr som finns avsatta för avrop inte kommer att kunna användas i trygghetsfrämjande syfte under 2023.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med idrotts- och föreningsnämnden bygga minst fem utomhusgym utöver befintlig plan. De ska byggas i områden där det bäst gynnar folkhälsan.	Stadsmiljöförvaltningen kommer att bygga fyra utegym och idrott- och föreningsförvaltningen bygger ett utegym. Planering är påbörjad, byggnation sker under 2024. Geografisk placering utgår från den riktlinje med tillhörande handlingsplan som tagits fram av fd park- och naturförvaltningen i samverkan med idrott- och föreningsförvaltningen.

 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att påskynda arbetet med en sänkning av bashastigheten för trafiken enligt Göteborgs riktlinje för fastighetsgränser. Fokus ska ligga på stråk där behovet är som störst för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister eller för att minska bullerstörningar för boende.	Genomförandet har två spår som behöver hanteras i två tidsperspektiv. Dels är det genomförandet i befintlig stad och dels nya hastighetsgränser i detaljplanearbeten som pågår nu. I slutet av maj presenterades ett förslag till organisation och ansvarsfördelning i ett förvaltningsgemensamt ledningsforum för genomförandet i befintlig stad. Beslut togs då att stadsmiljöförvaltningen tar ansvaret för genomförandet utifrån väghållaransvaret. Genomförandet kräver organisation, process och resurser i den befintliga staden och med områdesvis genomförande. Arbetet är omfattande då det förutom vägmärken krävs hastighetsdämpande åtgärder samt större och mindre ombyggnader av gatorna för att uppnå önskad effekt. I Stockholm pågår arbetet med ändrade hastighetsgränser med en budget på ca 850 miljoner kronor och en genomförandetid på cirka tio år. Erfarenhetsutbyte med Stockholm och Malmö är påbörjat och gemensamt möte med alla tre städerna är inbokat i början av september. Även ett studiebesök i Stockholm är planerat. Endast vägmärken är konstaterat, bland annat i genomförda pilotprojekt, ger endast marginell effekt. Däremot har hastigheten blivit lägre i bostadsområden där man arbetat med hastighetsdämpande åtgärder i kombination med rekommenderad 30 km/h. För genomförande i nya detaljplaner är skyltat 40 km/h önskvärt då det påverkar planering av bostäder/byggyta enligt bestämmelser för buller i PBL. Av vikt är då att det finns utrymmer för såväl hastighetsdämpande åtgärder såväl som vägmärke inom vägområdet.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att införa 30 km/h som bashastighetsnorm inom ett definierat pilotområde med hög folklig acceptans, exempelvis inom pågående pilotområde för cykel.	Några pilotprojekt är sedan tidigare genomförda inom området med att ändra hastighetsgränserna på stadens gator. Ett av dessa är underlag för riktlinjen som nu är beslutad av trafikinämnden 2022. När hastighetsplanen arbetades fram med metoden <i>Rätt fart i staden</i> under 2016 - 2017 testades stadsdelen Lundby som pilotområde för hastighetsgränserna 30, 40 och 60 km/h. De nya hastighetsgränserna skyltades med nya vägmärken, men inga fysiska åtgärder gjordes för att dämpa hastigheter eller anpassa gatan efter ny hastighetsgräns. Mätningar före och efter ny skyltning visar endast marginell sänkning av hastigheterna. I efterstudierna ingick också enkätundersökning till boende samt miljöförvaltningens bullerutredning. Enkätundersökningen visade att de boende, särskilt barnfamiljerna, var positiva till de nya hastighetsgränserna och önskade behålla dem. Bullerutredningen visade att 600 personer i området får ljudnivåer under riktvärdet 55dBA med nya hastighetsgränser. En lärdom från pilotområdet är att utmärkning av nya hastighetsgränser måste genomföras med rätt fysisk utformning för att få rätt verklig hastighet på gatorna. Efter utvärdering av testområdet beslutades att fortsatt ha kvar 30, 40, 60 km/h inom området. Samma gjordes på Saltholmsgatan efter många önskemål från medborgare med samma resultat. Hastigheterna blev inte märkbart lägre med enbart skyltning. Områden med rekommenderad 30 km/h har pågått i många år. Där görs hastighetsdämpande åtgärder av olika slag beroende på markförhållande på platsen men även vilket utrymme som finns inom vägområdet. Dessa områden visar på sänkta hastigheter utan att vägmärken om tillåten högsta hastighet placerats ut.

 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med grundskolenämnden skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt (Utpekad budget 0,7 mnkr)	Stadsmiljöförvaltningen arbetar med uppdraget att skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt genom att dels testa metoder och utvärdera dessa i samarbete med två olika skolor, dels genom att ta fram en handlingsplan för arbete med säkra cykelvägar och trygga trafikmiljöer vid skolor. I dialog med grundskoleförvaltningen har två skolor valts ut att samarbeta med i uppdraget. De aktuella skolorna är Ånässkolan i östra centrum där vi planerar att genomföra bilfri zon och med Tångensskolan i Tuve för att skapa säkra gång- och cykelvägar till skolan. Innan sommaren inleddes gemensam planering tillsammans med skolledningen på de båda skolorna och under tidig höst kommer förvaltningen att inleda kommunikationsinsatser riktade till föräldrar och elever. Vid Ånässkolan kommer stadsmiljöförvaltningen att utreda möjligheten att skapa en bilfri zon där idén är att stänga av för biltrafik på den del av Falkgatan som ligger precis utanför Ånässkolans huvudentré. Utredningen kommer att göras under hösten 2023 och den bilfria zonen planeras införas i samband med skolstart i augusti 2024. Även vid Tångensskolan kommer förberedande insatser att göras för att kunna nominera in fysiska åtgärder till förvaltningens investeringsbudget med syfte att ha fysiska åtgärder på plats under 2024. Syftet vid båda skolorna är att skapa en tryggare och säkrare miljö i direkt anslutning till skolans entré samt skapa förutsättningar för och locka fler elever att gå och cykla till skolan. Under höst 2023/vår 2024 kommer kommunikations- och beteendepåverkande aktiviteter att genomföras tillsammans med skolorna och synpunkter från elever, föräldrar, personal och andra intressenter kommer att samlas in. Handlingsplanen ska identifiera vad Göteborgs Stad behöver göra i både tidiga skeden och i befintlig stad för att åstadkomma ett systematiskt och kontinuerligt arbete för att skapa säkra skolvägar. Handlingsplanen planeras vara färdig våren 2024.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att med inspiration från Göteborgs Stads stadsmiljöplan ta bort parkeringarna på Kungstorget längs Bazargatan i syfte att skapa en levande stadsmiljö med plats för lek, restauranger, handel och möjlighet att komma nära vattnet. Framkomlighet för leveranser och korttidsparkeringar för butikernas kunder ska tillgodoseas.	Under 2023 är målet att ta fram ett gestaltningskoncept för platsen och gatan. Utifrån detta kan ett projektdirektiv skapas för att påbörja en investeringsåtgärd under 2024.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att, i nära samverkan med berörda nämnder, se över Policy för fysisk tillgänglighet och föreslå vilken styrning som behövs, i form av riktlinje eller liknande. I uppdraget ingår att överväga på vilket sätt universell utformning kan bli en bärande del.	Rekrytering av planeringsledare med inriktning tillgänglighet och utformning pågår.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att från och med 1 januari 2024 ansvara för det långsiktiga huvudmannaskapet för Slottsskogsobservatoriet. Finansiering för kostnaden hänskjuts till kommande budgetberedning	Arbetet startar i september med att ta fram ett upplägg för hur förvaltningen ska utforma det långsiktiga huvudmannaskapet.

 Pågående	Samtliga nämnder och styrelser får i uppdrag att möjliggöra för anställningar och praktikplatser för fler personer med funktionsnedsättning, uppdraget återrapporteras i respektive nämnd och styrelse.	Förvaltningen bedriver på flera sätt verksamhet som möjliggör för anställningar och praktikplatser för personer med funktionsnedsättning. I förvaltningens arbetsmarknadsverksamhet, som bedrivs i samverkan med förvaltningen för arbetsmarknad och vuxenutbildning, Arbvux, är uppdraget att rusta deltagarna i målgruppen som står långt ifrån arbetsmarknaden till att gå ut i arbete eller studier. Av drygt 200 deltagare i år är närmare 70 procent personer med någon funktionsnedsättning. När det finns möjlighet strävar förvaltningen även att anställa deltagare i den ordinarie verksamheten, det finns flertal exempel inom skötsel, anläggning och renhållning. I de fall det finns anställda som har anpassningsbehov så hanterar förvaltningen detta. Förvaltningen har en mycket omfattande satsning sommartid på att ta emot ferieungdomar. Under sommaren 2023 har förvaltningen valt att arbeta med ett koncept med <i>ferieteam</i> i samarbete med Arbvux och den ideella föreningen Passalen. Konceptet prövas inom ramen för ett EU-projekt, med syftet ökad inkludering av unga med funktionsvariation i feriearbete och innebär att två ungdomar, med olika funktionalitet, hjälps åt att lösa arbetsuppgifter. Förvaltningen tog emot 16 ferieteam (8 ungdomar med funktionsvariationer) under sommaren. Utöver det anställdes ett 15-tal ferieungdomar med olika funktionsvariationer i ordinarie feriearbete. I enlighet med strategierna i stadens program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning, arbetar förvaltningen med normkritisk rekrytering och verkar för tillgängliga, inkluderande arbetsplatser.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utreda förutsättningarna för att bedriva hela eller större delar av verksamheten gällande serviceresor i egen regi.	Förvaltningen har presenterat verksamheten inom Serviceresor och fört en dialog med presidiet vad som förväntas ingå i förvaltningens utredning av egen regi av serviceresor. Ett uppdragsdirektiv med förslag till vidare hantering kommer att tas fram och rapporteras vid presidietmötet i oktober.
 Ej påbörjad	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att analysera färdmedelsfördelning, inducerad trafik, faktisk och upplevd kvalitet för gång, cykel och kollektivtrafik samt huruvida målen med åtgärden i övrigt uppnåtts. Analysen ska genomföras ett år efter färdigställandet.	Torslanda tvärförbindelse beräknas vara färdigställd 2027 vilket innebär att uppdraget först kan genomföras år 2028-2029.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att ta fram riktlinjer för att förbjuda reklam för fossil kol-, olje- och gasutvinning på Göteborg stads reklamtavlor.	Ärendet beräknas vara klart till oktober månads nämnd för beslut och återrapportering.
 Pågående	Stadsbyggnadsnämnden och stadsmiljönämnden får i uppdrag att stärka strategiarbetet inom Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. (Utpökad budget 1 mnkr)	Arbetet med strategin - <i>Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter</i> - konkretiseras under 2023. Ett flertal projekt inom området har pågår i samarbete med andra förvaltningar och i syfte att föra medborgardialog.

 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att verka för att minska bilpendlingen över kommungränsen genom satsningar på kollektivtrafik inom Göteborg samt fler pendelparkeringar och parkeringsnoder på strategiska platser.	Stadsmiljöförvaltningen avser att fördjupa samverkan kring placering, utbyggnad och finansiering av pendelparkeringar med angränsande kommuner och Västtrafik. Arbetet kommer att ske inom ramen för Göteborgsregionens (GRs) kollektivtrafikenätverk samt inom ramen för pågående forsknings- och utvecklingsprojekt och omfattar Delsjömotet, Klippan, Radiomotet och Skra Bro. Platserna kommer att vidareutvecklas fysiskt och med digital infrastruktur för att förenkla kombinationsresor med bil, kollektivtrafik, Styr & Ställ och annan mikromobilitet.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att fler av Göteborgs Stads p-platser ska reserveras till en ökad andel gröna bilpooler och delningstjänster.	Stadsmiljöförvaltningen har ett nära samarbete med Göteborgs Stads Parkering (P-bolaget) för att möjliggöra att fler p-platser reserveras till en ökad andel gröna bilpooler. P-bolaget prioriterar bilpooler vid uthyrning av parkeringsplatser på kvartersmark. För att ytterligare öka intresset för bilpooler försöker de prioritera bilpoolsföretagens behov när det kommer till placering, skyltsättning och elladdning. Inom Framtidenkoncernen pågår ett arbete att erbjuda mobilitet till boende inom koncernens bolag. Befintliga hyresgäster kommer att få tillgång till ett grunderbudande mobilitet senast den siste december 2025. I detta ingår tillgång till bilpool inom 400 meter. Dessa kan finnas inom egna fastigheter eller via andras öppna bilpooler. Inom ramen för uppdraget genomför förvaltningen flera aktiviteter för omfördelning av yta från bilparkering till delade mobilitetstjänster: • Inför parkeringsförbud för elsparkcyklar på gångbanor i området Inom Vallgraven samt Drottningtorget från oktober 2023 där tar förvaltningen fram ett koncept för parkering av delade mikromobilitetstjänster. Under arbetet har ett behov av cirka 80 platser identifierats i området Inom Vallgraven samt på Drottningtorget, varav cirka 60 platser planeras på befintliga bilparkeringsplatser. Arbetet görs också i linje med stadsmiljöplanen, miljö- och klimatprogrammet och parkeringspolicy och trafikstrategin. Arbetet är för närvarande under prioritering och resurssättning, och planen är att färdigställa samtliga platser under 2024. • Inom projektet MOVE21 har två parkeringsplatser vid Jaegerdorffsplatsen tagits i anspråk till förmån för delade elsparkcyklar samt en orienteringstavla över mobilitetstjänster i närområdet, i syfte att stärka platsens kvalitéer som mobilitetshubb och synliggöra delad mobilitet • Under hösten kommer programmet Mobilitet Rosenlund att undersöka potential och möjlig utformning av mobilitetshubbar genom användardriven innovation i en så kallad "innovationsspeed". • Inom Pilotområde cykel omvandlas parkeringsplatser för bilar till bland annat parkeringsytor för delningstjänster så som elsparkcyklar och lånecyklar.

 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att bygga ut och prioritera säkra cykelparkeringar.	Under första kvartalet 2023 har en användarstudie över behov/efterfrågan genomförts. Denna visar på ett stort behov av säkra parkeringar i innerstaden samt vid kollektivtrafiknoder och har resulterat i en åtgärdsbeskrivning där fokus ligger på platser i anslutning till kollektivtrafik. Detta finansieras av Västsvenska paketet genom ett pilotprojekt som testar säkra och väderskyddade cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik för att underlätta ett kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik. Under hösten 2023 pågår arbete med kravställning inför upphandling av en uthyrningstjänst med digitalt låsbara boxar för cyklar liksom förberedelser inför tillståndprocesser och senare förvaltningsskede. De utpekade platserna är Hjällbo, Gamlestads Torg, Amhult resecentrum, Frölunda torg och Radiomotet. Etablering av parkeringsplatserna förväntas inledas under första halvåret 2024.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med Göteborgs Stads Parkering AB höja parkeringsavgifterna i områden där det råder hög efterfrågan i syfte att öka de totala parkeringsintäkterna samt minska trafikbelastning och buller. Mer dynamisk prissättning ska eftersträvas. Hänsyn ska tas till de som arbetar på obekväm arbetstid.	Stadsmiljöförvaltningen har samtal med P-bolaget inom ramen för organisationen för <i>Parkering Göteborg</i> om hur detta uppdrag bäst kan genomföras. Initialt bedömdes att en pilot i ett avgränsat geografiskt område. Förvaltningen har under första kvartalet 2023 sammanställt prisjämförelser mellan avgifterna på allmän plats respektive kommunal kvartersmark och påbörjat en analys om taket för parkeringsavgifterna på allmän plats behöver höjas, vilket i så fall behöver behandlas i kommunfullmäktige. I samverkan med P-bolaget har endast två anläggningar kunnat identifieras som har kapacitet att flytta över gatuparkering till anläggning: Lagerströmsplatsen och Hedens P-hus. Runt Hedens P-hus tillämpas redan stadens högsta avgiftstaxa för parkering på gatumark. Runt Lagerströmsplatsen tillämpas taxa 5. Beläggingsstudie visar dock att det generellt finns gott om lediga parkeringsplatser, varför en höjning av taxan inte kan motiveras. Det är stor skillnad mellan avgifterna på gatumark och P-bolagets anläggningar. För avgiftsparkering är skillnaden mest att P-bolaget har högtaxa alla dagar och alltid 8-22. Själva avgiften är också oftast lägre på gatumark då den sätts utifrån andra principer än på kvartersmark. På gatumark får parkeringsavgift endast användas om det är nödvändigt för att ordna trafiken och avgiftsnivån ska sättas så låg som möjligt men så hög som nödvändigt. För tillståndsparkering är det billigare eller mycket billigare att välja gatuparkering (för dem som har rätt att få stadens boendeparkeringstillstånd). Nästa steg är att besluta om det nu är läge att ändra tidsgränserna för högtaxa på gatumark. P-bolaget tillämpar högtaxa alla dagar 8-22 medan högtaxan på gatumark varierar från 8-22 måndag-lördag till 8-18 måndag-lördag. Dessutom har ett arbete initierats med exploateringsförvaltningen inom ramen för arbetet med Bravida Arena. P-bolaget har aviserat att det kan bli svårt att få ekonomi i byggnation av parkeringsanläggning. Vi ska därför undersöka om en ändring av parkeringsreglerna på gatorna runt omkring kan få boende att välja att parkera i anläggningen och därigenom kunna motivera parkeringsanläggningen ekonomiskt.

 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden att anlägga fler kollektivtrafikkörfält i centrala Göteborg och verka för fler kollektivtrafikkörfält vid tillfartsleder.	Etableringen av nya kollektivtrafikkörfält görs främst inom ramen för utvecklingen av Citybuss-konceptet. Av de nio citybusstråk som angavs i linjenätsutredning från 2021, håller två på att genomföras och för två pågår fördjupade stråkstudier inför investering, Övriga citybusstråk har ännu inte påbörjats. Uppdraget är en del av vår ordinarie verksamhet, där olika investeringsinitiativ syftar till att prioritera kollektivtrafiken, till exempel Aschebergsgatan där kommande ombyggnation resulterar i att kollektivtrafiken får ett eget körfält. Dock är det viktigt att bedöma konsekvenser för andra transportslag när separata kollektivtrafikkörfält övervägs. Det är konkurrens om yta och framkomlighet mellan olika färdmedel. Till exempel är det viktigt med tillräckliga kvaliteter för gående och cyklister, för att främja det hållbara resandet, skapa goda stadsmiljöer samt möjliggöra avlastning av kollektivtrafiken.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att påskynda genomförandet av Göteborgs Stads cykelprogram, bland annat genom att öka underhållet av cykelvägar, öka säkerheten, öka attraktiviteten och genomföra aktiviteter i syfte att uppmuntra fler att cykla. Okade resurser för att genomföra cykelprogrammet Säkrare cykling (ex bättre skyltning) Attraktivare cykling Påverkansåtgärder (MM) till fttg och privatpersoner 3,8	Stadsmiljöförvaltningen har genomfört en förstudie där företrädare för stadsbyggnads-, exploaterings- och stadsmiljöförvaltningen har intervjuats om behov och hinder att påskynda Cykelprogrammets genomförande. En förutsättning för att kunna påskynda Cykelprogrammets genomförande är att arbetet sker sammanhållet och med en tydlig, konkret och gemensam målbild samt en enighet om vad som ska prioriteras ned om Cykelprogrammet prioriteras upp. Nästa steg i arbetet är att enas inom och mellan förvaltningarna om lämpliga steg för att åstadkomma ett påskyndande.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utreda hur området innanför vallgraven ska göras bilfritt till år 2035.	En arbetsgrupp och en styrgrupp har bildats, bemannade från enheterna <i>park- och trafikplanering</i> (stadsmiljö), <i>mobilitetstjänster</i> (stadsmiljö) och <i>Strategi och taktik söder</i> (stadsbyggnad), för att omhänderta uppdraget. En bilfri innerstad kommer ha både en lokal effekt, till exempel mer ytor för vistelse och att lokal distribution behöver hanteras på annat sätt, men också systempåverkande effekter som sträcker sig utanför vallgraven, vilket betyder att åtgärder på andra platser behöver planeras för att möjliggöra målet med en bilfri stadsmiljö innanför vallgraven. Definitionen av bilfritt behöver också klargöras. Viss nyttotrafik behöver föras i området för att lösa olika former av transporter.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utöka skötseln av värdefulla naturområden. (Utpekad budget 3 mnkr)	Utifrån uppdraget har förvaltningen tittat brett på vilka naturvårdsåtgärder som är möjliga att genomföra under året, och som gynnar den biologiska mångfalden. Våren har främst ägnats åt planeringsarbete men även genomförande av åtgärder så som stängsling och återställande av betesmarken på Stora Amundö. Under hösten sker röjning av hedmarker, vilka håller stor biologisk mångfald av både växter, insekter och fåglar, samt ängsslåtter och röjning av skog i naturvårdsområden. Det är svårt att hinna planera och genomföra naturvårdsåtgärder under ett år då flera åtgärder är väderberoende, får endast genomföras under viss period exempelvis på grund av häckning, och dessutom är våra entreprenadfirmor inom området specialister och har en begränsad genomförandekapacitet. Ytterligare åtgärder kommer därför att genomföras under 2024.

 Pågående	Stadsmiljönämnden i samverkan med andra berörda parter inom Göteborgs Stad får i uppdrag att öka nyplanteringen av träd, exempelvis i alléer och nya bostadsområden i syfte att bidra till bättre stadsmiljö och biologisk mångfald. (Utpekad budget 1 mnkr)	Under 2023 sker planering för att köpa in och plantera träd under 2024. För att använda medlen på ett effektivt sätt väljs områden ut för plantering i bostadsområden som har låg krontäckning, vilket bidrar till flera ekosystemtjänster och till folkhälsan. För större utväxling av planteringen har kontakt tagits med flera bostadsbolag för att bägge parter ska genomföra nyplantering vid ytor som angränsar till varandra. I uppdraget avses även att prova och utvärdera om plantering av mindre storlekar av träd kan vara ett arbetssätt att öka takten och bli mer effektiva i arbetet.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att tillse att alla nyupphandlade och nyinköpta fordon för färdtjänst och stadsbusstrafik ska vara fossilfria i högsta möjliga mån.	Västtrafik ansvarar för upphandling av fordon för stadsbusstrafik och flexlinjetrafik. Vid nya upphandlingar tillfrågas Göteborgs Stad om inspel vilka samordnas av stadsmiljöförvaltningen. Förvaltningen ansvarar också för utbyggnad och anpassning av infrastruktur för att möjliggöra trafikering av fossilfria fordon. 2018 tecknades en avsiktsförklaring mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Göteborgs Stad gällande implementering av eldrivna bussar. Syftet med avsiktsförklaringen var att gemensamt verka för införandet av eldrivna bussar inklusive den infrastruktur som behövs och att utreda frågor gällande teknikval, utbyggnad, ägandeskap och fördelning av kostnader och roller inför kommande upphandlingar. Västtrafik bedömer att marknaden för eldrivna bussar är mogen och har beslutat att överlåta ansvaret för laddinfrastruktur på trafikföretagen. Syftet med beslutet är att samla ansvaret under en aktör som har möjlighet att optimera sitt trafiksystem med olika former av laddtekniker, batterikapacitet och laddstrategier. Beslutet innebär att varken Västtrafik eller Göteborgs Stad bygger eller förvaltar laddutrustning för eldrivna bussar. Stadsmiljönämnden ansvarar för upphandling av serviceresefordon för bland annat färdtjänst och skolskjuts. Befintliga avtal, med högt ställda miljökrav, löper ut januari 2027 för de den fasta trafiken och juni 2024 för kompletterande fordon.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att se över Riktlinjer för bedrivande av parkeringsverksamhet och föreslå vilken styrning som behövs, i form av riktlinje eller liknande.	Uppdraget har beroenden med framtagandet av en ny parkeringspolicy som ligger som uppdrag hos stadsbyggnadsförvaltningen. Samverkan pågår mellan förvaltningarna i frågan och kommer att fortsätta under hösten.
 Pågående	Göteborgs Stads nämnder och styrelser får i uppdrag att analysera climateffekternas påverkan och konsekvenser för sin verksamhet, samt identifiera och nominera åtgärdsbehov till stadens kommande klimatanpassningsplan. Uppdraget ska återrapporteras till kommunstyrelsen senast kvartal 3 2023.	Uppdraget kommer att redovisas på nämnden i september. (SMF-2023-01137)

 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att i samverkan med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden belysa nya infrastrukturprojekt utifrån ett nyttokostnadsperspektiv inklusive klimatpåverkan och social hänsyn. Klimatberäkning ska genomföras på alla infrastrukturella investeringar med planerad byggstart år 2024 och framåt med undantag för redan påbörjade detaljplaner och projekt där det redan finns en beslutad genomförandestudie. Projekt med uppenbart låg klimatpåverkan behöver inte beräknas.	Kartläggning av befintliga metoder i andra verksamheter har visat att det är svårt att finna en metod som hanterar både klimatpåverkan och sociala faktorer. Extern kompetens kommer behöva tillföras för att lösa uppdraget som bedöms som omfattande. Ekonomiskt utrymme för att anlita konsult finns inte under 2023, så under hösten kommer en beställning av konsult att tas fram för 2024, i samarbete med stadsbyggnads-, exploaterings- och miljöförvaltningen.
 Pågående	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att genom förhandling med Västra Götalandsregionen verka för alternativa kommunikationer mellan Bergsjön och centrala Göteborg. Detta ska minska belastningen och sårbarheten i det befintliga spårvagnsnätet.	Stadsmiljöförvaltningen avser att genomföra investeringsprojekt som ligger i linje med kommunfullmäktiges uppdrag. Under hösten påbörjas en genomförandestudie för Citybuss i Bergsjön och Kortedala. Åtgärden omfattar ombyggnation av busshållplatser och korsningar, förlängning av befintliga hållplatslägen, nybyggnation av två busshållplatser och byggnation av tre nya gång- och cykelbanor (saknade länkar).
 Ej påbörjad	Stadsmiljönämnden får i uppdrag att starta upp Grön rehab.	Uppdraget avbryts på grund av förvaltningens ansträngda ekonomiska situation och utgör en av utvalda sparåtgärder enligt beslut i stadsmiljönämnden 2023-05-26. I risk- och konsekvensbedömningen inför beslut konstateras att eftersom förvaltningen ännu inte har vidtagit några åtgärder i form av att anställa personal eller utöka lokaler eller liknande, så finns det ingen risk för förgäveskostnader, då utredning och motsvarande gjorts av befintlig personal. Genom att alla förvaltningar har upphandlad företagshälsovård som har många andra alternativa åtgärder och behandlingar att erbjuda, är konsekvensen liten eller inte märkbar då verksamheten ännu inte har startat upp, är bedömningen.
 Pågående	Alla nämnder och styrelser får i uppdrag att stärka de organisatoriska förutsättningarna för första linjens chefer och genomföra utbildningar om tillitsbaserat ledarskap.	Förvaltningen har fortsatt fokus på att etablera strukturerna för det systematiska arbetsmiljöarbetet för den nya förvaltningen och därigenom stärka de organisatoriska förutsättningarna. Det omfattar att anpassa verktyg, metoder och riktlinjer, ta fram material för det systematiska arbetsmiljöarbetet, arbetsmiljöronder och aktiva åtgärder, samt att frekvent följa upp nyckeltal. Utifrån den kompetensinventering som gjorts har ett flertal utbildningar för chefer genomförts t ex i rehabilitering, samverkan, löneöversyn. Under hösten kommer samtliga chefer gå utbildning i det nya samverkansavtalet för staden. Målsättningen är även att fortsätta med kortare utbildningar i de områden där förvaltningen ser behov. Förvaltningens satsning på att alla chefer ska gå utbildningen Utvecklande ledarskap, fortsätter. En majoritet av cheferna har gått utbildningen hittills.
 Pågående	Alla nämnder och styrelser får i uppdrag att arbeta för att andelen arbetade timmar som utförs av timanställda inte överstiger fem procent.	Förvaltningen fortsätter att utveckla metoder att följa upp personalstatistik löpande för att bland annat kunna följa andelen timmar, samt även medvetandegöra verksamheterna att andelen timmar som utförs av timanställda inte överstiger fem procent. Förvaltningens HR-avdelning kommer regelbundet under året bidra med att ta fram olika nyckeltal kopplat till arbetsmiljö, däribland andel arbetade timmar för timanställda, och tillsammans med chefer vid behov vidta åtgärder inom verksamheter.

 Pågående	Samtliga nämnder och bolag får i uppdrag att, utifrån rapporten, ta fram konkreta åtgärder i syfte att minska administrationen. Uppdraget ska återredovisas i respektive nämnd/bolag.	Under 2023 pågår ett arbete på den nya stadsmiljöförvaltning med att öka kunskapen om organisationen för att kunna se inom vilka områden där det finns förutsättningar för minskad administration. De fyra förvaltningarna inom samordnad stadsutveckling samverkar bland annat genom gemensam utveckling av dokument och arbetssätt. Vidare sker samverkan inom IT, kommunikation, omvärldsbevakning och analys för att underlätta utveckling och minimera administration. På sikt kan vi dela upp ansvar för olika stödprocesser, så att fyra förvaltningar kan nyttja samma dokument.
 Pågående	Alla nämnder och styrelser får i uppdrag att aktivt arbeta med hållbarhetsperspektiven i budget- och uppföljningsprocesser. Detta gäller även jämställdhetsperspektivet och framför allt i investeringsbudgetar.	Stadsmiljöförvaltningen har inlett ett arbete med att beskriva sin verksamhet utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och Agenda 2030. Kommunfullmäktiges mål, planer och program, som berör stadsmiljönämndens uppdrag, fördelas på de tre målområdena ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet och i stadsmiljönämndens budget för 2023 finns inriktningen beskriven men arbetet med att göra analys och beskriva stadsmiljönämndens bidrag kommer att fortsätta under hela 2023. I samband med framtagande av investeringsplanen för 2021–2025 beräknas stadsmiljönämndens investeringar utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Med resvaneundersökning som underlag kan beräkning göras som visar hur nyttan av investeringarna fördelar sig på kvinnor respektive män. I investeringsnomineringen anges andel (%) av varje investeringsområde som uppfyller kriterier av gröna obligationer. I investeringsplanen anger förvaltningen även de åtgärder (rad i investeringsplan) som uppfyller dessa kriterier.

2 Uppdrag från stadsmiljönämnden

Status	Uppdrag/deluppdrag	Kommentar
 Pågående	Yrkande från (C) om trafiksäkerheten i Säve – Anläggning och infrastruktur (SMN 2023-03-30 § 63 SMF-2023-01436) Beslut 1.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att föra en dialog med Västra Götalandsregionen och Trafikverket gällande vilka åtgärder som kan göras förebyggande, gällande trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i Säve. 2.Stadsmiljöförvaltningen verkar för att göra det säkert att korsa Kongahällavägen vid busshållplatsen Bärby Norra.	Ärendet kommer att redovisas i nämnden i oktober. Stadsmiljöförvaltningen har kontakt med både Trafikverket och Västra Götalandsregionen för att få information om vad som är på gång och hur vi kan fortsätta vår samverkan.
 Pågående	Göteborgsförslag 12708 - Skottade och snöfria trottoarer (SMN 2023-03-30 § 78 SMF-2023-00991) Beslut Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att bereda Göteborgsförslag 12708 - Skottade och snöfria trottoarer.	Uppdraget är uppstartat och förvaltningen återkommer till nämnden i maj eller juni.
 Pågående	Yrkande från D, M, KD och L gällande 24-timmarsgaranti mot klotter (SMN 2023-06-156 § 162 SMF-2023-03821) Beslut 1.Förvaltningen får i uppdrag att redovisa för nämnden vilka förutsättningar och möjligheter som finns för att leva upp till uppdraget från Kommunfullmäktige (KF) Diarienummer 1672/20 att få bort klotter som anmäls inom 24h från det att anmälan kommit in. 2.Förvaltningen får i uppdrag att redovisa hur kommunikationen sker från det att ärendet kommit förvaltningen till känna, tills dess att uppdraget är fullgjort och återkopplat till anmälaren. 3.Förvaltningen får i uppdrag att redovisa kostnadshistoriken kopplat till detta uppdrag från 2021. 4.Förvaltningen får i uppdrag att återkomma kring erfarenheterna att tillhandahålla klotterplank och ytor som istället bjuder in till fritt konstnärligt uttryck i form av klotter eller graffiti i stadens offentliga rum.	Ärendet är anmält till nämnden i oktober för redovisning

 Pågående	Göteborgsförslag [12747] för beslut - Kullersten Haga Nygata (SMN 2023-08-24 § 196 SMF-2023-04024) Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att bereda Göteborgsförslag 12747 - Kullersten Haga Nygata.	Hantering har påbörjats inom verksamheten.
 Pågående	Yrkande från (MP), (S) och (V) angående tillgängligheten vid Mosaiska begravningsplatsen (SMN 2023-08-24 § 204 SMF-2023-05476) Stadsmiljönämnden uppdrar till förvaltningen att ta fram ett underlag för åtgärder kring tillgängligheten till den Mosaiska begravningsplatsen vid Svingeln.	Hantering har påbörjats inom verksamheten.
 Pågående	Göteborgsförslag 12700 - Gång- och cykelväg till Torslanda Golfklubb, koloniområdet med mera (2023-02-24 § 53 SMF-2023-00295) Beslut Stadsmiljönämnden ger stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att bereda Göteborgsförslag 12700 - Gång- och cykelväg till Torslanda Golfklubb, koloniområdet med mera.	Arbetet är påbörjat.
 Pågående	Yrkande från (MP), (S), (V), (M), (D), (KD), (L) och (C) om Harry Hjörnes plats (SMN 2023-04-28 § 103 SMF-2023-01183) Beslut I stadsmiljönämnden 1.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att ta fram ett förslag på hur Harry Hjörnes plats kan rustas upp till en avsevärt lägre kostnad, utan att avvika från Stadsmiljöplanen. 2.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att ersätta trädet på Harry Hjörnes plats med ett nytt träd.	Stadsmiljöförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram en GFS för upprustning och omgestaltung av Harry Hjörnes plats. När GFS:en presenterades ansågs inte den konstnärliga gestaltningen uppfylla ställda krav och en arkitekttävling avseende gestaltningen utlystes. När ett vinnande förslag utsetts konstaterades vid en kostnadsberäkning att tilldelade medel ej räcker för utförande av förslaget i den form det presenterats. Nu har ett arbete med att sammanställa olika delkalkyler påbörjats för att ge ett underlag för kommande beslut om i vilken omfattning vi kan följa gestaltungsförslaget och vilka avsteg vi kan behöva göra för att hitta en bra avvägning mellan utformning och kostnad.
 Pågående	Yrkande från (C) angående uppskalning av pilotområde cykel (SMN 2023-06-15 § 160 SMF-2023-02415) 1.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att återkomma med en tidsatt plan över samtliga planerade åtgärder inom ramen för Pilotområde cykel.	Beslutet från nämnden var att återkomma och redovisa en tidplan för projektets aktiviteter. En sådan tidplan är framtagen och finns redo att redovisa som skriftlig information till nämnden i september.

 Pågående	Svar på uppdrag från stadsmiljönämnden gällande parkeringsförbud för elsparkcyklar på gång- och cykelbanor i Göteborg (SMN 2023-06-15 § 161 SMF-2023-00283) Beslut 1.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att införa parkeringsförbud för elsparkcyklar i enlighet med alternativ 2 (bilaga 10: plan för införande av parkeringsförbud för elsparkcyklar slutversion). Parkeringsförbudet ska införas successivt med målsättningen att förbudet ska gälla i samtliga områden i Göteborg. 2.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att ta fram förslag på nya avgifter för förflyttning av felparkerade elsparkcyklar. Avgiften ska vara tillräcklig för att kompensera för de ökade kostnader som förvaltningen beräknas få för att utföra arbetet. 3.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att införa parkeringsförbud för elsparkcyklar i gångfartsområden inom Vallgraven samt Drottningtorget från och med 1 oktober 2023, med målsättningen att förbudet ska gälla i samtliga områden i Göteborg.	Stadsmiljönämnden tog i juli beslut om införande av ett parkeringsförbud för elsparkcyklar på gångbanor i området Inom Vallgraven samt Drottningtorget från oktober 2023. Inför införande av p-förbud tar förvaltningen fram ett koncept för parkering av delade mikromobilitetstjänster. Under arbetet har ett behov av cirka 80 platser identifierats i området Inom Vallgraven samt på Drottningtorget, varav cirka 60 platser planeras ersätta befintliga bilparkeringsplatser. Arbetet görs också i linje med stadsmiljöplanen, miljö- och klimatprogrammet och parkeringspolicy och trafikstrategin. Arbetet är för närvarande under prioritering och resurssättning, och planen är att färdigställa samtliga platser under 2024.
---	---	--

3 Avslutade uppdrag

Status	Centrala uppdrag	Kommentar
✓ Avslutad	Stadsbyggnadsnämnden (Stadsmiljönämnden) får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder årligen, med start 2023, rapportera till kommunfullmäktige gällande trafiksituation och resvanor längs väg 155, väster om Gossbydal och via de statliga färjelinjerna Hönö- respektive Björköleden, till Öckerö kommun. Rapporteringen ska baseras på Trafikverkets och Västra Götalandsregionens uppföljning av utvecklingen längs det berörda stråket och även omfatta vilka åtgärder som vidtagits för att främja ett hållbart resande samt effekterna av dessa. Bebyggelseutvecklingen längs Hjuviksvägen och inom Öckerö kommun ska ingå i rapporteringen.	Uppdraget avslutas i samband med Delårsrapport mars 2023 Uppdraget övergår till stadsbyggnadsnämnden.
✓ Avslutad	Undantag från införande av lagen om parkeringsförbud för elsparkcyklar på gång- och cykelbanor i Göteborg (SMN 2023-03-30 § 64 SMF-2023-00283) 1.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att senast den 26 maj 2023 ha upprättat en plan för införandet av 3 kap. 48 § och 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276) i syfte att införa lagen den 1 september 2023. 2.Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att göra en sammanställning på de gång- och cykelbanor där undantag från 3 kap. 48 § och 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276) inte riskerar att orsaka försämrad framkomlighet eller ökad risk för trafikskador.	Stadsmiljönämnden 2023-06-15 Stadsmiljönämnden förklarar följande uppdrag (SMN 2023-03-30: § 64) fullgjorda: • Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att senast den 26 maj 2023 ha upprättat en plan för införandet av 3 kap. 48 § och 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276) i syfte att införa lagen den 1 september 2023. • Stadsmiljöförvaltningen får i uppdrag att göra en sammanställning på de gång- och cykelbanor där undantag från 3 kap. 48 § och 10 kap. 13 a § trafikförordningen (1998:1276) inte riskerar att orsaka försämrad framkomlighet eller ökad risk för trafikskador.



Stadsmiljönämndens samlade riskbild samt interna kontrollplan för 2023

Inledning

Utgångspunkter för riskhantering

Stadens riktlinje, *Riktlinjer för styrning, uppföljning och kontroll* (KF, 2022-02-04), anger nämndens ansvar i det arbete som ska ske inom ramen för styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten.

Riskhantering ska vara en integrerad del i nämndens styrning och vara en del i beslutsfattandet vid prioritering och val av olika handlingsalternativ för att uppnå verksamhetens mål eller säkerställa verksamhetens förmåga att utföra sitt uppdrag.

Nämnden ska säkerställa att riskhantering sker kontinuerligt inom väsentliga verksamhetsområden, processer och projekt samt alltid vid större förändringar i verksamheten.

I samband med framtagandet av budget ska riskhanteringen för olika riskområden sammanställas i en samlad riskbild för nämndens verksamhetsområde. Den samlade riskbilden ska beskriva åtgärder som redan har införts för att minska risker och nya åtgärder som behöver vidtas. Utifrån den samlade riskbilden ska en intern kontrollplan upprättas. Den ska innehålla de områden/processer som särskilt ska granskas under kommande verksamhetsår för att verifiera att redan utförda åtgärder har fått avsedd effekt.

Risken för förekomst av oegentligheter ska alltid vara en del av nämndens riskhantering. Stadsmiljöförvaltningen har identifierat riskområden avseende oegentligheter och tagit fram en egenkontrollplan. Resultatet av uppföljning och kontroller kommer redovisas till nämnden i samband med årsrapporten.

Definitioner

En risk kan definieras som en osäkerhetseffekt på mål och uttrycks ofta i termer av en kombination av en händelses sannolikhet och konsekvens. I kommunal verksamhet kan en konsekvens innebära att de ekonomiska målen eller verksamhetens mål inte uppnås eller att uppdraget inte kan genomföras på ett ändamålsenligt sätt.

Samlad riskbild är förvaltningens förteckning över riskområden där både åtgärder och intern kontroll finns listade.

Intern kontrollplan är en plan över de områden, processer eller rutiner som särskilt ska testas och granskas under kommande år.

Beslut

Nämnden ska fatta beslut om den samlade riskbilden och intern kontrollplan senast i februari månad. Uppföljning till nämnden sker i delårsbokslut 2 och årsrapporten.

Samlad riskbild 2023 för stadsmiljönämnden

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Styra, koordinera och ge förutsättningar	 Risk att stadsmiljöförvaltningen inte har rätt och tillräcklig kompetens och resurser för sitt uppdrag (kompetensförsörjning)	Konkurrensen om samhällsbyggnadskompetensen i regionen är fortsatt hög. Det finns flera personalkategorier som är svårrekryterade, både erfarna projektledare och specialister. Omorganisationer innebär generellt en ökad risk för högre personalomsättning. Konsekvensen kan vara: Hög personalomsättning innebär att mycket resurser går åt till att rekrytera och introducera nya medarbetare samtidigt som arbetsbelastningen ökar på befintliga medarbetare. Ytterst innebär det att stadsmiljöförvaltningen inte kan utföra sitt uppdrag. Riskreducerande åtgärder på plats: Kompetensförsörjningsplan uppdaterades för trafikkontoret under 2022.	Ta fram kompetensförsörjningsplan för stadsmiljöförvaltningen Ta fram åtgärdsplan för kompetensförsörjningen	Kompetensförsörjningsplanen planeras att tas fram under hösten 2023. Analyser och åtgärder gällande förvaltningens kompetensförsörjning rapporteras via delårsrapporten för augusti och utgör ett underlag där förvaltningen beskriver hur möjligheten att kompetensförsörja verksamheten ser ut idag och hur det kommer att påverkas framöver på längre sikt, samt de åtgärder förvaltningen gör eller planerar att göra.
	 Risk för otydlig styrmiljö vid uppstart av ny förvaltning	Arbetet med styrmiljön kommer inte vara helt klar utan behöver fortgå under 2023. Styrmiljön inkluderar både struktur och kultur. Exempel på risker är; Otydliga roller och ansvar, olika arbetssätt och otillräckliga processer, gränssnittsproblematik, felaktig tillämpning av delegationer, felaktiga behörigheter, olika styrande dokument, olika eller otydliga förhållningssätt. Konsekvensen kan vara: Omorganisationens syfte implementeras inte, ineffektivitet, frustration och stress hos medarbetare och chefer. Stadsmiljöförvaltningens förmåga att leverera på sitt uppdrag begränsas. Riskreducerande åtgärder på plats: Delegationsordning, organisationsbeskrivning, behörighetsstyrning, förhållningssätt och styrprinciper från NOS projektet	Ta fram handlingsplan för identifierade otydligheter i styrningen i nära dialog med verksamheten Utbildning till verksamheten gällande delegation med mera Ta fram struktur/metodik samt handlingsplan för en gemensam kultur	En process- och behovsinventering har genomförts på avdelningsnivå som analyserades och presenterades för förvaltningsledningen under våren. Inventeringen resulterade i att tre processer prioriterades i det fortsatta utvecklingsarbetet. Under våren har nämndsekreterarna erbjudit och genomfört utbildningar i de delar av förvaltningens verksamhet som fattar delegationsbeslut. En handlingsplan för uppstart av ett förvaltningsövergripande kulturarbete har tagits fram i samarbete med de stadsutvecklande förvaltningarna och ett antal intresserade medarbetare och chefer har engagerats för att bli "kulturambassadörer". Två workshops planeras under hösten 2023.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Styra, koordinera och ge förutsättningar	 Risk för otillräcklig strategisk styrning digitalisering och IT	Stadens nya riktlinje avseende digitalisering och IT ställer krav på att nämnden ska planera organisationens digitala utveckling. Systemmiljön som stadsmiljöförvaltningen tar över upplevs som otillfredsställande, ålderdomlig och fragmenterad. Tillgång till data är en förutsättning för att driva digitalisering utifrån interna och externa krav. Konsekvensen kan vara: Utan ändamålsenliga systemstöd, exempelvis vad gäller anläggningsdata och planeringsstöd, är det svårt att bedriva ett effektivt förbättringsarbete och driva digitalisering. Det är också risk för dyra investeringar när äldre system måste uppgraderas och att tekniken inte längre underhålls. Riskreducerande åtgärder på plats: Trafikkontorets plan för IT och digitalisering (IT-strategi) Trafikkontorets anvisning för systemförvaltning	Implementera förstärkt IT-organisation Ta fram plan och strategier för IT och digitalisering Implementera systemförvaltningsmodell (PM3) för att säkerställa organisation och styrning Etablera process för prioritering av IT- och digitaliseringsportfölj	Förstärkt IT-organisation med större ledningskapacitet har implementerats. Rutiner, styrning och arbetssätt har samordnats och etablerats för stadsmiljöförvaltningen. Planering och förberedelser för framtagande av plan och strategier för IT och digitalisering kommer genomföras under hösten, implementation kommer ske under 2023 och 2024. En viktig del i arbetet är att inarbeta styrande dokument för Göteborgs stad där det skett förändringar på flera håll (plan för digitalisering, informationssäkerhet och IT-arkitektur). Implementering av systemförvaltningsmodell (PM3) för stadsmiljöförvaltningen pågår under året utifrån framtagna uppdragsbeskrivning. Mallar har tagits fram och utbildning har genomförts för objektledare och objektledare IT. Två pilotobjekt ska börja arbeta enligt PM3 och det finns även ett förslag på hur PM3 ska införas från 2024 och framåt. Den process för prioritering av IT-och digitaliseringsportfölj som tidigare användes på trafikkontoret håller på att uppdateras. Under hösten ska processen införas. Ett IT-råd finns etablerat där processen har förankrats.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Styra, koordinera och ge förutsättningar	 Risk för otillräcklig strategisk styrning miljö- och klimatprogrammet	I Göteborg står vägtrafiken för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar på platser där människor bor och vistas. Målen i miljö- och klimatprogrammet behöver integreras i den övergripande och långsiktiga styrningen av stadsutvecklingen och befintlig stad. Åtgärder behövs nu om vi ska ha en chans att nå målen. Det finns stora målkonflikter mellan tillväxt och klimat kontra miljö som behöver adresseras. Konsekvensen kan vara: Målkonflikter mellan tillväxt och miljö/klimat synliggörs inte. Stadsmiljöförvaltningens bidrag till måluppfyllelse inom miljö- och klimatprogrammet blir otillräckligt. Riskreducerande åtgärder på plats: Tidigare arbete inom trafikkontoret samt park- och naturförvaltningen.	Sammanställ stadsmiljöförvaltningens miljöpåverkan Implementera stadens miljöledningssystem <i>I budgeten får stadsmiljönämnden i uppdrag att stärka strategiarbetet inom Göteborgs Stads miljö och klimatprogram. Vidare lyfts att trafikstrategin ska ligga i linje med miljö- och klimatprogrammet.</i>	Tidigare miljörapport från trafikkontoret och park- och natur läggs samman för att skapa den övergripande bilden. Ett projektdirektiv för implementering av miljöledningssystem kommer presenteras för förvaltningsledningen i september. Miljöförvaltningen kommer genomföra en revision under hösten på stadsmiljöförvaltningen.
	 Risk för brist på leverantörer	Stadsmiljöförvaltningen har utmaningar med brist på leverantörer som beror på både externa och interna faktorer. Brist på förare till serviceresor och en överhettad bygg- och anläggningsmarknad är exempel på externa faktorer. Internt lyfts brist på ramavtal, krav i upphandlingar som gör att förvaltningen får få anbud, bristande styrning vad gäller inköp och direktupphandlingar samt otillräckligt strategiskt arbete. Konsekvensen kan vara: Stadsmiljöförvaltningen är beroende av externa leverantörer för att kunna leverera på sitt uppdrag. Brist på upphandlade leverantörer kan leda till förseningar av leveranser, otillåten direktupphandling och ökade kostnader. Riskreducerande åtgärder på plats: Trafikkontorets anvisning för upphandling och inköp förtydligar roller och ansvar. Det finns en funktion med specialister inom upphandling och juridik som stöd till verksamheten.	Förtydliga inköpsstyrningen inom stadsmiljöförvaltningen Ta fram arbetssätt för stadsmiljöförvaltningens upphandlingsplan Strategi avseende väsentliga inköp Ta fram indikatorer för att följa utvecklingen	Inköpsstyrningen inom stadsmiljöförvaltningen inarbetas kontinuerligt under 2023. Ny chef för enhet Juridik och upphandling tillträdde i maj 2023 vilket stärkt förutsättningarna för ett strategiskt och strukturerat förbättringsarbete. Beställarbrev kommer ut månadsvis med aktuell information. Tydliggjort krav på beställarutbildning enligt fastställt "paket" innan tilldelning av beställarroll. Påbörjat ett arbete med att minska antalet beställare i Proceedo. Från och med 1 september tydliggörs att FKU (förnyad konkurrensutsättning) kommer utföras av upphandlingsledare tillsammans med verksamheten. Regelverk kring inköpsbeslut införs för köp över 500 000 SEK samt 50 000 SEK vid direktupphandling. Framtagande av upphandlingsplan för 2024 är ett prioriterat arbete under hösten.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Styra, koordinera och ge förutsättningar	 Risk för bristande måluppfyllelse i intentionen med ny organisation stadsmiljö	Förändringen ska bidra till ökad effektivitet och transparens i arbetet med stadsutveckling för boende, besökare och näringsliv. Det finns en risk att det kommer ta längre tid att nå effekterna av omorganisationen än vad politiken och övriga intressenter förväntar sig. Det behöver definieras kriterier för att mäta effektivitet och transparens inom stadsmiljöförvaltningens verksamhet. Konsekvensen kan vara: Förändringsarbete och omorganisation med otillräcklig styrning och uppföljning kan leda till omotiverade medarbetare, högre personalomsättning och att kraften i organisationen inte tas tillvara. Vidare kan otillräcklig kommunikation till externa intressenter skada förtroendet för stadsmiljöförvaltningen. Riskreducerande åtgärder på plats: De fyra förvaltningarna har fastställt gemensamt fokus för en sammanhållen stadsutveckling som inkluderar kultur, principer och förhållningssätt.	Ta fram definition av effektivitet och transparens för stadsmiljöförvaltningen Inventera och ta del av tidigare mätningar Ta fram delmål, handlingsplan och indikatorer för uppföljning	Frågan kommer aktualiseras under hösten.
Stödprocesser	 Risk för bristande implementering av ny ekonomimodell	Den köp och sälj modell som funnit tidigare mellan trafikkontoret och park- och naturförvaltningen ersätts med en ny ekonomimodell. Det innebär en ökad risk för otillräcklig ekonomisk styrning under implementeringen. Konsekvensen kan vara: Otydlig ekonomistyrning vilket kan resultera i större budgetavvikelser och bristande kostnadseffektivitet. Riskreducerande åtgärder på plats: Uppföljning i samband med bokslut och prognos.	Fördjupad analys av utfall mot budget vid uppstart av stadsmiljöförvaltningen.	I samband med delårsbokslut 1 och framtagande av prognos för 2023 identifierades ett finansiellt underskott. Stort fokus lades på att ta fram handlingsplaner till nämnden och kommunstyrelsen. Under våren har ett uppdrag bedrivits för att förtydliga införandet av BU-modellen som ska ersätta tidigare köp och säljmodell. Uppdraget har arbetat med en styrgrupp med berörda avdelningschefer och förvaltningschef. Ett nytt uppdrag startas upp i september för att stödja införandet av den nya styrmodellen, nu kallad styrmodell för drift och underhåll, som ska gälla från 2024 och därmed påverkar höstens budget- och planeringsprocess. Införandet kommer ske stegvis kommande åren.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Stödprocesser	 Risk för allvarlig cyberattack	Säkerhetsläget i allmänhet och en märkbar ökning av cyberattacker i Sverige och vår omvärld innebär att denna risk ökar i sannolikhet. Områden som är centrala i det förebyggande arbetet är behörighetsstyrning, inloggningsrutiner, nivå på övervakning samt rutiner för incidentrapportering. Informationssäkerhetsarbetet är en mycket väsentlig del i det förebyggande arbetet. Konsekvensen kan vara: Längre avbrott i den samhällsviktiga verksamheten. Spridning av skyddsvärd information och förtroendeskada. Riskreducerande åtgärder på plats: Övervakning, incidentrapportering, behörighetsstyrning, informationssäkerhet.	Stärk kontroll av behörigheter och inloggningsrutiner Se över nivå på övervakning Ta fram kontinuitetsplaner IT för samhällsviktig verksamhet Ta fram rutiner för incidentrapportering	En GAP-analys genomfördes under våren gentemot rekommenderade säkerhetsåtgärder som Nationellt Cybersäkerhetscentrum tog fram under 2022. Identifierade förbättringsområden har prioriterats och åtgärder planeras under 2023 och 2024. Den genomförda risk- och sårbarhetsanalysen som genomfördes under kvartal 1 2023 inkluderade analys av cyberhot mot två av våra samhällsviktiga åtaganden. Analysen ger inspel till förbättringsarbetet. Åtgärder har vidtagits för att stärka övervakningen och begränsa åtkomst samt för att stärka behörighetsstyrningen i vissa system.
Stödprocesser	 Risk för bristande kontinuitets-hantering samhällsviktig verksamhet	Under 2022 har fokus på säkerhet och beredskap ökat markant mot bakgrund av utvecklingen i vår omvärld. Under 2022 har arbetet med höjd beredskap identifierat vilken verksamhet som är mest prioriterad. Det fortsatta arbetet med risk- och sårbarhetsanalysen kommer ytterligare tydliggöra behov av att stärka kontinuitetshanteringen. Det är väsentligt att identifierade åtgärder genomförs och följs upp samt integreras i den ordinarie uppföljningen. Konsekvensen kan vara: Otillräckligt arbete med kontinuitetshantering samhällsviktig verksamhet kan få väsentliga konsekvenser för medborgare, näringsliv och besökare i staden. Riskreducerande åtgärder på plats: Kartläggning pågår genom risk- och sårbarhetsanalysen.	Ta fram handlingsplan utifrån genomförd risk- och sårbarhetsanalys Genomföra handlingsplan 2023 för kontinuitetshantering samhällsviktig verksamhet	Under våren har två piloter startats upp avseende framtagande av kontinuitetshantering utifrån metodstöd från MSB. Övriga identifierade åtgärder i risk- och sårbarhetsanalysen kommer prioriteras och integreras i höstens planeringsarbete för 2024.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Planera för utveckling av befintlig stad	 Risk för att klimatanpassningar i stadsutvecklingen inte möter den snabba klimatförändringen	Risk att effekter av klimatpåverkan kommer snabbare än stadsmiljöförvaltningen hinner anpassa och genomföra justeringar och utbyggnad av stadens infrastruktur, vilket kan påverka stadens infrastruktur. Klimatförändringar som medför skyfall, storm och hetta påverkar staden idag och vi ligger inte i fas med att möta detta i genomförande och planering. Konsekvensen kan vara: Stadens infrastruktur utsätts för större påfrestningar på grund av klimatförändringar vilket kan påverka framkomlighet och stadsmiljön negativt. Omfattande kostnader för att återställa anläggningar som skadas. Riskreducerande åtgärder på plats: Bidra i planeringen av högvattenskydd, hantering av skyfall	Förtydliga stadsmiljöförvaltningens ansvar för klimatanpassnings-åtgärder och behov av samverkan Integrera handlingsplanen för klimatanpassning i den långsiktiga planeringen <i>I budgeten får stadsmiljönämnden i uppdrag att påskynda genomförande av åtgärder enligt handlingsplanen för klimatanpassning.</i>	Stadsledningskontoret leder ett arbete med att ta fram ett klimatanpassningsplan för staden. Stadsmiljöförvaltningen bidrar med en initial analys och inrapporteringen tas upp i nämnden i september. I analysen har ingått att beskriva hur förändrat klimat påverkar förvaltningens anläggningar och verksamhet. Fokus har varit på skyfall och värmeböljor. I sammanställningen redovisas även befintliga klimatanpassningsåtgärder och en grov uppskattning av behov av ytterligare åtgärder.
Förvalta stadens mark och anläggningar	 Risk för eftersläpande underhåll	Trafikkontoret har bedrivit ett arbete med att ta fram långsiktiga strategier för verksamhetens samtliga verksamhetsområden i syfte att optimera förvaltningen och identifiera befintlig underhållsskuld. Arbetet syftar också till att vara ett underlag inför budgetprocessen kopplat till medelsförvaltning och behov av personella resurser. Stadsmiljöförvaltningen inkluderar även anläggningar från fastighetskontoret och park- och naturförvaltningen där man inte kommit lika långt i underhållsplaneringen (exempelvis kajer och broar). Det finns därmed en osäkerhet avseende underhållsbehov och finansiering. Konsekvensen kan vara: Att förvaltningens anläggningar tappar kapitalvärde och att vi inte kan garantera avsedd funktion över tid. Effekten blir sämre upplevelse och framkomlighet, samt ett ineffektivt förvaltande med högre kostnader och sämre planerbarhet där vi ytterst nödgas reinvestera i ny anläggning betydligt tidigare än den beräknade livslängden. Riskreducerande åtgärder på plats: Trafikkontoret har tagit fram strategier och planer för sina anläggningar	Inventera och inspektera anläggningar från park- och naturförvaltningen och fastighetskontoret Omarbeta underhållsplaner och strategier Tydliggör överlämning till förvaltning och synkronisering med planerade nyinvesteringar	Inom avdelningen Anläggning och infrastruktur startade arbetet med att inventera anläggningar från park- och naturförvaltningen och fastighetskontoret direkt i början på året. Inspektioner och utredningar pågår kontinuerligt under 2023. Inom avdelningen Utemiljöer och stadsliv har avdelningen fokuserat på att få den nya organisationen på plats och tydliggöra ansvarsområden för att framöver kunna påbörja arbetet med att inventera anläggningarna.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Tillhandahålla trygga och attraktiva offentliga rum	 Risk för ineffektiv hantering av synpunkter från kund	Det saknas struktur för att analysera, värdera och hantera önskemål från dem vi är till för. Det saknas vidare styrning, resurser och kompetens att arbeta med planerad dialog gentemot invånare. Konsekvensen kan vara: Missar väsentlig styrinformation från de vi är till för. Bristande förtroende. Riskreducerande åtgärder på plats: Park- och naturförvaltningen har bedrivit ett förbättringsarbete inom detta område.	Ta fram process och arbetssätt för strukturerad synpunktshantering Ett nära samarbete i förvaltningen för att skapa en proaktiv kommunikation och dialog med våra målgrupper, där det är möjligt <i>I budgeten lyfts vikten av en välfungerande synpunktshantering och medborgardialog inom stadsmiljöförvaltningen.</i>	Det har funnits två modeller och olika IT-stöd för hantering av inkomna klagomål, synpunkter mm i tidigare förvaltningar. Under det första halvåret 2023 har dessa processer genomlysts och ny gemensam hanteringsordning med ett gemensamt IT-system för hantering har fastställts. Det kommer ge större möjlighet till proaktivitet och förebyggande information där Kontaktcenter ges möjlighet att besvara fler frågor i första linjens support.
Tillhandahålla rese- och transportmöjligheter	 Risk för att stadsmiljöförvaltningen inte klarar av att tillgodose transportbehovet för boende, besökare och verksamma i Göteborg pga. den omfattande stadsutvecklingen	Den omfattande stadsutvecklingen innebär att staden, när den förtätas och är under byggtid, blir mindre robust vilket innebär stor påverkan på framkomlighet och mobilitet. Det är svårt att se helheten och synkning mellan projekt hos olika aktörer i staden, takta med förvaltningsprocessen, ökade skador med mera. Konsekvensen kan vara: Stora restidförsämringar och risk för stora störningar i trafikflöden för boende, besökande och näringslivets transporter i Göteborg. Staden upplevs som mindre attraktiv att och bo, besöka och verka i. Omfattningen på stadsutvecklingen riskerar också att påverka kvaliteten på grund av att de personella resurserna är begränsade. Riskreducerande åtgärder på plats: Kommunikationsinsatser i de större projekten, påverkanskampanjer avseende resvanor, trafikanalys av flöden, KomFram samverkan	Säkerställa rätt samverkan i rätt tid enligt ÖMP (överlämnande mellan projekt) och ändamålsenliga processer Säkerställa att säkerhetsordningen för spårvägsbana beaktas och integreras i processer och samverkan Beteendepåverkan och mobility management för att påverka resebeteenden	ÖMP omhändertas delvis genom den processutveckling som pågår i processen "Planera och genomföra investering, reinvestering". Mottagarkoordinator och överlämnandekoordinator är viktiga för att samarbetet ska fungera. Det pågår ett antal aktiviteter för att säkerställa att säkerhetsordningen för spårbana beaktas och integreras inom NOS och vår egen förvaltning. En dialog pågår mellan Trafik Göteborg och stadsmiljöförvaltningen om att använda Trafik Göteborg som kanal för att även förmedla beteendepåverkande kommunikation.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Oegentlighet	 Risk för brister i myndighetsutövningen	Risk att myndighetsbeslut och tillstånd beviljas på felaktig grund och att stadsmiljöförvaltningen inte följer de lagkrav som finns. Ökad risk i ny organisation när uppgifter ska lämnas över och delvis hanteras av ny personal. Konsekvensen kan vara: Kan få konsekvenser för enskilda individer och näringsidkare genom bristande rättssäkerhet. Påverkar förtroendet för stadsmiljöförvaltningen samt att lagar och regler inte efterlevs. Riskreducerande åtgärder på plats: Avseende marköverlåtelse och TA-planer genomfördes ett förbättringsarbete under 2022.	Översyn av intern styrning och kontroll för färdtjänstillstånd, parkeringstillstånd och övervakning samt ledningslägen	Fokus har varit att följa upp intern styrning och kontroll för trafikhantering (TA-tillstånd) och markupplåtelseavtal som en del i intern kontrollplanen. Övriga områden kommer kartläggas under hösten 2023 och våren 2024.
	 Risk för kränkningar, hot och våld inklusive otillåten påverkan	Risk att medarbetare upplever otillåten påverkan från starka grupperingar i samhället, enskilda medborgare och politiker vilket kan resultera i kränkningar, hot och våld. Arbetet med att motverka otillåten påverkan bör ske inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Konsekvensen kan vara: Beslut påverkas för att tillmötesgå den som utövar otillåten påverkan vilket kan leda till en ökad rättsosäkerhet och felaktig hantering av beslut. Otrygg arbetsmiljö för anställda samt hot och våld mot tjänsteman. Vidare kan hot och våld leda till frustration och konflikter, ta fokus från arbetsuppgiften, leda till sjukskrivning och ökad ohälsa samt minskad upplevd trygghet och attraktivitet i stadsmiljön. Riskreducerande åtgärder på plats: Trafikkontorets handbok för personsäkerhet, trafikkontorets handbok vid trakasserier och kränkande särbehandling, APT material otillåten påverkan och oegentligheter.	Fördjupad riskanalys avseende kränkningar, hot och våld samt otillåten påverkan För utvalda enheter genomför utbildning, riskanalys samt ta fram handlingsplan Kommunikationsinsats om vikten av att rapportera incidenter	HR-avdelningens arbetsmiljögrupp tar fram ett förslag på hur riskanalyserna ska se ut och genomföras i den nya förvaltningen. Målet är att vara klar innan årsskiftet med material och analyser. Med start i augusti startar ett projekt med att implementera IA-appen för att kunna få in fler riskobservationer och tillbud i syfte att förebygga olycksfall. Fokus på utförarverksamheten där de flesta olycksfall och tillbud sker. Kommunikationsinsatser planeras.

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Åtgärdsplan 2023	Uppföljning augusti 2023
Oegentlighet	 Risk för oegentligheter	Stadsmiljöförvaltningen är en stor beställare och genomför en stor mängd projekt. Andra riskområden avseende oegentligheter är myndighetsutövning, den omfattande egenregiverksamheten samt relaterade områden som bisysslor och jäv. Konsekvensen kan vara: Förtroendeskada för stadsmiljöförvaltningen. Beteenden som allvarligt påverkar kulturen negativt. Riskreducerande åtgärder på plats: Trafikkontorets anvisning mot oegentligheter, rutiner för bisyssla och jäv.	Implementera egenkontrollplanen för identifierade riskområden	Egenkontrollplanen som presenterades för nämnden i februari utgår från de riskområden som identifierats som väsentliga avseende risk för oegentligheter, otillåten påverkan och förtroendeskada. Under 2023 sker en fördjupad analys och framtagande av egenkontroller. Under första halvåret har fokus varit på inköp- och upphandlingsområdet, fordon samt fysiska tillgångar såsom stenlager. En mer detaljerad beskrivning kommer tas fram i årsrapporteringen till nämnden. På stadsmiljöförvaltningens chefsmöte i maj genomfördes ett seminarium med fokus på otillåten påverkan och förebyggande arbete oegentligheter. Nästa steg är kommunikation på intranätet samt framtagande av APT material.

Intern kontrollplan 2023 för stadsmiljönämnden

Riskområden	Risker	Kontrollaktiviteter (Intern kontrollplan)	Avstämnings- och slutdatum
Styra, koordinera och ge förutsättningar	 Risk att stadsmiljöförvaltningen inte har rätt och tillräcklig kompetens och resurser för sitt uppdrag (kompetensförsörjning) Riskbeskrivning Konkurrensen om samhällsbyggnadskompetensen i regionen är fortsatt hög. Det finns flera personalkategorier som är svår rekryterade, både erfarna projektledare och specialister. Omorganisationer innebär generellt en ökad risk för högre personalomsättning. Konsekvensbeskrivning Hög personalomsättning innebär att mycket resurser går åt till att rekrytera och introducera nya medarbetare samtidigt som arbetsbelastningen ökar på befintliga medarbetare. Ytterst innebär det att stadsmiljöförvaltningen inte kan utföra sitt uppdrag. Riskreducerande åtgärder på plats Kompetensförsörjningsplan uppdaterades för trafikkontoret under 2022.	Kontrollmetod <i>Följ upp utfall av rekryteringsärenden.</i> <i>Sammanställ utfall utifrån framtagna kriterier.</i> Kontrollmetod <i>Följ upp personalomsättning och resultat från avslutningssamtal.</i>	Avstämningsdatum 2023-08-31 2023-11-30 <i>Uppföljning per augusti:</i> Uppföljning redovisas under Personal i delårsrapporten. Uppföljningen behöver vidareutvecklas för att svara upp mot beskrivna kontroller.
Stödprocesser	 Risk för allvarlig cyberattacker Riskbeskrivning Säkerhetsläget i allmänhet och en märkbar ökning av cyberattacker i Sverige och vår omvärld innebär att denna risk ökar i sannolikhet. Områden som är centrala i det förebyggande arbetet är behörighetsstyrning, inloggningsrutiner, nivå på övervakning samt rutiner för incidentrapportering. Informationssäkerhetsarbetet är en mycket väsentlig del i det förebyggande arbetet. Konsekvensbeskrivning Längre avbrott i den samhällsviktiga verksamheten. Spridning av skyddsvärd information och förtroendeskada. Riskreducerande åtgärder på plats <i>Övervakning, behörighetsstyrning, incidentrapportering samt informationssäkerhetsarbetet.</i>	Kontrollmetod <i>Kontroll av behörighetsrutin IT-system.</i> <i>Genomför en utvärdering av rutin för behörighetskontroller. Genomför stickprov av fem system samt hantering av höga behörigheter.</i>	Avstämningsdatum 2023-11-30

Riskområden	Risker	Kontrollaktiviteter (Intern kontrollplan)	Avstämnings- och slutdatum
Förvalta stadens mark och anläggningar	 Risk för eftersläpande underhåll Riskbeskrivning Trafikkontoret har bedrivit ett arbete med att ta fram långsiktiga strategier för verksamhetens samtliga verksamhetsområden i syfte att optimera förvaltningen och identifiera befintlig underhållsskuld. Arbetet syftar också till att vara ett underlag inför budgetprocessen kopplat till medelsförvaltning och behov av personella resurser. Stadsmiljöförvaltningen inkluderar även anläggningar från fastighetskontoret och park- och naturförvaltningen där man inte kommit lika långt i underhållsplaneringen (exempelvis kajer och broar). Det finns därmed en osäkerhet avseende underhållsbehov och finansiering. Konsekvensbeskrivning Att förvaltningens anläggningar tappar kapitalvärde och att vi inte kan garantera avsedd funktion över tid. Effekten blir sämre upplevelse och framkomlighet, samt ett ineffektivt förvaltande med högre kostnader och sämre planerbarhet där vi ytterst nödgas reinvestera i ny anläggning betydligt tidigare än den beräknade livslängden. Riskreducerande åtgärder på plats Trafikkontoret har tagit fram strategier och planer för sina anläggningar.	Kontrollmetod <i>Uppföljning av anläggningar från park- och naturförvaltningen och fastighetskontoret.</i> <i>Följ upp inventering och att anläggningarna är registrerade i anläggningssystemet Batman.</i> <i>Följ upp att besiktning genomförs av anläggningarna.</i>	Avstämningsdatum 2023-11-30
Oegentlighet	 Risk för brister i myndighetsutövningen Riskbeskrivning Risk att myndighetsbeslut och tillstånd beviljas på felaktig grund och att stadsmiljöförvaltningen inte följer de lagkrav som finns. Ökad risk i ny organisation när uppgifter ska lämnas över och delvis hanteras av ny personal. Konsekvensbeskrivning Kan få konsekvenser för enskilda individer och näringsidkare genom bristande rättssäkerhet. Påverkar förtroendet för stadsmiljöförvaltningen samt att lagar och regler inte efterlevs. Riskreducerande åtgärder på plats Ska kartläggas. Avseende marköverlåtelse och TA-planer genomfördes ett förbättringsarbete under 2022.	Kontrollmetod <i>Uppföljning av markupplåtelse och TA-planer.</i> <i>Ta del av process och arbetssätt för markupplåtelse och TA-planer samt identifiera risker och kontroller på plats. Genomför 5 stickprov av vardera typ av myndighetsbeslut för att utvärdera följsamhet.</i>	Avstämningsdatum 2023-08-31 <i>Uppföljning per augusti:</i> Genomgång av processer och arbetssätt samt identifiering av risker, kontroller på plats och behov av åtgärder har genomförts för markupplåtelse och TA-planer. En närmare beskrivning av resultatet lämnas i årsrapporten.

Kontakt

Telefon:

031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

E-post:

goteborg@goteborg.se

