



Foto: Martin Andersson, Irena Music, Visuellt kommunikation

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Väsentlig styrinformation till kommunledningen.....	5
2.1	Verksamhetens utveckling	5
2.1.1	Redovisning av resultat.....	5
2.1.2	Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling	7
2.2	Kommunfullmäktiges budgetmål	8
2.2.1	Organisationsmål	8
2.2.2	Övergripande verksamhetsmål.....	10
2.2.3	Nämndspecifika mål från KF	12
2.2.4	Verksamhetsnära mål	13
3	Övrig uppföljning till kommunledningen.....	18
3.1	Utveckling inom personalområdet.....	18
3.1.1	Mått/nyckeltal som beskriver utvecklingen ur ett HR-perspektiv.....	18
3.1.2	Analys av situationen inom HR-området.....	18
3.1.3	Långsiktig kompetensförsörjning	19
3.2	Ekonomisk uppföljning.....	20
3.2.1	Analys av årets utfall	20
3.2.2	Investeringsredovisning.....	21
3.2.3	Uppföljning av kapitalkostnader.....	26
3.2.4	Uppföljning av kommuncentrala poster som hanteras genom beslut av andra nämnder	26
3.3	Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag	27
3.3.1	Uppföljning av projekt inom gröna obligationer	27
3.3.2	Kriskommunikation	28
3.3.3	Krisledningsplaner och beredskapsplaner	28
4	Bokslut.....	30
4.1	Sammanfattande analys	30
4.2	Resultaträkning.....	30
4.3	Balansräkning.....	31
4.4	Noter.....	32
5	Styrinformation till nämnden.....	41
5.1	Fördjupad uppföljning ekonomi	41
5.2	Grunduppdraget	46

5.2.1	Planera för att utveckla stadens infrastruktur.....	46
5.2.2	Bygga stadens infrastruktur.....	48
5.2.3	Upprätthålla och förbättra funktionen i stadens infrastruktur	50
5.2.4	Tillhandahålla trygga och attraktiva offentliga rum.....	52
5.2.5	Tillhandahålla rese- och transportmöjligheter	55

Bilagor

Bilaga 1: Tabell investeringsredovisning

Bilaga 2: Investeringsredovisning per område

Bilaga 3: Uppföljning av samlad riskbild och internkontrollplan 2022

Bilaga 4: Uppföljning av trafiknämndens uppdrag 2022

Bilaga 5: Barnbokslut trafiknämnden 2022

1 Sammanfattning

Ekonomiskt resultat

Resultatet för helåret är ett överskott om 53,2 mnkr, 10,2 mnkr högre än budget, men 11,8 mnkr lägre än den senaste prognosen. Det lägre resultatet gentemot prognosen, beror främst på högre kostnader för vinterväghållning under slutet av året. Kostnaden under november och december är cirka 36 mnkr högre än budgeterat. Ökade kostnader syns också inom serviceresor främst beroende på merkostnader till följd av ett uppsagt avtal samt en hög kostnadsutveckling.

Åtgärderna för Gullbergskulverten och bryggan vid Sockerbruket har senarelagts i avvaktan på beslut om tillstånd från Länsstyrelsen. Samtidigt har extra satsningar om 10,2 mnkr skett på underhåll av belysningsanläggningarna.

Trafiknämndens fick i maj ett utökat kommunbidrag om totalt 19 mnkr för bland annat kameraövervakning och klimatanpassning. Åtgärderna vad delvis redan inarbetade i trafiknämndens budget och utökad kameraövervakning har inte kunnat genomföras av bland annat legala skäl.

Personalkostnaderna var väsentligt lägre än budget efter att vissa rekryteringar senarelagts eller varit svårrekryterade.

Kostnader för såväl avskrivningar som räntor stämmer väl överens med budget, men är avsevärt högre än utfallet föregående år. En bidragande orsak till detta är bland annat att investeringarna i Hisingsbron har aktiverats under året.

Hisingsbron

Under året har projekt Hisingsbron färdigställts, med undantag av hiss- och trapptornen. De kommer att öppnas i januari 2023. Entreprenaden är slutbesiktigad och bron är överlämnad från projektet till förvaltning. Slutkostnadsprognosen är 3 100 miljoner, att jämföra med budget som är 3 500 miljoner. Båda värdena i 2009 års penningvärde.

GC-bron

Planeringsarbetet för den nya gång- och cykelbron mellan Packhuset och Hugo Hammars kaj är nu i full gång, genom att genomförandestudien är upphandlad och startad. Avtal om detaljplaneläggning är klart mellan trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och Älvstranden och detaljplaneläggning kommer därmed att starta under januari månad.

Ekonomiska risker i investeringsprojekt

Vi ser ekonomiska risker, primärt avseende årsfördelningar, med anledning av tidsförskjutningar i flera stora investeringsprojekt. Det rör sig exempelvis om osäkerheter kring Västlänkens tidsplan, vilket riskerar att förskjuta projekt Haga och Korsvägen i tid. Framdriftsproblem i detaljplaner i såväl Backa som Norra Älvstranden skapar förskjutningar i citybussprojekten i respektive område. Likaså ger den nya tidsprognosen för Lindholmsförbindelsen, dvs. öppning för trafik 2039, ökad ekonomisk risk med anledning av den förväntade skillnaden mellan verklig kostnad och statlig medfinansiering, vilken räknas upp med konsumentprisindex.

Trafikutveckling

Trafikutvecklingen under 2022 har varit svår att bedöma eftersom resandet under 2022 jämförts med tidigare år som är påverkade av covid19-pandemin. Under 2022 har även renoveringen av Tingstadstunneln startat vilket har förändrat resmönster för bilresor och i viss mån förändrat val av färdväg. Under 2022 har resandet börjat

att återhämta sig och börjar närma sig resandet under 2019. Resandet med kollektivtrafik har ökat mest, medan resor med cykel och resor till fots också har ökat under 2022. Däremot ser vi en liten minskning av bilresor under 2022. I rapporten *Trafik- och resandeutveckling för 2022* så utvecklar vi analysen ytterligare.

2 Väsentlig styrinformation till kommunledningen

2.1 Verksamhetens utveckling

2.1.1 Redovisning av resultat

Effektmått och övriga mått/nyckeltal

Mått/nyckeltal	Utfall 2020	Utfall 2021	Utfall 2022
Ökad andel resor med cykel och gång - Minst 35 procent av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035. (%)	28	29	29
Ökad andel motoriserade resor med kollektivtrafiken - Minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035. (%)	34	35	40
År 2035 anser minst 85 % av göteborgarna att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden och andra täta stadsmiljöer. Gång ska i dessa miljöer också vara det mest attraktiva sättet att ta sig fram (i jämförelse med övriga trafikslag). (%)	i.u.	58*	56*
Attraktivt att vistas i täta stadsmiljöer - Senast år 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummet i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i. (%)	i.u.	54*	59*
**Färre antal dödade och skadade i trafiken. Antalet dödade, allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken ska minska med 75 procent till 2020 jämfört med 2010. Antalet omkomna ska minska till 3 personer eller färre 2020.	11	4	3
***Antalet dödade i Göteborgstrafiken på kommunalt vägnät ska halveras fram till 2030 (dvs 2 personer eller färre) jämfört med medelvärde för åren 2017-2019.	5	2	2

* lägre värde vilket delvis beror på metodbyte.

** Trafiksäkerhetsmål enligt Trafiksäkerhetsprogram 2010-2020.

***Trafiksäkerhetsmål enligt trafiknämndens plan för trafiksäkerhet 2023-2024.

Volym-, intäkts- och kostnadsutveckling

Mått	2020	2021	2022
1. Antal boendeparkeringskunder	13 094	13 578	13 102
2. Antal påskrivna trafikanordningsplaner	9 860	6 759	5 060
3. Antal utförda färdtjänstresor	389 990	423 396	485 300
4. Snittkostnad per resa för färdtjänstresor (kr)	327	310	287
5. Investeringsåtgärdernas volym (mnkr)	1 925,8	1 303,3	948,9
6. Exploateringsåtgärdernas volym (mnkr)	653,8	398,7	317,7
7. Energiförbrukning belysning (Mwh/år)	27 700	27 800	21 740

1. Antalet boendeparkeringskunder har minskat sedan en uppgång under covid-19-pandemin. Nedgången antas bero på flera faktorer: återgång till normaläge efter covid-19, högre bränslepriser men också att trafikkontoret har uteslutit adresser från att fortsatt kunna skaffa boendeparkeringsplatser och successivt blir det därför färre och färre som kan skaffa boendeparkeringsplatser. Siffran avser antalet kunder 30/11 2022.

2. Antalet påskrivna trafikanordningsplaner har minskat. Det beror främst på förändrade rutiner för mätning av antalet trafikanordningsplaner. Siffran avser antalet påskrivna trafikanordningsplaner 30/11 2022.

3. Efter covid-19 ökar färdtjänstresandet på nytt men inte riktigt i den takt som har förväntats. Flera skäl till det kan finnas men här ska särskilt nämnas den fordonsbrist som trafikkontoret har haft från juni och framåt. Denna har särskilt drabbat färdtjänstresenärer som blivit begränsade i möjligheten att boka resor och att åka vid tider som passar dem. Svårigheten att välja tid i högrafik kvarstår ännu men antalet fordon är nu uppe på en acceptabel nivå.

4. Efter covid-19 väntades snittkostnaderna för färdtjänstresorna sjunka ner till 253 kr för helåret, i takt med att trafiken kunnat användas alltmer effektivt. Den höga inflationen, som drabbat transportbranschen hårt, har gjort att siffran för helåret stannar vid 287 kr. Siffran för november, den sista *normalmånaden* under året, var 306 kr per resa.

5. Utfallet 2022 visar på en minskad investeringsvolym i jämförelse med föregående år. Framdriften har inte varit utifrån den budgeterade nivån och tidsförskjutningar inom både mindre åtgärder och de stora namngivna projekten gör att investeringsmedel i stället förskjuts till nästkommande år. Hisingsbron rapporterar en minskad totalkostnad.

6. Exploateringar utförs efter beställning från fastighetskontoret. Exploateringsutgifterna har minskat i jämförelse mot föregående år. Tidsförskjutningar uppstår bland annat med anledning av att det ofta är flera inblandade parter och arbete med samordning som följd.

7. Energiförbrukningen för belysning och trafiksignaler har sedan mätning vid samma tidpunkt 2020 sjunkit från 27 700 MWh till 21 740 MWh, vilket motsvarar en minskning på ca 6 000 MWh. Energiförbrukningen minskas kontinuerligt genom årliga energieffektiviseringsåtgärder såsom utbyte av konventionella ljuskällor till ledbelysning. Av stadens omkring 97 000 belysningspunkter utgörs idag omkring 60 000 av ledbelysning. Omkring 2029 förväntas större delen av beståndet vara helt utbytt. Effekten av energieffektiviseringen är god gällande såväl kostnad, miljö och robusthet.

2.1.2 Väsentliga avvikelser i verksamhetens utveckling

Resor för medborgare som är behov av serviceresor kan inte alltid tillgodoses vid den tidpunkt som behovet finns under högtrafik.
Orsak till att avvikelserna uppstått
Orsaken kan hänföras till i huvudsak tre skäl: - Taxi Göteborg sa i maj upp ett avtal avseende 118 bilar i ett fordonsgruppsavtal, vilket har inneburit en brist på bilar - Generellt i taxi-/servicerebranchen råder brist på förare, vilket innebär att entreprenörerna har svårt att leverera efterfrågade volymer, främst under högtrafik - Kostnadsutvecklingen inom serviceresor är högre än för trafiknämndens verksamhet generellt
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Skolresor, resor till arbete och daglig verksamhet samt övriga serviceresor kan under högtrafik ofta inte tillhandahållas vid den tidpunkt som resenärerna har behov av att resa. Detta kan medföra att resenärer kommer för sent, eller mycket före utsatt tidpunkt till främst skola, arbete och daglig verksamhet.
Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
Arbetsbelastning och stressnivåerna ökar på medarbetare och chefer när man med givna resurser försöker att prioritera och på bästa sätt tillgodose resenärernas behov av resor vid specifika tidpunkter. Allmänhetens/resenärernas förtroendet för verksamheten minskar och klagomålen ökar.
Ekonomiska konsekvenser
Kostnaden per resa ökar till följd av dyrare temporära avtal samt en hög kostnadsutveckling i branschen. Detta medför också att kostnaden ökar totalt sett för verksamheten.
Vidtagna åtgärder
- Trafikkontoret har tecknat temporära avtal med andra leverantörer för att i största möjliga utsträckning ersätta den uppsagda fordonsvolymen. - Kompletterande upphandling av trafikvolymer genomförs under våren 2023. - Trafikkontoret har framställt krav på skadestånd till Taxi Göteborg samt förbereder en juridisk process till följd av avtalsbrottet.
Brister i hantering av kamerabevakning
Orsak till att avvikelserna uppstått
Trafikkontoret har genom en stadenintern revision, förstått att flera av förvaltningens kameror brister i dokumentation och hantering enligt nu gällande lagstiftning. Trafikkontoret använder kameror i flera syften, såsom trafikövervakning, trafikledning samt trygghet och säkerhet. Den lagstiftning som reglerar användning av kameror har förändrats under de år kamerorna har använts. Trafikkontoret har brustit i att uppdatera och dokumentera kameraanvändningen i enlighet med aktuell lagstiftning.
Konsekvenser för de verksamheten är till för
Kamerorna används av såväl trafikkontoret som externa parter. Trafikkontoret bedömer att kamerorna är kritiska för såväl samhället som verksamheter som använder dem. En nedstängning av kameror skulle kunna riskera att fördröja och försvåra åtgärder vid trafikstörningar, försämra trafiksäkerheten, försämra kvalitet och snabbhet av trafikinformation till allmänheten samt försämra framkomligheten för räddningstjänsten. En fortsatt användning av kamerorna skulle å andra sidan riskera att leda till integritetsintrång samt till krav på nedstängning från Integritetsskyddsmyndigheten. Trafiknämnden har dessutom fått flera uppdrag från kommunfullmäktige om förstärkt kamerabevakning för ökad trygghet och säkerhet, vilka för närvarande inte kan utföras.

Konsekvenser för organisation, medarbetare och chefer
En nedstängning av kameror skulle kunna medföra tids-, kostnads- och energiförlust samt en ökad stressnivå för de som arbetar med trafikledning. Att kamerorna inte uppfyller lagkrav kan leda till krav om nedstängning samt vitesföreläggande samt risk för förtroendeskada.
Ekonomiska konsekvenser
Trafikkontoret har 132 kameror i bruk som skulle kunna bli föremål för vitesföreläggande av Integritetsskyddsmyndigheten.
Vidtagna åtgärder
Trafikkontoret har valt att fortsätta att använda kamerorna då konsekvenserna att inte använda dem bedöms vara alltför negativa. Förvaltningen har påbörjat ett arbete med att ta fram en handlingsplan för respektive kamera för att samtliga kameror ska uppfylla gällande lagkrav. Kamerorna hanteras i prioritetsordning där de kameror med mest allvarliga brister hanteras först. Arbetet tas vidare inom ramen för stadsmiljöförvaltningen och beräknas vara klart under första halvåret 2023.

2.2 Kommunfullmäktiges budgetmål

2.2.1 Organisationsmål

2.2.1.1 Göteborg har en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser

Staden ska ha god ekonomisk hushållning i verksamheten

Trafikkontoret genomför regelbundna uppföljningar och prognoser med tydligt ekonomiskt ansvar för att tillse god ekonomistyrning.

Trafikkontoret har en långsiktig investeringsplanering som tillgodoser staden mål inom stadsutveckling. Vid genomförande av projekt tillämpas projektmodellen XLPM med en god projektuppföljning samt portföljstyrning för att säkerställa att projekt levereras enligt beslutad tid, kostnad och innehåll.

Trafikkontoret har genomarbetade underhållsplaner inom ett flertal verksamhetsområden. Som ett gott exempel kan nämnas den så kallade beläggningsplanen. Vidare arbetar kontoret internt med att ta fram övergripande strategier för att kunna hantera eftersläpande underhåll och för att ha kontroll och lägga upp en långsiktig planering för de anläggningar som förvaltningen förvaltar. Genom att fokusera på kontinuerligt underhåll, långsiktig planering och samordning med andra förvaltningar och bolag i staden kan livslängden i stadens anläggningar förlängas till en lägre kostnad.

2.2.1.2 Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor

Medarbetarengagemang (HME) totalt kommunen

Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor				
Medarbetarengagemang (HME) totalt kommunen				
	Utfall 2020	Utfall 2021	Utfall 2022	Mål 2022
Utfall/mål för staden	79	78		81
Utfall/mål för nämnden	75	75	*	80

**Utfall för 2022 är ej tillgängligt förrän feb 2023.*

Inom ramen för att behålla och öka HME har olika aktiviteter inom områdena motivation, ledarskap och styrning genomförts. För att stärka ledarskapet, både avseende det personliga ledarskapet och med koppling till NOS, har nu samtliga chefer genomfört utbildning i Utvecklande ledarskap (UL) samt förändringsledning. För att ytterligare stärka ledarskapet har samtliga chefer även fått tillgång till iKnows webbaserade chefsutbildningar att ta del av vid behov.

Som en del av det systematiska arbetsmiljöarbetet ingår att föra dialog i olika frågor i samband med APT och arbetsmiljöronder. Detta innebär bland annat dialog kring arbetsbelastning med koppling till mål och enhetens uppdrag, förutsättningar för delaktighet samt möjligheter till återhämtning. Härigenom skapas förutsättningar för att ta fram konkreta aktiviteter för en ökad trivsel och ett ökat HME.

Resultatet från medarbetarenkäten 2022 inklusive HME, kommer att ingå som en del av de nya NOS-förvaltningarnas resultat och är därför inte möjligt att följa upp inom denna årsrapportering. Med utgångspunkt från utfallet 2020 respektive 2021 kan dock konstateras att förvaltningen fortfarande är en bit ifrån det uppsatta målvärdet för HME. Mot bakgrund av omorganisationen samt en fortsatt relativt stor arbetsbelastning är det mindre troligt att det uppsatta målvärdet nås under denna period.

Sjukfrånvaro kommunalt anställda totalt

Göteborgs Stad är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor				
Sjukfrånvaro kommunalt anställda totalt				
	Utfall 2020	Utfall 2021	Utfall 2022	Mål 2022
Utfall/mål för staden	9,6	8,6		8,1
Utfall/mål för nämnden	4,4	4,1	5,1 (t.o.m. november)	<5

För att bibehålla ett relativt lågt sjuktal, minska den upplevda arbetsbelastningen och stressen inom organisationen har aktiviteter inom arbetsmiljöområdet genomförts. Bland annat har man inrättat en lokal arbetsmiljögrupp med representanter både från arbetsgivaren och arbetstagarorganisationerna. Syftet med gruppen har varit att implementera ett väl fungerande arbetsmiljöarbete i de nya aktivitetsbaserade lokalerna. Gruppen har även varit referensgrupp i arbetet med att se över och vidareutveckla mallar och checklistor för det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Genom en löpande dialog i samband med APT och arbetsmiljöronder kring arbetsbelastning samt möjligheter till återhämtning skapas förutsättningar för att ta fram konkreta aktiviteter på respektive avdelning för att främja en god arbetsmiljö. I nära samarbete med företagshälsan har det under hösten genomförts en hälsovecka där samtliga medarbetare har givits möjligheter att ta del av olika hälsofrämjande aktiviteter, såsom föreläsningen *Ett hållbart arbetsliv i en föränderlig värld*, hälsokontroller, pröva på aktiviteter, stadsvandring m.m.

Analys av sjuktalen för 2022 är endast möjlig till och med oktober, då statistik för de sista två månaderna ännu inte är tillgänglig. Analysen visar att sjukfrånvaron ökat med en procentenhet sedan 2021, vilket innebär att målvärdet inte har nåtts och att sjukfrånvaron därmed är tillbaka på samma nivå som 2019, d.v.s. före pandemin. Under året har det skett en successiv återgång till den fysiska arbetsplatsen, vilket inneburit en ökad risk för spridning av sjukdomar och därmed ökad frånvaro. Samtidigt har det funnits möjligheter att till viss del fortsätta arbeta på distans bland annat vid mildare sjukdomssymptom.

2.2.2 Övergripande verksamhetsmål

2.2.2.1 Göteborg är en stad med hållbar mobilitet och god framkomlighet

Förvaltningen har medverkat i Göteborgs Stads podcast Götepod som har fokus på att sprida kunskap om planeringen i stadsutvecklingsprocessen. Trafikkontoret har arbetat aktivt för att sprida kunskap både om planeringen av enskilda stadsutvecklingsprojekt och om planeringen inom stora sakområden som mobilitet via stadsutveckling.goteborg.se och på Instagram.

I ny *Översiktsplan för Göteborg* föreslås fler yteffektiva transporter i en tätare stad. Översiktsplanen syftar till ett ökat resande med kollektivtrafik för de längre transporterna, och skapa en nära stad där människor transporterar sig enkelt med cykel eller till fots.

I fördelningen av trafiknämndens investeringar för 2022 uppgick åtgärder för yteffektiva transportslag till knappt 80 procent av totalt budget. Framför allt ökade utfallet för resor med kollektivtrafik mot budget, knappt fem procent. Utfallet för resor till fots ökade mot budget medan resor med cykel minskade med drygt 1 procent.

Förvaltningen har under året fortsatt arbetet med Målbild Koll2035 enligt beslutad handlingsplan för perioden 2020-2024. Arbetet drivs i nära samverkan med Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Trafikverket, Mölndal och Partille samt internt inom staden i dialog med berörda förvaltningar. Ett antal utredningar enligt handlingsplanen är slutförda; förstudie för spår i Allén, linjenätsutredning citybuss, utredningar om kapacitet i centrala staden, angöring för buss i city, nytt koncept för hållplatser och väderskydd samt Hjalmar Brantingsplatsen. Ytterligare pågående utredningar är linjenätsutredning för spårväg, linjenätsutredning för metrobuss, övergripande behovsutredning bytespunkter samt alternativutredning spårväg i Allétråket. Utredningarna syftar till att förstärka och förbättra kollektivtrafikens kvalitet och konkurrenskraft.

Efter beslutet om att avsluta linbaneprojektet har arbete med planering för alternativ till linbana bedrivits. En utredning om Älvtrafiken har genomförts och ligger till grund för Västtrafiks kommande upphandling av framtida färjetrafik. Utredning av

Gropegårdslänken för spårvagn eller buss är uppstartad. Genomförandestudie för gång- och cykelbron över älven pågår. Trimningsåtgärder för att hitta lösningar för anslutande busstrafik utreds.

Under ledning av Trafikverket har åtgärdsvalsstudie för metrobussystemet avslutats och en avsiktsförklaring tecknades mellan parterna, inkluderade fyra fördjupade utredningar som nu är slutförda, och som redovisats till Stadstrafikforum. Förslag till fortsatt arbete tas fram och kommer hanteras i Stadstrafikforum under våren. Trafikverkets ÅVS för Västerleden, som ingår i avsiktsförklaringen, pågår.

Flera investeringsprojekt pågår för att främja hållbara resor såsom Engelbrektslänken, hållplatsförlängningar utmed linje 5 och 11, och projekten i Sverigeförhandlingen

Genom en interaktiv, digital utbildning, som riktar sig alla som utför arbete på stadens gator, utbildar trafikkontoret i riktlinjen Arbete på gata. Utbildningen ska bidra till ökad kunskap om gällande regler och på så sätt högre regelbundenhet med bättre framkomlighet som följd.

Påverkan av Tingstadstunnelns renovering har varit lägre än befarat tack vare omledningar, trimningsåtgärder och informationskampanjer som gjorts i samverkan med Trafikverket och Västtrafik. Fördelningen mellan älvförbindelserna har varit jämnare än tidigare och trafiktopparna har fördelats under längre tid, vilket bidragit till lägre grad av försämrad framkomlighet än ursprungligen befarat

Vintergruppen, som består av medarbetare från trafikkontoret, park och naturförvaltningen, fastighetskontoret och lokalförvaltningen, har tagit fram en rutin gällande både kommunikation och gemensam besiktning för att förtydliga arbetssättet i situationer när snön är ihållande. Utmaningar kopplade till nattvila och maskiner påverkar uthålligheten och då är det viktigt att staden och dess upphandlade entreprenörer drar åt samma håll. Utbildning och certifiering har fortgått under året. Dessa åtgärder tillsammans med en beredskap hos park och naturförvaltningen som ringer ut de upphandlade entreprenörerna kommer att ge en mer sammanhållen snöröjning i staden.

2.2.2.2 Göteborg byggs attraktivt, tätt och varierat

Trafikkontoret har, tillsammans med andra samhällsbyggande förvaltningar, ansvar för att planera, projektera och bygga ut den framtida staden. Genom remisshantering av bygglov och samordning av detaljplaner utformas genomförbara trafik- och utformningsförslag som bidrar till stadens utbyggnadsstrategi. I november 2022 pågick 119 detaljplaner, varav 35 har startats under året. Flera detaljplaner har pausats sedan sommaren. Förvaltningen har hanterat 425 bygglovsremisser under året.

Trafikkontoret har en viktig roll i framtidens stadsutveckling och den omdaning av stadsrummet och förtätning av staden som beskrivs i såväl trafikstrategi som utbyggnadsstrategi och grönstrategi. Under året har 30 mobilitetsavtal med fastighetsägare nytecknats inom bygglov och detaljplaner.

Förvaltningen bidrar till att staden byggs attraktivt, tätt och varierat genom att utgå från översiktsplan, styrande dokument och strategier (såsom miljö- och klimatprogram samt trafikstrategi) samt anvisningar såsom mobilitets- och parkeringsanvisningar. Det viktigaste planeringsverktyget är att minska behovet av transporter där närhet innebär kortare sträckor att resa, vilket skapar förutsättning att gå, cykla eller åka kollektivtrafik till fler aktiviteter. I det politiska målet för

utbyggnadsplaneringen ska stadsutvecklingen ske till 80 procent i innerstaden/mellanstaden och 20 procent i ytterstaden. Ungefär 80 procent av Göteborgs medborgare upplever bra möjligheter att enkelt använda kollektivtrafik för vardagliga resor eller till fritidsaktiviteter.

Trafikkontoret ansvarar för att de som bor, vistas och verkar i Göteborg kan göra det i trygga och attraktiva offentliga rum, idag och i framtiden. Det gör förvaltningen genom att omhänderta stadsmiljöns och stadslivets värden vid investering, reinvestering och i drift och underhåll.

2.2.3 Nämndspecifika mål från KF

2.2.3.1 Göteborg ska vara en stad där framkomligheten och mobiliteten är god

I ny Översiktsplan för Göteborg föreslås fler yteffektiva transporter i en tätare stad. Översiktsplanen syftar till ett ökat resande med kollektivtrafik för de längre transporterna, och skapa en nära stad där människor transporterar sig enkelt med cykel eller till fots.

I fördelningen av trafiknämndens investeringar för 2022 uppgick åtgärder för yteffektiva transportslag till knappt 80 procent av totalt budget. Framför allt ökade utfallet för resor med kollektivtrafik mot budget, knappt fem procent. Utfallet för resor till fots ökade mot budget medan resor med cykel minskade med drygt 1 procent.

Förvaltningen har under året fortsatt arbetet med Målbild Koll2035 enligt beslutad handlingsplan för perioden 2020-2024. Ett antal utredningar enligt handlingsplanen är slutförda; förstudie för spår i Allén, linjenätsutredning citybuss, utredningar om kapacitet i centrala staden, angöring för buss i city, nytt koncept för hållplatser och väderskydd samt Hjalmar Brantingsplatsen. Ytterligare pågående utredningar är linjenätsutredning för spårväg, linjenätsutredning för metrobuss, övergripande behovsutredning bytespunkter samt alternativutredning spårväg i Alléstråket. Utredningarna syftar till att förstärka och förbättra kollektivtrafikens kvalitet och konkurrenskraft.

Efter beslutet om att avsluta linbaneprojektet har arbete med planering för alternativ till linbana bedrivits. En utredning om Älvtrafiken har genomförts och ligger till grund för Västrafiks kommande upphandling av framtida färjetrafik. Utredning av Gropegårdslänken för spårvagn eller buss är uppstartad. Genomförandestudie för gång- och cykelbron över älven pågår. Trimningsåtgärder för att hitta lösningar för anslutande busstrafik utreds.

Under ledning av Trafikverket har åtgärdsvalsstudie för metrobussystemet avslutats och en avsiktsförklaring tecknades mellan parterna. Förslag till fortsatt arbete tas fram och kommer hanteras i Stadstrafikforum under våren. Trafikverkets ÅVS för Västerleden, som ingår i avsiktsförklaringen, pågår.

Genom en interaktiv, digital utbildning, som riktar sig alla som utför arbete på stadens gator, utbildar trafikkontoret i riktlinjen Arbeta på gata. Utbildningen ska bidra till ökad kunskap om gällande regler och på så sätt högre regelefterlevnad med bättre framkomlighet som följd.

Påverkan av Tingstadstunnelns renovering har varit lägre än befarat tack vare omledningar, trimningsåtgärder och informationskampanjer som gjorts i samverkan med Trafikverket och Västrafik. Fördelningen mellan älvförbindelserna har varit

jämnare än tidigare och trafiktopparna har fördelats under längre tid, vilket bidragit till lägre grad av försämrad framkomlighet än ursprungligen befarat

Vintergruppen, som består av medarbetare från trafikkontoret, park och naturförvaltningen, fastighetskontoret och lokalförvaltningen, har tagit fram en rutin gällande både kommunikation och gemensam besiktning för att förtydliga arbetssättet i situationer när snön är ihållande. Utmaningar kopplade till nattvila och maskiner påverkar uthålligheten och då är det viktigt att staden och dess upphandlade entreprenörer drar åt samma håll. Utbildning och certifiering har fortgått under året. Dessa åtgärder tillsammans med en beredskap hos park och naturförvaltningen som ringer ut de upphandlade entreprenörerna kommer att ge en mer sammanhållen snöröjning i staden.

2.2.4 Verksamhetsnära mål

Trafikstrategi för en nära storstad:

Uppföljning av resor

Trafikutvecklingen under 2022 har varit svårt att bedöma eftersom resandet under 2022 jämförts med tidigare år som är påverkade av Coronapandemin. Under 2022 har även renoveringen av Tingstadstunneln startat vilket har förändrat resmönster för bilresor och i viss mån förändrat val av färdssätt. Under 2022 har resandet börjat att återhämta sig och börjar närma sig resandet under 2019. Resandet med kollektivtrafik har ökat mest, medan resor med cykel och resor till fots också har ökat under 2022. Däremot ser vi en liten minskning av bilresor under 2022. I rapporten *Trafik- och resandeutveckling för 2022* så utvecklas analysen ytterligare.

Ökad andel resor med cykel och gång

År 2035 görs minst 35 procent av alla resor till fots eller med cykel

2035	Nuläge (2022)
≥ 35 %	29%

Cykelresorna ökade med 12 procent under 2022 jämfört med 2021. Beräkningen av cykelutvecklingen baseras på cykelflödena under vardagar vid permanenta mätplatser. Det finns dock ett databortfall från många av Trafikkontorets mätplatser, vilket innebär en stor osäkerhet i uppskattningen av cykelutvecklingen. Av alla resor uppskattas 7 procent av resorna ske med cykel.

Resor till fots beräknas ökas med 10 procent under 2022 jämfört med 2021. Dock är denna beräkning väldigt osäker eftersom vi inte mäter resor till fots kontinuerligt. Beräkningen av gångresorna är uppskattad med hjälp av externa mätningar, både från mobildata från Telia, mätning på Hisingsbron och Innerstadens mätningar. Av alla resor uppskattas 22 procent av resorna ske till fots.

Sammantaget sker 29 procent av alla resor till fots eller med cykel.

Ökad andel motoriserade resor med kollektivtrafiken

Av de motoriserade resorna görs minst 55 procent med kollektivtrafik.

2035	Nuläge (2022)
≥ 55 %	40%

Resorna med kollektivtrafiken ökade med 27 procent under 2022 jämfört med

2021. En väldigt positiv ökning, men trots det så är resandet inte fullt återhämtat i jämförelse med rekordåret 2019. Det är 8 procent färre resor med kollektivtrafiken under 2022 i jämförelse med 2019. Av de motoriserade resorna gjordes 40 procent med kollektivtrafik.

Biltrafiken i Göteborg 2022 minskade med cirka 1 procent jämfört med 2021 års nivå. Som grund till beräkningen av biltrafik ligger sedan 2017 passager vid trängselskattestationerna under vardagar. Dock har påbörjandet av renoveringen av Tingstadstunneln påverkat beräkningen av bilresorna. Renoveringen medför förändring av resvägar och det påverkar hur bilarna blir räknade via trängselskattestationerna.

Tabell 1 nedan redovisar förändringen i antalet resor mellan 2022 och 2021 samt en jämförelse med normalåret 2019 (året innan pandemin) med 2022. Även om vi ser en återhämtning av resandet under 2022 är resandet 5 procent lägre än för 2019. Det beror bland annat på att hemarbete har ökat i och med det ökade hybridarbetandet efter pandemin.

Tabell 1 Förändring för våra olika färdmedel mellan 2019, 2021 och 2022

Färdmedel	Förändring 2021-2022	Förändring 2019-2022
Cykel	+12 %	5%
Kollektivtrafik	+27 %	-8%
Bil	-1 %	-5%
Resor till fots*	+10 %	-2%
Totala resandet*	+9 %	-5%

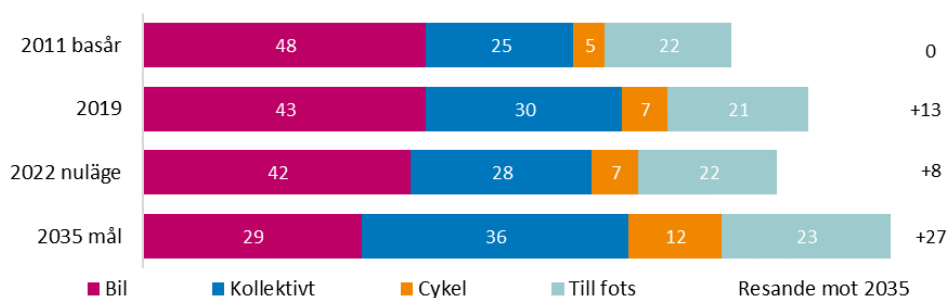
*Resor till fots och det totala resandet har antagits utifrån olika mätningar.

Utöver dessa färdssätt har vi resor med delade elsparkcyklar som har minskat med 38 procent jämfört med 2021. Antalet resor m

Färdmedelsfördelningen 2022

Utifrån trafikutvecklingen under 2022 är färdmedelsfördelningen 22 procent med resor till fots, 7 procent med cykel, 28 procent med kollektivtrafik och 42 procent med bil. Det är en viss förändring jämfört med 2021. Men även om fler reser med kollektivtrafiken av de resor som utförts under 2022 är antalet kollektivresor lägre än 2019. Totalt är resandet 2022 5 procent lägre i jämförelse med 2019. Jämfört med basåret 2011 har det totala resandet ökat med 8 procent.

Diagram 1 Färdmedelsfördelning basår 2011, nuläge 2022 och målår 2035 (procent)



Cykelprogram för en nära storstad:

- År 2025 har antalet cykelresor tredubblats (utgångsår 2011).
- År 2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad.

Antalet cykelresor 2022 beräknas vara 53 procent högre än 2011, se även text under Trafikstrategi för en nära storstad.

I senaste attitydundersökningen om att cykla år 2022 tyckte 37 procent av göteborgarna att Göteborg är en cykelvänlig stad. Det är ungefär samma nivå som senaste mätningen.

Gångvänligt Göteborg:

- Målbilden är att andelen barn som går eller cyklar till skolan ska öka från dagens cirka 60 procent till 70 procent 2035.

Målet är formulerat i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Uppgiften om ca 60 procent baseras på en mätning av barns skolresor som gjordes år 2013, och under 2022 gjordes en ny undersökning. Den visar att andelen som går eller cyklar till skolan under sommarhalvåret är 48 procent. Eftersom frågan ställdes annorlunda och urvalet i årets undersökning omfattar även högstadiet där andelen kollektivtrafikresor är högre gör vi bedömningen att ingen utveckling har skett sedan 2013. De geografiska skillnaderna i hur man tar sig till skolan är mycket stora.

- Målet är att 85 procent ska uppleva att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i staden till 2035. Attraktiviteten ska också vara högre än för andra trafikslag.

Målet om attraktiva fotgängarupplevelse formulerades i trafikstrategin, då utan målnivå. Målet konkretiserades under arbetet med planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Fotgängarupplevelsen i Göteborg följs upp med hjälp av den återkommande undersökningen av fotgängarattityder. Undersökningen har genomgått omfattande metodförbättringar under 2021 och 2022 vilket gör det svårt att bedöma förändringar.

Utvecklingen på längre sikt, sedan 2017, är att det har blivit allt mindre attraktivt att röra sig till fots i staden. I årets undersökning var det 56 procent som tyckte att gång är ett attraktivt sätt att röra sig i innerstaden, i jämförelse med toppnoteringen 81 procent under 2017. Sedan 2021 är gång inte heller det mest attraktiva sättet att ta sig fram i innerstaden, utan ligger under kollektivtrafikens nivå. Trenden är troligen relaterad till de stora infrastrukturarbetena i centrum som påverkar framkomligheten.

- Senast år 2035 anser minst 85 procent av göteborgarna att gaturummet i innerstaden och i andra stadsmiljöer är attraktiva att vistas i.

Vistelser i staden påverkades i hög grad av de minskade besöksflödena under pandemin. I takt med att förutsättningar för att vistas i centrum återställts och besökarna återkommit har också attraktiviteten i att vistas i centrum ökat och är tillbaka på ungefär samma nivå som 2019. År 2022 var det 59 procent som tyckte det var attraktivt att vistas i centrum. Det är fortfarande markant lägre än den målnivå som finns.

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

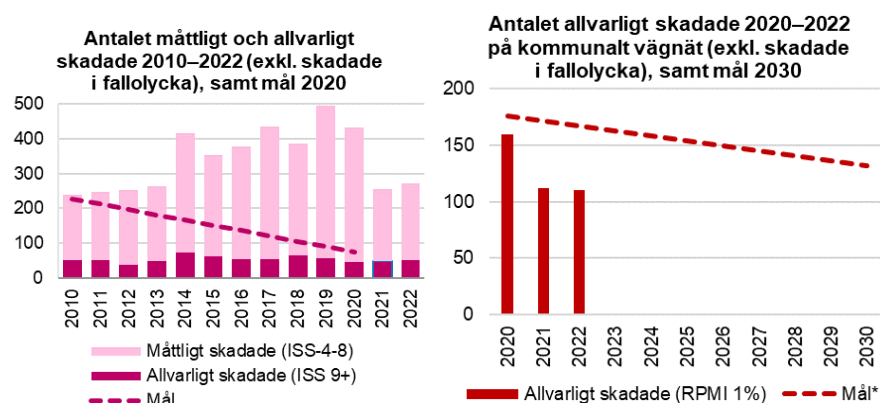
Här redovisas utfallet för både de nya och de gamla målen och i rapporten Trafik och resandeutveckling 2022 beskrivs detta närmare.

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 tre personer i Göteborgstrafiken, varav två på kommunalt vägnät, en cyklist och en personbilsförare.

I sviterna av pandemin har en del sjukhus betydande eftersläpning i rapportering av skadade i STRADA. Mölndals sjukhus som är en viktig källa till data för Göteborg är dessvärre ett av dem. Det innebär att det saknas information om skadade i redovisat utfall.

Under 2022 rapporterades det totalt 271 måttligt och allvarligt skadade (enligt ISS) i Göteborgstrafiken (exklusive fotgängare i fallolyckor). Av dessa var mer än hälften cyklister (140) i singelolyckor. Här ingår elsparkcyklister som utgör knappt 30 % av de skadade i singelolyckorna (39).

Sett till nya målet rapporterades 110 allvarligt skadade (RPMI 1%) på kommunalt vägnät 2022. Ungefär 45% av dessa var cyklister i singelolyckor (49) och elsparkcyklister utgör 27% av de skadade cyklisterna (13). Utfallet 2022 är lägre än målnivån 2030, vilket inte betyder att målet är nått. Antalet skadade oavsett skademått är betydligt lägre från 2020 till följd av större bortfall och utfallet 2022 ska ses som preliminärt.



Källan för statistiken är STRADA (Transportstyrelsen). STRADA sjukhus används för skadade. *Målvärdet är beräknat utifrån att antalet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med medelvärde för åren 2017-2019.

Fallolyckor definieras inte som en trafikolycka och ingår inte i antalet skadade ovan. Under 2022 rapporterades 129 måttligt och allvarligt skadade fotgängare i fallolyckor i Göteborgstrafiken. Antalet enligt nya skademåttet på kommunalt vägnät är 48. Totalt sett står fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor står för majoriteten av de skadade.

I slutet av 2022 beslutade trafiknämnden om en trafiksäkerhetsplan. I omorganisationen ska planen ge mål och inriktning för trafiksäkerhetsarbetet i de nya nämnderna och förvaltningarna inom stadsutveckling. Planen är ett stöd i verksamhetsplaneringen under 2023-2024 när trafiksäkerhet blir en aktuell fråga för i tre nämnder istället för huvudsakligen trafiknämnden tidigare. Målen är dock satta på längre sikt, till 2030, och följer de nationella trafiksäkerhetsmålen. Utifrån resultat av två trafiksäkerhetsrevisioner, skadesituation och omvärldsbevakning har sju fokusområden tagits fram som beskriver vad staden vill åstadkomma: Säker gångtrafik, Säker cykling, Rätt hastighet, Säkra fordon och transporter, Trafiksäkra staden under byggtid, Suicidprevention samt Ledarskap för trafiksäkerhet.

[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)

3 Övrig uppföljning till kommunledningen

3.1 Utveckling inom personalområdet

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

	2020	2021	2022
Total sjukfrånvaro (%)	4,5	4,1	5,1*
Förvaltningsextern personalomsättning (%)	10	13	11*

* 2022 avser januari t.o.m. november

Sjukfrånvaron har till och med oktober 2022 ökat med en procentenhet sedan 2021, vilket innebär att målvärdet inte har nåtts och att sjukfrånvaron motsvarar nivån före pandemin, d.v.s. samma som den var 2019. Under året har det skett en successiv återgång till den fysiska arbetsplatsen vilket inneburit en ökad risk för spridning av sjukdomar och frånvaro. Utöver den ökade smittspridningen kan även konstateras en fortsatt relativt hög arbetsbelastning i kombination med en viss oro och stress i samband med omorganisationen, vilket med stor sannolikhet bidragit till den högre sjukfrånvaron.

Personalomsättningen ligger fortsatt i nivå med de senaste årens omsättning. Bidragande orsaker till detta har varit högkonjunkturen, ett flertal konkurrensutsatta tjänster inom verksamheten samt strategin för konsultomvandlingen. Några större effekter av omorganisationen med koppling till personalomsättningen kan ännu inte konstateras.

3.1.2 Analys av situationen inom HR-området

Sedan inledningen av 2022 har våra medarbetare arbetat i de nya ombyggda aktivitetsbaserade lokalerna, vilket inneburit en stor omställning och anpassning i både arbetssätt och spelregler för kontoret. Under året har löpande uppföljning och utvärdering av de nya lokalerna skett, bland annat i form av en enkät.

Med anledning av pandemin infördes ett mer flexibelt arbetssätt med stora möjligheter till distansarbete, vilket till viss del behållits där verksamheten så tillåter. Det flexibla arbetssättet är numera ett led i att vara en attraktiv arbetsgivare och har visat sig fungera väl med fortsatt bra leverans utifrån mål och uppdrag. För att behålla en god arbetsmiljö med möjligheter till samarbete och utbyte med kollegor är det dock viktigt att säkerställa att man regelbundet träffas fysiskt.

Under året har mycket fokus varit på ny organisation för stadsutvecklingsprocessen (NOS). Arbetet har handlat om att utveckla samarbete, gemensamma processer och en ökad tydlighet för att skapa ännu bättre förutsättningar för såväl leveranser som en bra arbetsmiljö för våra anställda. För att stärka ledarskapet med koppling till NOS och kommande stora förändringar har samtliga chefer genomfört utbildning i förändringsledning.

När det gäller det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM) har ett viktigt fokusområde i samband med APT och arbetsmiljöronder varit att föra dialog kring och ta fram aktiviteter för en minskad arbetsbelastning och stress. Det har även bedrivits ett arbete med att tydliggöra prioriteringar i samband med verksamhetsplaneringen, då samsyn och tydlighet i verksamheternas prioriteringar kan minska känsla av arbetsbelastning och stress.

Inom ramen för SAM har arbetsmiljöronder genomförts och fram till i våras har regelbundna riskbedömningar genomförts med anledning av pandemin. Det har dessutom genomförts löpande riskbedömningar i samband med justeringar och åtgärder inom enskilda verksamheter, mycket med koppling till NOS.

Rekryteringsbehovet har varit stort inom verksamheten mot bakgrund av en hel del konkurrensutsatta tjänster, nya uppdrag och konsultväxling. För att möta behovet och stötta rekryterande chefer har HR-avdelningen bemannats med två extra rekryteringsresurser under året.

3.1.3 Långsiktig kompetensförsörjning

Förvaltningens utökade uppdrag inom stadsutvecklings- och infrastrukturuområdet har medfört en stor ökning av antalet anställda under de senaste åren. Vissa seniora, konkurrensutsatta specialistkompetenser är fortsatt svåra att rekrytera.

Att kunna tillgodose kompetensförsörjningsbehovet vi ser nu och framåt, och vara en attraktiv arbetsplats och arbetsgivare innebär arbete inom många områden med tydliga samband;

- Översyn av kompetens som verksamheten har behov av och hur befintliga medarbetare kan utveckla/breda sin kompetens.
- Konsultstrategi och konsultanvändande.
- Möjliggörande av interna utvecklingsvägar inom förvaltningen.
- Utveckling av ledarskap och medarbetarskap.
- God arbetsmiljö.
- Fortsatt, långsiktigt arbete med utveckling av organisationskultur.

För att möta de kompetensförsörjningsutmaningar som finns inom stadsutvecklingsområdet behövs även helt nya arbetssätt och metoder. En del i detta innebär bland annat att se över och till viss del förändra våra befintliga yrkesroller och öka samarbetet med utbildningsanordnare. Det handlar också om att skapa förutsättningar för ett förlängt arbetsliv för våra medarbetare och ta vara på arbetskraftsresurser (utrikesfödda och personer med särskilda behov), produktivitetsökande investeringar (digitalisering, automatisering och innovation) samt mobilisering av utländska arbetskraftsresurser.

3.2 Ekonomisk uppföljning

3.2.1 Analys av årets utfall

Resultatredovisning i sammandrag

Belopp i mnkr	Bokslut 2022	Budget 2022	Avvikelse	Bokslut 2021	Bokslut 2020
Intäkter	1 437,0	1 361,4	75,6	1 208,1	1 201,2
Kostnader	-2 103,7	-2 057,6	-46,1	-1 825,3	-1 706,8
Avskrivningar	-537,6	-527,9	-9,7	-404,3	-312,0
Verksamhetens nettokostnader	-1 204,2	-1 224,1	19,9	-1 021,6	-817,5
Kommunbidrag	1 342,1	1 351,9	-9,8	1 082,9	857,9
Verksamhetens resultat	137,8	127,8	10,1	61,4	40,4
Finansiella kostnader	-84,9	-84,8	-0,1	-64,0	-56,6
Resultat	53,0	43,0	10,0	-2,6	-16,2
Eget kapital	113,0	103,0	10,0	57,4	48,8

Resultatet för helåret är ett överskott om 53 mnkr, 10 mnkr högre än budget, men 12 mnkr lägre än den senaste prognosen. Det lägre resultatet gentemot prognosen, beror främst på högre kostnader för vinterväghållning under slutet av året. Kostnaden under november och december är cirka 36 mnkr högre än budgeterat.

Resultatet påverkas också av att intäkterna har ökat mer än kostnaderna jämfört med budget, och att trafiknämnden fått ett utökat kommunbidrag med 19 mnkr som inte har kunnat upparbetats. Åtgärderna var delvis redan inarbetade i trafiknämndens budget och utökad kameraövervakning har inte kunnat genomföras av bland annat legala skäl.

Kostnaderna för serviceresor är 19,8 mnkr högre än budget och 26,6 mnkr högre än föregående år, främst beroende på merkostnader till följd av ett uppsagt avtal samt en hög kostnadsutveckling.

Underhållsåtgärderna för Gullbergskulverten och bryggan vid Sockerbruket senarelagts i avvaktan på beslut om tillstånd från Länsstyrelsen. Samtidigt så har extra satsningar om 10,2 mnkr skett på underhåll av belysningsanläggningarna.

Personalkostnaderna var väsentligt lägre än budget efter att vissa rekryteringar senarelagts eller varit svårrekryterade.

Kostnader för såväl avskrivningar som räntor stämmer väl överens med budget, men är avsevärt högre än utfallet föregående år. En bidragande orsak till detta är bland annat att investeringarna i Hisingsbron har aktiverats under året.

3.2.2 Investeringsredovisning

3.2.2.1 Investeringar

Belopp i mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Avvikelse	Utfall 2021-2022	Budget 2021-2025
Inkomster	223,6	229,5	-5,9	694,1	2 596,0
Utgifter	-948,9	-1 496,7	547,8	-2 252,1	-10 852,0
- varav reinvestering	-367,7	-477,4	109,7	-726,2	-3 011,0
- varav nyinvestering	-581,2	-1 019,3	438,1	-1 525,9	-7 841,0
Netto	-725,3	-1 267,2	541,9	-1 558,1	-8 256,0

Investeringsutgifternas utfall uppgår till 948,9 mnkr brutto vilket är en avvikelse med -547,8 mnkr (-36,6 procent) mot budgeterad nivå. Avvikelser mellan utfall och budget beror främst på tidsförskjutningar, men också på att Hisingsbron rapporterar en minskad totalkostnad. Hisingsbrons utfall 2022 uppgår till 24,3 procent av förvaltningens totala investeringsutgifter.

Tilldelad investeringsbudget erhålls uppdelad på reinvestering respektive nyinvestering, där en större andel (68 procent) var budgeterad för nyinvesteringar. Utfallet visar på att en något mindre andel av utfallet har fördelats på nyinvesteringar. Anledning till detta är att nyinvesteringarna i större utsträckning har förskjutits fram i tid. Utfallet för nyinvesteringar uppgår till 57,0 procent av den budgeterade nivå medan utfallet för reinvesteringar uppgår till 77,0 procent av budgeterad nivå.

Målsättning är att samtliga angelägna och prioriterade åtgärder ska drivas i den takt som budgeterats. Komplexiteten i stadsutvecklings- och investeringsprojekt innebär ofta hög grad av samordning mellan olika projekt samt med andra förvaltningar. Under året har avsaknad av ramavtal gjort att åtgärder har pausats. Senareläggningar med anledning av problem med markåtkomst och bygglov samt att det är flera aktörer och åtgärder som ska samsas på närliggande ytor är några exempel som påverkat framdriften inom investeringsverksamheten, samt påverkan av att handläggningstider inom bland annat länsstyrelsen drar ut på tiden.

Förvaltningen har arbetat aktivt med att söka medfinansiering till planerade åtgärder. Under året har beslut om medfinansiering erhållits både genom Stadsmiljöavtalet samt genom Regional plan.

Förvaltningen ser en risk för kostnadsökningar kopplat till världsläget och inflationstakt samt att begränsad tillgång på material kan komma att påverka kostnadsutveckling och framdrift.

Investeringsredovisning per område

(För tabell med redovisning per område, se bilaga 2)

Hållbar mobilitet och stadsmiljö

Budgeterad bruttovolym uppgår till 510,6 mnkr år 2022 och årets utfall uppgick till 159,0 mnkr vilket innebär en minskning med 351,6 mnkr (-68,9%) mot tilldelad ram. Avsaknad av ramavtal för mindre åtgärder har haft påverkan på framdriften

för flera åtgärder. Ett nytt arbetssätt har införts där förstudier genomförs inför urval av åtgärder till investeringsplanen. Detta innebär att urval av åtgärder kan ske utifrån stabil grund där förutsättning för utförande tydliggjorts i tidigt skede. Till följd av detta arbete har färre genomförandestudier startat mot vad som planerats.

Reinvestering

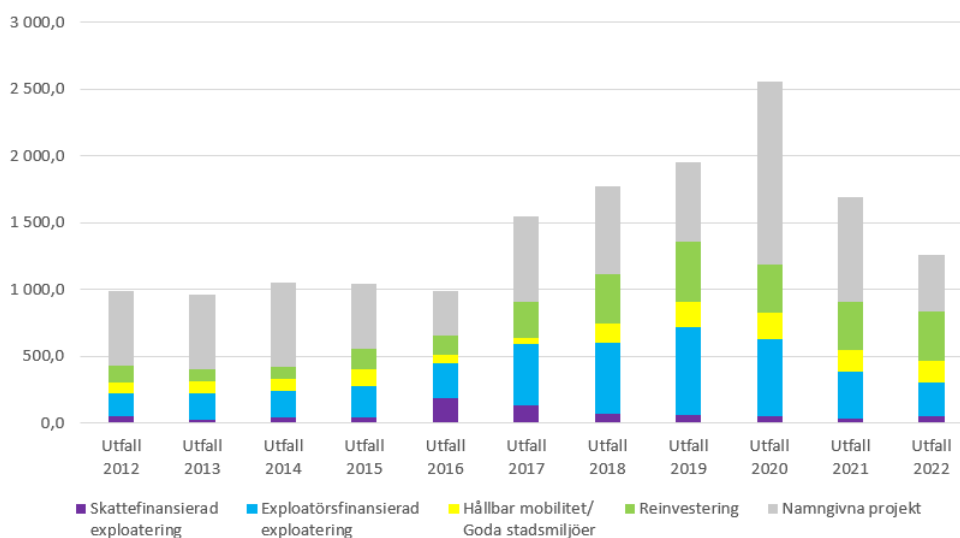
Budgeterad bruttovolym uppgår till 609,3 mnkr år 2022 och årets utfall uppgick till 367,7 mnkr vilket innebär en minskning med 241,6 mnkr (-39,6%) mot tilldelad ram. Under året har det rapporterats kostnadsökningar som en följd av utvecklingen av entreprenadindex. Länsstyrelsens beslut om att åtgärden Kanalmurar utmed Ävägen från Ullevibron till Valhallabron kan förväntas innebära betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär en mer omfattande vattendomsansökan vilket påverkar genomförandetiden och medel förskjuts i tid.

Namngivna projekt

Budgeterad bruttovolym uppgår till 824,4 mnkr år 2022 och årets utfall uppgick till 421,3 mnkr vilket innebär en minskning med 403,1 mnkr (-48,9%) mot tilldelad ram. Den största avvikelser återfinns inom Hisingsbron där en minskad totalkostnad har rapporterats. Projektet har också tidsförskjutning av medel med anledning av materialbrist för återstående arbeten med hiss- och trapporn.

Station Haga och Knutpunkt Korsvägen är båda åtgärder som påverkas av osäkerhet kring Västlänkens byggtid vilket riskerar att försena stadens byggnation av allmän platsmark. Projekten har under året uppdaterat förväntad kostnadsfördelning per år, vilket inneburit att kostnader har förflyttats till år efter planperioden 2021–2025.

Nedan bild visar utveckling av investeringsutgifternas volym per investeringsområde från 2012 till 2022.



3.2.2.2 Exploateringsinvesteringar

Belopp i mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Avvikelse	Utfall 2021-2025	Budget 2021-2025
Inkomster	319,1	FN/Bolag budget-ansvar	-	697,0	FN/Bolag budget-ansvar
Utgifter	-317,7	FN/Bolag budget-ansvar	-	-716,4	FN/Bolag budget-ansvar
Netto	1,4	FN/Bolag budget-ansvar	-	-19,4	FN/Bolag budget-ansvar

Inför år 2020 fick fastighetsnämnden budgetansvar för förvaltningarnas totala exploateringsekonomi och trafikkontoret utför gatuanläggningar på allmän platsmark efter beställning från fastighetskontoret. Trafiknämnden har fortsatt kostnadsansvar för kapitalkostnader för gatuanläggningarna på allmän platsmark samt ansvarar för drift och underhåll av anläggningarna när de tas i bruk.

Trafikkontoret har tidigare även utfört gatuanläggningar efter beställning direkt från Älvstranden utveckling AB, men dessa hanteras numera genom beställning från fastighetskontoret. Endast en åtgärd, Götaverksgatan, återstår att färdigställa utifrån tidigare rutin, vilken summeras under tabell Exploatering bolag.

Utfall 2022 för gatuanläggningar på allmän platsmark uppgår till 317,7 mnkr vilket är en minskning med 81,0 mnkr (-20,3 procent) mot föregående års volym.

Investeringsutgifterna fördelas mellan skattefinansierade och exploatörsfinansierade åtgärder av gatuanläggningar på allmän platsmark, där den skattefinansierade volymen uppgår till 17,6 procent vilket är något högre än föregående års utfall. En omfattande åtgärd med skattefinansierade delar är Karlavagnsplatsen.

Skattefinansierad exploatering gata

	Bokslut 2022	Budget 2022	Avvikelse
Utgifter	-55,91	FN budget-ansvar	-

Exploateringsfinansierad exploatering gata

	Bokslut 2022	Budget 2022	Avvikelse
Utgifter	-252,6	FN budget-ansvar	-

Exploatering bolag

	Bokslut 2022	Budget 2022
Inkomster	9,2	Bolag budget- ansvar
Utgifter	-9,2	Bolag budget- ansvar
Netto	0,0	Bolag budget- ansvar

3.2.2.3 Projektuppföljning

Investerings- och exploateringsprojekt av väsentlig betydelse

Projekt	KF- beslut (J/N)	Ack. utfall		Total projektprognos		Projektbudget		Slutår
		Ink	Utg	Ink	Utg	Ink	Utg	
Engelbrekt slänken (2019 års prisnivå)	J	10,2	-29,3	137,5	-260,0	137,5	-260,0	2025
Torslanda Tvärför- bindelse (2022 års prisnivå)	J		-12,5		-234,0		-234,0	2027
Knutpunkt korsvägen (2017 års prisnivå)	J	43,3	-45,2	745,5	-860,0	745,5	-860,0	2028
E45 Ned- sänkning (2013 års prisnivå)	J	437,0	-801,7	449,2	-808,9	490,0	-849,3	2021
Station Haga (2017 års prisnivå)	J	0,9	-64,7	40,4	-660,0		-660,0	2028
Kville- leden (2016 års prisnivå)	J	65,4	-132,3	318,0	-768,0	318,0	-768,0	2029
Skepps- bron etapp 2 (2017 års prisnivå)	J	25,3	-56,5	125,0	-1 405,0	0,0	-1 405,0	2032
Hisings- bron (2009 års prisnivå)	J	1 589,0	-2 996,0	1 589,0	-3 100,0	1 566,0	-3 500,0	2021

Citybuss Backa-stråket (2016 års prisnivå)	J	28,5	-35,1	300,0	-400,0	300,0	-400,0	2029
Frihamnen -Lind-holmen (2020-års prisnivå)	J	55,6	-73,6	525,0	-700,0	525,0	-700,0	2025
Brunnsbo-Hjalmar Brantings-platsen (2019 årsprisnivå)	J	10,1	-5,6	331,5	-442,0	331,5	-442,0	2029

Engelbrektslänken - En ny spårvägslink

Åtgärden avser ny spårvägslink samt cykelbana utmed Engelbrektsgatan från Södra vägen till Skånegatan. Detaljplanen antogs i maj 2022 men är överklagad vilket medför försenad byggstart. Beräknat år för färdigställande har flyttats fram till 2025. Åtgärden medfinansieras av Västtrafik och genom Stadsmiljöavtalet.

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. Åtgärden är indelad i två etapper.

Knutpunkt Korsvägen

Vid Korsvägen planeras en utbyggnad av allmän plats för stadens anläggningar, buss-, spårvagn-, gång-, cykel och biltrafik samt stadsmiljöåtgärder. Osäkerhet kring Västlänkens byggtid riskerar att försena stadens byggnation. Åtgärden medfinansieras genom Västsvenska paketet.

E45 Nedsänkning

Projektet innebär en överdäckad nedsänkning av Götaleden. Åtgärden är färdigställd och håller på att avslutats. Åtgärden medfinansieras genom Västsvenska paketet.

Station Haga

Projektet innefattar spår inklusive hållplatsläge spårvagn/buss, underjordiskt cykelgarage, ny gångbro över Rosenlundskanalen samt allmän plats i anslutning till station Haga samt norr om Rosenlundstron. Osäkerhet kring Västlänkens byggtid riskerar att försena stadens byggnation. Åtgärden har beviljats medfinansiering genom Stadsmiljöavtalet.

Kvilleleden

Projektet omfattar utbyggnad av detaljplanen Gator vid Backaplan samt infrastruktur vid intilliggande områden. Projektets färdigställandetid har senarelagts på grund av omstart. Projektet utförs i nära samverkan med Trafikverkets ombyggnad av Lundbyleden. Åtgärden medfinansieras genom Västsvenska paketet.

Skeppsbron etapp 2

Skeppsbron ingår i Södra Älvstranden, som är ett av sju delområden i Älvstaden. Kommunfullmäktige beslutade i november 2020 om genomförandebeslut för

åtgärden.

Hisingsbron

Hisingsbron är öppen för trafik och håller på att färdigställas. Åtgärden beräknas utföras till en lägre kostnad mot vad som budgeterats. Åtgärden medfinansieras genom Västsvenska paketet.

Citybuss Backastråket

Projektet omfattar körbana för buss från Balladgatan till Körkarlens gata. Busstråket ska ansluta till den nya spår- och citybussträckan mellan Linnéplatsen och Brunnsbo. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

Frihamnen-Lindholmen

Delsträckan Frihamnen-Lindholmen är en del av en ny spårväg och citybussträckning från Brunnsbo till Linnéplatsen. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen

Delsträckan Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen är en del av en ny spårväg och citybussträckning från Brunnsbo till Linnéplatsen och omfattar byggnation av bussgata i ett första skede. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen.

3.2.3 Uppföljning av kapitalkostnader

Belopp (tkr)	Nominering 2022	Nämnd-budget 2022	Utfall 2022	Utfall 2021
Avskrivningar	-366 200	-337 573	-338 950	-227 530
Ränta	-72 100	-72 427	-72 445	-49 467
Totalt	-438 300	-410 000	-411 395	-276 997

I avskrivning ingår även kostnader för utrangering och upplösning av bidrag avseende statlig infrastruktur.

Trafikkontorets investeringsnominering, vilken sammanställdes våren 2021, visade på en förväntad nivå för kapitalkostnader som uppgick till 438,3 mnkr netto för år 2022. I samband med budgetbeslutet inför år 2022 minskades volymen till 410 mnkr. Detta med anledning av att komponentuppdelning av Hisingsbron innebar en längre avskrivningstid mot vad som tidigare hade beräknats, med lägre årlig kapitalkostnad som följd.

Utfallet för kapitalkostnaderna 2022 uppgår till 411,4 mnkr och överensstämmer väl med budgeterad kostnad.

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

Kommuncentral post (Belopp i tkr)	Utfall	Budgeterat belopp	Avvikelse
Enkelt avhjälptra hinder	-1 846	0	-1 846

3.3 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

3.3.1 Uppföljning av projekt inom gröna obligationer

Kostnader

Projekt	Utfall 2022	Prognos 2023	Total budget
Fotgängarstaden	-4,7	-10,1	-10,1
Cykelstaden	-67,6	-272,5	-272,5
Energieffektivisering inom trafik	-24,6	-60,7	-60,7

Belopp i mkr.

Värdet i kolumn Total budget avser föreslagen budget för år 2023

Mätetal miljö

Projekt	Mätetal	Utfall 2022	Beräknat utfall 2023
Resor med cykel	Antal tillkommande cykelparkeringar	Väderskyddad cykelparkering har anlagts vid sju hållplatser med fem pollare per plats. Detta möjliggör för 70 cyklar att parkera vid de aktuella platserna. Inom ramen för åtgärden "Cykelparkering på Drottningtorget" har 290 nya platser inklusive plats för elsparkcyklar tillkommit.	
Resor med cykel	Färdmedelsandel för cykel	2022 beräknas cykelandelen till 7%, vilket är samma andel som 2019 och 2021.	Cykelandelen bedöms öka på sikt, men andelen beror inte bara på hur cyklandet utvecklas utan även på hur andra färdssätt och resandet totalt utvecklas.
Resor med cykel	Cykelvänlig stad	I 2022 års undersökning tyckte 37% av göteborgarna att Göteborg är en cykelvänlig stad. Det är ungefär samma nivå som senaste mätningen. Detta kan jämföras med stadens mål om att 75 % ska tycka att Göteborg är cykelvänlig år 2025.	Uppskattningen är att nivån kommer att ligga kvar på samma nivå under 2023 då andelen har varierat mycket lite från år till år sedan mätningen initierades år 2011.
Resor med cykel	Cykelvägnät– antal km nya cykelbanor	Cirka 3 km	Cirka 6 km
Resor med cykel	Cykelvägnät– antal m2 åtgärdade cykelbanor	Cirka 37 000 m2	
Resor till fots	Antal m2 åtgärdade gångbanor	Cirka 39 000 m2	
Resor till fots	Resor till fots	Resvaneundersökning (beräkning utifrån olika externa mätningar)	2022 beräknas andelen resor till fots till 22 %, vilket är samma andel som 2021. Det saknas

			detaljerad data om andelen gångresor i relation till andra färdssätt vilket försvårar analysen.
Resor till fots	Resvaneundersökning (beräkning utifrån olika externa mätningar)	2022 beräknas andelen resor till fots till 22 %, vilket är samma andel som 2021. Det saknas detaljerad data om andelen gångresor i relation till andra färdssätt vilket försvårar analysen.	Andelen är svår att bedöma, inte minst eftersom vi saknar ändamålsenliga data. Andelen beror inte bara på hur gåendet utvecklas utan även på hur andra färdssätt och resandet totalt utvecklas. Minskat resande med elsparkcykel kan innebära fler resor till fots.
Resor till fots	Överflyttningstvinst av minskade utsläpp (från motoriserade resor till fotgängarresor).	Då vi inte har data på andelen gångresor i relation till andra färdssätt går det i dagsläget inte att ordentligt uppskatta överflyttningstvinsten.	Överflyttningseffekten kommer troligtvis även fortsatt vara svår att uppskatta på grund av bristen på data.
Resor till fots	Attitydunder-sökning kopplat till upplevelsen av hur gångvänlig staden är och hur bra den är att vistas och röra sig i.	Nöjdheten med stadens gångmiljöer ligger på ungefär samma nivå som förra året. Undersökningen har dock genomgått metodförbättringar under 2021 och 2022 vilket gör bedömningen av skillnaden är något osäker. Utvecklingen på längre sikt, sedan 2017, är dock tydlig där det har blivit allt mindre attraktivt att röra sig till fots i staden. Det ser dock ut som att upplevelsen av att vistas i staden har blivit bättre samt att tryggheten har förbättrats. Det ser dock ut som att upplevelsen av att vistas i staden har blivit bättre samt att tryggheten har förbättrats. En orsak är att besökarna har återkommit till centrum och upplevelsen mer liknar hur det var innan pandemin.	Den negativa trend som funnits i attitydundersökningen förväntas ha stannat av och nöjdheten ligger kvar på samma nivå som idag

3.3.2 Kriskommunikation

Förvaltningen har implementerat den nya riktlinjen för kriskommunikation och har uppdaterat förvaltningens kriskommunikationsplan i enlighet med riktlinjen.

3.3.3 Krisledningsplaner och beredskapsplaner

Hur framskrider arbetet med beredskapsplanerna?

Trafikdirektören har fastställt trafikkontorets anvisning för höjd beredskap i december på delegation från nämnden. Arbetet kommer fortsätta i stadsmiljöförvaltningen med att ta fram en uppdaterad anvisning utifrån

trafikkontorets och park- och naturförvaltningens beredskapsplaner samt fortsätta processen med krigsplacering. Vidare kommer pågående åtgärder för att stärka förvaltningens beredskap fortgå under 2023.

Har ni reviderat era krisledningsplaner under 2021-2022?

Trafikkontorets krisledningsplan är senast uppdaterad i juni 2022. Inför uppstart av stadsmiljöförvaltningen har en uppdaterad krisledningsplan tagits fram.

4 Bokslut

4.1 Sammanfattande analys

Det ekonomiska resultatet uppgår till ett överskott om 53 mnkr vilket ska jämföras med ett budgeterat överskott om 43 mnkr och beräknat överskott i senaste prognosens om 65 mnkr och ett underskott om -2,6 mnkr föregående år. Avvikelsen mot senaste prognos beror främst på de omfattande snö- och halkbekämpningsinsatser som behövde genomföras under november-december.

Se vidare redovisning i avsnitt 3.2 Ekonomisk uppföljning samt 5.1 Fördjupad uppföljning ekonomi.

4.2 Resultaträkning

(tkr)	Not	2022	2021
Taxor, avgifter och ersättningar	1	374 888	356 079
Hyror och arrenden	2	76 359	69 487
Bidrag	3	30 687	14 684
Försäljning av verksamhet och konsulttjänster	4	817 142	658 130
Investeringsbidrag, anslutningsavgifter	15	119 535	100 575
Övriga intäkter		10 325	1 106
Summa verksamhetens intäkter		1 428 936	1 200 061
Personalkostnader	5	-318 007	-298 197
Lämnade bidrag	6	-5 447,35	-5 705
Köp av huvudverksamhet	7	-786 505	-698 708
Lokal- och markhyror	8	-15 862,8	-18 326
Fastighetskostnader och fastighetsentreprenader	9	-711 204	-505 985
Bränsle, energi och vatten	10	-29 445,7	-33 033
Kostnader för transportmedel	11	-2 286,46	-724
Köp av entreprenad och tjänster	12	-193 208	-192 246
Övriga verksamhetskostnader	13	-32 252,9	-54 933
Utrangering mark, byggnader och tekniska anläggningar	14	-1 325,3	-9 452
Summa verksamhetens kostnader		-2 095 545	-1 817 309
Avskrivningar	15	-537 603	-404 332
Verksamhetens nettokostnader		-1 204 212	-1 021 580
Kommunbidrag		1 342 056	1 082 937
Summa finansiella intäkter	16	24	16

Summa finansiella kostnader	17	-84 859	-63 980
ÅRETS RESULTAT		53 010	-2 607
Utgående eget kapital		113 010	57 393

4.3 Balansräkning

(tkr)	Not	2022-12-31	2021-12-31
TILLGÅNGAR			
<i>Anläggningstillgångar</i>			
Mark, markanläggningar, byggnader	19-22	14 856 474	11 835 729
Finansiella anläggningstillgångar	23	23 392	24 166
Summa anläggningstillgångar		14 879 865	11 859 895
<i>Omsättningstillgångar</i>			
Kundfordringar	24	137 871	80 449
Övriga kortfristiga fordringar	25	-9 334 925	-6 786 159
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	26	177 961	178 919
Kassa och bank		11 097	2 438
Förråd och lager	27	24 417	
Summa omsättningstillgångar		-8 983 579	-6 524 353
SUMMA TILLGÅNGAR		5 896 286	5 335 542
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	18	57 393	48 766
Justering eget kapital		2 607	11 234
Årets resultat		53 010	-2 607
Summa eget kapital		113 010	57 393
<i>Långfristiga skulder</i>			
Investeringsbidrag, netto	28	5 092 463	4 520 401
Summa långfristiga skulder		5 092 463	4 250 401
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Övriga kortfristiga skulder	29	575 363	593 874
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	30	115 450	163 874
Summa kortfristiga skulder		690 813	757 748
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		5 896 286	5 335 542

4.4 Noter

Redovisningsprinciper

Tillämpade redovisnings- och värderingsprinciper överensstämmer med lagen om Kommunal Redovisning och god redovisningssed. Om inte annat framgår är principerna oförändrade i jämförelse med tidigare år.

Intäkter

Från och med 2020 gäller ny rekommendation (RKR R2 Intäkter) vilken innebär att vissa inkomster (gatukostnadsersättningar/exploateringsbidrag) ska intäktsföras i sin helhet vid färdigställande. Göteborgs Stad har liksom många andra kommuner haft synpunkter på rekommendationen, främst genom att matchningsprincipen tas bort. Intäktsföringen ger kraftiga slag i resultatet och en minskad förutsägbarhet. För att Göteborgs Stads räkenskaper ska uppfylla R2 i bokslutet 2021 kommer de ombokningar som behöver göras i redovisningen att justeras kommuncentralt i redovisningsenhet N900 både för 2020 och för 2021.

Leasing

Enligt Rådet för Kommunal Redovisnings rekommendation (RKR 5) ska leasingavtal klassificeras som finansiellt om de ekonomiska fördelar och risker som förknippas med ägandet av objektet i allt väsentligt överförs till leasingtagaren. Så är fallet avseende leasingavtal med Göteborgs Stad Leasing AB. Detta innebär att den redovisning som sker i nämnderna där kostnaderna bokförs direkt mot resultaträkningen som leasingavgifter (som om det vore operationell leasing) måste justeras kommuncentralt för att Göteborgs Stad ska leva upp till rekommendationen. På kommuncentrala poster, N900, krediteras därför konto leasingavgift för att istället belasta konton för ränta och avskrivning. På balansräkningen redovisas leasinginnehav som tillgångar och skulder. Ingen justering görs på enskilda förvaltningar.

Avskrivning

De investerade förvaltningarna inom Göteborgs Stad tillämpar sedan 2017 komponentavskrivning. Enligt Rådet för Kommunal Redovisning (RKR 4) ska en anläggningstillgång, bestående av olika delar av betydande storlek och som har väsentligt olika nyttjandetider, skrivas av separat del för del (komponenter). Detta innebär att en ny anläggning delas i komponenter, naturliga delar, baserat på de ingående komponenternas olika nyttjandetid. Återanskaffning av komponent, reinvestering, redovisas som anskaffning av ny anläggningstillgång och eventuellt kvarvarande redovisat värde för den utbytta komponenten kostnadsförs. Förvaltningen har följande komponenter med tillhörande avskrivningstid.

Komponentavskrivningstider

Spårbana bärlager	40 år	Färjeläge flytkropp	15 år
Spårbana räls rak	30 år	Färjeläge bärggrund	70 år
Spårbana räls kurva	15 år	Kaj fasad/betongstöd	70 år
Spårbana räls tunganordning	15 år	Konstruktionsbyggnad ytskikt	10 år
Spårbana räls växelkomplex	20 år	Konstruktionsbyggnad bärande konstruktion	70 år
Tillbehör spår signalanläggning/belysning	15 år	Konstruktionsbyggnad kaj, ej standard	100 år
Tillbehör spår kontaktledning	20 år	Hållplats slittlager	10 år

Tillbehör spår perronger/hållplatser	25 år	Hållplats bärlager	70 år
Väg slitlager	10 år	Allmän platsmark slitlager	10 år
Väg bärlager	70 år	Allmän platsmark bärlager	70 år
Övriga vägtillbehör	10 år	Belysning armatur	15 år
		Belysning stolpar	30 år

Not 1 Taxor, avgifter och ersättningar

	2022	2021
Avgiftparkering	178 830	169 915
Parkeringsövervakning	69 335	67 221
Boendeparkering	76 540	74 373
Övriga tillstånd och dispenser	10 146	11 138
Ersättning Schakt, gatuvärme, trafikskador, starttillstånd mm	13 581	10 363
Fraktrafiksavgifter	3 488	3 324
Färdtjänst	22 839	19 705
Övriga avgifter och ersättningar	128	39
Summa	374 888	356 079

Not 2 Hyror och arrenden

	2022	2021
Ledningsavgifter	26 853	26 039
Upplåtelse av offentlig mark	49 506	43 448
Summa	76 359	69 487

Not 3 Bidrag

	2022	2021
Eu-bidrag	2 217	2 067
Övriga Statsbidrag	28 201	11 585
Övriga bidrag	270	1 031
Summa	30 687	14 684

Not 4 Försäljning av verksamheter och konsultkostnader

	2022	2021
Drift/underhåll inklusive kapitalkostnad, spårana och färjetrafikanläggning	408 513	399 998
Investeringsrelaterad försäljning	213 398	111 146
Trafik Göteborg	24 014	24 042
Lönekostnad investeringar	334	1 139

Färdtjänst andra kommuner	40	12
Färdtjänst skolresor	49 748	50 103
Färdtjänst dagligverksamhet	0	0
Färdtjänst omsorgsresor	22 386	20 270
Övrig försäljning	98 710	51 421
Summa	817 142	658 130

Not 5 Antalet anställda och personalkostnader

	2022	2021
Kvinnor	308	295
Män	214	195
Totalt	522	490
Lön och ersättning till nämnd och trafikdirektör	1 941	1 958
Löner och ersättning och förmåner till övriga anställda	226 561	211 650
Sociala avgifter enligt lag och avtal	89 505	84 588
Summa personalkostnader	318 007	298 197

Not 6 Lämnade bidrag

	2022	2021
Bidrag till statlig infrastruktur	1 214	1 162
Bidrag till föreningar företag, kommuner med flera	4 080	4 482
Bidrag till övriga	154	61
Summa	5 447	5 705

Not 7 Köp av huvudverksamhet

	2022	2021
Vinter och barmarksunderhåll väg/bana	313 530	282 617
Parkering	80 099	71 297
Fraktrafik	19 783	16 423
Tillstånd och dispenser	2 511	2 419
Kommunal färdtjänst	270 737	246 222
Uppdragsresor färdtjänst	61 989	61 621
Övrigt köp av verksamhet	37 856	18 109
Summa	786 505	698 708

Not 8 Lokal- och markhyror

	2022	2021
Lokalhyror	14 606	16 959
Markhyror mm	1 257	1 367
Summa	15 863	18 326

Not 9 Fastighetskostnader och fastighetsentreprenader

	2022	2021
Anläggning och reparationer	708 271	2 534
Övriga fastighetskostnader	2 933	503 451
Summa	711 204	503 451

Not 10 Bränsle, energi och vatten

	2022	2021
El	28 443	30 527
VA-avgift	235	353
Fjärrvärme	767	2 154
Summa	29 446	33 033

Not 11 Kostnader för transportmedel

	2022	2021
Drivmedel bensin	2	4
Miljöavgift fordon	1 813	268
Hyra/leasing bilar och andra transportmedel	463	445
Övriga transportkostnader	8	8
Summa	2 286	724

Not 12 Köp av entreprenader och tjänster

	2022	2021
Inhyrd personal	23 081	22 707
Konsulttjänster	142 214	143 792
Övriga köpta tjänster	27 914	25 747
Summa	193 208	192 246

Not 13 Övriga verksamhetskostnader

	2022	2021
Hyra/leasing	17 261	14 291
Anläggnings- och underhållsmaterial	-17 479	14 927
Annonser, reklam, information	5 550	6 979
Försäkringar, riskkostnader, avgifter	8 778	6 213
Tele - och datakommunikation, post	3 301	3 383
Övriga kostnader	14 842	9 140
Summa	32 253	54 933

Not 14 Utrangering mark, byggnader och tekniska anläggningar

	2022	2021
Bokfört värde utrangerade anläggningar	1 325	9 452
Summa	1 325	9 452

Under året har flera mindre utrangeringar gjorts där de största är Opaltorget 700 tkr.

Not 15 Avskrivningar och upplösning investeringsbidrag

	2022	2021
Avskrivningar		
Markanläggningar	537 373	404 102
Byggnader	230	230
Summa	537 603	404 332
Upplösning investeringsbidrag (intäkter)		
Gatukostnadsersättning	0	26 983
Investeringsbidrag	119 535	73 592
Summa	119 535	100 575

Not 16 Finansiella intäkter

	2022	2021
Dröjsmålsränta kundfordringar	24	16
Realiserad valutakursvinst	0	0
Övriga finansiella intäkter	0	0
Summa	24	16

Ränteintäkter omfattar dröjsmålsränta på kundfordringar

Not 17 Finansiella kostnader

	2022	2021
Räntekostnader upplåning	84 829	63 940
Dröjsmålsränta leverantörsfakturor	23	33
Bankkostnader	7	7
Realiserade valutakursförluster	0	0
Övriga finansiella kostnader	0	0
Summa	84 859	63 980

Räntekostnader omfattar internränta på restvärde för aktiverade anläggningstillgångar. Internräntan har under 2022 varit 1,0 procent (1,25 procent för 2021). Övriga räntor består av dröjsmålsränta leverantörsskulder (-23 tkr), bankkostnader (-7 tkr) samt realiserade valutakursförluster.

Not 18 Eget kapital

	2022	2021
Ingående eget kapital	57 393	48 766
Justering eget kapital	2 607	11 234
Årets resultat	53 010	-2 607
Summa eget kapital	113 010	57 393

Not 19 Markanläggningar

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärde	13 603 416	9 212 116
<i>Årets förändringar:</i>		
- Årets anskaffningar	2 468 479	4 438 317
- Årets utrangeringar	-2 835	-47 017
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	16 069 060	13 603 416
Ingående avskrivningar	-3 639 325	-3 272 789
<i>Årets förändringar:</i>		
- Avskrivningar	-537 373	-404 102
- Avskrivningar utrangerade anläggningar	1 509	37 565
Utgående ackumulerade avskrivningar	-4 222 190	-3 639 325
Utgående restvärde enligt plan	11 846 870	9 964 090

Not 20 Byggnader

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärde	6 766	6 766
<i>Årets förändringar:</i>		
- Årets anskaffningar	0	0
- Årets utrangeringar	0	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	6 766	6 766
Ingående avskrivningar	-5 772	-5 542
<i>Årets förändringar:</i>		
- Avskrivningar	-230	-230
- Avskrivningar utrangerade byggnader	0	0
Utgående ackumulerade avskrivningar	-6 001	-5 772
Utgående restvärde enligt plan	764	994

Not 21 Mark

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärde	3 021	3 021
<i>Årets förändringar:</i>		
- Årets anskaffningar	0	0
- Årets utrangeringar	0	0
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	3 021	3 021
Ingående avskrivningar	0	0
<i>Årets förändringar:</i>		
- Avskrivningar	0	0
-Avskrivningar utrangerade anläggningar	0	0
Utgående ackumulerade avskrivningar	0	0
Utgående restvärde enligt plan	3 021	3 021

Not 22 Pågående nyanläggningar

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärde	1 867 624	4 726 123
<i>Årets förändringar:</i>		
- Årets anskaffningar	3 421 582	1 336 280
- Avslutade investeringar	-2 283 387	-4 194 779
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	3 005 819	1 867 624
 Summa utgående värde mark, markanläggning, fast egendom samt pågående anläggningar	 14 856 474	 11 835 729

Not 23 Finansiella tillgångar

	2022	2021
Bidrag statlig infrastruktur	31 408	30 969
Ack upplösning bidrag statl infrastruktur	-8 016	-6 803
Summa finansiella tillgångar	23 392	24 166

Not 24 Kundfordringar

	2022	2021
Kundfordringar	176 174	118 944
Värdereglering kundfordringar	-38 303	-38 495
Summa kundfordringar	137 871	80 449

Not 25 Övriga kortfristiga fordringar

	2022	2021
Kommunkonto netto	-9 470 923	-6 968 059
Statsbidrag investeringar	6 018	30 050
Avräkningsfordran kund-/leverantörsfakturor Intraservice	51 057	85 173
Övriga kortfristiga fordringar	175	-2
Momsfordran	78 748	66 679
Summa	-9 334 925	-6 786 159

Not 26 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2022	2021
Parkeringsintäkter	18 987	19 258
Förutbetalda kostnader	12 507	10 926
Övriga upplupna intäkter	146 467	148 734
Summa	177 961	178 919

Not 27 Lager

	2022	2021
Årets förändring lager	24 417	0
Summa	24 417	0

Not 28 Investeringsbidrag, netto

	2022	2021
Skuld för gatukostnadsersättning pågående projekt	0	85 183
Skuld för gatukostnadsersättning	0	1 031 400
Ack upplösning gatukostnadsersättning	0	-96 607
Skuld investeringsbidrag pågående projekt	369 065	427 229
Skuld för investeringsbidrag	3 743 823	3 349 897
Ack upplösningar investeringsbidrag	-427 694	-276 700
Summa	3 685 195	4 520 401

Not 29 Övriga kortfristiga skulder

	2022	2021
Leverantörsskulder	573 590	492 237
Övriga skulder till staten	1 698	4 057
Övriga kortfristiga skulder	75	97 579
Summa	575 363	593 874

Not 30 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022	2021
Upplupna personalkostnader	17 764	16 696
Förutbetald intäkt Västtrafik AB	36 371	34 764
Övriga förutbetalda intäkter	9 444	10 118
Upplupna övriga kostnader	51 870	102 296
Summa	115 450	163 874

5 Styrinformation till nämnden

5.1 Fördjupad uppföljning ekonomi

Resultatet för helåret är ett överskott om 53 mnkr, 10 mnkr högre än budget, men 12 mnkr lägre än den senaste prognosen. Det lägre resultatet gentemot prognosen, beror främst på högre kostnader för vinterväghållning under slutet av året.

För helåret så påverkas resultatet dessutom av att intäkterna har ökat mer än kostnaderna jämfört med budget, men också av att trafiknämnden fick ett utökat kommunbidrag med 19 mnkr i juni som inte har kunnat upparbetats i den omfattning som önskats. Det utökade kommunbidraget avsåg bland annat satsningar på kameraövervakning och belysning (trygghetsskapande åtgärder) och klimatanpassningsåtgärder (Älvkantskydd). Åtgärderna var delvis redan inarbetade i trafiknämndens budget och utökad kameraövervakning har inte kunnat genomföras av bland annat legala skäl.

Se nedanstående tabell med efterföljande kommentarer för ytterligare detaljer.

Resultatanalys trafiknämnden					
2022-12					
Uppdragsverksamhet [tkr]	Utfall 2022	Budget 2022	Avvikelse utfall-budget	Senaste prognos för 2022	Utfall helår 2021
Intäkter	750 636	697 193	53 443	754 799	560 203
-Drift bana	188 978	169 971	19 007	175 971	186 452
-Underhåll bana	97 830	150 439	-52 609	117 429	108 838
-Ledningsägare	288 871	205 000	83 871	285 229	101 857
-Kapitalkostnader	134 536	128 802	5 734	133 726	128 449
-Trafik Göteborg	24 028	26 965	-2 937	25 697	24 042
-Övriga intäkter	16 392	16 016	376	16 747	10 565
Kostnader	-750 636	-697 193	-53 443	-754 799	-560 204
-Drift bana	-188 978	-169 971	-19 007	-175 971	-186 452
-Underhåll bana	-97 830	-150 439	52 609	-117 429	-108 838
-Ledningsägare	-288 871	-205 000	-83 871	-285 229	-101 857
-Kapitalkostnader	-134 536	-128 802	-5 734	-133 726	-128 449
-Trafik Göteborg	-24 028	-26 965	2 937	-25 697	-24 042
-Övriga kostnader	-16 392	-16 016	-376	-16 747	-10 565
Resultat uppdragsverksamhet	0	0	0	0	0

Intäkter exkl vidarefakturerings	Utfall 2022	Budget 2022	Avvikelse utfall-budget	Senaste prognos för 2022	Utfall helår 2021
Upplåtelser	76 360	82 400	-6 040	76 700	69 503
Parkering	335 829	326 200	9 629	326 200	323 064
Fraktrafik	3 488	3 450	38	3 450	3 324
Serviceresor	105 701	104 126	1 575	105 754	99 594
Övriga intäkter	54 314	62 254	-7 940	62 342	67 975
Summa intäkter	575 692	578 430	-2 738	574 446	563 460
Kostnader exkl vidarefakturerings	Utfall 2022	Budget 2022	Avvikelse utfall-budget	Senaste prognos för 2022	Utfall helår 2021
Driftskostnader i staden	-298 277	-241 718	-56 559	-247 850	-271 479
Underhållskostnader i staden	-136 350	-152 967	16 617	-159 622	-119 312
Parkering	-83 783	-84 150	367	-82 150	-75 683
Fraktrafik	-19 783	-17 300	-2 483	-19 500	-16 423
Serviceresor	-346 426	-326 590	-19 836	-336 690	-319 798
Planering & utredning	-66 096	-71 553	5 457	-69 234	-45 477
Trafik & Mobilitet	-44 769	-67 977	23 208	-49 860	-43 126
Övriga kostnader	-169 507	-184 149	14 642	-184 885	-187 295
Personalkostnader	-309 851	-330 395	20 543	-313 325	-285 875
Summa kostnader	-1 474 842	-1 476 799	3 334	-1 463 116	-1 364 467
Verksamhetens resultat	-899 151	-898 370	596	-888 670	-801 007
Kapitalkostnader	-389 896	-410 500	20 604	-396 593	-277 045
Resultat efter finansnetto	-1 289 047	-1 308 870	19 823	-1 285 263	-1 078 052
Kommunbidrag	1 342 056	1 351 870	-9 814	1 350 263	1 082 937
Resultat efter kommunbidrag	53 010	43 000	10 010	65 000	4 885

Uppdragsverksamhet

En mycket stor andel av trafiknämndens intäkter och kostnader, 751 mnkr avser tjänster som utförs på uppdrag av andra där nämnden får kostnadstäckning och är därmed inte resultatpåverkande. Dessa redovisas separat under rubriken Uppdragsverksamhet i tabellen ovan.

Västtrafik finansierar drift, underhåll och kapitalkostnader för spårbanan som ägs av Göteborgs stad/trafiknämnden med totalt drygt 421 mnkr år 2022. Uppdrag för ledningsägare utförs för cirka 289 mnkr och Trafik Göteborg med cirka 24 mnkr. Verksamheterna avseende spårvägsbanan budgeteras och utförs i överenskommelse med Västtrafik och verksamheten inom Trafik Göteborg sker i samverkan med Trafikverket och Västtrafik. Dessa har en relativt stabil verksamhetsmässig omslutning över åren.

När det gäller kostnader och intäkter avseende ledningsägare så är dessa kopplade

till investerings- och exploateringsprojekten och kan variera över åren beroende på typ och omfattning av projektverksamheten.

Underhåll av bana är 52,6 mnkr lägre än budget då det pågår många infrastrukturprojekt i Staden vilket medför resursbrist hos flera leverantörer. En del närliggande underhållsprojekt förskjuts därmed, vilket resulterar i lägre utfall jämfört med budget. Utöver detta har budgeterade kostnader för material justerats och förts över till förrådslaget för spår i balansräkningen vilket också bidrar till en lägre kostnad jämfört med budget. Lagervärdet för spår har också justerats med 20 mnkr, men detta får ingen resultatpåverkande effekt eftersom Västtrafik har krediterats kostnaden som de förskottsbetalat. Kostnaden kommer senare att belasta Västtrafik i samband med investerings- och underhållsprojekt.

Egen verksamhet

Intäkter exklusive vidarefakturerings är sammantaget i nivå med budget.

Upplåtelser

Intäkter avseende upplåtelser är drygt 9 mnkr lägre än budget. Taxan för upplåtelser för uteserveringar mm satts ned till noll för hela året, vilket bedöms minska intäkterna med cirka 16 mnkr, vilket trafiknämnden har fått utökat kommunbidrag för. Samtidigt har nya intäkter om närmare 6 mnkr tillkommit avseende upplåtelser för elsparkcyklar. Intäkter avseende reklam samt gatukök, kiosker och ledningsupplåtelser har också blivit något högre.

Parkering

Parkeringsintäkterna är närmare 10 mnkr högre än budget, samtidigt som kostnaderna är i linje med budget. Såväl intäkterna från boendeparkering som avgiftsparkering är högre än både budget och utfallet föregående år. Inom avgiftsparkeringen så sker en förskjutning från betalning i parkeringsautomaterna till användning av andra betalsystem, främst telefon/appar.

Frakttrafik

Intäkterna från frakttrafiken är i nivå med budget, 3,5 mnkr, men självfinansieringsgraden är låg, cirka 17 procent. Kostnaden för verksamheten uppgår till 19,8 mnkr, med ett netto om cirka 16,3 mnkr. Trafiknämnden har föreslagit en ny frakttaxa med en succesivt ökad finansieringsgrad. Den nya taxan beräknas kunna träda i kraft 2024.

Serviceresor

Intäkterna från serviceresor om 105,7 mnkr överensstämmer väl med budget och senaste prognos och är högre än föregående år. Resandet återhämtar sig något snabbare än väntat antalet färdtjänstresor uppgår till 485 300 stycken, 15 procent fler än föregående år. Kostnaderna för serviceresor är drygt 346 mnkr, 19,8 mnkr högre än budget och 26,6 mnkr högre än föregående år. De ökade kostnaderna är en konsekvens av att Taxi Göteborg sagt upp ett avtal avseende fordonsgrupp vilket medför att behovet behöver täckas från andra leverantörer till högre kostnad. Kostnadsutvecklingen inom branschen är också hög, bland annat till följd av en kraftig ökning av drivmedelskostnaderna.

Driftkostnader i staden

Driftkostnaderna uppgår till 298 mnkr, vilket är drygt 56 mnkr högre än budget och närmare 27 mnkr högre än föregående år. I driftkostnaderna ingår bland annat barmarksrenhållning, vinterväghållning, gatubelysning, byggnadsverk och handläggning av trafikskador. De främsta avvikelserna finns inom barmarksrenhållning och vinterväghållning.

Inom barmarksrenhållningen är det främst ökade mängder, utifrån tidigare felberäkningar som står för kostnadsökningen om 11,6 mnkr. I detta ingår även en reglering av felaktigheterna från och med 2019. En konsekvens av detta är att det också medför ökade kostnader för de kommande åren. Vinterväghållningen uppgår till totalt 108,6 mnkr och överskrider budgeten med 44,5 mnkr. En mindre del, 7 mnkr av kostnadsökningen härrör från inledningen av året då det var fler kalla dagar under vårvintern. Huvuddelen av kostnadsökningen kan hänföras till andra halvåret och beror dels på att de nya kontraktet är dyrare bland annat avseende grundkostnaden för jour och beredskap, dels på grund av cirka 25 fler halk- och ploginsatser under november och december. Kostnaden under november och december uppgår till cirka 57,3 mnkr, mot budgeterat 21,3 mnkr.

Underhållskostnader i staden

Visst underhåll utförs inom ramen den löpande driften. För 2022 uppgick budgeten till 153 mnkr men bland annat så har åtgärderna för Gullbergskulverten och bryggan vid Sockerbruket senarelagts i avvaktan på beslut om tillstånd från Länsstyrelsen. Samtidigt så har extra satsningar om 10,2 mnkr skett på underhåll av belysningsanläggningarna. Totalt har underhåll genomförts uppgående till 136,4 mnkr, 16,6 mnkr lägre än budget.

Planering och utredning

Utfallet i perioden avseende planering och utredning är cirka 66 mnkr, 5,5 mnkr lägre än budget. Ett lägre utfall bedöms bland annat bero på resursbrist och vakanser inom verksamheten. Till viss del kan detta kompenseras genom köp av konsulttjänster.

Trafik och mobilitet

Inom trafik och mobilitet ryms bland annat Styr & ställ, cykeluppdrag, trafikreglering, ITS (intelligent trafikstyrning) och trafikinformation. Sammantaget har verksamheten upparbetat 44,8 mnkr men lämnar ett överskott om 23,2 mnkr. Det är främst uppdragen inom cykel som inte har kunnat genomföra alla de uppdrag som verksamheten tilldelats och underförbrukar närmare 11 mnkr. Trafiknämnden har även fått en utökad ram om 5 mnkr för trygghetsskapande åtgärder med kameraövervakning, vilken inte kunnat genomföras av bland annat legala skäl.

Personalkostnader

Personalkostnaderna är 20,5 mnkr lägre än budget på grund av att rekryteringar senarelagts eller varit svårrekryterade, med flera vakanser till följd. Med anledning av den nya organisationen har heller inte ett flertal vakanta chefstjänster tillsatts utan hanterats med tillförordnande/vikarie. Svårigheter att rekrytera gäller såväl projektledare, samhälls- och trafikplanerare som medarbetare till beställningscentralen på serviceresor.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna avser ränta och avskrivningar för trafiknämndens egna investeringar, reducerat med upplösning av offentliga investeringsbidrag. Kostnader för såväl avskrivningar (417,5 mnkr) som räntor (72,5 mnkr) stämmer väl överens med budget, men är avsevärt högre än utfallet föregående år. En bidragande orsak till detta är bland annat att investeringarna i Hisingsbron har aktiverats under året.

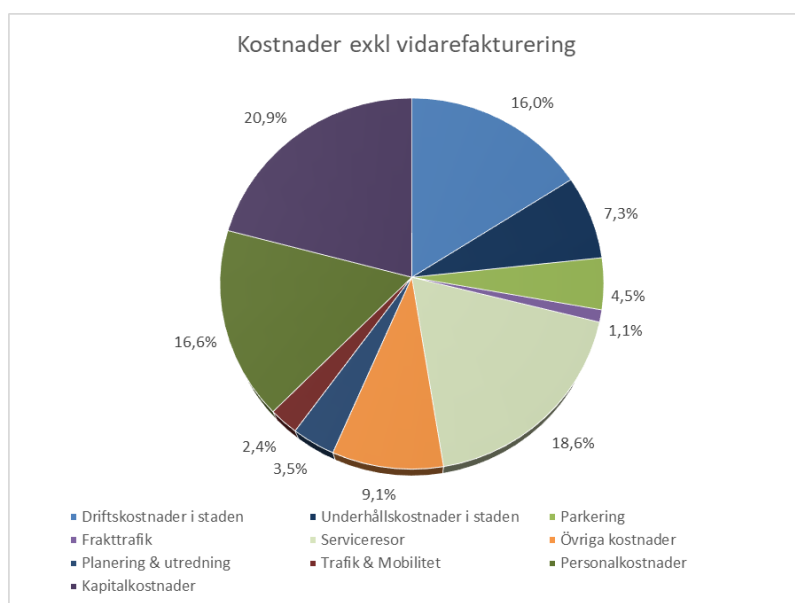
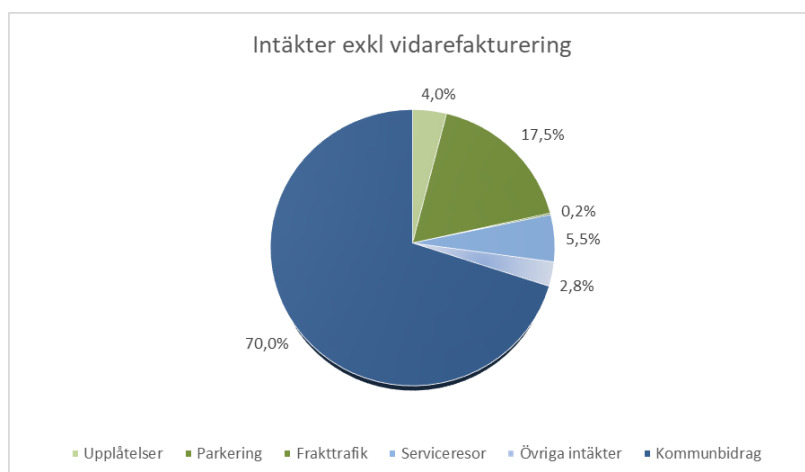
Upplösning av offentliga investeringsbidrag är 26 mnkr högre än budget och utgör huvudorsaken till differensen mot budgeten för kapitalkostnaderna totalt sett.

Kommunbidrag

Trafiknämndens budget enligt budgetbeslutet uppgick till 1 332 870 tkr. Kommunfullmäktige beslutade 2022-05-19 om utökat kommunbidrag för trafiknämnden om totalt 19 mnkr, fördelat på:

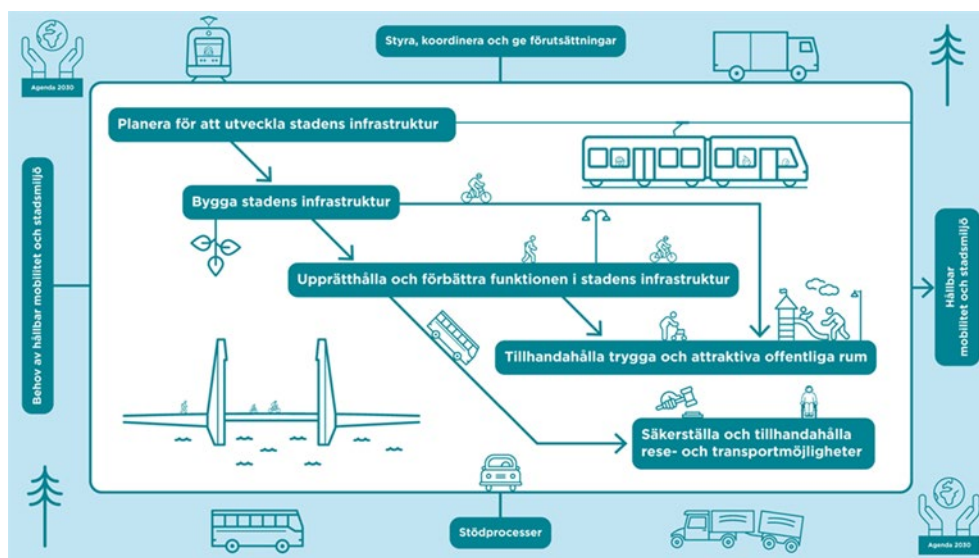
- förstärkt kamerabevakning och belysning i syfte att skapa tryggare gatumiljöer 5 mnkr
- Sänkt markupplåtelse taxa till 0 kr för uteserveringar till och med december 2022 8 mnkr
- Citysamverkan, säsongsbelysning 1 mnkr
- Klimatanpassning 5 mnkr

Under rubriken kommunbidrag hanteras även andra kommuninterna bidrag och fördelningar, till exempel avrop av kommuninterna medel för taxa för uteserveringar, enkelt avhjälpna hinder, sommarlovskort för elever med färdtjänst samt reglering av exploateringsbidrag och upplösning av medfinansiering, netto totalt -9,8 mnkr. Sammantaget innebär detta att trafiknämndens kommunbidrag uppgår till 1 342,1 mnkr.



5.2 Grunduppdraget

Trafiknämndens uppdrag är att erbjuda en hållbar mobilitet och stadsmiljö.



Hållbar mobilitet och stadsmiljö

Boende, besökare och verksamma ska uppleva Göteborg som lättillgängligt. Trafikkontoret skapar förutsättningar för ett attraktivt, effektivt och hållbart transportsystem som bidrar till en hållbar utveckling av staden. I den växande staden behöver mobilitet och tillgänglighet stärkas och staden byggs om för att möta de nya mobilitetsbehoven. Även den befintliga stadens infrastruktur och mobilitetserbjudande behöver förändras för att nå ett mer hållbart transportsystem.

Göteborg ska vara en stad där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas. En stad där de som vistas känner sig trygga och säkra. En stad för liv och rörelse som möjliggör användandet av staden till små och stora evenemang. Trafikkontoret skapar och förvaltar hållbara och attraktiva stadsmiljöer som bidrar till ett rikt stadsliv. Trafikkontoret har en viktig roll i framtidens stadsutveckling och den omdaning av stadsrummet och förtätning av staden som beskrivs i såväl trafikstrategi som utbyggnadsstrategi och grönstrategi.

5.2.1 Planera för att utveckla stadens infrastruktur

I Göteborgs stadsutvecklings tidigaste skeden bedrivs planeringsarbetet i samverkan såväl internt i staden som med externa samarbetsparter och intressenter. Planeringsarbetet influeras av omvärlden, internationella samarbeten och innovativa idéer. En långsiktig planering innebär att ta fram, eller delta i andras, övergripande strategiska planer, stadens exploatering, utredningar och åtgärdsvalsstudier, vilket är starten för att utveckla stadens infrastruktur. I de övergripande åtgärds- och verksamhetsplaneringsprocesserna ingår portföljledning av trafikkontorets investeringsportfölj samt forsknings- och innovationsportfölj.

Den ekologiska hållbarheten är grundläggande för planeringen av stadens framtida infrastruktur där hänsyn tas till resurshushållning. Genom innovationssamordning kan den hållbara mobiliteten öka för att få bättre klimat, luftkvalitet och bullersituationer.

För att styra och stödja kontorets verksamheter genomförs trafikanalyser rörande

trafik, resandebehov, upplevelser och utformning av stadsmiljöer. Genom remisshantering av bygglov och samordning av detaljplaner utformas genomförbara trafik- och utformningsförslag, för att vara tekniskt och ekonomiskt möjliga samt kvalitetssäkrade utifrån styrande dokument och uppdrag.

Indikator	Augusti 2022	December 2022
Pågående detaljplaner (inklusive kontaktpersonplaner), antal (st)	127	119
Pågående större stadsutvecklingsprogram, antal (st)	9	9
Nytecknade mobilitetsavtal bygglov och detaljplaner, antal (st)	18	30
Startade detaljplaner, antal (st)	25	35
Hanterade bygglovsremisser, antal (st)	276	474
Upplevelse trafikmiljö (boende, besökare), totalt, nöjd kundindex	-	41

Åtgärd	Kommentar
Utredningar kopplade till Målbild Koll2035 (Spår i Allén, Metrobuss, Citybuss, Linjenätsutredning, Gropegårdslänk, Svingeln, Ullevigatan, busskörfält Torslanda)	Samverkan och utredningar för att förverkliga Målbild Koll2035 i enlighet med beslutad handlingsplan för perioden 2020-2024. Trafikkontoret samordnar stadens arbete som drivs i dialog med berörda förvaltningar. Ett antal utredningar enligt handlingsplanen är slutförda; förstudie för spår i Allén, linjenätsutredning citybuss, utredningar om kapacitet i centrala staden, angöring för buss i city, nytt koncept för hållplatser och väderskydd samt Hjalmar Brantingsplatsen. Ytterligare pågående utredningar är linjenätsutredning för spårväg, linjenätsutredning för metrobuss, övergripande behovsutredning bytespunkter samt alternativutredning spårväg i Alléstråket. Efter beslut om att avsluta linbaneprojektet har arbete med planering för alternativ till linbana bedrivits. Genomförandestudie för gång- och cykelbron över älven pågår. Trimningsåtgärder för att hitta lösningar för anslutande busstrafik utreds. Under ledning av Trafikverket har åtgärdsvalsstudie för metrobusssystemet avslutats och en avsiktsförklaring är tecknad mellan parterna som inkluderar fyra fördjupade utredningar som är avslutade och redovisade till stadstrafikforum. Även Trafikverkets ÄVS för Västerleden, som ingår i avsiktsförklaringen, pågår. Flera investeringsprojekt för att främja hållbara resor pågår såsom Engelbrektslänken, hållplatsförlängningar utmed linje 5 och 11, och projekten i Sverigeförhandlingen.
Förstudier för Gång- och cykelbro över E6 och cykelväg Backaplan-Kärre	Förstudie är genomförd för gång- och cykelbro över E6 men inväntar ytterligare besked från Trafikverket. Genomförandestudie (GFS) ingår i en detaljplan som kopplas till Trafikverkets detaljplan i området, där Trafikverket avser att ha en laga kraft vunnen plan under 2025. Det finns en risk att det dröjer till 2023/2024 innan Trafikverket lämnar besked om fortsatt hantering. Förstudie för cykelväg Backaplan-kärre pågår och genomförandestudie planeras att startas vid årsskiftet.
Genomförande av cirka 35 nya projekt inom Startplan 2022	Per november hade 35 detaljplaner startats under 2022. Utöver startade detaljplanerna, har ytterligare fem planbesked startat som två olika detaljplaner. Trafikkontoret kommer endast delta genom remisser i samråd respektive granskningsskede. Det återstår fem "prioritet 1" planer,

Åtgärd	Kommentar
	varav två är flyttade till startlista 2023. Återstående tre detaljplaner bedöms kunna resurssättas.
Uppdatering av trafikstrategin	Sedan budgetuppdraget gavs har kommunfullmäktige fattat beslut om att arbetet utformas som underlag inför ny organisation för stadsutveckling. Stadsbyggnadsnämnden beslutar fortsättningsvis om vad som behöver fortsatt styrning, antingen inom arbetet med en genomförandeplan eller i form av styrande dokument på nämndnivå. Trafikkontorets bedömning är att ett trafikstrategiskt styrdokument kommer fortsatt att behövas.
Uppföljning av mobilitetsavtal	Per november hade 30 mobilitetsavtal tecknats under 2022.
Synliggöra och samordna investeringsplaner	Trafikkontoret har tillsammans med Kretslopp och Vatten samt Göteborg Energi genomfört och slutrapporterat ett uppdrag som syftat till att samordna investeringsplaneringsprocesserna. I enlighet med tidplanen för uppdraget genomförs en gemensam genomgång av respektive parts förslag till investeringsplaner under december.
Delta i framtagande av ny strategisk utbyggnadsplanering i staden	Förberedande trafikanalyser, vidarebyggt på Hisingsanalysen, pågår. Aktiviteten kommer inte att starta under 2022. Ny strategisk utbyggnadsplanering beräknas startas upp efter NOS i de nya förvaltningarna.
Utveckla utredningsarbetet med att identifiera och bereda investeringsåtgärder	Arbetet med behovsidentifiering, -beredning och urval fortsätter inom planeringsgrupper, övergripande planeringsgrupper samt beredningsgrupper i höstens arbete med framtagande av investeringsplan och underlag till verksamhetsplanering inför nästa år. Arbetsgrupper och beredningsgrupper har nu aktiverats i arbetet med att ta fram en investeringsplan för år 2023.
Mäta och följa upp minskningen av det motoriserade vägtrafikarbetet	Mätmetod är framtagen för att kunna mäta motoriserat vägtrafikarbete med hjälp av trägselskatteportalerna. Metoden är en viktig del i kommande arbete med miljö och klimatprogrammet och strategin "vi driver på hållbara transporter". Resultatet planeras att presenteras i Trafik- och resanderapporten för 2022 i början på mars 2023.
Bygga och sprida kunskap om transportsystemets logik	Ett urval av trafikkontorets projekt har publicerats på stadsutvecklingswebben under året. Arbetet fortsätter med att utveckla innehållet i och sprida användandet av Trafiknätsplanen. Framdrift påverkas av vakanser hos IT-stöd.

5.2.2 Bygga stadens infrastruktur

Trafikkontoret har, tillsammans med andra samhällsbyggande förvaltningar, ansvar för att planera, projektera och bygga ut den framtida staden. I arbetet ingår att genomföra investerings- och reinvesteringsprojekt. Genomförandet av projekten kan skilja sig åt utifrån projektets komplexitet. Uppdrag tillämpas när arbetet inte är för komplext, även om investeringsvolymen för genomförandet kan vara omfattande. När genomförandet av investerings- och exploateringsprojekt sker som Projekt eller Program utförs arbetet vanligen i tre steg; genomförandestudie, projektering och byggnation. Genomförandestudien skapar en bra plattform för fortsatt projektering och byggnation och utgör ett viktigt underlag för det fortsatta beslutsfattandet när det gäller projektets tid, kostnad och innehåll.

Indikator	Augusti 2022	December 2022	Kommentar
Pågående åtgärder inom skede Genomförandestudie, antal (st)	24	Uppgift saknas med anledning av NOS	Antalet avser både investerings- och exploateringsåtgärder
Pågående åtgärder inom skede Projektering, antal (st)	62	Uppgift saknas med anledning av NOS	Antalet avser både investerings- och exploateringsåtgärder
Pågående åtgärder inom skede Produktion, antal (st)	74	Uppgift saknas med anledning av NOS	Antalet avser både investerings- och exploateringsåtgärder
Pågående åtgärder inom Uppdrag (skede projektering och produktion), antal (st)	69	Uppgift saknas med anledning av NOS	Antalet avser både investerings- och exploateringsåtgärder
Investeringsåtgärder, volym (mnkr)	522,6	Uppgift saknas med anledning av NOS	Utfall investeringsutgifter januari till och med augusti 2022
Exploateringsåtgärder, volym (mnkr)	166,5	Uppgift saknas med anledning av NOS	Utfall exploateringsutgifter januari till och med augusti 2022

Åtgärd	Kommentar
GC-bana Råvebergsvägen delen Hästhagen - Norrleden	Upphandling av projektering pågår, entreprenad beräknas kunna vara färdigställd hösten 2023.
GC-bana Råvebergsvägen delen Rannebergsvägen - Kummingatan	Ska bli en upphöjd passage även på Kummingatan. Underrättelse om markföroreningar inskickad till miljöförvaltning. Hanteringen tar mer tid än förväntat pga Kretslopp och Vattens krav på rening av dagvatten.
Cirkulation vid Skattegårdsvägen	Projektering pågår. Produktionstidplan justerad, färdigställande av grönytor och planteringar behöver genomföras under 2024. Projektering av rivning tunnel har krävt mindre resurser än prognos i projekteringsbudget. Pengar flyttas till produktionsskedet.
Kollektivtrafikstråk Redbergsvägen samt byta spårkomplex vid Redbergsplatsen	Projektet löpte på bra och är avslutat. Positiva delar gällande betong med låga koldioxidutsläpp. Inga avvikelser i tid eller innehåll, däremot gick projektet 1 mnkr under budget på grund av lägre anbudssumma än förväntat. Allt rapporteras i Antura enligt rutin.
Dämmebron	Projektet har löpt på utan hinder eller kostnadsökningar. Markentreprenaden avslutades under 2021 och utbyte av överbyggnad klar.
Upphandling och genomförande av reinvesteringar i beläggning	På grund av överklagan av två etapper har delar av genomförandet skjutits över till nästkommande år. Allt följs upp enligt rutin i Antura. Verksamhetsområde byggnadsverk och belysning har en utökad budget för konsulter att ta fram grovplanering och planeringsledarna har fått större ansvar i att uppdatera reinvesteringsplanen och "finplanera" objekten. I arbetet ingår även att se över andra planer, andra förvaltningsplanering, får med trafikhantering i ett tidigare skede.
Leveranser i projekt inom Sverigeförhandlingen och Koll2035	Trafikkontoret levererar följande projekt inom Sverigeförhandlingen: Brunnbo - Linné:- Etapp Frihamnen - Lindholmen är detaljprojektering klar och entreprenadupphandling vidtar.- Etapp Brunnbo - Hjalmar

Atgärd	Kommentar
	pågår GFS, detaljprojektering och byggande inom ramen för de detaljplaner som berörs av projektet.- Etapp Lindholmen - Linné pågår järnvägsplan och systemhandling.Citybuss Backastråket:- GFS är avslutad och projektering upphandlas. Förskjutningar i projektet med anledning av detaljplan Gåsagången.Citybuss Norra Älvstranden:- Omtag i GFS, därefter projektering för etapp I och GFS för etapp II. Delen Eriksberg - Ivarsberg förskjuts med anledning av detaljplan "Bostäder norr om Eriksberg".För närvarande pågår fyra cykelobjekt:- Bäckaplan - Bräcke- Stigberget - Saltholmen- Norra Älvstranden- Annedal - Götaplatsen
Leveranser i projekt inom Älvstaden	Masthuggskajen program Gata / kaj- Skeppsbron program Gata / park samt Kaj / Garage- Centralenområdet, allmän plats.
Högvattenskyddsprogrammet	Arbete med finansieringsmodeller, strukturplaner, utbyggnadsplaner mm pågår.

5.2.3 Upprätthålla och förbättra funktionen i stadens infrastruktur

Trafikkontoret ansvarar för att förvalta och utveckla stadens offentliga rum och anläggningar med en god hushållning av tillgängliga resurser. Arbetet ska bedrivas på ett sätt som främjar att Göteborg är en stad som är attraktiv att leva och bo i.

Staden äger och förvaltar bland annat vägar, vattenvägar, broar och torg, offentliga rum och anläggningar, som kräver kontinuerligt underhåll, drift och reinvestering. Trafikkontoret ansvarar för att bevara funktionen i den befintliga staden, vilket fordrar god strategisk planering, resurstilldelning och uppföljning. Arbetet påverkas av den expansiva byggtakt som äger rum i staden. Detta visar sig inte minst genom många nya anläggningar. För att kunna driva detta arbete på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt krävs långsiktiga strategier inom trafikkontorets olika verksamhetsområden. Vidare krävs långsiktig planering och affärsmässighet genom att exempelvis följa upp avtal och leveranser samt utveckla kommunikation med kontorets kunder vad gäller förväntningar på leverans av drift och underhåll. En viktig förutsättning för ett effektivt resursutnyttjande är att denna typ av insatser ingår i ett tidigt skede i planering av infrastruktur i staden och att utförandet görs ur ett långsiktigt perspektiv. Vid många av de arbeten som utförs inom ramen för uppdraget krävs en utökad samverkan mellan förvaltningar och bolag i staden. En viktig del i processen är att tillhandahålla en offentlig och rättssäker myndighetsutövning.

Indikator	Augusti 2022	December 2022	Kommentar
Energiförbrukning belysning (mWh/år)	13 800	21 740	Trafikkontoret fortsätter att driva arbetet med att energieffektivisera och i skrivande stund är omkring 60 000 av totalt 97 000 ljuspunkter utbytta till energisnålare ledbelysning. Lösningen är inte

Indikator	Augusti 2022	December 2022	Kommentar
			bara mindre kostnadsdrivande utan innebär också avsevärt förbättrade möjligheter till att snabbt släcka ner eller dimra belysning om detta är önskvärt. Arbetet med att byta ut resterande del av ljuspunkterna i beståndet fortsätter och beräknas kunna vara helt genomfört omkring år 2029. Genomförd energieffektivisering har hittills genererat i en minskad elförbrukning från ca 45 000 mWh under 1990-talet till ca 27 000 mWh år 2022.
Energikostnad belysning, mWh (kr/år)	0,4	0,4	Trafikkontoret har skrivit fasta avtal med periodiserade priser upphandlade i terminer. Tillsammans med energieffektiviseringen innebär detta stora ekonomiska fördelar i form av lägre kostnader än vad som prognosticerats.
Ljuspunkter, antal (st)	96 000	97 000	

Åtgärd	Kommentar
Uppstart Brännö-Rödsten, ny flytbrygga, upprustning kaj samt ytor.	Projektering har påbörjats.
Ökat underhåll för cykelvägar (10 mnkr)	Åtgärderna är uppdelade i tre paket som genomförs under året. *Inträngande växtlighet (2.5 MSEK). Fokus har lagts på Säröleden samt stora delar av Tynnered för att skapa både säkrare och mer attraktiva miljöer längs med sträckor som varit eftersatta och som har mycket växtlighet längs med banan.*Upprustning av GC-broar (2.5 MSEK). Åtgärderna är spridda över stora delar av staden, efter behov. Bland annat rustas GC-broar vid Nygårdsskolan, Västerleden och Billdal upp. Prioritering har varit att skapa säkra och attraktiva cykelmiljöer i området.*Belysning (5 msek). Med fokus på sträckor där belysning idag saknas vill vi skapa säkrare och mer attraktiva cykelvägar. Exempel på planerade sträckor är Tuve, Näset, Billdal och Kallebäck.
Genomförande av dammluckor, muddring och inspektion av Gullbergskulverten. Uppstart genomförandestudier (GFS)	Projektet har försenats ytterligare på grund förskjutet beslut av länsstyrelsen. Besked skulle ges 31 oktober men är nu uppskjutet till 31 december. Muddring kan startas 2023 tidigast i februari-mars. GFS startar upp parallellt med att muddring börjar bli klar i ett rör. Därefter projektering samt utförande start av entreprenaden tidigast mitten av 2024.
Samordnad renhållning mellan trafikkontoret, fastighetskontoret och park- och naturförvaltningen	Samordnade entreprenader är pågående och upphandlingstidsplan för de kontrakt som går ut i närtid är satt av styrgruppen för de samordnade entreprenaderna. Styrgruppen består av utsedda enhetschefer på respektive förvaltning, där TK har ordförandeklubban.
Reinvestering och upprustning av belysning samt fortsatt energieffektivisering av anläggningen	Svårigheter med leveranser av material samt entreprenörer 2022 generellt. Nästa år ser det bättre ut med planerade leveranser. Energieffektivisering i driftområde väster är näst intill klart förutom de tunga och dyraste anläggningarna. Nytt

Åtgärd	Kommentar
	funktionsavtal med driftområde Hisingen kommer 2024 så förlängning sker ej på grund av missnöje med leveranser. På grund av många akuta arbeten i driftområde Centrum/Nord samt hög belastning på planeringsledaren prioriteras detta framgent med stöttning från övriga planeringsledare.
Fortsatt utveckling av vinterväghållningen genom att upphandla nya anpassade kontrakt, digitalisera delar av verksamheten och öka kontraktsuppföljningen	Upphandling av samordnade vinterentreprenader är klar och de överklagade avtalen är igång efter att vi fått rätt av förvaltningsrätten. Digitalisering pågår med Zeekit i våra områden för egen regi med goda resultat. Nya upphandlingar för byggledare är klara och effekten av dessa kommer att utvärderas.
Upphandling och genomförande av reinvesteringar i beläggning	På grund av överklagan av två etapper har delar av genomförandet skjutits över till nästkommande år. Allt följs upp enligt rutin i Antura. Byggnadsverk och belysning Vi har en ökad budget för våra konsulter att ta fram grovplanering och planeringsledarna har fått större ansvar i att uppdatera reinvesteringsplanen och "finplanera" objekten. Det ingår där också i att se över andra planer, andra förvaltningars planering, får med trafikhantering i ett tidigare skede.
Reinvesteringar i spåranläggningen för en driftsäker anläggning	Plan för året är framtagen och följs. En del åtgärder har fått skjutas upp på grund av resursbrist hos GSI. Växelbyte på Redbergsplatsen fick skjutas upp då inga leverantörer gav anbud i upphandlingen på spårmaterial. Projektet följs upp enligt TK rutin i Antura
Ökat planerat underhåll byggnadsverk för längre livslängd och att upprätthålla funktionen	Ökat prognosen för kommunala budgeten för inventering, utredning och åtgärdande av skador. I övrigt både planeras och kommer det utföras en större volym reinvesteringsprojekt gällande både bror och kajer framledes. Kajer hars släpat något på grund av stort fokus på att status bedöma och planera kanalmurar. I övrigt samma enligt ovan
Dämmebron, utbyte överbyggnad	Projektet löper på utan hinder eller kostnadsökningar. Markentreprenaden avslutades under 2021 och utbyte av överbyggnad pågår. Klart under våren 2022.
Flytbrygga samt dyktalb Operahörnet	Objektet är framflyttat i tiden och utförs inte under 2022. Utförande blir troligen 2026.
Reinvestering bro vid Kungsten över Söderleden	Startmöte klart, start februari 2023. Arbetet är komplext och många ÅTOR redan i projektet, trolig viss kostnadsökning

5.2.4 Tillhandahålla trygga och attraktiva offentliga rum

Trafikkontoret ansvarar för att de som bor, vistas och verkar i Göteborg kan göra det i trygga och attraktiva offentliga rum, idag och i framtiden. Det gör förvaltningen genom att omhänderta stadsmiljöns och stadslivets värden vid investering, reinvestering och i drift och underhåll. Trafikkontoret har en central roll i att nå stadens mål - Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer - inom Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018-2026 genom att tillhandahålla och upprätthålla goda närmiljöer. Trafikkontorets arbete ska bidra till en attraktiv livsmiljö med god luftkvalitet, minskad påverkan av buller och tillgång till bra utemiljöer för lek och utevistelse i hela staden.

Trafikkontoret samarbetar med lokala aktörer för att ta tillvara deras kunskap och engagemang. Genom att tillhandahålla infrastruktur i form av exempelvis

belysning och trafiksignaler bidrar kontoret till en högre upplevd trygghet och trafiksäkerhet. Göteborg är i en intensiv utbyggnadsfas och trafikkontoret ansvarar för att ta tillvara och utveckla stadsrummet och stadslivet så att det är attraktivt även under byggtiden, bland annat genom temporära åtgärder och genom att möjliggöra att staden kan fortsätta att vara en evenemangstad.

Indikator	Augusti 2022	December 2022
Sommargåtor och andra temporära platsskapande åtgärder, antal (st)	22	24
Antal trygghetsforum och forum för platssamverkan som trafikkontoret deltar i, antal (st)	16	16
Jag känner mig trygg kvällstid/efter butikernas stängning, NKI, besökare	-	64
Andelen som upplever det tryggt att gå i sitt närområde på kvällen, andel (%)	-	56
Andelen som upplever det tryggt att gå i sitt närområde på dagen, andel (%)	-	90
Andelen som upplever sitt närområde som en attraktiv miljö att vistas i, andel (%)	-	77

Åtgärd	Kommentar
Utökad renhållning i utsatta områden (2,5 mnkr)	Arbetet är igång med god samverkan med såväl park och naturförvaltningens egenregi samt YRGO. Vi har stärkt upp med ytterligare arbetsmarknadslagen i Biskopsgården samt samordnat gemensamma städdagar. Dialog pågår i de områden där vi har upphandlade entreprenörer, Angered, Bergsjön och Tynnered. I dessa områden sker en översyn av renhållningsfrekvensen.
Klottersanering - nytt stadengemensamt arbetssätt för hantering inom 24 h	Uppdraget är att se som avslutat. Efter en genomlysning av flödet från inrapporterat ärende till avslutat ser vi att flaskhalsen inte ligger i genomförandet. En tidigare rapport, framtagen av stadsledningskontoret 2021, konstaterar att det är de oklara vägarna in till staden som fördröjer sanering. Vår analys landar i samma slutsats. I dags läge gäller 48 timmar från att entreprenören får till sig ärendet tills det ska vara sanerat, entreprenören håller oftast sin del. Däremot kan det ta 7-10 dagar för ärendet att komma fram och få klartecken från berörd förvaltning eller bolag att få lov att sanera. Vår bedömning ligger i att ett tydligare mandat till byggladaren att avropa sanering på samtliga av stadens ytor skulle skynda på processen och ge tydlig effekt mot våra invånare. Uppdraget anses avslutat och vi skickar med att ett tydligt mandat ska ges till den organisation som svarar för genomförandet för att få ner tiden innan klotter saneras.
Riktlinjer för trafikutformning och gestaltning av tillgängliga gaturum och gatutyper	Under 2022 har arbetet med att ta fram riktlinjer för trafikutformning och gestaltning av tillgängliga gaturum och gatutyper påbörjats med ett första fokus på cykelgator. Arbeta med att ta fram GIS-analyser pågår med syfte att bedöma vilka fysiska åtgärder som skulle kunna göras på gatorna för att förtydliga dessa som cykelstråk. Uppdraget fortsätter in i 2023 under enhet utformning gata park
Etablera trygghetskameror	Trafikkontoret har, tillsammans med stadens dataskyddsenhet, identifierat behov av att säkerställa att användandet av trafikkontorets kameror följer lagstiftning som tillkommit efter kamerornas ibrukttagande. Det arbetet

Åtgärd	Kommentar
	kommer resultera i en konsekvensbeskrivning rörande all befintlig kamerabevakning och målet är att ha denna klar under första kvartalet 2023. Vi ser därför att de första åtgärderna som leder till ökad kamerabevakning kommer dröja till mitten eller hösten 2023. Dessa åtgärder kan också ses som startpunkter där verksamheten kan utökas avseende exempelvis kamerabevakning på pendelparkeringar eller hållplatser. När formerna för samverkan etablerats och juridiken är klargjord kan fler platser och fler kameror läggas till. Trafikkontorets uppdrag från kommunfullmäktiges budget 2022 avslutas i och med trafikkontorets årsrapport för 2022 och arbetet med trygghetskameror tas vidare in i den nya stadsmiljöförvaltningen.
Använda platssamverkan och stadens Trygg i-arbete som arbetsform för att fånga behov av åtgärder	Trafikkontoret deltar i flera olika forum med fokus på platssamverkan med externa parter. Citysamverkan, BID:s, Medborgarlöften, lokala trygghetsforum är exempel på detta. Behoven som fångas genom dessa forum handlar främst om åtgärder i befintlig stad, allt ifrån investeringar till reglerings- och driftsåtgärder. Det kan handla om behov av ny belysning, upprustning av gångtunnlar, ökad skötsel eller underhåll, fysiska hinder som försvårar kriminell aktivitet, säkra passager, bättre skyltning och omledningar vid byggen samt behov av platsutveckling genom temporära åtgärder. Behoven rör både åtgärder för ökad trygghet och ökad attraktivitet beroende på vad det specifika forumet har i fokus.
Samverkan med och finansiering av Citysamverkan	Finansiering av Stadens medlemskap i Citysamverkan är klar för 2022 och arbete pågår med flertalet samverkansaktiviteter i handlingsplan. Under vintern 2022 genomförs ett flertal belysningsprojekt i stadskärnan.
Hantera evenemang i staden	2022 har varit ett starkt evenemangsår med genomförande av flera event som blivit uppskjutna på grund av coronapandemin. Förvaltningen har lyckats hantera det höga trycket av ansökningar och trafiksamordning men kommer att fortsätta arbetet att förstärkningsrekrytera inom området.
Etablera fler sommargångator	Genom Ta Plats har Trafikkontoret levererat på uppdraget genom att tillskapa 24 platser varav fyra är nya etableringar under 2022. Valet av de nya platserna har sin bakgrund i den inriktning som lagts för planen 2022. Platser utanför centrum har prioriterats för att bidra till arbetet med en jämlik stad och särskilt utsatta områden. En ambition har funnits att föra in mer lek för att öka nyttan för barn och unga. Fokus har även lagts på dialog och inkludering i utformningen.
Trygghetsskapande åtgärder kopplat till renhållning, belysning och GC tunnlar på utpekade platser inom staden	Prioriterade aktiviteter från stadsledningskontoret har utförts gemensamt inom verksamhetsområden byggnadsverk och belysning liksom gata. Budget för åtgärder har näst intill arbetats upp men ett utgående målningsavtal stoppade upp vissa aktiviteter. Följande aktiviteter är utförda eller på väg att startas upp: Belysning två tunnlar i Skår, Väderhattsgatan samt Tuve kyrkväg. Målning Wieselgrensplatsens hållplats. Inom verksamhetsområdet gata är arbetet klart och aktiviteter med att åtgärda inträngande och siktskymmande växtlighet samt försegling mellan asfalt- bullerplank är framtagna. Fokus har legat på återställning av ytor i berörda områden och delar av budget gör i samband med åtgärder för cykelbanor i de utpekade områdena

5.2.5 Tillhandahålla rese- och transportmöjligheter

Trafikkontoret ansvarar för att skapa god framkomlighet och tillgänglighet och medverka till att barriärer överbyggs och att staden binds samman. Arbetet ska bidra till hållbara transporter för personer och gods. Trafikkontoret ansvarar för att bidra till tillgänglig och självständig mobilitet för resenärer med särskilda behov genom att erbjuda olika typer av serviceresor.

I Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021-2030 definieras trafikkommitténs samordningsansvar att driva på utvecklingen av hållbara transporter vilket innebär att transporter i form av cykel, gång och kollektivtrafik ska prioriteras i såväl planering av infrastruktur som vid tillfälliga trafiklösningar.

Förvaltningens arbete ska också bidra till att målområdet - *Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer* - i Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026 uppnås. Trafikkontoret är delaktigt i arbetet att skapa goda livsmiljöer i människors närområde men också i arbetet med att skapa förutsättningar för att stadens invånare ska ha en jämlik tillgång till hela stadens resurser i form av arbetsplatser, service och kultur. Det innebär att kontoret ska möjliggöra hållbara transportmöjligheter inom staden.

Förvaltningen tillhandahåller och skapar förutsättningar för mobilitetstjänster som Styr & Ställ och cykelparkeringsgarage och främjar god framkomlighet genom lättillgänglig och korrekt trafikinformation samt effektiv trafikledning i samarbete med Trafik Göteborg.

Indikator	Augusti 2022	December 2022	Kommentar
Utförda serviceresor, totalt antal (tusental)	742	1 180	Totalt antal serviceresor ökar något snabbare än väntat. Flexlinje och daglig verksamhet står för stora ökningar.
Färdtjänstresor, snittkostnad per resa (kr)	277	287	Hög inflation samt akut behov av kompletteringsupphandling har varit kostnadsdrivande.
Försenade serviceresor, andel (procent)	19	16	Andelen förseningar 1-10 minuter uppgår till 11 % och är minskande.
Resor med Styr & Ställ, antal (st)	375 775	564 874	Styr & Ställ har efter två år i bruk etablerat sig som system och ett mobilitetsalternativ. Trafikkontoret såg en stor uppgång i användandet av cyklarna efter att restriktionerna för corona släppte i februari 2022 och antalet aktiva användare ökar med fler årskortsinnehavare
Tillfälliga lokala trafikföreskrifter, antal (st)	423	500	
Boendeparkeringskunder, antal (st)	13 394	13 102	Antalet boendeparkeringskunder har minskat sedan en uppgång under covid-19-pandemin. Nedgången antas bero på flera faktorer: återgång till normalläge efter Covid-19, högre bränslepriser men också att trafikkontoret har uteslutit

Indikator	Augusti 2022	December 2022	Kommentar
			adresser från att fortsatt kunna skaffa boendeparkering och successivt blir det därför färre och färre som kan skaffa boendeparkering.
Boendeparkeringsplatser, antal (st)	18 116	18 088	

Åtgärd	Kommentar
Implementering av trafikavtal för serviceresor från februari 2022 med stor satsning på elfordon.	Avtalen kan idag fullt ut sägas vara implementerade även om inte samtliga elfordon ännu är i trafik på grund av tillverkarens leveransproblem. Successivt under avtalsperioden kommer samtliga avtalade elfordon att levereras.
Återgång till normalläge i serviceresetrafiken med fokus på att säkerställa att resenärer får sin resa i avtalad tid.	Återgång till normalläge i serviceresetrafiken med avseende på covid-19-pandemin är klar. När Taxi Göteborg i förtid sagt upp ett för staden viktigt avtal har nya problem uppstått med att resenärer kan få vänta på sitt fordon.
Upphandling av flexlinjetrafik med avtalsstart 2023 som ger ökad flexibilitet.	Denna upphandling är avslutad och kommer att implementeras i juni 2023.
Upphandling av nytt resehanteringssystem för serviceresor.	Detta fleråriga upphandlingsarbete har tagit viktiga steg framåt under 2022 då dialog har inletts med ett antal potentiella leverantörer av nytt resehanteringssystem.
Omhändertar Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021-2030 i trafikkontorets arbete.	Trafikkontoret har tillsatt en person som är samordningsansvarig för strategin "vi driver på hållbara transporter". Ett ledningsutskott har skapats där frågor som rör både miljö och klimatprogrammet och trafikstrategin hanteras. Under sommaren samlar vi in aktiviteter och uppdrag som pågår i staden på förvaltningar och bolag. Detta för att se synergieffekter och vad som behöver kompletteras. Miljöutredningen för trafikkontorets verksamhet utvecklas och fördjupas under hösten 2022 med fokus på den befintliga staden och hur arbetet med hållbara transporter och förvaltningens egen miljöpåverkan kan effektiviseras.
Hantera uppdrag relaterat till elsparkcyklar.	Trafikkontoret har fått flera uppdrag rörande elsparkcyklar som förvaltningen fortsatt kommer att omhänderta inom ramen för ett gemensamt förhållningssätt för delad mikromobilitet där värden som bidrar till stadens strategiska mål för exempelvis miljö och klimat, framkomlighet och tillgänglighet och hållbar mobilitet beaktas. Förhållningssättet ska ge vägledning för förvaltningen att prioritera mellan olika anspråk i stadsrummet. Under första halvåret 2023 kommer förvaltningen att fortsätta att etablera parkeringsplatser för delad mikromobilitet och skapa förutsättningar för en ordnad tillämpning av trafikförordningens förbud mot parkering av elsparkcyklar på gångbana.
Ta fram strategi för mobilitetstjänster, inklusive tjänsteutveckling	Trafikkontoret arbetar med att ta fram ett förhållningssätt för delad mikromobilitet i syfte att nå stadengemensamma och förankrade principer för bland annat delade elsparkcyklar. Det kommer ge ett tydligare och mer målinriktat arbete från hela Göteborgs Stad. Arbetet planeras avslutas under första halvåret 2023.

Kompletterande tabell till trafikkontorets investeringar

Investeringsområde	Utfall 2022		Budget 2022	
	Utg	Ink	Utg	Ink
<i>Hållbar mobilitet och stadsmiljö</i>				
Resor till fots	4,7	1,7	19,7	0,7
Resor med cykel	67,6	12,7	196,2	27,4
Resor med kollektivtrafik	57,0	10,5	155,3	32,1
Resor med bil	19,8		66,5	0,0
Näringslivets transporter	7,8		27,2	
KomFram Göteborg	0,1		6,2	0,2
Hållbara Stadsmiljöer	2,0	0,1	39,4	
Summa Hållbar mobilitet och stadsmiljö	159,0	24,9	510,6	60,4
<i>Reinvestering/Upprustning</i>	<i>Netto</i>	<i>134,1</i>	<i>Netto</i>	<i>450,2</i>
Spårvägsbanan *	56,7	12,2	80,6	8,5
Byggnadsverk	38,1		98,5	
Belysning och Energieffektivisering	58,3	1,0	105,3	
Gator och Vägar	214,7	-0,1	324,9	0,1
Summa Reinvestering	367,7	13,1	609,3	8,6
<i>NAMNGIVNA PROJEKT, Trafiknämnden</i>	<i>Netto</i>	<i>354,6</i>	<i>Netto</i>	<i>600,6</i>
Skeppsbron etapp 2	25,9	9,1	100,2	50,2
Gång och cykelbro över Götaälv	1,7	1,7	7,0	
Avenyn upprustning	0,8	0,3	10,8	-0,7
Hjalmar Brantingstråket från Hisingbron till Vågmästarplatsen *				
Stadsutveckling Station Haga	32,2		46,2	13,5
Slakthusmotet - kommunala delar				
Torslanda tvärförbindelse	1,3		11,0	
Upprustning kanalmurar			3,0	
<i>NAMNGIVNA PROJEKT, Koll2035</i>				
Angöring busstrafik			0,5	
Spårväg Alléstråket: Haga - Nordstan			1,0	
Citybusstråk			1,0	
Dag Hammarskjölds boulevard				
<i>NAMNGIVNA PROJEKT, Sverigeförhandlingen</i>				
Sverigeförhandlingen - Citybuss Backastråket	9,9	14,9	40,6	30,8
Sverigeförhandlingen - Citybuss Norra Älvstranden (västra och nordvästra delen)	0,7	4,9	12,7	11,4
Sverigeförhandlingen - Spårväg och citybuss Norra Älvstranden centrala delen	62,3	53,1	87,6	53,8
<i>NAMNGIVNA PROJEKT, KomFram Göteborg</i>				
Engelbrektslänken - En ny Spårvägslänk *	13,2	8,7	8,8	6,5
Depå Ringön *			10,9	
Svingeln				
<i>NAMNGIVNA PROJEKT, Västsvenska Paketet</i>				
Bangårdsförbindelsen - 408				
Gamlestaden etapp 2 - 407	2,6	2,6	6,9	6,9
Hisingsbron * - 501	230,7	63,3	359,1	-47,5
Initiala åtgärder kollektivtrafik och cykel			6,3	6,3
Knutpunkt Korsvägen - 409	14,3	14,3	25,1	25,1
Kvilleleden - 303	19,4	9,6	50,6	26,8
Nedsänkning av E45 Gullbergsvass - 501	6,29	3,1	35,1	45,5
Summa Namngivna projekt	421,3	185,6	824,4	228,6
<i>Övriga Poster</i>	<i>Netto</i>	<i>235,7</i>	<i>Netto</i>	<i>595,8</i>
Budgetregleringspost nyinvestering			-323,6	
Budgetregleringspost reinvestering			-134,8	-68,1
Konstnärlig utsmyckning (1%)	0,9		10,9	
Summa Övriga poster	0,9	0,0	-447,5	-68,1
	<i>Netto</i>	<i>0,9</i>	<i>Netto</i>	<i>-379,4</i>
Summa Totalt	948,9	223,6	1 496,7	229,5
	<i>Netto</i>	<i>725,3</i>	<i>Netto</i>	<i>1 267,2</i>

* Ingår helt eller delvis i uppdraget att bedriva kollektivtrafik. Kapitalkostnaderna bekostas av Västtrafik.

Investeringsredovisning

Redovisning per område/projekt

Med utgångspunkt i Trafikstrategin och dess fokus på områdena resor, stadsrum och godstransporter, struktureras trafiknämndens investeringar utifrån hur invånare och näringsliv transporterar sig, behovet av att återställa utslitna anläggningar till ursprungligt skick samt åtgärder av större karaktär.

Trafiknämndens investeringsplan delas i tre delar:

Hållbar mobilitet och stadsmiljö – är trafiknämndens investeringar som är strukturerade med utgångspunkten för hur medborgare och näringsliv transporterar sig. Projekten inom investeringsområdet är ofta av mindre karaktär. Det kan vara i form av pottar som består av mindre åtgärder som identifieras under perioden men det kan även vara utpekade projekt. De ingår i det som är trafiknämndens grunduppdrag och består av Resor till fots, Resor med cykel, Resor med kollektivtrafik, Resor med bil, Näringslivets transporter samt Hållbara stadsmiljöer. Inom investeringsområdet ryms även mindre investeringar kopplade till KomFram Göteborg.

Reinvestering/Upprustning – Reinvesteringsområdena handlar till största delen om att återställa utslitna anläggningar till ursprungligt skick kopplade till Spårvägsbanan, Byggnadsverk, Belysning/energieffektivisering samt Gator och vägar. Även här finns en del pottpengar, men det flesta åtgärderna är namngivna och specifika. En del projekt kan vara kostsamma trots att det handlar om reinvestering.

Namngivna projekt - Inom namngivna projekt finns åtgärder som är av större karaktär. De är ofta komplexa utifrån en eller flera aspekter som till exempel ekonomi, geografi, omgivningspåverkan med mera. Varje projekt inom området namngivna projekt har en tilldelad budgetram. Generellt gäller för namngivna projekt att de genomförs i tre steg, genomförandestudie, projektering och byggnation. Projekten inom investeringsområdet Namngivna projekt sorteras under fem rubriker: Trafiknämnden, Koll2035, Sverigeförhandlingen, KomFram Göteborg samt Västsvenska paketet.

Utfall 2022

Investeringsutgifterna år 2022 uppgår till 948,9 mnkr. Det är en avvikelse mot tilldelad budget med -547,8 mnkr (-36,6%). Den främsta anledningen till att budgeterad nivå inte uppnås är på grund av tidsförskjutningar inom pågående projekt. När tidsförskjutningar uppstår i tidiga skeden innebär det även en påverkan på efterföljande skeden. Målsättning är att samtliga angelägna och prioriterade åtgärder ska drivas i den takt som budgeterats i investeringsplanen, men erfarenheten visar att framdriften inte alltid blir som planerat.

Framdriften inom projekt har under året påverkats av avsaknaden av ramavtal för utförandeentreprenad av mindre åtgärder under första halvåret. Vidare har kontoret inte haft förmåga att möta upp med personella resurser i önskvärd omfattning.

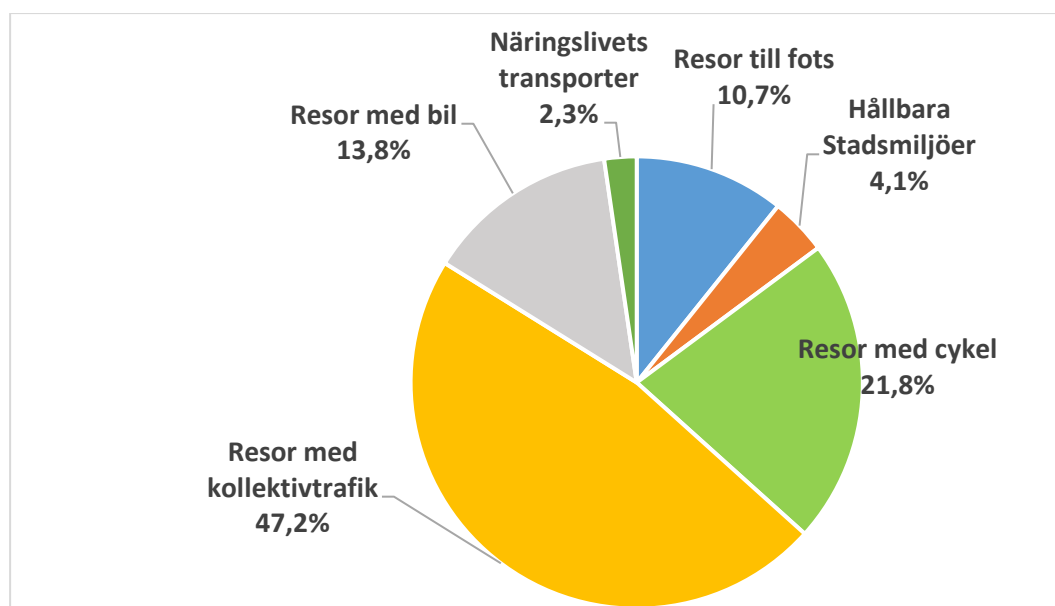
Trafikkontoret har arbetat med att införa ett nytt arbetssätt där förstudier i större utsträckning genomförs innan åtgärder väljs in i investeringsplanen och genomförandestudier påbörjas. Syftet är att skapa goda möjligheter för genomförandet av små och mellanstora åtgärder samt att förbättra förutsättningarna för att ta fram välgrundade kostnadsbedömningar. Implementeringen av det nya arbetssättet har inneburit att färre genomförandestudier har startats upp i jämförelse med vad som tidigare planerats, främst inom investeringsområde Resor med cykel. Detta får till följd att medel förskjuts i tid vilket även påverkar tidsplanering för kommande skeden.

Utfallet 2022 för investeringsinkomster uppgår till budgeterad nivå.

Investeringsinkomsterna omfattas främst av ersättning från Västsvenska paketet, där inkomsten erhålls procentuellt utifrån upparbetade kostnader inom avtalad nivå.

Investeringsinkomster från Sverigeförhandlingen erhålls utifrån betalplan. Under året har förvaltningen ansökt och fått beviljad medfinansiering från Stadsmiljöavtalet samt från Regional plan.

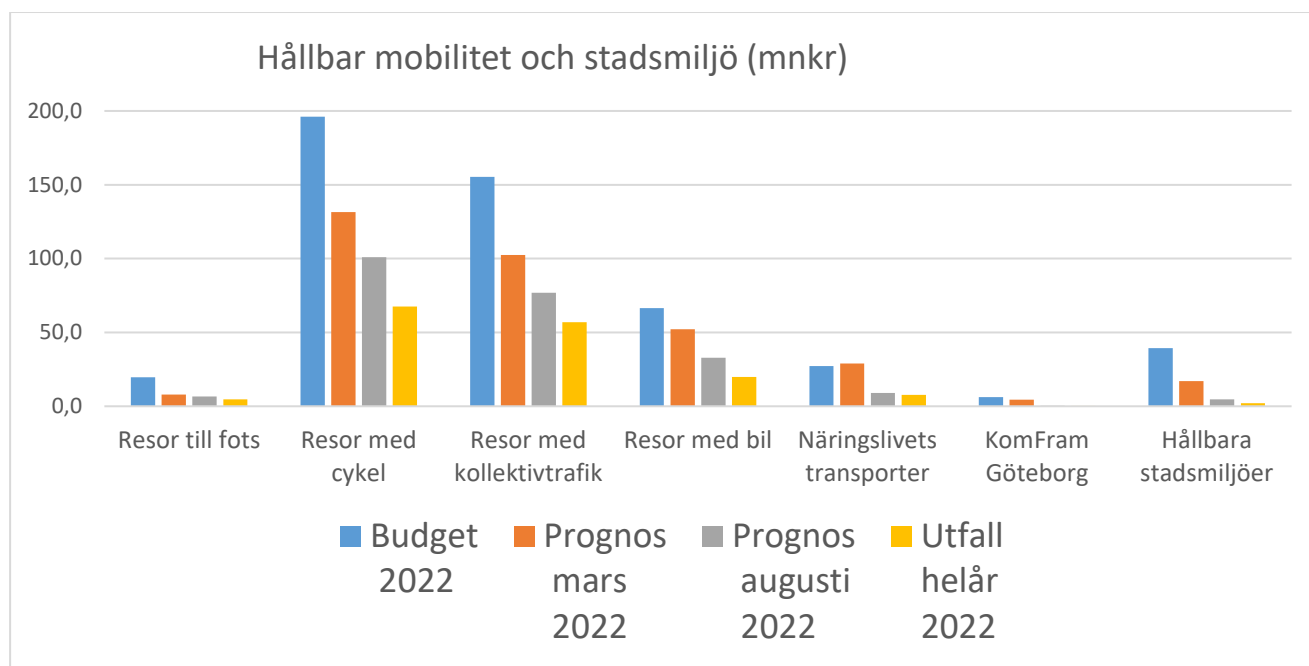
De investeringar som trafikinämnden gör inom Hållbar mobilitet och goda stadsmiljöer fördelas utifrån olika trafikslag. Även de namngivna investeringarna kan fördelas utifrån trafikslag och bilden nedan visar hur utfall 2022 för investeringsområden inom Hållbar mobilitet och goda stadsmiljöer samt de namngivna projekten, fördelat per trafikslag.



Det procentuella utfallet per trafikslag avviker något från den budgeterade fördelningen. Inom Resor med kollektivtrafik ökade den procentuella andelen mot budgeterad nivå med 5,6%. Inom Hållbara stadsmiljöer minskade den procentuella andelen mot budgeterad nivå med 2,7%.

Hållbar mobilitet och stadsmiljö

Budgeterad bruttovolym för Hållbar mobilitet och stadsmiljö år 2022 uppgår till 510,6 mnkr. Utfallet för år 2022 uppgick till 159,0 mnkr vilket innebär en minskning med 351,6 mnkr (-68,9%) mot tilldelad ram. Utfallet för Hållbar mobilitet och stadsmiljö år 2022 är i nivå med föregående års utfall.



Resor till fots

Budget 2022: 19,7 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 6,7 mnkr

Utfall ÅR 2022: 4,7 mnkr

Resor till fots syftar till att göra staden trafiksäker, framkomlig, attraktiv samt tillgänglig för alla. Flertalet av de åtgärder som återfinns inom investeringsområdet utgörs av mindre åtgärder som utförs löpande under året. Bland annat återfinns åtgärder för att förbättra den upplevda tryggheten genom arbete med belysning, åtgärder omfattande enkelt avhjälpta hinder på allmän platsmark samt säkerhetsskapande åtgärder inom centrala staden.

Göteborgs stad genom Trafikkontoret har under året beviljats Statlig medfinansiering enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. om cirka 0,9 mnkr för *Utbyggnad gångbanor och barns säkra skolvägar (Backa Kyrkogata)*.

Färdigställda/pågående åtgärder

Utbyggnad gångbanor och barns säkra skolvägar längs Traneredsvägen samt Backa Kyrkogata har färdigställts. *Trafiksäkerhets- och kvalitetshöjande åtgärder på gator med busstrafik* har utförts vid Heden. *Trafiksäkerhetsåtgärder* inkluderande vägbulor, förlängning av refug vid övergångsställe med mera, har utförts bland annat längs Örngatan, Lilla Redbergsvägen, Datavägen och Otto Elanders gata.

Viktiga avvikelser

Utbyggnad gångbanor och barns säkra skolvägar höjde prognosen under året med anledning av tillkommande kostnader för utförande av åtgärd längs Traneredsvägen. Samtidigt försköts tidplanen med anledning av ombesörjande av brister i utförande och utformning som identifierades i samband med slutbesiktning av åtgärden. *Utbyggnad gångbanor samt barns säkra skolvägar (Hult Åsens väg)* senarelägger utförande av åtgärd då tidigare avsaknad av ramavtal påverkade möjlighet till utförande av åtgärden under året. *Förbättringsåtgärder i barns fysiska miljö* skjuter medel i tid då åtgärd vid Torpaskola inte kunnat utföras enligt plan på grund av avsaknad av ramavtal. När i tid byggnation kan ske under 2023 är beroende av den prioriteringsordning åtgärderna har i förhållande till övriga åtgärder som väntat på byggnation sedan det tidigare ramavtalet löpte ut.



Resor med cykel

Budget 2022: 196,2 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 101,0 mnkr

Utfall ÅR 2022: 67,6 mnkr

Utgångspunkten för Resor med cykel är cykelprogrammet. Investeringsområdet omfattar åtgärder som syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister såsom pendlingscykelvägar och övergripande cykelvägar. Det ingår även ett antal åtgärder som sker löpande under året i takt med att behov identifieras. Exempel på löpande åtgärder är cykelparkeringar, trafiksäkerhetsåtgärder och belsningsåtgärder.

Göteborgs stad genom Trafikkontoret har under året beviljats cirka 45,5 mnkr i medfinansiering för cykelåtgärder inom ramen för Stadsmiljöåtgärder respektive Statlig medfinansiering enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Medfinansieringen avser pendlingscykelbana längs Björlandavägen delen St Olofsgatan – Hisingsleden, pendlingscykelbana längs Dag Hammarskjöldsleden delen Järnbrottsmotet till Radiomotet, pendlingscykelbana inom ramen för Finlandsvägen, etapp 2, gång- och cykelbana längs Alfred Gärdes väg samt cykelbana längs Engelbrektskatan delen Kungsportsavenyn - Södra vägen.

Färdigställda/pågående åtgärder

Cykelbana längs *Förstamajgatan delen Tideräkningsgatan-Adventsvägen* (cirka 700 meter), cykelbana vid *Halvorsäng - Biskopsgårdens industriområde* (cirka 400 meter), cykelbana längs *Sten Sturegatan delen Nya Allén – Berzeliigatan* (cirka 1000 meter), pendlingscykelbana längs *Torpavallsgatan - Billerudsgatan, delen Kaggeledsgatan - Billerudsgatan* (cirka 400 meter) samt pendlingscykelbana *Aröds industriväg* (cirka 500 meter) vilken finansieras inom ramen för det namngivna projektet *Kvilleleden*, har färdigställts. Under året färdigställdes fem sträckor omfattande cirka 3000 meter. Därtill har *Cykelparkering på Drottningtorget* färdigställts. I tillägg pågår löpande projektering och produktion av olika etapper vad avser pendlingscykelbana längs stråket *Backaplan-Bräckemotet* (stråket omfattar totalt cirka 4 500 meter).

Genomförandestudie har färdigställts för *Finlandsvägen fas 2* vilken omfattar två pendlingscykelbanor om totalt cirka 1000 meter, cykelbana längs *Rävebergsvägen delen Rannebergsvägen - Kummingatan* (cirka 300 meter), cykelbana längs *Rävebergsvägen delen Hästhagen - Norrleden* (cirka 400 meter), cykelbana längs *Hjällbovägen (vid Blixtgatan)* (cirka 645 meter) samt cykelbana längs *Femvägsskälet/Grimmeredsvägen* (cirka 380 meter).

Vid sidan om aktuella cykelbanor med mera, utförs även under året löpande åtgärder i takt med att behov identifieras. Exempel på löpande åtgärder är Belysning på cykelvägnätet.

Viktiga avvikelser

Pendlingscykelbana *Mölnadalsvägen Sankt Sigfrids gata – kommungränsen* sköt medel från 2022 till 2023 med anledning av att utförande av geotekniska undersökningar påverkat möjligheten till utförande under 2022.

Pendlingscykelbana *Björlandavägen, Sankt Olofsgatan – Hisingsleden* sköt tidplan och medel mellan åren. Anledningen är Kretslopp och Vattens försenade byggstart och tidplan vad avser tryckledningen ut till Skra Bros exploatering. Delar av färdigställandet av pendlingscykelbanan skuts som en följd härav, till 2025.

Pendlingscykelbana *Torpavallsgatan - Billerudsgatan, delen Kaggeledsgatan - Billerudsgatan* sänkte prognosen då projektet färdigställdes till en lägre kostnad än beräknad totalkostnad.

Projektering av cykelbana längs *Fjällgatan, Djurgårdsplatsen – Repslagaregatan* har påbörjats efter att åtgärden under lång tid inväntat besked från berörd bostadsrättsförening vad avser markintrång. Åtgärden sköt medel från 2022 till 2023 då framdriften påverkades med några veckor med anledning av att uppdragsledaren byttes ut.

Pendlingscykelbana *Annedalsmotet – Götaplatsen* sköt medel från 2022 till 2023, bland annat med anledning av behov av samordning med Göteborg Energi samt långdragna förhandlingar med Chalmers fastigheter.

Pendlingscykelbana *Stigberget – Saltholmen* sköt medel från 2022 till 2023. Projektet för dialog med Trafikverket vad avser möjligt intrång i Trafikverkets anläggning. Eventuell påverkan på projektering av åtgärden och bedömd kostnad ses över.

Pendlingscykelbana *Backaplan – Bräckemotet* sköt medel mellan åren då framdriften i några etapper ej gick som planerat. Exempelvis pågår produktion i korsningen Gropegårdsgatan och Sommarvädersgatan men framdriften påverkas av väder samt processen kring starttillstånd och trafikanordningsplaner.

Pendlingscykelbana *Kungsladugårdsgatan, Högsbogatan – Ståthållaregatan* sköt medel i tid då arbeten kopplade till ändrade krav och riktlinjer för cykelöverfarter, riskerade att senarelägga färdigställandet.

Finlandsvägen fas 2 sköt medel mellan åren bland annat med anledning av att planerade broarbeten försköts i tid.

Cykelparkering på Drottningtorget skjuter medel i tid för att möjliggöra utförande av en permanent plantering med start våren 2023.

Cykelbana *Sten Sturegatan, Nya Allén – Berzeliigatan* höjde prognosen, bland annat med anledning av att vissa ytor behövde läggas om på grund av höjdsättning och tillkommande brunnar.

Cykelbana *Rävebergsvägen, Rannebergsvägen - Kummingatan* respektive cykelbana *Rävebergsvägen, Hästhagen – Norrleden* höjer sina prognoser, bland annat med anledning av utökad omfattning av vägprojektering vid korsningar samt anmälan enligt vattenskyddsföreskrifter.

Cykelbana *Alfred Gärdes väg* höjde under året prognosen med anledning av tillkommande arbete för geoteknisk undersökning, markmiljöundersökning samt en detaljerad fladdermusinventering. I avvaktan på beslut om strandskyddsdispens sköt projektet medel från 2022 till 2023.

Cykelbana *Förstamajgatan, Tideräkningsgatan – Adventsvägen* höjer slutprognosen då projektet förskjutits i tid samtidigt som priset på asfalt höjdes kraftigt.

Pendlingscykelbana *Dag Hammarskjöldsleden, Järnbrottsmotet – Radiomotet* försköt tidplanen då entreprenadstarten påverkas av att detaljplanen överklagats.



Resor med kollektivtrafik

Budget 2022: 155,3 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 76,8 mnkr

Utfall ÅR 2022: 57,0 mnkr

Resor med kollektivtrafik omfattar åtgärder som syftar till att öka tillgängligheten till hållplatser, framkomligheten för kollektivtrafik och pendelparkering. Investeringsområdet innefattar även åtgärder som begränsar negativa aspekter såsom buller och vibrationer från kollektivtrafiken. Ett antal åtgärder inom investeringsområdet utförs löpande under

året i takt med att behov identifieras, såsom tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt reducering av färdvibrationer.

Färdigställda/pågående åtgärder

Trafikkontoret har under året påbörjat produktion av Donsö flytbrygga och lastkaj. Åtgärden syftar bland annat till att tillgänglighetsanpassa färjeläget genom en ny flytbrygga och att rusta upp kajen för att säkerställa bland annat godstransporter till och från Donsö. Lastkajen finansieras inom ramen för investeringsområde Näringslivets transporter. Åtgärden har medfinansiering från regional plan. Trafikkontoret har under året påbörjat projektering och arbete med tillstånd inför ombyggnationen av färjeläget vid Brännö/Rödsten. I projektet Brännö Rödsten har trafikkontoret ställt krav på arbete med att minska negativ klimatpåverkan genom aktiva val och klimatberäkningar i projekteringen. Syftet med detta krav är att ur ett livscykelperspektiv minska negativa klimatpåverkan från anläggningen.

Arbete med hållplatsförläningar utifrån Målbild Koll2035 pågår tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Hållplatsförlängningarna till 45 meter kommer först att ske för linje 5 och linje 11 enligt önskemål från Västtrafik. Under året har projektering och viss byggnation har utförts och i samarbetet med Västtrafik har även utredningsarbete för förlängning av övriga linjer påbörjats.

Arbete med nya hållplatslägen vid Björlandamotet/Hisingsleden pågår samt planering av investeringar kopplat till utbyggnaden av Masthuggskajen för att säkerställa en god kollektivtrafik till och från området efter ombyggnationen pågår.

Pendelparkeringar vid Skra bro har pågått under året och planeras att färdigställas under 2023 inom ramen för *Pendelparkeringar Västsvenska paketet*. Inom *Pendelparkeringar Västsvenska paketet* ingår även en ny pendelparkering i anslutning till en ny expressbushållplats på väg 155 vid Amhult. Arbete med pendelparkeringen pågår.

Viktiga avvikelser

Åtgärden Pendelparkering Olofstorp, som utförs inom ramen för *Pendelparkeringar Västsvenska paketet*, har överklagats två gånger och inväntar svar från Mark och miljödomstolen vilket bidrar till ytterligare tidsförskjutning.

Saltholmen flytbrygga, som syftar till att se över hur en ombyggnad av Saltholmen kan ske för att tillgänglighetsanpassa området och öka kapaciteten i färjetrafiken till södra skärgården för en eventuell omdaning av färjeläget, är pausad med anledning av en utredning om att elektrifiera färjetrafiken.

Diskussioner pågår om det planerade busskörfältet i Torslanda avseende innehåll och anpassning till kommande detaljplaner Torslanda vilket har medfört att *Busskörfält Torslanda* förskjutits i tid.

Anpassning av spårvagnshållplatser för högre fordonskapacitet rapporterar en tidsförskjutning med anledning av bland ansökningstid för marklov, försenade leveranser av material samt arbete med komplicerade lägen. Förseningen bedöms inte påverka trafikeringen av de förlängda vagnarna på linje 5 och linje 11 med planerad start under år

2024. Projektet ser en kostnadsökning samt behov av ytterligare investeringar för att möjliggöra trafikering med 45 meter långa spårvagnar. Bland annat behövs vändslingorna vid Varmfrontsgatan och Komettorget byggas om.

Åtgärden *Strömmatning spårväg* rapporterar en tidsförskjutning med anledning av resurs- och tidsbrist hos berörd entreprenör.

Västtrafik upphandling av busstrafik på Hisingen har blivit överprövad med åtminstone ett år vilket innebär att *Laddstationer vid hållplats* skjuter medel till kommande år.

Åtgärden *Gräs i spår* har inte något utfall med anledning av att det bedöms finnas få platser där gräs är möjligt att lägga. Detta med anledning av att kontroll- och underhållsarbetet försvåras av gräsbeläggning i spåret.



Resor med bil

Budget 2022: 66,5 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 32,9 mnkr

Utfall ÅR 2022: 19,8 mnkr

Resor med bil innefattar åtgärder som syftar till att begränsa negativa effekter av biltrafiken. Exempel på åtgärder är trafiksäkerhetsåtgärder där osäkra korsningar görs om till cirkulationsplatser samt åtgärder för att hantera bullerproblematik så som skärmar och vallar, kopplad till biltrafik.

Färdigställda/pågående åtgärder

Dubbelriktning Berzeliigatan har utförts under hösten. Syftet med åtgärden är att få ett bättre trafikflöde och minskade bullernivåer och vibrationer på Engelbrektsgatan.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har utförts inom projektet *Export-Importgatan*.

Inom *Vägvisning bil 2021* har åtgärderna vid Mölndalsvägen och Munkebäcksmotet färdigställts under året. Åtgärdernas syfte är att genom en uppdaterad och tydligare vägvisning hjälpa trafikanter att hitta rätt och därigenom korta av körsträckor. Överlämning och projektavslut sker innan årsskiftet.

Arbetet med en genomförandestudie för *Askims Stationsväg* pågår. Huvudsakliga inventeringar, bland annat geoteknik, naturvärdesinventering och kulturmiljöinventering är utförda och visar på utmaningar som gör att genomförandestudiens totala utredningsarbete svårbedömt. Utredningsarbete och diskussion med SBK om hur planen ska tolkas tar längre tid än planerat.

Produktionsstart av *Ombyggnation cpl Björlandavägen-Wieselgrensgatan* planeras till våren, har skjutits fram på grund av svårigheter att bygga under vinter på grund av väder.

Viktiga avvikelser

Projektering av *CPL Skattegårdsvägen* pågår och produktion har skjutits fram till 2023. En av anledningarna är att projektet behöver hitta en lösning för fördröjning och rening av både dagvatten och skyfall. I och med att tunneln ska rivas så förändras lågpunkten i området. Projektering av rivning tunnel har krävt mindre resurser än prognostiserat i projekteringsbudget vilket innebär att medel kan flyttas till produktionsskede 2023. Projektet utreds som möjligt pilotprojekt för uppföljning av miljödata enligt BEAst. Anmälan om användning av avfall för anläggningsändamål har godkänts.

Projekteringen av *Assar Gabrielssons väg* har skjutits i tid då den första upphandlingen fick avbrytas. Produktion påbörjas 2023.

Dubbelriktning Berzeliigatan har minskat i omfattning både vid korsningen Berzeliigatan/Södra vägen och vid Burgårdsplatsen.

Värderingsprocessen kring markintrång och tecknade av servitutsavtal med anledning av *Bulleråtgärder Torgny Segerstedts gatan/Västra Palmgrensgatan (mur och skärm)* kommer att ta längre tid än beräknat på grund av resursbrist på fastighetskontoret.



Näringslivets transporter

Budget 2022: 27,2 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 9,0 mnkr

Utfall ÅR 2022: 7,8 mnkr

Näringslivets transporter omfattar ett antal åtgärder som är kopplade till fraktrafik i skärgården och transporter i innerstaden.

Göteborgs stad genom Trafikkontoret har under året beviljats Statlig medfinansiering enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. om cirka 13,6 mnkr för *Sörredsvägen – trimningsåtgärder*.

Färdigställda/pågående åtgärder

Arbete pågår med genomförandestudie för *Sörredsvägens anslutning till hamnen söderut* samt projektering vad avser *Sörredsvägen – trimningsåtgärder*.

Produktion av Donsö flytbrygga och lastkaj påbörjades under hösten. I tillägg pågår projektering av Brännö Rödsten flytbrygga och lastkaj. Flytbryggorna finansieras inom ramen för investeringsområde Resor med kollektivtrafik.



Viktiga avvikelser

Fågelarten Entita som både är artskyddad och rödlistad, har ett habitat inom projektytan för *Sörredsvägens anslutning till hamnen söderut*. Med anledning av detta har förvaltningen tagit fram underlag till samråd med Länsstyrelsen i vilken den tänkta åtgärden beskrivs. Länsstyrelsen har i ett första samrådsförfarande beslutat att vi inte får utföra åtgärden med hänvisning till entitan. Förbudet innebär i praktiken att vi inte får bygga vägen inom det sedan tidigare skapade vägreservatet. En kompletterande inventering av entita har genomförts före och under sommaren. Inventeringen utgör underlag till nytt samråd med Länsstyrelsen. Upprättande av ansökan pågår.

Trimningsåtgärder Sörredsvägen skjuter medel i tid då omfattningen har blivit större än vad som räknades med när projektet initierades samtidigt som framdriften är sämre då arbete enbart har kunnat utföras på Gamla Sörredsvägen på grund av att Volvos stängsel ännu inte är flyttat.

KomFram Göteborg

Budget 2022: 6,2 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 0,3 mnkr

Utfall ÅR 2022: 0,1 mnkr

Inom investeringsområdet återfinns åtgärder som syftar till att underlätta framkomligheten för invånare, besökare och näringslivet under den kommande tidens stadsomvandlingsprojekt. KomFram Göteborg är en samverkansplattform för Göteborgs Stad genom trafikkontoret samt Trafikverket och Västtrafik. Syftet med uppdraget är att samplanera byggprojekten i tid och rum samt att identifiera och samordna övergripande åtgärder och kommunikation som rör tillgänglighet och framkomlighet.

Inom investeringsområdet pågår för närvarande inga åtgärder.

Hållbara stadsmiljöer

Budget 2022: 39,4 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 4,6 mnkr

Utfall ÅR 2022: 2,0 mnkr

Goda Stadsmiljöer innefattar åtgärder med fokus på att gator, torg och ytor mellan husen är goda miljöer att leva, verka och vistas i tillika med god framkomlighet och tillgänglighet. Åtgärderna omfattar exempelvis upprustning av lokala torg och platser, möblering och plantering i stadsmiljö syftande till att skapa attraktiva stråk längs stadens gator och torg, trygghetsskapande åtgärder samt gånggator.

Färdigställda/pågående åtgärder

Genomförandestudie vad avser *Gågata Tredje Långgatan* har färdigställts. Inom ramen för *Stadsmiljöåtgärder— mindre åtgärder 2021* har åtgärd utförts vid exempelvis Vasagatan/Schillerska.

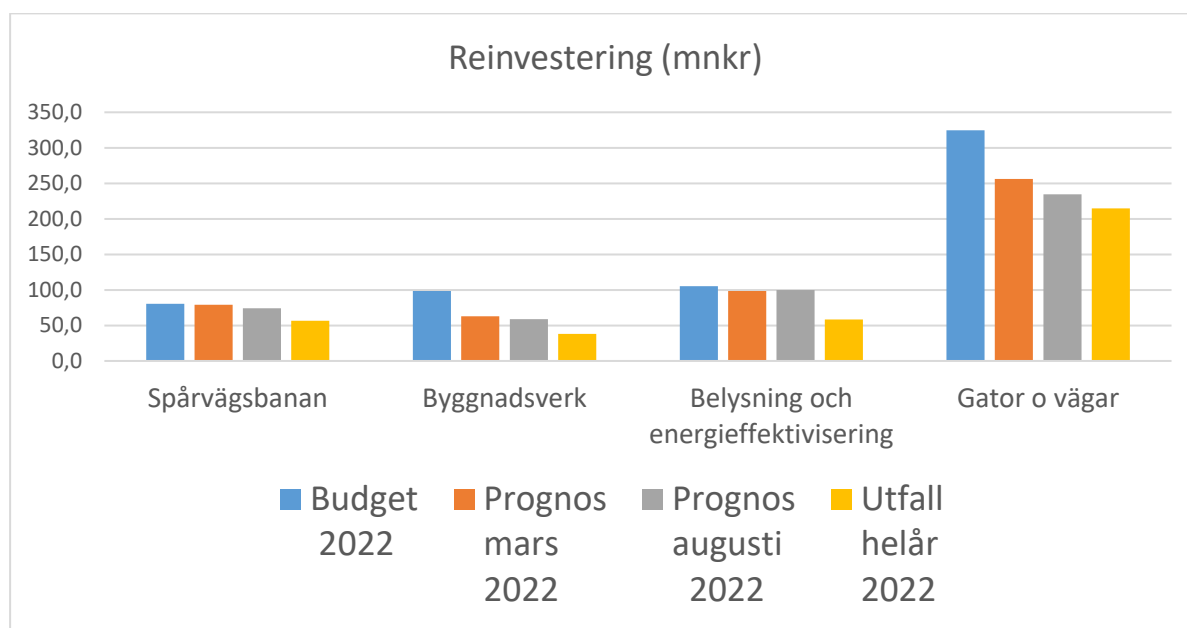
Viktiga avvikelser

Stadsmiljöåtgärder— mindre åtgärder 2021 sänker prognosen för 2022 med anledning av att möjlighet till utförande av Carlandersplatsen påverkats av Wallenstams ombyggnation samt svårigheten att hitta entreprenör för utförande av åtgärd vid Jaegerdorffsplatsen. *Stadsmiljöåtgärder Harry Hjörnes plats* förskjuter tidplanen i syfte att säkerställa ett gestaltungs-förslag som är av god kvalitet och ändamålsenligt för platsen.

Trafiknämndens arbetsutskott beslutade 2022-09-08 att avbryta projekt *Stadsmiljöåtgärder Hammarkullestationen*. Anledningen är att det under arbetet med genomförandestudien, har bedömts vara olämpligt att utföra planerad åtgärd då behov finns av att invänta lagakraftvunnen detaljplan. Grunden till bedömningen är att val av åtgärd är beroende av hur det offentliga rummet slutligen kommer att gestaltas, programmeras och aktiveras då effekten är beroende av relationen mellan byggnaden och omgivningen.

Reinvestering/upprustning

Budgeterad bruttovolym för Reinvestering och upprustning år 2022 uppgår till 609,3 mnkr. Utfall 2022 uppgår till 367,7 mnkr vilket innebär en minskning med 241,6 mnkr (-39,6%) mot tilldelad ram.



Spårvägsbanan

Budget 2022: 80,6 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 74,2 mnkr

Utfall ÅR 2022: 56,7 mnkr

Åtgärderna inom Spårvägsbanan innefattar insatser som växel- och/eller spårbyte och spårkomplex. Åtgärderna bekostas av Västra Götalandsregionen eftersom de ingår i uppdraget att bedriva kollektivtrafik. I investeringsområdet inryms även att förstärka överbyggnader i spårbanan så att spårbanan klarar av den högre belastningen bussarna medför när de samutnyttjar spårbanans kollektivtrafikstråk.

Färdigställda/pågående åtgärder

Kontaktledning och stolpar på sträckan mellan Hjällbo och Gamlestadsvägen var från 80-talet och har under sommaren bytts ut inom projektet *Planerat underhåll 2022* för att säkerställa att anläggningen upprätthåller sin funktion.

Med växelkomplex av god kvalitet minskar risken för olyckor och tillbud. *Byte av spårkomplex Redbergsplatsen* och *Byte av spårkomplex Stampgatan – Alströmergatan* har genomförts under 2022. Därtill har tunganordningar, vilket är en del av spårväxeln, bytts på flertalet platser. Inom *Tunganordningbyte 2022* har tunganordningar bytts på Brunnsparken (2 stycken), Eketrägatan, Grönsakstorget, J Sigfrid Edströms gata (4 stycken), Långedrag, Opaltorget och Wavrinskys plats. Inom ramen för andra projekt har ytterligare nio tunganordningar bytts.

Under sommaren har *Kollektivtrafikstråk Redbergsvägen, Bauersgatan - Danska vägen* rustats upp, vilket innebär att stråket nu har bärighet för både buss och spårvagn. Inom projektet har också hållplats Olskrokstorget rustats upp.

Viktiga avvikelser

Entreprenören för byte av räl och uträtning av kurva vid Alelyckan inom projektet *Planerat underhåll 2022* har resursbrist vilket medför att arbetet senareläggs två år.

Entreprenören hinner inte utföra delåtgärden på signalen i Slottskogsdepån inom projektet *Änggården SISÄ-anläggning*, vilken senareläggs till 2023.

Svingeln – byte av spårkomplex var planerat att utföras under hösten men då Västtrafik aviserat att de inte skulle klara att ordna ersättningstrafik har utförandet senarelagts och är nu planerat till sommaren 2023. Åtgärden bedöms kunna genomföras till en lägre kostnad mot vad som tidigare beräknats.

Byte av spårkomplex Redbergsplatsen och *Kollektivtrafikstråk Redbergsvägen, Bauersgatan - Danska vägen* har ett lägre utfall än prognosticerat tack vare att anbudssumman var lägre än väntat.

Inga stora oväntade händelser uppstod under genomförandet av *Byte av spårkomplex Stampgatan – Alströmergatan*, vilket inneburit att utrymmet för osäkerheter inte behövt användas.



Byggnadsverk

Budget 2022: 98,5 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 58,7 mnkr

Utfall ÅR 2022: 38,1 mnkr

I investeringsområde Byggnadsverk görs åtgärder för att ta hand om stadens byggnadsverk som består av bland annat broar, bullerskärmar, flytbryggor och stödmurar.

Färdigställda/pågående åtgärder

Utbyte av överbyggnaden på Dämmebron är färdigställt och bron är åter öppen för fotgängare och cyklister. I samband med renoveringen av de utjänta huvudbärbalkarna har bron fått ett nytt utseende med en långsgående sittmöbel som avgränsar en zon i söder avsedd för fotgängare. Broräcket har dock skickats tillbaka för förbättringsmålning samt justering av bronät.

Slutbesiktningen av *Dockpromenaden* är inte godkänd. Fel ska åtgärdas och dialog med jurist pågår.

Inom *Paket Frölunda 2022* rustas tre broar över gång- och cykelvägar upp; vid Gamla Särövägen, vid Västes gata och vid Näsets badväg. Mindre arbeten kvarstår då de inte kunnat utföras i december med anledning av kyla och snö.

Projektering pågår av *Paket Frölunda O och S, Sannegårdshamnen spontkaj västra kajen (1480-9004-4), Paket Angered 1 underhåll, Paket Munkebäck underhåll, Portaler låga broar och Frölundatunneln (1480-3044-1)*.

Viktiga avvikelser

Flertalet åtgärder har en kostnadsökning till följd av utvecklingen av entreprenadindex, vilket reglerar vårt avtal för utförandentreprenad.

Åtgärden *Upprustning av Kungstensmotet, bro över västerleden och spårväg i Svalörtsgatan* förskjuts från 2022 till 2023 med anledning av personalbrist hos entreprenören.

Broarna över Musikvägen och Skintebovägen/Kruniusgatan i åtgärden *Planerat underhåll 2019* kan inte repareras under 2022 som planerat då transporter till andra byggnationer som pågår i området behöver kunna komma fram, och de är för långa och tunga för alternativ väg.

Med anledning av hög arbetsbelastning hos entreprenören samt långa leveranstider av stål flyttas *Upprustning av gångbroar vid Landala torg* till nästa år.

Åtgärden *Höjning del av kaj Köpstadsö* avbryts efter dialog med Västtrafik då det inte är ekonomiskt försvarbart att genomföra den.

Länsstyrelsen har fattat beslut om att åtgärden *Kanalmurar utmed Ävägen från Ullevibron till Valhallabron* kan förväntas innebära betydande miljöpåverkan. Beslutet



innebär att en mer omfattande vattendomsansökan med ytterligare samråd och en mer omfattande miljökonsekvensbeskrivning behöver genomföras, vilket påverkar genomförandetiden.

Inom *Paket Angered 1* visade det sig att broarna Kanelgatan (1480-2354-1) och Kryddvägen (1480-2355-1) var i bättre skick än väntat. De två broarna utgår därför från paketet och i stället tillkommer broarna Hjällbovägen (1480-2301-1) samt Lärjeholm (1480-1306-1).

Sannegårdshamnen spontkaj västra kajen (1480-9004-4) utökas med åtgärder på intilliggande gång- och cykelbro. De tillkommande åtgärderna bedöms inte påverka budgeten.

Upprustning av bro över gång- och cykelväg vid Frölunda kyrka inom *Paket Frölunda 2022* skjuts till 2023 då framtagandet av bygghandlingar dragit ut på tiden.

På uppdrag av trafikkontoret utför Trafikverket åtgärder på *Gullbergs Strandgata (1480-1053-1)* och *Ringömotet (1480-1614-1)* i samband med reparationsarbetena på Tingstadstunneln. Förseningar i Trafikverkets tidplan har medfört att arbetena planeras att utföras i början av 2023 istället för slutet av 2022.

Det är förseningar i *Upprustning av Gullbergskulverten – dammluckor* med anledning av bland annat resursbrist hos länsstyrelsen och försenade stålleveranser.

Leverans av plåtar till *Järntorget byggnad* dröjer och utförandet skjuts därmed till 2023.

Belysning och energieffektivisering

Budget 2022: 105,3 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 99,8 mnkr

Utfall ÅR 2022: 58,3 mnkr

Åtgärderna inom Belysning och Energieffektivisering innefattar insatser kopplade till upprustning av belysning och åtgärder inom energieffektivisering såsom utbyte av uttjänta och energikrävande belysningsarmaturer till mer energieffektiva alternativ. Andra åtgärder såsom kabelfiering av luftledningar och utbyte av järnbandskabel omfattas också inom investeringsområdet.

Färdigställda/pågående åtgärder

Genom att byta ut gammal och känslig järnbandskabel minskas sårbarheten i belysningsanläggningen. Därigenom ökar tryggheten längs de sträckor som åtgärdas då belysningen inte lika lätt slås ut efter att järnbandskabeln ersatts. Gammal järnbandskabel har bytts till modern plastkabel på bland annat Radiovägen, Egnahemsvägen, Zackrissonsgatan och Stenkolsgatan. Förutom dessa områden och sträckor är också byte av järnbandskabel i så hög grad som möjligt samordnat med det omfattande belägningsprogram som utförs under året.

Gator och vägar

Budget 2022: 324,9 mnkr

Prognos UR augusti 2022: 234,5 mnkr

Utfall ÅR 2022: 214,7 mnkr

Inom Gator och vägar utförs åtgärder kopplade till upprustning av gatuanläggningar och underhållsarbeten. Åtgärderna handlar framförallt om beläggningsarbeten men också om upprustning av väganläggningar som till exempel farthinder, upphöjda övergångsställen och brunnar. Åtgärder kan också omfatta justering och trimning av vägmiljön för att säkerställa fullgoda helhetslösningar.

Färdigställda/pågående åtgärder

Inom *Utbyte av vägtrummor 2022* har vägtrummor vid Hovås Bronsåldersväg, Västra Tuvevägen och Tuve kyrkväg åtgärdats. Åtgärderna medför att förutsättningarna för vattenlevande djur förbättras samt att trummornas funktion säkerställs.

Trappor har rustats upp vid Brantbacken, Miklagårdsgatan, Halvardsgatan, Vendernas gata, Gamlestads Brygga, Askims Domarringsväg, Basungatan, Tunnlandsgatan, Nymilsgatan, Stigbergstorget och Västerlandsgatan inom ramen för *Reinvesteringar i gatuanläggningar 2022*.

Viktiga avvikelser

Resursbrist hos länsstyrelsen har lett till förlängd handläggningstid av anmälan om vattenverksamhet för *Utbyte av vägtrummor 2022*, vilket medfört att samtliga vägtrummor inte kunnat utföras inom den tidsram som är tillåten för vattenverksamhet. Vägtrummorna vid Otterbäcksvägen, Askims kyrkväg och Svensbyvägen kvarstår att utföras under 2023.

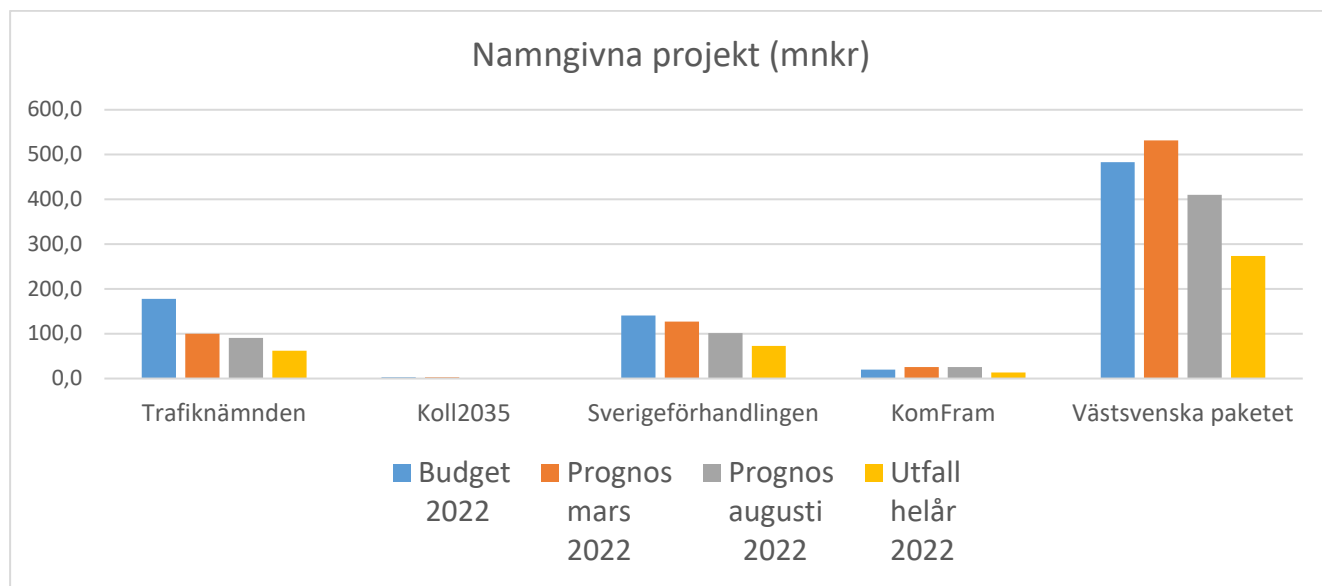
Åtgärder inom *Underhållsbeläggning 2022* har förskjutits till 2023 med anledning av förseningar i remissrundan där planen för beläggningar sätts. Detta medförde att tilldelning av kontrakt med entreprenörer för två av fem etapper inte blev klara i tid. Det görs ett arbete med att tidigarelägga den omfattande remissrundan.



Namngivna projekt

Budgeterad bruttovolym för Namngivna projekt år 2022 uppgår till 824,4 mnkr. Utfall 2022 uppgår till 421,3 mnkr vilket innebär en minskning med 403,1 mnkr (-48,9 %) mot tilldelad ram.

Avvikelsen mellan budgeterad nivå och utfall beror bland annat på att Hisingsbron har rapporterat minskade kostnader med totalt 400,0 mnkr i 2009 års prisnivå.



Namngivna projekt - Trafiknämnden

Skeppsbron etapp 2

Åtgärden syftar till att bygga ut allmän plats i *Detaljplan för Skeppsbron m.m. inom stadsdelen Inom Vallgraven*. Trafiknämndens arbetsutskott tog i april skedesbeslut för start av skedena projektering och produktion. En förlängd miljödom har beviljats men överklagats. Detaljprojekteringen är i full gång genom att systemhandling arbetas fram. Skeppsbrogaragets läge i höjdläge är en knäckfråga som utretts under en tid.

Parkeringsbolagets planering har byggt på ett garage med endast 30 centimeter marktäckning mellan ovan tak garagetak och färdig mark, medan genomförandestudien har arbetat med 1,6 meter marktäckning. En lösning med ett mellanläge med 0,9 meter har arbetats fram. Höjdläget genererar en ökad kostnad för såväl garaget som allmän plats men bedöms överkomlig och nödvändig för att genomföra detaljplanen.



GC-bro över älven

Åtgärden är en gång- och cykelbro över Göta Älv som förbinder expanderande delar av Hisingen med centrala staden på fastlandssidan. Inriktningsbeslutet 2021 föreslog en utpekad placering mellan placerad mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj och en maximal projektram om 900 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Göteborgs stad har blivit beviljad medfinansiering från Västsvenska paketet om 24,0 miljoner kronor i 2009 års prisnivå för genomförandestudie. Under 2022 har genomförandestudien upphandlats och startats upp. Arbete pågår utifrån trafikkontorets uppdrag från trafiknämnden att återkomma med förslag på alternativ tidsplan för färdigställande av bron, inom fastslagen ekonomisk ram och utan att göra avkall på säkerhet, som möjliggör att bron ska kunna tas i drift senast 8 år efter kommunfullmäktiges inriktningsbeslut. Förslag till tidplan för projektets genomförande förväntas att vara klart under första halvåret 2023.

Avenyn

Under 2016 rustade trafikkontoret upp och anlade nedre delen av Götaplatsen. Genom uppdrag från Kommunfullmäktige till Byggnadsnämnden 2021 är projektet åter aktuellt. Ett utdrag ur budgeten 2021 anger följande: ”Byggnadsnämnden får i uppdrag att, i samverkan med Trafiknämnden, Fastighetsnämnden, Kulturnämnden och Park- och naturnämnden, att leda projektet för upprustning av Avenyn i nära samverkan med Citysamverkan och berörda fastighetsägare.” Som en grund för kommande planerings- och gestaltungsarbete har ett inriktningsdokument tagits fram av staden, medverkande fastighetsägare samt Avenyförningen. I det ges en bild av den gemensamma ambitionen med projektet och översiktlig beskrivning av målsättningar och inriktningar. En förstudie har tagits fram under 2021 och syftet med förstudien var att ta fram förutsättningar för framtida trafik- och gestaltungsförslag. En projekttävling har genomförts och ett vinnande förslag valts ut. Genomförandestudie startar 2023.

Hjalmar Brantingsstråket från Hisingsbron till Vågmästareplatsen

Åtgärden omfattar de delområden från tidigare genomförandestudies trafik- och utformningsförslag som är rent trafikala investeringar för kollektivtrafik, cykel och bil som följer av stadens beslut att omdana gatan till ett stadsmässigt stråk, och därför varken finns omhändertagna i exploateringskalkylerna för Backaplan eller Frihamnen eller inom de åtgärder som medfinansieras genom Sverigeförhandlingen. Planeringsarbete för åtgärden pågår.

Stadsutveckling Station Haga

Kommunfullmäktige fattade investeringsbeslut för åtgärden 2019. Åtgärden omfattar spår inklusive hållplatsläge spårvagn/buss, underjordiskt cykelgarage, ny gångbro över Rosenlundskanalen; Arkitektbron, förbättrade gång- och cykelstråk samt anslutande allmän plats till station Haga och norr om Rosenlundsbron. Projektering och byggnation av spår utförs av Trafikverkets projekt Västlänken, liksom projekteringen av underjordiskt cykelgarage.

Projektering av alla anläggningens delar är i gång. Projektering av inredning för cykelgaraget pågår, det är Trafikverket som projekterar och staden har nu skickat rumsbeskrivning till Trafikverket. Anläggande av konstverk i nedfarten till cykelgaraget innebär tekniska utmaningar. Trafikkontoret har ansökt och beviljats medfinansiering till cykelgaraget med 49,0 miljoner kronor genom stadsmiljöavtalet.

Osäkerhet kring Västlänkens byggtid påverkar stadens byggnation av allmänplatsmark inklusive det planerade cykelgaraget. Trafikkontoret ser indikationer på att övertagandet av ytor från Västlänken kan förskjutas ytterligare framåt i tid, vilket medför en försening av färdigställande av knutpunkten. Dialog mellan Göteborgs Stad och Trafikverket pågår i frågan.

Slakthusmotet – kommunala delar

Åtgärden innebär utbyggnad av kommunala delar och anslutningar till det framtida Slakthusmotet vid Gamlestaden. Åtgärden möjliggör en avlastning av trafik när Gamlestaden etapp 2 är färdigbyggd. Slakthusmotet är en utpekad åtgärd inom Västsvenska paketet. Projektavtalsförhandlingar rörande åtgärdens innehåll och kostnadsfördelning inom Västsvenska paketet har påbörjats och förväntas vara klara under 2023.

Torslanda Tvärförbindelse

Åtgärden avser en tvärförbindelse för bil- och kollektivtrafik samt omfattar även en gång- och cykelväg. Tvärförbindelsen har en tydligt avlastande effekt på trafiken mellan Torslanda torg och Öckeröleden. Detta ger ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister längs Kongahällavägen, samt ger bättre möjligheter att utveckla området kring Torslanda torg. En ny förbindelse bidrar till en ökad robusthet i trafiksystemet.

Stadsbyggnadskontoret arbetar med att ta fram detaljplan för tvärförbindelsen, som ska löpa parallellt med genomförandestudien, detaljplanens samråd planeras till kvartal 3 2022 och granskning till kvartal 4 2023. Genomförandestudien har färdigställts innan detaljplanen går upp för granskning, godkännande av GFS sker i början på 2023. Fastighetskontoret diskuterar utfartslösningar mot tvärförbindelsen med berörda fastighetsägare. Dialog sker med Volvo för att konstruktivt tillgodose gemensamma intressen framförallt vid Syrhammotet och Bulycke. Kommunfullmäktige har under året fattat genomförandebeslut för åtgärden. Korsningen vid Syrhammotet har identifierats som viktig att bygga ut kopplat till byggnation av batterifabriken och dess logistikflöden till och från Göteborgs hamn.

Kanalmursprogrammet

En stor insats som planeras är att rusta upp kanalmurarna längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen. Åtgärdens omfattning innebär stora påverkan på centrala delar av staden under lång tid. Trafiknämnden har fattat inriktningsbeslut om och ärendet går nu vidare till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Samtidigt pågår planering, framtagande av underlag för utbyggnadsordning med mera. Ägarskapet för programmet

kommer att gå till stadsmiljöförvaltning medan exploateringsförvaltningen tillhandahåller programledningsresurser.

Namngivna projekt – Koll2035

Angöring busstrafik

Det har, i enlighet med tecknad avsiktsförklaring och Handlingsplan för Koll2035 2020–2024, pågått ett flertal förstudier under året kopplat till det metrobussystem som finns med som ett av de bärande trafikkoncepten i Målbild Koll 2035. Arbetet genomförs i samarbete mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen samt Västtrafik. Även Trafikverket medverkar i arbetet då metrobuss till stor del kommer att trafikera statligt vägnät. Pågående planeringsarbete förväntas pågå löpande under kommande år. Vissa åtgärder kommer genomföras på kort sikt medan andra ligger relativt långt bort i tid. Frågor om angöring city hanteras även i detaljplaner och projektering kring centralen.

Spårväg Alléstråket Haga-Nordstan

Åtgärden omfattar en två kilometer lång spåranläggning i gata samt följdinvesteringar. Preliminära hållplatser är Avenyn och Polhemsplatsen. Åtgärden syftar till att avlasta Brunnsparken, minska restiden mellan större målpunkter samt att öka kapaciteten och robustheten i spårvägssystemet. Spårväg i Alléstråket är ett utpekat objekt i Handlingsplan för Målbild Koll2035. Under 2022 har trafiknämnden skickat ut förstudien kring åtgärden ut på remiss. Efter remissvaren har ett förvaltningsövergripande arbete med åtgärden och alternativa åtgärder pågått. Arbetet återredovisades till trafiknämnden i december 2022. Göteborgs stad har blivit beviljad medfinansiering från Västsvenska paketet om 60,0 miljoner kronor i 2009 års prisnivå för genomförandestudie samt del av projektering.

Citybusstråk

Åtgärden är nya eller uppgraderade citybussträckningar utifrån Målbild Koll2035. Arbetet pågår med planering av kommande citybussåtgärder och genomförs i samarbete mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen samt Västtrafik. Exakt vilken linje eller utformning som trafikkontoret kommer att föreslå som kommande investering är ännu oklart. Under 2023 kommer arbete med fördjupade studier att pågå med målet att föreslå specifika investeringar.

Dag Hammarskjölds boulevard

Åtgärden är en ombyggnad av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard. Åtgärden omfattar att bygga ut allmän plats till ett stadsrum som möjliggör kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik i eget utrymme i markplan. Trafiknämnden föreslog i början av 2022 kommunfullmäktige att ge trafiknämnden i uppdrag att fortsätta planeringen av ombyggnationen, Kommunfullmäktige beslutade att avvakta fortsatt utredning av Dag Hammarskjölds boulevard till dess att en utbyggnadsplanering har fastställts.



Namngivna projekt – Sverigeförhandlingen

Citybuss Backastråket

Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg från Balladgatan till Körkarlens gata. Busstråket ska ansluta till den nya spår- och citybussträckan mellan Linnéplatsen och Brunnsbo. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen och genomförandebeslut för åtgärden beslutades av kommunfullmäktige under 2021. Åtgärden byggs ut av trafikkontoret och inom ramen för detaljplaner längs med sträckningen. Med anledning av förseningar i utbyggnaden av en detaljplan kommer en del av utbyggnaden sannolikt försenas från år 2025 till 2027. Delar av anläggningen kan dock komma att tas i bruk i den takt de är färdigbyggda.

Citybuss Norra Älvstranden (västra och nordvästra delen)

Projektet innefattar bussanläggning med egen körbana, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg från Lindholmen till Vårväderstorget via Ivarsbergsmotet. Sträckan är indelad i två etapper. Etapp 1 är Lindholmen till Ivarsbergsmotet och etapp 2 Ivarsbergsmotet till Vårväderstorget. Projektet är en del av Sverigeförhandlingen och den genomförandestudie för första delen av etapp 1 som pågår förväntas gå upp för beslut under 2023. Projektet har förskjutits i tid med anledning av bland annat uppstart av detaljplaner längs med sträckan. Genomförandestudie för etapp 2 är under uppstart.

Spårväg och citybuss Norra Älvstranden centrala delen

Åtgärden innebär ny spårväg och citybussträckning från Brunnsbo till Hjalmar Brantingsplatsen och sedan spårväg vidare från Frihamnen till Linnéplatsen via Lindholmen. Sträckningen är uppdelad i tre etapper; Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen – Lindholmen samt Lindholmen – Linnéplatsen via Stigbergstorget.

Etapp Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen byggs ut i samband med omdaningen av Backaplan, stadsutveckling i Brunnsbo samt inom Trafikverkets och Göteborgs Stads gemensamma projekt Kvilleleden. Etappens färdigställande är beroende av Kvilleledens färdigställande vilket innebär att hela etappen öppnar för trafik samtidigt som Kvilleleden vilket är bedömt till kring år 2029–2030.

Inom etapp Frihamnen – Lindholmen arbetet inför start av byggnation pågått under året och sträckan planeras att öppna för trafik i slutet av år 2025.

I etapp Linnéplatsen-Lindholmen via Stigbergstorget pågår arbete med genomförandestudie, järnvägsplan och systemhandling efter att kommunfullmäktige under 2021 fattat beslut om att spårvägen ska gå i tunnel under Göta älv. Projektet har rapporterat att färdigställande av etappen sannolikt sker runt år 2039.

Ett tilläggsavtal rörande överföring av medel från den tidigare avslutade åtgärden Stadslinbanan till åtgärd Spårväg och citybuss Norra Älvstranden centrala delen har under år 2022 blivit godkänt av regeringen. Tilläggsavtalet innebär att de avtalade medlen inom Sverigeförhandlingen nu motsvarar den bedömda totalkostnaden för åtgärden.

Namngivna projekt KomFram

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 antog detaljplanen i maj 2022. Detaljplanen har överklagats vilket medför en förskjuten byggstart. Det finns en farhåga att även beslut om vattenverksamhet kommer att överklagas. Planerad byggstart är nu januari 2024. Ändrad byggstart påverkar spåröppningen men i övrigt ingen påverkan på andra projekt. Det finns risk för att delar av riskreserven framöver måste nyttjas. Projektet jobbar aktivt och löpande med att hantera osäkerheter, minimera uppkomna kostnadsökningar och hitta kostnadseffektiva lösningar.

Ringö Depå

Inom projekt Ringö depå har samtal hållits mellan trafikkontoret och fastighetskontoret gällande ägandeskap och ansvar för mark där infartsspåren till depån ligger. Förvaltningarna har samsyn i frågan och trafikkontoret kommer kontakta Regionen/Västfastigheter för att stifta överenskommelse gällande upplägg.

Namngivna projekt - Västsvenska Paketet

Bangårdsförbindelsen

Projektet innebär en ny gatuförbindelse med bro över bangården öster om Centralstationen i Göteborg. Förbindelsen ska vara en koppling mellan stadsdelarna Stampen och Gullbergsvass. Utgångspunkten i planeringen har varit att förbindelsen ska hantera kollektivtrafik, gång, cykel och biltrafik samt frigöra Drottningtorget – Nils Ericsonsplatsen från genomgående trafik.

Arbete med förstudie som ser över bland annat kostnad, innehåll samt tidplan för möjlig utbyggnad har pågått under 2022.

Gamlestaden etapp 2

Övergripande har projektet uppdraget att skapa en sammanhängande, tät urban kvartersstruktur som ansluter till en effektiv ny knutpunkt där region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar och cyklar sammanstrålar på ett funktionellt sätt. Projektet arbetar för närvarande med genomförandestudie kring trafiklösningen och analyser kring hur skyfallsfrågor inom området ska omhändertas. Genomförandestudien har rapporterat en tidsförskjutning med anledning av skyfallsutredningen.



Hisingsbron (exkl. nedsänkningen av E45 Gullbergsvass)

Hisingsbron har ersatt den tidigare Göta älvbron som hade en begränsad livslängd. Trafikpåsläpp för den nya bron skedde i etapper under våren och sommaren 2021.

I slutet av juni genomfördes slutbesiktning av bron och entreprenaden blev godkänd. De kvarvarande arbetena planeras att efterbesiktigas under vintern 2022/2023. De slutbesiktade delarna av projektet är överlämnade till förvaltarorganisation inom trafikkontoret.

Rivningen av den förra Götaälvbron är nu helt klar både på land till vatten och endast markarbeten som härleds till rivningen är kvar att utföra. Hiss- och trapp torn på brons västra sida har förstärkts och nu återstår montering av utrustning såsom ledstänger, hissar med mera. Trapp tornens öppning har försenats med anledning av materialbrist och planeras att öppnas inledningen av 2023.

Nedsänkning av E45 Gullbergsvass

Projektet innebär en överdäckad nedsänkning av Götaleden på sträckan Stadstjänaregatan – Torsgatan och överdäckningsförberedd nedsänkning på sträckan Torsgatan – Falutorget. Inom staden delas detta projekt upp ekonomiskt mellan fastighetsnämnden, trafikinämnden och stadsledningskontoret i en exploaterings- och en investeringsdel samt en avsättning till statlig infrastruktur. Hela Gullbergstunneln har öppnats för trafik och projektet är under avslutande.

Initiala åtgärder kollektivtrafik & cykel

Det återstår endast ett projekt, Övre Husargatan/ Sprängkullsgatan. Återstående ledningsarbeten på gatan ska utföras av kretslopp och vatten. Arbetena har blivit senarelagda till år 2023. Åtgärden finansieras genom Västsvenska Paketet.

Knutpunkt Korsvägen

Projektet utgör arbetet att skapa en levande och effektiv kollektivtrafikknutpunkt i Korsvägen, där resandet med region- och pendeltåg, spårvagnar, bussar, bilar och cyklar samverkar på ett funktionellt sätt. En förnyad gatustruktur skapas i anslutning till denna knutpunkt, som en del i områdets stadsförnyelse. Kommunfullmäktige fattade i maj 2019 investeringsbeslut med tillhörande projektbudget om 860 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Projektet finansieras med 745 miljoner kronor från Västsvenska paketet.

Trafikverkets arbete med Västlänken på platsen pågår för fullt och åtgärd Knutpunkt Korsvägen är i skede projektering. Trafikkontoret ser indikationer på att övertagandet av ytor från Västlänken kan förskjutas ytterligare framåt i tid, vilket medför en försening av färdigställande av knutpunkten. Dialog mellan Göteborgs Stad och Trafikverket pågår i frågan.



Kvilleleden

Projektet omfattar planering, projektering samt utbyggnad av detaljplanen *Gator vid Backaplan* samt intilliggande områden omfattande den kommunala infrastrukturen som behöver modifieras med anledning av att Marieholmsförbindelsens öppnande. Projektet, som är ett samarbete mellan Göteborgs stad och Trafikverket, är även en förutsättning för ny pendeltågsstation i Brunnsbo samt möjliggör framtida spårväg mot Brunnsbo. Projektet delfinansieras av Västsvenska Paketet. Projektet har en av kommunfullmäktige beslutad investeringsbudget.

I samband med att anbudsöppning i slutet av 2021 konstaterade Trafikverket, som leder det gemensamma projektet, att inga anbud inkommit. Projektet ändrade då entreprenadform till en utförandeentreprenad och upphandling av projektör har nu blivit klar. Den aktuella tidplanen för projektet är att åtgärden är färdigställt år 2029–2030.



Trafiknämndens samlade riskbild samt interna kontrollplan för 2022

Inledning

Utgångspunkter för riskhantering

Stadens riktlinje, *Riktlinjer för styrning, uppföljning och kontroll* (KF, 2020-03-19), 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. Risken för förekomst av oegentligheter ska alltid vara en del av nämndens/bolagsstyrelsens riskhantering.

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/bolagsstyrelsens verksamhetsområde. Den samlade riskbilden ska beskriva åtgärder som redan har införts för att minska risker och nya åtgärder som behöver vidtas.

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

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 införda åtgärder har fått avsedd effekt. Nämnd/bolagsstyrelse ska fatta beslut om den samlade riskbilden och intern kontrollplan senast i februari månad.

Samlad riskbild 2022 för trafiknämnden

*NOS står för Ny organisation för stadsutveckling i Göteborgs Stad

Riskområden	Risker	Risk- och konsekvensbeskrivning	Riskreducerande åtgärder på plats	Nya åtgärder	Risk överbyggnad till 2023
Styra, koordinera och ge förutsättningar - Ledningsprocess	 Risk för trafikkontorets leveranser påverkas negativt på grund av det omfattande förändringsarbete som ny organisation stadsutveckling kommer innebära för 2022	Riskbeskrivning Beslutet om *NOS förändrad organisation innebär ett omfattande förändringsarbete behöver genomföras för 2022 vilket kommer kräva mycket resurser. Andra identifierade utvecklingsbehov kommer få stå tillbaka för prioritering av *NOS. Konsekvensbeskrivning Försenade eller uteblivna leveranser. Upplevd kundnöjdhet blir låg eller uteblir. Försämrade intern arbetsmiljö pga. hög arbetsbelastning upplevd otrygghet och osäkerhet bland personalen, samt eventuellt bristande samordning och tydlighet i styrning.	 Pågående Huvudprocesser för verksamhetens krav och leveranser	 Pågående Genomförande av NOS Prioritering och resursbemannning. Förvaltningens riskbedömning om påverkan av NOS Ingen rapporterad avvikelse i leveranser från trafikkontoret under året.	Risken stängs inför 2023 och ersätts med mer specifikt identifierade risker i samband med implementering av ny organisation för stadsmiljöförvaltningen.
	 Risk för ineffektiva arbetssätt och leveranser pga. avsaknad av gemensamma processer och arbetssätt inom staden.	Riskbeskrivning Arbetet för staden blir ineffektivt och bristande samordning i genomförande och beslut kan bidra till uteblivna eller försenade leveranser. Konsekvensbeskrivning Försenade eller uteblivna leveranser. Upplevd kundnöjdhet blir låg eller uteblir. Försämrade intern arbetsmiljö pga. målkonflikter och bristande samordning i styrningen.	 Pågående Huvudprocesser för verksamhetens krav och leveranser	 Pågående Genomförande av NOS Utveckling av gemensamma processer och arbetssätt utifrån helheten i stadsutvecklingsprocessen Viktigt det i uppbyggnaden av nya organisationer för stadsutveckling och ett långsiktigt arbete när nya organisationer är etablerade 2023. Inom NOS har processarbete startat upp för tre prioriterade processer.	Risken stängs inför 2023 och ersätts med mer specifikt identifierade risker i samband med implementering av ny organisation för stadsmiljöförvaltningen.

	 Risk för att trafikkontorets mål och uppdrag inte är tillräcklig tydligt nedbrutna för effektiv prioritering av verksamheten.	Riskbeskrivning Arbetet för trafikkontoret blir ineffektivt och genomförande av uppdrag kommer i målkonflikt med annan prioriterad verksamhet. Konsekvensbeskrivning Suboptimering av delar av verksamheten och att trafikkontoret inte fångar behov utifrån helhet. Att trafikkontoret huvudsakligen planerar och genomför kortsiktiga insatser och brister i det långsiktigt strategiska arbetet.	 Pågående Huvudprocesser för verksamhetens krav och leveranser	 Pågående Fortsatt utveckling av trafikkontorets ledningsprocess och tillhörande prioriteringsprocesser Risk som behöver omhändertas i nya organisationer. Viktigt att befintliga mål och uppdrag fördelas och följer med verksamheten in i nya förvaltningar.	Risken kvarstår och behöver omhändertas inom stadsmiljöförvaltningen och mellan alla NOS förvaltningar. Omhändertas i risken "otydlig styrmiljö".
	 Risk för brister i det Staden gemensamma systemstödet Proceedo.	Risk för att Proceedo inte kan tillgodose trafikkontorets behov för uppföljning tex. då bilagor förvinner. Risk för att beställningar inte kan läggas korrekt om ordermatchning ska prioriteras då formulären som är kopplade till Stadengemensamma avtalen inte möjliggör användning av dolt belopp till leverantör. Risk för att avrop och betalning inte kan säkerställas och att beställningen inte sker i enlighet och LOU. Risk för att beställnings- och fakturaflöden inte fungerar i systemstödet vilket innebär mycket merarbete för organisationen då olika typer av fel frekvent uppstår. Konsekvensen kan vara: Sämre uppföljning av fakturor, hög arbetsbelastning för hantering av fakturor och betalning av fakturor blir försenade vilket medför försämrat förtroende för trafikkontoret och Göteborgs stad. Problematiken i beställa-betalningsprocessen innebär ett omfattande manuellt merarbete för att få en faktura godkänd och att genomföra attestflödet och är att betrakta som ett arbetsmiljöproblem inom trafikkontoret.	En arbetsgrupp bestående av flera förvaltningar arbetar med frågan gemensamt. Ett PM – Utvecklingsbehov tjänsteköp har under 2021 antagits och behoven enligt PM kommer omhändertas.	 Pågående Projekt som bygger på PM Utvecklingsbehov Tjänsteköp kommer startas upp Q1 2022. Arbetsgruppsarbete fortskrider förvaltningsövergripande. Idébeskrivning om utveckling av Proceedo är antagen av Tjänsteforum. Intraservice påbörjade arbetet med det, men har avbrutit det. Risken för trafiknämnden kvarstår därmed, men kan inte hanteras av trafikkontoret.	Risken med Proceedo bevakas av ekonomiavdelningen och tas bort från samlad riskbild 2023.

	 Risk för att investeringsplanens beslutade projekt och program blir dyrare än planerat.	Riskbeskrivning Under kommande period går betydligt fler stora och komplexa projekt in i produktions skeden och därmed ökar riskexponering avsevärt. Genomförandet om beslutad investeringsplan är förenad med hög ekonomisk risk. Konsekvensbeskrivning Prioritering i investeringsplanen - tillskjutande av medel till investeringsplan eller förändrat innehåll.	 Pågående Styrgrupper i projekt, frekvent och mer omfattande rapportering internt inom trafikkontoret - till samverkansparter och till trafiknämnden. Framtagen rutin för kalkylering för komplexa projekt, successivkalkylering med risk, Inriktningsbeslut och genomförandebeslut för namngivna projekt/program."	 Pågående Aktiv projektstyrning kompletterat med portföljsstyrning. Implementera framtagna rutiner: Trafikkontorets rutin för riskhantering i investering- och reinvesteringsprojekt, Riskhanteringsplan-mall för komplexitet E. Trafikkontoret rutin för kalkylering av komplexa projekt och program. Trafikkontoret handbok för kalkylering av komplexa projekt och program. Riskhanteringsplan- mall Nya styrande dokument avseende kalkyl, budget och prognos för projekt och program klass D-E är implementerade.	Risken tas bort då risken framförallt relaterar till större och komplexa projekt som kommer drivas av exploateringsförvaltningen.
	 Risk att myndighetsbeslut och tillstånd beviljas på felaktig grund	Riskbeskrivning Risk för att förvaltningen inte följer de myndighetskrav som finns. Konsekvensbeskrivning Vilket kan leda till förtroendeskada och bristande rättssäkerhet. Kunden får inte de beslut som hen har rätt till.	 Pågående Processer och arbetsflöden för att hantera myndighetsutövning	 Pågående Utvecklade processer för förvaltningens myndighetsutövning och tillståndsprövning. Processer aktualiseras med ansvarig processägare och processledare. Avdelningen stadens användning har under året fokuserat processarbetet på myndighetsbeslut där man ser störst risk för felaktiga beslut.	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild. Risken bedöms öka vid implementering av ny organisation.

Kompetensförsörjning	 Risk för att vi inte har rätt och tillräcklig kompetens och resurser för vårt uppdrag	Riskbeskrivning Högkonjunktur och den omfattande stadsutvecklingen medför att konkurrensen om samhällsbyggnadskompetensen i regionen är hög. Den ökade komplexiteten i uppdraget medför behov av mer, ny och kvalificerad kompetens. Det pågående och förestående förändringsarbetet och omorganiseringen inom stadsutvecklingsområdet (NOS) påverkar möjligheterna till att rekrytera och behålla personal. Konsekvensbeskrivning Trafikkontoret klarar inte att utföra hela sitt uppdrag.	Plan för strategisk kompetensförsörjning finns framtagen. Rutin för hantering av projektledarkompetens finns på plats.	✓ Avslutad Arbete med att aktualisera strategisk kompetensförsörjningsplan inklusive bilagor för 2022. Strategisk kompetensförsörjningsplan inklusive bilagor för 2022 är genomförd.	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild.
Oegentlighet	 Risk för förekomst av otillåten påverkan	Riskbeskrivning Medarbetare upplever otillåten påverkan från starka grupperingar i samhället, enskilda medborgare och politiker. Konsekvensbeskrivning 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 på trafikkontoret, hot och våld mot tjänsteman.	Metodhandbok Otillåten påverkan – SLK Trafikkontorets handbok vid trakasserier och kränkande särbehandling	✓ Avslutad Genomlys vilka introduktionsutbildningar som finns på trafikkontoret. Klargöra och vid behov komplettera med utbildningar som är obligatoriska för alla. Ta fram stödmaterial till APT för att möjliggöra dialog och fördjupade samtal om vad oegentligheter är och hur trafikkontoret arbetar förebyggande mot oegentligheter. Material till APT är framtaget för att möjliggöra dialog och fördjupade samtal om vad oegentligheter är och hur trafikkontoret arbetar förebyggande mot oegentligheter.	Risk förs över till 2023 års samlade riskbild och inkluderas med risken för kränkningar, hot och våld av personal.

	 Risk för förekomst av korruption, mutor, jäv och förtroendeskadlig bisyssla	Riskbeskrivning Trafikkontoret är en stor beställare och har en stor mängd projekt och utför myndighetsutövning vilket kan innebära att trafikkontoret löper risk att utsättas för försök till oegentlighet. Konsekvensbeskrivning Skadat anseende för trafikkontoret.	Trafikkontorets anvisning mot korruption, mutor, jäv och förtroendeskadlig bisyssla. Vid anställning omhändertas frågan om bisyssla och frågan om bisyssla uppdateras årligen i samband med medarbetarsamtal.	✓ Avslutad Genomlys vilka introduktionsutbildningar som finns på trafikkontoret. Klargöra och vid behov komplettera med utbildningar som är obligatoriska för alla. Ta fram stödmaterial till APT för att möjliggöra dialog och fördjupade samtal om vad oegentligheter är och hur trafikkontoret arbetar förebyggande mot oegentligheter. Stödmaterial framtaget för att via APT möjliggöra dialog och fördjupade samtal om vad oegentligheter är.	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild.
	 Risk för kränkningar, hot och våld mot personal	Riskbeskrivning Medarbetare upplever kränkningar av kunder, andra aktörer eller intressenter. Konsekvensbeskrivning Kan leda till frustration och konflikter, ta fokus från arbetsuppgiften, leda till sjukskrivning och ökad ohälsa.	Trafikkontorets handbok för personsäkerhet. Trafikkontorets handbok vid trakasserier och kränkande särbehandling	✓ Avslutad Genomlys vilka introduktionsutbildningar som finns på trafikkontoret. Klargöra och vid behov komplettera med utbildningar som är obligatoriska för alla eller riktade för utsatt personal. Ta fram stödmaterial till APT för att möjliggöra dialog och fördjupade samtal om vad oegentligheter är och hur trafikkontoret arbetar förebyggande mot oegentligheter. Implementera trafikkontorets rutin för säkra möten och användande av personlarm. Ett pågående arbete med att skapa en medvetenhet kring vad oegentligheter är och hur	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild och inkluderar även risk för otillåten påverkan.

				trafikkontoret arbetar förebyggande mot oegentligheter. Utbildningar är genomförda och APT material framtaget för dialog i organisationen.	
Planera för att utveckla stadens infrastruktur	 Risk för att stadsutvecklingsprocessen går långsammare än efterfrågan av utbyggnad av staden.	Riskbeskrivning Framtidens krav på stadens infrastrukturutbyggnad riskerar att inte möta kommande behov, både gällande tillväxt och klimatpåverkan, på grund av fördröjande ledtider, styrande lagstiftning och förändring av behov hos framtida invånare. Konsekvensbeskrivning Nyproducerad infrastruktur upplevs föråldrad och möter inte samtidens behov och förväntningar vid driftsättning. Ökade kostnader för ombyggnation och anpassningar uppstår tidigt i anläggningens livslängd.	► Pågående Samordning av stadens stadsutvecklingsprocess utifrån ett långsiktigt strategiskt perspektiv. Genomförande av NOS för effektivare intern process. Utveckling såväl inom TK som gemensamt för stadens förvaltningar (såsom miljölednings-system, klimatfrågor, samordnad planering). Bedriva kontinuerlig omvärldsbevakning och identifiera trender i ett tidigt skede. FOI-process framtagen och redo att implementeras.	► Pågående Process kartlägga interna processer. Omorganisera och effektivisera samarbeten och dokumentstruktur. Genomföra systematisk omvärldsanalys. Implementera FOI-process i organisationen för att förbättra möjlighet att planera för framtida behov. Arbetet med processkartläggning av interna processer har fortsatt för att visualisera och förbättra stadsutvecklingsprocessen i tidiga skeden. Flytt och ny organisering av dokument, tillsammans med nya digitala kommunikationskanaler underlättar för förvaltningsöverskridande samarbete och delning av kunskapsunderlag. Strategisk omvärldsanalys har genomförts med stadens gemensamma forum för innovationer inom hållbar mobilitet. Ett nytt arbetssätt implementeras för närvarande internt. FOI-processen är beslutad och implementeras för närvarande.	Risken stängs inför 2023 och ersätts med mer specifikt identifierade risker i samband med implementering av ny organisation för stadsmiljöförvaltningen.

Planera för att utveckla stadens infrastruktur	 Risk för att klimatanpassningar i stadsutveckling inte möter den snabba klimatförändringen.	Riskbeskrivning Effekter av klimatpåverkan kommer snabbare än trafikkontoret hinner anpassa och genomföra justeringar och utbyggnad av stadens infrastruktur, vilket kan påverka stadens infrastruktur. Konsekvensbeskrivning Stadens infrastruktur utsatt för större påfrestningar av klimatet. Vilket kan påverka framkomlighet och påverkar staden negativt.	 Pågående Kontoret bidrar till arbetet med att etablera skydd för högvatten. Samverkan i planeringsprocessen med kretslopp och vatten gällande hantering av skyfall.	 Pågående Arbeta med miljö och klimatprogrammet och genomföra vårt strategiansvar för hållbara transporter. Samordna arbetet med miljö- och klimatprogrammet. Genomföra vårt strategiansvar för hållbara transporter. Klimatförändringar som medför skyfall, storm och hetta påverkar staden idag och vi ligger inte i fas med att möta detta i genomförande och planering. Kontinuerliga insatser sker både i planering och i strategiskt arbete. På förvaltningen eftersträvas följsamhet med miljö- och klimatprogrammet, att ge stöd till elektrifiering samt till projekt för att minska påverkan på klimatet och av klimatförändringar.	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild.
Bygga stadens infrastruktur	 Risk för att trafikkontoret inte klarar att leverera genomförandet av stadsutveckling i den takt som beslutas i staden.	Riskbeskrivning Stadens höga ambitioner för stadsutveckling är fortsatt högre än vad stadens organisation och marknaden för tillfället kan möta. En ökad volym, en större komplexitet i de enskilda projekten och projektens påverkan på varandra innebär ett ökat behov av att planera och genomföra stadsutveckling i ett hela-kedjan-perspektiv från tidig planering till driftsättning. Detta för att minska risken för långa ledtider, kostnadsökningar och förskjutningar i tid. Konsekvensbeskrivning Boende, besökare och verksamma i Göteborg uppfattar inte staden som attraktiv och perioden med störningar förlängs. Vid brist på samordning mellan projekt i	 Pågående Bidra till fortsatt kalibrering av den gemensamma stadsutvecklingsprocessen i staden bland annat genom genomförandet av NOS. Använda, följa upp och gradvis förbättra framtaget stöd och arbetssätt för att styra projekt och program på trafikkontoret. Fortsatt utveckla och implementera	 Pågående Fortsatt prioritering av resurssättning för att trafikkontoret ska kunna leverera till Stadsutvecklingsuppdraget. Vi arbetar med att vara en attraktiv och professionell beställare både som arbetsgivare och som beställare till våra leverantörer. Stort fokus på att försöka behålla personal och rekrytera	Risken stängs inför 2023 och ersätts med mer specifikt identifierade risker i samband med implementering av ny organisation för stadsmiljöförvaltningen.

		utförande skedet så kan boende besökare och verksamma i Göteborg uppfatta onödigt stora störningar i stadsmiljön. Vid brist på resurser kan kvaliteten i genomförandet försämrats och därmed också leda till ökade projektkostnader och/eller längre byggtider.	portföljstyrning på trafikkontoret. Åtgärder på plats: Samverkansform för intern och extern samordning av projekt i staden. Exempelvis Komfram.	ny. Stora utmaningen är bristen på erfarna projektledare.	
Upprätthålla och förbättra funktionen i stadens infrastruktur.	 Risk för eftersläpande underhåll på grund av att underhållsbehovet är större än tilldelade driftmedel samt att genomförande av underhåll hindras av begränsat utrymme i staden/hög investeringstakt.	Riskbeskrivning För trafikkontorets verksamhet innebär ekonomisk hållbarhet att använda, vårda och underhålla resurser och anläggningar för att skapa långsiktigt hållbara värden för invånare, besökare och verksamma. Det långsiktiga underhållet är åtgärder som säkerställer att stadens anläggningar kommer att fungera med bibehållen funktion över tid. För att säkerställa en god ekonomisk hushållning, och för att undvika kapitalförstöring, krävs att ekonomiska resurser avsätts kontinuerligt för planerat underhåll istället för akuta reparationer och underhåll. I en stad med intensiv stadsutveckling ökar volymen ytor/anläggningar som ska skötas, vilket medför högre kostnad för verksamheten långsiktigt. För en ekonomisk hållbarhet behöver detta beaktas i de ekonomiska ramarna för att kunna möta behovet och därmed det ökade ackumulerade underhållsbehovet. Konsekvensbeskrivning Att våra 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	Strategi beläggning och belysning framtagen under 2021.	 Pågående Pågående arbete med att ta fram långsiktiga strategier för verksamhetens samtliga verksamhetsområden. Detta hjälper oss att optimera förvaltningen och att göra rätt åtgärd vid rätt tidpunkt. Arbetet syftar också till att vara ett underlag inför budgetprocessen kopplat till medelstilldelning av både verksamhet och personella resurser. Vi går från ett reaktivt till ett mer proaktivt förhållningssätt. Stort fokus på att försöka behålla personal och rekrytera ny. Stora utmaningen är bristen på erfarna projektledare.	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild. Risken bedöms öka vid ny organisation stadsmiljö på grund av tillkommande tillgångar som behöver hanteras.

		reinvestera i ny anläggning betydligt tidigare än den beräknade livslängden.			
Tillhandahålla trygga och attraktiva offentliga rum	 Risk för att trafikkontoret inte kan tillgodose trygga och attraktiva offentliga rum pga. den höga stadsutvecklingstakten.	Riskbeskrivning Stadsutvecklingstakten är hög samtidigt som flera aktörer och trafikslag konkurrerar om samma ytor vilket kan påverka vistelsekvalité. Den höga stadsutvecklingstakten innebär under genomförande av många byggprojekt på kort tid att staden upplevs otrygg och oattraktiv. Den medför trafikomedlingar och tar allmänna ytor i anspråk. Konsekvensbeskrivning Personer väljer att bosätta och etablera sig på andra ställen. Det påverkar besöksnäring och kommersiella värden för staden. Minskad upplevd trygghet i stadsmiljön. Missnöjda boende, besökare och verksamheter på grund av försämrade framkomlighet och säkerhet samt minskad upplevd trygghet och attraktivitet i stadsmiljön.	 Pågående Pågående arbete med etablerade åtgärder kommer att fortsätta under 2022. Process för att upplåta stadens mark / Markupplåtelse Samverkan med externa aktörer under byggtid Förbättrade gång miljöer och attraktiva offentliga rum genom framtagande av en stadsmiljöplan. Utveckling av processen kring hantering av trafik under byggtid gällande trafikanordningsplaner och starttillstånd som kvalitetsutvecklas löpande. Utvecklad samordning inom staden vad gäller skötsel och drift gällande samordnade entreprenader.	 Pågående Generellt för trygga och attraktiva och offentliga rum kommer vi att: Arbeta mer med temporära åtgärder för ökad attraktivitet i stadsrummet. Bidra till stadens arbete med centrala lägesbilder för trygghet och använda dessa i vår fånga behovsprocess. Arbeta med kameraövervakning av platser i anslutning till kollektivtrafik. Trafikkontoret kommer att ta tillvara och utveckla stadsrummet och stadslivet så att det är attraktivt även under byggtiden, bland annat genom temporära åtgärder och genom att möjliggöra att staden kan fortsätta att vara en evenemangstad. Trafikkontoret har under 2022 fortsatt arbetet med att skapa trygga och attraktiva rum. Exempel är temporära platser med fokus på stadens ytterområden samt förstärkning av kameraövervakningen av platser i anslutning till kollektivtrafik.	Risken hanteras i det operativa arbetet inom processen tillhandahålla trygga och attraktiva offentliga rum. Tas därmed bort från samlad riskbild 2023.

Tillhandahålla rese och transportmöjligheter	 Risk för att trafikkontoret inte klarar av att tillgodose transportbehovet för boende, besökare och verksamma i Göteborg pga. den höga stadsutvecklingstakten.	Riskbeskrivning Den höga stadsutvecklingstakten innebär att staden, när den förtätas och är under byggtid, blir mindre robust vilket innebär stor påverkan på framkomlighet och mobilitet. Under 2022 kommer flera stora infrastruktur och byggprojekt att genomföras som påverkar framkomligheten. Det handlar tex om arbeten för Västlänken, Tingstadstunneln, Lundbyleden och Kvarteret Johanna i Brunnsparken. Konsekvensbeskrivning Dessa projekt kommer innebära 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.	Samverkan inom forumet KomFram. Trafikledning och trafikinformation genom Trafik Göteborg. Trafiksamordning och prioritering av genomförbara projekt. Beteende påverkan och Mobility management för att påverka resebeteenden.	 Pågående Kommunicera utvecklingen i de stora projekten som är på gång i staden och vilka konsekvenser det innebär för framkomligheten i staden samt rekommendationer hur resmönster behöver förändras. Kommunicera utvecklingen i de stora projekten som är på gång i staden och vilka konsekvenser det innebär för framkomligheten i staden samt rekommendationer hur resmönster behöver förändras. Omfattande arbete har gjorts för att minska trafikpåverkan av den höga stadsutvecklingstakten. Exempel på åtgärder är: Kommunikationsinsatser i samband med Tingstadstunnelns renovering tillsammans med Trafikverket och Västtrafik inom ramen för Trafik Göteborg Påverkanskampanjer i samband med Tingstadstunnelns renovering för att få fler att cykla och använda kollektivtrafik Trafikanalyser av flöden har bidragit till trimningsåtgärder för att minska negativa effekter av avstängningar och omledningar.	Risken förs över till 2023 års samlade riskbild.
--	--	--	---	---	---

Intern kontrollplan 2022 för trafiknämnden

Riskområden	Risker	Kontrollaktiviteter (Intern kontrollplan)	Avstämnings- och slutdatum
Styra, koordinera och ge förutsättningar- Ledningsprocess	 Risk för trafikkontorets leveranser påverkas negativt på grund av det omfattande förändringsarbete som ny organisation stadsutveckling kommer innebära för 2022 Riskbeskrivning Beslutet om *NOS förändrad organisation innebär ett omfattande förändringsarbete behöver genomföras för 2022 vilket kommer kräva mycket resurser, Andra identifierad utvecklingsbehov kommer få stå tillbaka för prioritering av *NOS. Konsekvensbeskrivning Försenade eller uteblivna leveranser. Upplevd kundnöjdhet blir låg eller uteblir. Försämrade intern arbetsmiljö pga. hög arbetsbelastning upplevd otrygghet och osäkerhet bland personalen, samt eventuellt bristande samordning och tydlighet i styrning. Riskreducerande åtgärder på plats Huvudprocesser för verksamhetens krav och leveranser	Kontrollmetod Stickprov där 5 av delegationsbesluten är anmälda till nämnd snarast efter beslutet är fattat efter förändrat uppdrag, enligt rutin - 5 stickprov i augusti för uppföljning och analys i Delårsrapport augusti - 5 stickprov i november för uppföljning och analys i Årsrapport Resultat av kontrollerna: Inga delegationsbeslut har identifierats avseende förändrade uppdrag. Kontrollmetod Stickprov där 5 delegationsbeslut ses över ifrån att rätt delegat har fattat beslutet och att rapportering till nämnden skett i tid. - 5 stickprov i augusti för uppföljning och analys i Delårsrapport augusti - 5 stickprov i november för uppföljning och analys i Årsrapport Resultat av kontrollerna Stickproven är tagna ur rapporterade delegationsbeslut till nämndsammanträden 2022. Stickproven är slumpmässigt utvalda från flera avdelningars listor över delegationsbeslut. Kommentar: Ett av delegationsbesluten kunde ha rapporterats till nämnden på ett tidigare möte. Två delegationsbeslut har två personer beslutande enligt lista till nämnden vilket bör	Avstämningsdatum 2022-08-31 2022-11-30

Riskområden	Risker	Kontrollaktiviteter (Intern kontrollplan)	Avstämnings- och slutdatum
		undvikas. Rätt delegat har dock fattat beslut. Två delegationsbeslut har fel delegat angiven till nämnden men rätt person/personer har fattat beslut. Avvikelse: Ja men av mindre art Åtgärd: Information till berörda avdelningar gällande avvikelser. Nytt ärendehanteringssystem (Cicero) kommer att finnas på plats från 2023, vilket kommer att underlätta anmälan av delegationsbeslut.	
	 Risk för att investeringsplanens beslutade projekt och program blir dyrare än planerat. Riskbeskrivning Under kommande period går betydligt fler stora och komplexa projekt in i produktions skeden och därmed ökar riskexponering avsevärt. Genomförandet om beslutad investeringsplan är förenad med hög ekonomisk risk. Konsekvensbeskrivning Prioritering i investeringsplanen - tillskjutande av medel till investeringsplan eller förändrat innehåll Riskreducerande åtgärder på plats Styrgrupper i projekt, Frekvent och mer omfattande rapportering internt inom trafikkontoret - till samverkansparter och till trafiknämnden. Framtagen rutin för kalkylering för komplexa projekt, succesivkalkylering med risk, Inriktningsbeslut och genomförandebeslut för namngivna projekt/program.	Kontrollmetod Stickprov där 5 projekt kontrolleras om risker är dokumenterade i riskmodul i Antura enligt fastställd rutin. - 5 stickprov i augusti för uppföljning och analys i Delårsrapport augusti - 5 stickprov i november för uppföljning och analys i Årsrapport Resultatet av kontrollerna Stickprovskontroll av pågående projekt där totalt tio projekt valdes ut genom ett slumpmässigt urval i augusti och november. Stickprovskontrollerna visade att fem av tio projekt hade risker registrerade i Antura enligt rutin. Av de fem projekt som registrerat risker i Antura saknar dock fyra åtgärder för att hantera riskerna. Fem projekt saknar risker och åtgärder i Antura. Avvikelse: Ja Åtgärd: Utfallet har lyfts på portföljstyrgruppsmöte i september och december för påminnelse om rutin. Vi ser också ett behov av att se över rutinen och utbilda projektledare och projektägare under 2023.	Avstämningsdatum 2022-08-31 2022-11-30

Riskområden	Risker	Kontrollaktiviteter (Intern kontrollplan)	Avstämnings- och slutdatum
	 Risk att myndighetsbeslut och tillstånd beviljas på felaktig grund Riskbeskrivning Risk för att förvaltningen inte följer de myndighetskrav som finns. Konsekvensbeskrivning Vilket kan leda till förtroendeskada och bristande rättssäkerhet. Kunden får inte de beslut som hen har rätt till. Riskreducerande åtgärder på plats Processer och arbetsflöden för att hantera myndighetsutövning	Kontrollmetod Enkätundersökning som riktar sig till personal som genomför myndighetsutövning. Enkät ska klargöra vilken kunskapsnivå som finns hos personalen avseende gällande områdes dokumenterade arbetssätt eller rutiner för myndighetsutövning. Kommentar: På grund av NOS genomfördes inte den föreslagna enkäten under 2022. Däremot kommer riskområdet vara viktigt att följa upp under 2023 för att säkerställa rättssäkra myndighetsbeslut i de nya förvaltningarna.	Avstämningsdatum 2022-08-31
Oegentlighet	 Risk för kränkningar, hot och våld mot personal Riskbeskrivning Medarbetare upplever kränkningar av kunder, andra aktörer eller intressenter. Konsekvensbeskrivning Kan leda till frustration och konflikter, ta fokus från arbetsuppgiften, leda till sjukskrivning och ökad ohälsa. Riskreducerande åtgärder på plats Trafikkontorets handbok för personsäkerhet. Trafikkontorets handbok vid trakasserier och kränkande särbehandling	Kontrollmetod Stickprov där 5 anmälningar kontrolleras i personalsystemet IA, vilket resultat har anmälningen genererat. - 5 stickprov i augusti för uppföljning och analys i Delårsrapport augusti - 5 stickprov i november för uppföljning och analys i Årsrapport Resultat av kontrollerna Genomgång har gjorts av samtliga rapporterade anmälningar i arbetsskadeanmälningar IA. Av totalt 32 arbetsskadeanmälningar under 2022 (till och med 2022-12-19) rörde sju anmälningar området kränkningar, hot och våld samt otillåten påverkan. Kommentar: Samtliga sju anmälningar är färdighanterade vilket innebär att riskbedömning är gjord samt åtgärdsförslag genomförda. Avvikelse: Nej	Avstämningsdatum 2022-08-31 2022-11-30



Uppföljning av trafiknämndens uppdrag 2022

Trafiknämnden 2023-02-09

Avslutade uppdrag

Status	Uppdrag och beskrivning	Kommentar
✓ Avslutad	Nämnder och styrelser ges i uppdrag att tillgängliggöra lokaler till valnämnden för att säkerställa vallokaler (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret samordnar frågan om behov finns att tillgängliggöra lokaler i Traktören. Kontakt tas med valnämnden för att bidra till att säkerställa vallokaler utifrån det behov som finns för 2022. I Traktören kommer "Skogen" att upplåtas på kvällar från 7 aug (mån-torsdag) fram till valveckan.
✓ Avslutad	Nämnder och styrelser får i uppdrag att genomföra ett långsiktigt strategiskt effektiviseringsarbete för att frigöra resurser inom staden. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Genom KF-beslut 2021-11-25 om ny organisation för stadsutveckling (NOS) kommer ett omfattande och långsiktigt utvecklingsarbete att genomföras i samtliga berörda förvaltningar. Syftet är bland annat att förbättra förutsättningarna för ökad framdrift och effektivitet inom stadsutvecklingsprocessen i staden.
✓ Avslutad	Byggnadsnämnden och trafiknämnden får i uppdrag att i ett nybyggnadsområde utanför Göteborgs befintliga stadskärna pröva att anpassa vissa lokalgator enbart för elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon Euro VI för att minska buller, luftföroreningar och klimatpåverkan. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Detaljplan för Olof Askunds gata har använts för att pröva effekten av miljöfordon och resultatet redovisades för trafiknämnden 2022-12-15.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att skapas ett nytt stadengemensamt arbetssätt för att dygnet runt ha beredskap att motta och skyndsamt utreda synpunkter gällande klotter i syfte att klotter, som rapporterats av allmänheten, saneras inom 24 timmar från det att synpunkt lämnats till staden. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Uppdraget är att se som avslutat. Efter en genomlysning av flödet från inrapporterat ärende till avslutat ser vi att flaskhalsen inte ligger i genomförandet. En tidigare rapport, framtagen av stadsledningskontoret 2021, konstaterar att det är de oklara vägarna in till staden som fördröjer sanering. Förvaltningens analys landar i samma slutsats. I dagsläget gäller 48 h timmar från att entreprenören får till sig ärendet tills det ska vara sanerat, entreprenören håller oftast sin del. Däremot kan det ta 7-10 dagar för ärendet att komma fram och få klartecken från berörd förvaltning eller bolag att få lov att sanera. Vår bedömning ligger i att ett tydligare mandat till byggledaren att avropa sanering på samtliga av stadens ytor skulle skynda på processen och ge tydlig effekt mot våra invånare. Uppdraget anses avslutat och vi skickar med att ett tydligt mandat ska ges till den organisation som svarar för genomförandet för att få ner tiden innan klotter saneras.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att starta en genomförandestudie avseende ett första metrobusstråk. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Förvaltningen jobbar vidare med åtgärderna som är överenskomna i den avsiktsförklaring som är gjord mellan Trafikverket, Västra götalandregionen, Mölndal och Partille. Med anledning av uppdraget kommer staden att försöka initiera en partsgemensam förstudie för att etablera en metrobusstation vid Brunnsbo station. Genomförandestudie för ett helt metrobusstråk kommer inte att hinna startas under 2022 då inriktningsbeslut ännu inte är fattat.

Status	Uppdrag och beskrivning	Kommentar
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och bolag, fortsätta arbeta för att elektrifieringen av kollektivtrafiken ska öka. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Västrafik har genom upphandling av trafikering styrt busstrafik att bli alltmer elektrifierad. Trafikkontoret har möjliggjort laddning på hållplatser för denna trafik. Samarbetet med Västrafik kommer att fortsätta under 2022.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att införa gratis parkering på Heden mellan klockan 18–21. (KF Budget 2022)	Trafiknämndens sammanträde 2022-05-20 § 176 01577/22 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att utreda möjligheten att införa gratis parkering på Heden mellan 18–21 (KF budget 2022) för fullgjort.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att utvärdera färdtjänsten för att säkerställa att den är ändamålsenligt och tillgänglig för målgruppen på ett bra, effektivt och finansiellt hållbart sätt. (KF Budget 2022)	Trafiknämndens sammanträde 2022-10-20 § 338 00382/22 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att utvärdera färdtjänsten för att säkerställa att den är ändamålsenligt och tillgänglig för målgruppen på ett bra, effektivt och finansiellt hållbart sätt. (KF 2021-11-11, § 4) för fullgjort.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att intensifiera dialogen med Trafikverket om vilka framtida åtgärder som krävs för att förbättra göteborgarnas hälsa och skapa goda och hållbara trafikflöden på motorlederna. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Arbeten kring alla de stora lederna kring Göteborg pågår med avsikt att identifiera åtgärder för ett mer hållbart trafiksystem i en växande storstad. Konkreta arbeten är samverkan inom Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Västerleden samt omfattande samverkansarbete för att möjliggöra etableringar av verksamheter och bostäder på Hisingen. I det senare fallet är det framförallt Lundbyleden och dess kopplingar till och samverkan med det kommunala trafiksystemet som är föremål för åtgärder.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten till införandet av nya tekniska lösningar och bättre resursutnyttjande av våra gemensamma ytor i samhället genom exempelvis mer flexibla tider för parkering vid skolor, dynamisk prissättning, fler pendelparkeringar och underlätta för etablering av logistikcentrum. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Trafikkontoret utgår från trafiknämndens <i>Strategisk plan för trafikinnovation</i> i uppdraget. Arbetet avses ske inom ramen för ett forskningsprojekt inom Smarta urbana trafikzoner som är under ansökan. Göteborgs stads fokus i projektet kommer att vara smarta lastzoner.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att påbörja arbetet med att uppdatera trafikstrategin. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Sedan budgetuppdraget gavs har kommunfullmäktige fattat beslut om att arbetet utformas som underlag inför ny organisation för stadsutveckling. Stadsbyggnadsnämnden beslutar fortsättningsvis om vad som behöver fortsatt styrning, antingen inom arbetet med en genomförandeplan eller i form av styrande dokument på nämndnivå. Trafikkontorets bedömning är att ett trafikstrategiskt styrdokument kommer fortsatt att behövas.

✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att ta fram en karta över det befintliga cykelvägnätet där det tydligt går att se på vilka sträckor som cykelprogrammets standarder uppfylls och ej. Kartan ska löpande uppdateras och innehålla information om planerade projekt och prioriteringsordning. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Till årsskiftet 2022/2023 kommer en förenklad karta som redovisar status för utvalda delar av cykelnätet, företrädesvis pendlingscykelvägnätet, vara färdigställd. Standarden på cykelvägarna kommer att redovisas utifrån ett antal parametrar, bland annat separering från fotgängare, bredder, beräknade framtida flöden och genhet. Planen är att kartan ska förvaltas som en del av trafiknätsplanen för att utnyttja befintliga karttjänster. Arbetet att skapa en karta som innehåller samtliga delar av cykelvägnätet, och som hålls löpande uppdaterat och även visar information om planerade projekt och prioriteringsordning, kommer att fortsätta under 2023 i den nya organisationen för stadsutveckling för att utarbeta arbetssätt som skapar en sammanvägd bild av planerade projekt.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med andra relevanta nämnder och externa parter ta fram en godsplan för att säkra näringslivets transporter. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Arbete med godsplanen fortgår utifrån den förstudie som togs fram under 2021. Två workshops har genomförts och dialog förs med Closer och Göteborgs Hamn om att göra en förstudie om behovet av uppställningsplatser. Två pilotprojekt genomförs inom ramen för framtagandet av godsplan, en inom citylogistik där insamling av statistik och datadelning skapar en gemensam lägesbild av nyttjandet av lastzoner och ett pilotprojekt om off-peakleveranser.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att verka för att etapp 4 färdigställs med dubbelspår på hamnbanan. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport mars 2022 Etapp 4 finns inte identifierad med övriga berörda parter. Den del av Hamnbanan som saknar dubbelspår har ett markreservat i stadens nya översiktsplan för att möjliggöra framtida uppbyggnad. Dubbelspår på denna sträcka kommer dock inte inom överskådlig framtid att öka kapaciteten i transportsystemet.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att i arbetet med den kommande elektrifieringsplanen särskilt beakta laddmöjligheter på boendeparkeringar. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Bilägare kan nu lösa särskild boendeparkering med laddmöjlighet i Parkeringsbolagets anläggningar.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra åtgärder för att minska buller och stök med anledning av oönskade fordonsträffar på centrala platser i Göteborg i syfte att öka tryggheten. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Trafikkontoret har tagit fram en lista med platser som upplevs stökiga och där identifierat problem och möjliga åtgärder. Centralt i staden är de identifierade platserna begränsade. Götaplatsen har reglerats med parkering förbjuden. Förvaltningen har inkluderat platser som inte är centrala Göteborg. Bland annat har trafikkontoret byggt en vägbula på Datavägen som använts för street racing och på Storås Ridhusväg har en bom satts upp för att hindra bilar som kör på smala vägar vid hästthagar. Dessa åtgärder har förbättrat situationen på platserna.

✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med miljö- och klimatnämnden, föreslå konkreta åtgärder för minskade luftföroreningar och buller. (KF Budget 2022)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 437 04517/22 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget om att, tillsammans med miljö- och klimatnämnden, föreslå konkreta åtgärder för minskade luftföroreningar och buller (KF budget 2022) för fullgjort. I rapporten <i>Åtgärder för minskade luftföroreningar och buller</i> föreslås konkreta åtgärder för att minska luftföroreningar och buller i Göteborg. Rapporten lyfter åtgärder inom fem områden; (1) parkering och mobilitetsavtal, (2) hastighet, (3) trängselskatt, (4) miljözoner, samt (5) dubbdäck.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att införa ett pilotområde för ökad verkställighet av cykelprogrammet. (KF Budget 2022)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Arbetet fortsätter inom ramen för nytt uppdrag för stadsmiljönämnden. Inom uppdraget har två geografiska områden valts för att genomföra och testa åtgärder; Majorna/Kungsladugård samt Backa. För att mäta resultatet har följande effektmål satts upp: • Öka antalet cykelresor i Backa och Kungsladugård/Majorna. • Fler ska uppleva sin stadsdel (Majorna/Kungsladugård eller Backa) som cykelvänlig. • Antalet skadade cyklister ska inte öka Arbetet i pilotområdena är uppdelat i tre arbetspaket: • Trafikåtgärder • Mobility management • Stöd och tjänster Uppdraget har tilldelats 20 miljoner kronor för 2022. Fem miljoner av dessa är avsatta för att täcka bemanning från trafikkontorets egen personal. De övriga 15 miljonerna kommer inte att kunna upparbetas under året då planering, utformning och genomförande av trafikåtgärder tar tid. Prognos är att upparbeta 4,5 miljoner kronor under 2022.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att genomföra fler utbildningar av lämpliga gator till sommargåtor. (KF Budget 2022)	Trafiknämndens sammanträde 2022-05-20 § 177 01686/22 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att genomföra fler utbildningar av lämpliga gator till sommargåtor (KF 2021-11-11 §4) för fullgjort.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med Byggnadsnämnden utreda om ökad silning av den lätta trafiken genom ett mer finmaskigt gatunät kan vara en möjlig och hållbar framtida lösning och alternativ till att koncentrera trafiken på Lundbyleden. (KF Budget 2021)	Trafiknämndens sammanträde 2022-05-20 § 179 00220/21 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget om att i samverkan med byggnadsnämnden utreda om ökad silning av den lätta trafiken genom ett mer finmaskigt gatunät kan vara en möjlig och hållbar framtida lösning och alternativ till att koncentrera trafiken på Lundbyleden (KF budget 2021) för fullgjort.

✓ Avslutad	Bedriva ett digitalt effektiviseringsarbete under hela planperioden (KF Budget 2020)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Process "Prioritera och besluta digitaliseringsaktiviteter" som beslutades 2021 har utvecklats inför arbetet 2022. Arbete för uppföljning och planering av utvecklingsuppdrag/aktiviteter har förbättrats och rapporteras till IT-råd/IT-ledningsutskott Trafikkontoret har deltagit aktivt i stadsledningskontorets arbete med att ta fram stöd och arbetssätt för stadens digitalisering. T.ex. som pilot i PIOS, portföljstyrning digitala initiativ i offentlig sektor, samt dialogpartner för framtagande av informationsmaterial för stadens digitaliseringspolicy. Arbetet fortsätter 2022. Två förstudier har genomförts inom samhällsbyggnadsprocessen (planering samt bygg- och förvaltning) tillsammans med våra samarbetspartner på FK, SBK och PoNF, och resulterat i ett antal digitaliseringsaktiviteter för genomförande 2022.
✓ Avslutad	Bidra till att minska stadens totala personalvolym, enligt arbetad tid, under mandatperioden (KF Budget 2020)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Varje rekryteringsbehov som signaleras i verksamheterna lyfts för förvaltningsövergripande beredning och prioritering inför beslut om rekrytering. Personalnyckeltal följs upp och analyseras löpande i samband med verksamhetsuppföljning och är del av underlag för eventuella åtgärder. Arbete med prioriteringar och effektiviseringar i verksamheten är en central fråga för förvaltningen och utifrån förutsättningar och strategiska ställningstaganden görs avvägningar om kompetensbehov. Förvaltningen kommer att behöva anpassa sin organisation utifrån förväntad leverans inom ramen för uppdraget.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med berörda förvaltningar och bolag samt Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Mölndals stad och Partille kommun leda stadens arbete i det fortsatta genomförandet av handlingsplanen 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035. (KF 2020-09-10 §21, punkt 3)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Samverkan och utredningar för att förverkliga Målbild Koll2035 i enlighet med beslutad Handlingsplan för perioden 2020-2024. Trafikkontoret samordnar stadens arbete som drivs i dialog med berörda förvaltningar. Ett antal gemensamma utredningar enligt handlingsplanen är slutförda eller i slutfasen av arbetet: förstudie för spår i Allén, älvutredningen, linjenätsutredning citybuss, hållplatsförlängningar utmed linje 5 och 11 samt utredningar om kapacitet i centrala staden och angöring för buss i city. Ytterligare pågående utredningar; Linjenätsutredning för spårväg, Nytt koncept för hållplatser och väderskydd, Hjalmar Brantingsplatsen samt utredning av Gropegårdsförbindelsen. Under ledning av Trafikverket har åtgärdsvalsstudie för metrobussystemet avslutats och en avsiktsförklaring är tecknad mellan parterna som inkluderar fördjupade utredningar som har startats
✓ Avslutad	Göteborgs Stads Parkerings AB och trafiknämnden ges i uppdrag att i samverkan med Västtrafik och Business Region Göteborg AB utreda möjligheten till innovativa mobilitetsåtgärder - så kallade "last-mile-lösningar" – i anslutning till det nya parkeringsgaraget söder om Liseberg. (KF 2020-09-10 §22, punkt 2)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 98 00124/21 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att tillsammans med Göteborgs Stads Parkering AB och i samverkan med Västtrafik och Business Region Göteborg AB utreda möjligheten till innovativa mobilitetsåtgärder - så kallade "last-mile-lösningar" – i anslutning till det nya parkeringsgaraget söder om Liseberg (KF 2020-09- 10 § 22) för fullgjord.

✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att återrapportera till kommunstyrelsen om väsentliga förändringar i innehåll och dess eventuella konsekvenser i förhållande till tidigare fattade beslut när reviderat medfinansierings- och genomförandeavtal tecknats med Trafikverket. (KF 2020-11-12 § 11, punkt 4)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Uppdraget fortsätter inom ramen för exploateringsnämndens ordinarie verksamhet och avvikelshanteras enligt ordinarie projektmetodik för investeringsprojekt. • Projektet har beslutat att driva det som en genomförande entreprenad istället för TE. • Projektet har tecknat kontrakt med AFRY och man har köpt projekteringen som en tilläggsbeställning på befintligt kontrakt med AFRY • Staden arbetar med att få Bytespunkt Brunnsbo med som ett tillägg till projektet • Staden ser över samordningen med DP 3. Ev. kommer vissa delar avbeställas från DP0 och som istället kommer att göras av Dp3
ex ✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att återkomma med förslag på aktualiserat regelverk och ny konstruktion för upplåtelse och avgiftsuttag för gatumark och annan allmän platsmark. (KF 2020-12-10 § 16, punkt 4)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Arbetet fortsätter inom ramen för stadsmiljönämndens verksamhet Arbetet med en ny markupplåtelse taxa syftar till att realisera följande nyttor: • Ändamålsenligt arbetssätt för Trafikkontoret • Rättssäker markupplåtelse taxa för den sökande • Möjliggöra ett levande stadsliv och ett effektivt nyttjande av offentlig plats I arbetet har flera utmaningar relaterat till stadens olika förvaltningar identifierats vilket medför att uppdraget behöver justeras. Förslag till ny taxa för upplåtelse av allmän plats beräknas kunna slutföras under 2023.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att ta fram riktlinjer för annonsering på stadens annonsplatser. Riktlinjen ska tydliggöra kraven enligt ICC:s regler för könsdiskriminerande reklam samt ställa krav på att annonser inte får vara rasistiska. (KF 2020-12-10 §33, punkt 2)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 424 01762/22 Svar på uppdrag från kommunfullmäktige gällande riktlinjer för annonser på stadens reklamplatser samt uppdrag från trafiknämnden gällande erfarenheter av etiska riktlinjer för utomhusreklam i Stockholm 1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget om att ta fram riktlinjer för annonsering på stadens annonsplatser regler för könsdiskriminerande reklam samt ställa krav på att annonser inte får vara rasistiska (KF 2020-12-10 §33, punkt 2) för avslutat. 2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att komplettera pågående utredning, om förändring av stadens riktlinjer för annonsering på stadens annonsplatser, med vilka juridiska möjligheter staden har att begränsa eller förbjuda reklam för spel- och betting. (KF 2022-09-15 §19) för fullgjort. 3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att utreda erfarenheterna av de etiska riktlinjer för utomhusreklam på stadens mark som införts i Stockholm Stad (TN 2022-11-25 § 381) för fullgjort.

✓ Avslutad	Trafiknämnden, inköp- och upphandlingsnämnden samt aktuella nämnder och styrelser får i uppdrag att inom ramen för Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 prioritera arbetet med att få fram nuläge för indikatorer där det saknas för att möjliggöra uppföljning av måluppfyllelse. Nuläge för samtliga indikatorer i programmet ska finnas framme senast under 2022. (KF 2021-03-25 §18, punkt 10)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2023 En metod för att mäta och beräkna nuläget för motoriserat vägtrafikarbete har tagits fram.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att, i samverkan med Västtrafik, Göteborgs Spårvägar och Parkeringsbolaget, utveckla samarbetet med polisen för att förstärka kamerabevakningen i kollektivtrafiken i brottsförebyggande syfte. Det förstärkta arbetet ska också innehålla möjlighet till datalagring av material från otrygga platser i staden, som kollektivtrafikknutpunkter samt bil- och cykelparkeringar.	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Trafikkontoret genomförde under hösten 2021 en förstudie för att undersöka vilka möjligheter som finns för att etablera kameraövervakning i brottsbekämpande syfte och hur information från dessa lämpligast samlas in. Utifrån förstudiens resultat har trafikkontoret arbetat vidare inom tre områden: 1. Delade kameraströmmar med Polisen: Den tekniska lösningen fastställts och nu pågår en avtalsprocess med Polisen för att klargöra drift, ansvarsförhållanden och kostnader. Avtalet beräknas vara färdigställt under hösten 2022. Därefter kommer denna lösning att implementeras och vara ganska skalbar så att Polisen kommer att ha möjlighet att direkt få tillgång till de kameraströmmar som Polisen juridiskt har rätt till och även utöka med nya kameror i dialog med trafikkontoret. 2. Ansökan till IMY (Integritetsskyddsmyndigheten) för kamerabevakning på 6 pendelparkeringar som är brottsutsatta skickades in i augusti. Processen kring dataskyddsfrågorna inom Göteborgs stad har tagit tid men är nu klargjord. Förväntad svarstid från ansökningarna till IMY är 6-9 månader. Vi kommer nu att genomföra förberedelser och planering så att vi kan starta installation av kamerabevakningen så fort vi får svar från IMY 3. Västtrafik har under våren drivit en process tillsammans med andra trafikhuvudmän och SKR gentemot IMY för att klargöra hur kollektivtrafikundantaget i lagen ska tolkas, ett arbete som har lett fram till förtydligade riktlinjer och klargöranden. Nu finns två utpekade hållplatser där Västtrafik och Trafikkontoret avser samverka kring kamerabevakning, men först ska ett förhandssamråd hållas med IMY för att klargöra detaljerna kring dessa platser, och säkerställa att kollektivtrafikundantaget gäller. Två faktorer bidrar till att progressen är långsam och som också försvårar prognostisering av tid och kostnad: • Befintlig lagstiftning gör det svårt för en kommunal aktör att självständigt sätta upp kameror med syfte att förebygga eller bekämpa brott. Enligt lagen är det i princip bara Polisen som kan göra det. Däremot så kan andra aktörers kameror som är uppsatta i andra syften också användas av Polisen, men då behöver dessa andra syften vara tydliga och tillräckliga för att motivera kamerabevakning. Kollektivtrafikundantaget, som infördes i lagen för att underlätta för kamerabevakning i kollektivtrafiken, är också fortfarande snävt i sin tillämpning, t.ex. är slutsatsen att det endast kan tillämpas av trafikhuvudmän, inte kommuner.

		Ovanstående har gjort att Trafikkontoret behövt hitta vägar där man i samverkan med andra parter kan hitta syften med kamerabevakning eller lösningar som även kan medföra fördelar för brottsbekämpning och trygghet. Detta innebär att (som med alla samverkansprojekt mellan jämbördiga parter) att progressen hänger på att båda parter vill samma sak lika mycket. När det gäller den aktuella samverkan så har Trafikkontoret en mycket god samverkan med såväl Polisen, Västtrafik som Parkeringsbolaget, men Trafikkontoret kan inte styra prioriteringarna och resurstillsättningarna hos dessa parter, vilket också gör att framdrift tar längre tid. I kommunfullmäktiges budget fick trafikkontoret 5 miljoner kronor tilldelade för arbete med kamerabevakning i brottsförebyggande syfte. Under 2022 kommer trafikkontoret att arbeta vidare med presenterat arbetssätt och kommer omsätta cirka 1 miljon kronor för uppdraget.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, planera för en gång- och cykelbro över Göta älv (KF 2021-09-16 §13)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 GFS upphandlad och startad. Framtagande av förfrågningsunderlag pågår.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att i genomförandestudien av tunnelalternativet, översiktligt utreda en lösning där en framtida koppling med Järntorget kan möjliggöras, exempelvis genom anslutande tunnel vid stigberget. Utredningen ska även inkludera en grov prisbild för en sådan lösning. (KF 2021-09-16)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Ingår i den GFS för Lindholmen - Vegasvackan som har upphandlats och startats under hösten.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att återkomma med en uppföljning av avgiftens nettoutfall när översynen av markavtal är klar. (KF 2021-10-14)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Den nya avgiften för starttillstånd kommer att gälla från 2023-01-01. Trafikkontoret redogjorde i underlag till ny taxa för starttillstånd att ett exakt nettoutfall inte kan anges då det pågår ett arbete att se över gällande markavtal där avgiften för starttillstånd ofta är inkluderad. Översynen av markavtal kommer inte vara klar i tid för att en återsrapportering av nettoutfallet ska vara möjlig innan ny nämndorganisation för stadsutveckling genomförs vid årsskiftet 2022/2023. Nämndöversynen och kommande beslut om hur avgift mellan förvaltningarna ska tas ut kommer också att påverka nettoutfallet.
✓ Avslutad	Trafiknämnden, park- och naturnämnden och fastighetsnämnden ges i uppdrag att ta fram och under 2021 genomföra ett åtgärds paket för att möta de brister som framkommer i stadsrevisionens granskning av gatuhållningen i Göteborg, med målsättningen att klart förbättra standarden på gatuhållningen och synpunktshanteringen. (KF 2021-10-14)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Arbetet har genomförts gemensamt för de berörda förvaltningarna. Vi ser en stora samordningsmöjligheter i det arbete som sker genom NOS där översyn av hur vi tar oss an gränssnitt mellan egenregi och övrig verksamhet pågår.

✓ Avslutad	Alla stadens nämnder ges i uppdrag att göra samtliga av Göteborgs Stads nämndhandlingar, undantaget sekretesshandlingar, presidiehandlingar samt interna arbetsmaterial, tillgängliga i appen Netpublicator när handlingarna är färdigställda enligt nämnden, för politiska sekreterare, kommunalråd i kommunstyrelsen samt gruppleddare i kommunfullmäktige i Göteborgs Stad. (KF 2021-11-25)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Trafikkontoret avvaktar. Stadsledningskontoret utreder hur tillgängliggörandet ska gå till och arbete pågår med att ta fram en gemensam rutin för staden
✓ Avslutad	Stadens nämnder och styrelser får i uppdrag att under 2022 genomföra förbättringar på de områden som brister i linje med svaren i enkäten gällande bland annat cykelparkeringsmöjligheter för anställda. (KF 2021-12-09)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Fler cykelställ ska byggas på innergården på Köpmansgatan. Dessa beräknas vara färdigställda under 2023. Samtidigt försvinner några platser under något år på grund av fönsterbyte i fastigheten.
✓ Avslutad	Samtliga nämnder och bolag får i uppdrag att se över sin kapacitet att hantera kontanter i händelse av kris. (KF 2022-03-24 § 19, punkt 2)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Trafikkontoret har ingen hantering av kontanter, eller betalning med kort etc i kritisk verksamhet. Betalningar från enskilda sker normalt sett genom fakturering, vilket inte ger något behov av reservsystem med kontantbetalning. Inga ytterligare åtgärder behöver vidtas inom ramen för trafiknämndens verksamhet. Uppdraget kan avslutas.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten att ta båtuppläggnings som idag finns närmast väster om terminalbyggnad på Saltholmen till annan plats. Uppdraget ska inkludera ekonomiska kalkyler av förändringen. Trafikförvaltningen ges möjlighet att ta in både intern och extern hjälp av aktörer som de anser berörda. Uppdraget ska återrapporteras till kommunstyrelsen oktober 2022.	Trafiknämndens sammanträde 2022-10-20 § 334 05216/22 Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget om att utreda möjligheten att ta båtuppläggnings närmast väster om terminalbyggnaden på Saltholmen till annan plats (KF 2022-04-28, § 23) för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgs Stads samtliga nämnder och styrelser får i uppdrag att tillse att alla anställda informeras om grundlagens meddelarfrihet, meddelarskydd och i förekommande fall lagstadgade skyldigheter att rapportera om missförhållanden. (KF 2022-05-19 §12, punkt 1)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Uppdraget hanteras genom dialog och implementering anpassad till organisationen med hjälp av staden gemensamma leveranser som filmer, informationsmaterial mm.
✓ Avslutad	Göteborgs Stads samtliga nämnder och styrelser får i uppdrag att informera om att i Göteborgs Stad förväntar vi oss ett öppet och transparent informationsflöde om verksamheten och där alla anställda välkomnas att vid identifierade brister kontakta politiker. (KF 2022-05-19 §12, punkt 2)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Uppdraget hanteras genom dialog och implementering anpassad till organisationen med hjälp av staden gemensamma leveranser som filmer, informationsmaterial mm.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att öka arbetet med förstärkt kamerabevakning och belysning i syfte att skapa tryggare gatumiljöer. För detta ändamål tilldelas trafiknämnden 5 mnkr. (KF 2022-05-19 §22, punkt 19)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 De extra medel som tilldelats för ytterligare satsning på belysning i KF beslut har nyttjats för att skapa trivsel i vår innerstad med så kallad säsongsbelysning vilket innebär att vi kan styra färgsättning vid högtider, manifestationer osv. I år har Kungsportsbron, Fontänbron och Tyska bron utförts.

✓ Avslutad	Trafiknämnden 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. (KF 2022-06-09 § 16)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Uppdraget kommer att genomföras inom stadsbyggnadsnämndens verksamhet.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att i samverkan med kommunstyrelsen komplettera pågående utredning (KF 2020-12-10 §33, punkt 2. Dnr: 5527/19) om förändring av stadens riktlinjer för annonsering på stadens annonsplatser mot spel-, lotteri- och bettingreklam. Utredningen ska innehålla vilka juridiska möjligheter staden har att begränsa eller förbjuda reklam för spel- och betting. (KF 2022-09-15 §19)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget om att ta fram riktlinjer för annonsering på stadens annonsplatser regler för könsdiskriminerande reklam samt ställa krav på att annonser inte får vara rasistiska (KF 2020-12-10 §33, punkt 2) för avslutat. 2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att komplettera pågående utredning, om förändring av stadens riktlinjer för annonsering på stadens annonsplatser, med vilka juridiska möjligheter staden har att begränsa eller förbjuda reklam för spel- och betting. (KF 2022-09-15 §19) för fullgjort. 3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att utreda erfarenheterna av de etiska riktlinjer för utomhusreklam på stadens mark som införts i Stockholm Stad (TN 2022-11-25 § 381) för fullgjort.
✓ Avslutad	Trafiknämnden får i uppdrag att medge upplåtelse av allmän plats för uteserveringar under vintersäsongen 2022/2023 efter ansökan och individuell hantering.	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Trafikkontoret medger upplåtelse av allmän plats för uteserveringar under vintersäsong.
✓ Avslutad	Kommunstyrelsen hemställer till trafiknämnden som ansvarig, ihop med övriga eventuellt berörda nämnder, med uppdrag att utreda frågan gällande störande buller från idrottsytorna vid Svartedalsskolan och Släktledsgatorna. Arbetet ska drivas i god dialog och samverkan med de närboende. Uppdraget ska även inkludera förslag på åtgärder.	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Dialog har genomförts med grannarna, lokalförvaltningen, grundskoleförvaltningen och miljöförvaltningen. Utifrån detta har ett utkast formulerats på förslag på möjliga åtgärder. Trafikkontoret har inte rådighet att genomföra åtgärder utan det är upp till lokalförvaltningen. Utkastet är skickat till lokalförvaltningen för deras bedömning. Uppdraget är återrapporterat till trafiknämnden 2022-12-15.
✓ Avslutad	Arbete enligt fastslagen struktur för godstransporter på vattenvägar (Följduppdrag TN 2018-12-10 § 485)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Arbetet med att genomföra en kajinventering för stadens kajer har landat i förslaget att fram ett kartunderlag och koppla ihop det med Trafiknätsplan. I ett första steg kommer relevant data att samlas in och redovisas på ett strukturerat och samlat sätt i ett GIS-underlag. Redovisning till trafiknämnden planeras till slutet av 2022.
✓ Avslutad	Yrkande (MP), (V) och (S) Kvillestråkets gång- och cykelbana (Uppdrag TN 2019-11-28 §433)	Trafiknämndens sammanträde 2022-04-21 § 144 8334/19 Trafiknämnden förklarar uppdraget att se över skyltningen och komplettera så den är ändamålsenlig, (TN 2021-06-17 § 297) för fullgjort.

✓ Avslutad	Inriktningsbeslut för ny taxestruktur för färdtjänstresor (TN 2019-12-12)	Trafiknämndens sammanträde 2022-10-20 § 337 1658/19 - Trafiknämnden godkänner, i enlighet med förslag bilaga 1 till trafikkontorets tjänsteutlåtande: - Ny modell för egenavgifter för färdtjänst. - Principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s Taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas - Införandet av högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter - Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att i enlighet med förslag i bilaga 1 till trafikkontoret tjänsteutlåtande; - Fastställa ny modell för egenavgifter för färdtjänst - Fastställa principer för årlig omräkning av avgifter baserat på SCB:s Taxiindex med indextalet för juli 2022 som bas. - Införa högkostnadsskydd för färdtjänstavgifter - Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige delegera till stadsmiljönämnden att årligen ompröva och fastställa datum och tider för när högtrafiktaxa ska gälla. - Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att de ovan föreslagna förändringarna ska tillämpas från den tidpunkt då verksamhetens IT-system har kunnat anpassas till modellen, dock tidigast från januari 2024.
✓ Avslutad	Yrkande från (D) angående alternativ till finansiering för färjeläget samt studie av Koll2035 i samband med aktuella detaljplanen för Masthuggskajen (TN 2020-11-19)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport augusti 2022 Ingår i översyn av projektets omfattning.
✓ Avslutad	Översyn Enskilda vägar (TN 2020-12-17)	Trafiknämndens sammanträde 2022-11-25 - Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa bidragskriterier för enskilda vägar i enlighet med bilaga 1 till trafiknämndens tjänsteutlåtande. - Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att de nya bidragskriterierna för enskilda vägar ska gälla från och med 1 januari 2024. - Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att ge trafiknämnden delegation att utifrån ovan givna principer besluta om bidragen för respektive verksamhetsområde.
✓ Avslutad	Förslag till styrande dokument för citylogistik inom Göteborgs Stad (TN 2020-12-17)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport mars 2022 Uppdraget fortsätter inom ramen för KF uppdrag 2022 - Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med andra relevanta nämnder och externa parter ta fram en godsplan för att säkra näringslivets transporter.

✓ Avslutad	Svar på fråga från (MP) och (V) om omhändertagande av synpunkter på cykelfrågor. (TN 2021-02-11)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport mars 2022 <i>Life Filming – test av en metod för att öka delaktigheten i stadsutvecklingsfrågor för personer med intellektuell funktionsnedsättning</i> Under våren 2022 startade ett samarbete i Göteborg Stad där demokrati- och medborgarservice, förvaltningen för funktionsstöd och trafikkontoret tillsammans undersöker hur vuxna personer med intellektuell funktionsnedsättning upplever att det fungerar att ta sig fram i staden. Målet med arbetet är att skapa inflytande och delaktighet för en grupp som sällan eller aldrig hörs i det offentliga rummet. Life filming är en metod där vem som helst med hjälp av film kan dokumentera en viss aspekt av sina liv, till exempel hur de upplever sin närmiljö. Att ha möjlighet att påverka sin närmiljö är viktigt för alla och med den här metodiken blir det möjligt att förmedla sådant som det annars kan vara svårt att sätta ord på. Metoden bidrar också till att fler personer får möjlighet till en digital inkludering. Under våren kommer två dagliga verksamheter och ett boende delta i arbetet. Resultatet av dialogen kommer att presenteras hösten 2022. FoU i Väst har fått i uppdrag att följa arbetet. Följeforskningen förväntas ge kunskap om hur Life Filming kan bidra till upplevelsen av delaktighet bland personer med intellektuell funktionsnedsättning och hur vi kan implementera den kunskap som kommer fram i stadens planeringsprocesser.
✓ Avslutad	Dnr 4649/20 Gång- och cykelbro mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen – Inriktningsbeslut (Följduppdrag TN 2021-03-18)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport mars 2022 Framtagande av tidsplan som möjliggör utbyggnad på 8 år kommer att ingå i GFS.
✓ Avslutad	Dnr 2241/19 Svar på yrkande från (MP) och (V) rörande flytt av elsparkcyklar (Följduppdrag TN 2021-03-18)	Uppdraget avslutades i samband med Delårsrapport mars 2022 Trafikkontoret arbetar aktivt med att skapa goda förutsättningar för såväl de som nyttjar elsparkcyklar som de som inte gör det. Förvaltningen har vid trafiknämndens sammanträde den 18 november 2021 samt 3 mars 2022 återrapporterat hur kontoret kommer att ta sig an de uppdrag som nämnden gett liksom status för dessa. Avseende kort respektive lång flytt av elsparkcyklar har ett arbete gjorts för att ta fram funktionella och juridiskt hållbara sätt för att debitera elsparkcykelföretagen för kort flytt av fordon och såväl kort och lång flytt är numera verktyg som kontoret kan använda sig av när så anses nödvändigt.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 5281 - Gör Linnégatan cykelvänlig (TN 2021-04-23)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 97 01241/21 - Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslag 5281 - Gör Linnégatan cykelvänlig inom ramen för kommande utredning rörande Linnégatan. - Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslag 5281 - Gör Linnégatan cykelvänlig, för fullgjort.

✓ Avslutad	Uppföljning av åtgärderna i handlingsplan för miljön 2018 - 2020 (TN 2021-05-27)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Åtgärderna i det tidigare miljöprogrammet är redovisade till Trafiknämnden 2021. Fortsatt arbete med de tidigare 38 åtgärderna i miljöprogrammet övergår i det nya arbetssättet med miljöledningssystem och handlingsplan för Miljö- och klimatprogrammet.
✓ Avslutad	Yrkande (MP, (V) och (S) angående – grundskolebarns möjlighet att ta sig till sin skola genom att gå eller cykla. (TN 2021-08-27)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 422 05648/21 Trafiknämnden förklarar följande uppdrag (TN 2021-08-27: § 354) för fullgjorda 1. Trafikkontoret redovisar översiktligt för hur och i vilken omfattning grundskolorna i Göteborg arbetar för att skolbarnen ska ha goda förutsättningar att ta sig till skolan på egna ben samt vad det är som begränsar arbetet. 2. Trafikkontoret föreslår åtgärder för att barnen i större utsträckning ska kunna välja hur de på egna ben tar sig skolan.
✓ Avslutad	Yrkande från (S), (V), (MP) och (D) angående utredning om tillfällig bro till Feskekôrka (TN 2021-08-27)	Trafiknämndens sammanträde 2022-02-10 §33 05650/21 Trafiknämnden förklarar uppdraget om utredning att utreda förutsättningarna att anlägga en tillfällig gång- och cykelbro till Feskekôrka i samband med bygget av ett tillfälligt parkeringsdäck i kanalen (TN 2021-08-27 §358) för fullgjort.
✓ Avslutad	Yrkande från (MP) (V) (S) gällande yttrande från cykelfrämjandet (TN 2021-08-27)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 96 05708/21 1. Trafiknämnden förklarar uppdraget att väga in de synpunkter som Cykelfrämjandet inkommit med i framtida arbete (TN 2021-08-27, § 359) för fullgjort. 2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till Cykelfrämjandet för kännedom
✓ Avslutad	Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2023 (TN 2021-09-23 § 397 9210/20)	Trafiknämndens sammanträde 2022-05-20 § 174 00197/22 Trafiknämnden förklarar uppdraget att återkomma till trafiknämnden senast i maj 2022 med ett preliminärt underlag om inspel till Trafikplan 2024 (TN 2021-09-23, § 397) för fullgjort.
✓ Avslutad	Yrkande från MP och V angående maxantal för elsparkcyklar (TN 2021-09-23 § 400 05655/21)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Yrkandet innehåller flera uppdrag varav följande har förklarats fullgjorda av trafiknämnden (TN 2022-03-03: §74): Trafikkontoret får i uppdrag att utreda konsekvenserna av att kraftigt begränsa antalet elsparkcyklar genom införande av ett maxantal på antal fordon (TN 2021-06-17 § 298, punkt 2). Trafikkontorets uppdrag från 2021-06-21 "att utreda konsekvenserna av att kraftigt begränsa antalet elsparkcyklar genom införande av ett maxantal på antal fordon" kompletteras med några beslutsförslag på maxantal (TN 2021-09-23 § 400, punkt 2). Trafiknämnden beslutar att trafikkontoret tar fram och konsekvensbeskriver ett förslag på upphandlingsförfarande för rätten att hyra ut elsparkcyklar till ett

		förutbestämt antal operatörer med möjlighet att även reglera antalet fordon. Förslaget ska också innehålla de viktigaste kraven som bör ställas i en upphandling för att uppnå de önskade effekterna (TN 2021-09-23 § 400, punkt 9). Det återstår uppdragspunkter inom flera kategorier: Parkering Hantering av elsparkcyklar vid vinterväglag Uppföljning av elsparkcykelföretagen Körförbud i Brunnsparken Förvaltningen arbetar med samtliga punkter och har identifierat behov av vägledande dokument för att hantera olika typer av mikromobilitet i staden. Trafikkontoret har därför påbörjat ett arbete med att ta fram ett förhållningssätt för mikromobilitet som kommer att färdigställas innan ny avtalsperiod 1 april 2023. Arbetet syftar också till att identifiera platser för tillämpning av trafikförordningen förbud mot parkering av elsparkcyklar på gångbana.
✓ Avslutad	Yrkande från (MP) och (V) angående – se över stadens trafikinvesteringar efter FN:s nya klimatrappport (TN 2021-09-23 § 401 05649/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-04-21 § 134 05649/21 1. Trafiknämnden förklarar uppdraget om att se över trafikinvesteringarna i investeringsunderlag 2021–2031 så att de följer stadens antagna Miljö- och klimatprogram (TN 2021-09-23, §401) för fullgjort. 2. Trafikkontoret får i uppdrag att återkomma med förslag på arbetssätt där olika skedesbeslut inkluderar en uppskattning av klimatpåverkan på kort och lång sikt, som även inkluderar byggnation av infrastruktur. Uppdraget ska redovisas för nämnden före 31 december 2022. Förvaltningen håller på att ta fram struktur och arbetssätt som kan svara upp mot uppdraget. Beräknas redovisas under hösten.
✓ Avslutad	Yrkande från (S) och (D) angående – avveckla tystnadskulturen och förstärk personalens säkerhet (TN 2021-09-23 § 403 05647/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-02-10 §41 05647/21 Trafiknämnden förklarar uppdraget om att säkerställa att stadens riktlinjer för personsäkerhet, rutin för polisanmälan vid hot och våld i känd och fullt implementerad i hela förvaltningen samt förslag till åtgärder till att ytterligare förstärka medarbetares säkerhet mot våld, hot och olovlig påverkan (TN 2021-09-23 §403) för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 7422 - Gång- och cykelbana direkt från Olskroken till Kruthusgatan (TN 2021-09-23 § 407 05478/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 91 05478/21 Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslag 7422 – Gång och cykelbana direkt från Olskroken till Kruthusgatan.
✓ Avslutad	Uppdrag att utveckla arbetet med företagserbjudande samt sponsring för Styr & Ställ (TN 2021-09-23 § 418 05517/21)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Dialog pågår med leverantören av Styr & Ställ, TIER Mobility SE, och Mölndals stad. Det finns praktiska och juridiska aspekter kopplat till sponsring som trafikkontoret arbetar med. Uppdraget hanteras fortsättningsvis inom det löpande arbetet med lånecykelsystemet.

✓ Avslutad	Yrkande från (MP) och (V) angående komplettera Centralenområdet med en gång- och cykelväg (TN 2021-09-23 § 423 06447/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 92 06447/21 Trafiknämnden förklarar uppdraget att se över möjligheterna att komplettera Centralenområdet med en gång- och cykelväg som förbinder Nya Allén med nya Hisingsbron och som dras på annat sätt än i markplan (TN 2021-09-23, § 422) för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 9451 - Cykelbana till Sillvik (TN 2021-10-28 § 457 06818/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-08-25 § 262 06818/21 1. Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslag 9451 - Cykelbana till Sillvik, inom ramen för förvaltningens investeringsplanering. 2. Trafiknämnden förklarar uppdraget TN 2021-10-28 §457 att bereda Göteborgsförslag 9451 - Cykelbana till Sillvik, för fullgjort.
✓ Avslutad	Yrkande från (S), (MP) och (V) angående att inkludera Billdals begravningsplats som ny mötesplats för flexlinjen (TN 2021-10-28 § 472 07448/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-02-10 §48 07448/21 Trafiknämnden beslutar att arbetet med inkludering av Billdals begravningsplats som ny mötesplats för flexlinjen avbryts.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 8437 - En modern skärgård (TN 2021-10-28 § 458 06673/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-02-10 §29 06673/21 Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslag 8437, inom ramen för kommunfullmäktigeuppdraget om att fram en strategisk plan för skärgårdens framtida utveckling.
✓ Avslutad	Yrkanden gällande studerade alternativ på Linnéplatsen för Lindholmsförbindelsen § 505 4122/19 (TN 2021-11-18)	Trafiknämndens sammanträde 2022-09-22 § 301 08094/21 Utredning gällande kostnaden för att säkerställa en senare fortsatt dragning i tunnel under Medicinareberget mot Chalmers Beslut 1. Trafiknämnden förklarar uppdraget om att som en del i det fortsatta arbetet med alternativen för Lindholmsförbindelsen göra en bedömning av kostnaden för att säkerställa en senare fortsatt dragning i tunnel under Medicinareberget mot Chalmers (TN 2021-11-18, § 7) för fullgjort. 2. Trafiknämnden förklarar uppdraget om att hantera Linnéplatsens framtida utformning på en temanämnd i början av nästa år tillsammans med andra berörda nämnder för att brett belysa olika perspektiv och avvägningar (TN 2021-11-18, § 7) som avslutat. 3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att inget av de fyra utredningsalternativen utesluts innan temanämnden genomförs (TN 2021-11-18, § 7) som avslutat.
✓ Avslutad	Yrkande från Henrik Munck (-) och yttrande från (D) gällande ombyggnad av hållplatser § 521 07938/21 (TN 2021-11-18)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Trafikkontoret har i samverkan med Västtrafik, Socialförvaltning Centrum och Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen bedömt effekten av att dra in, flytta eller slå samman nio spårvagnshållplatser längs linje 5 och 11. Västtrafik har mandat att besluta om vilka hållplatser som ska trafikeras. Beslut fattas av Västtrafiks styrelse. Den gemensamma bedömningen ingår som underlag till beslutet. Vid trafiknämndens sammanträde 2022-11-25 redogjorde trafikkontoret för den framtagna modellen liksom vilken slutsats trafikkontoret

		dragit utifrån denna analys.
✓ Avslutad	Svar på fråga från (V) och (MP) angående fortsatt utveckling av elladdning för boendeparkerare i områden med huvudsakligen boendeparkering på gatumark § 530 06456/21 (TN 2021-11-18)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 440 06456/21 Trafiknämnden förklarar uppdraget att fortsätta följa upp och utvärdera utveckling av elladdning för boendeparkerare i områden med huvudsakligen boendeparkering på gatumark i samarbete med relevanta aktörer och återkomma med rapport i slutet av 2022, för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 9466 - Gör Grönsakstorget bilfritt (TN 2021-12-16 § 576 07677/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-06-17 § 224 07677/21 1. Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslaget inom ramen för arbetet med stadsmiljöplan inom Vallgraven och dess efterföljande investeringsplanering, enligt trafikkontorets yttrande. 2. Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslag 9466 – Gör Grönsakstorget bilfritt för fullgjort. 3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslaget i samband med att förslag till Stadsmiljöplan läggs fram i trafiknämnden, för fullgjort.
✓ Avslutad	Yrkande från (S), (V) och (MP) angående svar på fråga om situationen på Åkareplatsen (TN 2021-12-16 § 556 02661/21)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022. Situationen på Åkareplatsen har förbättrats väsentligt, delvis på grund av genomförda åtgärder men också genom självreglering. Trafikkontoret har genom utskick informerat buss- och taxiförare om hur beteende påverkar framkomligheten och har påbörjat arbete och projektering för att bredda bussfilen för att bussarna vid köbildning ska kunna att ta sig förbi. Övriga åtgärder är inte längre aktuella eller möjliga att genomföra.
✓ Avslutad	Yrkande från (MP) och (V) angående trafikkontorets rådgivning till företag för ökat hållbart resande bland deras medarbetare (TN 2021-12-16 § 580 08615/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 101 08615/21 Trafiknämnden förklarar uppdraget att snabbt se över status och utvecklingsmöjligheter för sin rådgivning till arbetsgivare i Göteborg att öka personalens hållbara resande som cykelpendlande (TN 2021-12-16, § 580) för fullgjort.
✓ Avslutad	Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att studera hur pendelcykelstråket mellan Hisingsbron och Lindholmen kan dras utan korsningar med spårvägen (Följduppdrag TN 2021-02-11 § 41, 7895/20)	Trafiknämndens sammanträde 2022-03-25 § 95 7895/20 Trafiknämnden förklarar uppdraget om att studera hur pendelcykelstråket mellan Hisingsbron och Lindholmen kan dras utan korsningar med spårvägen (TN 2021-02-11, § 41) för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 11496 - Ta ett helhetsgrepp kring Redbergsplatsen (TN 2022-02-10 § 34 08844/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 426 08844/21 Trafiknämnden genomför Göteborgsförslag 11496 - Ta ett helhetsgrepp kring Redbergsplatsen.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 11497 - Göteborg ställplats i city § 35 08845/21 (TN 2022-02-10 § 35 08845/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-06-17 § 222 08845/21 • Trafiknämnden avslår Göteborgsförslag 11497 – Göteborg ställplats i city. • Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslag 11504 för fullgjort.

✓ Avslutad	Göteborgsförslag 11504 - Ge poolbilar samma parkeringsvillkor som privatägda bilar (TN 2022-02-10 § 36 08913/21)	Trafiknämndens sammanträde 2022-06-17 § 223 08913/21 1. Trafiknämnden avslår Göteborgsförslag 11504 – Ge poolbilar samma parkeringsvillkor som privatägda bilar. 2. Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslag 11504 för fullgjort.
✓ Avslutad	Program Bangårdsförbindelsen. Fas 1 (TN 2022-02-10 § 45 05435/21)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Arbetet med en bred nämndövergripande förstudie har påbörjats. Trafiknämnden har fått information om förstudien i februari och september, och återrapportering planeras att ske löpande. Förstudien har som syfte att studera olika lokaliseringar och utformningar av en bangårdsförbindelse, och utvärdera dessa i förhållande till programmets uppsatta effektmål och nyttor. Första leveranser av utredningsalternativ och utvärderingskriterier har skett. Förstudien ska vara avslutad under våren 2023 och löper på enligt plan.
✓ Avslutad	Yrkande från (S) och (D) angående nettokostnader för olika kollektiva trafikslag (TN 2022-02-10 § 47 00799/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-08-25 § 261 00799/22 1. Trafiknämnden förklarar trafikkontorets uppdrag, att inventera och sammanställa befintlig statistik inom området och redogöra för nämnden vilken kostnadstäckningsgrad och nettokostnader olika trafikslag inom kollektivtrafiken har idag (TN 2022-02-10 § 47) för avslutat. 2. Trafiknämnden förklarar trafikkontorets uppdrag, att inventera och sammanställa befintlig statistik och redogöra för nämnden hur den socioekonomiska fördelningen, (kön, ålder, utbildning, inkomst, bostadsområde) är för de olika trafikslagen (TN 2022-02-10 § 47) för fullgjort.
✓ Avslutad	Yrkande från (MP), (V) och (S) angående uppföljning av miljözon klass 1 via betalstationer (TN 2022-03-25 § 84 00798/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 429 00798/22 Trafiknämnden förklarar uppdraget att följa upp efterlevnaden av miljözon klass 1 via betalstationer för trängselskatt (TN 2022-03-25, § 84) för fullgjort.
✓ Avslutad	Yrkande från (S), (D), (V) och (MP) gällande säkerhetshöjande åtgärder av otrygga platser i Angered (TN 2020-03-23 §107 2843/20)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Trafikkontoret har analyserat alla platserna och kategoriserat dessa som åtgärder på det statliga vägnätet, mindre åtgärder på det kommunalt vägnät samt större åtgärder på kommunalt vägnät. åtgärder tittat på förutsättningarna. Kategoriseringen utgår från trafikkontorets analys och det kan alltså vara så att ett förslag är inspelat som en mindre åtgärd, men där trafikkontoret bedömer att en större åtgärd är det som kommer att tillgodose det egentliga behovet. Problembilden kan på många platser sammanfattas med överdimensionerade vägytor i förhållande till kvaliteter så som önskvärda hastigheter och framkomlighet för gång och cykel. Det finns alltså inbyggda strukturellt problem i grundutformningen på flera av de platser som inte löses med den föreslagna åtgärden. Detta innebär att det på flera platser finns behov av ett mer omfattande arbete med att ta fram en ny trafikutformning vilket blir ett större projekt att genomföra jämfört med en föreslagen åtgärd.

		De mindre åtgärderna är delvis redan kopplade till arbetspaket som kommer genomföras med hjälp av investeringsmedel för trafiksäkerhetspotter. Övriga mindre åtgärder kommer arbetas igenom systematiskt de kommande åren. Under 2023 kommer minst två större förslag på åtgärder att tas fram som kommer kunna genomföras som separata investeringsprojekt. I den processen kommer troligtvis en GFS behöva göras innan vidare projektering och byggnation.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 11536 - Säkra övergång vid Fjällskolan (TN 2022-03-25 § 99 01059/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-11-25 § 377 01059/22 1. Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslag 11536 – Säkra övergång vid Fjällskolan inom ramen för genomförda trafiksäkerhetsåtgärder våren 2022. 2. Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslag 11536 – Säkra övergång vid Fjällskolan fullgjort.
✓ Avslutad	Upprustning av kanalmurar längs med Fattighusån och Stora Hamnkanalen (TN 2022-04-21 § 145 7501/19)	Trafiknämndens sammanträde 2022-11-25 § 390 7501/19 1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget om att i samverkan med kommunstyrelsen, byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och övriga berörda samordna fem fördjupningsuppdrag innan vidare inriktningsbeslut kan tas (KF 2021-09-16, § 28) för fullgjort. 2. Trafiknämnden förklarar uppdraget om att utreda om projektet kan beslutas om i etapper för att få en större hanterbarhet i beslutsfattandet (TN 2022-04-21, § 148) för fullgjort. 3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att ge stadsmiljönämnden i uppdrag att äga programmet för upprustning av kanalmurarna längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen. 4. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna följande inriktningar för den fortsatta planeringen av upprustning av kanalmurarna längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen: 1. Aktuella kanalmurar och broar rustas upp till en sådan standard att konstruktionerna säkerställs för ytterligare 120 år. 2. Kulturmiljön bevaras samtidigt som ett attraktivare stadsrum skapas längs kanalen och framkomligheten för gående och cyklister förbättras. 3. Klimatanpassningsåtgärder inom aktuellt geografiskt område inkluderas, för att bidra till att skydda staden fram till 2070. 4. Arbetet ska planeras för att genomföras under en 20-årsperiod, till cirka år 2043. 5. Arbetet ska planeras för att genomföras till en utgift som maximalt uppgår till mellan 4,5 och 5 miljarder kronor i prisnivå 2020.

		6. Trafiknämnden överlämnar trafiknämndens beslut till park- och naturnämnden för kännedom.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 11554 - Rondell vid Backadalsmotet (TN 2022-04-21 § 147 01623/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 425 01623/22 Trafiknämnden genomför delvis Göteborgsförslag 11554 – Rondell vid Backadalsmotet inom ramen för planerad utredning.
✓ Avslutad	Yrkande från (S) angående visselblåsarfunktionen och mutförsök (TN 2022-04-21) § 133 01728/22	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 438 01728/22 Trafiknämnden förklarar uppdraget om att belysa arbetet mot oegentligheter inom ramen för trafiknämndens verksamhet (TN 2022-06-17 § 216) för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 11568 - Bergum och Olofstorp, gång & och cykelbana (TN 2022-05-20 § 182 02401/22)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Uppdraget återrapporterades till trafiknämnden 2022-10-20. Förslaget beaktas i prioriteringsarbetet för medfinansiering och utbyggnad ihop med VGR och GR.
✓ Avslutad	Fördjupad utredning - Ny spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan (TN 2022-08-26 § 257 2431/20)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Arbetet fortsätter inom ordinarie verksamhet på stadsbyggnadsförvaltningen. Ett samlat beslutsunderlag kommer att finnas framme under slutet av 2022. Ett beslutsunderlag till stadsbyggnadsnämnden kommer tas fram under Q1 2023 av avdelning Strategi och taktik.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 12628 - Bygg en spårvagnshållplats vid Gamlestadsvägen/Alekärrsgatan (TN 2022-09-22 § 300 04931/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-11-25 Trafiknämnden avslår Göteborgsförslag 12628 - Bygg en spårvagnshållplats vid Gamlestadsvägen/Alekärrsgatan.
✓ Avslutad	Yrkande från (V), (MP) och (S) angående arbetsmarknadsutbildning till färdtjänstförare (TN 2022-09-22 § 307 05455/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 432 05455/22 Trafiknämnden förklarar uppdraget "att tillsammans med Arbetsmarknad och Vuxenutbildning utreda förutsättningarna för en arbetsmarknadsutbildning till färdtjänstförare" (TN 2022-09-22 § 307), för fullgjort
✓ Avslutad	Yrkande från (MP) och (V) angående förbättrad framkörning till entrédörrar vid serviceresor (TN 2022-10-20 § 348 06159/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 431 06159/22 Trafiknämnden förklarar uppdraget att i samverkan med förvaltningen för funktionsstöd arbeta för att fler fastighetsägare ger serviceresor tillgång till standardnycklar till bommar så att färdtjänstresenärer kan åka ända fram till entrédörren (TN 2022-10-20 § 348), för fullgjort.
✓ Avslutad	Göteborgsförslag 12626 - Gullbergskajens bevarande (TN 2022-10-20 § 331 04724/22)	Trafiknämndens sammanträde 2022-12-15 § 423 04724/22 1. Trafikkontorets planerade arbete på kajen genomförs så att platsens karaktär kan återställas efter genomfört arbete och att konstverk och andra karakteristiska föremål på kajen inte förstörs. 2. Trafiknämnden bifaller Göteborgsförslag 12626 i enlighet med yrkandet från (MP), (V) och (S). 3. Trafiknämnden förklarar uppdraget att bereda Göteborgsförslag 12626 för fullgjort.

✓ Avslutad	Samtliga nämnder och bolag får i uppdrag att förbereda och genomföra energieffektiviserande och energibesparande åtgärder i syfte att minska energiförbrukningen och effektbehovet inför vintern 2022/23. (KF 2022-10-27 § 21, punkt 1)	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Frågor kopplade till energiförbrukning har, med anledning av rådande världsläge och priser kopplat till energi, varit uppmärksammat under det gångna året. Trafikkontoret fortsätter att driva arbetet med att energieffektivisera och i skrivande stund är omkring 60 000 av totalt 97 000 ljuspunkter utbytta till energisnålare ledbelysning. Lösningen är inte bara mindre kostnadsdrivande utan innebär också avsevärt förbättrade möjligheter till att snabbt släcka ner eller dimra belysning om detta är önskvärt. Arbetet med att byta ut resterande del av ljuspunkterna i beståndet fortsätter och beräknas kunna var helt genomfört omkring år 2029. Genomförd energieffektivisering har hittills genererat i en minskad elförbrukning från ca 45 000 MWh under 90-talet till ca 27 000 MWh år 2022. Under senare delen av 2022 har trafikkontoret genomfört test med att dimra ner belysningen i ett större område (Näset) för att kunna bedöma hur detta påverkar boenden, trafikanter och andra som vistas i dessa områden. Testet fungerade väl och har inte resulterat i några klagomål eller synpunkter från berörda. En mer utförlig utvärdering håller på att arbetas fram.
✓ Avslutad	Trafiknämnden och grundskolenämnden får i uppdrag att till 2023 förändra organisationen för resor till fritidshem i enlighet med den utredning som redovisas i tjänsteutlåtandet.	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 För trafikkontoret/ stadsmiljöförvaltningen kräver förändringen ingen förändrad organisation. Grundskoleförvaltningen kan möjligen ha det behovet. När detta beslut under 2023 ska verkställas kommer stadsmiljöförvaltningen fortsätta utföra resorna men växla arbetsrutin för utförandet. De blir istället uppdragsresor som ska faktureras grundskoleförvaltningen. En dialog kommer nu att inledas med grundskoleförvaltningen om förändringen och om underlag till "partiernas budgetberedning" för flyttning av kommunbidrag mellan nämnderna. Med anledning av att beslutet i ärendet kom sent på året är det inte osannolikt att genomförandet av förändringen sker först i samband med starten av höstterminen 2023.
✓ Avslutad	Yrkande från (V), (MP), (L) och (C) angående sommartorg 2023 på Grönsakstorget	Uppdraget avslutas i samband med Årsrapport 2022 Trafikkontoret har inkluderat Grönsakstorget i planeringen av temporära åtgärder för 2023. Uppdraget att tillskapa temporära åtgärder kommer att ligga på den nya stadsmiljöförvaltningen.



Barnbokslut 2022

Trafiknämnden

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund och syfte med barnbokslutet.....	3
1.2	Bokslutet utgår från barnkonventionen	3
2	Trafikkontorets analys.....	5
2.1	Förändringar i verksamheten samt resurssättning av barnrättsarbetet.....	5
2.2	Analys kopplat till de grundläggande artiklarna.....	6
2.2.1	Artikel 2 – Principen om icke-diskriminering.....	6
2.2.2	Artikel 3 – barnets bästa.....	7
2.2.3	Artikel 6 – barns rätt till liv, överlevnad och utveckling	7
2.2.4	Artikel 12 – barns rätt till delaktighet	8
2.3	Analys av övriga artiklar i barnkonventionen.....	9
2.3.1	Artikel 23 – barn med funktionsnedsättning rätt till ett fullvärdigt liv.....	9
2.3.2	Artikel 24 – barns rätt till hälsa och tillgång till hälso- och sjukvård	9
2.3.3	Artikel 28 – barns rätt till utbildning	10
2.3.4	Artikel 31 – barns rätt till lek, vila och fritid	10
2.4	Det nya nuläget och vägen framåt	11

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte med barnbokslutet

Kommunfullmäktige uppdrog 2020-06-16, § 20 till kommunstyrelsen att ta fram en stadenövergripande barnrättsplan, samt till samtliga nämnder och styrelser att årligen upprätta ett barnbokslut. Barnrättsplanen antogs av kommunfullmäktige 2022-06-09 § 12.

Ett barnbokslut är en sammanställning och ett underlag för nämnder och styrelser att få en bild om den egna verksamhetens arbete och resultat i sitt barnrättsarbete utifrån barnkonventionens artiklar, i syfte att tillgodose barn och ungdomars rättigheter utifrån barnkonventionen.

Det upprättade barnbokslutet läggs som bilaga i årsrapporten till egen nämnd och styrelse. Stadsledningskontoret gör därefter en sammanställning av boksluten inom ordinarie uppföljningsprocess, för att följa vilka förflyttningar som görs i Göteborgs Stad för att barn ska få sina rättigheter tillgodosedda.

Sammanställningen stäms av med ungdomsfullmäktige för att inhämta deras synpunkter och återredovisas därefter till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

1.2 Bokslutet utgår från barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989 och ratificerades av Sverige 1990. Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige.

Barns rättigheter gäller alla barn, utan åtskillnad. Att arbeta barnrättsligt innebär därför att utifrån barnkonventionen tillgodose det enskilda barnets rättigheter inom det som är stadens uppdrag. Staden ska efterfråga barnets delaktighet samt utgå från barnets bästa.

Barnkonventionen innehåller 54 artiklar som alla är lika viktiga och utgör en helhet, med det finns fyra grundläggande principer som alltid ska beaktas när det handlar om frågor som rör barn. Artikel 2, 3, 6 och 12.

De fyra grundläggande artiklarna:

Artikel 2 – Principen om icke-diskriminering: Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras.

Artikel 3 – Barnets bästa: Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall och hänsyn ska tas till barnets egen åsikt och erfarenhet.

Artikel 6 - Barns rätt till liv, överlevnad och utveckling: Med utveckling menas främjandet av god fysisk, andlig, moralisk, psykisk och social utveckling.

Artikel 12 – Barns rätt till delaktighet: Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad.

2 Trafikkontorets analys

Barnbokslutet fokuserar på de resultat som verksamheten uppnått under året i sitt barnrättsarbete, där en analys och utvärdering görs av hur fattade beslut och arbetsinsatser. Barnbokslutet utgår ifrån barnkonventionens fyra grundläggande artiklar och ska även inkludera eventuella resultat i arbetet med andra artiklar i barnkonventionen.

Analysen följer den struktur och de frågor som finns som stöd i stadsledningskontorets vägledning – att upprätta barnbokslut och är uppdelad på förändringar och resurssättning, analys av de grundläggande artiklarna och analys av övriga artiklar.

2.1 Förändringar i verksamheten samt resurssättning av barnrättsarbetet

Under år 2022 har det avsatts resurser med syfte att skapa en strukturerad bild av vad trafikkontoret kan förbättra i verksamheten utifrån ett barnrättsperspektiv. Detta har skett genom att en genomlysning av trafikkontorets arbete utifrån ett barnrättsperspektiv genomförts.

Syftet med genomlysningen har varit att identifiera vilka artiklar från barnkonventionen som är tillämpliga på förvaltningens verksamhet, kartlägga hur förvaltningen arbetar med barnrättsperspektiv idag samt ge förslag på utvecklingsområden som går att ta med in i ny organisation för stadsutveckling.

Genomlysningen visar att det saknas uttalade mål och strategier i trafikkontorets styrning som direkt syftar till att förbättra miljöer för barn. Detta leder till att inget större utvecklingsarbete bedrivs och förvaltningen saknar tydliga metoder, verktyg och rutiner för att hantera barns bästa i projekt.

2.2 Analys kopplat till de grundläggande artiklarna

I detta avsnitt analyseras de grundläggande artiklarna och hur trafikkontoret arbetat med dessa under 2022. Som beskrivs i tidigare avsnitt så har förvaltningen under året lagt fokus på att kartlägga och identifiera utvecklingsområden kopplat till barnrättsperspektivet och analysen kommer därför att främst beröra detta och inte specifika insatser och dess effekter.

Varje avsnitt beskrivs kort artikelns betydelse följt av beskrivning av identifierat utvecklingsbehov och/eller om någon specifik utveckling eller insats har genomförts under 2022.

2.2.1 Artikel 2 – Principen om icke-diskriminering

Arbetet med ett barnrättsperspektiv syftar till att bevaka barns rättigheter. Barn är olika och flera olika diskrimineringsgrunder behöver beaktas, exempelvis socioekonomiska, språkmässiga, psykosociala och geografiska.

Genomlysningen av trafikkontorets arbete utifrån ett barnrättsperspektiv visade att det inom förvaltningen finns personer och funktioner med mycket kunskap kring barnperspektivet, barnkonventionen och diskrimineringsgrunderna men att den generella, övergripande kunskapen i organisationen brister.

Barnkonventionen och dess roll som lag är känd inom förvaltningen men kunskap kring vad det innebär för den egna verksamheten är lägre. För att säkra alla barns rättigheter behöver den generella kunskapen hos medarbetare inom förvaltningen stärkas. Det kan handla om ökad kunskap kring hur trafikmiljöer utformas för att fungera för barn i alla åldrar, hur delaktighetsprocesser kan utformas och hur barns rörelsefrihet påverkas av olika utformning och gestaltning

Under 2022 genomförde trafikkontoret en undersökning om barns skolresor. Syftet med undersökningen var att kartlägga barns resmönster, varför man reser som man gör samt föräldrars upplevelse av skolvägen. Undersökningen fungerar också som uppföljning på målet om att 70 procent av barnen i staden ska gå och cykla till skolan år 2035, formulerat i planeringsstödet Gångvänligt Göteborg. Totalt fick 8000 föräldrar med barn i förskoleklass upp till årskurs 9 möjligheten att svara på en webenkät. Resultatet från undersökningen redovisas utifrån mellanområde samt årskursvis för att visa på skillnader i resmönster utifrån geografi och ålder. I enkäten fick förälder även svara på bakgrundsfaktorer så som barnets kön samt förälderns utbildningsnivå och boendesituation.

Undersökningen har gett trafikkontoret ökad kunskap kring barns skolresor men förvaltningen ser också delar där vi har anledning att göra ytterligare analyser. Bland annat handlar det om att komplettera med barn och ungas egna perspektiv kring vissa frågor och samband som undersökningen visar på.

2.2.2 Artikel 3 – barnets bästa

Allt arbete med miljöer som påverkar barn ska utgå från barnperspektivet, vilket innebär att samtliga projekt behöver utgå från barns bästa och analysera hur de påverkas. För att kunna bedöma barns bästa utifrån ett vuxenperspektiv krävs en utarbetad metodik för att inte fastna i vuxnas föreställning av vad som är bäst för barn. Här är barnens eget perspektiv extra viktigt.

Det saknas idag en systematik i analys och dokumentation kring hur barns bästa omhändertas i det trafikkontoret planerar och bygger. Det finns metoder och rutiner för vissa skeden, exempelvis i investerings- och exploateringsprojekt, men handledningen är ofta bristfällig och hur frågorna omhändertas i projekten blir upp till respektive projektledare. För att öka kvaliteten i det som utvecklas och byggs behöver behovet av analys av barnets bästa lyftas redan i projektdirektiv och projektmål. På så vis kan både rätt resurser i form av tid och kompetens tillsättas vilket är förutsättning för att barns bästa kan beaktas. Ytterligare behöver de metoder och rutiner som idag finns utvecklas för att ge större värde till att barnperspektivet stärks i trafik- och stadsplaneringen. Exempel på metoder som används är barnkonsekvensanalyser som behöver utvecklas och integreras i kommande utveckling av investering- och exploateringsprocess.

2.2.3 Artikel 6 – barns rätt till liv, överlevnad och utveckling

Alla projekt ska syfta till att stärka barns möjligheter till ett liv på egna villkor och ge alla barn möjlighet att utvecklas. Barn ska ges förutsättningar för fysisk aktivitet och trygghet när de rör sig till och från sina platser, både i trafiken och som trafikanter. Den här artikeln samlar rätten till självständighet och rörelsefrihet kring hemmet och alla andra platser där barn befinner sig.

Genomlysningen av trafikkontorets verksamhet visar att förvaltningen lägger fokus på att minimera riskerna som barn utsätts för i trafiken. Detta tillsammans med att det saknas uttalade mål och strategier kopplat till barnperspektivet inom förvaltningen gör att det upplevs svårt att initiera och driva projekt som syftar till att stärka miljöer för att ge barn utrymme att på egen hand röra sig och utvecklas. Frågan om barnens plats i staden kommer ofta i skymundan och behöver knyta an till något annat mål, exempelvis behov av ökad trafiksäkerhet eller bättre förutsättning för cykel, för att få gehör.

Barn rör sig i alla miljöer och för att få till en bra helhet behöver samverkan mellan förvaltningar stärkas. Exempel på förvaltningar för ökad samverkan är grundskoleförvaltningen, förskoleförvaltningen och lokalförvaltningen.

2.2.4 Artikel 12 – barns rätt till delaktighet

Barnens eget perspektiv ska finnas med i planering och utförande av projekt som påverkar dem. För att det ska vara möjligt behöver det finnas en metodik för dialog där det är klarlagt vilka barn som ska delta, på vilket sätt de ska delta och när i processen som de ska involveras. Barn kan bidra med sitt eget perspektiv som individ, men även med perspektiv på barn som grupp.

Barnens eget perspektiv har ett begränsat utrymme i trafikkontorets arbete. Det saknas styrning, kompetens och rutiner som säkerställer att barn görs delaktiga där det har betydelse. Att inhämta barns åsikter uppmuntras sällan då det saknas kunskap och förståelse att barn berörs av projekten.

I några projekt har delaktighet och dialog med barn och unga prövats, men det är osäkert om det lett till att delaktigheten påverkat projekten. Det finns ingen metod för hur barn ska göras delaktiga i projekt, och inte heller någon metod för att nå ut med information till barn om projekt som rör dem, vilket barnkonventionen gör tydligt att barnen har rätt till.

Dialog med barn och unga tar också tid vilket är svårt att få till i många projekt där tidplanen är kort. För att säkerställa goda förutsättningar för delaktighet i projekten behöver behovet därför beskrivas redan i projektdirektiv.

2.3 Analys av övriga artiklar i barnkonventionen

I det här avsnittet har övriga artiklar relevanta för trafikkontorets verksamhet valts ut. I analysen beskrivs kort artikelns betydelse följt av beskrivning av identifierat utvecklingsbehov och/eller om någon specifik utveckling eller insats har genomförts under 2022.

2.3.1 Artikel 23 – barn med funktionsnedsättning rätt till ett fullvärdigt liv

Stadsmiljöer och trafikmiljöer ska vara tillgängliga för barn, oavsett funktionsvariation. Det gäller både i och kring trafiken. Det är även viktigt att ta hänsyn till barns olika förmågor när det kommer till barns egen delaktighet.

Trafikkontoret tillhandahåller färdtjänst och andra serviceresor för personer som inte kan nyttja den allmänna kollektivtrafiken på grund av funktionsnedsättning. För barn innefattar detta bland annat resor till skola och fritidshem samt fritidsresor. Under 2022 sa ett trafikföretag som kör serviceresor upp avtalet med Göteborgs Stad. Detta resulterade i akut brist på fordon för serviceresor och en prioriteringsordning infördes. I situationer när förvaltningen behöver prioritera resor så hamnar skolresor därmed först i prioritet. Resor till fritidsaktiviteter får dock en lägre prioritering.

Trafiknämnden har ett brukarråd som består av representanter från funktionsrättsorganisationer där två av organisationerna är ungdomsorganisationer. Rådet har en rådgörande funktion och alla frågor kopplat till färdtjänst som ska behandlas av trafiknämnden eller dess färdtjänstutskott tas upp med rådet.

2.3.2 Artikel 24 – barns rätt till hälsa och tillgång till hälso- och sjukvård

Barn ska ha tillgång till sjukvård, både att kunna ta sig till platser där sjukvård finns och kunna befinna sig i kringliggande miljöer. De ska också skyddas mot skadlig luft och buller, både i trafiken och på platser där barn ofta är. För barns långsiktiga hälsa ska alla projekt stärka barns möjligheter att röra sig fritt till fots och med cykel.

Förvaltningen arbetar kontinuerligt med frågor kopplat till luft, buller samt möjligheten för människor att röra sig till fots och med cykel.

Under 2022 samverkade trafikkontoret med olika aktörer i syfte att tillgängliggöra och uppmuntra cykling för barn och unga i Hjällbo och Backa. Detta är två områden där cykelandelen är lägre och där cykling kan öka barns möjlighet att röra sig i staden på egen hand.

I Hjällbo samverkade trafikkontoret med Rädda barnen genom dels Hjulverkstan som under sommaren hade ett hus uppställt på Hjällbo torg där barn, unga och vuxna kunde komma och låna cykel, serva sin egen cykel och

delta i olika aktiviteter så som cykeltipspromenad och cykelhinderbana. I samverkan med Rädda barnens har trafikkontoret även bidragit med cykelaktivitet inom ramen för verksamheten DOIT där barn i årskurs 3 till 6 får möjlighet att prova på olika idrotter.

Inom ramen för projektet pilotområde cykel har trafikkontoret också anordnat cykelsommar i Backa med ungefär samma upplägg som Hjulverkstans sommarsatsning samt cykelklubben, ett samarbete med skola som arena, där barn efter skoltid har fått möjlighet att delta i olika cykelfrämjande aktiviteter

2.3.3 Artikel 28 – barns rätt till utbildning

Barn har rätt till trygga och egna vägar till och från utbildning. Vägar mellan hem och skola ska vara tillgängliga, och särskild hänsyn behöver tas för att barn ska kunna använda dem självständigt. I fall där trafikmiljöer upplevs som otrygga av barn och föräldrar riskerar barns egen rörelsefrihet att begränsas.

Trafikkontoret har två huvudsakliga verktyg för att arbeta med barns hållbara resande till skolan. Dels fysiska åtgärder i syfte att skapa tydliga, säkra och trygga skolvägar, dels beteendepåverkande åtgärder där förvaltningen tillsammans med skolan kan arbeta för att öka det hållbara resandet.

För att skapa bra förutsättningar för barn att självständigt ta sig till skolan är det viktigt att planering och placering av nya skolor genomförs klokt för att möjliggöra en trafiksäker skolväg samt att ytor för säkra gång- och cykelstråk säkerställs i stadsrummet.

Gällande fysiska åtgärder vid befintliga skolor så genomför trafikkontoret åtgärder vid skolor där behov av förbättringar inkommer från allmänhet eller rektor. Exempel på åtgärder är hastighetsdämpande åtgärder, säkra gångpassager och säkra gång- och cykelstråk.

Trafikkontorets arbete med beteendepåverkande åtgärder riktat mot målgruppen skolbarn genomförs idag i begränsad omfattning. Undersökningen om barns skolresor visar dock att beteendepåverkande åtgärder har betydelse för att öka andelen barn som på egen hand tar sig till skolan.

2.3.4 Artikel 31 – barns rätt till lek, vila och fritid

Precis som för skolor behöver lekmiljöer, fritidsaktiviteter och rekreationsmiljöer vara tillgängliga och trygga för barn i alla åldrar, utan barriärer. Trafikmiljöer har olika barriärverkan för barn i olika åldrar, vilket kräver att trafiklösningar anpassas för att säkerställa att barn har tillgång till sina rekreationsmiljöer.

Inga specifika insatser har gjorts under året på området men det ligger i förvaltningens grunduppdrag att skapa möjlighet för människor att röra sig i närmiljön och till målpunkter.

2.4 Det nya nuläget och vägen framåt

Vid årsskiftet 2022/2023 trädde fyra nya nämnder inom stadsbyggnadsområdet i kraft samtidigt som trafiknämnden tillsammans med fyra ytterligare nämnder upphörde.

Detta påverkar vägen framåt för barnrättsarbetet inom det som tidigare var trafiknämndens ansvar. Utvecklingsområden som identifierats i analysen tidigare i detta kapitel landar nu på olika nämnder och i flera fall behövs ett gemensamt arbete mellan förvaltningarna för att nå en önskvärd utveckling. Med vilken ambition detta ska göras har heller inte diskuterats inom och mellan de nya förvaltningarna. I detta avsnitt listas därför bara de utvecklingsområden som trafikkontoret identifierat behöver omhändertas och arbetas med under kommande åren utifrån trafiknämndens ansvar som medskick in i den nya organisationen för stadsutveckling.

- *Tydligare styrning*
För att barnrättsfrågor ska få större plats i verksamheten samt i trafik- och stadsutvecklingsprojekt bör befintliga mål och strategier kompletteras och nyanseras för att lyfta barns villkor i stadens trafikmiljöer. Barn är användare av hela staden och ett barnrättsperspektiv har därför betydelse i allt staden bygger och förvaltar. Därför bör barnrättsperspektivet förtydligas i mål och strategier inom ny organisation för stadsutveckling.
- *Öka kunskapsnivån*
För att generellt öka barns rörelsefrihet och specifikt öka andelen barn som går och cyklar till skolan så behöver kunskapsnivån öka. Inom förvaltningarna för stadsutveckling finns idag personer som har stor kännedom kring barnkonventionen och barnperspektivet men den övergripande kunskapen är lägre. Det kan handla om hur trafikmiljöer utformas för att fungera för barn i alla åldrar, hur delaktighetsprocesser kan utformas och hur barns rörelsefrihet påverkas av olika utformning och gestaltning.
- *Utveckla arbetet med barns säkra och trygga skolvägar*
Undersökningen om barns skolresor visar att det finns en potential där staden kan få fler barn att gå och cykla till skolan. Att börja med att se över stadens arbete kopplat till barns skolvägar är också en god start för att generellt stärka barns livsmiljöer och skapa bättre förutsättningar för rörelsefrihet, utveckling och trygghet hos gruppen barn.

Hur vi planerar områden och placerar skolor påverkar hur själva skolvägen fungerar i den befintliga staden. En utveckling av arbetssätt bör därför innehålla vägledning för både ny och befintlig stad. Förslag på innehåll:

- Principlösningar och verktyg som stärker barns möjligheter att i olika åldrar utvecklas och röra sig fritt till fots och på cykel till skolan.
- Metodik för delaktighet. Både utveckling av metoder som stärker dialogen riktad direkt till barn och utveckla samverkan med grundskoleförvaltningen för att genom dem inkludera ett barnrättsperspektiv.
- Metoder för beteendepåverkande åtgärder
- Analys och kartläggning av brister i stadens skolvägar med syfte att identifiera åtgärder för en mer proaktiv planering.

Ett utvecklingsarbete kring barns skolvägar bör tas fram i samverkan mellan de stadsbyggande förvaltningarna och grundskoleförvaltningen.

Kopplat till det här utvecklingsområdet har kommunfullmäktige gett stadsmiljönämnden i uppdrag att, i samverkan med grundskolenämnden, skapa säkra cykelvägar och bilfria zoner vid skolor med otrygg trafikmiljö där detta är lämpligt.

Kontakt

Telefon:

031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

E-post:

goteborg@goteborg.se

