

Beslutsläge stora projekt

I denna bilaga redovisas beskrivning, beslutsläge, status m.m. för trafikkontorets stora projekt samt investeringsprogram. Som regel redovisas enbart projekt och program med beslut i nämnd samt en total utgift om 50 mnkr eller mer. För vissa prioriterade områden görs undantag till denna regel.

Projekt som i sin helhet redovisas inom satsningen *Framkomlighet – cykel-, gång- och kollektivtrafik* eller satsningen på ett *Grönare Stockholm* redovisas som regel i separata bilagor i samband med kontorets verksamhetsberättelse. Undantag görs för mycket stora och komplicerade projekt, exempelvis Tegelbacken, omgestaltung.

Bilagan är uppdelad i följande kategorier:

1. Genomförandeprojekt
2. Planeringsprojekt
3. Reinvesteringsprogram
4. Särskilda satsningar.

Innehåll

Beslutsläge stora projekt	1
Genomförandeprojekt.....	3
Bergbanan i Skärholmen	4
Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand.....	5
Gångtunnel Solvalla-Annedal	6
Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan.....	7
Norra Danviksbron, renovering.....	8
Södra Götgatan, upprustning.....	9
Tegelbacken, omgestaltning.....	10
Upprustning av Östermalmstorg.....	11
Västerbron, etapp 1	12
Planeringsprojekt.....	13
Gestaltning av Stigbergsparken.....	14
Klarastrandsleden, renovering.....	15
Liljeholmsbroarna, större åtgärder	16
Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer	17
Västerbron, etapp 2	18
Vasabron, större åtgärder	19
Reinvesteringsprogram.....	20
Reinvesteringsprogram för belysning.....	21
Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar.....	22
Reinvesteringsprogram för gatuträd	23
Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk.....	24
Reinvesteringsprogram avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk	25
Reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar.....	26
Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar.....	27
Särskilda satsningar.....	28
Energibesparande armaturbyten	29
Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder.....	30
Program för trygghetsbelysning	32

Genomförandeprojekt

Bergbanan i Skärholmen

År 2014-2026

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Bergbanan i Skärholmen har, sedan den stod färdig 2001, omfattats av tekniska problem som medför upphov till olika typer av driftavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss. Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen visade att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande renovering. Syfte Projektet syfte är att bygga en ny bergbana i samma läge som den nuvarande samt att den nya anläggningen uppfyller fastställda krav på driftsäkerhet, funktion, trygghet och tillgänglighet. Åtgärd Åtgärd i form av uppförande av ny bergbana. Förutsättningar En ny bergbana i samma läge som befintlig. Kapaciteten för den nya bergbanan ska vara 30 personer, restid om 70 sekunder och vara i drift dagligen klockan 06-23. Under byggtiden ersätter man bergbanan med busstrafik.	Entreprenadens upphandling slutfördes under hösten 2024. Entreprenadarbeten har påbörjats i slutet av 2024. Entreprenören ligger efter tidplanen några veckor, pga ökade rivningsmängder av betong jämfört med uppskattade/angivna i mängdförteckning.
	Kommande beslut & aktiviteter Entreprenadarbeten genomförs 2024-2026. Rivning av bergbanan är klar. Borrning av spont för grundläggning är klar. Grundläggning och gjutning fundament är påbörjad.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut fattades i maj 2015 av TN till en uppskattad utgift om 25 mnkr. Genomförandebeslut fattades av kommunfullmäktige i februari 2020 till en beräknad utgift om 70 mnkr. Reviderat genomförandebeslut om 135 mnkr fattades i trafiknämnden i mars 2023. Beslutet har fastställts av kommunfullmäktige.	I entreprenaden föreligger framförallt en risk gällande markförhållanden och markföroreningar.

Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand

År 2012-2026

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund I cykelplanen är cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarsstrand mellan Pårsundsbron och Reimersholmsbron prioriterat (prio 2) att åtgärda. Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs oavsett om ny cykelbana byggs. Kontorets tidigare förslag innebar att en del av sträckan skulle förstärkas genom pålning och lättfyllning vilket kräver tillstånd för vattenverksamhet. Ett nytt och omarbetat förfrågningsunderlag har tagits fram under hösten/vintern 2023/24. Syfte Det huvudsakliga syftet är att förstärka marken samt att bredda gångbana och cykelbana samt separera gångtrafikanter och cyklister på sträckan mellan Reimersholmsbron och Pårsundsbron. Åtgärd Förstärkning av marken samt förbättring av gång- och cykelstråket längs med Söder Mälarsstrand. Förutsättningar Längs Söder Mälarsstrand finns idag en gång- och cykelförbindelse av varierande standard. På sträckan uppstår ständigt konflikter mellan gående och cyklister. Vissa cyklister väljer att istället cykla i körbanan i blandtrafik. Pårsundsbacken är en av kopplingarna mellan Söder Mälarsstrand och Långholmsgatan, vilka båda är stora cykelstråk. Området längs Pårsundet har idag låga säkerhetsnivåer mot stabilitetsbrott. Projektet har dialog med viktiga intressenter som stadsmuseet, Södermalms stadsdelsförvaltning och de lokala båtclubbarna på platsen m.fl.	Etablering inför entreprenadarbetet påbörjades i september 2024. Arbetet med markstabiliserande åtgärder (pålning) längs strandlinjen är i stort utfört. Några få pålar i anslutning till en av Stockholm vattens anläggningar har inte kunnat utföras eftersom anläggningens stabiliserande förankringsvagnar inte har kunnat lokaliseras. För att inte tillföra ökade laster i detta område har kontoret utfört överbyggnad med lättfyllning, för att inte öka risken för skred. Arbeten med anläggning av stödmurar, ledningsarbeten och ny sträckning för GC-väg pågår. Asfaltering av GC-väg är påbörjad. Sammanlagt har 20 st träd fällt i projektet. Utöver ovanstående träd har kontoret inom ramen för almsjueprogrammet tagit ner 6 st konstaterat almsjuka träd på projektområdet. Almsjueprogrammet kommer fortsatt att inventera almarna vid bl.a. Pårsundet, och för det fall spridning av almsjukan fortskrider i området kan fler träd aktualiseras för nedtagning.
	Kommande beslut & aktiviteter Färdigställande senast kvartal 2 2026.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut fattat av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Reviderat inriktningsbeslut fattat av Trafiknämnden 2016-10-20 till en utgift om 115 mnkr. Projekt inkluderade då även förstärkningsåtgärder. Genomförandebeslutet fattat 2017-06-15 i trafiknämnden och 2018-02-19 i kommunfullmäktige till en utgift om 130 mnkr. Reviderat genomförandebeslut fattat 2023-06-08 i trafiknämnden till en utgift om 210 mnkr. Beslutet har fastställts av kommunfullmäktige.	Flera stora kablar och ledningar, där stor hänsyn behöver tas, går igenom arbetsområdet. En djupschakt återstår, samt omfattande schaktning och fyllning av Pårsundsbacken.

Gångtunnel Solvalla-Annedal

År 2016-2023

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund I samband med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren planeras en ny koppling i form av en gångtunnel under Ulvsundavägen mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande hållplatsen för tvärbanan. Syfte En koppling från Annedal till planerad tvärbane hållplats vid Solvalla. Åtgärd En gångtunnel under Ulvsundavägen och ett gångstråk genom Solvalla koloniområde samt ramp och trappa upp i Annedal. Förutsättningar Projektet är beroende av Trafikförvaltningen utbyggnad av etapp Solvalla för den nya Tvärbanan. Utförande samordnas i tid med Trafikförvaltningen.	Entreprenadarbetena påbörjades i februari 2021. Under 2021 färdigställdes de flesta konstruktions- och ledningsarbetena. Sedan våren 2022 har markarbeten för stråket färdigställts och större delen av ytan på Solvallasidan om Ulvsundavägen har lämnats över till trafikförvaltningens entreprenör.
	Kommande beslut & aktiviteter
	Tunnelmynningen på Annedalsidan kommer tillfälligt att stängas av i avvaktan på att tunneln beräknas öppna i samband med tvärbanans trafikstart. Samordning sker med trafikförvaltningen om avslutningsarbeten som ska utföras när tvärbane hållplats Solvalla färdigställs.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Utredningsbeslut togs i trafikinämnden 2016-02-04. Inriktningsbeslut togs 2017-04-06 till en beräknad total utgift om 75 mnkr. Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2019-05-23 till en utgift om 94 mnkr. Beslut om detaljplan och genomförandeval med Trafikförvaltningen ingick i samma ärende. Genomförandebeslut har fastställts av kommunfullmäktige.	Trafikförvaltningens pågående entreprenad med tvärbanan har avbrutits innan färdigställande. Trafikförvaltningen ska göra ny upphandling, trafikstart är högst osäker då tvärbanan för tillfället inte har några pågående arbeten. Tunneln är tills vidare avstängd.

Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan

År 2018-2025

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder på Kungsgatan avseende nytt tätskikt och förstärkning av en konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafiklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten. Syfte Syftet med projektet är att säkerställa bärigheten hos berörd konstruktion under mark och för att stoppa pågående nedbrytning. I samband med detta utförs smärre åtgärder i gatumiljön för att förbättra förutsättningarna för fotgängare. Åtgärd Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan samt byte av tätskikt på Kungsgatan, mellan Sveavägen och Norrlandsgatan. Smärre åtgärder i gatumiljön utförs för att förbättra förutsättningarna för fotgängare. Förutsättningar Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga åtgärder i området och andra kommande projekt i city för att säkerställa en acceptabel framkomlighet för trafik genom city under projektet.	Samtliga konstruktionsförstärkningsåtgärder är slutförda och södra gångbanan är återställd i sin helhet. De flesta etapper på den norra sidan om gatan är också slutförda. Återstående etapper med refuger, övergångsställen busshållplatser samt asfaltering av ytskikt har startats och utförs under våren 2025. Projektet ligger något före planerad tidplan.
	Kommande beslut & aktiviteter Entreprenaden planeras att pågå till sommaren 2025 med en återinvigning av gatan den 11 juni.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafiknämnden fattade 2018-12-10 ett utredningsbeslut för projektet. Inriktningsbeslut om 15 mnkr togs i trafiknämnden 2019-11-14. Genomförandebeslut om 300 mnkr togs i trafiknämnden 2021-08-26 och fastställdes i kommunfullmäktige 2021-11-29.	De arbetsmoment som har identifierats att ha största riskerna i projektet är utförda och risknivån för återstående ytskiktsarbeten anses vara låg.

Norra Danviksbron, renovering

År 2012-2027

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikerades fram till avstängningen av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. Bron har förvalts gemensamt av staden med 59 procent och Region Stockholm (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent. Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugoårsperioden dömts ut. Syfte Projektet avser att hitta en gestaltningsmässig och ekonomisk fördelaktig lösning/renovering, med syfte att förlänga brons livslängd och samtidigt beakta brons kulturmiljövärde. Åtgärd Befintlig stålkonstruktion och vissa delar av befintlig betongkonstruktionerna kommer att rivas och ersättas med ny. Vissa befintliga detaljer på bron kommer att behållas för att bevara brons karaktär. Vägprofilen över bron kommer att justeras något för att ge en mer komfortabel lösning för kollektivtrafiken. Vissa åtgärder kan påverka Södra Danviksbron då de har delade system. Kajen som belastas av bron kan påverkas. I projektet ingår även att utföra trygghetsskapande åtgärder. Förutsättningar Planeringsförutsättningen för totalrenoveringen är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte är i drift mellan sträckan Henriksdal-Slussen. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik.	Genomförandeavtal där ägarandelarna har ändrats till 50/50 är tecknat. Rivningsentreprenaden är utförd och slutbesiktad. Entreprenadarbetena för återuppbyggnad pågår på plats i form av kompletterande rivning och grundläggning. Stålbeställning är genomförd och produktion av stålkonstruktioner startar i fabrik inom kort.
	Kommande beslut & aktiviteter Byggtiden beräknas till ca 2,5 år. Idrifttagning av bron är planerad till november 2026, med vissa kvarstående markarbeten och återställning till och med våren 2027.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Ett utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2015-09-24. Efter en större översyn av gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14. Inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2019-11-14. Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden 2021-12-16. Trafiknämndens andel av projektets bruttoutgift beräknades till 285 mnkr. Projektet har även en inkomst på 25 mnkr för projekteringskostnader från Region Stockholm. Genomförandebeslutet har fastställts av kommunfullmäktige. Reviderat genomförandebeslut om 375 mnkr fattades av trafiknämnden 2023-12-14. Beslutet har fastställts av kommunfullmäktige.	Risk för att inte klara deltiden nov-dec 2025 för att lyfta balansstödet på plats samt genomföra åtgärder på södra bron i och med flera oförutsedda arbeten som tillkommit i samband med rivning samt anpassning till befintliga konstruktioner m.m. Detta ska hanteras under våren bl.a. genom dialog med sjöfartsverket och ev. justering av de avlysningstider som hittills kommunicerats. Detta ser i dagsläget inte ut att påverka sluttiden i kontraktet. Kulvertarbeten är försenade i och med befintliga vattenledningars status. Nu har beslut tagits att ersätta dessa och därmed krävs en omprojektering av dessa samt övriga installationer. Detta innebär även en möjlighet att underlätta genomförandet av arbetet i kulverten samt bättre kvalitet på lösningar.

Södra Götgatan, upprustning

År 2017-2031

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Trafikförvaltningen (TF) har behov av att renovera tätskiktet på tunnelbanetunneln som löper längs Götgatan. I samband med detta ser staden över återställandet av gatan för att skapa så goda förutsättningar som möjligt vid återställning av uppschaktade ytor. Syfte Syftet med stadens projekt är att skapa så goda förutsättningar som möjligt för en god framkomlighet längs sträckan vid återställandet av gatan efter TF:s arbeten. Åtgärd Efter att ny kalkyl tagits fram under 2022 föreslog kontoret att den totala omdaning av södra Götgatan från fasad till fasad skulle stoppas. Enligt projektets genomförandebeslut kommer staden istället att utföra smärre åtgärder i gatumiljön, inom TF:s schaktområden, för att förbättra framkomligheten efter återställandet av gatan. Tätskiktsrenoveringen sträcker sig från korsningen Götgatan-Ringvägen till och med Björns Trädgård. Förutsättningar Genomförandeavtal med TF är framtaget och ingick som bilaga i projektets genomförandebeslut.	Kalkyl som tagits fram under 2022 har visat att en omdaning av hela gaturummet skulle bli kraftigt fördyrad jämfört med tidigare beräkningar på grund av de stigande råvarupriserna. Mot bakgrund av detta har den planerade omdaning av gaturummet ställts in. TF planerar fortfarande att genomföra sin del av projektet med återställande av gatan till samma standard som idag. Kontoret har meddelat TF vilka smärre åtgärder som kan utföras, inom utrymmet för återställandet av Trafikförvaltningens schakter, för att förbättra framkomligheten inom de ytor som schaktas upp i TF:s projekt. TF har projekterat återställning av gatan i enlighet med TKs anvisningar. Region Stockholm genomför upphandling av entreprenör under perioden december 2024 - maj 2025.
	Kommande beslut & aktiviteter Byggstart är planerad hösten 2025. Byggtiden är bedömd till sex år och entreprenaden avslutas därmed enligt plan under hösten 2031.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Utredningsbeslut taget i TrN 2017-06-15. Landstingets trafiknämnd tog för sin del 2017-04-18 beslut om inriktning för projektet samt ett reviderat planeringsbeslut i december 2021, vilket fastställdes av regionstyrelsen i mars 2022. Inriktningsbeslut antogs av trafiknämnden 2020-02-20 och fastställdes av kommunfullmäktige 2020-05-04. Trafiknämndens totala utgift för projektet uppskattades till ca 330 mnkr. Ett reviderat inriktningsbeslut togs av trafiknämnden 2022-03-17. Trafiknämnden fattade 2024-02-15 genomförandebeslut för projektet till en beräknad utgift om 95 mnkr. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 2024-04-22. Regionfullmäktige tog för sin del beslut om genomförande 2023-06-13.	En stor risk är hantering av ledningar, vilket kan påverka tid och kostnad på grund av omfattande omläggningar och samordningsbehov.

Tegelbacken, omgestaltning

År 2021-2026

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Enligt Vision för City 2030 ska City ha ett stort utbud av kultur, handel, evenemang och upplevelser. Människor från hela världen ska kunna mötas i ett City som både är stockholmarnas vardagsrum och säte för regering och riksdag, huvudkontor och nationalscener. För att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare till staden behöver de offentliga miljöerna vara välskötta, attraktiva, aktiverade och trygga. Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla stan. Gångströmmarna tillsammans med det centrala läget i City och söderläge vid vattnet gör att platsen har ideala grundförutsättningar för att vara en attraktiv plats för vistelse och evenemang. Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken, och det är tydligt att platsen inte skapades för att gå eller vistas där. Sedan 1970-talet har biltrafiken till och från City minskat med nästan 40 %, vilket har skapat en möjlighet att omvandla trafikytor vid Tegelbacken till ytor för vistelse och grönska och samtidigt förbättra framkomligheten för gående och cyklister. Syfte Stärka Citys attraktivitet genom att tillföra grönska och plats för vistelse och evenemang vid en av stadens mest centrala platser. Göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken. Åtgärd Lägga om trafiken vid Tegelbacken och skapa en ny park vid Vasagatans förlängning mot vattnet och ett nytt torg på Rödbodtorget och i Fredsgatans förlängning längs vattnet. Förutsättningar Genomförandet kommer att samordnas med byte av tätskikt på befintliga anläggningar, Skanskas ombyggnad av intilliggande kvarteret Snäckan 8 samt Trafikverkets ombyggnad av tågbron.	<u>Våren 2022</u> Programutredning (klar) <u>Hösten 2022 - sommaren 2023</u> Systemhandling (klar) <u>Hösten 2023 - vintern 2024</u> Detaljprojektering och förfrågningsunderlag (klar) <u>Våren 2024</u> Entreprenadupphandling (klar) <u>Hösten 2024</u> Entreprenaden pågår <u>Våren 2025</u> Entreprenaden pågår Kommande beslut & aktiviteter Entreprenadarbeten planeras pågå från hösten 2024 till sommaren 2026.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut togs i TN i augusti 2022. Genomförandebeslut om 220 mnkr fattades av trafikinämnden i oktober 2023. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige i december 2023.	Tidsplanen för projektet är begränsad och förutsätter att entreprenaden löper på utan betydande störningar.

Upprustning av Östermalmstorg

År 2018-2025

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Östermalmstorg har en lång tradition som salutorg med liv och rörelse, intensiv aktivitet och genomfartstrafik. Torget har de senaste åren varit utsatt för en rad olika byggprojekt, bl.a. i samband med renoveringen av Östermalms saluhall, då en tillfällig paviljong uppfördes på torget, och nu senast p.g.a. trafikförvaltningens tätskiktsbyte mot tunnelbanans biljetthall. Torget behöver återställas till ett vackert och funktionellt stadstorg, anpassat för stadens behov. Syfte Projektet syftar till att återställa, rusta upp och tillgänglighetsanpassa Östermalmstorg, så att det med respekt för platsens historia kan bli ett trevligt, tryggt och trivsamt torg och en attraktiv mötesplats för alla. Åtgärd Trafikytorna tonas ned och torget förses med en ny, ljus och slät stenbeläggning med inslag av gamla granithällar, och av smågatsten. Befintliga träd får renoverade växtbäddar, och nya träd planteras i rymliga kar under mark. Blommande buskar och perenner planteras i urnor. Torget förses med nya möbler, ny och återförd konst, och ny belysning med vackra och funktionella armaturer. Säkerheten höjs genom krocksäkra pollare och andra hinder. Även en del av Storgatan får ny beläggning, nya träd och ny belysning. Förutsättningar På torget står idag en grillkiosk som drivs av en enskild näringsidkare. Verksamheten kommer att kunna fortgå under byggtiden, men behöver flyttas runt på torget, liksom torghandeln. Inom entreprenaden anordnas en yta i samma läge som kiosken har idag med VA-anslutning, el och fettavskiljare. Den permanenta lösningen för kiosken och möjligheten för en restaurangbyggnad i det nordöstra hörnet av torget studeras närmare i den detaljplaneprocess som pågår för torget. Stadens nya trädsmål har lett till omarbetning så att fler av de stora kastanjerna i södra delen av torget bevaras. Efter önskemål från polismyndigheten har förslaget kompletterats med fler och kraftigare påkörningshinder.	Entreprenadarbeten pågår sedan hösten 2023. Trafikkontoret har fört en löpande dialog med fastighetskontoret angående planeringen av restaurangbyggnaden och kioskbyggnaden på torget. Trafikkontoret har utfört kanalisationsarbeten som kommer att tillhöra serveringsbyggnaderna för att minska omfattningen för fastighetskontorets arbeten på färdigställda ytor. Trafikkontoret verkar för att verksamheterna kan ha uteserveringar under säsongen 2025. Saluhallens har kunnat ha sina uteserveringar från april i år. Entreprenaden utförs i fler etapper och arbeten har pågått under vintern 2025. Det har inte påverkat framdriften av entreprenaden, dock har kostnaden ökat. Delar av den södra sidan på torget, östra och västra sidan av Sibyllegatan, Nybrogatan och Storgatan samt ytorna kring Saluhallen är färdigställda. Grillkiosken och torghandlare har en ny tillfällig placering på färdigställda ytor. Arbeten pågår för närvarande på, norra sidan av torget, hörnet Sibyllegatan/södra lokalgatan.
	Kommande beslut & aktiviteter Torgupprustningen beräknas vara klar i slutet av sommaren 2025. Därefter följer uppförandet av kiosk och restaurangbyggnad inom fastighetskontorets regi med färdigställande under 2026.
Beslutsläge Inriktningsbeslut togs i TN i december 2021 till en uppskattad budget om 115 mnkr. I beslutet ingick att genomföra dialog med allmänheten. Genomförandebeslut togs i TN i december 2022, till en budget om 135 mnkr. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige i april 2023.	Risker & avvikelser Identifierade risker är främst relaterade till tidplan och budget. Tidplan och ekonomi är beroende av framdriften i entreprenaden.

Västerbron, etapp 1

År 2019-2027

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm. Från det att bron byggdes till och med år 2021 har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Genomförd utredning 2008 har identifierat risk för behov av utbyte av farbaneplattor och analyser genomförda 2016 har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av äldre kvalité vilket kan medföra uppkomst av utmattningssprickor. Kontoret har utfört en tillståndsbedömning som visar på att bron är i ett relativt bra tekniskt skick men i behov av åtgärder. Skador på både betog och stål föreligger vilka behöver åtgärdas för att säkra Västerbrons framtida funktion. Program/förstudie/alternativstudie för att möjliggöra minst 80 års förlängd teknisk livslängd färdigställdes under våren 2023. Syfte Syftet med projektet är att förhindra fortsatt skadeutveckling och genomföra åtgärder så att brons tekniska livslängd kan förlängas. Åtgärd Fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner i form av tätskiktbyte. Förutsättningar När åtgärder ska genomföras behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt, bl.a. renoveringen av Liljeholmsbroarna och Trafikverkets kommande renovering av Essingeleden.	Under december 2024 har entreprenaden tilldelats. Entreprenören har i början av april påbörjat 2025-års planerade arbeten enligt kontrakt.
	Kommande beslut & aktiviteter Entreprenadarbeten genomförs enligt plan under år 2025-2027. Arbeten på bron är begränsade till april-oktober. Ej trafikpåverkandearbeten kan pågå utanför denna tidsram.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Reviderat utredningsbeslut (T2018-02470) togs i trafiknämnden 2020-06-11 med en budget för utredningen om 25 mnkr. Inriktningsbeslut för renovering etapp 1 (T2020-03234) fattades i trafiknämnden i augusti 2023 med en budget om 40 mnkr. I beslutet uppskattades utgiften för projektet till som högst 210 mnkr. Genomförandebeslut fattades Genomförandebeslut för renovering etapp 1 beslutades i trafiknämnden i maj 2024 med en sekretessbelagd investeringsutgift. Beslutet har i september 2024 fastställts av kommunfullmäktige.	Risk för tidsförskjutning pga. intern och extern resursbrist.

Planeringsprojekt

Gestaltning av Stigbergsparken

2021-2030

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som skall ligga med uppgång i Stigbergsparken. På grund av tekniska skäl måste stationen placeras mitt i parken. Denna placering innebär en stor påverkan på platsen då den, för att underlätta trafikanternas tillgänglighet till stationen, till stora delar måste göras om till en hårdgjord yta. Enligt Genomförandavtalet mellan staden och Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana (FUT) ansvarar FUT för att återställa tillfälligt nyttjade ytor och anläggningar till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte Parterna kommer överens om något annat. Ett återställande till ursprunglig standard är inte aktuellt. Då platsen utgör ett offentligt stadsrum ser trafikkontoret att staden är bäst lämpad att hålla i arbetet med utformningen och anläggandet av den nya platsen. Kontoret tar därför över ansvaret för återställandet. För detta får kontoret 16 mnkr i ersättning från FUT. Syfte Syfte med omdaningen är att skapa en gestaltad helhet med ett tydligt samspel mellan stationsbyggnad, torg och park. Den nya platsen ska ge möjlighet till såväl rekreation, vistelse som kommunikation. Åtgärd Stigbergsparkens delar föreslås få olika karaktär. Mot väster, i anslutning till entrén till tunnelbanan skapas ett parktorg med fritt placerade träd och förhöjda planteringar. Mot öster finns inga entréer och byggnaden bäddas åt detta håll in av gröna terrasser. Ett stort antal befintliga träd sparas. Förutsättningar Idag har FUT en etablering i Stigbergsparken för utbyggnaden av tunnelbanan samt stationen. När FUT är färdiga med sina arbeten på platsen, enligt tidplanen 2028, så kan arbetet med att återställa parken påbörjas.	En systemhandling har levererats under 2023. Ny kalkyl för projektet togs fram i september 2024. Kalkylen har visat på ökade utgifter för projektet. En stor del av utgiftsökningen beror på senaste årens kraftigt stigande marknadspriser samt omfattningsförändring.
	Kommande åtgärder & beslut Mot bakgrund av de ökade utgifterna kommer kontoret att lyfta ett reviderat inriktningsbeslut för projektet under 2025. Arbete med översyn av utformning och omfattning i syfte att minska utgifter pågår. Genomförandebeslut planeras till våren 2026. Bygghandlingsprojektering genomförs under 2026-2027. Upphandling av entreprenör sker 2028. Preliminärt överlämnas platsen från FUT till staden november 2028 och entreprenad kan då påbörjas. Stigbergsparken beräknas kunna öppna åter 2030.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut fattades av trafikinämnden i september 2021. I inriktningsbeslutet beräknades utgifter om 5 mnkr för arbetet fram till genomförandebeslut. Projektets totala uppgift beräknas till 40-50 mnkr. Projektet har även en inkomst från FUT om ca 16 mnkr, vilket motsvarar vad det skulle kosta att återställa parken till befintligt skick.	Projektet har, enligt ny kalkyl från 2024, ökade utgifter jämfört med inriktningsbeslutet. Utbyggnaden av parken planeras ske etappvis i takt med att FUT överlämnar ytor till staden. Detta för att kunna korta ner byggtiden av parken. Kontoret ser en utmaning i att samordna FUT:s entreprenör, som kommer att färdigställa stationsbyggnaden med trafikkontorets entreprenör som samtidigt ska bygga parken.

Klarastrandsleden, renovering

2020-2035

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Klarastrandsleden har ett konstaterat renoveringsbehov. Konstruktionen mellan brodelarna har skador och bristfällig funktion, delar av anläggningen har skador som måste repareras och förses med nya tätskikt för att säkerställa en förlängd teknisk livslängd. Syfte Säkerställa en förlängd teknisk livslängd på konstruktioner samt rening av dagvatten. Åtgärd Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och övergångskonstruktioner mellan brodelar. Reningsanläggning för dagvatten. Förutsättningar Hantering av trafik under genomförandet behöver säkerställas. Samordning behöver utföras med andra trafikpåverkande större projekt inom staden.	Utredningsskedet är färdigställt och åtgärdsförslag för konstruktionsåtgärder samt dagvattenrening är framtaget. I utredningsskedet har konstaterats att det inte är möjligt att utföra merparten av arbetena med trafiken kvar på Klarastrandsleden. Trafiken behöver antingen ledas om på omkringliggande vägnät eller via temporär bro på Klara Sjö. Konsekvensutredning för omledning på omkringliggande vägnät pågår. I nuläget börjar status på mittendelen av kajen bli akut. Kajen är i sämre skick än vad tidigare undersökningar indikerat.
	Kommande åtgärder & beslut Konsekvensutredning för omledning av trafik kontra temporär bro utförs under våren 2025. Kontoret planerar att lyfta ett inriktningsbeslut för projektet till trafiknämnden under 2025.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14 med en budget om 3 mnkr.	I det fall åtgärder skjuts fram i tid finns risk för behov av akuta reparationsåtgärder samt att teknisk livslängd för befintliga konstruktioner förkortas. Risk för tidsförskjutningar på grund av samordning med andra trafikpåverkande större projekt.

Liljeholmsbroarna, större åtgärder

År 2015-2042

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Flera skador har identifierats på Liljeholmsbroarna. Den västra Liljeholmsbron med tillhörande broklaff har redan uppnått sin tekniska livslängd. Den östra bron med tillhörande broklaff börjar närma sig slutet på sin tekniska livslängd. Renoveringsbehovet innebär ökade kostnader för återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken, utmattning, skruvförband som går sönder samt rost. För att inte säkerheten ska minska har inspektionerna utökats och förtätats. Syfte Broarna renoveras för att säkerhetsställa deras funktion. Övergripande projektmål är att förlänga livslängden på befintliga broar fram till att dessa kan ersättas med nya broar. Åtgärd Projektet omfattar broskadeåtgärder, uppgradering av bärighetsklass från BK2 till BK4 och teknisk livslängd 60års uppnås samt cykelåtgärder (enligt beslutad cykelplan 2022). Förutsättningar Projektet behöver samrådas med de planerade arbetena på Södertäljevägen, bl.a. vad gäller Södertäljevägens placering och bredd efter urbanisering samt Liljeholmsbroarnas avstånd till befintliga och nya byggnader. Senast om ca 60 år bedöms befintliga broar behöva bytas ut mot nya broar, antingen i befintligt läge eller i ett nytt läge. Förutsättningarna för en sådan investering är dock inte klarlagda än. Befintliga broar är i så pass dåligt skick att de behöver repareras innan nya broar kan byggas. Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas vidare i systemhandlingsskedet. Arbetshypotesen inför kommande broåtgärder är bland annat att båda broklaffarna kommer att behöva bytas i sin helhet. Konsekvensen för sjötrafiken behöver klargöras i det fortsatta arbetet.	Under perioden 2019 – 2021 har en utredning i form av en förstudie genomförts. Under perioden kv. 2 2024 – kv. 4 2025 kommer en systemhandling tas fram. Efter samråd med exploateringskontorets projekt Utv. Södertäljevägen, vars förslag baseras på renovering av Liljeholmsbroarna, kommer systemhandling omfatta reparation av broarna med uppgradering av bärighetsklass från BK2 till BK4 och teknisk livslängd 60 år samt cykelåtgärder (enligt beslutad cykelplan 2022, tidigare enligt beslutad cykelplan 2016). En successivanalys framtagen under 2024 har visat på ökade utgifter för projektet. En ny kalkyl kommer att tas fram under 2025. Ett reviderat inriktningsbeslut planeras under 2025.
	Kommande beslut & aktiviteter Reviderat inriktningsbeslut i TN prel. kv.4 2025 och kommunfullmäktige prel. kv. 1 2026. Genomförandebeslut i TN prel. kv. 2 2026 och i kommunfullmäktige prel. kv.3 2026. Preliminär byggstart är tidigast kv. 2 2028 för västra bron och 2040 för östra bron. Byggtiden är preliminärt 2 år per bro. Byggtiden kommer att utredas vidare i systemhandlingen.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Ett reviderat utredningsbeslut om 10 mnkr fattades i trafiknämnden 2018-05-23 där kontoret fick i uppdrag att utreda broarna vidare i en alternativstudie/förstudie. Förstudien färdigställdes i juni 2021. Inriktningsbeslut om 1 050 mnkr togs i TN i november 2021. Beslutet är fastställt av KF i maj 2022.	Risk att den senaste tidens prisökningar medfört att den uppskattade utgiften inte kommer att räcka för projektets genomförande. Framkomligheten under byggtiden kommer vara begränsad under tiden som reparationsarbetena pågår. Risk finns att omfattningen av skador och därmed åtgärder är större än vad som redovisas i förstudiens åtgärdsplanering.

Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer

2016-2030

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Klaratunneln är en viktig anläggning för att knyta ihop transporter från stadens norra och södra delar och som bidrar till att biltrafik tas bort från gatunätet i city. Trafikkontorets erfarenheter visar att betongkonstruktioner som står i en utsatt trafikmiljö som Klaratunneln, och är äldre än 40 år, kan ha stora brister även om enstaka stickprov kan visa på förhållandevis positivt resultat. Enligt kontorets beräkningar bedöms projektets investeringsutgift vara i intervallet 1 100 mnkr till 1 400 mnkr under förutsättning att tunneln kan stängs av helt under ca 16 mån. Då detaljnivån på framtagna handlingar ännu är relativt låg så är beloppet osäkert. Syfte Projektets syfte är att säkerställa framtida trafikering av Klaratunneln, som efter renovering ska uppfylla Transportstyrelsens säkerhetskrav för moderna vägtunnlar. Renoveringen ska säkerställa tunnelns konstruktiva livslängd i 50 år och installationer i 15 år. Åtgärd Behovet av reparationer omfattar all tätskiktsbetong och installationer från tunnelmynning till tunnelmynning. Vägbanor behöver renoveras samt skyddsväggar och innertak behöver bytas ut. Projektet omfattar även VA-system och sprinklersysteminstallationer. Förutsättning Kontoret bedömer att tunnelrenoveringen behöver vara avslutad till slutet av 2020-talet för att inte öka risken för akut avstängning på grund av försämrat skick, både för installationer och för konstruktioner.	Under 2019 har programhandling som ligger till grund för ett inriktningsbeslut färdigställts. Under våren 2020 togs förfrågningsunderlag för upphandling av systemhandlingsprojektering fram. Kommande beslut & aktiviteter Kontoret bedömer att det inriktningsbeslut som trafiknämnden fattade år 2020 blivit inaktuellt, framförallt på grund av de senaste årens stora prisförändringar. Ett nytt eller reviderat inriktningsbeslut bör därför tas upp för beslut. Processen kommer att ske i samråd med stadsledningskontoret och politik. Som en del i arbetet kommer ny tidplan att tas fram för projektet.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Utredningsbeslut fattat i trafiknämnden 2016-02-04 med en utredningsutgift om 5 mnkr fram till inriktningsbeslut. Inriktningsbeslut fattat i trafiknämnden 2020-02-20. Trafikkontoret fick i beslutet uppdrag att fortsätta planering till en investeringsutgift om 30 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Inriktningsbeslutet är ännu inte fastställt av kommunfullmäktige.	För att renovera tunneln behöver den stängas av helt. Trafiken kommer att ledas om via det tillgängliga vägnätet. Detta innebär stor trafikpåverkan. Omledningsnätet ska störas av andra trafikpåverkande projekt i minsta möjligaste mån, vilket kräver samordning av projektens tidplaner. Det är ytterst viktigt att renoveringen kan genomföras under den bestämda tidplanen för att trafikstörningarna ska minimeras. Projektet behöver fatta genomförandavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter. Krav från fastighetsägare kan begränsa utbyggnadstakten.

Västerbron, etapp 2

År 2019-2034

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm. Från det att bron byggdes har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Genomförd utredning 2008 har identifierat risk för behov av utbyte av farbanepplattor och analyser genomförda 2016 har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av äldre kvalité vilket kan medföra uppkomst av utmattningsprickor. Kontoret har utfört en tillståndsbedömning som visar på att bron är i ett relativt bra tekniskt skick men i behov av åtgärder. Skador på både betog och stål föreligger vilka behöver åtgärdas för att säkra Västerbrons framtida funktion. Program/förstudie/alternativstudie för att möjliggöra minst 80 års förlängd livslängd färdigställdes under våren 2023. Åtgärderna för att möjliggöra livsförlängningen av bron behöver utföras inom en 10-årsperiod. Åtgärder för att uppnå minst 80 års förlängd livslängd har delats upp i två utförandeetapper där den första etappen (etapp 1) genomförs under år 2025-2027. Syfte Syftet med projektet är att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att brons livslängd ska kunna förlängas med minst 80 år. Åtgärd I projektet ingår renovering av de skadade delar som återstår efter att etapp 1 är genomförd. När arbeten med etapp 1 och etapp 2 är färdigställda är brons livslängd förlängd med minst 80 år. Etapp 2 ska planeras så att arbeten kan utföras i en eller uppdelat på flera entreprenader. Etapp 2 bedöms kunna utföras med bibehållen trafik på bron. Förutsättningar När åtgärder ska genomföras behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt.	Projektets programhandling med identifierade behov av åtgärder för att uppnå minst 80 års förlängd livslängd är färdigställd. Kommande beslut & aktiviteter Inriktningsbeslut för etapp 2 antaget i trafیکنämnden 2025-03-20 och planeras till kommunfullmäktige under kv.2 2025. Bedömd investeringsutgift är sekretessbelagd i tjänsteutlåtandet. Planeringsskedet beräknas pågå under år 2025-2026 med genomförandebeslut i trafیکنämnd och kommunfullmäktige under år 2027. Entreprenadarbeten bedöms kunna påbörjas tidigast år 2030 med färdigställande 2034.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Reviderat utredningsbeslut togs i trafیکنämnden 2020-06-11 med en budget för utredningen om 25 mnkr.	Risk för tidsförskjutning pga intern och extern resursbrist.

Vasabron, större åtgärder

År 2018- 2034

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Vasabron färdigställdes 1875 och består av sju stycken bågbroar med spännvidder mellan 22,8 m till 32,5 m som sammanbinder Gamla Stan med Norrmalm. Från det att bron byggdes har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Kontoret har genomfört en tillståndsutredning som påvisar att bron har allvarliga brister och att en fortlöpande nedbrytning pågår med hög risk för att bron kan behöva stängas av akut med behov av större reparationsarbeten eller att bron ur säkerhetssynpunkt inte kan fortsätta att trafikeras. Brons grundläggning och stålöverbyggnad är utdömda och behöver bytas ut. Syfte Syftet med projektet är att planera för en ny bro som är tekniskt genomförbar, ekonomiskt försvarbar, med hanterbar omgivningspåverkan och där samtliga intressentområden beaktas. Åtgärd Utbyte till en ny bro med utseende likt den befintliga bron. Förutsättningar Gång- och cykeltrafik bedöms behöva en temporär bro under tid då utbyte av bro genomförs. När åtgärder ska genomföra behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt.	Tillståndsbedömningen färdigställdes hösten 2021. Resultatet från tillståndsbedömningen är att bron har så allvarliga brister att den behöver ersättas med en ny bro. Program/förstudie/alternativstudie för en ny bro med utformning lika befintlig färdigställdes under våren 2023. Med anledning av brons allvarliga tekniska status pågår arbete med att ta fram en beredskapsplan för åtgärder i det fall bron behöver stängas av akut innan ett utbyte kan ske. Arbetet innefattar både försvarsarbeten och åtgärder vid uppkommen skada. Trafiknämnden fattade i april 2025 genomförandebeslut för utförande av förstärkningar av befintlig bro. Åtgärderna medför minskad risk för akuta avstängningar av bron intill dess att ett utbyte av bron kan utföras. Kommande beslut & aktiviteter Inriktningsbeslut för de större åtgärderna är planerat till trafiknämnden under kv. 2 2025. Sedan till kommunfullmäktige under kv. 3 2025. Bedömd investeringsutgift är sekretessbelagd i tjänsteutlåtandet. Planeringsskedet beräknas pågå under år 2026-2027 med plan för genomförandebeslut i trafiknämnden och kommunfullmäktige under år 2028. Entreprenadarbeten bedöms kunna påbörjas tidigast år 2030 med färdigställande 2034.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Reviderat utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2020-04-23 med en budget för utredningen om 20 mnkr.	Utifrån resultatet avseende brons tekniska tillstånd finns stor risk att bron kan komma att behöva akuta reparationsåtgärder samt trafikavstängning intill dess förstärkningsarbeten är utförda alternativt att en ny bro kan ersätta den befintliga. Risk för tidsförskjutning pga intern och extern resursbrist.

Reinvesteringsprogram

Reinvesteringsprogram för belysning

År 2022 - 2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för att stolpar ska falla. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyper enligt el-reglementeringen inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Ett fortlöpande byte av anläggningsdelar är nödvändigt för att upprätthålla en väl fungerande anläggning och elsäkerhet. Syfte I det nya reinvesteringsprogrammet ingår utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar, armaturer och belysningscentraler i syfte att bibehålla standarden på stadens anläggningar och efterleva en hög elsäkerhet. Åtgärd I genomförande av projekten ingår även projektering för anläggningsbyte, markarbeten och elarbeten. Vi deltar även i samförlägningsprojekt med Ellevio där de byter ut sina ledningar. Förutsättningar Anläggningsutbytet samplaneras i möjligaste mån med andra ledningsägare och andra förvaltningar.	Under 2025 är nedanstående planerat att utföras i egna anläggningsbyten och via samförläggningar med Ellevio: Anläggningsbyte kabel, stolpar och armaturer: - Ca 15 km kabel - Ca 400 st stolpar - Ca 400 st armaturer - Ca 10 st projekt projekteras för utförande 2026 - 2028. Byte av rostiga stolpar: - Ca 500 st stolpar Byte av centraler: - Ca 5 st centraler
	Kommande åtgärder & beslut Under perioden 2026 – 2028 är planen följande per år: - Byta ca 10-15 km kabel i egna projekt och samförlägningsprojekt med Ellevio - Byta ca 400 – 600 st stolpar och armaturer i egna projekt och samförlägningsprojekt. - Byta ca 500 – 600 st rostiga stolpar. - Byta ca 5-10 st uttjanta och trasiga centraler.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Genomförandebeslut för nytt reinvesteringsprogram 2022 – 2026 är taget av KF Genomförandebeslut för Reinvesteringsprogram 2022-2026, offentlig belysning anläggningsbyten fattades av trafiknämnden 2021-06-07. Beslutet har en total utgift om 300 mnkr. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2021-11-08. Underlag för nytt genomförandebeslut för reinvesteringsprogram för perioden 2027 – 2032 ska tas fram för beslut i nämnd och Kommunfullmäktige så beslut kan tas 2026.	- Tidplaner för samförlägningsprojekt är svåra att ta del av. Konsekvens: svårt att planera budget och resurser. - Brist på resurser internt och hos entreprenörer. Konsekvens: takten på byte av anläggning blir lidande. - Ökade entreprenörspriser och ökade materialkostnader gör att antalet anläggningsdelar som kommer kunna bytas kommer att minska. Programmet har för 2025 fått minskade medel jämfört med f.g. år. Materialpriser är svåra att förutspå med tanke på upp och nedgångar för råvaror till stolpar och armaturer.

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar

År 2023-2027

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Programmets inriktnings- och genomförandebeslut gäller för perioden 2023-2027. Programmet omfattar kategorierna körbana, gångbanor, cykelbanor och övriga anordningar i gaturummet. Prioritering av projekten inom reinvesteringsprogrammet görs vid framtagandet av det årliga arbetsprogrammet. Projektförslagen i de årliga arbetsprogrammen prioriteras sinsemellan utifrån hur prioriterad gatan är sett till prioriteringsgrunderna som framgår i beslutet. Syfte Syftet med programmet är att förbättra trafiksäkerheten och kvaliteten för samtliga trafikantgrupper enligt stadens framkomlighets- och drift och underhållsstrategi. Detta genom att rusta upp eller byta ut stadens befintliga anläggningar för att bibehålla god funktion, öka den tekniska livslängden och motverka ökade kostnader för akut underhåll. Åtgärd I genomförandefasen utförs diverse utbyten av portaler, räcken, sopkorgar och anläggningsprojekt som beläggnings- och markarbeten enligt planerade åtgärder. Fördelningen mellan de olika anläggningarna och anordningarna framgår i det årliga arbetsprogrammet. Förutsättningar Samtliga projekt i programmet prioriteras utifrån de förutsättningar som gäller vid tidpunkten för framtagande av arbetsprogrammet. Under ett år kan dock förändringar behöva ske till följd av samordning med andra aktörer eller kapacitet hos entreprenörer etc. Projekt behöver därför ibland omprioriteras och skjutas på i tidplanen.	Planering och projektering för 2025-års arbeten pågår. De första projekten för året kommer starta upp inom kort. Kontoret har för 2025 ett nytt ramavtal med ny entreprenör för markarbeten i innerstaden.
	Kommande åtgärder & beslut Vartefter kontoret får in kalkyler och arbeten utförs kommer projektens respektive prognoser, vilket kan påverka prioriteringen bland åtgärderna.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut för program 2023-2027 samt genomförandebeslut för 2023 fattades av trafikinämnden i december 2022. Genomförandebeslut för perioden 2024-2027 har fattats av trafikinämnden i september 2023. Beslutet har en total utgift om 600 mnkr. Båda besluten har fastställts i kommunfullmäktige.	Reinvesteringar i gatumiljön sker i samverkan med Stockholm Vatten och Avfall (SVOA), som under 2025 endast medverkar på redan planerade sträckor. Vid eventuella tillskott av medel kan nya gator väljas, där sträckor utan brunnar prioriteras för att i största mån undvika ytterligare schakter i beläggningen. Nytt avtal för beläggningar från 2025 innebär i flera delar något minskade priser jämfört med f.g. avtal. Detta innebär att avtalspriserna i vissa fall kan öka marginellt men i huvudsak minska, beroende på indexutvecklingen.

Reinvesteringsprogram för gatuträd

År 2024-2027

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Trafikkontoret förvaltar stadens cirka 40 000 gatuträd. I ansvaret ingår bland annat anläggning av växtbäddar, återplantering och nyplantering av träd, etableringsskötsel, samt beskärning av träd. Syfte Målet med reinvesteringsprogrammet är att bevara och utveckla stadens bestånd av gatuträd. Med hjälp av reinvesteringar och investeringar för gatuträd fokuserar kontoret på att förbättra miljön för gatuträd och möjliggöra att träden kommer att leva längre och leverera ekosystemtjänster för staden. Växtbäddarna ger även träden tillgång till vatten och syre. Åtgärd Genom att bygga växtbäddar och i vissa fall även ersätta döda eller mycket dåliga träd skapas bättre förutsättningar för att träden ska överleva den hårda miljö som staden utgör. I växtbäddarna leds dagvatten ner och utnyttjas för bevattning av träd. Förutsättningar Samordning med andra projekt inom staden sker så långt detta är möjligt.	Arbetena genomförs med kontorets ramavtalade entreprenörer. Byggnation av växtbäddar kommer under 2025 att genomföras på flera platser: Ärvingegången, Armorstvägen, Hornsgatan, Nordenflychstgatan, Odengatan vid Odenplan, Sankt Eriksplan, Solberga Ångsväg. Ståndortsförbättring kommer att genomföras bland annat på Kista torg. Dessa arbeten förbereds i dagsläget.
	Kommande åtgärder & beslut Trädplanteringar kommer att genomföras både under våren och senhösten. Under året kommer etableringsskötsel av cirka 1000 träd att genomföras.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut för åren 2024-2027 togs i trafikinämnden 2024-02-15. Genomförandebeslut för år 2025 om 30 mnkr togs i trafikinämnden 2025-02-13. I inriktningsbeslutet uppskattades den totala investeringsutgiften för fyra-årsperioden till ca 120 mnkr. Den preliminära årliga volymen föreslogs uppgå till 30 mnkr.	Arbetena kan tillfälligt påverka framkomligheten på platsen. Risk för fördyrning på grund av förändrad kapacitet hos leverantören eller förändrad prisbild. Konsekvenserna av omvärldssituationen kan komma att försena arbeten, leveranser av material, etc. Fördyringar har uppstått p g a av ökade bränslepriser, fraktkostnader och kostnader för trädinköp

Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk
 År 2022-2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund De två reinvesteringsprogrammen för ”Mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk” och ”Tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar” har från och med 2022 ersatt reinvesteringsprogrammet för ”Mindre konstbyggnadsåtgärder” från 2014-2021. För de två reinvesteringsprogrammen har kontoret gjort bedömningen att reinvesteringsåtgärder för i genomsnitt cirka 80 mnkr per år fodras för att stadens underhållsskuld inte ska växa. Syfte Huvudmålet med reinvesteringsprogrammet är att det ska bidra till att ta hand om det allt mer åldrande beståndet av byggnadsverk för att säkerställa dess funktion och säkerhet på ett samhällsekonomiskt fördelaktigt sätt. Programmet syftar också till att bidra till att uppfylla stadens miljömål genom att befintliga konstruktionen återanvänds istället för att de rivs och ersätts med nya. Programmet bidrar också till att: - Förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet - Undvika funktionsbrister med efterföljande framkomlighetsproblem - Reducera ökat behov av akuta drift- och underhållskostnader Åtgärd Programmet omfattar mindre reinvesteringsåtgärder inom konstruktion (dvs. broar, tunnlar, kajer, bryggor, gatudäck, gångbanedäck, stödmurar, sponter, påldäck, fribärande trappor, dammar, bullerskärmar) som i huvudsak är i storleksordningen 0,5-5 mnkr per objekt. Åtgärderna är av både typen förebyggande underhåll och avhjälpande underhåll där åtgärden har en livslängd som överstiger tre år och med ett väsentlighetsvärde på minst ett basbelopp. Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.	Arbetsprogrammet för 2024 är utfört, men vissa åtgärder är senarelagda till 2025. För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer, i enstaka projekt utförs separata upphandlingar.
	Kommande åtgärder & beslut Planering och prioritering av åtgärder som ska utföras och inrymmas i programmet under 2025 pågår för närvarande. Projektering av flertalet av dessa åtgärder pågår för att hinna med utförandet 2025.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk för åren 2022-2026 om 250 mnkr. Genomförandebeslut för åtgärder upp till 50 mnkr inom 2024-års program togs i december-nämnden 2023. Slutredovisning för genomförandet 2023 togs i nämnden i mars 2024.	Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet. Riskerna gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, oidentifierade intressentkrav, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.

Reinvesteringsprogram avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk

År 2023-2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Ersättningsinvesteringar för åtgärder i byggnadsverk överstiger ofta 5 mnkr och bör då inte utföras inom programmet för mindre åtgärder i byggnadsverk. För att kunna utföra en bättre strategisk planering för medelstora ersättningsinvesteringar (5-50 mnkr) föreslår trafikkontoret ett nytt program för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk under perioden 2023-2026 upp till 300 mnkr. Syfte Målet med programmet är att genomföra utredning och planering för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk samt att genomföra åtgärder på de högst prioriterade objekten inom ramen för programmet. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för att kunna planera det underhåll som krävs för att: • Undvika funktionsbrister med efterföljande framkomlighetsproblem med stora samhällskostnader som följd, • Minska behovet av akuta drift- och underhållskostnader, • Säkra och förbättra framkomlighet, • Bidra till god trafiksäkerhet, • Minska miljöpåverkan. Åtgärd Utredning och planering av medelstora ersättningsinvesteringar för åtgärder i byggnadsverk utförs inom ramen av ett flerårigt program där separata genomförandebeslut läggs fram för varje projekt inom programmet. Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.	Planering, utredning och genomförande för flera projekt har fortsatt och/eller påbörjats. Genomförande av flera av åtgärderna som påbörjats 2024 pågår med planerat avslut mellan 2025-2029. För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer. Enstaka projekt utförs separata upphandlingar.
	Kommande åtgärder & beslut Planering och prioritering av åtgärder som ska utföras och inrymmas i programmet under 2025-2029 pågår för närvarande. Prioritering av vissa åtgärder som kräver en längre planeringstid pågår. Genomförandebeslut för åtgärder inom programmet kommer att lyftas till trafikinämnden löpande. Utredning, planering och detaljprojektering av ett flertal åtgärder för utförande under 2025-2029 pågår.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafikinämnden beslutade 2023-06-08 om inriktning för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk 2023-2026 upp till 50 mnkr, som underlag för kommande genomförandebeslut. Programmet omfattar en utgift upp till 300 mnkr. Genomförandebeslut för 2025-års program fattades på trafikinämndens möte i december 2024.	Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av det förslagna programmet. En av de största riskerna är oidentifierade intressentkrav. T.ex. samordning med andra externa projekt eller verksamheter. Exempelvis är kostnader för material, konsulttjänster och utförande av entreprenader avgörande för hur dyra de individuella åtgärderna blir och därmed hur mycket åtgärder som går att inrymma.

Reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar

År 2022-2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund De två nya reinvesteringsprogrammen för ”Mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk” och ”Tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar” har från och med 2022 ersatt reinvesteringsprogrammet för ”Mindre konstbyggnadsåtgärder”. För de två reinvesteringsprogrammen har kontoret gjort bedömningen att reinvesteringsåtgärder för i genomsnitt cirka 80 mnkr per år fodras för att stadens underhållsskuld inte ska växa. Syfte Målet med reinvesteringsprogrammet är att ta hand om det allt mer åldrande beståndet av installationer för att säkerställa dess funktion och säkerhet på ett samhällsekonomiskt balanserat sätt. Åtgärd Programmet omfattar mindre reinvesteringsåtgärder inom mindre installationer som i huvudsak är i storleksordningen 0,5-10 mnkr per objekt. Åtgärderna är av både typen förebyggande underhåll och avhjälpande underhåll där åtgärden har en livslängd som överstiger tre år och med ett väsentlighetsvärde på minst ett basbelopp. Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.	Åtgärder enligt framtaget arbetsprogram för 2024 är genomförda och ett antal åtgärder fortsätter under 2025 För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer, i enstaka projekt utförs separata upphandlingar.
	Kommande åtgärder & beslut Flera av 2025-års projekt är uppstartade och planering pågår av ytterligare projekt som ligger i plan för att utföras under året. Vartefter kontoret får in kalkyler och total prognos kommer arbetsprogrammet att uppdateras.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafiknämnden beslutade 2021-10-21 om inriktning för reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar 2022-2026. Genomförandebeslut för 2025-års program fattades på trafiknämndens möte i december 2024.	Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet. Riskerna gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.

Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar

År 2017-2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Trafiknämnden förvaltar drygt 500 trafiksignalanläggningar, vilka måste vara i gott skick för att fungera optimalt. Ett kontinuerligt materialutbyte är därför av stor vikt. En trafiksignalanläggning har en livslängd på 7-40 år och för den utrustning som är dyrast, styrapparaten, handlar det om ca 20 år. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern, men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder. Syfte Att ha en fungerande signalreglering är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön. Åtgärd Utbyte av utrustningen i trafiksignaler. En trafiksignalanläggning består av flera delar, bl. a. styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervaknings-utrustning. Förutsättningar Att investeringsmedel medges och erforderliga resurser finns.	Planerade styrapparatsbyten är något försenade, pga av bristande resurser avseende elprojektering. Ny projektör är anställd och vi räknar med att komma i fas med arbeten under 2025. Arbete med införande av nytt styrsystem löper på. Utbyte av LED i signallyktorna påbörjades under 2020 och har färdigställts under 2023.
	Kommande åtgärder & beslut
	Upphandling av styrapparater samt utförande av styrapparatbyten projekteras och handlas upp löpande under 2024 och 2025.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Genomförandebeslut för perioden 2022-2026 är taget i trafiknämnden och fastställdes i november 2021 av kommunfullmäktige. Programmet har en beslutad utgift om 167 mkr. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budget och resurser medger.	Enheten har stundom en hög arbetsbelastning, främst inom elprojektering där nyinvesteringar prioriteras framför underhållsinvesteringar. Risk för försening av underhållsinvesteringar föreligger, vilket i sin tur leder till ökad underhållsskuld. Elprojektering av trafiksignalsanläggningar är en specialistkompetens som är svår att handla upp den öppna på marknaden. För att minska risken för förseningar pågår en förstärkningsrekrytering av ytterligare elprojektör till enheten Trafikteknik, som utför elprojektering för trafiksignaler i egen regi, samt en upphandling av konsulter för projektering av markförlagd kanalisation.

Särskilda satsningar

Energibesparande armaturbyten

2021-2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund För att minska belastningen på miljön arbetar kontoret med att byta ut belysningsarmaturer från konventionella ljuskällor till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer. Samt att byta ut armaturinsatser till LED-insatser i befintliga armaturhus. Utbytet sker till LED-armaturer eftersom tekniken gått fram så pass långt att de både ger en effektbesparing och längre livslängd. Idag uppskattas livslängden till 25 år. Eftersom LED-armaturerna kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras. Utbytena genomförs som tvååriga program för vilka material köpts in under första året. Materialet monteras sedan under det efterföljande året. Syfte Minska elanvändningen och miljöbelastningen. Åtgärd Fortsätta arbetet med att byta ut belysningsarmaturer med urladdningslampor till LED-armaturer och LED-insatser i befintliga armaturer. Förutsättningar Att kontoret blir beviljade extra medel för att köpa in armaturer.	För inköp av belysningsmaterial under 2024 att montera under 2025 har nämnden beviljats 100 mnkr i klimatmedel. Arbetet med montering av detta material har påbörjats. Ansökan om klimatmedel för materialinköp under 2025, att montera under 2026, ingår i kontorets förslag till verksamhetsplan och blev nyligen beviljat med 90 mnkr. Kommande åtgärder & beslut Under 2023-2025 har kontoret ökat takten i armaturbyten. Den ökade takten på armaturbyten har lett till att kontoret har lyft ett nytt program för energibesparande armaturbyte i trafiknämnden i augusti 2023. Det nya programmet tar höjd för en fortsatt ökad takt kommande fem år. Ett genomförandebeslut för etapp 2-5 2025-2029 har beslutats i nämndsammanträdet augusti 2024. Programmet har en total utgift om 460 mnkr.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Ett genomförandebeslut för perioden 2021-2022 antogs i trafiknämnden 2021-04-22. Vid nämndsammanträdet fattades även inriktningsbeslut gällande program för energibesparande armaturbyte under perioden 2021-2026. Genomförandebeslutet om 204 mnkr för perioden 2022-2026 fattades av nämnden den 26 augusti 2021. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige den 29 november 2021. Ett inriktningsbeslut för hela programmet 2024-2029 samt ett genomförandebeslut för den första etappen 2024-2025 godkändes av nämnden i augusti 2023. Ärendet har fastställts av kommunfullmäktige.	Omvärldsläget har orsakat långa leveranstider och förbud av produktion och försäljning av urladdningslampor enligt EU Rohs-direktivet och beslut av Energimyndigheten ökar förfrågan av LED-armaturer och med det ökar inköpspriset. Programmet för energibesparande armaturbyte är beroende av extern finansiering utanför kontorets långsiktiga ram för inköp av LED-armaturer. Programmet för energibesparande armaturbyte är även beroende av utökat medel inom kontorets långsiktiga ram att montera armaturerna året efter inköpet.

Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder

År 2013-2027

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Staden genomför en omfattande hastighetsöversyn av befintliga hastighetsgränser. Ett led i hastighetsöversynen är att säkerställa efterlevnaden av föreslagna hastighetsgränser genom att anlägga fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Hela projektet planerar att löpa fram till 2027 då omskyltning och anläggande av fysiska hastighetsåtgärder ska vara klara. Syfte Projektet syftar till att utreda och genomföra fysiska åtgärder för ökad trafiktrafiksäkerhet i samband med införandet av nya hastighetsgränser. Effektmålet av åtgärderna och av hastighetsplanen är att få en bättre hastighetsefterlevnad på stadens huvud- och uppsamlingsgator och att minskat antal trafikolyckor primärt mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Åtgärd Trafiksäkerhetsåtgärder vid gcm-passager och korsningar på uppsamlings- och huvudgator. Fyra kriterier används som bedömningsgrund för vilka platser som föreslås för ombyggnad. Hastighetsändringen genomförs i samband med att gatan byggs om med åtgärder. Förutsättningar Projektet är indelat i fem delområden som i sin tur är indelat i 3-8 projekt. Totalt omfattar projektet med trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen ca 25 projekt där utredningar om åtgärder går hand i hand med framtagande och beslut om förändrade hastighetsgränser. Genomförandet av hastighetsplanen är beroende av framdriften av åtgärdspaketet. Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerat gatorna trafikeras av busstrafik.	Under 2025 kommer genomförande av åtgärder fortsätta i delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö). Under 2025 påbörjas genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm). Under 2025 fortsätter omskyltning av hastighetssänkningar i Enskede-Årsta. Omskyltning av hastighetshöjningar i resterande områden ska ske varefter trafiksäkerhetsåtgärder färdigställts.
	Kommande åtgärder & beslut Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 4 och 5. <u>Kommande beslut</u> Under 2025 planeras slutredovisning för delområde 1 etapp 2, delområde 2 etapp 1, delområde 2 etapp 2, delområde 3 etapp 1 och delområde 3 etapp 2.

Beslutsläge	Risker & avvikelser
Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12. Total projektbudgetram är 750 mnkr. Genomförandebeslut har hittills beslutats för åtgärder om totalt 600 mnkr. Genomförandebeslut finns för följande projekt: • Teststräckor, 27,0 mnkr • Spånga-Tensta etapp 1, 55,5 mnkr • Hägersten, 23,5 mnkr • Hässelby-Vällingby etapp 1, 80,0 mnkr • Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1, 23,4 mnkr • Norrmalm etapp 1, 7,5 mnkr • Skärholmen, 26,1 mnkr • Dynamiska farthinder, 6 mnkr • Farsta etapp 1, 43,2 mnkr • Skarpnäck etapp 1, 30,3 mnkr • Östermalm etapp 1, 15 mnkr • Hässelby/Vällingby etapp 2, 31,7 mnkr • Norrmalm etapp 2, 3,0 mnkr • Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 2, 5,9 mnkr • Spånga/Tensta etapp 2, 8,8 mnkr • Kungsholmen, 15,0 mnkr • Farsta etapp 2, 4,1 mnkr • Rinkeby-Kista, 17 mnkr • Bromma, 45,0 mnkr • Vantör, 16,0 mnkr • Älvsjö, 37,0 mnkr • Östermalm etapp 2, 30,0 mnkr • Enskede-Årsta, 45,0 mnkr • Södermalm, 3,0 mnkr	Projektet har ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen på 750 mnkr. Kontinuerlig avstämning krävs så att genomförandebesluten för varje delområde går i linje med den totala projektbudgetramen.

Program för trygghetsbelysning

År 2024-2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. Därför arbetar Trafikkontoret med trygghetshöjande belysningsåtgärder där fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att komplettera belysningsanläggningen med tillkommande belysning där det bedöms som genomförbart. Syfte Förbättra ljusupplevelsen vilket ska bidra till ökad trygghetskänsla. Åtgärd Under projektperioden görs insatser med att komplettera och förbättra belysning i anslutning till parker, platser, torg och kollektivtrafiken utifrån inkomna synpunkter, brister identifierade vid trygghetsvandringar samt egna analyser. Brister åtgärdas utifrån aktuella prioriterade behov och tillgänglig budget. Förutsättningar Planerade projekt bedöms i nuläget att kunna utföras under året.	Status för i dagsläget kända åtgärder för 2025 redovisas på nästa sida.
	Kommande åtgärder & beslut Under projektperioden 2024-2025 görs insatser med att komplettera och förbättra belysning i anslutning till parker, platser, torg och kollektivtrafiken utifrån inkomna synpunkter, brister identifierade vid trygghetsvandringar samt egna analyser.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2020-10-15 för perioden 2021-2025. Total utgift 34 mnkr.	Omvärldsläget orsakar långa leveranstider och höga priser. Det medför risk för att både projekt och enskilda insatser med tillkommande belysning kan försenas eller utebli p.g.a. materielbrist men även p.g.a. hög beräknad utgift i relation till det önskade resultatet.

Kända åtgärder i plan för 2025	
• Bredäng tunnelbanebro. Skjuts helt till 2025. Kontoret har ännu inte fastställt avtal med Trafikförvaltningen. • Lekpark Kulan. Material och utförande 2025. • Belysningsprojektering för Vårbergstrapporna ovan Fjärdholmsgränd påbörjas 2025. Utförande planeras till 2026. • Fredhällsparken strandpromenad armaturer monteras våren 2025. • Ny belysning tunnel under Magelungsvägen, pendeltåget. • Paternostervägen i Johanneshov, förstärkning av belysning vid trappa. Kommer utföras under 2025. • Skarpnäckparken, förstärkning av belysning i del av parken. Kommer utföras under 2025. • Blåsut bro, montering av belysning i räcke. Kommer att utföras 2025.	• Kista torg. Förstärka belysningen. Just nu dekorationsbelysning monterad i fontän. Har blivit ett större projekt som samordnas med Stadsmiljöavdelningen. Ingår även trygghetsarbeten. • Kompletteringar med enstaka stolpar. • Husby Belysning av konst vid tunnel. Klar sommar • Hässelby/Vällingby. Härjedalsgatan en stolpe inte påbörjad. Åkermantan GC väg komplettering på GC väg, klar i vår. • Komplettera med en stolpe Hässelby gård samt komplettera med två strålkastare. Strålkastarna klara men stolpen utförs efter sommaren.