

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.

Bilagan är uppdelad i följande kategorier:

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

Innehåll

Genomförandeprojekt.....	3
Bergbanan i Skärholmen	4
Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälärstrand.....	5
Gångtunnel Solvalla-Annedal	6
Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrländsgatan	7
Omdaning av Vasagatan.....	8
Planeringsprojekt.....	9
Gestaltning Stigbergsparken.....	10
Liljeholmsbroarna	11
Norra Danviksbron.....	13
Ny gestaltning av Södra Götgatan.....	14
Renovering av Klaratunneln.....	15
Renovering av Västerbron.....	16
Renovering av Vasabron	17
Upprustning av Östermalmstorg.....	18
Reinvesteringsprogram.....	20
Reinvesteringsprogram för belysning.....	21
Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar.....	22
Reinvesteringsprogram för gatutråd	23
Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk	24
Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar	27
Särskilda satsningar.....	28
Energibesparande armaturbyten	29
Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder	30
Program för trygghetsbelysning	32
Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk.....	34
Framkomlighetssatsning inom gång- och kollektivtrafik	35

Genomförandeprojekt

Bergbanan i Skärholmen

År 2014-2023

Projektbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Åtgärd Åtgärd i form av uppförande av ny bergbana.</p> <p>Förutsättningar En ny bergbana i samma läge som befintlig uppförs. Kapaciteten för den nya bergbanan ska vara 30 personer, restid om 90 sekunder och vara i drift dagligen 05-24.</p>	<p>Projekteringsarbete påbörjades våren 2020 och under kv4 2021 färdigställs bygghandlingsprojektering inklusive kalkylarbete med risk och osäkerhetsvärdering.</p> <p>Bygglovsansökan skickas in i början av november och genomförandavtal samt servitutsavtal ska tecknas med AB Stockholmshem under kv4 2021.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Upphandling av entreprenör kommer enligt plan att genomföras fr.o.m. kv. 4 2021 t o m kv. 1 2022.</p> <p>Entreprenadarbeten kommer enligt plan att utföras under perioden 2022-2023.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Genomförandebeslut om 70 mnkr fattades i trafiknämnden 2019-11-14.</p> <p>Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 2020-02-17.</p>	<p>Kostnadskalkyl överstigande genomförandebeslut. Begränsad marknad för bergbanor i Sverige kan innebära risk för höga anbudssummor. Bergbanan ligger på prickad mark enligt detaljplan vilket kan påverka bygglovsprocess.</p>

Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand

År 2012-2024

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund</p> <p>I cykelplanen är cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarsstrand mellan Påsundsbron och Reimersholmsbron prioriterat (prio 2) att åtgärda.</p> <p>Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs oavsett om ny cykelbana byggs. Kontorets åtgärdsförslag innebär att en del av sträckan skulle förstärkas genom pålning och resterande del genom lättfyllning. Arbetet med denna typ av förstärkning kräver tillstånd för vattenverksamhet. Länsstyrelsens tidigare beslut om vattenverksamhet överklagades våren 2018. I en dom från Mark- och miljödomstolen har beslutet upphävts och ärendet blivit återremitterat till Länsstyrelsen. Ett nytt förslag till förstärkning av området har tagits fram under 2020 och redovisades för Trafiknämnden 2021-05-27.</p> <p>Syfte</p> <p>Det huvudsakliga syftet är att förstärka marken samt att bredda cykelbanan och delvis separera gångtrafikanter och cyklister på sträckan mellan Reimersholmsbron och Påsundsbron.</p> <p>Åtgärd</p> <p>Förstärkning av marken samt förbättring av cykelstråket längs med strandkanten vid Söder Mälarsstrand.</p> <p>Förutsättningar</p> <p>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. Påsundsbacken är en av kopplingarna mellan Söder Mälarsstrand och Långholmsgatan, vilka båda är stora cykelstråk. Området längs Påsundet har idag låga säkerhetsnivåer mot stabilitetsbrott. Projektet behöver samordnas med stadsmuseet, Södermalms stadsdelsförvaltning och den lokala båtklubben på platsen m fl.</p>	<p>Behovet av markförstärkning med hänsyn till skredrisken kvarstår. Markens rörelser mäts kontinuerligt.</p> <p>Förslag till åtgärd har tagits fram med målsättningen att den känsliga kulturmiljön med strandlinjen, de många träden (särskilt strandträden) samt den lokala båtverksamheten ska bevaras.</p> <p>Framtagande av en reviderad systemhandling har påbörjats under oktober 2021</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Den planerade förstärkningen av Söder Mälarsstrand vid Påsundet är ett komplicerat och omfattande arbete. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p> <p>Behov av markförstärkning med hänsyn till skredrisk kvarstår. Ett nytt förslag till förstärkning av marken samt förbättring av cykelstråket har tagits fram med målsättningen att den känsliga kulturmiljön med strandlinjen, de många träden och särskilt strandträden samt den unika båtverksamheten bevaras. Förslaget har redovisats för Trafiknämnden 2021-05-27, som godkände redovisningen. Intern förankring av det nya förslaget har gjorts med stadsdelsförvaltningen och de lokala båtklubbarna har informerats om förslaget av roteln. Det fortsatta arbetet ska ske i fortsatt god dialog och samklang med båtklubbarna.</p> <p>Arbete med att ta fram en reviderad systemhandling har påbörjats. Befintligt genomförandebeslut behöver revideras, vilket planeras ske under våren 2022.</p> <p>Enligt det nya förslaget är det möjligt att påbörja byggnationen hösten 2023.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut fattat av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattat av Trafiknämnden 2016-10-20 till en utgift om 115 mnkr. Projekt inkluderade då även förstärkningsåtgärder.</p> <p>Genomförandebeslutet fattat 2017-06-15 i trafiknämnden och 2018-02-19 i kommunfullmäktige till en utgift om 130 mnkr.</p>	<p>Länsstyrelsens tillstånd för vattenverksamhet har överklagats. Därför har Länsstyrelsen 2018-07-11 fattat beslut om att överlämna ärendet vidare till Mark- och miljödomstolen för avgörande (mål M 4495-18).</p> <p>Tillståndet för vattenverksamhet har upphävts av domstol och ärendet återremitterades till Länsstyrelsen. Staden saknar därför tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p>

Gångtunnel Solvalla-Annedal

År 2016-2022

Projektbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>Syfte En koppling från Annedal till planerad tvärbanehallplats vid Solvalla.</p> <p>Åtgärd En gångtunnel under Ulvsundavägen och ett gångstråk genom Solvalla koloniområde samt ramp och trappa upp i Annedal.</p> <p>Förutsättningar Projektet är beroende av Trafikförvaltningen utbyggnad av etapp Solvalla för den nya Tvärbanan. Utförande samordnas i tid med Trafikförvaltningen.</p>	<p>Detaljplanen har vunnit laga kraft. Upphandlingen av entreprenör är avslutad och entreprenaden startade januari 2021</p> <p>Under mars 2021 har trafiken på Ulvsundavägen letts om för att ge plats för anläggandet av gångtunneln. Grundläggningsarbeten för etapp 1 påbörjades under april</p> <p>Under mars/april har grovterraserings av stråket genom koloniområdet utförts för att under sommarsäsongen inte störa kolonisterna med masstransporter.</p> <p>Korsningen Dartanjangs gata/Pettssons gata färdigställdes under juni 2021. Projekteringen av rampen och trappan upp i Annedal har färdigställts.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Under sommaren 2021 genomfördes gjutning av brobanans etapp 1. Merparten av konstruktionsarbetena beräknas vara färdiga under 2021.</p> <p>Trappa, ramp och ytskikt genom koloniområdet färdigställdes under hösten 2021.</p> <p>Under 2022 byggs de permanenta ytskikten för återställande av körbanan på Ulvsundavägen och avslutande arbeten med anslutning mot tvärbanehallplatsen i Solvalla.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut togs i trafikinämnden 2016-02-04.</p> <p>Inriktningsbeslut togs 2017-04-06 till en beräknad total utgift om 75 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2019-05-23 till en utgift om 94 mnkr. Beslut om detaljplan och genomförandeaftal med Trafikförvaltningen ingick i samma ärende.</p> <p>Genomförandebeslut har fastställts av kommunfullmäktige.</p>	<p>Konstruktionen för ramp och trappa har ändrats i sent skede för att Stockholm Vatten och Avfall ska kunna behålla huvudvattenledningen i befintligt läge. Detta påverkar projekteringen i tid men underlättar i utförandeskedet.</p> <p>Trafikförvaltningen har tidigare lagt ombyggnaden av avfartsramp från Ulvsundavägen pga. överklagad upphandling. Etappplaneringen för tunneln har därför gjorts om i sent skede. Då trafikförvaltningens upphandling försenades har förutsättningarna för tillträde till arbetsområde på Solvallasidan för stadens entreprenör ändrats något, vilket gör att en del masstransporter behöver ske genom koloniområdet.</p>

Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan

År 2018-2025

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder på Kungsgatan avseende nytt tätskikt och förstärkning av 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.</p> <p>Syfte Syftet med projektet är att säkerställa bärigheten hos berörda konstruktioner under mark och för att stoppa pågående nedbrytning. I samband med detta utförs smärre åtgärder i gatumiljön för att förbättra förutsättningarna för fotgängare.</p> <p>Åtgärd Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan samt byte av tätskikt på Kungsgatan, mellan Sveavägen och Norrlandsgatan.</p> <p>Smärre åtgärder i gatumiljön utförs för att förbättra förutsättningarna för fotgängare.</p> <p>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.</p>	<p>Genomförandebeslut för projektet fattades av trafiknämnden i augusti 2021. Beslutet är ännu ej fastställt av kommunfullmäktige.</p> <p>Detaljprojektering pågår i projektet.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Detaljprojektering pågår under 2021 och början av 2022. Upphandling av entreprenör är planerad att genomföras under 2022.</p> <p>Entreprenaden planeras att starta kvartal 1 år 2023 och pågå i ca 2,5 år.</p>
<p>Beslutsläge</p> <p>Trafiknämnden fattade 2018-12-10 ett utredningsbeslut för projektet om 3 mnkr, den totala investeringsutgiften bedömdes till ca 150 mnkr.</p> <p>Inriktningsbeslut om 15 mnkr togs i trafiknämnden 2019-11-14. Den totala projektbudgeten bedömdes till 250-270 mnkr.</p> <p>Ett genomförandebeslut togs i trafiknämnden den 2021-08-26. Nämnden tog beslut om att fortsätta planering och projektering av projektet till ett belopp om 25 mnkr till dess att genomförandebeslut tas i kommunfullmäktige. Den totala projektbudgeten bedöms till 300 mnkr.</p>	<p>Risker & avvikelser</p> <p>Risker som har identifierats i projektet är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uppskjuten byggstart. Projektet har redan blivit uppskjutet tidigare, åtgärdsbehovet är nu stort. - Olika uppfattningar gällande gatuomformning mellan stad och fastighetsägare. - Sekretessklassad information kan hamna hos obehöriga. - Svårigheter att hitta en tillfredsställande lösning för trafiken på gatan under byggtiden. - Bristande samordning med Stockholm Vatten och Avfall för utförande av provisorier innan planerad byggstart samt osäkerheter kring bolagets omfattning av deras arbeten.

Omdaning av Vasagatan

År 2018-2022

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Projektet omfattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan. Dessa gator ingår i ett cykelpendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan, och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. Cykelinfrastrukturen är bristfällig och det finns också brister kring trafiksäkerhet, otillräckliga gångytor, belysning och gestaltning.</p> <p>Syfte Öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cykeltrafiken genom sammanhängande cykelbanor med bra standard, tydlig separering mellan gång- och cykeltrafiken samt styrning av trafiksignalerna anpassad till cykeltrafiken.</p> <p>Öka attraktiviteten och tryggheten för gående genom breddade gångbanor, markvärme, förbättrad belysning och fler träd.</p> <p>Åtgärd Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan får sammanhängande nya och breddade cykelbanor. Vasagatan rustas upp med breddade gångbanor, nya träd-planteringar, markvärme, nya ytskikt, ledningsarbeten för Ellevio och Svoa samt ny belysning.</p> <p>Förutsättningar Ett avtal om delfinansiering av upprustningen träffades 2017 med tolv fastighetsägare och tomträttsinnehavare längs Vasagatan. Kontoret har också träffat två stadsmiljöavtal 2017 och 2018 med Trafikverket som ger en intäkt till projektet. Avtal för markvärme är under upprättande.</p>	<p>Följande etapper utmed Vasagatan är färdigställda i slutet av oktober-21:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sträckan Olof Palmes gata – Kungsgatan, Östrasidan - Sträckan mellan Vasaplan och Centralplan, västra sidan - Sträckan mellan Tegelbacken och Vattugatan, östrasidan. - Sträckan mellan Kungsgatan och Bryggargatan, östrasidan - Sträckan mellan Vattugatan och Klara Vattugränd, östra sidan. <p>-</p> <p>Covid 19 har inneburit att projektet behövt utöka sin etablering i Järnvägsparken för att utöka avståndet mellan arbetstagare. Entreprenören har aviserat att de kommer inkomma med krav på ersättning för ökade kostnader pga Covid.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Viljan att teckna avtal för markvärme på gatan har visat sig vara svag. Projektet hanterar nu denna fråga.</p> <p><u>Tidplan, markentreprenad:</u> Etapper som startas 25:e oktober och pågår tom mitten/ slutet av maj är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sträckan mellan Mäster Samuelsgatan och Klara Vattugränd, östra sidan. - Sträckan mellan Bryggargatan och Mäster Samuelsgatan, östra sidan. <p>Ovanstående etapper planeras att slutföras under maj 2022.</p> <p>Återstående etapper kommer att slutföras på Vasagatan under 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sträckan mellan Bryggargatan – Klara Vattugränd, Östra sidan. - Ny beläggning på hela Vasagatan. <p>Projekt skall enligt plan vara färdigställt september 2022.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Genomförandebeslut togs i kommunfullmäktige 2017-09-04 till en utgift om 160 mnkr. Reviderat genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2019-06-13 till en utgift om 290 mnkr.</p> <p>För att säkerhetsställa kostnadsutvecklingen i projektet genomfördes ny upphandling av markentreprenör för huvuddel nr 2 (HD2) under vår och sommar 2020. Avtalsformen ändrades från samverkansentreprenad till fast pris entreprenad. Ny markentreprenör för HD2 antogs i juli 2020.</p>	<p>De risker som projektet ser i dagsläget är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Att Covid 19-situationen kan ge tillfälligt stopp i produktionen. - Att fastighetsägarna inte tecknar markvärmeavtal. - Att det framkommer problem med SVOA:s ledningsnät, som måste åtgärdas akut, vilket påverkar planerade arbeten. <p>Projektet har hittills inga avvikelser.</p>

Planeringsprojekt

Gestaltning Stigbergsparken

2021-2028

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som skall ligga 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.</p> <p>Enligt Genomförandavtalet mellan staden och 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Förutsättningar Idag har förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) en etablering i Stigbergsparken för utbyggnaden av tunnelbanan samt stationen. När FUT är färdiga med sina arbeten på platsen, enligt tidplanen 2027, så kan arbetet med att återställa parken påbörjas.</p>	<p>Under hösten 2021 genomförs upphandling av systemhandlingsprojektör.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Enligt plan kommer systemhandlingsprojektering att genomföras under 2022-2023. Därefter Genomförandebeslut planeras till år 2023.</p> <p>Bygghandlingsprojektering och upphandling av entreprenör sker under 2024-2026.</p> <p>Preliminärt kommer byggstart ske år 2027 med invigning av parken år 2028.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut 2021-09-30 5 mnkr Projektets totala uppgift beräknas till 40-50 mnkr</p>	<p>Utbyggnaden av parken planeras ske etappvis i takt med att FUT överlämnar ytor till staden. Detta för att kunna korta ner byggtiden av parken. Det finns risk att det uppstår brister i samordning mellan FUTs entreprenör som kommer att färdigställa stationsbyggnaden och trafikkontorets entreprenör som samtidigt ska bygga parken.</p> <p>Om projektet inte startar i tid på grund av FUTs arbeten ökar investeringsutgiften eftersom fasta utgifter för organisation och indexökning (framtida kostnadsökning) blir högre.</p>

Liljeholmsbroarna

År 2015-2029

Projektbeskrivning	Status
<p>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, utmattnig, skruvförband som går sönder samt rost. För att inte säkerheten ska minska har inspektionerna utökats och förtätats.</p> <p>Syfte Renovera broarna för att säkerhetsställa broarnas funktion. Övergripande projektmål är att förlänga livslängden på befintliga broar fram till att dessa kan ersättas med nya broar.</p> <p>Åtgärd Projektet omfattar broåtgärder (åtgärder så att bärighetsklass BK4 uppnår och att teknisk livslängd antingen 20år eller 60års) samt cykelåtgärder (enligt beslutad cykelplan).</p> <p>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.</p> <p>Senast om 60 år kommer befintliga broar att 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, och befintliga broar är i så pass dåligt skick att de behöver repareras innan nya broar kan byggas.</p> <p>Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas mer detalj i kommande systemhandling. Arbetshypotesen inför kommande broåtgärder är bland annat att båda broklaffarna kommer att behöva bytas i sin helhet. Konsekvensen för sjötrafiken är inte utredd.</p>	<p>Under perioden 2019 – 2021 har en utredning i form av en förstudie/alternativstudie genomförts. Förstudien färdigställd 2021-06.</p> <p>I förstudien/alternativstudien har olika broåtgärdsförslag utretts så att de kan jämföras i syfte att hitta bästa långsiktiga lösningen med avseende på bland annat bärighet, trafiksektion, genomförande-tid, ekonomi, livscykelkostnad, bedömd teknisk livslängd, miljö, produktionsgenomförande samt hur väl föreslagna broåtgärder möter omdaningar i brons närområde.</p> <p>En tillståndsbedömning av befintliga broarna ingår vilken utförs innan åtgärdsplaneringen påbörjas.</p> <p>Broåtgärdsalternativ som utreds är: Reparationsalternativ</p> <ul style="list-style-type: none"> - bärighet BK2 eller BK4, - teknisk livslängd 20 år eller 40år (ev. även 60 år) - bred eller smal trafiksektion <p>Nya bro på ny plats respektive ny bro på befintlig plats</p> <ul style="list-style-type: none"> - bred eller smal trafiksektion - bärighet BK4
	<p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Inriktningsbeslut planeras i TN under slutet av 2021 och KF feb 2022. (Ursprunglig planerades inriktningsbeslut i TN till okt 2021 och i KF jan 2022).</p> <p>Preliminär tid för byggnation kan påbörjas tidigast år 2026 och slutföras prel 2027 eller 2028 beroende på val av åtgärd 20år/60år. (Inriktningsbeslut i TN kv4 2023 och i KF kv1 2024 är en förutsättning).</p> <p>Projektets omfattning, tidplan och investeringsutgift beror på beslut om val av åtgärdsalternativ (teknisk livslängd 20 år eller 60 år). I samband med kommande genomförandebeslut kommer kontoret att förorda något av alternativen för tillfälliga reparationsåtgärder.</p>

Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Ett reviderat utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2018-05-23 där kontoret fick i uppdrag att utreda broarna vidare i en alternativstudie/förstudie.</p> <p>Förstudien är färdigställd 2021-06.</p> <p>Inriktningsbeslut i TN är planerat till slutet av 2021, beslut i KF är planerat till början på 2022.</p>	<p>Framkomligheten under byggtiden vid reparation av nuvarande broar kommer bli begränsad under tiden som reparationsarbetena pågår (cirka 1,5 år per bro). Under reparationsarbetet kommer en bro i taget att stängas av för reparation och samtliga trafikslag ledas över till den bro som är öppen för trafik.</p> <p>Omfattningen av skada vid skadebedömningen är delvis osäker. Med bakgrund att tillståndsbedömning och åtgärdsplanering är baserad på identifierade skador finns risk att omfattningen av åtgärdsplanering är större vilket i sin tur kan medföra kostnadsökningar.</p>

Norra Danviksbron

År 2012-2027

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen nära Hammarbyleden. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikeras i dag av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av staden med 59 procent och Region Stockholm (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent. Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugooårsperioden dömts ut. Avsikten var att byta den vid millennieskiftet men då aktualiserades att en fast högbro skulle byggas i projektet Danvikslösen, vilket gjorde att brobytet senarelades.</p> <p>Syfte Projektet avser att hitta en gestaltningsmässig och ekonomisk fördelaktig lösning/renovering, med syfte att förlänga brons livslängd och samtidigt beakta brons befintliga kulturmiljövärde.</p> <p>Åtgärd Omfattning av renoveringen/åtgärderna på Norra Danviksbron har utretts i systemhandlingskedet. Befintlig stålkonstruktion och stora delar av befintlig betongkonstruktionerna kommer att rivras och ersättas med ny. Vissa befintliga detaljer på bron kommer att behållas för bevara brons karaktär. Vägprofilen över bron kommer att justeras för att ge en säkrare och 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.</p> <p>Förutsättningar Planeringsförutsättningen för totalrenoveringen är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte är i drift mellan sträckan Henrikdal-Slussen. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik. Planeringen av brobytet görs i samarbete med Trafikförvaltningen då förvaltningen av bron är gemensam.</p>	<p>Arbete med systemhandlingen är klart.</p> <p>Tjänsteutlåtande tillsammans med genomförande- och förvaltningsavtal är ute på remiss och ska upp i decemberrådet för genomförandebeslut.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Genomförandebeslut för projektet planeras till december 2021. Som bilaga till tjänsteutlåtandet finns ett nytt genomförande- och förvaltningsavtal som börjar gälla efter genomförandebeslutet.</p> <p>Detaljprojektering kommer att påbörjas i början på 2022.</p> <p>Projektet räknar med att en rivningsentreprenad kan starta under hösten 2022. Entreprenaden förväntas ge mindre påverkan på framkomligheten.</p> <p>Byggstart på huvudentreprenaden är beräknat till våren 2024.</p> <p>Byggtiden beräknas till ca 2 – 3 år.</p> <p>Färdigställande av projektet ska ske november 2026 för att ”matcha” öppnandet av stationen i Slussen.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Ett utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr. Efter en större översyn av gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14. Belopp 25 mnkr. Inriktningsbeslut om 44 mnkr togs i trafiknämnden 2019-11-14. Den totala projektbudgeten för alternativet Totalrenoverad bro bedömdes till 450 mnkr. Projektet har även en inkomst på 190 mnkr för Region Stockholms del.</p>	<p>En risk i projektet är tidsplanen och det tydliga färdigställdedatumet som finns. Små utrymmen för eventuell förening, överklagan och stillestånd Projektet är tekniskt komplicerat på grund av att anläggningen är en öppningsbar bro med spårtrafik. En stor samordningsinsats krävs med ombyggnationen av Södertäljessluss då båda projektet påverkar tillgängligheten av båttrafik i Mälaren.</p>

Ny gestaltning av Södra Götgatan

År 2017-2028

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Trafikförvaltningen (TF) har behov av att renovera tätskiktet på tunnelbanetunneln som löper längs Götgatan. Dessutom är gatumiljön i behov av upprustning. De två projekten kommer enligt nuvarande plan att samordnas i ett gemensamt projekt mellan förvaltningarna men en gemensam upphandling av entreprenör och en gemensam projektorganisation.</p> <p>Syfte Syftet med stadens projekt är att skapa ett välfungerande gaturum där gatan omvandlas från ett utpräglat transportstråk till en gata som är attraktiv, trygg och välfungerande för oskyddade trafikanter, samtidigt som andra nödvändiga funktioner som exempelvis behov av angöring tillgodoses.</p> <p>Åtgärd Projektet innefattar södra Götgatan från Folkungagatan till Ringvägen fasad till fasad på gatan. Arbetena kommer inledas med att frilägga den befintliga tunnelbanan, som ligger ett par meter under befintlig gata. Därefter renoveras tunnelbanans tak och sedan ska gatan byggas upp och få sitt nya utseende.</p> <p>Förutsättningar Arbete pågår för att ta fram genomförandeavtal med TF. Avtalet kommer att presenteras som del i kommande genomförandebeslut.</p>	<p>Under 2021 har ett fördjupningsarbete genomförts som innefattat att projektet ser över:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafik under byggskedet - Kalkyl och omfattning - Produktionstidplan - Ledningssamordning. <p>Fördjupningsarbetet har färdigställas och det har meddelats till TF att trafikkontoret anser att den rådande omfattningen innehåller mycket risker och osäkerheter. Kontoret önskar därför att projektet ser över omfattningen av de planerade arbetena.</p> <p>I dagsläget har projektet kommit fram till en inriktning i vilken TF är byggherre och upphandlar entreprenad för hela sträckan mellan Björns trädgård och Ringvägen. Trafikkontoret kommer i denna upphandling att ha en option som innefattar den ombyggnation av gaturummet som önskas. Genom optionen ser kontoret att det är möjligt att få en tydligare utgifts- och riskfördelning mot TF.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>En viss anpassning av avtalet och kalkylen kommer att behöva göras för att för att möta den nya omfattningen innan ett förslag till genomförandebeslut kan skrivas fram till nämnden. Målet är att beslut om genomförande tas under våren 2022.</p> <p>Projektet håller för närvarande på att se över tidsplanen för entreprenaden.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut taget i TrN 2017-06-15. Utredningsutgift 7 mnkr.</p> <p>Landstingets trafiknämnd tog för sin del 2017-04-18 beslut om inriktning för projektet.</p> <p>Inriktningsbeslut antogs av trafiknämnden 2020-02-20 och fastställdes av kommunfullmäktige 2020-05-04. Trafiknämndens totala utgift för projektet uppskattades till ca 330 mnkr.</p>	<p>Projektet har hög komplexitet då det genomförs gemensamt med TF. Stora delar av gatan behöver då grävas upp.</p> <p>I dagsläget ser trafikkontoret de största riskerna i, gemensamt projekt med annan part, trafik under byggskedet, omfattning och kalkyl, påverkan på näringsidkare och boende längs gatan under byggtiden.</p> <p>Risk finns att kontoret inte hinner ta fram till optionen, vilket medför att tidsfönstret för samordning med TF inte håller.</p>

Renovering av Klaratunneln

2016-2027

Projektbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Åtgärd Behovet av reparationer omfattar all tätskiktetsbetong och installationer från tunnelmyrning till tunnelmyrning. Vägbanor behöver renoveras samt skyddsväggar och innertak behöver bytas ut. Projektet omfattar även VA-system, sprinklersysteminstallationer.</p> <p>Förutsättningar 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 konstruktioner.</p>	<p>Under 2019 har programhandling som ligger till grund för ett inriktningsbeslut färdigställts.</p> <p>Under våren 2020 togs förfrågningsunderlag för upphandling av systemhandlingsprojektering fram.</p> <p>I kommunfullmäktiges budget för 2022 tilldelades projektet 300 mnkr i utökad ram år 2026.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Det är oklart när kommunfullmäktige kommer att fastställa det av nämnden fattade inriktningsbeslutet.</p> <p>Om kommunfullmäktige godkänner inriktningsbeslutet under 2021 sker konsultupphandling för framtagande av systemhandling. När denna tjänst är upphandlad kan framtagande av systemhandlingen påbörjas.</p> <p>Handlingen kommer att ligga till grund för genomförandebeslut under 2024 som tidigast. I det kommande arbetet ingår även att analysera trafiken under byggtiden djupare. Ett program för trafik under byggtiden kommer att tas fram till genomförandebeslutet.</p> <p>Tidigast under 2024-2025 planeras detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör. Preliminär byggtid är 2026-2028.</p>
<p>Beslutsläge</p> <p>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.</p> <p>Projektet avvaktar kommunfullmäktiges godkännande av inriktningsbeslutet.</p>	<p>Risker & avvikelser</p> <p>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.</p> <p>Projektet behöver fatta genomförandeavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter. Krav från fastighetsägare kan begränsa utbyggnadstakt.</p>

Renovering av Västerbron

År 2018-20XX

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm.</p> <p>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 farbaneplasser och analyser genomförda 2016 har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av äldre kvalitet vilket kan medföra uppkomst av utmattningssprickor.</p> <p>Syfte Syftet med projektet är att utreda Västerbrons tillstånd och föreslå åtgärder som är tekniskt möjliga och samhällsekonomiskt försvarbara så att bronns framtida funktion och värde säkras.</p> <p>Åtgärd Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p>Förutsättningar När behov av åtgärder är identifierade behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt, bl.a. renoveringen av Liljeholmsbroarna och Trafikverkets kommande renovering av Essingeleden.</p>	<p>Projektarbetet startades 2019 och i nuläget pågår omfattande utredningar som ska utgöra underlag för kommande programhandlingsarbete. Utredningarna kommer att vara färdigställda under hösten 2021.</p> <p>Utredningarna omfattar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafikkonsekvensanalys av stängd/delavstängd bro under ombyggnad. - Inspektioner och materialprovningar av betong och stål. - Rörelsemätningar av stålkonstruktioner. - Bärighetsberäkningar av fall oskadad bro och skadad bro. - Tillståndsutredning/ tillståndsbedömning. - Antikvarisk förundersökning. - Trafikutredning, nuläge och framtida behov <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Utredningsuppdrag omfattande programutredning bestående av tillståndsutredning och framtagande av programhandling inklusive alternativstudie med redovisande av förslag till åtgärder samt hur trafik ska hanteras under byggtiden.</p> <p>Om programutredningen påvisar behov är målet att under 2022 skriva fram ett inriktningsbeslut för systemhandlingsprojektering. Därefter kommer förslag om tidplan för genomförande att tas fram.</p>
<p>Beslutsläge</p>	<p>Risker & avvikelser</p>
<p>Reviderat utredningsbeslut togs i trafikinämnden 2020-06-11 med en budget för utredningen om 25 mnkr.</p>	<p>Risker i projektets utredningsskede är främst brist på resurser med kompetens för utförande av utredningsarbetet.</p>

Renovering av Vasabron

År 2018- 202X

Projektbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>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. Genomförda analyser har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper, är av äldre kvalité samt angripet av korrosion vilket kan medföra uppkomst av utmattningssprickor.</p> <p>Syfte Syftet med projektet är att utreda Vasabrons tillstånd och föreslå åtgärder som är tekniskt möjliga och samhällsekonomiskt försvarbara så att bronns framtida funktion och värde säkras.</p> <p>Åtgärd Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p>Förutsättningar När behov av åtgärder är identifierade behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt, bl.a. renoveringen av Klaratunneln.</p>	<p>Projektarbetet startades 2020 och i nuläget pågår omfattande utredningar som ska utgöra underlag för kommande programhandlingsarbete.</p> <p>Utredningarna kommer att vara färdigställda under hösten 2021.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Utredningsuppdrag omfattande programutredning bestående av tillståndsutredning och framtagande av programhandling inklusive alternativstudie med redovisande av förslag till åtgärder samt hur trafik ska hanteras under byggtiden.</p> <p>Om programutredningen påvisar behov är målet att under 2022 skriva fram ett inriktningsbeslut för systemhandlings-projektering. Därefter kommer förslag om tidplan för genomförande att tas fram.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Reviderat utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2020-04-23 med en budget för utredningen om 20 mnkr.</p>	<p>Risker i projektets utredningsskede är främst brist på resurser med kompetens för utförande av utredningsarbetet.</p>

Sergels torg, ny beläggning

År 2019-2025

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Kontoret fick år 2019 i budgetuppdrag att utreda ny beläggning på Sergels Torg. År 2019 har "fönsterundersökning" av tätskikt och lagerföljd genomförts med provborrningar på plattan. Under 2020 har programhandling tagits fram. Inriktningsbeslut togs i nämnd juni 2021.</p> <p>Kontoret planerar att byta ut plattor, underliggande markvärme samt tätskikt. Detta då det föreligger stor risk att skada markvärmerna vid byte av plattor, att markvärmerna är föråldrad, samt att tätskiktet behöver bytas ut inom en överskådlig framtid.</p> <p>Syfte Öka attraktiviteten och den upplevda tryggheten på Sergels torg.</p> <p>Åtgärd Byta ut beläggning, markvärme och tätskikt på Sergels torgs nedre nivå, ytan med det svartvita triangelmönstret (Plattan & Sergelarkaden). Även rampen längs med Brunkebergsterassen ingår i projektet.</p> <p>Förutsättningar Stora gångflöden förutsätter att gående kan passera arbetsområdet under genomförandet och verksamheter kan hållas öppna.</p> <p>Projektet bedöms generera låga trafikstörningar, andra projekt i city bedöms därför inte påverkas i någon större utsträckning till följd av detta projekt.</p>	<p>I nuläget pågår arbete med att samla ihop alla teknikområden till projektets systemhandlingsprojektering.</p> <p>Arbete pågår även med upphandling av projekteringsledare.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Under 2022 fortsätter arbetet med systemhandlingsprojektering inklusive utredning och förslag till plattval på torget.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut fattat i TrN 2021-06-17. I beslutet vad den totala utgiften uppskattad till 90-140 mnkr.</p>	<p>Kostnadsbedömningen är gjord i ett tidigt skede innan flertalet viktiga parametrar är utredda och fastställda.</p> <p>Det är även en komplex plats mitt i city vilket medför logistikutmaningar för att hantera stora gångflöden, verksamheter, bygglogistik m.m.</p> <p>Torget nedgångna beläggning bidrar till önskad aktivitet på platsen. Om en upprustning skjuts på framtiden finns risk för ökad otrygghet och dåligt anseende för staden.</p>

Upprustning av Östermalmstorg

År 2018-2023

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Östermalmstorg är ett centralt och mycket välbesökt torg mitt i centrala Stockholm med gamla anor och stort kulturhistoriskt värde. Torget har en lång tradition som salutorg med liv och rörelse, intensiv aktivitet och genomfartstrafik. Sedan 2015 har en stor del av torgytan varit täckt av en tillfällig saluhallspaviljong under tiden som den gamla saluhallen från 1888 har byggts om.</p> <p>Regionens trafikförvaltning har ett behov av att under kommande år renovera eller byta tätskikt och behöver då utföra omfattande arbeten på torget. Kontoret har utrett möjligheterna att samordna upprustning och tillgänglighetsanpassning av torget med regionens tätskiktsrenovering.</p> <p>Syfte Projektet syftar till att rusta upp Östermalmstorg.</p> <p>Åtgärd Med respekt för platsens historia åstadkomma ett trevligt, tryggt och trivsamt torg och en attraktiv mötesplats tillgänglig för alla.</p> <p>Förutsättningar För att undvika återkommande grävarbeten ser kontoret det som angeläget att samordna trafikkontorets arbeten med regionens tätskiktsrenovering.</p> <p>Projektets genomförande är för närvarande inte helt inrymt inom nämndens långsiktiga ram. Den utförda riskanalysen kommer att uppdateras löpande under projektets gång.</p>	<p>Kontoret har under 2021 utifrån tidigare arbete och utifrån idéer i medborgarinitiativet tagit fram ett nytt, anpassat förslag till utformning av torget.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Inriktningsbeslut kommer enligt projektets preliminära tidplan att fattas av trafiknämnden under slutet av 2021.</p> <p>Därefter kommer genomförandebeslut att fattas under våren 2022.</p> <p>Enligt tidplanen kommer trafikförvaltningen att utföra önskad renovering av tätskiktet innan trafikkontorets arbeten påbörjas efter halvårsskiftet 2022. En eventuell försening av tätskiktsarbetena kan innebära att båda projekten behöver samsas på torget, d.v.s. samordna sina entreprenader. Byggtiden beräknas till ca 18 månader.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>På trafiknämndens sammanträde i april 2021 antog nämnden ett utredningsbeslut för fortsatt arbete med att planera för en upprustning och tillgänglighetsanpassning av torget.</p> <p>I utredningen skulle ingå att pröva genomförbarheten av ett inkommet medborgarinitiativ, för att se om delar av förslaget gick att inarbeta på något sätt i kontorets pågående arbete.</p>	<p>Tidplanen förutsätter god framdrift av såväl projektet som trafikförvaltningens tätskiktsrenovering. Projektet är beroende av att överenskommelser kan träffas mellan parterna avseende gränsdragning och omfattning. Allt detta bedöms innebära viss risk för försening av projektets tidplan.</p>

Reinvesteringsprogram

Reinvesteringsprogram för belysning

År 2021 - 2026

Programbeskrivning	Status
<p>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 inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p>Ett fortlöpande byte av anläggningsdelar är nödvändigt för att upprätthålla en väl fungerande anläggning och elsäkerhet.</p> <p>Syfte I det nuvarande programmet ingår utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler i syfte att bibehålla standarden på stadens anläggningar och efterleva en hög elsäkerhet.</p> <p>Åtgärd I de genomförda projekten ingår projektering för anläggningsbyte, markarbeten och elarbeten.</p> <p>Förutsättningar Anläggningsutbytet samplaneras i möjligaste mån med andra ledningsägare och andra förvaltningar.</p>	<p>Under 2021 har kontoret genomfört utbyten av kabel och belysningsstolpar både i egen regi och i samförläggingsprojekt med Ellevio.</p> <p>För projekt i egen regi under 2021 har ca 4000 m kabel och ca 200 st stolpar bytts ut. Inom samförläggingsprojekten med Ellevio har ca 4000 m kabel och ca 200 st stolpar bytts ut. Antalet samförläggingsprojekt har minskat då Ellevio har dragit ned på sina projekt och även förlängt utförandetiden på pågående projekt.</p> <p>Utöver ovanstående har ca 400 stolpar bytts ut p.g.a. rost eller rötskador.</p> <p>Under 2021 har ca 15 belysningscentraler bytts till nya p.g.a. rost, eller för att det inte längre finns reservdelar att tillgå till äldre centraltyper.</p>
	<p>Kommande åtgärder & beslut</p>
	<p>Under perioden 2022 – 2026 kvarstår behovet av att byta stolpar, kabel och armaturer i minst samma takt som det har gjorts under tidigare år, helst skulle takten behöva ökas för att föryngra anläggningen och öka driftsäkerheten.</p> <p>Under 2021 har nytt reinvesteringsprogram tagits fram för perioden 2022-2026. Trafiknämnden har godkänt nytt reinvesteringsprogram för 2022 -2026. KF har ännu inte fastställt beslutet.</p>
<p>Beslutsläge</p>	<p>Risker & avvikelser</p>
<p>Genomförandebeslut för reinvestering belysning 2021 fattades av trafiknämnden 2020-12-10. Beslutet hade en total utgift om 49 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut för reinvesteringsprogram 2022-2026, offentlig belysning anläggningsbyten fattades av trafiken 2021-06-07 Beslutet hade en total utgift om 300 mnkr.</p>	<p><u>Samförläggingsprojekt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Tidsförskjutningar för planerat avslut på grund av hinder med mera i projekten. - Ellevio förlänger projekttid - Sämre förutsättningar för kontoret att styra och påverka i projekten. <p><u>Egna projekt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Brist på resurser internt och hos entreprenörerna. <p>Covid 19 har inte påverkat leveranser eller entreprenörer i någon större omfattning som har haft någon inverkan på de planerade projekten. Detta följs upp fortlöpande på byggmöten varje månad med de ramavtalade entreprenörerna.</p>

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar

År 2019-2023

Programbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Programmet för reinvestering av gatuytor mm har omarbetats inför genomförandebeslut 2019 för en ny programperiod för åren 2019-2023. Det nya programmet omfattar kategorierna huvudgator med tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelfält, skyltar, räcken, flaggstänger, övriga trafikanordningar, gatumöbler, skräpkorgar.</p> <p>Kontoret presenterar inga årliga arbetsprogram för nämnden. Prioritering av projekten inom reinvesteringsprogrammet görs vid framtagandet av det årliga arbetsprogrammet. Projektförslagen i de årliga arbetsprogrammen prioriteras sinsemellan utifrån följande kategorier: trafiksäkerhet, driftskostnader, framkomlighet för kollektivtrafik och framkomlighet för gående och cyklister. En del av arbetsprogrammet vigs åt ”oförutsedda” projekt d.v.s. för åtgärder som uppstår akut.</p> <p>Syfte Syftet med programmet är att förbättra trafiksäkerheten och kvaliteten för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter enligt stadens framkomlighetsstrategi. 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.</p> <p>Åtgärd I genomförandefasen utförs beläggnings- och markarbeten enligt planerade åtgärder som framgår i det årliga arbetsprogrammet.</p> <p>Förutsättningar Samtliga projekt i programmet prioriteras utifrån de förutsättningar som gäller vid tidpunkten för framtagande av arbetsprogrammet. Mycket hinner därefter ske och projekt behöver därför ibland skjutas på. Detta justeras genom omprioritering av projekt inom arbetsprogrammet.</p>	<p>Planering av projekt att genomföra under 2022 är under framtagande.</p> <p>Under vintern ska syn genomföras tillsammans med byggledning och entreprenör för att ligga bra i fas när arbetena kan påbörjas till våren.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Åtgärderna genomförs i den takt budgeten medger för året 2022. I samband med försyner och kalkyler kommer kontoret göra en bedömning av hur årets program kan behöva justeras.</p> <p>Programmet sträcker sig till 2023, varefter ny inriktning för 2024 och framåt behöver tas fram och beslutas. Planering för detta har påbörjats.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut för åren 2019-2023 godkändes i kommunfullmäktige 2018-06-11 till en utgift om 550 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut för åren 2020-2023 godkändes i trafikinämnden i december 2019 till en utgift om 480 mnkr. Beslutet har fastställts i Kommunfullmäktige.</p>	<p>Samordning med övriga arbeten i och på stadens gator är viktigt, men medför även stor risk för projektens genomförande. Vissa planerade projekt kan behöva utgå eller senareläggas. I dagsläget utgör inte detta någon större risk.</p>

Reinvesteringsprogram för gatuträd

År 2020-2023

Programbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Trafikkontoret förvaltar stadens cirka 50 000 gatuträd. I ansvaret ingår bland annat anläggning av växtbäddar, återplantering av dåliga eller döda träd, etableringsskötsel, samt beskärning av träd.</p> <p>Syfte 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 träden tillgång till vatten och syre</p> <p>Åtgärd Genom att bygga växtbäddar, och ibland byta ut träden, kan detta problem undvikas vilket är bättre både för träden och ur ett tillgänglighetsperspektiv. Genom att anlägga växtbäddar kan även vattensamlingar undvikas och växtbäddarna kan utnyttjas för att fördröja dagvattnet och bevattna träden. Detta skapar ett passivt bevattningssystem som ger träden ökade möjligheter att överleva i den hårda miljö som staden utgör.</p> <p>Förutsättningar Samordning med andra projekt sker så långt detta är möjligt.</p>	<p>Arbetet med projekten för 2021 pågår. Kontoret kommer att behöva omfördela pengar mellan projekten, och vissa planerade projekt kommer inte att kunna utföras under året. Detta beror delvis på att planerade arbeten på Sankt Eriksgatan kommer att vara mer omfattande än planerat.</p> <p>Arbetena genomförs till största delen med hjälp av kontorets ramavtalade entreprenörer. Under året har arbeten utförts på Solvändan, Rödabergsgatan och Blekingegatan. Projekt pågår på Sankt Eriksgatan, Strandvägen och Östgötagatan. Dessutom pågår förberedelsearbeten för höstens planteringar där en lista med platser och träd har tagits fram.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Innan året är slut tas en lista fram för projekt som avses genomföras 2022-2023, denna lista samordnas med andra pågående projekt inom staden. Detta arbete har påbörjats.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut för åren 2020-2023 samt genomförandebeslut för år 2020 togs i trafikinämnden 2020-03-26. Genomförandebeslut för 2021 om 25 mnkr togs i trafikinämnden 2020-11-12. Genomförandebeslut för 2022 planeras att gå upp i december månads trafikinämnd.</p> <p>I inriktningsbeslutet fick kontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt inom reinvesteringsprogrammet år 2020-2023 upp till 3,0 mnkr, som underlag för kommande genomförande beslut.</p> <p>I inriktningsbeslutet uppskattades den totala investeringsutgiften för fyra års-perioden till ca 100 mnkr. Den preliminära årliga volymen föreslås uppgå till 25 mnkr.</p> <p>I genomförandebeslutet för 2021 uppgick utgiften till 25 mnkr.</p>	<p>Arbetena kan tillfälligt påverka framkomligheten på platsen.</p> <p>Risk för fördyrning på grund av förändrad kapacitet hos leverantören eller förändrad prisbild.</p> <p>Konsekvenserna av Covid-19 kan komma att försena arbeten, leveranser av material, etc.</p>

Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk

År 2022-2026

Programbeskrivning	Status
<p>Bakgrund De två nya reinvesteringsprogrammen för ”Mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk” och ”Tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar” kommer från och med 2022 att ersätta reinvesteringsprogrammet för ”Mindre konstbyggnadsåtgärder”.</p> <p>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.</p> <p>Syfte Målet 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.</p> <p>Åtgärd Åtgärder inom det tidigare reinvesteringsprogrammet utförs till och med i år (2021). Slutredovisning för programmet redovisas till nämnden under 2022.</p> <p>Programmet omfattar mindre reinvesteringsåtgärder inom konstruktion 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.</p> <p>Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.</p>	<p>Planering för vilka åtgärder som ska utföras 2022 pågår. Flera av åtgärderna som utretts och projekterats 2021 kommer utföras under kommande år.</p> <p>För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer, i enstaka projekt utförs separata upphandlingar.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>En slutredovisning för åtgärder utförda 2020 togs upp i TrN i oktober 2021. Genomförandebeslut för åtgärder inom 2022-års program planeras till december 2021.</p>
<p>Beslutsläge</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 2013-12-12 om inriktning för reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr. Genomförandeperioden har därefter förlängts till år 2021. Genomförandebeslut för 2021 till en utgift om 50 mnkr togs i TrN i februari 2021.</p> <p>Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk 2022-2026. Genomförandebeslut för åtgärder inom 2022-års program planeras till december 2021.</p>	<p>Risker & avvikelser</p> <p>Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet.</p> <p>Riskerna gäller framförallt Det gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.</p>

Utförda åtgärder

I programmet för 2021 ingår bl.a. reparation av tätskikt, kantbalkar och räcken på broar och gatudäck, reparation av bullerskärmar, markvärmeåtgärder och säkerhetsförbättrande arbeten i rulltrappor och hissar. Specifika platser och objekt är bland annat:

- Magelungsvägen Älvsjö, fogreparation
- Skansbron, skydd av pelarfötter
- Lilla västerbron, reparation av kantbalk
- Johanneshovsbron norrgående, fogreparation
- Malmskillnadsgatan över Oxtorgsgatan, omisolering av bro
- Norrbackagatan, kantbalkar
- Centralbron norrgående, fogarbeten
- Centralbron södergående, fogarbeten
- Nathorsvägen, utbyte stödmur
- Isafjordsgatan, stödmur
- Hornstulls strand, betongarbete ramp
- Svarvargatan, reparationsarbeten tätskikt
- Lövstavägen, bullerskärm
- Liljeholmtorget, åtgärder av stålbärverk under gatudäck
- Bromstensvägen, reparation av bullerskärm

Reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar

År 2022-2026

Programbeskrivning	Status
<p>Bakgrund De två nya reinvesteringsprogrammen för "Mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk" och "Tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar" kommer från och med 2022 att ersätta reinvesteringsprogrammet för "Mindre konstbyggnadsåtgärder".</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Åtgärd Åtgärder inom det tidigare reinvesteringsprogrammet utförs till och med i år (2021). Slutredovisning för programmet redovisas till nämnden under 2022.</p> <p>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.</p> <p>Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.</p>	<p>Planering för vilka åtgärder som ska utföras under 2022 pågår. Flera av åtgärderna som utretts och projekterats 2021 kommer utföras under kommande år.</p> <p>För utförande av åtgärderna används kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>En slutredovisning för åtgärder utförda 2020 togs upp i TrN i oktober 2021. Genomförandebeslut för åtgärder inom 2022-års program planeras till december 2021.</p> <p>I programmet för 2021 ingår bl.a. markvärmeåtgärder och säkerhetsförbättrande arbeten i rulltrappor och hissar. Specifika platseoch objekt är bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hammarbyslussen, fjärrmanöver slussportar • Klaratunneln Wahrenberg, ny elservis • Blekholmstunneln, utbyte av tunnelfläktar, etapp 2 • Söderledstunneln, frekvensomriktare • Klaratunneln, vattenledning spolposter servicekulvert • Söderledstunneln, byte av nödledslykt • Söderledstunneln, brandskyddsåtgärder
<p>Beslutsläge</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 2013-12-12 om inriktning för reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr. Genomförandeperioden har därefter förlängts till år 2021. Genomförandebeslut för 2021 till en utgift om 50 mnkr togs i TrN i februari 2021.</p> <p>Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk 2022-2026. Genomförandebeslut för åtgärder inom 2022-års program planeras till december 2021. tunnlar och mindre anläggningar 2022-2026. Genomförandebeslut för åtgärder inom 2022-års program planeras till december 2021.</p>	<p>Risker & avvikelser</p> <p>Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet.</p> <p>Riskerna gäller framförallt Det gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.</p>

Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar

År 2017-2022

Programbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Åtgärd Utbyte av utrustningen i trafiksignalerna samt andra elektriska trafikanordningar såsom exempelvis kameror. En trafiksignalanläggning består av flera delar, bl. a. styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervaknings-utrustning.</p> <p>Förutsättningar Materialutbytet samplaneras med stadens investeringsprojekt som påverkar trafiksignalerna.</p>	<p>Under år 2021 genomförs utbyte av den äldsta styrutrustningen, skadade detektorer och kablar samt LED-lyktor.</p> <p>Utbyte av LED i signallykterna påbörjades under 2020. LED-utbytet är uppskattat till ca 20 mnkr 2020 och 10 mnkr per år under 2021 och 2022.</p> <p>Nytt avtal (Dynamiskt Inköpssystem) är nu på plats och arbetena med utbyte av styrapparater återupptas.</p> <p>Upphandling för nytt Styr och övervakningssystem fortlöper som planerat. Anbud från pre-kvalificerade leverantörer ska avlämnas i november.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Beslutet för det pågående reinvesteringsprogrammet löper ut 2021. Genomförandebeslut till förnyat program för perioden 2022-2026 är taget i trafiknämnden och väntar på fastställande av kommunfullmäktige. Ärendet förväntas tas upp i november.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Genomförandebeslut för reinvestering av trafiksignaler m.m. under perioden 2017-2021 till en investeringsutgift om 180 mnkr beslutades i trafiknämnden 2016-08-25. Beslutet fastställdes i kommunfullmäktige 2016-11-28. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger.</p> <p>Ramavtal med två leverantörer avseende inköp av styrapparater tecknades under 2018. I februari 2019 trädde ett nytt entreprenadavtal omfattande ny- och uppbyggnation i kraft. Även där har två leverantörer kontrakterats. Detektorerna omfattas av ett nytt avtal, som även det började gälla i februari 2019.</p>	<p>Arbetet med upphandling av styrapparater har tagit längre tid än beräknat då vi har bytt upphandlingsform från traditionellt ramavtalsförfarande till Dynamisk Inköpssystem (DIS) och samtidigt bytt upphandlingssystem från Tendsign till Kommers. Vi har även fått in ny leverantör vilket inneburit mer omfattande tester av teknisk utrustning.</p> <p>Generellt för samtlig teknisk utrustning så flaggar leverantörer för förseningar i leveranser pga av allmän komponentbrist på världsmarknaden.</p> <p>Sammantaget har detta medfört att arbetet med utbyte av styrapparater har kommit igång senare än planerat, med risk att budget för utbyte av styrapparater inte hinner upparbetas.</p>

Särskilda satsningar

Energibesparande armaturbyten

2021-2026

Programbeskrivning	Status
<p>Bakgrund För att minska belastningen på miljön arbetar kontoret med att byta ut belysningsarmaturer från konventionella ljuskällor till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer.</p> <p>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.</p> <p>Utbytena genomförs som tvååriga program för vilka material köpts in under första året. Materialet monteras sedan under det efterföljande året.</p> <p>Syfte Minska elanvändningen och miljöbelastningen.</p> <p>Åtgärd Fortsätta arbetet med att byta ut belysningsarmaturer med urladdningslampor till LED-armaturer.</p> <p>Förutsättningar Att kontoret blir beviljade extra medel för att köpa in armaturer.</p>	<p>Kontoret har fått beviljat nya medel för att projektera samt beställa material under 2021 för montage år 2022. Under 2021 har även material inköpt under 2020 monterats.</p> <p>I VP 2022 görs ansökan om nya klimatmedel för material att köpa in under år 2022 för montering år 2023.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Enligt plan kommer kontoret att årligen fortsätta ansöka om centrala medel för klimatinvesteringar så länge det är möjligt.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Under 2020 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Utgift om 7,5 mnkr för montering av inköpta armaturer är inrymd inom långsiktig ram år 2021. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 44,5 mnkr.</p> <p>För år 2021 har kontoret fått beviljat 37 mnkr för inköp av armaturer. Utgift om 7,5 mnkr för montering av inköpta armaturer är inrymd inom långsiktig ram år 2022.</p> <p>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.</p> <p>Genomförandebeslutet för perioden 2022-2026 fattades av nämnden 26 augusti 2021. Ärendet har ännu inte hanterats i KF.</p>	<p>Många komponenter till armaturer tillverkas i Kina och flera tillverkare har fabriker i Europa. Pga. de rådande omständigheterna med Covid-19 kan det bli problem med leveranstider.</p> <p>Under 2020 var påverkan liten varpå risken bedöms som liten även för 2021. Dock har kontoret fått indikationer från upphandlad grossist att leveranstiderna kan bli längre samt att priserna riskerar att gå upp under året på grund av bristande tillgång på material hos tillverkarna.</p> <p>Programmet för energibesparande armaturbyte 2021-2026 är beroende av extern finansiering utanför kontorets långsiktiga ram för att kunna genomföras i sin helhet.</p>

Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder

År 2013-2026

Programbeskrivning	Status
<p>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 2026 då omskytning och anläggande av fysiska hastighetsåtgärder ska vara klara.</p> <p>Syfte Projektet syftar till att utreda och genomföra fysiska åtgärder för ökad trafiktrafiksäkerhet i samband med införandet av nya hastighetsgränser.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>För perioden 2023-2026 har budgetnivån för trafiksäkerhetsåtgärder inom programmet behövt sänkas till 50 mnkr per år för att inrymma andra prioriterade projekt och investeringsområden. Om det framöver inte är möjligt att höja nivåerna kommer programmet sannolikt att behöva förlängas.</p> <p>Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerat gatorna är av busstrafik.</p>	<p>Under 2021 påbörjas genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder i Spånga/Tensta etapp 2, Kungsholmen, Skärholmen, Norrmalm etapp 2, Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 2 och Hässelby/Vällingby etapp 2. Delar av åtgärderna kommer byggas 2022 pga. lång uppstartsträcka med nya årsentreprenörer och byggledningsorganisation.</p> <p>Under 2021 har omskytning av hastighetssänkningar och hastighetshöjningar (där kontoret inte planerat någon trafiksäkerhetsåtgärd) genomförts i Hässelby/Vällingby, Liljeholmen inkl. delar av Fruängen, Norrmalm och Skärholmen.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Under 2022 genomförs etapp 2 av trafiksäkerhetsåtgärder inom flera områden. Det gäller: Spånga/Tensta, Kungsholmen, Skärholmen, Liljeholmen inkl. Fruängen och Hässelby/Vällingby. Därtill kommer under 2022 etapp 1 av trafiksäkerhetsåtgärder genomföras i Skarpnäck och Farsta.</p> <p>Projektering kommer genomföras för del 4 (Bromma, Älvsjö och Vantör). Trafikinventering kommer att startas för del 5 (Södermalm och Enskede/Årsta).</p> <p>Omskytning kommer fortsätta i delområde 3 (Skarpnäck, Farsta, Östermalm och Rinkeby/Kista)</p> <p>Kommande beslut Under 2022 planeras följande beslut tas av trafiknämnden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Slutredovisning av del 1 etapp 1 och 2 (Hägersten och Spånga/Tensta). • Slutredovisning av del 2 etapp 1 och 2 (Norrmalm, Hässelby/Vällingby, Liljeholmen inkl. delar av Fruängen och Skärholmen) • Hastighetsgränser del 5 • Genomförandebeslut av del 3 etapp 2 (Skarpnäck, Farsta, Östermalm och Rinkeby/Kista)

Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12. Total projektbudgetram är 750 mnkr.</p> <p>Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder om totalt 402 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut finns för följande projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teststräckor, 27 mnkr • Spånga-Tensta etapp 1, 55,5 mnkr • Hägersten, 23,5 mnkr • Hässelby-Vällingby etapp 1, 80 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 mnkr • Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 2, 5,9 mnkr • Spånga/Tensta etapp 2, 8,8 mnkr • Kungsholmen, 15 mnkr 	<p>Projektet har ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen på 750 mnkr.</p> <p>Kontinuerlig avstämning krävs så att genomförandebesluten för varje delområde går i linje med den totala projektbudgetramen.</p> <p>För närvarande råder stor marknadsbrist på aluminium, framförallt pga. pandemin. Bristen på aluminium påverkar leveransen av vägmärken.</p> <p>Materialbristen har lett till förseningar av omskyllningen till nya hastighetsgränser (genomförs inom Hastighetsplanen, hastighetsgränser och alltså inte inom detta delprojekt).</p>

Program för trygghetsbelysning

År 2021-2025

Programbeskrivning	Status
<p>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 minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p>Syfte Förbättra ljusupplevelsen vilket ska bidra till ökad trygghetskänsla.</p> <p>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.</p> <p>Förutsättningar Planerade projekt bedöms i nuläget att kunna utföras under året.</p>	<p>En stor del av de planerade åtgärderna för 2021 har utförts eller är under genomförande. Se redovisning på nästa sida.</p> <p>I budget för 2022 tilldelades 10 mnkr för "Belysning för trygg & snygg stad". Arbeta för planering av dessa åtgärder pågår.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Belysningsenheten kommer att delta i stadsdelsförvaltningarnas trygghetsvandringar under året.</p> <p>De i dagsläget kända planerade åtgärderna för 2022 redovisas på nästa sida.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2020-10-15 för perioden 2021-2025. Total utgift 34 mnkr.</p>	<p>Risk för att enskilda insatser med tillkommande belysning kan utebli p.g.a. hög beräknad utgift i relation till det önskade resultatet.</p> <p>Kontoret genomför löpande avstämningar med entreprenörer och leverantörer av materiel och i dagsläget finns det indikationer på att COVID-19 kan medföra att entreprenörer inte kan genomföra projekt och/eller att det kan uppstå förseningar av materiel, men läget är svårbedömt.</p>

Utförda åtgärder	Planerade åtgärder
<p>Under 2021 kommer bl.a. följande åtgärder ha utförts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vantörsvägen komplettering gångbana med belysning, projektering 2021. Har ej hunnits med p g a resursbrist, projekteras 2022. - Vantörsvägen Långbro, byte av armaturer utmed parkvägar. Görs 2021 med klimatmedel. - Komplettering och flytt av stolpar i Tallkrogsparken. Skjuts till 2022 p g a budgetläge - Komplettering av stolpe Dalbobranten. Kommer ske 2021 av driften - Farsta gård ska få nya armaturer. Skjuts till 2022 p g a budgetläge - Mindre åtgärder utefter vad som framkommit vid trygghetsvandringar m m. Några mindre åtgärder i Tallkrogen och Västertorp har gjorts 2021 - Örby Slottspark: ny parkbelysning. Utfört 2021 men med reinvesteringsmedel. - Sköllerstagatan parkväg kompletterad med belysning - Sockenvägen vid Enskede ridhus, komplettering av belysning där det idag saknats belysning - Västberga Gårdsväg, parkväg, förtätning av stolpavstånd - Skarpnäcks allé, armaturbyten i parkområde bakom biblioteket. - Nellys Sachs Park Komplettering och utbyte av strålkastare för bättre belysning bla på lekplats som nyttjas av förskola samt montage av nya parkarmaturer. - Rosenlundsparken montage av nya strålkastarmaster med nya armaturer/strålkastare delar utfördes 2020 och delar 2021. - Lidnersplan schakt och montage av 4 st stolpar i lekpark som tidigare saknade belysning. - Fatbursparken montage av 4 st extra strålkastare på befintliga stolpar. - Folkungagatan A-byte i 2 st gång tunnlar. - Pålsundsparken montage av ny 6 m strålkastarmast, ny trädbelysning samt murbelysning. - Droskan lekpark montage av nya strålkastare, armaturer på hus samt nya väggarmaturer på fastighet. - Eriksbergsparken montage av nya strålkastare - Trappa mellan Vulcanusgatan och Sankt Eriksplan montage av 21 st nya armaturer. - Ringvägen 27-45 monteras nya belysningsstolpar för bättre och tryggare belysningsupplevelse 	<p>Under 2022 planeras bl.a. följande åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tvillingkrokarna komplettering av belysning i ett parkområde med långa stolpavstånd - Tallkrogen lekpark med omnejd, komplettering med belysning av träd samt flytt av stolpar för att få en bättre belysning på parkvägar. - Laduplan, komplettering stolpar i parkområde - Tvillingkrokarna komplettering av belysning i ett parkområde med långa stolpavstånd - Årsta IP ny belysning på en idag obelyst parkväg. Trygghetsmedel sökt - Varmfrontsgatan, komplettering av belysning mellan vändplan och Brandparken - Belysning parkväg Årsta IP (via ansökan om investeringsmedel för trygghetsskapande åtgärder 2022) - Armaturbyte i GC-tunnlar <ul style="list-style-type: none"> o Bredängsvägen mörk parkväg. Kompletterar med strålkastare i tunnebaneviadukt. o Bredängscentrum byte av insatser i undertaks belysning, byte av insatser. o Laxåvägen armaturbyte i GC tunnel. o Tyresövägen, ny GC belysning i 2 tunnlar o Sköllerstagatan ny belysning i GC tunnel

Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk

Satsningen redovisas i bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder”.

Framkomlighetssatsning inom gång- och kollektivtrafik

Satsningen redovisas i bilagan ”Framkomlighetssatsning inom gång- och kollektivtrafik”.