

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
Norra Danviksbron, renovering.....	8
Omdaning av Vasagatan.....	9
Planeringsprojekt.....	10
Gestaltning av Stigbergsparken.....	11
Klarastrandsleden, renovering.....	12
Liljeholmsbroarna, större åtgärder	13
Ny gestaltning av Södra Götgatan.....	15
Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer	16
Västerbron, större åtgärder	17
Vasabron, större åtgärder	18
Sergels torg, ny beläggning.....	19
Upprustning av Östermalmstorg.....	20
Reinvesteringsprogram.....	21
Reinvesteringsprogram för belysning.....	22
Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar.....	23
Reinvesteringsprogram för gatuträd	24
Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga 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 2014-2024

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 reovering.</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. Under byggtiden kommer bergbanan ersättas med busstrafik.</p>	<p>Projekteringsarbete påbörjades våren 2020 och under kv4 2021 färdigställdes bygghandlingsprojektering inklusive kalkylarbete med risk och osäkerhetsvärdering.</p> <p>Enligt bygghandlingskalkylen kommer projektets utgifter att överstiga genomförandebeslutsbeloppet om 70 mnkr. Projektet ser över framtagna handlingar med målet att minska utgifterna. Framtagande av underlag till reviderat genomförandebeslut pågår.</p> <p>Bygglovsansökan är insänd och arbetet för genomförandeaftal samt servitutsaftal med AB Stockholms hem pågår.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Upphandling av entreprenör ska enligt plan genomföras kv4 2022.</p> <p>Entreprenadarbeten ske enligt plan utföras under perioden 2023-2024.</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>Kostnads kalkyl 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. Prisökningar pga omvärldsläget.</p>

Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälärstrand

År 2012-2024

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund I cykelplanen är cykelpendlingsstråk längs Söder Mälärstrand mellan Pålsundsbron 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 tidigare förslag innebar att en del av sträckan skulle förstärkas genom pålning och lättfyllning vilket 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 Det huvudsakliga syftet är att förstärka marken samt att bredda gångbana och cykelbana samt separera gångtrafikanter och cyklister på sträckan mellan Reimersholmsbron och Pålsundsbron.</p> <p>Åtgärd Förstärkning av marken samt förbättring av gång- och cykelstråket längs med Söder Mälärstrand.</p> <p>Förutsättningar Längs Söder Mälärstrand 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. Pålsundsbacken är en av kopplingarna mellan Söder Mälärstrand och Långholmsgatan, vilka båda är stora cykelstråk. Området längs Pålsundet har idag låga säkerhetsnivåer mot stabilitetsbrott. Projektet har dialog med viktiga intressenter som 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 och beräknas klar sommaren 2022</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Den planerade förstärkningen av Söder Mälärstrand vid Pålsundet 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 pågår. Befintligt genomförandebeslut behöver revideras, vilket planeras ske i slutet av 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 2016-2023

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 tvärbane hållplats 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>Entreprenadarbetena påbörjades i februari 2021.</p> <p>Under 2021 färdigställdes de flesta konstruktions- och ledningsarbetena.</p> <hr/> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Under 2022 färdigställs ytskikt och större delen av arbetsområdet överlämnas till trafikförvaltningen. Trafiken på Ulvsundavägen leds tillbaka till ursprungligt läge och ytor som tillfälligt nyttjats av koloniområdet lämnas tillbaka till koloniföreningen.</p> <p>Under sommaren 2022 kommer tunneln tillfälligt nyttjas för omledning av gående och cyklister vid Tvärbanans arbeten på Ballstavägen.</p> <p>Tunneln beräknas öppna 2023 i samband med tvärbanans trafikstart.</p> <p>Samordning sker med trafikförvaltningen om anslutningsarbeten till blivande tvärbane hållplats 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 genomförandevalt med Trafikförvaltningen ingick i samma ärende.</p> <p>Genomförandebeslut har fastställts av kommunfullmäktige.</p>	<p>Trafikförvaltningens pågående entreprenad med Tvärbanan är försenad och trafikstart är framflyttad från våren 2022 till preliminärt hösten 2023, vilket gör att gång- och cykeltunneln inte kan öppnas direkt förrän trafikförvaltningens arbeten på plats är färdigställda.</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 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</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>Detaljprojektering har utförts och slutlevererats i januari 2022.</p> <p>Under 2022 handlas entreprenaden upp och förberedelser inför entreprenaden sker.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Entreprenaden planeras att starta kvartal 1 år 2023 och pågå i ca 2,5 år.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<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>Genomförandebeslut för projektet togs i trafiknämnden 2021-08-26 och fastställdes i kommunfullmäktige 2021-11-29. Den totala projektbudgeten bedöms till 300 mnkr.</p>	<p>Risker som har identifierats i projektet är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uppskjuten byggstart. Projektet har 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.

Norra Danviksbron, renovering

År 2012-2026

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen. 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. Bron har förvaltas 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.</p> <p>Syfte Projektet avser att hitta en gestaltningsmässig och ekonomisk fördelaktig lösning/renovering, med syfte att förlänga brons livslängd och samtidigt beakta brons kulturmiljövärde.</p> <p>Åtgärd 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 Henriksdal-Slussen. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik.</p>	<p>Systemhandlingen är godkänd.</p> <p>Bygghandlingsprojektering är påbörjad mars 2022.</p> <p>Planering för separation av styrning för norra och södra bron är påbörjad.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Genomförandeaftal där ägarandelarna har ändrats till 50/50 är granskat och godkänt av båda projektorganisationerna. Underskrift av båda parter återstår.</p> <p>Projektet räknar med att en rivningsentreprenad kan starta under våren 2023. Rivningen försenas med ca 6 månader men bedöms inte påverka den övergripande tidplanen. Entreprenaden förväntas ge mindre påverkan på framkomligheten.</p> <p>Byggstart av huvudentreprenaden är beräknat till våren 2024.</p> <p>Byggtiden beräknas till ca 2 – 3 år.</p> <p>Idrifttagning av bron ska ske i november 2026 i samband med Saltsjöbanans öppnande av station Slussen.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Ett utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2015-09-24.</p> <p>Efter en större översyn av gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14.</p> <p>Inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2019-11-14.</p> <p>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 fastställdes av kommunfullmäktige 2022-02-21.</p>	<p>De största riskerna är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Att stigande materialkostnader och dess leveranser påverkar projektet. Denna risk har ökat i samband med det rådande omvärldsläget. - Att produktionen inte kan utföras under önskad tidsperiod på grund av att ombyggnation av Södertälje sluss planeras pågå samtidigt. - Att arbetsbelastningen blir för stor för projektorganisationen, vilket kan leda till ohälsa för nyckelpersoner.

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 tomträtthavare 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>Produktionen har haft vinteruppehåll mellan 2021 dec -21 tom 15 mars 2022.</p> <p>Följande etapper utmed Vasagatan pågår t o m mitten/slutet av maj 2022:</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>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>Tidplan, markentreprenad: Återstående etapper kommer att slutföras på Vasagatan under 2022. Utöver ovan beskrivna etapper som slutförs under maj 2022 kommer nya prefabrefuger, fräsning, asfaltering samt linjemålning utföras under vår sommar 2022.</p> <p>Enligt revidering av tidplan ser projektet möjligheten att färdigställa entreprenaden under juli 2022 om inget oförutsett inträffar. Efter detta kommer administrativa arbeten att fortgå (relationshandlingar, ev. ekonomiska diskussioner mm.) under hösten.</p> <p>Projekt beräknas vara färdigställt i 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 fastighetsägarna inte tecknar markvärmeavtal. - Att det framkommer problem med SVOA:s ledningsnät, som måste åtgärdas akut, vilket påverkar planerade arbeten. - Stigande materialpriser på grund av omvärldsläget. Markentreprenören har inkommit med ersättningskrav gällande detta.

Planeringsprojekt

Gestaltning av Stigbergsparken

2021-2028

Projektbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>Enligt Genomförandeavtalet 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 kv.2 2022 genomförs upphandling av systemhandlingsprojektör.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Enligt plan kommer systemhandlingsprojektering att genomföras under 2022-2023. Därefter planeras genomförandebeslut 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>
<p>Beslutsläge</p> <p>Inriktningsbeslut fattades av trafiknämnden i september 2021. I inriktningsbeslutet beräknades utgifter om 5 mnkr för arbetet fram till genomförandebeslut.</p> <p>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</p>	<p>Risker & avvikelser</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>

Klarastrandsleden, renovering

2020-202X

Projektbeskrivning	Status
<p>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.</p> <p>Syfte Säkerställa en förlängd teknisk livslängd.</p> <p>Åtgärd Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och övergångskonstruktioner mellan brodelar.</p> <p>Förutsättningar Förutsättningarna går inte att uttala sig om i nuläget, utredningen måste bli klar först. Efter utredningen kommer det framgå vad som behöver göras.</p> <p>När behov av åtgärder är identifierade behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt inom staden.</p>	<p>Projektarbetet för utredningsskedet startades 2020 och är uppdelat i tillståndsbedömning och program/förstudie.</p> <p>Tillståndsbedömning är utförd och arbete med programhandling/förstudie pågår.</p> <hr/> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Framtagande av program/förstudie för renoveringsåtgärder inklusive trafikutredning för hantering av trafik under byggtiden ska färdigställas under 2022.</p> <p>Projektmål att under 2022 skriva fram ett inriktningsbeslut för fortsatt arbete med systemhandlingsprojektering. Därefter kommer förslag om tidplan för genomförande att tas fram.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14 med en budget om 3 mnkr.</p>	<p>Det finns en risk att programprojekteringen identifierar att det inte är tekniskt möjligt att renovera konstruktionen samtidigt som delar av trafiken bibehålls under byggtiden.</p> <p>Även risk att programprojekteringen identifierar att utgiften för renovering inte är ekonomiskt försvarbar i förhållande till förlängd livslängd kontra utbyte av delar av brokonstruktionen.</p>

Liljeholmsbroarna, större åtgärder

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, utmattning, skruvförband som går sönder samt rost. För att inte säkerheten ska minska har inspektionerna utökats och förtätats.</p> <p>Syfte Broarna renoveras 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 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.</p> <p>Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas 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.</p>	<p>Under perioden 2019 – 2021 har en utredning i form av en förstudie genomförts. Förstudien färdigställdes 2021-06.</p> <p>I förstudien 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 har utförts i utredning innan åtgärdsplaneringen påbörjades.</p> <p>Broåtgärdsalternativ som utretts är: Reparationsalternativ</p> <ul style="list-style-type: none"> - bärighet BK2 eller BK4, - teknisk livslängd 20 år eller 40 år (ev. även 60 år) - bred eller smal trafiksektion <p>Nya broar 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 i TN fattades i 2021-11 med preliminärt beslut i KF under våren 2022.</p> <p>I inriktningsbeslutet har två åtgärdsalternativ valts ut att utredas vidare i en systemhandling – reparation, bärighetsklass BK4, teknisk livslängd 20 år eller 60 år. I samband med kommande genomförandebeslut kommer kontoret att förorda något av alternativen för beslut i TN. Projektets omfattning, tidplan och investeringsutgift kommer bero på vilket åtgärdsalternativ som beslutas.</p> <p>Genomförandebeslut i TN prel. kv3 2024 och i KF prel. kv4 2024.</p> <p>Preliminär byggstart är tidigast halvårsskiftet 2026 och byggtiden är preliminärt 2 eller 3 år beroende på val av åtgärd (tekniska livslängd 20år eller 60år).</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 färdigställdes i juni 2021.</p> <p>Inriktningsbeslut i TN togs i november 2021, beslut i KF är planerat till våren 2022.</p>	<p>Framkomligheten under byggtiden vid reparation av nuvarande broar kommer vara 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 skador vid skadebedömningen är delvis osäker. Risk finns att omfattningen skador och därmed åtgärder av skador är större än vad som redovisas i förstudiens åtgärdsplanering. Ökad omfattning medföra kostnadsökningar och förskjutning av projektet sluttid.</p>

Ny gestaltning av Södra Götgatan

År 2017-2030

Projektbeskrivning	Status
<p>Bakgrund Trafikförvaltningen (TF) har behov av att renovera tätskiktet på tunnelbanetunneln som löper längs Götgatan. Dessutom är gatumiljön som staden ansvarar för i behov av upprustning. TF och staden planerar att samordna dessa arbeten i ett gemensamt projekt med 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, från 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 ett genomförandeavtal med TF. Avtalet kommer att presenteras som del i kommande genomförandebeslut.</p>	<p>Under 2021 och 2022 har ett fördjupningsarbete genomförts som innefattat att projektet har sett över:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trafik under byggskedet - Kalkyl och omfattning - Produktionstidplan - Ledningssamordning <p>Projektet har kommit fram till en inriktning i vilken TF är byggherre och upphandlar, tillsammans med trafikkontoret, en entreprenad för hela sträckan mellan Björns trädgård och Ringvägen där båda parter arbeten ingår.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Under 2022 kommer genomförandeavtalet med trafikförvaltningen att färdigställas och en översyn av kalkylen kommer att behöva göras för att för att möta den nya gränsdragningen mot trafikförvaltningen innan ett förslag till genomförandebeslut kan skrivas fram till nämnden, prel. sen höst 2022.</p> <p>Underlag för genomförandebeslut samordnas med när trafikförvaltningen planerar att skriva fram ett underlag för genomförandebeslut för sin del i det gemensamma projektet.</p> <p>Detaljprojektering planeras ske under 2023-2024 och en upphandling planeras 2024. Entreprenaden planerar att startas i början av 2024 och pågå i 6 år.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut taget i TrN 2017-06-15. Utredningsutgift 7 mnkr.</p> <p>Landstingets trafikinämnd 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.</p> <p>Inriktningsbeslut antogs av trafikinämnden 2020-02-20 och fastställdes av kommunfullmäktige 2020-05-04. Trafikinämndens totala utgift för projektet uppskattades till ca 330 mnkr.</p> <p>Ett reviderat inriktningsbeslut togs av trafikinämnden 2022-03-17 där trafikkontoret fick i uppdrag att fortsätta planering för projektet upp till 19 mnkr inför ett kommande genomförandebeslut.</p>	<p>Projektet har hög komplexitet då det genomförs gemensamt med TF och stora delar av gatan behöver grävas upp. I dagsläget ser trafikkontoret de största riskerna i; gemensamt projekt med annan part, trafik under byggskedet, påverkan på näringsidkare och boende längs gatan under byggtiden.</p>

Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer

2016-2028

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 tunnelmynning till tunnelmynning. 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>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Det är oklart när kommunfullmäktige kommer att fastställa det av nämnden fattade inriktningsbeslutet.</p> <p>Efter att kommunfullmäktige godkänt inriktningsbeslutet påbörjas 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.</p> <p>Preliminär byggtid är 2026-2028. En förutsättning för tidplanen är att inriktningsbeslut fattas av kommunfullmäktige under våren 2022.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<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>I kommunfullmäktiges budget för 2022 tilldelades projektet 300 mnkr i utökad ram år 2026.</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 genomförandeaftal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter. Krav från fastighetsägare kan begränsa utbyggnadstakt.</p>

Västerbron, större åtgärder

År 2019-20XX

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 farbanepplattor 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 för utredningsskede startades 2019 och är uppdelat i en del för tillståndsbedömning och en del för program/förstudie/alternativstudie.</p> <p>Tillståndsbedömningen färdigställdes hösten 2021. Resultatet från tillståndsbedömningen är att det med renoveringsåtgärder och framtida underhållsinsatser bedöms möjligt att förlänga bronns livslängd med >100 år.</p> <p>Arbete med program/förstudie/alternativstudie för brorenovering pågår.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Framtagande av program/förstudie/alternativstudie för renoveringsåtgärder inklusive trafikutredning för hantering av trafik under byggtiden ska utföras under 2022.</p> <p>Projektmål 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>Risk för tidspåverkan på grund av brist på resurser med kompetens för utförande av program/förstudie/ alternativstudie.</p>

Vasabron, större åtgärder

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 brottsegnetsegenskaper, 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 för utredningsskedet startades 2020 och är uppdelat i en del för tillståndsbedömning och en del för program/förstudie/alternativstudie.</p> <p>Tillståndsbedömningen färdigställdes hösten 2021. Resultatet från tillståndsbedömningen är att bron har så allvarliga brister att den behöver ersättas med en ny bro.</p> <p>Arbete med program/förstudie för en ny bro med utformning lika befintlig (nybyggt bevarande) pågår.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Framtagande av program/förstudie för en ny bro inklusive trafikutredning för hantering av trafik under byggtiden ska utföras under 2022.</p> <p>Projektmål 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 trafیکنämnden 2020-04-23 med en budget för utredningen om 20 mnkr.</p>	<p>Risk för tidspåverkan på grund av brist på resurser med kompetens för utförande av program/förstudie.</p>

Sergels torg, ny beläggning

År 2019-202X

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 provborringar 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>Systemhandlingsprojektering påbörjades i april 2021 efter att upphandling av projektör avslutats.</p> <p>Fördjupat materialprogram pågår för att välja plattor till torget. Material levererades i början på april. Provytor kommer att läggas på torget under 2022.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Utifrån det fördjupande materialprogrammet ska ca 4-8 material väljas ut för att läggas som provytor på Sergels torg (Plattan). Val av plattor presenteras för Styrgrupp innan beslut tas. Under 2022 ska provplattorna läggas och utvärderas.</p> <p>Systemhandlingsprojektering beräknas vara klar till tidig höst 2022.</p> <p>Efter systemhandling ska kalkyl tas fram som underlag till genomförandebeslut. Succesivkalkyl ska tas fram därefter.</p> <p>Genomförandebeslut preliminärt i mars 2023.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut fattat i TrN 2021-06-17. I beslutet var den totala utgiften uppskattad till 90-140 mnkr.</p>	<p>Risker: Kostnadsbedömningen är gjord i ett tidigt skede innan flertalet viktiga parametrar är utredda och fastställda. Efter kostnadsbedömningen har även marknadspriserna stigit mer än beräknat.</p> <p>Avvikelser: Styrgruppsmöten hålls för att diskutera omfattningen av projektet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ökad omfattning med utredning av skick och upprustningsbehov av underliggande konstruktion. - Fler punkter diskuteras i styrgruppen <p>Tidplanen i inriktningsbeslutet anger ett genomförandebeslut under kv.3 2022, detta flyttas fram till kv.1 2023.</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>Projektet har haft som förutsättning att befintlig grillkiosk avlägsnas eller flyttas till annat läge innan arbetena påbörjas. Om detta inte sker kommer projektets tidplan och budget att påverkas.</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>Kontoret har därefter, enligt tilläggsbeslut till inriktningsbeslutet i december 2021, hållit ett informationsmöte på torget och insamlat synpunkter från medborgarna. De synpunkter som inkom, (bla i form av 554 enkätsvar) har lett till vissa justeringar av förslaget. Kontoret avser att under maj 2022 få dessa ändringar förankrade i styrgruppen och med trafikkontorets ledning, i samråd med stadsbyggnadskontoret.</p> <p>Kommande beslut & aktiviteter</p> <p>Genomförandebeslut kommer enligt plan att fattas i trafiknämnden efter sommaren 2022. Beslutet kommer sedan behöva fastställas av kommunfullmäktige innan projektet går vidare med upphandlingsarbetet.</p> <p>Enligt tidplanen kommer trafikförvaltningen att utföra önskad renovering av tätskiktet innan trafikkontorets arbeten kan påbörjas. Projektet har som mål att påbörja entreprenadarbeten tidigt år 2023. En eventuell försening av tätskiktsarbetena kan innebära att båda projekten behöver genomföras parallellt på torget, d.v.s. samordna sina entreprenader. Det finns också ett scenario där det blir ett uppehåll emellan trafikförvaltningens arbeten och trafikkontorets arbeten. I det fallet behöver trafikkontoret göra en tillfällig återställning av torgytan under detta uppehåll (vinter 2022/23). Byggtiden beräknas till ca 18 månader.</p>
<p>Beslutsläge</p> <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>Inriktningsbeslut fattades av trafiknämnden i december 2021. I beslutet uppskattades den totala utgiften till 115 mnkr.</p>	<p>Risker & avvikelser</p> <p>Tidplanen förutsätter god framdrift av såväl projektet som trafikförvaltningens tätskiktsrenovering. Projektet är beroende av att överenskommelser mellan parterna kan hållas. Risk finns för ökade kostnader om det uppstår glapp i tidplanerna, se ovan.</p> <p>Risk finns för krav på omprojektering om grillkiosken inte flyttas, vilket leder till försening.</p> <p>Risk finns även för ökade kostnader med anledning av pågående pandemi och oro i omvärlden.</p>

Reinvesteringsprogram

Reinvesteringsprogram för belysning

År 2022 - 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 enligt el-reglementeringen 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 nya reinvesteringsprogrammet ingår utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar, armaturer och belysningscentraler i syfte att bibehålla standarden på stadens anläggningar och efterleva en hög elsäkerhet.</p> <p>Åtgärd I genomförande av projekten ingår även projektering för anläggningsbyte, markarbeten och elarbeten. Vi deltar även i samförläggingsprojekt med Ellevio där de byter ut sina ledningar.</p> <p>Förutsättningar Anläggningsutbytet samplaneras i möjligaste mån med andra ledningsägare och andra förvaltningar.</p>	<p>I planen för 2022 ingår följande åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Byte av 4 – 5 km kabel i egna projekt för anläggningsbyten samt ca 160 stolpar och armaturer. - I samförläggingsprojekt med Ellevio kommer ca 5 km kabel att bytas ut samt ca 160 stolpar och armaturer. Utöver detta kommer ca 250 st gamla rostiga stolpar att bytas ut. - Antalet centraler som kommer bytas p g a ålder och skick kommer vara ca 10st <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Under perioden 2023 – 2026 är planen följande per år:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Byta ca 5-6 km kabel i egna projekt och samförläggingsprojekt med Ellevio - Byta ca 300 – 350 st stolpar och armaturer i egna projekt och samförläggingsprojekt samt lika många armaturer. - Byta ca 250 – 300 st rostiga stolpar. - Byta ca 5 – 10 st uttjänta och trasiga centraler.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Genomförandebeslut för nytt reinvesteringsprogram 2022 – 2026 är taget av KF</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tidsförskjutningar för planerat avslut på samförläggingsprojekt p g a störningar i projekten. - Sämre förutsättningar att påverka framdrift i samförläggingsprojekt. - Brist på resurser internt och hos entreprenörerna. <p>Omvärldsläget har börjat orsaka långa leveranstider på armaturer p g a brist på halvledare. Priser på material kommer att öka med 15-25% utifrån uppgifter från leverantörer. Detta innebär att kontoret kan komma att behöva minska och planera om kommande projekt.</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 trafikordningar, gatumöbler, skräpkorgar.</p> <p>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. Detta är för åtgärder som uppstår akut men som kräver mer omfattande åtgärder än enbart tillfälliga lagningar.</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 diverse utbyten av portaler, räcken, sopkorgar och anläggningsprojekt som 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>Samtliga planerad åtgärder för 2022 är synade tillsammans med entreprenör och några åtgärder har redan utförts. Programmet har tilldelats mer medel för oförutsedda åtgärder.</p> <p>Viss resursbrist finns inom de markavtal som enheten har, vilket innebär en begränsning i vilka åtgärder som utförs inom det som inte är planerat.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</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 trafiknämnden i december 2019 till en utgift om 480 mnkr. Beslutet har fastställts i kommunfullmäktige.</p>	<p>Indexreglering kan innebära en utmaning med stigande priser. Asfaltsarbeten uppgick till 25% vid senaste regleringen och markarbeten till 17%</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 även träden tillgång till vatten och syre.</p> <p>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.</p> <p>Genom att anlägga växtbäddar kan 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>Arbetena genomförs till största delen med hjälp av kontorets ramavtalade entreprenörer.</p> <p>Planteringsarbeten och etableringsskötsel pågår året ut.</p> <hr/> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Innan året är slut tas en lista fram för projekt som avses genomföras 2023. Denna lista samordnas med andra pågående projekt inom staden. Detta arbete är pågående.</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. Genomförandebeslutet för 2022 återremitterades vid trafikinämnden i februari. Ett anpassat förslag till genomförandebeslut godkändes sedan i nämnden april-sammanträde.</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 genomförandebeslut.</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. I genomförandebeslutet för 2022 beräknas utgiften uppgå till 22 mnkr.</p>	<p>Arbetena kan tillfälligt påverka framkomligheten på platsen.</p> <p>Risk för fördröjning 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” har från och med 2022 ersatt reinvesteringsprogrammet för ”Mindre konstbyggnadsåtgärder” från 2014-2021.</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 utfördes till och med 2021. Slutredovisning för genomförandet 2021 och programmet planeras till nämnden i maj 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>Uppstart, planering och genomförande av 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>Åtgärder inom det tidigare reinvesteringsprogrammet utfördes till och med 2021. Slutredovisning för genomförandet 2021-års program planeras till nämnden i maj 2022.</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärder som planeras utföras under 2023 kommer lyftas till trafiknämnden i nov/dec 2022.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk 2022-2026.</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärder upp till 50 mnkr inom 2022-års program beslutades av trafiknämnden i december 2021.</p>	<p>Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet.</p> <p>Riskerna gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.</p>

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>Flera av åtgärderna som påbörjades under 2021 kommer slutföras under 2022.</p> <p>Planering för vilka åtgärder som ska utföras är färdig och projekten har startat upp under feb/mar månad 2022. För utförande av åtgärderna används kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärder som planeras utföras under 2023 kommer lyftas till trafiknämnden i nov/dec 2022.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk 2022-2026.</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärder upp till 20 mnkr inom 2022-års program beslutades av trafiknämnden i december 2021.</p>	<p>Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet.</p> <p>Riskerna 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 trafiksignaler 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>Reinvesteringar av styrapparater och signalkabel löper som planerat.</p> <p>Nytt DIS (DynamisktInköpsSystem) för upphandling av entreprenader är upprättat, där några nya entreprenörer har tillkommit.</p> <p>Leverantör av nytt styr och övervakningssystem är upphandlad.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Utbyte av LED i signallykterna påbörjades under 2020, och har gått snabbare än planerat. För 2022 kvarstår arbeten för ca 3 miljoner, och därefter är lyktbytet klart.</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.</p> <p>Genomförandebeslut till förnyat program för perioden 2022-2026 är taget i trafiknämnden och fastställdes i november av kommunfullmäktige.</p> <p>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>Generellt för samtlig teknisk utrustning så flaggar leverantörer för förseningar i leveranser pga. av allmän komponentbrist på världsmarknaden.</p> <p>Nya leverantörer har tillkommit i det nyligen upphandlade DIS:et, vilket ofta innebär en viss inkörningsperiod innan entreprenörerna till fullo förstått vad det innebär att arbeta för Stockholm stad.</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 medel för montage år 2022 av materiel som inköpts år 2021.</p> <p>Kontoret har ansökt om klimatmedel för inköp av materiel år 2022 och fått medel beviljade.</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Program för energibesparande armaturbyte 2022-2026 har godkänts av trafiknämnden och kommunfullmäktiga för genomförande.</p> <p>Under 2022 påbörjas montering av det material som köptes in under 2021.</p> <p>Under kv1 och kv2 2022 sammanställs inköpslistor och beställs armaturer för montage 2023.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<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 om 204 mnkr för perioden 2022-2026 fattades av nämnden den 26 augusti 2021. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige den 29 november 2021.</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 2021 var påverkan på leveranser liten tack var god framförhållning.</p> <p>För 2022 är osäkerheten större då det finns brist på materiel på världsmarknaden. Om världsekonomin tar fart kan detta påverka leveranssituationen. Priserna har också gått upp vilket innebär att kontoret kan få mindre materiel för budgeterade medel.</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 omskyltning 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>Effekt målet 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.</p> <p>Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerat gatorna är av busstrafik.</p>	<p>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) <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, Östermalm 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>Omskyltning kommer fortsätta i delområde 3 (Skarpnäck, Farsta, Östermalm och Rinkeby/Kista)</p> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i del 3, 4 och 5.</p> <p>Genomförande av projektering för del 5 (Årsta-Enskede och Södermalm).</p> <p>Genomförande av omskyltning i del 4 (Bromma, Älvsjö och Vantör) samt del 5 (Årsta-Enskede och Södermalm).</p> <p>Kommande beslut</p> <ul style="list-style-type: none"> • Genomförandebeslut av del 4 (Bromma, Älvsjö och Vantör) • Genomförandebeslut av del 5 (Årsta-Enskede och Södermalm) • Slutredovisning

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>

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 komplettera belysningsanläggningen med tillkommande belysning där det bedöms som genomförbart.</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. Brister åtgärdas utifrån aktuella prioriterade behov och tillgänglig budget.</p> <p>Förutsättningar Planerade projekt bedöms i nuläget att kunna utföras under året.</p>	<p>Planering pågår för åtgärder inom satsningen på "Belysning för trygg & snygg stad" där nämnden fått utökad budgetram.</p> <hr/> <p>Kommande åtgärder & beslut</p> <p>Belysningsenheten kommer att delta i stadsdelsförvaltningarnas trygghetsvandringar under året.</p> <p>De i dagsläget identifierade möjliga åtgärderna för 2022, vilka kan komma att omprioriteras, redovisas på nästa sida.</p>
<p>Beslutsläge</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2020-10-15 för perioden 2021-2025. Total utgift 34 mnkr.</p> <p>I kommunfullmäktiges budget för 2022 tilldelades nämnden 10 mnkr för "Belysning för trygg & snygg stad" vilka kommer att tillföras till årets budget för trygghetsbelysning.</p>	<p>Risker & avvikelser</p> <p>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.</p> <p>Kontoret genomför löpande avstämningar med entreprenörer samt leverantörer av materiel och i dagsläget finns det indikationer på att världsläget kan påverka materieförsörjningen.. Sannolikheten för fördröningar och förseningar har, jämfört med tidigare år ökat, men läget är fortsatt svårbedömt.</p>

Planerade åtgärder 2022	Planerade åtgärder 2023-2025
<p>Under 2022 planerade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Farsta gård, uppsättning av nya armaturer. - Vantörsvägen, komplettering gångbana med belysning, projektering 2022. - Vantörsvägen Långbro, byte av armaturer utmed parkvägar. - Tallkrogen lekpark med omnejd, komplettering med belysning av träd samt flytt av stolpar för att få en bättre belysning på parkvägar. Skjuts till 2023, Bredängsparken måste prioriteras. - Prästgårdsstråket; komplettering med markstrålkastare. Utförs 2022. - Bredängsparken. Komplettering med belysning. Utförs 2022. - Varmfrontsgatan, komplettering av belysning mellan vändplan och Brandparken. - Kristenbergsstrand komplettering med strålkastarmast i lekpark. - Proffessorsslingan armaturbyte två GC tunnlar - Dianaparken komplettering med två strålkastarmaster och två parkstolpar. - Arbete med bättre belysning i området nedanför gångbron vid Fältöversten. - Tessinparken, projektering av kompletterande belysning efter synpunkter från trygghetsvandring, samt utförande av del av projektet. - Alviks strand, tvärbane-station - Lunkentussvägen 39, komplettering - Mariehäll, belysning i portal - Räckstatorg, utökning av belysning - Minneberg, byte av belysning på torg och gårdar samt längs strandpromenad - Div. tunnlar ska få bättre belysning - Gångväg under Tranebergsbron, en sektion under bron saknar belysning och man kan gömma sig bakom pelare - Armaturbyte i GC-tunnlar <ul style="list-style-type: none"> o Bredäng strålkastare i tunnelbaneviadukt. Projekteras 2022. o Sköllerstagatan, ny belysning i GC tunnel - Planering och utförande av <ul style="list-style-type: none"> o Pragsgatan GC o Vandagatan GC o Småbrukarvägen Parklek o Nydalsparken o Spångaviadukten NO o Kistavägen GC - 	<p>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>Brister åtgärdas utifrån aktuella prioriterade behov och tillgänglig budget.</p>