

## 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 Södermälarsstrand.....	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
Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer .....	14
Tegelbacken, omgestaltning .....	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 2014-2025

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> Åtgärd i form av uppförande av ny bergbana.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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 klockan 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.</p> <p>Framtagande av redovisning av vad som utgör ändrade förutsättningar samt underlag till reviderat genomförandebeslut pågår.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Reviderat genomförandebeslut vintern 2022/2023.</p> <p>Upphandling av entreprenör hösten 2023.</p> <p>Entreprenadarbeten bedöms kunna utföras under perioden 2024-2025.</p>
<p><b>Beslutsläge</b></p> <p>Genomförandebeslut om 70 mnkr fattades i trafiknämnden 2019-11-14.</p> <p>Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 2020-02-17.</p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></p> <p>Kostnads kalkyl överstigande genomförandebeslut. Begränsad marknad för bergbanor i Sverige kan innebära risk för höga anbudssummor. Prisökningar pga. omvärldsläget.</p>

**Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand**

År 2012-2025

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> I cykelplanen är cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarsstrand mellan Pålundsbron 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><b>Syfte</b> Det huvudsakliga syftet är att förstärka marken samt att bredda gångbana och cykelbana samt separera gångtrafikanter och cyklister på sträckan mellan Reimersholmsbron och Pålundsbron.</p> <p><b>Åtgärd</b> Förstärkning av marken samt förbättring av gång- och cykelstråket längs med Söder Mälarsstrand.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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. Pålundsbacken är en av kopplingarna mellan Söder Mälarsstrand och Långholmsgatan, vilka båda är stora cykelstråk. Området längs Pålundet 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>Reviderad systemhandling levereras i januari 2023.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Den planerade förstärkningen av Söder Mälarsstrand vid Pålundet är ett komplicerat och omfattande arbete. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p> <p>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 mars 2023. Planering för bygghandlingsprojektering pågår, preliminär start i april 2023.</p> <p>Enligt det nya förslaget är det möjligt att påbörja byggnationen våren 2024 med färdigställande 2025.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> En koppling från Annedal till planerad tvärbanehallplats vid Solvalla.</p> <p><b>Åtgärd</b> En gångtunnel under Ulvsundavägen och ett gångstråk genom Solvalla koloniområde samt ramp och trappa upp i Annedal.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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> <p>Under våren 2022 har markarbeten för stråket färdigställts och större delen av ytan på Solvallasidan om Ulvsundavägen har lämnats över till trafikförvaltningens entreprenör.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Kvarstående arbeten med belysning i tunneln har utförts under hösten 2022.</p> <p>Tunnelmynningen på Annedalsidan kommer tillfälligt att stängas av i avvaktan på att tunneln beräknas öppna 2023 i samband med tvärbanans trafikstart.</p> <p>Samordning sker med trafikförvaltningen om anslutningsarbeten som ska utföras när tvärbanehallplats Solvalla färdigställs under 2023.</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 genomförandeval 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 tunneln inte kan öppnas förrän trafikförvaltningens arbeten på plats är färdigställda.</p>

**Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan**

År 2018-2025

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> 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>Upphandling av entreprenaden är slutförd och en entreprenör har tilldelats.</p> <p>Under hösten sker förberedelser inför entreprenaden som enligt plan kommer att påbörjas 1 mars 2023.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Entreprenaden planeras att starta 1 mars 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 är bedömd till 300 mnkr.</p>	<p>Risker som har identifierats i projektet är:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uppskjuten byggstart. Projektet har blivit uppskjutet tidigare, åtgärdsbehovet är nu stort.</li> <li>- Olika uppfattningar gällande gatuomformning mellan stad och fastighetsägare.</li> <li>- Sekretessklassad information kan hamna hos obehöriga.</li> <li>- Svårigheter att hitta en tillfredsställande lösning för trafiken på gatan under byggtiden.</li> </ul>

**Norra Danviksbron, reovering**

År 2012-2026

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> Projektet avser att hitta en gestaltningsmässig och ekonomisk fördelaktig lösning/reovering, med syfte att förlänga brons livslängd och samtidigt beakta brons kulturmiljövärde.</p> <p><b>Åtgärd</b> Befintlig stålkonstruktion och vissa 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><b>Förutsättningar</b> Planeringsförutsättningen för totalreoveringen 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>Genomförandeavtal där ägarandelarna har ändrats till 50/50 är granskat och godkänt av båda projektorganisationerna. Underskrift av båda parter är genomfört.</p> <p>Systemhandlingen är godkänd. Bygghandlingsprojektering är påbörjad mars 2022.</p> <p>Rivningsentreprenad är ute på upphandling nov 2022 till febr. 2023</p> <p>Planering för separation av styrning för norra och södra bron är påbörjad.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Projektet räknar med att en rivningsentreprenad kan starta under aug/sep 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>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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"> <li>- Att stigande materialkostnader och -leveranser påverkar projektet. Denna risk har ökat i samband med det rådande omvärldsläget.</li> <li>- Att arbetsbelastningen blir för stor för projektorganisationen, bl.a. beroende på resursbrist i branschen.</li> <li>- Risk för leveransen av bygghandling gällande kvalitet/tid i de fall nyckelpersoner i projektörens organisation byts ut.</li> </ul>



**Omdaning av Vasagatan**

År 2018-2022

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> 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>Samtliga etapper är färdigställda. Slutbesiktning genomfördes den 20:e juni och invigningen den 25:e augusti.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p><b>Återstående aktiviteter</b> Arbete med att slutföra markvärmeavtal. Avtal utskickade inväntar signering. Återstående trädplanteringar ca 10st.</p> <p>Relationshandlingar, enkätundersökningar och slutredovisning. Mindre justering av ytskikt vid Klara Vattugränd (avrinning vatten).</p> <p><b>Tidplan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relationshandlingar, trädplantering mindre justering av vattenavrinning vid Klara Vattugränd klart 2022.</li> <li>- Enkätundersökning, slutredovisning klart 2023.</li> </ul>
<p><b>Beslutsläge</b> 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 entreprenad med fast pris. Ny markentreprenör för HD2 antogs i juli 2020.</p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b> Krav från SL på grund av inträngande vatten vid Klara Vattugränd. Omfattning ca 100-200 tkr. Diskussion pågår.</p>

## **Planeringsprojekt**

**Gestaltning av Stigbergsparken**

2021-2028

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> 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>Arbete med framtagande av systemhandling pågår. Systemhandling kommer levereras juni 2023.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></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><b>Beslutsläge</b></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><b>Risker &amp; avvikelser</b></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) bedöms bli högre.</p>

**Klarastrandsleden, renovering**

2020-202X

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> Säkerställa en förlängd teknisk livslängd.</p> <p><b>Åtgärd</b> Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och övergångskonstruktioner mellan brodelar.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Hantering av trafik under genomförandet behöver säkerställas. Samordning behöver 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>Utredningsskedet är färdigställt och åtgärdsförslag identifierade. I utredningsskedet har konstaterats att det erfordras större temporära åtgärder för hantering av trafik under byggtiden för att föreslagna åtgärder ska gå att genomföra. Att stänga av hela eller delar av Klarastrandsleden bedöms ej möjligt utan allvarliga konsekvenser på trafiksystemet.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Sannolikt kommer kontoret gå upp med ett reviderat utredningsbeslut till nämnd.</p> <p>Vidare utredningar syftar till att studera alternativ till hantering av trafik under byggtid för att säkerställa genomförbarhet.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14 med en budget om 3 mnkr.</p>	<p>I det fall åtgärder skjuts fram i tid finns risk för behov av akuta reparationsåtgärder samt att teknisk livslängd för befintliga konstruktioner förkortas.</p>

**Liljeholmsbroarna, större åtgärder**

År 2015-2029

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> Broarna renoveras för att säkerhetsställa deras funktion. Övergripande projektmål är att förlänga livslängden på befintliga broar fram till att dessa kan ersättas med nya broar.</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektet omfattar broåtgärder (åtgärder så att bärighetsklass BK4 uppnår och att teknisk livslängd antingen 20år eller 60års) samt cykelåtgärder (enligt beslutad cykelplan).</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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 kv4 2022 – halvårsskiftet 2024 kommer en systemhandling tas fram.</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>Under perioden 2019 – 2021 har en utredning i form av en förstudie genomförts. Förstudien färdigställdes 2021-06.</p> <p>En tillståndsbedömning av befintliga broarna har utförts i förstudien innan åtgärdsplaneringen påbörjades.</p>
	<p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></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 (teknisk livslängd 20 år eller 60 år).</p>
<p><b>Beslutsläge</b></p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></p>
<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 och i KF i maj 2022.</p>	<p>Framkomligheten under byggtiden 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 av skador och därmed åtgärder är större än vad som redovisas i förstudiens åtgärdsplanering. Ökad omfattning medföra kostnadsökningar och trolig förskjutning av projektet sluttid.</p>

**Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer**

2016-2029

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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 gatanätet 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> 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><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></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 2025 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 2026-2027 planeras detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör.</p> <p>Preliminär byggtid är 2028-2030. En förutsättning för tidplanen är att inriktningsbeslut fastställs av kommunfullmäktige innan årsskiftet 2023/2024.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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>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>

**Södra Götgatan, ny gestaltning**

År 2017-2031

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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 entreprenör där TF är byggherre.</p> <p><b>Syfte</b> 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.</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektet innefattar södra Götgatan från Folkungagatan till Ringvägen, från fasad till fasad. Arbetena inleds med att frilägga tunnelbanan, som ligger ett par meter under befintlig gata. Därefter renoveras tunnelbanans tak och sedan byggs gatan upp. TF kommer även i egen regi, men i samma entreprenad, att byta tätskiktet på tunnelbanan i korsningen Götgatan-Ringvägen samt Götgatan-Folkungagatan till Björns Trädgård.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Arbete pågår för att ta fram ett genomförandeavtal med TF. Avtalet kommer att presenteras som del i kommande underlaget till genomförandebeslut.</p>	<p>Under 2022 färdigställs genomförandeavtalet med trafikförvaltningen. Den tidigare framtagna kalkylen har uppdaterats inför att förslag till genomförandebeslut skrivs fram till nämnden.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Trafikkontorets underlag för genomförandebeslut samordnas med när trafikförvaltningen planerar att skriva fram underlag för genomförandebeslut för sin del i det gemensamma projektet, vilket planeras till kv.1 2023.</p> <p>Detaljprojektering planeras ske under 2023-2024 och en upphandling planeras 2024-2025. Entreprenaden kommer enligt plan att starta kv.3 2025 och pågå i ca 6 år.</p> <p>Trafikförvaltningens arbete i korsningarna sker år 2031-2033.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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 samt ett reviderat planeringsbeslut i december 2021 vilket fastställdes av regionstyrelsen i mars 2022.</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>Ett reviderat inriktningsbeslut togs av trafiknämnden 2022-03-17 där trafikkontoret fick i uppdrag att fortsätta planering för projektet upp till 19 mnkr inför ett kommande genomförandebeslut.</p>	<p>Den kalkyl som tagits fram under 2022 visar på en väsentligt ökad kostnad för projektet på grund av den senaste tidens indexökningar och även kommande indexjusteringar till följd av att projektet blivit förskjutet i tid.</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>

**Tegelbacken, omgestaltning**

År 2021-2026

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Enligt Vision för City 2030 ska City ha ett stort utbud av kultur, handel, evenemang och upplevelser. Människor från hela världen ska kunna mötas i ett City som både är stockholmarnas vardagsrum och säte för regering och riksdag, huvudkontor och nationalscener. För att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare till staden behöver de offentliga miljöerna vara välskötta, attraktiva, aktiverade och trygga. Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla stan. Gångströmmarna tillsammans med det centrala läget i City och söderläge vid vattnet gör att platsen har ideala grundförutsättningar för att vara en attraktiv plats för vistelse och evenemang. Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken, och det är tydligt att platsen inte skapades för att gå eller vistas där. Sedan 1970-talet har biltrafiken till och från City minskat med nästan 40 %, vilket har skapat en möjlighet att omvandla trafikytor vid Tegelbacken till ytor för vistelse och grönska och samtidigt förbättra framkomligheten för gående och cyklisterna.</p> <p><b>Syfte</b> Stärka Citys attraktivitet genom att tillföra grönska och plats för vistelse och evenemang vid en av stadens mest centrala platser. Göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken.</p> <p><b>Åtgärd</b> Lägga om trafiken vid Tegelbacken och skapa två nya parktorg – ett i Vasagatans förlängning mot vattnet och ett på Rödbodtorget och i Fredsgatans förlängning längs vattnet.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Projektet har inga direkta beroenden men det finns en trafikmässig fördel i att genomförandet ligger under perioden 2024-2026, på grund av att Skanska bygger om intilliggande Snäckan 8 samtidigt och därmed ändå begränsar biltrafiken på platsen. Det finns också en trafikmässig fördel att genomföra Tegelbacken innan Klaratunnelns renovering.</p>	<p>Under våren 2022 gjordes en programutredning.</p> <p>Under hösten 2022 har systemhandlingsarbetet påbörjats.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Under hösten 2022 och våren 2023 pågår arbete med systemhandling. Genomförandebeslut kommer enligt plan att fattas i trafikinämnden under sommaren 2023. Beslutet behöver därefter fastställas i kommunfullmäktige.</p> <p>Under hösten 2023 utförs detaljprojektering, och upphandling av entreprenadarbeten genomförs under våren 2024.</p> <p>Entreprenadarbeten planeras mellan hösten 2024 och hösten 2026.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
Inriktningsbeslut i TN togs i augusti 2022.	Det finns en risk att befintlig beläggning innehåller tjärasfalt, vilket kan påverka utgiften. Det kan krävas ledningsomläggningar vilket kan påverka utgifter och tidplan. Ledningsägare kan ha egna planer och vilja utföra arbeten samordnat med stadens vilket kan påverka tidplanen.



**Västerbron, större åtgärder**

År 2019-20XX

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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 brottsegnetsegenskaper och är av äldre kvalitet vilket kan medföra uppkomst av utmattningssprickor.</p> <p><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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 visar på att det med renoveringsåtgärder och framtida underhållsinsatser bedöms vara möjligt att förlänga bronns livslängd med &gt;100 år.</p> <p>Arbete med program/förstudie/alternativstudie för brorenovering pågår.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Framtagande av program/förstudie/alternativstudie för renoveringsåtgärder inklusive trafikutredning för hantering av trafik under byggtiden pågår.</p> <p>Projektmål att under våren 2023 skriva fram ett inriktningsbeslut för systemhandlingsprojektering.</p> <p>Därefter kommer förslag om tidplan för genomförande att tas fram.</p>
<p><b>Beslutsläge</b></p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></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><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Framtagande av program/förstudie för en ny bro inklusive trafikutredning för hantering av trafik under byggtiden pågår.</p> <p>Projektmål att under våren 2023 skriva fram ett inriktningsbeslut för systemhandlingsprojektering.</p> <p>Därefter kommer förslag om tidplan för genomförande att tas fram.</p>
<p><b>Beslutsläge</b></p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></p>
<p>Reviderat utredningsbeslut togs i trafikinämnden 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><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> Öka attraktiviteten och den upplevda tryggheten på Sergels torg.</p> <p><b>Åtgärd</b> Byta ut beläggning, markvärme och tätskikt på Sergels torgs nedre nivå, ytan med det svartvita triangelmönstret (Plattan &amp; Sergelarkaden). Även rampen längs med Brunkebergsterassen ingår i projektet.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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 och slutleveransen har flyttats fram till maj 2023. Detta påverkar inte möjligheterna att ta upp genomförandebeslut i nämnd under hösten 2023 som planerat.</p> <p>Ett fördjupat materialprogram har tagits fram för att välja plattor till torget. Granskningshandling är levererad och granskningsynpunkter hanteras i nuläget, inväntar slutleverans. Provytor kommer inte att läggas på torget, utan test sker på annat sätt under 2022.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Utifrån det fördjupande materialprogrammet har 9 st material valts ut för att utvärderas. Under hösten/vintern 2022 ska provplattorna läggas och utvärderas, utvärdering sker även under 2023.</p> <p>Systemhandlingsprojektering beräknas vara klar maj 2023. I systemhandlingsprojekteringen ingår flertalet utredningar som utförs under året. Resultat av utvärderingen av provplattorna är en förutsättning för systemhandlingen.</p> <p>Under november uppdateras kalkylen från inriktningsbeslutet. Under systemhandlingens gång kommer även en succesivkalkyl/osäkerhetsanalys tas fram som underlag för kommande genomförandebeslutet.</p> <p>Genomförandebeslut planeras till oktober 2023.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Inriktningsbeslut fattat i TrN 2021-06-17. I beslutet var den totala utgiften uppskattad till 90-140 mnkr.</p>	<p><b>Risker:</b> Den ekonomiska bedömningen är gjord i ett tidigt skede innan flertalet viktiga parametrar var utredda och fastställda. Efter bedömningen har även marknadspriserna stigit mer än beräknat.</p> <p><b>Avvikelser:</b> Styrgruppsmöten hålls för att diskutera omfattningen av projektet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ökad omfattning med utredning av skick och upprustningsbehov av underliggande konstruktion.</li> <li>- Tidplanen i inriktningsbeslutet anger ett genomförandebeslut under kv.3 2022, detta flyttas fram till kv.3/4 2023.</li> </ul>

**Upprustning av Östermalmstorg**

År 2018-2025

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Östermalmstorg är ett 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. Torget har de senaste åren varit utsatt för en rad olika byggprojekt, nu senast i samband med renoveringen av Östermalms saluhall, då en tillfällig hall uppfördes på torget, och därefter p.g.a. trafikförvaltningens tätskiktsrenovering av betongkonstruktionen under markytan, som utgör tak för tunnelbanans biljetthall. Dessa arbeten beräknas slutföras under december 2022, varefter torget behöver färdigställas till ett vackert och funktionellt stadstorg, anpassat för stadens behov.</p> <p><b>Syfte</b> Projektet syftar till att återställa, rusta upp och tillgänglighetsanpassa Östermalmstorg.</p> <p><b>Åtgärd</b> Med respekt för platsens historia är målet att åstadkomma ett trevligt, tryggt och trivsamt torg och en attraktiv mötesplats tillgänglig för alla.</p> <p><b>Förutsättningar</b> På torget står idag en grillkiosk som drivs av en enskild näringsidkare. Den har stått länge på platsen, men är inte historiskt sanktionerad av staden, utan står kvar trots att byggnaden idag saknar tillstånd. Beslutad utformning utgår ifrån att kiosken rivs eller flyttas för att möjliggöra en sammanhängande omdaning av torget. Fler stora träd i södra delen av torget bevaras, för att svara upp mot trafikkontorets beslut att verka för ett grönare Stockholm med målet att plantera två nya träd för varje träd som tas ner. Förslaget har detaljerats avseende säkerhetslösningar, och kompletterats med kraftiga påkörningssäkra pollare efter önskemål från polismyndigheten.</p> <p>Genomförandet förutsätter god framkomlighet för bl.a. busstrafik och varutransporter under byggtiden, liksom kontinuerlig åtkomst till entréer och garagedfarter.</p>	<p>Kontoret har i februari 2022 hållit ett informationsmöte på torget och samlat in synpunkter från medborgarna. Enkät svar har sammanställts och återredovisats 2022-06-10.</p> <p>Med utgångspunkt i resultatet från undersökningen och från övriga nya förutsättningar har ett reviderat förslag tagits fram för beslut om genomförande.</p> <p>En ny kalkyl har tagits fram. Kalkylen visar preliminärt på att en högre budget för genomförandet kommer att behövas. Projektet bedömer investeringsutgiften till ca 135 mnkr.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Projektet är i behov av beslut om genomförande i trafiknämnden och i kommunfullmäktige. Detaljprojektering för framtagande av bygghandlingar till färdigt FU behöver slutföras under våren, innan upphandling kan påbörjas. Även upphandling av konstnär för utarbetande av förslag på tillkommande konst behövs, vilket görs av Stockholm Konst.</p> <p>Trafikförvaltningen beräknas slutföra sina arbeten i december 2023, och ska därefter återställa torget tillfälligt så att det i väntan på slutlig upprustning kan användas av allmänheten. Villkor för återställningen behöver formuleras och beslutas av trafikkontoret senast under november 2022. Torget förses tillfälligt med bl.a. julgran, belysning och möblering från Levande Stockholm-projektet.</p> <p>Tidplanen är satt utifrån målet att påbörja entreprenadarbeten under hösten 2023. Byggtiden för upprustning av torget beräknas till 20-22 månader.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Trafiknämnden tog 2021-12-16 beslut om inriktning för projektet, med en uppskattad budget på 115 mnkr. I beslutet ingick att genomföra dialog med allmänheten, samt att återrapportera resultatet, se under Status.</p> <p>Projektet har förberett ett ärende för beslut om genomförande i trafiknämnden den 15 december. Beslutet kommer därefter att behöva fastställas av kommunfullmäktige innan projektet går vidare med upphandlingsarbetet.</p>	<p>Projektets bedömda investeringsutgift är 20 mnkr mer än vad som redovisades vid inriktningsbeslutet. Förklaringen till ökningen är främst kraftigt höjda prisnivåer men även utökade kostnader för säkerhet mot terrorhot, samt för belysning, omprojektering och projektledning.</p> <p>Identifierade risker är främst relaterade till tidplan och budget. Tidplan och ekonomi är beroende av politiska beslut, samt av marknadsläge och andra förutsättningar för upphandling.</p>

## Reinvesteringsprogram

**Reinvesteringsprogram för belysning**

År 2022 - 2026

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> Anläggningsutbytet samplaneras i möjligaste mån med andra ledningsägare och andra förvaltningar.</p>	<p>Under 2022 har följande utförts: Anläggningsbyte kabel och stolpar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ca 9,7 km kabel är bytt</li> <li>- Ca 400 st stolpar är bytta</li> <li>- Ca 39 0st armaturer är bytta</li> </ul> <p>Byte av rostiga stolpar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Totalt har det bytts ca 535st rostiga stolpar.</li> </ul> <p>Byte av centraler:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Totalt har det bytts 14 st centraler.</li> </ul> <p>Utöver ovanstående har det bytts ca 25st kopplingslådor</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Under perioden 2023 – 2026 är planen följande per år:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Byta ca 7-8 km kabel i egna projekt och samförläggingsprojekt med Ellevio</li> <li>- Byta ca 300 – 350 st stolpar och armaturer i egna projekt och samförläggingsprojekt samt lika många armaturer.</li> <li>- Byta ca 300 - 500 st rostiga stolpar.</li> <li>- Byta ca 10 st uttjänta och trasiga centraler.</li> </ul>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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"> <li>- Tidsförskjutningar för avslut på samförläggingsprojekt. Konsekvens: svårt att planera budget.</li> <li>- Brist på resurser internt och hos entreprenörer. Konsekvens: takten på byte av anläggning blir lidande.</li> </ul> <p>Omvärldsläget orsakar långa leveranstider och höjda priser p g a brist på halvledare och andra komponenter. Priser har ökat upp till 50% utifrån uppgifter från leverantörer. Detta innebär man troligen behöver minska och planera om kommande projekt.</p>

**Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar**

År 2019-2022, 2023-2027

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b>            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><b>Syfte</b>            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><b>Åtgärd</b>            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><b>Förutsättningar</b>            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>Planeringen för 2023 är igång tillsammans med entreprenör, vilket är nödvändigt om arbeten ska kunna utföras under 2023.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Den snabbare reinvesteringstakten har medfört att åtgärder som ursprungligen var planerade till 2023 har kunnat tidigareläggas.</p> <p>Preliminärt kommer inriktningsbeslut för nästkommande program 2023-2027 samt genomförandebeslut för 2023 att fattas av trafiknämnden i december 2022. Beslutet kommer sedan behöva fastställas i kommunfullmäktige.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Inriktningsbeslut för åren 2019-2023 godkändes i kommunfullmäktige 2018-06-11 till en utgift om 550 mnkr men är nu förbrukat.</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. Ökningen av asfaltarbeten uppgick till 54% jämfört med avtalspriser vid senaste regleringen och för markarbeten var ökningen 17%.</p> <p>Asfaltsindex regleras varje månad med viss eftersläpning och kan därför komma och ökas ytterligare.</p>

**Reinvesteringsprogram för gatuträd**

År 2020-2023

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Trafikkontoret förvaltar stadens cirka 50 000 gatuträd. I ansvaret ingår bland annat anläggning av växtbäddar, återplantering och nyplantering av träd, etableringsskötsel, samt beskärning av träd.</p> <p><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> Genom att bygga växtbäddar och i vissa fall även ersätta döda eller mycket dåliga träd skapas bättre förutsättningar för att träden ska överleva den hårda miljö som staden utgör. I växtbäddarna leds dagvatten ner och utnyttjas för bevattning av träd.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Samordning med andra projekt sker så långt detta är möjligt.</p>	<p>Arbetena genomförs till största delen med hjälp av kontorets ramavtalade entreprenörer. Under sommaren och hösten har bland annat arbeten på Sankt Eriksgatan, Narvavägen och Harpsundsvägen genomförts.</p> <p>Planteringsarbeten och etableringsskötsel pågår året ut.</p> <hr/> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></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 trafiknämnden 2020-03-26. Genomförandebeslut för 2021 om 25 mnkr togs i trafiknämnden 2020-11-12. Genomförandebeslutet för 2022 återremitterades vid trafiknämnden i februari. Ett anpassat förslag till genomförandebeslut godkändes sedan i nämndens aprilsammanträde.</p> <p>I inriktningsbeslutet uppskattades den totala investeringsutgiften för fyra-årsperioden till ca 100 mnkr. Den preliminära årliga volymen föreslås uppgå till 25 mnkr. I genomförandebeslutet för 2022 beräknas utgiften uppgå till 30 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 omvärldssituationen kan komma att försena arbeten, leveranser av material, etc.</p> <p>Fördyringar har uppstått p g a av ökade bränslepriser, fraktkostnader och kostnader för trädinköp</p>



**Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk**

År 2022-2026

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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. 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><b>Syfte</b> Huvudmålet med reinvesteringsprogrammet är att det ska bidra till att ta hand om det allt mer åldrande beståndet av byggnadsverk för att säkerställa dess funktion och säkerhet på ett samhällsekonomiskt fördelaktigt sätt.</p> <p>Programmet syftar också till att bidra till att uppfylla stadens miljömål genom att befintliga konstruktionen återanvänds istället för att de rivs och ersätts med nya. Programmet bidrar också till att:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet</li> <li>• Undvika funktionsbrister med efterföljande framkomlighetsproblem</li> <li>• Reducera ökat behov av akuta drift- och underhållskostnader</li> </ul> <p><b>Åtgärd</b> Programmet omfattar mindre reinvesteringsåtgärder inom konstruktion (dvs. broar, tunnlar, kajer, bryggor, gatudäck, gångbanedäck, stödmurar, sponter, påldäck, fribärande trappor, dammar, bullerskärmar) som i huvudsak är i storleksordningen 0,5-5 mnkr per objekt. Åtgärderna är av både typen förebyggande underhåll och avhjäljande underhåll där åtgärden har en livslängd som överstiger tre år och med ett väsentlighetsvärde på minst ett basbelopp.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.</p>	<p>Genomförande av åtgärder som ska utföras 2022 pågår. Utredning och projektering för vissa projekt som kommer utföras kommande år är uppstartade.</p> <p>För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer, i enstaka projekt utförs separata upphandlingar.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Kontoret arbetar just nu med planering och prioritering av vilka reinvesteringsprojekt som kommer att inrymmas i programmet under 2023.</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärder som planeras utföras under 2023 kommer att lyftas till trafiknämnden i december 2022.</p> <p>Ett antal projekt som påbörjats under 2022, bland annat arbeten på bro Kirunagatan över Hässelbybanan, förstärkningsåtgärder av Bellmansgatans gångbro över Bastugatan, reparation av lagerpall på Nynäsvägen över Farstabanan, kommer att avslutas under 2023.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk för åren 2022-2026 om 250 mnkr.</p> <p>Därefter togs ett genomförandebeslut för åtgärder inom 2022-års program i december-nämnden 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><b>Bakgrund</b> 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”.</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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.</p>	<p>Flera av åtgärderna som påbörjades under 2022 kommer slutföras under 2023. Genomförande av åtgärder som skall slutföras under 2023 pågår. Utredning och projektering för vissa projekt som kommer utföras kommande år är uppstartade. För utförande av åtgärderna används kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Genomförandebeslut för åtgärder som planeras utföras under 2023 har lyfts till trafiknämnden i december 2022.</p> <p>Planering och prioritering av åtgärder som skall utföras och inrymmas i programmet under 2023 pågår för närvarande.</p>
<p><b>Beslutsläge</b></p> <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><b>Risker &amp; avvikelser</b></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 2017-2026

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> Materialutbytet samplaneras med stadens investeringsprojekt som påverkar trafiksignalerna.</p>	<p>Reinvesteringar av styrapparater och signalkabel löper som planerat.</p> <p>År 2021 upprättades nytt DIS (Dynamiskt Inköps System) för inköp av styrutrustning. Två leverantörer blev kvalificerade varav den ena senare blev uppköpt av den andra. För närvarande finns således ingen konkurrens på marknaden för styrutrustning.</p> <p>Nytt DIS för entreprenadarbeten är upprättat, där några nya entreprenörer har tillkommit, vilket förbättrat tillgången av entreprenörer och konkurrensen inom området.</p> <p>Leverantör av nytt styr och övervakningssystem är upphandlad, och systemet är under införande i enlighet med plan.</p> <p>Utbyte av LED i signallyktorna påbörjades under 2020, och har gått snabbare än planerat. För 2022 kvarstår arbeten för ca 3 miljoner, och därefter är lyktbytet klart.</p>
	<p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Planering och prioritering av åtgärder som skall utföras och inrymmas i programmet under 2023 pågår för närvarande.</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>Generellt för samtlig teknisk utrustning så flaggar leverantörer för förseningar i leveranser pga. av allmän komponentbrist på världsmarknaden.</p> <p>Entreprenörer har påvisat brist på resurser i de projekt de åtagit sig att genomföra. Vilket i sin tur leder till att reinvesteringar inte kan genomföras i den takt som budget medger.</p> <p>Resursbrist avseende el-projektering har medfört försenade upphandlingar, vilket i sin tur leder till att reinvesteringar inte kan genomföras i den takt som budget medger.</p>

## Särskilda satsningar

**Energibesparande armaturbyten**

2021-2026

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> Minska elanvändningen och miljöbelastningen.</p> <p><b>Åtgärd</b> Fortsätta arbetet med att byta ut belysningsarmaturer med urladdningslampor till LED-armaturer.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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. Under 2022 har de armaturer som köptes in under 2021 monterats.</p> <p>Kontoret har ansökt om klimatmedel för inköp av materiel år 2022 och fått medel beviljade. Armaturer har köpts in och levererats/levereras 2022 för montage under 2023.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Program för energibesparande armaturbyte 2022-2026 har godkänts av trafiknämnden och kommunfullmäktiga för genomförande.</p> <p>De under 2022 inköpta armaturer kommer att monteras 2023 och effekten kommer att visas 2024.</p> <p>Kontoret har för avsikt att öka takten på utbytet för att snabbare minska nämndens energiförbrukning och driftkostnader. Med anledning av det utökas kontorets ansökan för materialinköp under 2023 från 42 mnkr till 100 mnkr. Ökade utgifter för montage av inköpt material under 2024 har även inrymts i nämndens långsiktiga ram.</p> <p>Den ökade takten på utbytet innebär att åtgärder inom befintligt genomförandebeslut tidigare läggts.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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>Omvärldsläget har orsakat långa leveranstider och höjda priser p g a brist på halvledare. Priser har ökad upp till 50% utifrån uppgifter från leverantörer.</p> <p>Även överprövning av flera upphandlingar av entreprenörsavtal kan leda till förseningar i projekt. 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>Programmet för energibesparande armaturbyte 2022-2026 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><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> 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><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> 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 2023 planeras följande beslut tas av trafiknämnden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder del 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) och Östermalm etapp 2</li> <li>• Slutredovisning trafiksäkerhetsåtgärder del 1 etapp 2 (Spånga-Tensta, Kungsholmen)</li> <li>• Slutredovisning trafiksäkerhetsåtgärder del 2 etapp 1 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Liljeholmen-Fruängen)</li> <li>• Slutredovisning trafiksäkerhetsåtgärder del 2 etapp 2 (Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Liljeholmen-Fruängen)</li> </ul> <p>Under 2022 har följande beslut tagits av trafiknämnden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Slutredovisning av del 1 etapp 1 (Hägersten och Spånga-Tensta)</li> <li>• Hastighetsgränser del 5</li> <li>• Slutredovisning dynamiska farthinder på Sörgårdsvägen och Vårholmsbackarna</li> <li>• Genomförandebeslut trafiksäkerhetsåtgärder del 3 etapp 2 (Skarpnäck, Farsta, Östermalm, Rinkeby-Kista)</li> </ul> <p>Under 2023 planeras genomförande av åtgärder på Kungsholmen, i Liljeholmen-Fruängen etapp 2, Norrmalm etapp 2, Östermalm etapp 1, Skarpnäck etapp 1, Farsta etapp 1 och 2 och Rinkeby-Kista.</p> <p>Projektering kommer genomföras för del 5 (Södermalm och Enskede-Årsta).</p> <p>Omskytning kommer fortsätta i delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö).</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></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 omskytning i del 4 (Bromma, Älvsjö och Vantör) samt del 5 (Årsta-Enskede och Södermalm).</p>

	<u>Kommande beslut</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genomförandebeslut av del 4 (Bromma, Älvsjö och Vantör) och Östermalm etapp 2</li> <li>• Genomförandebeslut av del 5 (Årsta-Enskede och Södermalm)</li> </ul>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<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 422 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut finns för följande projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teststräckor, 27 mnkr</li> <li>• Spånga-Tensta etapp 1, 55,5 mnkr</li> <li>• Hägersten, 23,5 mnkr</li> <li>• Hässelby-Vällingby etapp 1, 80 mnkr</li> <li>• Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1, 23,4 mnkr</li> <li>• Norrmalm etapp 1, 7,5 mnkr</li> <li>• Skärholmen, 26,1 mnkr</li> <li>• Dynamiska farthinder, 6 mnkr</li> <li>• Farsta etapp 1, 43,2 mnkr</li> <li>• Skarpnäck etapp 1, 30,3 mnkr</li> <li>• Östermalm etapp 1, 15 mnkr</li> <li>• Hässelby/Vällingby etapp 2, 31,7 mnkr</li> <li>• Norrmalm etapp 2, 3 mnkr</li> <li>• Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 2, 5,9 mnkr</li> <li>• Spånga/Tensta etapp 2, 8,8 mnkr</li> <li>• Kungsholmen, 15 mnkr</li> <li>• Farsta etapp 2, 4,1 mnkr</li> <li>• Rinkeby-Kista, 17 mnkr</li> </ul>	<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><b>Bakgrund</b> 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><b>Syfte</b> Förbättra ljusupplevelsen vilket ska bidra till ökad trygghetskänsla.</p> <p><b>Åtgärd</b> 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><b>Förutsättningar</b> Planerade projekt bedöms i nuläget att kunna utföras under året.</p>	<p>Genomförande pågår för åtgärder inom satsningen på ”Belysning för trygg &amp; snygg stad” där nämnden fick utökad budgetram.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Belysningsenheten kommer att delta i stadsdelsförvaltningarnas trygghetsvandringar under året.</p> <p>De i dagsläget identifierade möjliga åtgärderna för 2023, vilka kan komma att omprioriteras, redovisas på nästa sida.</p> <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>
<p><b>Beslutsläge</b></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 &amp; snygg stad” vilka har tillförts till årets budget för trygghetsbelysning.</p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></p> <p>Omvärldsläget orsakar långa leveranstider och höga priser p.g.a. brist på halvledare och stål. Priser har ökat upp till 50% utifrån uppgifter från leverantörer. Det medför risk för att både projekt och enskilda insatser med tillkommande belysning kan försenas eller utebli p.g.a. materielbrist men även p.g.a. hög beräknad utgift i relation till det önskade resultatet.</p> <p>Överprövning av flera upphandlingar av entreprenörsavtal kan leda till förseningar i projekt.</p>



**Åtgärder 2022-2023**

Status för åtgärder som projekterats och/eller genomförts under 2022:

- Lerkrogsparken, Älvsjö har kompletterats med en tillkommande ljuspunkt och av okänd part riven belysning har återställts.
- Bredängsparken, Bredäng har fått 4st tillkommande ljuspunkter med byte av stolpar och elkabel för att säkerställa trygghetsupplevelsen.
- I Bredäng har projektering av belysning vid tunnelbanebro utförts. Genomförande 2023.
- Vid Farsta Busstorg har belysning bytts. Kvarvarande kompletteringar utförs 2023.
- Vantörsvägen, GC-bana. Projektering och inköp av belysningsmaterial har gjorts inför utförande 2023.
- Lekparken Kulan; projektering har påbörjats 2022.
- Vårberg C, planering och beställning av ny belysning utförd för tunnel i Vårberg C. Byte utförs 2023
- Kristinebergsstrand; komplettering med belysningsstolpe med strålkastare samt flytt av stolpe för bättre belysning av lekredskap.
- Vid Professorsslingan har efter trygghetsvandring ny belysning monterats i tre tunnlar.
- Björns Trädgård har kompletterats med belysningsstolpe med 3 strålkastare samt en extra parkstolpe i hundrastgård.
- I Dianaparken har 2 st parkstolpar samt 2 st 6m stolpar med 6 st strålkastare monterats.
- Vid Hornstull/Hornsplan har belysning i form av strålkastare kompletterats och bytts för bättre belysning av torg, busshållplatser och T-baneutgång.
- I Kvarnbergets Hundrastgård har befintliga pollare ersätts med 5 stycken parkstolpar.
- John Ericssonsgatan; mindre torgbildning har kompletterats med en parkstolpe
- Lumaparken har fått nya stolpar och armaturer som ger bättre belysning utifrån befintliga träds utbredning.
- Folkungatrappan har fått belysning i teknikutrymme bakom galler samt av fasad för en bättre ljusupplevelse.
- Broparkens utegym har kompletterats med en belysningsstolpe.
- Långholmen: i samverkan med SDF Södermalm har tre belysningsstolpar samt en mast med strålkastare monterats vid gångväg och lekpark.
- För Kristinebergs slottspark köps 44 stycken armaturer in för att ersätta befintlig strålkastarbelysning. Montage utförs 2023.
- I Humlegården har statyn av Linné fått upplättningsljus på statyns baksida.
- Sannadalsparken har kompletterats med tio parkstolpar utifrån ärende i synpunktsportalen.
- Vid Årsta IP har en tidigare 600m obelyst GC-väg fått belysning.

- Lekpark vid Härbärgesvägen har fått komplettering med belysningsstolpe efter önskemål från SDF.
- Trappan vid Mobilgatan har kompletterats med belysningsstolpe utifrån ärende i synpunktsportalen.
- Vid Rangstagatan har sex belysningsstolpar bytts för bättre belysning. Önskemål vid trygghetsvandring.
- Sköllerstagatan, tunnel; ny belysning monterats i slutet av året. Önskemål vid trygghetsvandring.
- Kungens kurva, parkväg, komplettering med belysning av tidigare obelyst GC-väg samt byte belysning i två tunnlar.
- Vid Sockenvägen har mörk parkvägssnutt kompletterats med parkstolpe. Önskemål vid trygghetsvandring.
- Sparfvenfeldtskatan; på närliggande parkväg har belysning kompletterats och bytts ut.
- Snösätraskolan: komplettering av belysning på parkväg utifrån önskemål vid trygghetsvandring.
- Bandängen: tidigare obelyst tunnel har fått ny belysning utifrån önskemål i synpunktsportalen.
- Söderarms-/Lågskärsvägen har kompletterats med belysningsstolpe. Önskemål i synpunktsportalen.
- Åstorpsringen: komplettering och omdisponering av belysning vid parkering och i närområde
- Källvägen. Belysning har utförts vid tidigare obelyst parkväg utifrån önskemål från SDF.
- Bussens väg: Byte av stolpbelysning för bättre belysning GC-väg och bilväg, efter ärende i synpunktsportalen.
- Varmfrontsgatan: belysning av tidigare obelyst parkväg efter önskemål trygghetsvandring.
- Räcksta torg har fått kompletterande belysning vid torg och övergångsställe.
- Brommaplan: Belysning har bytts ut under T-banebron
- I Minneberg byts samtliga globarmaturer ut under vintern. Slutdatum möjligen efter årsskiftet.
- Traneberg: Planering och beställning för byte av armaturer under Tranebergsbron. Utförs 2023.
- Alviks strand: tidigare obelyst gångväg vid tvärbane-station har fått belysning
- Lunkentussvägen har kompletterats med två belysningsstolpar.
- Maltesholmstorget: Belysning kompletteras över torget
- Björnssonsgatan: Belysning vid övergångsställe
- Ormängsgatan: Belysning vid övergångsställe
- Ringvägen 27-45 avslutat arbete komplettering med parkstolpar som påbörjats 2021.
- Malmskillnadsgatan: utbyte av elmatning och armaturer i undertak.
- Klarabergsviadukten/Blekholtsterrassen: kompletterande belysning monterat i undertak
- Kristinebergs lekplats: ny belysning i samarbete med SDF.

<ul style="list-style-type: none"><li>• Helsingörsgatan, GC-broar över gatan kompletteras med belysning i handledare.</li><li>• Glömmingestigen/Småbrukarvägen: kompletterande belysning vid park och vändplats.</li><li>• Kistavägens GC-väg har fått belysning på tidigare obelyst sträcka.</li><li>• Pargasgatan: projektering för belysning av GC-väg har projekterats och materiel levererats. Utförs 2023.</li><li>• Vandagatan: Projektering för bättre belyst GC-väg har utförts och materiel beställts. Materielleverans och montage 2023.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Järnvägsparken: förnyelse av elanläggning, nya stolpar och armaturer för att utforma en tryggare miljö i området.</li></ul>
---	---