

**Handläggare**  
Johan Hedenström**Till**  
Trafiknämnden  
2026-02-12

## **Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna trafikkontorets förslag till genomförande.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande för projekt Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt bilaga 2.
3. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefPeter Granström  
AvdelningschefAnnika Burström  
Enhetschef

## Sammanfattning

Liljeholmsbroarna, i dagligt tal Liljeholmsbron, är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen som byggdes år 1928 (västra) respektive 1954 (östra).

Utifrån den tillståndsbedömning som kontoret genomfört kan konstateras att broarna är i behov av renoveringsåtgärder för att säkra deras framtida funktion. Det finns skador på både stål och betong som behöver åtgärdas. Utförs dessa åtgärder kommer broarnas funktion att kunna säkras i ytterligare minst 60 år. Brons bärighetsklass föreslås uppgraderas från BK2 till BK4, vilket är nödvändigt för att bron ska kunna hantera passage av tyngre fordon till och från västra Södermalm samt fungera som omledningsväg för Essingeleden utan behov av återkommande dispenshantering.

I inriktningsbeslutet från 2021 ingick även renovering av den östra bron. Kontoret bedömer att en större renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare ca tio år, under förutsättning att vissa mindre åtgärder utförs på den öppningsbara klaffen. Trafikkontorets förslag är att åtgärderna på Liljeholmsbroarna delas upp i två separata projekt där den äldsta bron, västra Liljeholmsbron utförs först.

I detta ärende redovisas renoveringsåtgärder för västra Liljeholmsbron, inklusive anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen, samt mindre åtgärder på den östra Liljeholmsbron. Enligt den preliminära tidplanen kan åtgärderna genomföras under åren 2029-2032. Renovering av östra Liljeholmsbron föreslås utföras i eget projekt, preliminärt efter 2040.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Liljeholmsbroarna, större åtgärder – västra bron till en investeringsutgift enligt bilaga 2.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

Liljeholmsbroarna är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen vilka invigdes år 1928 (västra) respektive 1954 (östra).



Bild 1. Översiktsbild som visar Liljeholmsbroarnas läge mellan Liljeholmen och Hornstull.

Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur och trafikeras på broarna av kollektivtrafik, bil-, gång- och cykeltrafik samt sjötrafik under broarna.

Västra Liljeholmsbron har i dag två körfält om ca 3,25 m för södergående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25 m samt dubbelriktad gångbana om 4,0 m. Bredder på cykel- och gångbana uppfyller planeringsdokument och krav enligt cykelplan. Bredd på körfält understiger riktlinjerna för breddmått för busstrafik.

Östra Liljeholmsbron har i dag tre körfält om ca 3,2 m för norrgående färdriktning, enkelriktad cykelbana om 2,0 m samt enkelriktad gångbana om 1,6 m. Bredder på cykel- och gångbana understiger krav enligt cykelplan och planeringsstöd för gående. Bredd på körfält understiger riktlinjerna för breddmått för busstrafik.

Trafikflödet över broarna i båda riktningarna är per vardagsdygn (2025):

- 300 bussar med sammanlagt 5 000 resenärer.
- 14 000 cyklister.
- 4 000 gående per vardagsdygn.
- 27 000 motorfordon per vardagsdygn.

Trafikflödet motsvarar trafikkontorets kategorisering för höga flöden för samtliga trafikantslag och Liljeholmsbroarna utgör del av stadens primära trafikleder.

Köbildning förekommer på den östra Liljeholmsbron på grund av högersvängande trafik mot Hornsgatan och kön sträcker sig som längst till höjd med Liljeholmsinfarten. Bussar som trafikeras norrut påverkas sällan av köerna på grund av busskörfältet på Liljeholmsbron hela vägen fram till korsningen. I södergående riktning på Liljeholmsbron uppstår inga köer i dagsläget. Detta på grund av en fri väg söderut utan några korsningar eller hinder på vägen.

Broarna är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i regional cykelplan för Stockholms län. Broarna används för passage av tyngre fordon över bärighetsklass 2 (BK2) vilka i dag behöver dispensstillstånd för att trafikera broarna. Broarna används för omledning av fordonstrafik när Essingeleden stängs för trafik samt utgör primär väg för tyngre fordonstransporter att färdas till eller från västra Södermalm (västra Södermalm fram till Götgatan).

Farleden för sjötrafik under Liljeholmsbroarna har en segelfri höjd om 14,7 m. Liljeholmsbroarna är öppningsbara som följd av att de ingår i Stockholmsleden för sjöfart för nyttotrafik och fritidsfartyg. Broöppning sker efter föransmälan vid behov för nyttotrafik och en gång i timmen för fritidsfartyg. Under högtrafiktider sker ingen broöppning.

2015-12-10 fattades utredningsbeslut i trafiknämnden (Dnr T2015-02828) för utredning av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner på Liljeholmsbroarna. För utredningarna anslogs en investeringsutgift om 3 mnkr.

2018-05-23 fattades reviderat utredningsbeslut i trafiknämnden (Dnr T2015-02828) för utredning av klaffar och reparation av anslutande konstruktioner på Liljeholmsbroarna. För utredningarna anslogs en investeringsutgift om 10 mnkr.

2021-11-25 fattades inriktningsbeslut i trafiknämnden (Dnr T-2021-01935) och 2022-05-30 i kommunfullmäktige för fortsatt planering för renovering av Liljeholmsbroarna. I inriktningsbeslutet redovisades fyra åtgärdsalternativ. Renovering med förlängning av teknisk livslängd med 20 alternativt 60 år, och uppgradering av bärighetsklass från BK2 till BK4 alternativt bibehållande av

nuvarande bärighetsklass BK2. För utredningarna anslogs en investeringsutgift om 50 mnkr.

Alternativet med 20 års förlängd teknisk livslängd baserades på förslaget att ersätta befintliga broar med en ny bro öster om dagens broar. Denna bro skulle uppföras inom ramen för exploateringsnämndens projekt Södertäljevägen. Exploateringsnämnden beslutade 2024-03-21 om att avvakta med projekt Södertäljevägen (Dnr E2024-00614). Därmed blev alternativet med en 20 års förlängning av den tekniska livslängden inaktuellt. Kontoret har därför i det fortsatta utredningsarbetet enbart arbetat med alternativet 60 års förlängning av den tekniska livslängden.

I inriktningsbeslutet ingick även renovering av den östra bron. Kontoret bedömer att en större renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare ca 15 år, under förutsättning att vissa mindre åtgärder utförs för att skydda betongkonstruktioner från fukt och på den öppningsbara klaffen. Trafikkontorets förslag är att de större renoveringsåtgärderna på Liljeholmsbroarna delas upp i två separata projekt där den äldsta bron, västra Liljeholmsbron åtgärdas först. Denna uppdelning ligger också i linje med kontorets behov av att fördela större investeringsåtgärder över tid. Kontoret har ett stort antal planerade större reinvesteringsprojekt de kommande 20 åren som både ur ekonomiskt och resursperspektiv behöver fördelas ut över tid. Se nedan under stycket Kontorets totala renoveringsbehov.

I detta ärende redovisas renoveringsåtgärder för västra Liljeholmsbron, inklusive anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen, samt vissa mindre åtgärder på östra Liljeholmsbron. Åtgärderna föreslås preliminärt utföras åren 2029-2032. Renovering av östra Liljeholmsbron föreslås utföras efter 2040 i eget projekt. Kontoret kommer att återkomma med separata inriktnings- och genomförandebeslut för den östra bron.

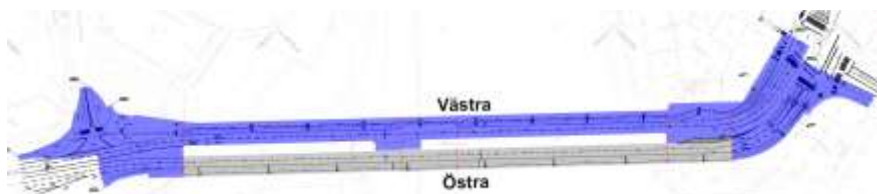


Bild 2. Planritning som redovisar geografisk uppdelning mellan projektområdena för den västra respektive östra Liljeholmsbron.

### Mål och syfte

Syftet med projektet är att förlänga den tekniska livslängden på den västra Liljeholmsbron med minst 60 år på ett sätt som är tekniskt

genomförbart, ekonomiskt försvarbart, med hanterbar omgivningspåverkan och där samtliga intressentområden beaktas.

Målet med projektet är att:

- Renovera och förstärka västra Liljeholmsbron för att säkerställa minst 60 års förlängd teknisk livslängd, ökad driftsäkerhet, möjlighet till hantering av framtida trafikantbehov och med beaktande av nuvarande bros kulturhistoriska värde samt inordnande i stadsrummet.
- Planera och genomföra projektet med god projektstyrning och hög kostnadsmedvetenhet.

### Befintlig situation

Utifrån den tillståndsbedömning som kontoret genomfört kan konstateras att Liljeholmsbroarna är i behov av renoveringsåtgärder för att säkra broarnas framtida funktion. Det finns skador på både stål- och betong, vilka behöver åtgärdas för att säkra broarnas funktion i ytterligare minst 60 år.

Trafikkontoret behöver utföra löpande arbeten för att säkerställa bronns funktion samt säkerhet för tredje person. Sådana arbeten omfattar bland annat att reparera och ta bort frostskadad betong så den inte faller ned på ytor under bron samt utförande av temporära lagningar av övergångskonstruktioner mellan brodelar.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret, i regionövergripande trafikgrupp med bland andra trafikverket, med exploateringskontoret, stadsmuseet samt med Stockholm Vatten och Avfall.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2025-12-08.

## Åtgärdsförslag

### Projektets innehåll

Projektet omfattar:

- Anpassning och ombyggnad av anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen för att möjliggöra ny trafikföring.
- Utbyte av den öppningsbara broklaffen inklusive nytt maskineri för öppning av bron.
- Förstärkningar av bronns stål- och betongkonstruktioner.
- Utbyte av bronns uthängande konsol (del av GC-banor), kantbalkar, kanträcken, suicideskydd, skyddsräcken och belysning.

- Nya dagvattenbrunnar, samlingsledningar och dagvattenreningsanläggningar.
- Bättringsmålning och ommålning av brons stålkonstruktioner.
- Impregnering av brons betongkonstruktioner.
- Nytt tätskikt och ny beläggning på körbanor och GC-banor.

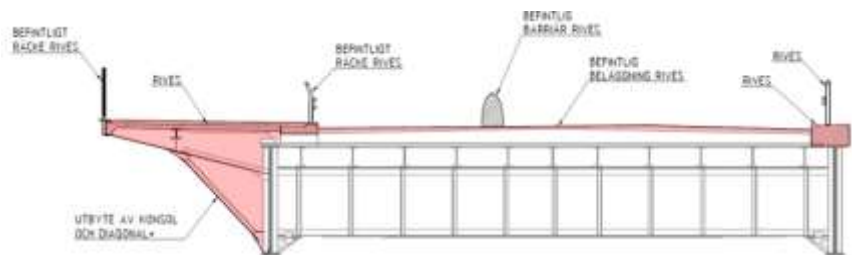


Bild 3. Sektion över delar på befintliga fasta broar som rivs och ersätts.

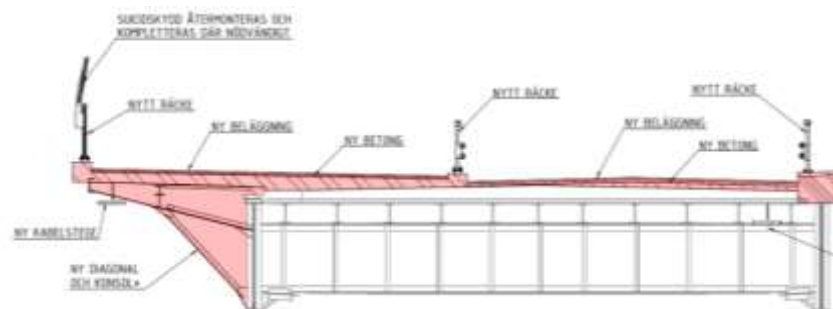


Bild 4. Sektion över ersatta delar på befintliga fasta broar efter renovering. Brons bärighet ökar bland annat genom att nuvarande konsol ersätts av en betydligt tåligare som tål tyngre fordonstrafik vid en framtida omDispositionering av brons körytor. Befintliga räcken och barriärer byts ut.

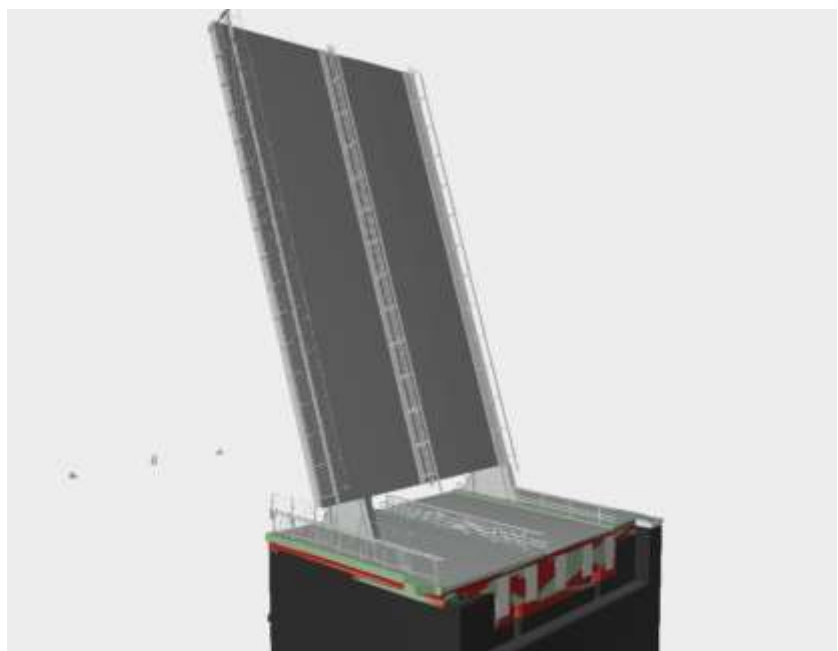


Bild 5. Vy över ny broklaff och ny bro ovan klaffkammare som ersätter befintliga (3D-rendering)

Efter renovering och förstärkning kommer västra Liljeholmsbron ha höjd teknisk bärförmåga, från bärighetsklass 2 (BK2) till bärighetsklass 4 (BK4). BK4 är den högsta bärighetsklassen för allmänna vägar. Kontoret bevakar möjligheten att söka statlig medfinansiering för klassningshöjningen. Bron kommer att få två körfält om 3,5 m för södergående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25 m samt dubbelriktad gångbana om 3,65 m. Bredder på körfält, cykel och gångbana motsvarar trafikkontorets dimensionering för höga flöden och RiGata Buss (trafikförvaltningens riktlinjer för utformning för busstrafik).

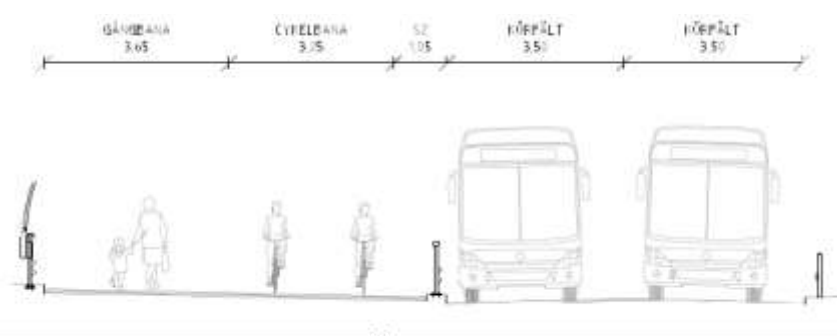


Bild 6. Sektion över ny trafikindelning av västra Liljeholmsbron efter renovering.

### Åtgärder på östra Liljeholmsbron

I projekt västra Liljeholmsbron ingår skyddsåtgärder på den östra Liljeholmsbron för att säkerställa funktionen tills renovering av denna bro utförs i ett framtida eget projekt. Dessa arbeten omfattar bland annat byte av delar av tätskiktet, reparation av korrosionsskadade delar på broklaffen och visst underhåll av maskineriet för broöppning.

I samband med att all trafik temporärt vid arbetenas utförande under en period flyttas till östra Liljeholmsbron reduceras dagens tre körfält (två motorfordon och ett busskörfält) till två körfält. Denna trafikindelning föreslås kvarstå så att en bredare gångbana och en dubbelriktad cykelbana erhålls gentemot dagens utformning. Det innebär att östra Liljeholmsbron får två st körfält om 3,5 m för norrgående färdriktning, dubbelriktad cykelbana om 3,25m samt dubbelriktad gångbana om 2,55 m enligt bild 7 nedan.



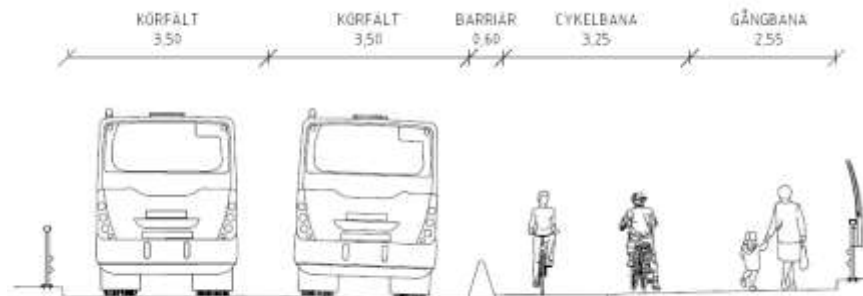


Bild 7. Sektion över ny trafikindelning av östra Liljeholmsbron efter projektets färdigställande.

### Förändrad trafikföring vid Hornstull efter ombyggnaden

Efter projektets färdigställande är det trafiktekniskt möjligt att fördela ett körfält i respektive riktning över både västra och östra Liljeholmsbron för enbart kollektivtrafik.

Trafikföring i Hornstull är anpassad till trafikkontorets planerade ombyggnad av korsningen och den nya torgytan på Hornsgatan mot Hornstulls strand enligt bild 8 nedan.

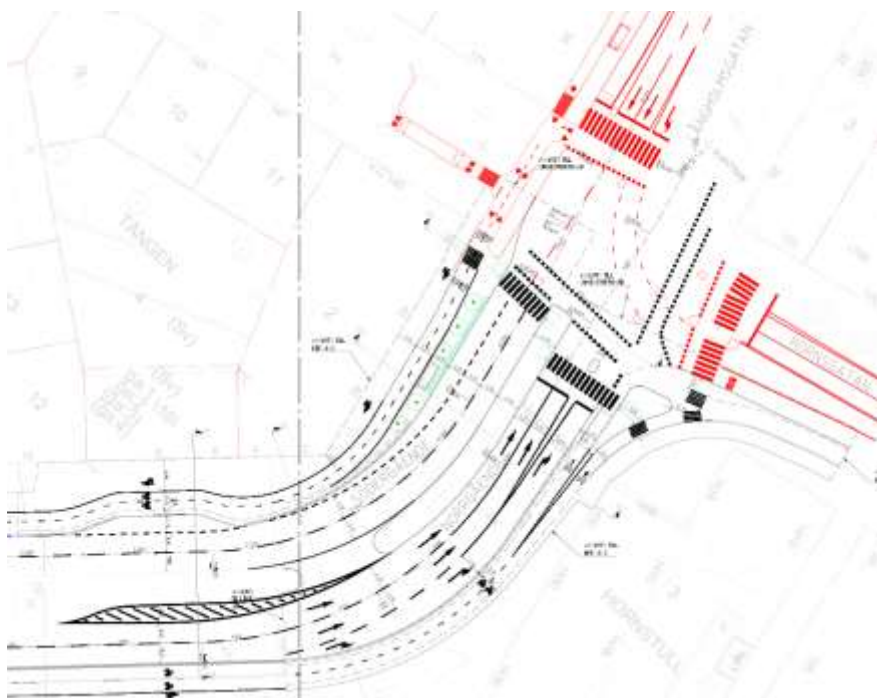


Bild 8. Planritning över trafikföring i Hornstull med anslutningar till Hornsgatan och Långholmsgatan.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 115  
Växel 08-508 27 200  
johan.hedenstrom@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### Avvägningar

#### **Nollalternativ**

Att avvaka med åtgärder innebär förhöjd risk att brister och skador på västra Liljeholmsbron förvärras och att driftavbrott förekommer

mer frekvent. Detta skulle innebära att ännu mer omfattande och kostsamma renoveringsarbeten skulle behöva genomföras längre fram, eller att hela bron i värsta fall behöver bytas ut till en betydligt högre ekonomisk utgift och ett avsevärt högre klimatavtryck än den nu föreslagna renoveringen.

### **Kulturhistoriskt bevarandevärde**

Trafikkontoret har låtit genomföra en kulturhistorisk förundersökning för att identifiera en samlad översikt över Liljeholmsbroarnas karaktärsdrag och kulturhistoriska värden. Kunskapsunderlaget har använts som stöd i planering och projektering för att åtgärder inte ska påverka Liljeholmsbroarnas kulturhistoriska värde negativt.

### **Delaktighet**

I projektet har program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning beaktats. I arbetet med planering av styrande förutsättningar för framkomlighet under byggtiden har det säkerställts att rätten att funktionshindrade ska kunna förflytta sig i utemiljön inarbetats (fokusområde 3 rätten att kunna ta del av den fysiska miljön och garanteras säkerhet i kris).

### **Konsekvenser**

#### **Påverkan på vägtrafik under byggtid**

Arbetena på de båda broarna är av sådant slag att de behöver stängas av under den tid då åtgärder utförs. Under renoveringen kommer all trafik på den bro där arbeten för närvarande utförs flyttas över till den andra bron. Se nedan under stycket Produktionsplanering och trafik under byggtiden. Ytorna för såväl gående, cyklisterna och motorfordon minskar under byggtiden, vilket kommer att resultera i köer och längre restider. Ett körfält i vardera riktningen kommer att hållas öppet för både buss och biltrafik.

Utifrån de trafikanalyser som utförts bedömer kontoret att ca 20 % av motorfordonstrafiken förflyttas till andra stråk på grund av minskad kapacitet i korsningen Hornsgatan – Långholmsgatan. Konsekvensen blir kraftig köbildning på Södertäljevägen i körriktning norrut samt ökad trafikbelastning på alternativa leder såsom Klarastrandsleden, Centralbron, Söderledstunneln och Nynäsvägen. Denna kraftiga köbildning på nämnda gator går inte att undvika under byggtiden då all trafik behöver hanteras på en av de två Liljeholmsbroarna. Inga större konsekvenser bedöms på Södermalm under förmiddagens rusningstid men större påverkan på eftermiddagens rusningstid, framförallt på Hornsgatan.

Som en tidig aktivitet i genomförandeskedet kommer kontoret att genomföra strategiska trafikanalyser för att studera möjligheter till trimningsåtgärder på andra delar i omkringliggande trafiksystem för att begränsa konsekvenserna för gång-, cykel och kollektivtrafikens framkomlighet över bron.

### **Påverkan på sjötrafik under byggtid**

Farleden under Liljeholmsbroarna kommer under perioder att behöva stängas av för all sjötrafik med högre segelfri höjd än ca 10 m, samt totalavstängas för all sjötrafik under den period då utbyte av broklaffen sker (ca 6 månader, preliminärt under 2031). Dessa avstängningar kräver tillstånd (avlysning) från Sjöfartsverket och under tiden kommer sjötrafiken att hänvisas till andra tillgängliga farleder: Viktoriaslussen och Södertälje sluss.

### **Trygghet och jämställdhet**

Trygghet och jämställdhet har beaktats genom att gång-, cykel- och fordonstrafik har god framkomlighet, sikt och belysning samt möjligheter till ordinarie drift- och underhåll under de tidsperioder då arbeten genomförs.

I projektet ingår utbyte av brons belysning. I planerings- och projekteringsskedet har trygghet och jämställdhet studerats så att den nya belysningen ska uppfylla gällande krav på samtliga trafikanttytor.

### **Trafikkontorets totala renoveringsbehov av byggnadsverk**

Trafikkontoret förvaltar ett stort antal broar och andra byggnadsverk, där ca hälften har passerat eller är på väg att passera sin tekniska livslängd. Kontoret har i flerårsplanen för 2026-2028 (redovisad för trafikinämnden 2025-12-11, Dnr T2025-03764), och i ärendet för beslut om den nya underhållsstrategin (beslutad i trafikinämnden 2025-11-13, Dnr T2025-03001) beskrivit den upplupna underhållsskulden och hur kontoret avser hantera det framtida renoveringsbehovet.

Under åren fram till omkring 2040 kommer kontoret att behöva genomföra renovering av ett antal större byggnadsverk, bland andra Västerbron, Klarastrandsleden, Johanneshovsbron, Vasabron och Liljeholmsbroarna. Att genomföra alla dessa projekt parallellt är inte görligt, med hänsyn till trafiksystemet, kontorets resurser och tillgängligt utrymme in investeringsbudgeten. Projekten behöver därmed fördelas ut över tid.

Kontorets bedömning är att skicket på den västra Liljeholmsbron motiverar att nu föreslagen renovering prioriteras, medan en renovering av den östra bron kan avvakta ytterligare ca 15 år.

## Tidplan och genomförande

### Tidplan

Preliminär tidplan för projektet är entreprenadupphandling under 2028, entreprenadstart 2029 och slutbesiktning under hösten 2032.

| Aktivitet                         | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Genomförandebeslut<br>(TN och KF) | X    |      |      |      |      |      |      |
| Projektering                      | X    | X    | X    |      |      |      |      |
| Upphandling                       |      |      | X    |      |      |      |      |
| Entreprenad                       |      |      |      | X    | X    | X    | X    |

Tabell 1. Preliminär tidplan.

### Produktionsplanering och trafik under byggtiden

#### Produktionsplanering

Produktionsplanering har ingått i planeringen där samtliga arbeten har studerats med avseende på byggbarhet, komplexitet, risker och robusta genomförandelösningar.

Arbetena kommer att utföras med beprövade och tidigare utförda arbetsmetoder på Stockholms broar. Projektets tidplan har samordnats med övriga kända större trafikpåverkande arbeten i närområdet. De mest påverkande är projekt Västerbron, exploateringsprojekten på Liljeholmskajen samt Trafikverkets planerade stora åtgärder på Essingebroarna. En fortsatt dialog med Trafikverket kommer att vara nödvändig för att undvika att större trafikavstängningar genomförs samtidigt.

#### Trafikhantering under byggtiden

Vid de arbeten som ska utföras på ovensidan av broarna kommer vägtrafiken temporärt att behöva ledas om i tre större trafikskeden. Observera att samtliga tidsangivelser nedan är preliminära och kan komma att ändras.

Under trafikskede 1 minskas antalet körfält för motorfordons-trafiken i Hornstull enligt bild 9 nedan. Enligt aktuell tidplan kommer trafikskede 1 preliminärt att utföras med start senhösten 2028 och pågå i ca 3 månader.

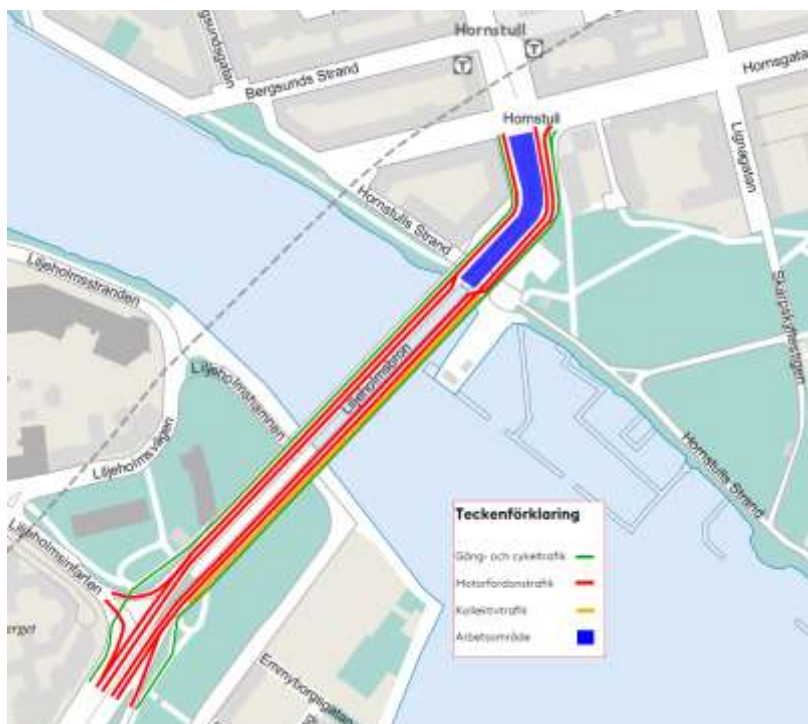


Bild 9. Plan över trafikförläggning i Hornstull under trafikskede 1.

Under trafikskede 2 leds gång-, cykel- och motorfordonstrafiken i motriktad trafik på västra Liljeholmsbron och på hela bronns längd enligt bild 10 och 11 nedan. Trafikskede 2 kommer preliminärt att utföras med start i början av 2029 och pågå i ca 6 månader.

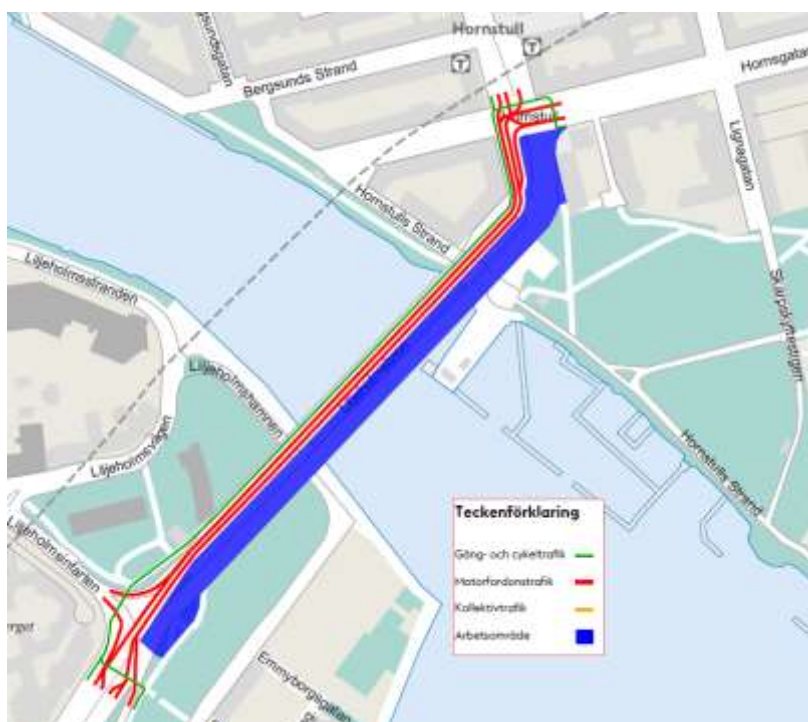


Bild 10. Plan över trafikförläggning under trafikskede 2 med all trafik på västra Liljeholmsbron.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 115  
Växel 08-508 27 200  
johan.hedenstrom@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

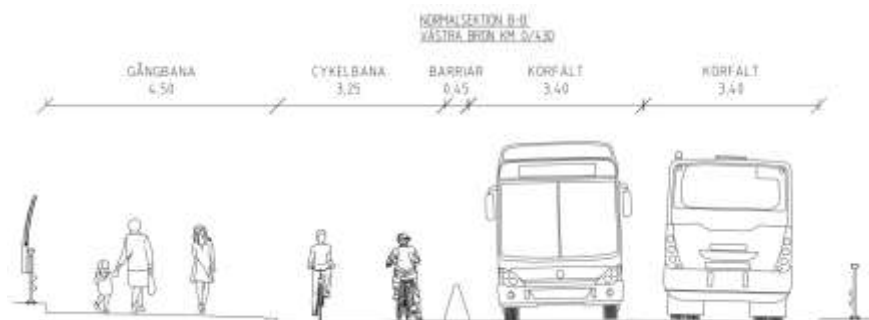


Bild 11. Sektion vid arbeten på ovansida bro. Trafikskede 2. All trafik på västra Liljeholmsbron.

Under trafikskede 3 leds gång-, cykel- och motorfordonstrafiken i motriktad trafik på östra Liljeholmsbron och på hela bronns längd enligt bild 12 och 13 nedan. Trafikskede 3 kommer preliminärt att utföras under åren 2029-2032 och pågå i ca 32 månader.

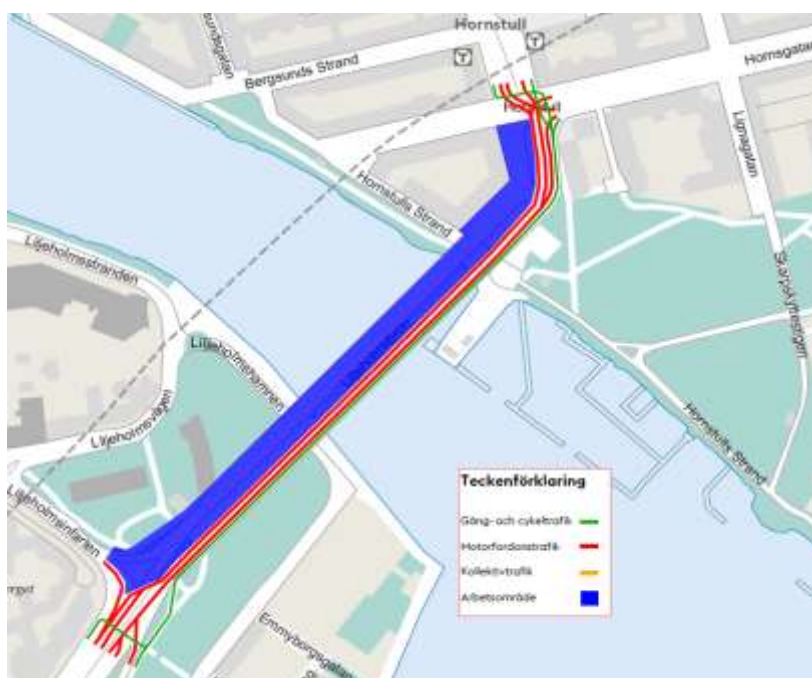


Bild 12. Plan över trafikföring under trafikskede 3 med all trafik på östra Liljeholmsbron.

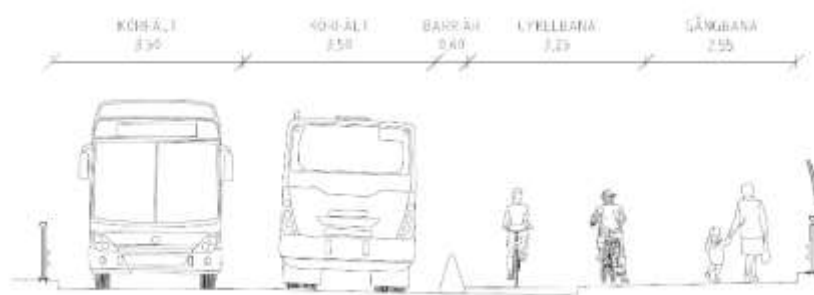


Bild 13. Sektion vid arbeten på ovansida bro. Trafikskede 3. All trafik på östra Liljeholmsbron.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 115  
Växel 08-508 27 200  
johan.hedenstrom@extern.stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Övergripande påföljd av trafikskedena för trafikanter redovisas ovan under rubriken Konsekvenser.

### **Intressenthantering och kommunikation**

Kontoret har under planeringen upprättat en intressentförteckning, låtit utföra en intressentanalys och därefter upprättat en kommunikationsplan.

I kommunikationsplanen ingår bland annat att kommunicera varför arbetet behöver genomföras, hur det påverkar trafiken och tredje person och varför arbetena delats upp i två projekt med olika utförandetider.

## **Ekonomi och finansiering**

### **Investering**

Projektets ekonomi redovisas separat i bilaga 2. För att undvika att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs båda bilagorna enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

### **Risk/Osäkerhet**

I planeringsskedet har ett riskidentifiering- och bedömningsarbete genomförts. De största riskerna per riskområde ser ut som följer:

- Tekniska risker. Mer skador än vad utförda undersökningar redovisar i konstruktionsbetong som kräver åtgärd/reparationer
- Ekonomiska risker. Entreprenadupphandling med osäkert marknadsläge och delvis svårkalkylerade entreprenadutgifter.
- Tidsmässiga risker. Utdragen entreprenadupphandling, styrande påverkan från andra trafikpåverkande projekt och entreprenör som inte kan utföra arbetena kontraktsevenligt.
- Kvalitetsmässiga risker. Entreprenör som ej utför arbeten kontraktsevenligt.
- Organisatoriska risker. Trafikkontorets projektledningsförmåga och erfarenhet med genomförande av stora projekt.

Kontoret kommer som tidig aktivitet i genomförandeskedet att uppdatera åtgärdsplaner för samtliga risker som kategoriseras med bör och måste åtgärdas enligt trafikkontorets riskvärderingsmodell.

## **Slut**

## Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)).
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)).