

Beslutsläge stora projekt

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

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

Bilagan är uppdelad i följande kategorier:

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

Innehåll

Beslutsläge stora projekt	1
Genomförandeprojekt.....	3
Bergbanan i Skärholmen	4
Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälärstrand	5
Liljeholmsbroarna – västra bron, större åtgärder.....	6
Norra Danviksbron, renovering.....	7
St. Eriksbron, broreparation och cykelåtgärder	8
Södra Götgatan, upprustning	9
Tegelbacken, omgestaltning	10
Västerbron, etapp 1	11
Planeringsprojekt.....	12
Gestaltning av Stigbergsparken	13
Klarastrandsleden, renovering.....	14
Västerbron, etapp 2	16
Vasabron, större åtgärder	17
Reinvesteringsprogram.....	18
Reinvesteringsprogram för belysning.....	19
Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar.....	20
Reinvesteringsprogram för gatuträd	21
Reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk	22
Reinvesteringsprogram avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk	23
Reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar	24
Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar	25
Särskilda satsningar.....	26
Energibesparande armaturbyten	27
Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder	28

Genomförandeprojekt

Bergbanan i Skärholmen

År 2014-2026

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Bergbanan i Skärholmen har, sedan den stod färdig 2001, omfattats av tekniska problem som medför olika typer av driftavbrott. Förutom olägenheter detta inneburit för trafikanterna har det också medfört stora kostnader för staden avseende reparationer och ersättningstrafik med buss. Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen visade att banan hade så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet kunde uppnås ens efter en mycket omfattande renovering. Syfte Projektet syfte är att bygga en ny bergbana i samma läge som den nuvarande samt att den nya anläggningen uppfyller fastställda krav på driftsäkerhet, funktion, trygghet och tillgänglighet. Åtgärd Åtgärd i form av uppförande av ny bergbana. Förutsättningar En ny bergbana i samma läge som befintlig. Kapaciteten för den nya bergbanan ska vara 30 personer, restid om 70 sekunder och hissen ska vara i drift dagligen mellan klockan 06-23. Under byggtiden ersätts bergbanan med busstrafik.	Entreprenadupphandlingen slutfördes under hösten 2024. Entreprenadarbetet påbörjades i slutet av 2024 och beräknas vara färdigställt under tredje kvartalet 2026. Entreprenaden godkändes vid slutsammanträde 2026-08-28. Besiktningsanmärkningar återstår att åtgärda. Den större av åtgärder som återstår att utföra är trapppräcken till del av trappan. Montage av återstående trapppräcken görs i inledningen av september månad. Lökväxter avses enligt plan planteras under V38-39 Interimistiskt slutbevis erhöles 2026-08-28 Anläggningen får därmed tas i bruk. Hissanläggningen är säkerhetsbesiktigad. Brandintyg är utfärdat av brandsakkunnig. Bergbanan invigdes den 31 augusti 2026. Hissanläggningen togs i drift i samband med invigningen.
	Kommande beslut & aktiviteter
	Projektet kommer slutredovisas 2027.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut fattades i maj 2015 av TN till en uppskattad utgift om 25 mnkr. Genomförandebeslut fattades av kommunfullmäktige i november 2019 till en beräknad utgift om 70 mnkr. Reviderat genomförandebeslut om 135 mnkr fattades i trafiknämnden i mars 2023. Beslut har fastställts av kommunfullmäktige.	

Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand

År 2012-2026

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund I cykelplanen är cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarsstrand mellan Pålundsbron och Reimersholmsbron prioriterat (prio 2) att åtgärda. Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket krävde att säkerheten mot skred höjs oavsett om en ny cykelbana byggs. Kontorets tidigare förslag innebar att en del av sträckan skulle förstärkas genom pålning och lättfyllning vilket kräver tillstånd för vattenverksamhet. Ett nytt och omarbetat förfrågningsunderlag har tagits fram under hösten/vintern 2023/24. Syfte Det huvudsakliga syftet är att förstärka marken, att bredda gångbana och cykelbana samt separera gångtrafikanter och cyklister på sträckan mellan Reimersholmsbron och Pålundsbron. Åtgärd Förstärkning av marken samt förbättring av gång- och cykelstråket längs med Söder Mälarsstrand. Förutsättningar Längs Söder Mälarsstrand fanns tidigare en gång- och cykelförbindelse av varierande standard. På sträckan uppstod ständigt konflikter mellan gående och cyklister. Vissa cyklister valde 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 haft låga säkerhetsnivåer mot stabilitetsbrott. Projektet har haft dialog med viktiga intressenter som stadsmuseet, Södermalms stadsdelsförvaltning och de lokala båtklubbarna på platsen m.fl.	Etablering inför entreprenadarbetet påbörjades i september 2024. Entreprenadarbetet var bedömt att färdigställas kvartal 2 2026. Den 4 november 2025 slutbesiktigades och godkändes entreprenaden. Arbetet med markstabiliserande åtgärder (pålning) längs strandlinjen är i stort utfört. Några få pålar i anslutning till en av Stockholm vattens anläggningar har inte kunnat utföras eftersom anläggningens stabiliserande förankringsvagnar inte har kunnat lokaliseras. För att inte tillföra ökade laster i detta område har kontoret utfört överbyggnad med lättfyllning, för att inte öka risken för skred. Hela projektområdet är taget i bruk. Slutbesiktning för den 3:e och sista etappen utfördes 4 november 2025. Etablering av gräsytor pågår. Samtliga träd inom ramen för projektet är planterade. Sammanlagt har 20 st. träd fällts i projektet. Utöver ovanstående träd har kontoret inom ramen för almsjukeprogrammet tagit ner 6 st. konstaterat almsjuka träd inom projektområdet. Almsjukeprogrammet har inventerat almarna vid bl.a. Pålundet. Ett antal konstaterat sjuka almar kommer att fällas under året. Kommande beslut & aktiviteter Entreprenören utför garantiskötsel under 2 år, efter godkänd etableringsbesiktning. Etableringsbesiktning sker i sep 2026. Slutredovisning av projektet planeras ske under hösten 2026.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut fattat av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Reviderat inriktningsbeslut fattat av Trafiknämnden 2016-10-20 till en utgift om 115 mnkr. Projekt inkluderade då även förstärkningsåtgärder. Genomförandebeslut fattades 2017-06-15 i trafiknämnden. Reviderat genomförandebeslut fattat 2023-06-08 i trafiknämnden till en utgift om 210 mnkr. Beslut har fastställts av kommunfullmäktige.	Inga risker återstår i projektet.

Liljeholmsbroarna – västra bron, större åtgärder

År 2015-2033

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Utifrån den tillståndsbedömning som kontoret genomfört kan konstateras att Liljeholmsbroarna är i behov av renoveringsåtgärder för att säkra deras framtida funktion. I inriktningsbeslutet från 2021 ingick renovering av både den västra och 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 på den öppningsbara klaffen samt kantbalk. Projektet omfattar renovering av Västra Liljeholmsbron, åtgärder på östra bron samt ombyggnation av trafikplatserna i anslutningarna till bron. Syfte Syftet med projektet är att förlänga den tekniska livslängden på den västra Liljeholmsbron med minst 60 år samt att utföra mindre åtgärder på östra bron med en livslängd på 15 år. Åtgärd Projektet omfattar renoveringsåtgärder för västra Liljeholmsbron, inklusive anslutningar i Hornstull och på Liljeholmen, samt mindre åtgärder på den östra Liljeholmsbron. Förutsättningar Projektet behöver samrådas med de pågående och planerade arbetena på Liljeholmen, med Sjöfartsverket samt övriga större trafikpåverkande vägtrafikprojekt (Staden och Trafikverket).	Under år 2019 – 2021 utfördes utredningsskedet med framtagande av förstudie och programhandling för renovering av båda Liljeholmsbroarna. Under år 2024 – 2025 utfördes planeringsskedet med framtagande av systemhandling för renovering av den västra Liljeholmsbron. Under våren 2026 utfördes utredning av åtgärder för östra bron samt en fördjupad systemhandling för västra bron. Kommande beslut & aktiviteter Under hösten 2026 påbörjas detaljprojekteringen av västra Liljeholmsbron samt av åtgärderna på östra bron. Arbetena planeras att vara klara i slutet av 2028. Enligt den preliminära tidplanen kan åtgärderna med renovering av den västra Liljeholmsbron genomföras under åren 2029–2032. Renovering av östra Liljeholmsbron föreslås utföras i eget projekt, preliminärt efter 2040 (hanteras i eget nytt projekt med nytt inriktnings- och genomförandebeslut).
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Ett reviderat utredningsbeslut om 10 mnkr fattades i trafikinämnden 2018-05-23 där kontoret fick i uppdrag att utreda broarna vidare i en alternativstudie/förstudie. Förstudien färdigställdes i juni 2021. Inriktningsbeslut med en planeringsutgift upp till 50 mnkr togs i TN i november 2021. Beslutet är fastställt av KF i maj 2022. Genomförandebeslut för renovering av den västra Liljeholmsbron togs i TN i februari 2026. Bedömd total investeringsutgift är sekretessbelagd i tjänsteutlåtandet med anledning av kommande entreprenadupphandling. Genomförandebeslut för renovering av den västra Liljeholmsbron togs i KF i maj 2026.	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 utför arbetena kontraktssenligt. Kvalitetsmässiga risker - Entreprenör som ej utför arbeten kontraktssenligt.

Norra Danviksbron, renovering

År 2012–2027

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikerades fram till avstängningen av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. Bron har förvaltats gemensamt av staden med 59 procent och Region Stockholm (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent. Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugoårsperioden dömts ut. Syfte Projektet avser att hitta en gestaltningsmässig och ekonomisk fördelaktig lösning/renovering, med syfte att förlänga brons livslängd och samtidigt beakta brons kulturmiljövärde. Åtgärd Befintlig stålkonstruktion och vissa delar av befintlig betongkonstruktionerna kommer att rivas och ersättas med ny. Vissa befintliga detaljer på bron kommer att behållas för att bevara bronskaraktär. Vägprofilen över bron kommer att justeras något för att ge en mer komfortabel lösning för kollektivtrafiken. Vissa åtgärder kan påverka Södra Danviksbron då de har delade system. Kajen som belastas av bron kan påverkas. I projektet ingår även att utföra trygghetsskapande åtgärder. Förutsättningar Planeringsförutsättningen för totalrenoveringen är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte är i drift mellan sträckan Henriksdal-Slussen. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik.	Genomförandeavtal där ägarandelarna har ändrats till 50/50 är tecknat. Entreprenadarbetena för återuppbyggnad av bron pågår. Mellan 11-13 april 2026 monterades stödbock och balanskonstruktion på stockholmssidan med lyckat resultat utan större trafikstörningar för varken väg eller båttrafik. Nu påbörjas gjutning av motvikten och inredning av maskinhus. På nackasidan pågår arbeten med kvarstående gjutning av stöd och betongbro. Produktion av broklaff pågår i fabrik i Polen för att levereras i september 2026. Kommande beslut & aktiviteter Hösten 2026 lyfts broklaffen på plats. Idrifttagning av bron var planerad till november 2026. Tider för idrifttagning av bron ser nu inte ut att hållas utan har förskjutits till våren 2027. Förvaltningsavtal ska tecknas mellan staden och regionen inför överlämnande av anläggningen till respektive förvaltande organisation. Färdigställandetid inklusive återställning och omkringliggande markarbeten är juni 2027.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Ett utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2015-09-24. Efter en större översyn av gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14. Inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2019-11-14. Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden 2021-12-16. Trafiknämndens andel av projektets bruttoutgift beräknades till 285 mnkr. Projektet har även en inkomst på 25 mnkr för projekteringskostnader från Region Stockholm. Genomförandebeslutet har fastställts av kommunfullmäktige 2022-02-21. Reviderat genomförandebeslut om 425 mnkr fattades av trafiknämnden 2023-12-14. Beslutet har fastställts av kommunfullmäktige 2024-02-19.	Tids- och kostnadsrisker: Deltiden nov-dec 2025 för att lyfta balanskonstruktionen på plats har inte kunnat innehållas i och med flera oförutsedda arbeten som tillkommit i samband med rivning samt anpassning till befintliga konstruktioner m.m. Detta ser i dagsläget inte ut att påverka sluttiden i kontraktet (juni 2027) men genererar diskussioner kring hinder och störningar i entreprenaden och därmed även kostnader. Diskussioner och förhandling pågår.

St. Eriksbron, broreparation och cykelåtgärder

År 2026–2028

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Sankt Eriksbron sammanbinder stadsdelarna Kungsholmen och Vasastaden och går över vattnet där Barnhusviken möter Karlbergssjön. Bron är en viktig del av stadens trafiksystem och trafikeras av tunnelbana, flera busslinjer, bilar, godstrafik, cykel och gående. Delar av brons balkar i stål har inte rostskyddsbehandlats sedan bron uppfördes 1937. Den skada som bedöms vara mest kritisk är lokaliserad på brons ändtvärbalkar belägna över tunnelbanans spårområde. Syfte Projektets mål är att genomföra underhåll på delar av bron samt att bredda cykelbanorna över hela brons längd Syftet med projektet kan sammanfattas enligt följande: - Öka anläggningens tekniska livslängd. - Förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister Åtgärd Bro: - blästring och rostskyddsmålning av brons ändtvärbalkar ovan tunnelbana - blästring och ommålning av broräckesståndare - utbyte och ombyggnad av brons övergångskonstruktioner - utbyte av tätskikt och slitlager på gångbanor - ny beläggning på gång- och cykelbana. - håltagning och installation av nya ytavlopp (förbättrad dagvattenhantering). Beskrivning av vad som ingår i projektets utförande Cykel: Cykelbanorna på bron föreslås få nytt slitlager och breddas till 2,25 meter med en skyddszon på 0,3 meter mot körbanan, vilket uppfyller cykelplanens riktlinjer. Breddningen möjliggörs genom att kantstenarna flyttas ut. Körbanan smalnas av från 14,35 till 12,85 meter som fördelas på två körfält i vardera riktningen som görs 3,25 meter respektive 3,16 meter breda. Förutsättningar Avtal med TF för att kunna bygga en skyddsportal, för att kunna utföra arbeten utan störningar på tunnelbanetrafiken.	Entreprenadkontrakt har skrivit med DAB Group AB. Kontraktssumma 49,5 mnkr. Planering inför produktionsstart pågår. Genomförandavtal med TF påskrivet. Planering för utförande av skyddsportalen (av TF åt staden) pågår. Skyddsportal klart augusti 2026.
	Kommande beslut & aktiviteter Trafikpåverkande arbeten påbörjas december 2026. Mindre arbeten kan dock förekomma innan dess.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Genomförandebeslut fattades 2024-04-18 i TN (investeringsutgift om 46mnkr) Reviderade GB fattades 2025-12-11 i TN (investeringsutgift om 83mnkr) Reviderat GB är fastställt i kommunfullmäktige 2026-02-16	Projektets största risker är kopplade till de arbeten som TF kommer utföra åt staden. Projektledningen arbetar vidare för att förbättra dialogen mellan parterna.

Södra Götgatan, upprustning

År 2017-2031

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Trafikförvaltningen (TF) har behov av att renovera tätskiktet på tunnelbanetunneln som löper längs Götgatan. I samband med detta ser staden över återställandet av gatan för att skapa så goda förutsättningar som möjligt vid återställning av uppschaktade ytor. Syfte Syftet med stadens projekt är att skapa så goda förutsättningar som möjligt för en god framkomlighet längs sträckan vid återställandet av gatan efter TF:s arbeten. Åtgärd Efter att ny kalkyl tagits fram under 2022 föreslog kontoret att den totala omdaning av södra Götgatan från fasad till fasad skulle stoppas. Enligt projektets genomförandebeslut kommer staden istället att finansiera smärre åtgärder i gatumiljön, inom TF:s schaktområden, för att förbättra framkomligheten efter återställandet av gatan. Tätskiktsrenoveringen sträcker sig från korsningen Götgatan-Ringvägen till och med Björns Trädgård. Förutsättningar Genomförandeavtal med TF är framtaget och ingick som bilaga i projektets genomförandebeslut.	Kalkyl som tagits fram under 2022 har visat att en omdaning av hela gaturummet skulle bli kraftigt fördyrad jämfört med tidigare beräkningar på grund av de stigande råvarupriserna. Mot bakgrund av detta har den planerade omdaning av gaturummet ställts in. TF planerar fortfarande att genomföra sin del av projektet med återställande av gatan till samma standard som idag. Kontoret har meddelat TF vilka smärre åtgärder som kan utföras, inom utrymmet för återställandet av Trafikförvaltningens schakter, för att förbättra framkomligheten inom de ytor som schaktas upp i TF:s projekt. TF har projekterat återställning av gatan i enlighet med TK:s anvisningar. Entreprenör har handlats upp. Arbeten med Etapp 2 mellan Koksgatan och Åsögatan påbörjades november 2025 och kommer att pågå till Q3 2026.
	Kommande beslut & aktiviteter Arbeten med Etapp 1 mellan Folkungagatan och Koksgatan planeras starta Q3 2026 Byggtiden är bedömd till sex år och entreprenaden avslutas därmed enligt plan under hösten 2031.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Utredningsbeslut taget i TrN 2017-06-15. Landstingets trafiknämnd tog för sin del 2017-04-18 beslut om inriktning för projektet samt ett reviderat planeringsbeslut i december 2021, vilket fastställdes av regionstyrelsen i mars 2022. Inriktningsbeslut antogs av trafiknämnden 2020-02-20 och fastställdes av kommunfullmäktige 2020-05-04. Trafiknämndens totala utgift för projektet uppskattades till ca 330 mnkr. Ett reviderat inriktningsbeslut togs av trafiknämnden 2022-03-17. Trafiknämnden fattade 2024-02-15 genomförandebeslut för projektet till en beräknad utgift om 95 mnkr. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 2024-04-22. Regionfullmäktige tog för sin del beslut om genomförande 2023-06-13.	En stor risk är hantering av ledningar, vilket kan påverka tid och utgift på grund av omfattande omläggningar och samordningsbehov.

Tegelbacken, omgestaltning

År 2021-2026

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Enligt Vision för City 2030 ska City ha ett stort utbud av kultur, handel, evenemang och upplevelser. Människor från hela världen ska kunna mötas i ett City som både är stockholmarnas vardagsrum och säte för regering och riksdag, huvudkontor och nationalscener. För att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare till staden behöver de offentliga miljöerna vara välskötta, attraktiva, aktiverade och trygga. Tegelbacken är en av stadens viktiga knutpunkter och sammanlänkar Kungsholmen, Norrmalm och Gamla stan. Gångströmmarna tillsammans med det centrala läget i City och söderläge vid vattnet gör att platsen har ideala grundförutsättningar för att vara en attraktiv plats för vistelse och evenemang. Tegelbackens nuvarande utformning är ett resultat av stadsplaneringen på 1960- och 1970-talet då staden gjorde plats för den ökande biltrafiken, och det är tydligt att platsen inte skapades för att gå eller vistas där. Sedan 1970-talet har biltrafiken till och från City minskat med nästan 40 %, vilket har skapat en möjlighet att omvandla trafikytor vid Tegelbacken till ytor för vistelse och grönska och samtidigt förbättra framkomligheten för gående och cyklister. Syfte Stärka Citys attraktivitet genom att tillföra grönska och plats för vistelse och evenemang vid en av stadens mest centrala platser. Göra det enklare, tryggare och mer trafiksäkert att gå och cykla vid Tegelbacken. Åtgärd Lägga om trafiken vid Tegelbacken och skapa en ny park vid Vasagatans förlängning mot vattnet och ett nytt torg på Rödbodtorget och i Fredsgatans förlängning längs vattnet. Förutsättningar Genomförandet kommer att samordnas med byte av tätskikt på befintliga anläggningar, Skanskas ombyggnad av intilliggande kvarteret Snäckan 8 samt Trafikverkets ombyggnad av tågbron.	<u>Våren 2022</u> Programutredning (klar) <u>Hösten 2022 - sommaren 2023</u> Systemhandling (klar) <u>Hösten 2023 - vintern 2024</u> Detaljprojektering och förfrågningsunderlag (klar) <u>Våren 2024</u> Entreprenadupphandling (klar) <u>Hösten 2024 – hösten 2026</u> Entreprenaden pågår Kommande beslut & aktiviteter Sluttid för samtliga arbeten inklusive tillägg i projektet med tillkommande arbeten på kaj med hållar och träd ligger utanför kontraktstid och beräknas vara färdigställd under oktober 2026.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut togs i TN i augusti 2022. Genomförandebeslut om 220 mnkr fattades av trafiknämnden i oktober 2023. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige i december 2023.	Tidsplanen för projektet är begränsad och förutsätter att entreprenaden löper på utan betydande störningar. Sluttid för entreprenaden är satt till 2026-10-31.

Västerbron, etapp 1

År 2019–2027

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm. Från det att bron byggdes till och med år 2021 har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Genomförd utredning 2008 har identifierat risk för behov av utbyte av farbaneplattor och analyser genomförda 2016 har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av äldre kvalitet vilket kan medföra uppkomst av utmattningsprickor. Kontoret har utfört en tillståndsbedömning som visar på att bron är i ett relativt bra tekniskt skick men i behov av åtgärder. Skador på både betog och stål föreligger vilka behöver åtgärdas för att säkra Västerbrons framtida funktion. Program/förstudie/alternativstudie för att möjliggöra minst 80 års förlängd teknisk livslängd färdigställdes under våren 2023. Syfte Syftet med projektet är att förhindra fortsatt skadeutveckling och genomföra åtgärder så att brons tekniska livslängd kan förlängas. Åtgärd Fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner i form av tätskiktbyte. Förutsättningar När åtgärder ska genomföras behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt, bl.a. Trafikverkets kommande renovering av Essingeleden.	Under december 2024 har entreprenaden tilldelats och entreprenaden har påbörjats i april 2025. Entreprenadarbeten genomförs under år 2025–2027 samt arbeten på bron (trafikpåverkande arbeten) är begränsade till april-oktober. Arbeten inom ramen för skede 1 och 2 är klara.
	Kommande beslut & aktiviteter Arbeten inom ramen för skede 3 startar april 2027. Ej trafikpåverkande arbeten pågår utanför denna tidsram.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Reviderat utredningsbeslut (T2018-02470) togs i trafiknämnden 2020-06-11 med en budget för utredningen om 25 mnkr. Inriktningsbeslut för renovering etapp 1 (T2020-03234) fattades i trafiknämnden i augusti 2023 med en budget om 40 mnkr. I beslutet uppskattades utgiften för projektet till som högst 210 mnkr. Genomförandebeslut fattades Genomförandebeslut för renovering etapp 1 beslutades i trafiknämnden i maj 2024 med en sekretessbelagd investeringsutgift. Beslutet har i september 2024 fastställts av kommunfullmäktige.	Bristfällig uppföljning av de tekniska kraven. Administration samt kvalitetsarbete hos E.

Planeringsprojekt

Gestaltning av Stigbergsparken

2021-2030

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Den nya tunnelbanan mot Nacka och Söderort grenar sig vid station Sofia som skall ligga med uppgång i Stigbergsparken. På grund av tekniska skäl måste stationen placeras mitt i parken. Denna placering innebär en stor påverkan på platsen då den, för att underlätta trafikanternas tillgänglighet till stationen, till stora delar måste göras om till en hårdgjord yta. Enligt Genomförandeavtalet mellan staden och Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana (FUT) ansvarar FUT för att återställa tillfälligt nyttjade ytor och anläggningar till den standard och med de funktioner som förelåg innan arbetena på platsen påbörjades om inte Parterna kommer överens om något annat. Ett återställande till ursprunglig standard är inte aktuellt. Då platsen utgör ett offentligt stadsrum ser trafikkontoret att staden är bäst lämpad att hålla i arbetet med utformningen och anläggandet av den nya platsen. Kontoret tar därför över ansvaret för återställandet. För detta får kontoret 16 mnkr i ersättning från FUT. Syfte Syfte med omdaning är att skapa en gestaltad helhet med ett tydligt samspel mellan stationsbyggnad, torg och park. Den nya platsen ska ge möjlighet till såväl rekreation, vistelse som kommunikation. Åtgärd Stigbergsparkens delar föreslås få olika karaktär. Mot väster, i anslutning till entrén till tunnelbanan skapas ett parktorg med fritt placerade träd och förhöjda planteringar. Mot öster finns inga entréer och byggnaden bäddas åt detta håll in av gröna terrasser. Ett stort antal befintliga träd sparas. Förutsättningar Idag har FUT en etablering i Stigbergsparken för utbyggnaden av tunnelbanan samt stationen. När FUT är färdiga med sina arbeten på platsen, enligt tidplanen 2028, så kan arbetet med att återställa parken påbörjas.	En systemhandling har levererats under 2023. Ny kalkyl för projektet togs fram i september 2024. Kalkylen har visat på ökade utgifter för projektet. En stor del av utgiftsökningen beror på senaste årens kraftigt stigande marknadspriser samt omfattningsförändring. Mot bakgrund av de ökade utgifterna har ett omtag av systemhandlingen gjorts. Kommande åtgärder & beslut Fördjupad systemhandling tas fram under 2026-2027. Genomförandebeslut planeras till höst 2027. Bygghandlingsprojektering genomförs under 2027–2028. Upphandling av entreprenör sker 2028. Preliminärt överlämnas platsen från FUT till staden november 2028 och entreprenad kan då påbörjas. Stigbergsparken beräknas kunna öppna åter 2030.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut fattades av trafikinämnden i september 2021. I inriktningsbeslutet beräknades utgifter om 5 mnkr för arbetet fram till genomförandebeslut. Projektets totala uppgift beräknades då till 40-50 mnkr. Reviderat inriktningsbeslut fattades av trafikinämnden i maj 2026. I rev. IB beräknades utgifter om 10 mnkr för arbetet fram till genomförandebeslut. Projektets totala uppgift beräknades då till 70 mnkr. Projektet har även en inkomst om ca 16,5 miljoner kronor (exkl. index), vilket motsvarar vad det skulle kosta att återställa parken till befintligt skick.	Utbyggnaden av parken planeras ske etappvis i takt med att FUT överlämnar ytor till staden. Detta för att kunna korta ner byggtiden av parken. Kontoret ser en utmaning i att samordna FUT:s entreprenör, som kommer att färdigställa stationsbyggnaden med trafikkontorets entreprenör som samtidigt ska bygga parken.

Klarastrandsleden, renovering

2020-2035

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Klarastrandsleden har ett konstaterat renoveringsbehov. Konstruktionerna har skador och bristfällig funktion. Delar av anläggningen har skador som måste repareras och förses med nya tätskikt för att säkerställa en fortsatt funktion och förlängd teknisk livslängd. Syfte Säkerställa Klarastrandsledens funktion samt möjliggöra en förlängd teknisk livslängd på konstruktioner samt tillföra rening av dagvatten. Åtgärd Renovering av brokonstruktioner, tätskikt och övergångskonstruktioner mellan brodelar. Ny reningsanläggning för dagvatten i enlighet med stadens fastställda lokala åtgärdsprogram. Förutsättningar Hantering av trafik under genomförandet behöver säkerställas. Samordning behöver utföras med andra trafikpåverkande större projekt inom staden.	Utredningsskedet är färdigställt och åtgärdsförslag för konstruktionsåtgärder samt dagvattenrening är framtaget. I utredningsskedet har det konstaterats att det inte är möjligt att utföra merparten av arbetena med trafiken kvar på Klarastrandsleden. Trafiken behöver antingen ledas om på omkringliggande vägnät eller via temporär bro på Klara Sjö. Konsekvensutredning för omledningsalternativen är framtagen. I nuläget börjar status på kaj 8 (mitten delen av kajen) bli akut. Kajen är i sämre skick än vad tidigare undersökningar indikerat. Särskild utredning för att bedöma alternativ renovering kontra uppförande av ny kaj pågår.
	Kommande åtgärder & beslut Utredning av förstärkning kontra ny kaj för kaj 8 (mitten delen av Klarastrandsleden) pågår och beräknas färdigställd under kv3-2026. Kontoret planerar att lyfta inriktningsbeslut för Klarastrandsleden i slutet av 2026.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Utredningsbeslut fattat i TrN 2018-06-14 med en budget om 3 mnkr.	I det fall åtgärder skjuts fram i tid finns risk för behov av akuta reparationsåtgärder samt att teknisk livslängd för befintliga konstruktioner förkortas. Risk för tidsförskjutningar på grund av samordning med andra trafikpåverkande större projekt.

**Klaratunneln, renovering konstruktion och installationer
2016-2030**

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

Västerbron, etapp 2

År 2019-203X

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm. Kontoret har utfört en tillståndsbedömning som visar på att bron är i ett relativt bra tekniskt skick men i behov av åtgärder. Skador på både betog och stål föreligger vilka behöver åtgärdas för att säkra Västerbrons framtida funktion. Program/förstudie/alternativstudie för att möjliggöra minst 80 års förlängd livslängd färdigställdes under våren 2023. Åtgärderna för att möjliggöra livsförlängningen av bron behöver utföras inom en 10-årsperiod. Åtgärder för att uppnå minst 80 års förlängd livslängd har delats upp i två utförandeetapper där den första etappen (etapp 1) genomförs under år 2025-2027. Syfte Syftet med projektet är att förhindra fortsatt skadeutveckling och möjliggöra att brons livslängd ska kunna förlängas med minst 80 år. Åtgärd I projektet ingår renovering av de skadade delar som återstår efter att etapp 1 är genomförd. När arbeten med etapp 1 och etapp 2 är färdigställda är brons livslängd förlängd med minst 80 år. Etapp 2 ska planeras så att arbeten kan utföras i en eller uppdelat på flera entreprenader. Etapp 2 bedöms kunna utföras med bibehållen trafik på bron. Förutsättningar När åtgärder ska genomföras behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt.	Projektets programhandling med identifierade behov av åtgärder för att uppnå minst 80 års förlängd livslängd är färdigställd.
	Kommande beslut & aktiviteter Bedömd total investeringsutgift är sekretessbelagd i tjänsteutlåtandet med anledning av kommande entreprenadupphandling. Planeringsskedet beräknas pågå under år 2026-2027 med genomförandebeslut i trafiknämnd och kommunfullmäktige under år 2028. Entreprenadarbeten bedöms kunna påbörjas tidigast 2030. Utförandetiden för arbetena är bedömd till ca 4 år.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Reviderat utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2020-06-11 med en budget för utredningen om 25 mnkr. Inriktningsbeslut för etapp 2 antaget i trafiknämnden 2025-03-20 och i kommunfullmäktige 2025-09-22 med en planeringsutgift upp till 60 mnkr.	

Vasabron, större åtgärder

År 2018- 2039

Projektbeskrivning	Status
Bakgrund Vasabron färdigställdes 1875 och består av sju stycken bågbroar med spännvidder mellan 22,8 m till 32,5 m som sammanbinder Gamla Stan med Norrmalm. Från det att bron byggdes har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Kontoret har genomfört en tillståndsutredning som påvisar att bron har allvarliga brister och att en fortlöpande nedbrytning pågår med hög risk för att bron kan behöva stängas av akut med behov av större reparationsarbeten eller att bron ur säkerhetssynpunkt inte kan fortsätta att trafikeras. Brons grundläggning och stålöverbyggnad är utdömda och behöver bytas ut. Syfte Syftet med projektet är att planera för en ny bro som är tekniskt genomförbar, ekonomiskt försvarbar, med hanterbar omgivningspåverkan och där samtliga intressentområden beaktas. Åtgärd Utbyte till en ny bro med utseende likt den befintliga bron. Förutsättningar Gång- och cykeltrafik bedöms behöva en temporär bro under tid då utbyte av bro genomförs. När åtgärder ska genomföra behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt.	Tillståndsbedömningen färdigställdes hösten 2021. Resultatet från tillståndsbedömningen är att bron har så allvarliga brister att den behöver ersättas med en ny bro. Program/förstudie/alternativstudie för en ny bro med utformning lik befintlig färdigställdes under våren 2023. Med anledning av brons allvarliga tekniska status har en beredskapsplan för åtgärder i det fall bron behöver stängas av akut innan ett utbyte kan ske. Arbetet innefattar både försvarsarbeten och åtgärder vid uppkommen skada. Trafiknämnden fattade i april 2025 genomförandebeslut för utförande av förstärkningar/försvarsarbeten för befintlig bro. Åtgärderna medför minskad risk för akuta avstängningar av bron intill dess att ett utbyte av bron kan utföras. Arbetena färdigställdes under december 2025.
	Kommande beslut & aktiviteter Planeringsskedet beräknas pågå under år 2026–2027 med plan för genomförandebeslut i trafiknämnden och kommunfullmäktige under år 2028. Entreprenadarbeten bedöms kunna genomföras 2031–2035.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Reviderat utredningsbeslut antaget i trafiknämnden 2020-04-23 med en budget för utredningen om 20 mnkr. Inriktningsbeslut antaget i trafiknämnden 2025-05-22 och i kommunfullmäktige 2025-11-03 med en planeringsutgift upp till 90 mnkr. Bedömd total investeringsutgift är sekretessbelagd i tjänsteutlåtandet med anledning av kommande entreprenadupphandling.	Funktionsrisk - Utifrån resultatet avseende brons tekniska tillstånd finns stor risk att bron kan komma att behöva akuta reparationsåtgärder intill dess att en ny bro kan ersätta den befintliga. Dock bedöms risken för behov av trafikavstängningar vara låg i och med de utförda förstärknings/försvarsarbetena.

Reinvesteringsprogram

Reinvesteringsprogram för belysning

År 2022 - 2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för att stolpar ska falla. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyper enligt el-reglementeringen inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Ett fortlöpande byte av anläggningsdelar är nödvändigt för att upprätthålla en väl fungerande anläggning och elsäkerhet. Syfte I det nya reinvesteringsprogrammet ingår utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar, armaturer och belysningscentraler i syfte att bibehålla standarden på stadens anläggningar och efterleva en hög elsäkerhet. Åtgärd I genomförande av projekten ingår även projektering för anläggningsbyte, markarbeten och elarbeten. Vi deltar även i samförlägningsprojekt med Ellevio där de byter ut sina ledningar. Förutsättningar Anläggningsutbytet samplaneras i möjligaste mån med andra ledningsägare och andra förvaltningar.	Under 2026 är nedanstående planerat att utföras i egna anläggningsbyten och i samförläggningar med Ellevio: Anläggningsbyte kabel, stolpar och armaturer: - Ca 15 km kabel - Ca 450 st stolpar - Ca 450 st armaturer - 5st projekt projekteras i nuläget för utförande 2026 - 2027, det kommer tillkomma 3-5st projekt som börjar projekteras Q1-Q2 2026 för utförande 2027. Byte av rostiga stolpar: - Ca 500 st stolpar Byte av centraler: - Ca 5 st centraler
	Kommande åtgärder & beslut Under perioden 2027–2029 är planen att byta nedanstående per år: - Byta ca 15-20km kabel i egna projekt och samförlägningsprojekt med Ellevio - Byta 400-600st stolpar och armaturer i egna projekt och samförlägningsprojekt. - Byta 500-600st rostiga stolpar. - Byta ca 5-10st uttjänta och trasiga centraler.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Genomförandebeslut för reinvesteringsprogrammet 2022 – 2026 är taget av KF Genomförandebeslut för Reinvesteringsprogram 2022–2026, offentlig belysning anläggningsbyten fattades av trafiknämnden 2021-06-07. Beslutet har en total utgift om 300 mnkr. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2021-11-08. Underlag till ett nytt gemensamt genomförandebeslut för reinvesteringsprogram för hela kontoret ska tas fram för beslut i nämnd och Kommunfullmäktige så beslut kan tas 2026.	- Tidplaner och fakturering till TK för samförlägningsprojekt är svåra att ta del av. Konsekvens: svårt att planera budget och resurser. - Brist på resurser internt och hos entreprenörer. Konsekvens: takten på byte av anläggning blir lidande. - Ökade kostnader från entreprenörer samt priser för material kan göra att takten på utbyte av gammal anläggning inte kan utföras i den takt som skulle behövas. Materialpriser är svåra att förutspå med tanke på upp och nedgångar för råvaror till stolpar och armaturer. Oförutsedda kostnader (t ex bergspräckning) i projekt är svåra att förutse vilket kan leda till att projekten kan behöva mer reinvesteringsmedel under året.

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar

År 2023–2027

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Programmets inriktnings- och genomförandebeslut gäller för perioden 2023–2027. Programmet omfattar kategorierna körbana, gångbanor, cykelbanor och övriga anordningar i gaturummet som tex. utbyte av vägräcken. Prioritering av projekten inom reinvesteringsprogrammet görs vid framtagandet av det årliga arbetsprogrammet. Projektförslagen i de årliga arbetsprogrammen prioriteras sinsemellan utifrån hur prioriterad gatan är sett till prioriteringsgrunderna som framgår i beslutet. Projekt som kan samordnas med andra har stor prioritet. Syfte Syftet med programmet är att förbättra trafiksäkerheten och kvaliteten för samtliga trafikantgrupper enligt stadens framkomlighets- och drift och underhållsstrategi. Detta genom att rusta upp eller byta ut stadens befintliga tillgångar för att bibehålla god funktion, öka den tekniska livslängden och motverka ökade kostnader för akut underhåll. Åtgärd I genomförandefasen utförs diverse utbyten av portaler, räcken, skräpkorgar och anläggningsprojekt som beläggnings- och markarbeten enligt planerade åtgärder. Fördelningen mellan de olika anläggningarna och anordningarna framgår i det årliga arbetsprogrammet. Förutsättningar Samtliga projekt i programmet prioriteras utifrån de förutsättningar som gäller vid tidpunkten för framtagande av arbetsprogrammet. Under ett år kan dock förändringar behövas till följd av samordning med andra aktörer eller kapacitet hos entreprenörer etc. Projekt behöver därför ibland omprioriteras och skjutas på i tidplanen.	Projektering för 2026 års-arbeten pågår och entreprenaderna genomförs löpande under året. Nytt avtal för markarbeten med avtalsstart maj 2026 gör att arbetsstarterna har förskjutits något, men samtliga arbeten som är planerade för året kommer att hinna genomföras.
	Kommande åtgärder & beslut Vartefter kontoret får in kalkyler och arbeten utförs kommer projektens respektive prognoser uppdateras, vilket kan påverka prioriteringen bland åtgärderna. År 2026 har kontoret en högre budgetram för reinvesteringsprogrammet vilket kommer medföra fler projekt än vanligt.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut för program 2023–2027 samt genomförandebeslut för 2023 fattades av trafikinämnden i december 2022. Genomförandebeslut för perioden 2024–2027 har fattats av trafikinämnden i september 2023. Beslutet har en total utgift om 600 mnkr. Båda besluten har fastställts i kommunfullmäktige.	Ny entreprenör och nytt avtal innebär oftast en uppstartsperiod vilket kan leda till att flertalet projekt kommer utförs under hösten. Indexreglering på beläggningsarbeten justeras månadsvis och kan komma att bli högre p.g.a. världsläget i Mellanöstern.

Reinvesteringsprogram för gatuträd

År 2024–2027

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Trafikkontoret förvaltar stadens cirka 35 000 gatuträd. I ansvaret ingår bland annat anläggning av växtbäddar, återplantering och nyplantering av träd, etableringsskötsel, samt beskärning av träd. Syfte Målet med reinvesteringsprogrammet är att bevara och utveckla stadens bestånd av gatuträd. Med hjälp av reinvesteringar och investeringar för gatuträd fokuserar kontoret på att förbättra miljön för gatuträd och möjliggöra att träden kommer att leva längre och leverera ekosystemtjänster för staden. Växtbäddarna ger även träden tillgång till vatten och syre. Åtgärd Genom att bygga växtbäddar och i vissa fall även ersätta döda eller mycket dåliga träd skapas bättre förutsättningar för att träden ska överleva den hårda miljö som staden utgör. I växtbäddarna leds dagvatten ner och utnyttjas för bevattning av träd. Förutsättningar Samordning med andra projekt inom staden sker så långt detta är möjligt.	Arbetena genomförs med kontorets ramavtalade entreprenörer. Byggnation av växtbäddar kommer att genomföras på följande platser Valhallavägen vid bussterminalen, Odengatan mellan Sveavägen och Hagagatan, Glidflyktsgatan, Sveavägen 50-60, Sveavägen vid Sergelstorg, Grönlandsgatan m fl. Ståndortsförbättring har utförts på Valhallavägen 110-120 Förberedelse för höstens trädplanteringar genomförs i dagsläget.
	Kommande åtgärder & beslut
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Inriktningsbeslut för åren 2024–2027 togs i trafikinämnden 2024-02-15. Genomförandebeslut för år 2026 om 30 mnkr togs i trafikinämnden 2026-02-12. I inriktningsbeslutet uppskattades den totala investeringsutgiften för fyra-årsperioden till ca 120 mnkr. Den preliminära årliga volymen föreslogs uppgå till 30 mnkr.	Arbetena kan tillfälligt påverka framkomligheten på platsen. Risk för fördyrning på grund av förändrad kapacitet hos leverantören eller förändrad prisbild. Konsekvenserna av omvärldssituationen kan komma att försena arbeten, leveranser av material, etc. Risk för att entreprenadkontrakten inte räcker till och att entreprenörerna inte har tillräckligt med resurser för att genomföra beställda arbeten p g a ökat beställningstryck från hela kontoret.

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

Programbeskrivning	Status
Bakgrund De två reinvesteringsprogrammen för ”Mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk” och ”Tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar” har från och med 2022 ersatt reinvesteringsprogrammet för ”Mindre konstbyggnadsåtgärder” från 2014–2021. För de två reinvesteringsprogrammen har kontoret gjort bedömningen att reinvesteringsåtgärder för i genomsnitt cirka 80 mnkr per år fodras för att stadens underhållsskuld inte ska växa. Syfte Huvudmålet med reinvesteringsprogrammet är att det ska bidra till att ta hand om det allt mer åldrande beståndet av byggnadsverk för att säkerställa dess funktion och säkerhet på ett samhällsekonomiskt fördelaktigt sätt. Programmet syftar också till att bidra till att uppfylla stadens miljömål genom att befintliga konstruktionen återanvänds istället för att de rivs och ersätts med nya. Programmet bidrar också till att: • Förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet • Undvika funktionsbrister med efterföljande framkomlighetsproblem • Reducera ökat behov av akuta drift- och underhållskostnader Åtgärd Programmet omfattar mindre reinvesteringsåtgärder inom konstruktion (dvs. broar, tunnlar, kajer, bryggor, gatudäck, gångbanedäck, stödmurar, sponter, påldäck, fribärande trappor, dammar, bullerskärmar) som i huvudsak är i storleksordningen 0,5–5 mnkr per objekt. Åtgärderna är av både typen förebyggande underhåll och avhjälpande underhåll där åtgärden har en livslängd som överstiger tre år och med ett väsentlighetsvärde på minst ett basbelopp. Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.	Arbetsprogrammet för 2024 är utfört. Arbetsprogrammet för 2025 är utfört, men vissa åtgärder kommer att fortsätta 2026. För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer, i enstaka projekt utförs separata upphandlingar.
	Kommande åtgärder & beslut Planering och prioritering av åtgärder som ska utföras och inrymmas i programmet under 2026 pågår för närvarande. De flesta är fastställda och går mot sin slut.. Projektering av flera åtgärder pågår även för utförande under 2027 och längre fram.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafiknämnden beslutade 2021-09-30 om inriktning för reinvesteringsprogram för mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk för åren 2022–2026 om 250 mnkr. Genomförandebeslut för åtgärder upp till 50 mnkr inom 2024-års program togs i december-nämnden 2023. Slutredovisning för genomförandet 2023 togs i nämnden i mars 2024.	Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet. Riskerna gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, oidentifierade intressentkrav, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.

Reinvesteringsprogram avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk

År 2023–2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Ersättningsinvesteringar för åtgärder i byggnadsverk överstiger ofta 5 mnkr och bör då inte utföras inom programmet för mindre åtgärder i byggnadsverk. För att kunna utföra en bättre strategisk planering för medelstora ersättningsinvesteringar (5–50 mnkr) föreslår trafikkontoret ett nytt program för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk under perioden 2023–2026 upp till 300 mnkr. Syfte Målet med programmet är att genomföra utredning och planering för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk samt att genomföra åtgärder på de högst prioriterade objekten inom ramen för programmet. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för att kunna planera det underhåll som krävs för att: • Undvika funktionsbrister med efterföljande framkomlighetsproblem med stora samhällskostnader som följd, • Minska behovet av akuta drift- och underhållskostnader, • Säkra och förbättra framkomlighet, • Bidra till god trafiksäkerhet, • Minska miljöpåverkan. Åtgärd Utredning och planering av medelstora ersättningsinvesteringar för åtgärder i byggnadsverk utförs inom ramen av ett flerårigt program där separata genomförandebeslut läggs fram för varje projekt inom programmet. Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.	Planering, utredning och genomförande för flera projekt har fortsatt och/eller påbörjats. Arbetsprogrammet för 2025 är utfört, men vissa åtgärder kommer att fortsätta 2026. För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer. Enstaka projekt utförs separata upphandlingar.
	Kommande åtgärder & beslut
	Planering och prioritering av åtgärder som ska utföras och inrymmas i programmet under 2026–2030 pågår för närvarande. Prioritering av vissa åtgärder som kräver en längre planeringstid pågår. Genomförandebeslut för åtgärder inom programmet kommer att lyftas till trafiknämnden löpande. Utredning, planering och detaljprojektering av ett flertal åtgärder för utförande under 2026–2030 pågår.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafiknämnden beslutade 2023-06-08 om inriktning för ersättningsinvesteringar avseende medelstora åtgärder i byggnadsverk 2023–2026 upp till 50 mnkr, som underlag för kommande genomförandebeslut. Programmet omfattar en utgift upp till 300 mnkr. Genomförandebeslut för 2026-års program fattades på trafiknämndens möte i december 2025.	Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av det förslagna programmet. En av de största riskerna är oidentifierade intressentkrav. T.ex. samordning med andra externa projekt eller verksamheter. Ytterligare en stor risk är en optimistisk prognostisering. T.ex. för hösttunga prognoser bör planerad senareläggning till året efter avvägas.

Reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar

År 2022–2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund De två nya reinvesteringsprogrammen för ”Mindre konstruktionsåtgärder avseende broar, tunnlar och övriga byggnadsverk” och ”Tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar” har från och med 2022 ersatt reinvesteringsprogrammet för ”Mindre konstbyggnadsåtgärder”. För de två reinvesteringsprogrammen har kontoret gjort bedömningen att reinvesteringsåtgärder för i genomsnitt cirka 80 mnkr per år fodras för att stadens underhållsskuld inte ska växa. Syfte Målet med reinvesteringsprogrammet är att ta hand om det allt mer åldrande beståndet av installationer för att säkerställa dess funktion och säkerhet på ett samhällsekonomiskt balanserat sätt. Åtgärd Programmet omfattar mindre reinvesteringsåtgärder inom mindre installationer som i huvudsak är i storleksordningen 0,5–10 mnkr per objekt. Åtgärderna är av både typen förebyggande underhåll och avhjälpande underhåll där åtgärden har en livslängd som överstiger tre år och med ett väsentlighetsvärde på minst ett basbelopp. Förutsättningar Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.	Planering, utredning och genomförande för flera projekt har fortsatt och/eller påbörjats. Genomförande av flera av åtgärderna som påbörjats 2024 och 2025 pågår med planerat avslut mellan 2026–2027. För utförande av åtgärderna används primärt kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer, i enstaka projekt utförs separata upphandlingar.
	Kommande åtgärder & beslut Fr.o.m. 2027 har reinvestering av tekniska installationer inget separat genomförandebeslut, utan kommer ingå i kontorets övergripande program för reinvesteringar. Budget för reinvesteringar 2027 och framåt är inte fastställd. Förstudier för planerade reinvesteringar för kommande år planeras in under hösten.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Trafiknämnden beslutade 2021-10-21 om inriktning för reinvesteringsprogram för tekniska installationer i broar, tunnlar och mindre anläggningar 2022–2026. Genomförandebeslut för 2026-års program fattades på trafiknämndens möte i november 2025.	Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet. Riskerna gäller framförallt otillräckligt budgetutrymme, ökade marknadspriser, osäkra kostnadsprognoser i tidiga skeden, begränsad framkomlighet efter akuta avstängningar samt intern och extern resursbrist.

Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar

År 2017–2026

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Trafiknämnden förvaltar drygt 500 trafiksignalanläggningar, vilka måste vara i gott skick för att fungera optimalt. Ett kontinuerligt materialutbyte är därför av stor vikt. En trafiksignalanläggning har en livslängd på 7–40 år och för den utrustning som är dyrast, styrapparaten, handlar det om ca 20 år. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern, men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder. Syfte Att ha en fungerande signalreglering är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön. Åtgärd Utbyte av utrustningen i trafiksignaler. En trafiksignalanläggning består av flera delar, bl.a. styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervaknings-utrustning. Förutsättningar Att investeringsmedel medges och erforderliga resurser finns.	Utbyte av LED i signallyktorna påbörjades under 2020 och har färdigställts under 2023. Övriga arbeten löper på enligt plan, i den takt budget medger. Programmet bedöms ligga i fas.
	Kommande åtgärder & beslut
	Upphandling av styrapparater samt utförande av styrapparatbyten projekteras och handlas upp löpande under 2026.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Genomförandebeslut för perioden 2022–2026 är taget i trafiknämnden och fastställdes i november 2021 av kommunfullmäktige. Programmet har en beslutad utgift om 167 mnkr. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budget och resurser medger. Fr.o.m. 2027 har trafiksignaler inget separat genomförandebeslut, utan kommer ingå i kontorets övergripande program för reinvesteringar. Budget för 2027 och framåt är inte fastställd.	Fr.o.m. 2027 har reinvestering av trafiksignaler inget separat genomförandebeslut, utan kommer ingå i kontorets övergripande program för reinvesteringar. Budget för reinvesteringar 2027 och framåt är inte fastställd. Om reinvesteringar uteblir eller minskas ökar risken för akuta fel, längre driftstopp och en växande underhållsskuld, vilket leder till högre driftkostnader och sämre planeringsförutsättningar. På sikt påverkas trafiksäkerhet och framkomlighet negativt, med ökade samhällsekonomiska kostnader i form av köer, restidsförluster och ökade utsläpp.

Särskilda satsningar

Energibesparande armaturbyten

2024–2029

Programbeskrivning	Status
Bakgrund För att minska belastningen på miljön arbetar kontoret med att byta ut belysningsarmaturer från konventionella ljuskällor till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer. Samt att byta ut armaturinsatser till LED-insatser i befintliga armaturhus. Utbytet sker till LED-armaturer eftersom tekniken gått fram så pass långt att de både ger en effektbesparing och längre livslängd. Idag uppskattas livslängden till 25 år. Eftersom LED-armaturerna kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras. Utbytena genomförs som tvååriga program för vilka material köpts in under första året. Materialet monteras sedan under det efterföljande året. Syfte Teknikbyte för att minska elanvändningen och miljöbelastningen. Åtgärd Fortsätta arbetet med att byta ut belysningsarmaturer med urladdningslampor till LED-armaturer och LED-insatser i befintliga armaturer. Förutsättningar Att det finns budget till inköp av material	Trafikkontoret har ca 60 000 armaturer med konventionella ljuskällor kvar att byta i belysningsanläggningen till LED. För 2026 har kontoret en budget om 100 mnkr för inköp av material. Med denna budget avses köpa in ca 14 - 15 000 enheter (armaturer och armaturinsatser) Under 2026 gör vi materialinköp för montering under 2027. I nuläget har ca 10 500 enheter köpts in under 2026 och arbete med fler inköp pågår fram till oktober. Kommande åtgärder & beslut Under 2027 gör vi materialinköp för montering under 2028 enligt tvåårigt program. Under 2027 kommer vi även se över framtida program/beslut för kommande inköp.
Beslutsläge	Risker & avvikelser
Ett genomförandebeslut har beslutats i nämndsammanträdet augusti 2024. Programmet har en total utgift om 460 mnkr. Ärendet har fastställts av kommunfullmäktige.	Omvärldsläget samt förbud av produktion och försäljning av urladdningslampor enligt EU Rohs-direktivet har orsakat långa leveranstider. Inköpspriser har ökat efter beslut av Energimyndigheten, vilket ökat efterfrågan på LED-armaturer.

Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder

År 2013–2027

Programbeskrivning	Status
Bakgrund Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Staden genomför en omfattande hastighetsöversyn av befintliga hastighetsgränser. Ett led i hastighetsöversynen är att säkerställa efterlevnaden av föreslagna hastighetsgränser genom att anlägga fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Hela projektet planerar att löpa fram till 2027 då omskyltning och anläggande av fysiska hastighetsåtgärder ska vara klara. Syfte Projektet syftar till att utreda och genomföra fysiska åtgärder för ökad trafiktrafiksäkerhet i samband med införandet av nya hastighetsgränser. Effektmålet av åtgärderna och av hastighetsplanen är att få en bättre hastighetsefterlevnad på stadens huvud- och uppsamlingsgator och att minskat antal trafikolyckor primärt mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Åtgärd Trafiksäkerhetsåtgärder vid gcm-passager och korsningar på uppsamlings- och huvudgator. Fyra kriterier används som bedömningsgrund för vilka platser som föreslås för ombyggnad. Hastighetsändringen genomförs i samband med att gatan byggs om med åtgärder. Förutsättningar Projektet är indelat i fem delområden som i sin tur är indelat i 3–8 projekt. Totalt omfattar projektet med trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen ca 25 projekt där utredningar om åtgärder går hand i hand med framtagande och beslut om förändrade hastighetsgränser. Genomförandet av hastighetsplanen är beroende av framdriften av åtgärds paketet. Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerata gatorna trafikeras av busstrafik.	Under 2026 fortsätter arbete med trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 4 (Bromma, Vantör och Älvsjö) och i delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm). Omskyltning av hastigheter är klart i delområde 1, 2, 3 och 4. Omskyltning av hastighetssänkningar är klart i delområde 5. Omskyltning av hastighetshöjningar ska ske i delområde 5 efter att trafiksäkerhetsåtgärder färdigställts. Kommande åtgärder & beslut Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 4 och 5. <u>Fattade beslut</u> Genomförandebeslut finns för trafiksäkerhetsåtgärder i alla delområden. Delområde 1 etapp 2, delområde 2 etapp 1, delområde 2 etapp 2, delområde 3 etapp 1 och delområde 3 etapp 2 har slutredovisats. <u>Kommande beslut</u> Slutredovisningar för delområde 4 och 5 planeras ske under 2026–2027.

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