

## **Inriktningsbeslut gällande reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031**

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktning för Reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031 till en beräknad utgift om 4 000 mnkr, i enlighet med trafiknämndens förslag, godkänns.
2. Trafiknämnden ska beakta vad som framgår av utlåtandet.

**Föredragande borgarråden Karin Wanngård och Lars Strömgren**

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden bedömer att underhållet av stadens infrastruktur är eftersatt inom flera områden, vilket kan medföra att vissa anläggningar till sist inte går att reparera utan behöver bytas ut. För att säkerställa funktionalitet och långsiktig ekonomisk och miljömässig hållbarhet rekommenderar nämnden en högre reinvesteringstakt än den hittillsvarande. Nämnden föreslår ett reinvesteringsprogram om 4 000 mnkr för perioden 2027-2031, med en successiv årlig ökning av utgifterna över perioden. Den föreslagna nivån är sammantaget baserad på att möta det ökande behovet av underhåll, stigande marknadspriser samt att säkerställa att genomförandet kan ske inom ramen för befintlig organisation och gällande avtal.

Trafiknämnden vill öka flexibiliteten och effektiviteten genom att ersätta de sju reinvesteringsprogrammen med ett enda program för tillgångar i det offentliga rummet. Nämnden bedömer att ett samlat program underlättar möjligheten att koordinera och samordna åtgärder, vilket leder till ett mer effektivt nyttjande av resurser. Nämnden anser att ett samlat reinvesteringsprogram kommer att vara ett viktigt verktyg för att realisera den underhållsstrategi som nämnden beslutat.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* bedömer att ett sammanslaget reinvesteringsprogram ger en bättre överblick över nämndens samlade arbete med underhåll. Programmet kommer

att göra det lättare att prioritera mellan olika underhållsåtgärder och leda till effektivare beslutsprocesser, och därmed en effektivare administration.

### Föredragande borgarrådens synpunkter

Stockholms stad står inför ett omfattande reinvesteringsbehov under kommande årtionden. En illustration, av flera, är de 900 broar som finns i staden som under kommande årtionden står inför ett omfattande renoveringsbehov. Under alltför lång tid har en underhållsskuld byggts upp för infrastrukturen. Det är ett problem nationellt men också i Stockholms stad. Om inte reinvesteringar genomförs riskerar det leda till ett mångfalt större behov av nyinvesteringar. Omvänt, om nödvändiga reinvesteringar genomförs kan driftskostnaderna för underhåll sänkas.

Därför behövs ett program som höjer ambitionerna och tydligt prioriterar reinvesteringar under kommande år. Det program som nu beslutas ryms i stort inom den ram för investeringar som kommunfullmäktige beslut om i budget för år 2026 och innebär en sådan nödvändig ambitionshöjning.

Trafiknämnden har för närvarande sju olika reinvesteringsprogram för att genomföra underhåll på olika delar av det offentliga rummet: belysning, gatuytor, konstruktioner, tekniska installationer, trafiksignaler samt träd och gatugröna ytor. Programmen samlar ihop ett större antal mindre reinvesteringsåtgärder, vilka var för sig i de flesta fall hade kunnat genomföras inom ramen för trafikkontorets delegation. Det nya reinvesteringsprogrammet för ihop dessa sju olika program till ett - kallat "reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet" under perioden 2027-2031. Syftet är att öka flexibiliteten och effektiviteten i de åtgärder nämnden kan genomföra inom ramen för ett samlat program.

Genomförandebeslutet för reinvesteringsprogrammet kommer att utformas enligt samma principer som gäller för de nuvarande reinvesteringsprogrammen, det vill säga att trafikkontoret medges att genomföra enskilda reinvesteringsåtgärder upp till en utgift om 50 mnkr per projekt. Flertalet reinvesteringsåtgärder som ligger över trafikkontorets delegationsgräns, liksom reinvesteringsåtgärder av principiellt viktig karaktär eller med stor påverkan på framkomligheten, kommer även fortsättningsvis att skrivas fram som enskilda beslutsärenden.

Reinvesteringsprogrammets totala utgift begränsas till 4 000 mnkr fördelat över åren 2027-2031, vilket är en tydlig ökning av utrymmet för reinvesteringar. Det ökade utrymmet ger förutsättningar för att trafikkontoret ska kunna realisera den ökade ambitionsnivån för reinvesteringar som aviserades i budget för 2026 och framåt. Trafikkontoret kommer årligen att lämna en lägesrapport till nämnden. Det budgetutrymme som finns för programmet under ett givet år beslutas inom ramen för nämndens investeringsplan, vilket ger nämnden möjlighet att justera inriktningen på reinvesteringarna för det kommande året.

Programmet innebär en ambitionshöjning som är nödvändig och viktig och som utgår från av trafikkontoret redovisade behov. Det oroar oss därför att delar av oppositionen

i trafiknämnden redovisar en uttalat lägre ambitionsnivå för reinvesteringar i vägar och broar. Att reinvestera i dessa beskrivs av Moderaterna och Centerpartiet som en strategisk låsning. Det yttrandet visar delvis varför en underhållsskuld har uppstått och varför programmet är nödvändigt.

För att det ska få avsedd effekt är det uppenbart viktigt att trafiknämnden prioriterar god kostnadskontroll och genomförande av reinvesteringarna. Det gäller även arbetet med nyinvesteringar som annars riskerar att tränga ut och förskjuta genomförandet av nödvändiga reinvesteringar.

Beslutet om ett reinvesteringsprogram innebär sammanfattningsvis ett viktigt steg för att säkra framkomlighet och funktioner i Stockholm.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Bilaga

Nuvärdesberäkning, dnr KS 2025/1628-1.2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att i första hand återremittera förslag till reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027–2031.
2. Att i andra hand avslå förslaget till reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027–2031.
3. Att därutöver anföra följande

Det föreslagna samlade reinvesteringsprogrammet för åren 2027–2031 innebär en omfattande omstrukturering av trafikkontorets arbetssätt. Inte minst risken för fördyringar innebär att inriktningsbeslutet behöver ifrågasättas. För det första hävdar kontoret att sammanslagningen av sju separata program till ett enda ska öka transparensen, men utfallet riskerar att bli det motsatta. Genom att slå samman olika sakområden, från belysning och träd till broar och tekniska installationer, minskar möjligheten att följa upp varje område på ett tydligt och begripligt sätt. Detta försvårar för nämnden, särskilt när stora resursförflyttningar kan ske mellan områden utan formella beslut.

Därtill föreslås att kontoret ges rätt att genomföra enskilda åtgärder upp till 50 miljoner kronor utan nämndens godkännande. En så hög delegationsnivå innebär en påtaglig maktförskjutning. Även om kontoret påstår att denna möjlighet sällan nyttjats saknas garantier för att det förblir så. Delegationen riskerar att kringgå den politiska styrningen i investeringar som har stor påverkan på stadens framkomlighet

och skattebetalarnas pengar. Som demokratiskt valda politiker behöver vi kunna hållas ansvariga för hur stockholmarnas skattepengar används. Denna ordning försvåras i och med denna betydligt högre gräns.

Även de ekonomiska förutsättningarna är problematiska. Programmet uppgår till fyra miljarder kronor, med successivt ökande årskostnader, samtidigt som kontoret själva medger en betydande osäkerhet kopplad till kapacitet, upphandlingar och marknadspriser. Det negativa nettonuvärdet på drygt tre miljarder kronor visar dessutom att programmets samhällsekonomiska lönsamhet är mycket svag. Trots detta redovisas inte alternativa scenarier, prioriteringar eller konsekvensanalyser som skulle kunna motivera ett så omfattande åtagande.

Vidare är styrningen bristfälligt beskriven. Prioriteringsprinciperna mellan sakområden förblir oklara, och någon konkret modell för uppföljning och resultatmätning presenteras inte. Argumenten om ”bättre överblick” och ”effektivare processer” förblir därför påståenden utan tydlig metod. Även riskhanteringen är otillräckligt utvecklad trots att kontoret själva pekar ut centrala risker såsom brist på interna resurser och risk för överprövningar vid upphandling. Slutligen binder programmet stadens investeringsplanering ända fram till 2031–2032, vilket innebär en långtgående finansiell och strategisk låsning för framtida politiska majoriteter. Sammantaget innebär förslaget en betydande kostnadsökning, minskad politisk kontroll och bristande transparens. Utifrån dessa brister framstår inriktningen som otillräckligt underbyggd och bör därför inte godkännas i nuvarande form.

**Särskilt uttalande** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Liberalerna ser positivt på att transparensen ökar och att trafiknämnden får en tydligare helhetsbild av arbetet med reinvesteringar. Det är bra att politiken får bättre insyn i hur stora underhållsinsatser som faktiskt planeras och genomförs.

Samtidigt är bilden som framträder bekymmersam. Kontoret beskriver själv att underhållet är eftersatt inom flera viktiga områden. Det handlar om en tydlig underhållsskuld som har byggts upp över tid. Att det är svårt att ange en exakt siffra räcker inte som svar. Det finns uppskattningar och underlag som borde redovisas mer öppet, särskilt när konsekvenserna av dagens brister riskerar att bli betydligt dyrare för staden längre fram.

Vi reagerar också på dröjsmålet. Samråd med stadsledningskontoret skedde redan i december 2024, men ärendet kommer till nämnden först ett år senare. Det är svårt att förstå varför det ska ta så lång tid när behoven beskrivs som så omfattande och akuta.

Liberalerna menar att det nu behövs större öppenhet kring hur stor underhållsskulden faktiskt är, snabbare beslutsvägar och ett tydligare politiskt ansvarstagande för att stadens gator, broar och andra viktiga tillgångar inte ska fortsätta att förfalla.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 25 mars 2026

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Johan Paccamonti (M), Jonas Naddebo och Kristin Jacobsson (båda C) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** av Jan Jönsson och Isabel Smedberg-Palmqvist (båda L) som är likalydande med Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersätтарыttrande** av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Som Sveriges ekonomiska och politiska huvudstad har trafiknämnden ett stort ansvar att förvalta Stockholms trafiksystem. En infrastruktur som påverkar såväl stockholmare som alla svenskar i det långa ledet. Den intensiva utbyggnaden av stadens trafiksystem under 30- och 60-talen har lett till en situation där flera viktiga byggnadsverk och broars tekniska livslängder uppnås samtidigt. Den befintliga underhållsskulden för stadens infrastruktur ställer därför höga krav på politiken att prioritera en ansvarsfull förvaltning av det gemensamma.

Mot bakgrund av detta avsätter Kristdemokraterna därför en halv miljard mer än majoriteten på underhåll och ersättningsinvesteringar för åren 2023–2026 i våra reservationsbudgetar, 125 mnkr per år. Att trafiknämnden nu samlar samtliga reinvesteringsprogram under ett stort paraply är bra – det krävs ett helhetsperspektiv för att rusta upp och omhänderta Stockholms omfattande infrastruktur. Men vi beklagar att vänsterpartiernas medvetna underfinansiering av underhåll och renoveringar fortlöper; kostnaden läggs på framtidens stockholmare att betala. En ovärdig politik och ansvarslös förvaltning av det som tidigare generationer lämnat efter sig.

## Ärendet

Trafiknämnden förvaltar ett stort antal anläggningar av varierande ålder och skick. För att bibehålla anläggningarnas funktion och värde och undvika kapitalförstöring behöver de underhållas löpande.

### ***Befintlig situation***

Trafiknämnden har för närvarande sju reinvesteringsprogram med syftet att genomföra underhåll på olika delar av det offentliga rummet: belysning, gatuytor, mindre och medelstora konstruktioner, tekniska installationer, trafiksignaler samt träd. Syftet med reinvesteringsprogrammen har varit att ge en samlad bild av vilka reinvesteringsåtgärder som inom en period om 4-5 år planeras att vidtas inom respektive område. Skulle reinvesteringsbehovet inom ett enskilt sakområde öka mer än att det ryms inom det programmets budget går det dock inte att ta utrymme från ett annat sakområde.

Programmen har hanterats på olika sätt. För vissa program har nya genomförandebeslut fattats årligen, medan andra har fått genomförandebeslut för flera år i taget. Uppföljning och slutredovisning har haft olika karaktär. De ettåriga reinvesteringsprogrammen har omfattat åtgärder under 50 mnkr för att underlätta den politiska beslutsprocessen. Eftersom programmen har olika löptider och upplägg, och beslutas vid olika tidpunkter, är det svårt för nämnden att få en helhetsbild över de samlade åtgärderna.

I en revisionsrapport från januari 2022 (Trafiknämndens styrning och kontroll avseende underhåll/reinvesteringar i gator och broar) efterfrågades en uppdaterad underhållsstrategi samt underhållsplaner. Trafiknämnden antog en uppdaterad underhållsstrategi den 13 november 2025. De efterfrågade underhållsplanerna går i underhållsstrategin under benämningen "förvaltningsplaner". Förvaltningsplanerna ska vara levande dokument som förankras i verksamheten, revideras regelbundet och används som verktyg i styrning och budgetarbete. Nämnden anser att ett samlat reinvesteringsprogram kommer att vara ett viktigt verktyg för att realisera underhållsstrategin och ta fram dessa förvaltningsplaner.

Under perioden 2022–2024 har utgifterna inom de områden som omfattas av reinvesteringsprogrammen uppgått till i genomsnitt 480 mnkr per år. Under 2024 uppgick de till 570 mnkr.

### ***Förslag till inriktning***

Trafiknämnden bedömer att underhållet är eftersatt inom flera områden, inte minst gator, byggnadsverk och träd. I praktiken innebär det att många tillgångar inte upprustas i tid, vilket kan medföra att vissa anläggningar till sist inte går att reparera utan behöver bytas ut, till en ännu högre kostnad. För att säkerställa funktionalitet och långsiktig ekonomisk och miljömässig hållbarhet rekommenderar nämnden en högre reinvesteringstakt än den hittillsvarande.

Trafiknämnden vill öka transparensen genom att ersätta de sju reinvesteringsprogrammen med ett enda program för tillgångar i det offentliga rummet. Nämnden bedömer att ett samlat program underlättar möjligheten att koordinera och samordna åtgärder, vilket leder till ett mer effektivt nyttjande av resurser.

Programmet föreslås avse åren 2027-2031. Trafiknämnden föreslår att reinvesteringsprogrammets totala utgift begränsas till 4 000 mnkr, med följande preliminära fördelning över åren:

2027: 600 mnkr

2028: 700 mnkr

2029: 800 mnkr

2030: 900 mnkr

2031: 1 000 mnkr

Den successiva årliga ökningen av utgifterna över perioden innebär dels att kompensation för indexeffekter inryms, dels att förmågan att hantera en större åtgärdsportfölj ges tid att byggas upp. Den föreslagna nivån är sammantaget baserad på att möta det ökande behovet av underhåll, stigande marknadspriser samt att säkerställa att genomförandet kan ske inom ramen för befintlig organisation och gällande avtal.

Programmet föreslås innehålla i huvudsak samma sakområden som underhållsstrategin, det vill säga:

- Belysning
- Gator och torg
- Byggnadsverk
- Lätta konstruktioner
- Tekniska installationer
- Trafiksignaler
- Träd och gatugrönt

Inriktningen är att reinvesteringsprogrammet ska tillämpas enligt samma princip som gäller för de nuvarande programmen, det vill säga att det omfattar enskilda reinvesteringsåtgärder upp till en utgift om 50 mnkr per projekt.

### ***Ekonomi och tidplan***

Genom att underhålla anläggningarna i rätt tid förlängs deras livslängd, vilket minskar behovet av kostsamma akuta reparationer och andra oförutsedda insatser.

Därmed kommer det föreslagna reinvesteringsprogrammet att minska belastningen på nämndens driftbudget.

Investeringsåtgärderna kommer att aktiveras successivt i takt med färdigställandet. Utifrån föreslagen fördelning per år och baserat på nuvarande internräntenivå beräknas åtgärderna medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 47 mnkr från och med 2028. Därefter ökar kapitalkostnaderna till drygt 224 mnkr 2032.

Trafiknämndens preliminära tidplan är att kommunfullmäktige godkänner inriktningen under första halvåret 2026 och att genomförandebeslutet kan godkännas under andra halvåret 2026.

Programmet kommer att följas upp med årliga lägesrapporter, där nämnden ges möjlighet att ändra inriktning på strategisk nivå. Lägesrapporterna kommer bland annat att innehålla en övergripande beskrivning av utförda reinvesteringar det gångna året och planerade reinvesteringar för det kommande året.

Den årliga fördelningen av reinvesteringsprogrammets totala utgift planeras att sättas inom ramen för trafiknämndens investeringsplaner i kommande års budgetar.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 december 2025 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna förslag till inriktning.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till inriktning för *”Reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet”* och ger trafiknämnden rätt att fortsätta planering för ett kommande genomförandebeslut. Reinvesteringsprogrammets totala utgift beräknas till 4 000 miljoner kronor fördelat över åren 2027-2031. Utrymmet som finns för åtgärder inom programmet sätts årligen inom ramen för nämndens investeringsplan och budget.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M) och Svante Linusson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2025 har i huvudsak följande lydelse.

### ***Bakgrund och befintlig situation***

Kontoret förvaltar ett stort antal anläggningar av varierande ålder och skick. Det sammanlagda återanskaffningsvärdet för dessa anläggningar är mycket stort. För att bibehålla anläggningarnas funktion och värde och undvika kapitalförstöring behöver de underhållas löpande.

Trafiknämnden fattade den 13 november 2025 beslut om en underhållsstrategi för trafikkontoret, dnr T2025-03001. Utifrån underhållsstrategin kommer kontoret att ta fram förvaltningsplaner för kontorets olika sakområden. Förvaltningsplanerna behövs



för att ge kontoret bättre beslutsunderlag och beskriva vad som bör prioriteras och i vilken ordning åtgärder ska genomföras. Förvaltningsplanerna blir en brygga mellan underhållsstrategin och reinvesteringsprogrammet.

Vissa anläggningar, som exempelvis fläktsystem i tunnlar, belysningsarmaturer, vägmarkeringar, skyltar och asfalterade ytor, behöver bytas ut med regelbundna intervall. Andra anläggningar, som exempelvis betongbroar, kan däremot i teorin hålla hur länge som helst om underhållsåtgärder sätts in i rätt tid. För en betongbro handlar underhållet förenklat beskrivet om att tätskiktet behöver bytas vart 40-50:e år, och att bron efter 80-100 år behöver genomgå en mer omfattande renovering. Om inte dessa åtgärder utförs bryts betongen ned och bron behöver till slut rivas och ersättas av en ny, vilket är betydligt mer kostsamt än en renovering och leder till ökade klimatpåverkan genom ökad användning av byggmaterial. Ett löpande underhåll är både ekonomiskt och miljömässigt hållbart.

Inom flera områden är underhållet eftersatt, inte minst för gator, byggnadsverk och träd. Underhåll utförs för att upprätthålla teknisk funktion, fysisk säkerhet, ekonomisk hållbarhet och för att skapa en känsla av ett omhändertaget offentligt rum för att öka tryggheten. Alla dessa behov är viktiga och respektive område har olika utgångspunkter för prioritering vilket beskrivs i underhållsstrategin. Det är svårt att uppskatta en exakt siffra för hur stor den så kallade underhållsskulden är, men kontorets uppfattning är att den inom många sakområden är omfattande. I praktiken innebär det att många tillgångar inte upprustas i tid, vilket kan medföra att vissa anläggningar till sist inte går att reparera utan behöver bytas ut, till en ännu högre kostnad. För att säkerställa funktionalitet och långsiktig ekonomisk och miljömässig hållbarhet rekommenderar kontoret en högre reinvesteringstakt än den hittillsvarande.

Kontoret utför underhållsåtgärder av varierande omfattning. Många åtgärder är av enklare karaktär, exempelvis byte av brofogar, renovering av fontäner och rulltrappor, seriebyten av uttjänta belysningsstolpar, asfaltering av gator etc. Att ta upp varje enskild åtgärd för nämndbehandling skulle avsevärt dra ned kontorets effektivitet och öka nämndens arbetsbelastning. De allra flesta av dessa åtgärder ligger inom kontorets delegation för investeringar (för närvarande 10 mnkr) och kan därmed beslutas på delegation. För att öka transparensen, och ge nämnden en samlad bild av vilka reinvesteringsåtgärder kontoret vidtar, har kontoret sedan ett antal år valt att samla ihop de enskilda åtgärderna i större program som tas upp till nämnden för beslut.

Trafiknämnden har idag sju olika reinvesteringsprogram. Programformen är etablerad och har fungerat väl för kontorets arbete med underhåll. I programformen förenklas och stärks möjligheten till snabbare omprioritering av åtgärder och därmed bättre användning av reinvesteringsmedel. De olika programmen som finns idag är:

- Belysning, 2022-2026
- Gatuytor, 2024-2027
- Mindre konstruktioner, 2022-2026

- Medelstora konstruktioner, 2023-2026
- Tekniska installationer, 2022-2026
- Trafiksignal, 2022-2026
- Träd/gatugröna ytor, 2024-2027

### ***Problem med nuvarande arbetssätt***

Nuvarande arbetssätt med sju separata program ger nämnden en god överblick över de mindre underhållsåtgärderna inom respektive sakområde. Det ger också förutsättningar för att kunna prioritera olika åtgärder inom ett och samma sakområde. Skulle reinvesteringens behovet inom ett enskilt sakområde öka går det dock inte att ta utrymme från ett annat sakområde. I sådana fall behöver de extra åtgärderna beslutas antingen genom enskilda nämndärenden eller delegationsbeslut.

Programmen har hanterats på olika sätt. Vissa program har gått upp för nya genomförandebeslut varje år, medan andra har fått genomförandebeslut för flera år i taget. Uppföljning och slutredovisning har haft olika karaktär. De ettåriga reinvesteringssprogrammen har hållits under 50 mnkr för att underlätta den politiska beslutsprocessen.

Eftersom de olika programmen har olika löptider och upplägg, och beslutas vid olika tidpunkter, är det svårt för nämnden att få en helhetsbild över kontorets samlade åtgärder.

Kontoret kan sammanfattningsvis konstatera att nuvarande arbetssätt inte fullt ut ger en samlad bild av kontorets omfattande arbete med underhåll och reinvesteringar. Detta har föranlett kontoret att ta fram föreliggande förslag att skapa ett samlat program som ersätter de enskilda reinvesteringssprogrammen.

### ***Mål och syfte***

Programmets utgångspunkt är att nämndens reinvesteringsmedel ska användas på bästa sätt. Det innebär att samtliga reinvesteringssåtgärder ska syfta till att upprätthålla och återställa det offentliga rummet till en trygg, framkomlig och attraktiv plats med långsiktig ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Genom ett sammanhållet program för alla sakområden får nämnden en bättre överblick över helheten och får därmed lättare att kunna påverka inriktning för reinvesteringarna. Kontoret får också ett forum för att beskriva hur helheten hänger ihop. Ett samlat program underlättar för kontoret att koordinera åtgärder och samordna internt, vilket leder till ett mer effektivt nyttjande av resurser. Programmet kommer att följas upp med årliga lägesrapporter, där nämnden kommer att ges möjlighet att ändra inriktning på strategisk nivå.

I revisionsrapporten från januari 2022 ”Trafiknämndens styrning och kontroll avseende underhåll/reinvesteringar i gator och broar” (Dnr T2022-00913), efterfrågas en uppdaterad underhållsstrategi samt underhållsplaner. En uppdaterad underhållsstrategi antogs i nämnden 13 november 2025. De efterfrågade

underhållsplanerna går i underhållsstrategin under benämningen ”förvaltningsplaner”. Ett samlat reinvesteringsprogram kommer vara ett viktigt verktyg för att realisera underhållsstrategin och ta fram dessa förvaltningsplaner.

Kontoret ser flera fördelar med ett samlat reinvesteringsprogram jämfört med uppdelade reinvesteringsprogram:

- En bättre översikt av alla tillgångar med dess utmaningar avseende underhåll och långsiktig tillgångsförvaltning.
- En mer effektiv process kring prioriteringar mellan underhållsåtgärder inom olika sakområden, utifrån de prioriteringsgrunder som framgår av underhållsstrategin.
- En årlig samlad redovisning av genomförda åtgärder för berörda sakområden och vad de åstadkommit.

### ***Förslag till inriktning***

Kontoret föreslår att de sju nuvarande reinvesteringsprogrammen slås ihop till ett samlat program kallat ”reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet” för perioden 2027-2031. Programmet föreslås innehålla i huvudsak samma sakområden som underhållsstrategin, det vill säga:

- Belysning
- Gator och torg
- Byggnadsverk
- Lätta konstruktioner
- Tekniska installationer
- Trafiksignaler
- Träd och gatugrönt

Kontorets inriktning är att det kommande genomförandebeslutet för reinvesteringsprogrammet kommer att utformas enligt samma principer som gäller för de nuvarande reinvesteringsprogrammen, det vill säga att kontoret medges att genomföra enskilda reinvesteringsåtgärder upp till en utgift om 50 mnkr per projekt. I praktiken har kontoret endast i undantagsfall använt reinvesteringsprogrammen för åtgärder över kontorets ordinarie delegation och kontoret bedömer att det stora flertalet av reinvesteringsåtgärderna även fortsättningsvis kommer att ligga inom denna delegation. Det stora flertalet reinvesteringsåtgärder som ligger över denna delegation, liksom reinvesteringsåtgärder av principiellt viktig karaktär eller med stor påverkan på framkomligheten, kommer även fortsättningsvis att skrivas fram som enskilda beslutsärenden enligt stadens gängse investeringsmodell.

Reinvesteringsprogrammets totala utgift begränsas till 4 000 mnkr fördelat över åren 2027-2031, vilket är en ökning av utrymmet för reinvesteringar. Det ökade utrymmet

ger förutsättningar för att kontoret ska kunna realisera den ökade ambitionsnivån för reinvesteringar som aviserades i budget för 2026 och framåt, se vidare under avsnittet ”Ekonomi och finansiering” nedan. Den årliga fördelningen av reinvesteringsprogrammets totala utgift sätts inom ramen för trafiknämndens investeringsplan och budget.

Utöver redovisning i årlig verksamhetsplan har kontoret för avsikt att skriva fram en årlig lägesrapport av arbetet inom programmet till nämnden. Lägesrapporterna kommer bland annat att belysa:

- Övergripande beskrivning av utförda reinvesteringar det gångna året och vad de åstadkommit.
- Strategisk inriktning och utmaningar för tillgångarna i det offentliga rummet och information kring särskilt viktiga omständigheter.
- Planerade reinvesteringar för det kommande året

### ***Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning***

Varje åtgärd i reinvesteringsprogrammet kommer att föregås av avvägningar och konsekvensanalyser, inklusive skyfallsrisker och tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Vissa sakområden kännetecknas av anläggningar av långa tekniska livslängder, såsom broar och andra byggnadsverk. Andra sakområden har mycket kortare tidshorisonter att förhålla sig till. Beroende på situation leder rätt uppsättning reinvesteringsåtgärder till flera fördelar:

- Minskade driftkostnader eftersom akuta insatser för att avhjälpa problem minskar.
- Reducerad sannolikhet för haverier och allvarliga konsekvenser för framkomlighet och säkerhet samt mycket kostsamt återställande.
- Ökad trygghet när slitna miljöer blir upprustade och mer attraktiva.

Framtiden är oviss och förutsättningarna förändras, vilket innebär att prioriteringar och fokusråden kan behöva justeras över reinvesteringsprogrammets löptid. Dessa justeringar kan göras i samband med den årliga lägesrapporten till nämnden. Målsättningen med ett samlat reinvesteringsprogram är att ge nämnden bättre förutsättningar att skapa mesta möjliga nytta på både kort och lång sikt med de resurser som nämnden har till förfogande. Det kommer också att bidra till en ansvarsfull investeringsplanering utifrån hela stadens perspektiv.

### ***Behovet av ökade reinvesteringar***

För närvarande omfattar nämndens investeringsplan en inrymd årlig budget om 350 mnkr för reinvesteringsprogrammen. Beloppet är beräknat utan överplanering. Nivån är baserad på prioriteringar utifrån kontorets befintliga investeringsramar och uppdrag. Under perioden 2022–2024 har det, genom omprioriteringar i investeringsbudgeten, varit möjligt att tidigarelägga vissa prioriterade åtgärder inom reinvesteringsprogrammen, utöver den genomsnittliga nivån enligt

inriktningsbesluten, vilket givit ett faktiskt utfall om i genomsnitt 450 mnkr/år. Utöver åtgärder utförda inom ramen för reinvesteringsprogrammen har dessutom ytterligare åtgärder utförts efter beslut fattade på delegation. De genomsnittliga utgifterna inom de områden som omfattas av reinvesteringsprogrammen, inklusive genomförandebeslut fattade på delegation, har under perioden uppgått till i genomsnitt 480 mnkr per år. Under år 2024 låg det faktiska utfallet på 570 mnkr.

Kostnadsutveckling och påverkan på budgetens värde Entreprenadindex har under större delen av 2010-talet ökat med 2–5 procent per år. Under de senaste tre åren har dock viktiga indexserier, särskilt för asfalt-, betong- och stålarbeten, stigit betydligt mer. Jämfört med prisläget år 2021 återstår i början av 2025 endast cirka 75 procent av budgetens ursprungliga värde.

### ***Rekommenderad investeringsnivå***

Kontorets uppfattning är att den hittillsvarande nivån inte varit tillräcklig utan att underhållsskulden har fortsatt att öka. Kontoret utvecklar detta närmare i underlag för budget 2026 med inriktning för 2027 och 2028 (Dnr T2025-00393). För att underhållsskulden inte ska öka ytterligare föreslår kontoret att den genomsnittliga årliga nivån ökas från 480 mnkr till 800 mnkr, med en successiv ökning över perioden för att kompensera för indexeffekter och ge kontoret tid att bygga upp förmågan att hantera en större åtgärdsportfölj. I budgeten 2026 tilldelades kontoret en ökad ram för reinvesteringar om 140 mnkr och den föreslås öka till 350 mnkr från år 2028. Kontoret har också fått utökad ram för att genomföra armaturutbyten om 70 mnkr per år. Kommande år finns möjlighet att justera fördelningen mellan reinvesteringar och nyinvesteringar inom kontorets grundram.

Det föreslagna samlade reinvesteringsprogrammet har totalt en beräknad investeringsutgift om 4 000 mnkr, med följande preliminära fördelning över åren:

2027: 600 mnkr

2028: 700 mnkr

2029: 800 mnkr

2030: 900 mnkr

2031: 1 000 mnkr

### ***Kommentarer till rekommenderad investeringsnivå***

Den föreslagna reinvesteringsnivån är sammantaget baserad på att möta det ökande behovet av underhåll, stigande marknadspriser samt för att säkerställa att genomförandet kan ske inom ramen för befintlig organisation och gällande avtal. Om hela den föreslagna nivån om 4 000 mnkr inte kan inrymmas i budgeten över perioden 2027–2031, kan programmets genomförandeperiod förlängas. Det beräknas i slutet av 2025 återstå totalt cirka 500 mnkr av tidigare beslutade medel inom de

befintliga reinvesteringsprogrammen. Dessa åtgärder och tillhörande belopp kommer att integreras i och ersättas av det nya programmet.

### ***Driftkostnader***

Genom att underhålla anläggningarna i rätt tid förlängs deras livslängd, vilket minskar behovet kostsamma akuta reparationer och andra oförutsedda insatser. Därmed kommer det föreslagna reinvesteringsprogrammet att minska belastningen på nämndens driftbudget. Reinvesteringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2028.

Utifrån inriktningsbeslutets föreslagna budgetfördelning per år beräknas åtgärderna medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 47 mnkr från och med år 2028. Om den nu inrymda genomsnittliga nivån om 350 mnkr skulle vara oförändrad beräknas kapitalkostnaderna istället öka med cirka 27 mnkr år 2028.

Utifrån inriktningsbeslutets övre gräns ökar därefter kapitalkostnaderna till drygt 224 mnkr år 2032. Om den nu inrymda genomsnittliga nivån om 350 mnkr över hela perioden skulle vara oförändrad skulle ökningen år 2032 vara drygt 102 mnkr.

Anläggningarna inom programmets olika åtgärdsområden kommer att ha olika avskrivningstider. För detta inriktningsbeslut är kapitalkostnaden beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 2,8 procent. En mer detaljerad beräkning per åtgärdsområde kommer att tas fram till kommande genomförandebeslut.

Programmet kommer att innehålla utgifter som inte är möjliga att aktivera. De ej aktiverbara utgifterna kommer löpande att redovisas och resultatföras enligt stadens rutiner.

En nuvärdesberäkning har tagits fram baserat på den totala investeringsutgiften inom programmets ram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om cirka 3 259 mnkr. Beräkningen är baserad på beslutsbeloppets nivå om 4 000 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

### ***Risk/Osäkerhet***

De mest utmärkande riskerna/osäkerheterna för programmets framdrift är:

*Stadens finansiella situation;* Om nämndens budget för reinvesteringar kraftigt understiger föreslagna beslutsramar kommer reinvesteringar skjutas ytterligare på framtiden, med ökade skador, merkostnader och eventuella problem med framkomlighet, säkerhet och trygghet som följd.

*Upphandling och ramavtal;* Framdrift i reinvesteringsprogrammet förutsätter att lämpliga avtal finns på plats med både projekterande konsulter och entreprenörer. Risk för överprövning föreligger i de flesta upphandlingar. Av den anledningen påbörjar kontoret upphandling av nya avtal i god tid innan löptiden för befintligt avtal går ut.

*Interna resurser*; Kontoret har behov av att förstärka kapacitet av projektledare för tidiga skeden i entreprenadprojekt. Planering av projekt i en komplex stadsmiljö med många intressenter kräver kompetens som inte täcks av teknisk sakkunskap eller byggledarkompetens.

## Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

I stadens *Investeringsstrategi* (bilaga 9 i kommunfullmäktiges budget för 2026) framgår att underhållsplaner och reinvesteringsprogram ska finnas som en del av stadens långsiktiga investeringsplanering för att säkerställa funktionen och bevara värdet på stadens anläggningar och byggnader. Vidare anges att utrymme för ersättningsinvesteringar ska reserveras i investeringsplanen för att möta befintliga behov.

I stadens *Investeringsplan 2026-2030* (bilaga 3 i kommunfullmäktiges budget för 2026) framgår att trafiknämndens långsiktiga investeringsplan har förstärkts under perioden. Det ökade utrymmet ger förutsättningar för att nämnden ska kunna realisera en ökad ambitionsnivå för reinvesteringar.

Underhållsåtgärder utgör en stor andel av de insatser som trafiknämnden genomför i det offentliga rummet och det är därför viktigt att underhållet förbättrar stadens tillgångar och tillför värden.

I kommunfullmäktiges budget för 2026 anges att trafiknämnden ska säkerställa styrning, prioritering och planering av underhållsarbetet i den offentliga miljö som nämnden ansvarar för. Stadsledningskontoret bedömer att trafiknämnden kommer att uppnå detta genom att följa de inriktningar som anges i den beslutade *Underhållsstrategin*, som ger en långsiktig inriktning för hur trafiknämnden ska förvalta det offentliga rummet med fokus på funktion, hållbarhet, gestaltning, innovation och livscykelperspektiv.

De sju befintliga reinvesteringsprogram som för närvarande pågår i trafiknämnden sammanfattas i nedanstående tabell, där det bland annat framgår att besluten fattas på olika sätt. Eftersom programmen har olika löptider och upplägg, och beslutas vid olika tidpunkter, är det svårt för nämnden att få en helhetsbild över de samlade åtgärdernas omfattning.

I likhet med nämnden bedömer stadsledningskontoret att ett sammanslaget reinvesteringsprogram ger en bättre överblick över nämndens samlade arbete med underhåll. Programmet kommer att göra det lättare att prioritera mellan olika

underhållsåtgärder och leda till effektivare beslutsprocesser, och därmed en effektivare administration. Därmed anser stadsledningskontoret att förslaget bidrar till att uppnå målet om att Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd.

Stadsledningskontoret vill poängtera att det, för att nämnden ska tillgodogöra sig de ekonomiska fördelar som reinvesteringarna ger upphov till i form av minskade akuta underhållsinsatser, är viktigt att nämnden är inriktad på att hitta de lösningar som är mest lönsamma för staden ur ett livscykelperspektiv. Vid renovering av anläggningar bör materialval, teknisk utformning och metoder väljas som ger en så effektiv anläggning som möjligt utifrån ett underhållsperspektiv för att säkerställa driftsäkra anläggningar.

Stadsledningskontoret anser att nämnden i genomförandebeslutet bör förtydliga sambanden mellan underhållsstrategin och reinvesteringsprogrammet ytterligare. Vidare är det önskvärt att nämnden gör en bedömning av minskningen av driftkostnaderna, som åtgärderna förväntas ge upphov till. Kontoret anser även att nämnden behöver tydliggöra om programmet innebär en utökning av förvaltningschefens beslutanderätt som går utöver gällande delegationsordning.

Avslutningsvis vill stadsledningskontoret korrigera uppgiften i trafiknämndens tjänsteutlåtande om datum för genomfört samråd. Rätt datum ska vara den 18 februari 2025.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktning för *Reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031* till en beräknad utgift om 4 000 mnkr, i enlighet med trafiknämndens förslag.



## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) och Svante Linusson m.fl. (C)

- a. Att i första hand återremittera förslag till reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031.
- b. Att i andra hand avslå förslaget till reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031.
- c. Att därutöver anföra följande:

Det föreslagna samlade reinvesteringsprogrammet för åren 2027–2031 innebär en omfattande omstrukturering av trafikkontorets arbetssätt. Inte minst risken för fördyringar innebär att inriktningsbeslutet behöver ifrågasättas. För det första hävdar kontoret att sammanslagningen av sju separata program till ett enda ska öka transparensen, men utfallet riskerar att bli det motsatta. Genom att slå samman olika sakområden, från belysning och träd till broar och tekniska installationer, minskar möjligheten att följa upp varje område på ett tydligt och begripligt sätt. Detta försvårar för nämnden, särskilt när stora resursförflyttningar kan ske mellan områden utan formella beslut.

Därtill föreslås att kontoret ges rätt att genomföra enskilda åtgärder upp till 50 miljoner kronor utan nämndens godkännande. En så hög delegationsnivå innebär en påtaglig maktförskjutning. Även om kontoret påstår att denna möjlighet sällan nyttjats saknas garantier för att så kommer förbli. Delegationen riskerar att kringgå den politiska styrningen i investeringar som har stor påverkan på stadens framkomlighet och skattebetalarnas pengar. Som demokratiskt valda politiker behöver vi kunna hållas ansvariga för hur stockholmarnas skattepengar används. Denna ordning försvåras i och med denna betydligt högre gräns.

Även de ekonomiska förutsättningarna är problematiska. Programmet uppgår till fyra miljarder kronor, med successivt ökande årskostnader, samtidigt som kontoret själva medger en betydande osäkerhet kopplad till kapacitet, upphandlingar och marknadspriser. Det negativa nettonuvärdet på drygt tre miljarder kronor visar dessutom att programmets samhällsekonomiska lönsamhet är mycket svag. Trots detta redovisas inte alternativa scenarier, prioriteringar eller konsekvensanalyser som skulle kunna motivera ett så omfattande åtagande.

Vidare är styrningen bristfälligt beskriven. Prioriteringsprinciperna mellan sakområden förblir oklara, och någon konkret modell för uppföljning och resultatmätning presenteras inte. Argumenten om ”bättre överblick” och ”effektivare processer” förblir därför påståenden utan tydlig metod. Även riskhanteringen är otillräckligt utvecklad trots att kontoret själva pekar ut centrala risker såsom brist på interna resurser och risk för överprövningar vid upphandling.

Slutligen binder programmet stadens investeringsplanering ända fram till 2031–2032, vilket innebär en långtgående finansiell och strategisk låsning för framtida politiska majoriteter. Sammantaget innebär förslaget en betydande kostnadsökning, minskad politisk kontroll och bristande transparens. Utifrån dessa brister framstår inriktningen som otillräckligt underbyggd och bör därför inte godkännas i nuvarande form.

#### Särskilt uttalande av Sara Svanström (L)

Liberalerna ser positivt på att transparensen ökar och att trafiknämnden får en tydligare helhetsbild av arbetet med reinvesteringar. Det är bra att politiken får bättre insyn i hur stora underhållsinsatser som faktiskt planeras och genomförs.

Samtidigt är bilden som framträder bekymmersam. Kontoret beskriver själv att underhållet är eftersatt inom flera viktiga områden. Det handlar om en tydlig underhållsskuld som har byggts upp över tid. Att det är svårt att ange en exakt siffra räcker inte som svar. Det finns uppskattningar och underlag som borde redovisas mer öppet, särskilt när konsekvenserna av dagens brister riskerar att bli betydligt dyrare för staden längre fram.

Vi reagerar också på dröjsmålet. Samråd med stadsledningskontoret skedde redan i december 2024, men ärendet kommer till nämnden först ett år senare. Det är svårt att förstå varför det ska ta så lång tid när behoven beskrivs som så omfattande och akuta.

Liberalerna menar att det nu behövs större öppenhet kring hur stor underhållsskulden faktiskt är, snabbare beslutsvägar och ett tydligare politiskt ansvarstagande för att stadens gator, broar och andra viktiga tillgångar inte ska fortsätta att förfalla.