Stockholms stad

Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2026/768)

Genomförandebeslut för Reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031 till en investeringsutgift om 4 000 mnkr, enligt bilaga till utlåtandet.
2. Utgifterna ska rymmas inom trafiknämndens investeringsbudget.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden ansvarar för drift och underhåll av merparten av stadens tillgångar i stadens offentliga rum. Nämndens arbete med drift och underhåll av tillgångarna i den offentliga miljön delas in i sju sakområden: belysning, trafiksignaler, gator och torg, tekniska installationer, träd och gatugrönt, lätta konstruktioner samt byggnadsverk. Sedan drygt tio år tillbaka har reinvesteringsprogram tagits fram för vart och ett av dessa områden, dock med variationer vad avser beslutsformerna. Nämnden föreslår att de sju reinvesteringsprogrammen slås ihop till ett samlat program kallat ”reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet”.

Det sammanslagna reinvesteringsprogrammet syftar till att skapa en bättre översikt av tillgångarna i det offentliga rummet och en bättre överblick över det samlade arbetet med underhåll och de effekter som underhållet ger. Programmet ska ge en bättre styrning mot uppsatta mål samt en effektivare administration.

Trafiknämnden bedömer att underhållet inom flera områden är eftersatt. 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 ökning av utgifterna över perioden. Nivån är baserad på storleken på den befintliga underhållsskulden, marknadspriser, gällande avtal och en bedömning av hur många åtgärder som nämnden klarar av att genomföra med nuvarande organisation samt entreprenadmarknadens förmåga att möta behoven av åtgärder.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att trafiknämnden har tagit fram ett femårigt program för reinvesteringar i det offentliga rummet, som möjliggör en långsiktig investeringsplanering.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms broar, tunnlar, gator, cykelbanor, gatubelysning, trafiksignaler, gatuträd, torg, fontäner och offentliga toaletter används av stockholmarna varje dag och slits därefter. Underhålls de inte i tid blir skadorna större, driftstörningarna fler och notan högre. En betongbro som får nytt tätskikt vart 40:e till 50:e år kan stå kvar i princip hur länge som helst. Får den inte det måste den till slut rivas och byggas om.

Under alltför lång tid har en underhållsskuld byggts upp, särskilt för gator, byggnadsverk och träd. Jag är därför glad över att vi nu tar nästa steg och samlar trafiknämndens sju reinvesteringsprogram i ett.

Programmet ökar kapitalkostnaderna till drygt 300 mnkr år 2032, men att skjuta underhållet framför sig blir betydligt dyrare. Trafiknämnden får årliga lägesrapporter och förvaltningsplaner för varje sakområde och kan varje år ändra inriktning. Det ger bättre insyn och bättre styrning. För att programmet ska ge avsedd effekt behöver trafiknämnden hålla god kostnadskontroll och informera boende, näringsidkare och trafikanter i god tid när arbetena påverkar dem.

Att sköta det staden redan äger är att ta ansvar för Stockholm, både i dag och i framtiden.

Bilagor

Nuvärdesberäkning av kapitalkostnader, dnr KS 2026/768-1.4

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att delvis godkänna förslag till reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027–2031.
- Att därutöver anföra

Vi välkomnar att kontoret inför genomförandebeslutet har utvecklat styrningen av programmet, med årsvisa lägesrapporter, förvaltningsplaner och tydligare redovisning av planerade åtgärder.

Flera av de farhågor vi hade inför inriktningsbeslutet har därmed delvis åtgärdats. Samtidigt kvarstår frågor kring den politiska styrningen. Betydande investeringsmedel omfattas av det samlade programmet, och det är därför avgörande att nämnden får en tydlig redovisning av resursfördelningen och vilka konsekvenser olika avvägningar får.

Vidare anser vi att de årliga lägesrapporterna blir ett reellt styrinstrument för nämnden och inte enbart i form av informationsrapportering. Större projekt och förändringar samt utvecklingen av underhållsskulden måste redovisas på ett sätt som möjliggör för nämnden att utöva sitt ansvar för stockholmarnas skattepengar – likaså att förebyggande underhåll prioriteras för att minska framtida kostnader och kapitalförstöring.

Särskilt uttalande av borgarrådet Gulan Avci (L) enligt följande.

Liberalerna har förståelse för behovet av ökad flexibilitet i stadens reinvesteringsarbete. Samtidigt innebär det föreslagna programmet att nämnden fattar beslut om en mycket omfattande investeringsram samtidigt som de löpande prioriteringarna i större utsträckning flyttas från nämnden till förvaltningen. Det kan skapa bättre förutsättningar att hantera förändrade behov och oförutsedda händelser, men ställer också höga krav på transparens, uppföljning och politisk insyn.

När flera tidigare program samlas i en gemensam investeringsram ökar möjligheterna att omfördela resurser mellan olika verksamhetsområden. Därmed blir det också viktigare att nämnden fortlöpande får en tydlig redovisning av hur medlen fördelas, vilka prioriteringar som görs och vilka överväganden som ligger bakom dessa beslut. Det gäller inte minst när resurser behöver flyttas mellan olika typer av anläggningar och investeringar. Trafiknämnden bör därför regelbundet få återrapportering som ger goda möjligheter att följa utvecklingen under programperioden.

En ökad flexibilitet i genomförandet får inte innebära att den politiska styrningen försvagas eller att insynen i hur stadens investeringsmedel används minskar. Tvärtom behöver uppföljningen stärkas när beslutsramarna blir större och möjligheterna till omprioriteringar ökar.

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

Stockholm den 7 oktober 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Gulan Avci (L) som är likalydande med Liberalernas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande 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 avsatte 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

Trafiknämndens arbete med drift och underhåll av tillgångarna i den offentliga miljön delas in i sju sakområden: belysning, trafiksignaler, gator och torg, tekniska installationer, träd och gatugrönt, lätta konstruktioner samt byggnadsverk. Sedan drygt tio år tillbaka har reinvesteringsprogram tagits fram för vart och ett av dessa områden, dock med variationer vad avser beslutsformerna. Trafiknämnden konstaterar att det nuvarande arbetssättet inte fullt ut ger en samlad bild av det omfattande arbetet med underhåll och reinvesteringar och föreslår att de sju reinvesteringsprogrammen slås ihop till ett samlat program kallat ”reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet”.

Nämnden 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.
- En enklare och mindre tidskrävande beslutsprocess för reinvesteringar.
- En effektivare styrning vid prioritering och omprioritering av reinvesteringsmedel.

Trafiknämnden bedömer att underhållet inom flera områden är eftersatt, vilket innebär att många tillgångar inte har upprustats i tid och att det kan medföra att de inte går att reparera utan behöver bytas ut till en högre kostnad. För att säkerställa funktionalitet och långsiktig ekonomisk och miljömässig hållbarhet rekommenderar nämnden en högre reinvesteringstakt än den hittillsvarande. Nämnden konstaterar att de budgetmässiga förutsättningarna för en höjd ambition finns, eftersom nämndens långsiktiga investeringsplan i kommunfullmäktiges budget för 2026 höjdes till 1 065 mnkr för 2027 och till 1 200 mnkr för åren 2028-2030.

Nämnden föreslår att den genomsnittliga årliga nivån för reinvesteringsåtgärder ökas från 480 mnkr till 800 mnkr, med en successiv ökning över perioden 2027-2031 för att ge nämnden tid att bygga upp förmågan att hantera en större åtgärdsportfölj. Den sammanlagda utgiften för det samlade reinvesteringsprogrammet uppgår till 4 000 mnkr, med följande preliminära fördelning över åren.

	2027	2028	2029	2030	2031
Förslag reinvesteringar	**600**	**700**	**800**	**900**	**1000**
Långsiktig plan (Budget 2026)	1065	1200	1200	1200	*
Andel av långsiktig plan	56%	58%	67%	75%	*

Nivån är baserad på storleken på den befintliga underhållsskulden, marknadspriser, gällande avtal och en bedömning av hur många olika åtgärder som trafiknämnden klarar av att genomföra med nuvarande organisation samt entreprenadmarknadens förmåga att möta behoven av åtgärder.

Med den föreslagna nivån ökar andelen reinvesteringar av den långsiktiga planen från 56 till 75 procent, vilket successivt minskar utrymmet för strategiska investeringar och åtgärder som inte omfattas av reinvesteringsprogrammen. Nämnden föreslår att om hela den föreslagna nivån om 4 000 mnkr inte kan inrymmas inom budgeten över perioden 2027-2031, kan programmets genomförandeperiod förlängas.

Vid ett genomförande av programmet enligt plan, med en genomsnittlig avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 2,8 procent, beräknas kapitalkostnaderna år 2032 uppgå till 302 mnkr för att därefter minska i takt med genomförda avskrivningar.

Nämnden har redovisat några av de mest utmärkande riskerna och osäkerheterna för programmets framdrift och beskrivit hur dessa kan undvikas. Exempelvis pågår ett arbete med revidering av arbetssätt och införskaffande av nya digitala verktyg för underhållsplanering.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 juni 2026 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna trafikkontorets förslag till genomförande.

2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande för reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031 och ger trafiknämnden rätt att genomföra reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027-2031 till en investeringsutgift om 4 000 miljoner kronor.

3. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

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

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Kontoret förvaltar ett stort antal tillgångar av varierande ålder och skick. Det sammanlagda återanskaffningsvärdet för dessa tillgångar är mycket stort. För att bibehålla tillgångarnas 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. Underhållsstrategin med tillhörande tjänsteutlåtande finns bilagda till detta tjänsteutlåtande, bilaga 1-2.

Vissa tillgångar, som exempelvis fläktsystem i tunnlar, belysningsarmaturer, vägmarkeringar, skyltar och asfalterade ytor, behöver bytas ut med regelbundna intervall. Andra tillgångar, 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 liggerunder kontorets ordinarie 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. Reinvesteringsprogrammen hanteras som ett investeringsbeslut och slutredovisas efter att investeringsprogrammet löpt i enlighet med stadens regelverk. Detta ökar nämndens insyn i den omfattande mängd underhållsåtgärder som genomförs och som samlat omfattar en betydande del av nämndens reinvesteringsbudget.

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 reinvesteringsbehovet 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 reinvesterings programmen 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. Därför har kontoret tagit fram föreliggande förslag att skapa ett samlat program som ersätter de enskilda reinvesteringsprogrammen.

Mål och syfte

Programmets utgångspunkt är att nämndens reinvesteringsmedel ska användas på bästa sätt. Det innebär att samtliga reinvesterings åtgärder 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 förvaltnings planer.

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.

• En enklare och mindre tidskrävande beslutsprocess för reinvesteringar.

• En effektivare styrning vid prioritering och omprioritering av reinvesteringsmedel.

Tidigare beslut

Trafiknämnden fattade 11 december 2025 inriktningsbeslut för ett gemensamt reinvesteringsprogram (dnr 2025-00393-2). Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige 13 april 2026 (dnr KS 2025/1628).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd med stadsledningskontoret ägde rum 19 maj 2026.

Åtgärdsförslag

Programmets innehåll

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 underhållsstrategi för kontoret, det vill säga:

• Belysning

• Gator och torg

• Byggnadsverk

• Lätta konstruktioner

• Tekniska installationer

• Trafiksignaler

• Träd och gatugrönt

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. Observera att de extramedel som anslagits för armaturutbyten inte ingår i reinvesteringsprogrammet.

Kontoret har för avsikt att skriva fram en årlig lägesrapport av arbetet inom programmet till nämnden. Lägesrapporterna kommer dels att beskriva de åtgärder som genomförts det senaste året, dels beskriva vilka åtgärder som planeras inför kommande år. Se vidare under rubriken ”Årliga lägesrapporter till nämnden” nedan.

I normalfallet innebär ett investeringsbeslut att förvaltningen verkställer beslutet genom att beställa arbeten till som högst det beslutade beloppet. Då reinvesteringsprogrammen omfattar större belopp över flera år men ett stort antal mindre beslut har ett tak sats per åtgärd. Kontorets förslag är investeringar inom ramen för det nya reinvesteringsprogrammet ska följa samma principer som gäller för de nuvarande reinvesteringsprogrammen, det vill säga att kontoret medges att verkställa enskilda reinvesteringsåtgärder upp till nämndens delegation, vilket för närvarande omfattar utgifter om maximalt 50 mnkr per projekt. I praktiken har kontoret endast i undantagsfall använt reinvesteringsprogrammen för åtgärder över kontorets normala delegation och kontoret bedömer att det stora flertalet av

reinvesteringsåtgärderna även fortsättningsvis kommer att ligga inom kontorets delegation.

Kommande reinvesteringsåtgärder som ligger över kontorets normala delegation, men inom nämndens delegation, liksom reinvesteringsåtgärder av principiellt viktig karaktär eller med stor påverkan på framkomligheten, kommer att beskrivas i den årliga lägesrapporten. Nämnden kommer därmed varje år att ha möjlighet att besluta om omprioriteringar mellan olika sakområden och ändra inriktningen för föreslagna åtgärder.

Avvägningar

Varje åtgärd i reinvesteringsprogrammet kommer att föregås av avvägningar och konsekvensanalyser, inklusive skyfallsrisker och tillgänglighet och delaktighet för personer med funktions nedsättning.

Vissa sakområden kännetecknas av tillgångar 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.

Förvaltningsplaner

Som framgår ovan kommer kontoret att ta fram så kallade förvaltningsplaner för respektive sakområde. Arbetet med dessa är påbörjat. Ambitionen är att de ska vara kortfattade och fokusera på att omsätta utmaningarna som beskrivs i underhållsstrategin till taktiska avvägningar. Förvaltningsplanerna kommer att utgöra stöd när kontoret tar fram konkreta förslag till reinvesteringsåtgärder.

Förvaltningsplanerna kommer att ha en gemensam struktur för alla sakområden. Tabellen nedan visar ett utkast till förvaltningsplanernas disposition och innehåll. Detta kan komma att justeras när arbetet med dem fortskrider.

Årliga lägesrapporter till nämnden

Inför de årliga lägesrapporteringarna kommer kontoret efter behov att uppdatera förvaltningsplanerna. I lägesrapporterna kommer följande att redovisas:

• Sammanfattning av de aktuella förvaltningsplanerna med fokus på de viktigaste frågorna för respektive sakområde samt utmaningar på kort och lång sikt.

• Förslag till inriktning för hur tillgängliga medel kommer att fördelas mellan de olika sakområdena under det kommande året.

• Projekt som slutförts året som gått. Extra fokus på större projekt och projekt med särskild betydelse.

• Projekt som planeras att detaljprojekteras och/eller genomföras året som kommer eller året därefter. Extra fokus på större projekt och projekt med särskild betydelse.

• Konsekvenser av föreslagna reinvesteringar, som till exempel trafikpåverkan, miljöpåverkan och tekniska omständigheter

• Beskrivning av eventuella beroenden och samband mellan föreslagna reinvesteringar.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Produktionsplanering och trafik hanteras inom respektive åtgärd inom reinvesteringsprogrammet, och koordineras med övriga åtgärder inom reinvesteringsprogrammet och med kontorets övriga projektportfölj.

Intressenthantering och kommunikation

Intressenthantering och kommunikation hanteras inom respektive åtgärd inom reinvesteringsprogrammet, och koordineras med övriga åtgärder inom reinvesteringsprogrammet och med kontorets övriga projektportfölj.

Ekonomi och finansiering

Behovet av ökade reinvesteringar

I kontorets verksamhetsplan för 2026 omfattar investeringsplanen en inrymd budget om 580 mnkr, inklusive budgetförstärkningen om 140 mnkr, för reinvesteringsprogrammen. Nivån är baserad på prioriteringar utifrån kontorets befintliga investeringsramar och uppdrag. Under perioden 2022–2025 har det, genom omprioriteringar i investeringsbudgeten, varit möjligt att tidigarelägga vissa prioriterade och akuta åtgärder inom reinvesteringsprogrammen vilket givit ett faktiskt utfall som varit högre än den planerade i verksamhetsplanen. 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 2025 låg det faktiska utfallet på 350 mnkr.

Kostnadsutveckling och påverkan på budgetens värde

Entreprenadindex har under större delen av 2010-talet ökat med 2–5 procent per år. Mellan åren 2021 och 2023 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 2027 med inriktning för 2028 och 2029 (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 åtgärds portfölj. I budgeten 2026 tilldelades nämnden en ökad ram för reinvesteringar om 140 mnkr och den föreslås öka till 350 mnkr från år 2028. Kommande år finns möjlighet att justera fördelningen mellan reinvesteringar och nyinvesteringar inom kontorets grundram.

Kommentarer till rekommenderad investeringsnivå

Det föreslagna samlade reinvesteringsprogrammet har totalt en beräknad investeringsutgift om 4 000 mnkr, med följande preliminära fördelning över åren i förhållande till den långsiktiga investeringsplanen.

Den nu föreslagna ökade reinvesteringsnivån syftar till att möta det ökande behovet av underhåll och att förebygga att underhålls skulden ökar ytterligare. Den föreslagna nivån är baserad på storleken på den befintliga underhållsskulden, marknadspriser, gällande avtal, en bedömning av hur många olika åtgärder som kontoret klarar av att genomföra med nuvarande organisation samt entreprenadmarknadens förmåga att möta behoven av åtgärder. Om hela den föreslagna nivån om 4 000 mnkr inte kan inrymmas i budgeten över perioden 2027-2031, kan programmets genomförandeperiod förlängas. Tidigare beslutade medel inom de befintliga reinvesterings programmen kommer att integreras i och ersättas av det nya programmet.

Driftkostnader

Genom att underhålla tillgångarna i rätt tid förlängs deras livslängd, vilket minskar behovet av kostsamma akuta reparationer och andra oförutsedda insatser. Tidiga insatser är betydligt mer kostnadseffektiva än sena och omfattande reinvesteringar och ersättnings investeringar. Ett otillräckligt underhåll riskerar att leda till accelererad kapitalförstöring och ökade framtida investeringsbehov och därigenom ytterligare ökade kapitalkostnader. Det föreslagna reinvesteringsprogrammet bedöms därmed på sikt bidra till att minska belastningen på nämndens kapitalkostnader och driftbudget.

Reinvesteringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2028.

Utifrån genomförandebeslutets 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 genomförandebeslutets övre gräns ökar därefter kapital kostnaderna till drygt 302 mnkr år 2032 och minskar därefter i takt med genomförda avskrivningar. Om den nu inrymda genomsnittliga nivån om 350 mnkr över hela perioden skulle vara oförändrad skulle ökningen år 2032 vara drygt 102 mnkr.

Tillgångarna inom programmets olika åtgärdsområden kommer att ha olika avskrivningstider. För detta genomförandebeslut är kapitalkostnaden beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 2,8 procent.

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 av framtida kapitalkostnader har tagits fram baserat på den totala investeringsutgiften inom programmets ram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar på en årlig genomsnittlig kapitalkostnad om 171 mnkr under de första 8 åren, för att sedan minska successivt i samband med genomförda avskrivningar, och ett negativt nettonuvärde om cirka 3 259 mnkr. Beräkningen är baserad på beslutsbeloppets nivå om 4 000 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 3.

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 reinvesterings programmet 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 byggledarkompentens.

• *Pågående utveckling av kontorets arbetssätt för underhåll.* För närvarande pågår ett arbete på kontoret med revidering av arbetssätt och införskaffande av nya digitala

verktyg för underhållsplanering. Detta arbete är en viktig förutsättning för att kontoret ska kunna öka takten i underhållsarbetet.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 september 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden förvaltar ett mycket stort antal anläggningar, som måste underhållas löpande för att fortsatt fylla sin funktion och för att undvika kapitalförstöring. I stadens investeringsstrategi, enligt bilaga 9 i kommunfullmäktiges budget för 2026, framhålls 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.

I kommunfullmäktiges budget för 2026 anges att ett välfungerande trafiksystem är en förutsättning för att möta transportbehoven för invånare, besökare och verksamheter, vilket trafiknämnden ansvarar för att upprätthålla. Det framgår även att trafiknämnden ska säkerställa styrning, prioritering och planering av underhållsarbetet i den offentliga miljö som nämnden ansvarar för.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att trafiknämnden har tagit fram ett femårigt program för reinvesteringar i det offentliga rummet, som möjliggör en långsiktig investeringsplanering. En god planering innebär att trafiknämnden kommer att genomföra reinvesteringarna vid rätt tidpunkt, vilket leder till att behovet av kostsamma åtgärder i form av akut underhåll minskar och även risken för avbrott i funktionerna hos anläggningen minskar.

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.

Programmet innebär en betydande ökning av kapitalkostnaderna, men stadsledningskontoret konstaterar samtidigt, i likhet med trafiknämnden, att genom att underhålla tillgångarna i rätt tid förlängs deras livslängd, vilket minskar behovet av kostsamma akuta reparationer och andra oförutsedda insatser. Ett otillräckligt underhåll riskerar att leda till accelererad kapitalförstöring och ökade framtida investeringsbehov och därigenom ytterligare ökade kapitalkostnader. Det föreslagna reinvesteringsprogrammet bedöms därmed på sikt bidra till att minska belastningen

på nämndens kapitalkostnader och driftbudget. Stadsledningskontoret förutsätter att nämnden genomför åtgärderna på ett kostnadseffektivt sätt.

Stadsledningskontoret bedömer att programmet även kommer att bidra till att stadens transportinfrastruktur upprätthålls med god funktionalitet samt att invånarna upplever ökad trygghet, när slitna miljöer rustas upp och blir mer attraktiva.

Stadsledningskontoret bedömer att potentialen för att programmet ska genomföras med god måluppfyllnad är stor tack vare att trafiknämnden parallellt med framtagandet också har utarbetat en ny underhållsstrategi. Kontoret konstaterar att i enlighet med strategin har trafiknämnden, jämfört med inriktningsbeslutet, förtydligat och utvecklat styrningen av programmet, med årsvisa lägesrapporter, förvaltningsplaner och tydligare redovisning av planerade åtgärder. Stadsledningskontoret förutsätter att trafiknämnden skapar en struktur för projektredovisningen som möjliggör en adekvat uppföljning av utfallen.

Stadsledningskontoret vill lyfta behovet av ökade informationsinsatser som kan uppkomma med anledning av programmet. Det är ofrånkomligt att åtgärder ibland kan medföra tillfälliga olägenheter för invånare, besökare och trafikanter samt för näringslivet. Det är av stor vikt att syfte och tidplaner kommuniceras i tillräcklig omfattning för att acceptans för störningarna ska uppnås.

Stadsledningskontoret vill framhålla vikten av att nämnden ska verka för att åtgärderna ska bidra till sänkt driftskostnad, till exempel genom att välja material som kan underhållas på ett kostnadseffektivt sätt.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden rätt att genomföra reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet till en investeringsutgift om 4 000 mnkr. Utgifterna ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

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

Dennis Wedin m.fl. (M) och Svante Linusson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna förslag till reinvesteringsprogram för tillgångar i det offentliga rummet 2027–2031, samt att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar att kontoret inför genomförandebeslutet har utvecklat styrningen av programmet, med årsvisa lägesrapporter, förvaltningsplaner och tydligare redovisning av planerade åtgärder.

Flera av de farhågor vi hade inför inriktningsbeslutet har därmed delvis åtgärdats. Samtidigt kvarstår frågor kring den politiska styrningen. Betydande investeringsmedel omfattas av det samlade programmet, och det är därför avgörande att nämnden får en tydlig redovisning av resursfördelningen och vilka konsekvenser olika avvägningar får.

Vidare anser vi att de årliga lägesrapporterna blir ett reellt styrinstrument för nämnden och inte enbart i form av informationsrapportering. Större projekt och förändringar samt utvecklingen av underhållsskulden måste redovisas på ett sätt som möjliggör för nämnden att utöva sitt ansvar för stockholmarnas skattepengar – likaså att förebyggande underhåll prioriteras för att minska framtida kostnader och kapitalförstöring.

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L)

Liberalerna har förståelse för behovet av ökad flexibilitet i stadens reinvesteringsarbete. Samtidigt innebär det föreslagna programmet att nämnden fattar beslut om en mycket omfattande investeringsram samtidigt som de löpande prioriteringarna i större utsträckning flyttas från nämnden till förvaltningen. Det kan skapa bättre förutsättningar att hantera förändrade behov och oförutsedda händelser, men ställer också höga krav på transparens, uppföljning och politisk insyn.

När flera tidigare program samlas i en gemensam investeringsram ökar möjligheterna att omfördela resurser mellan olika verksamhetsområden. Därmed blir det också viktigare att nämnden fortlöpande får en tydlig redovisning av hur medlen fördelas, vilka prioriteringar som görs och vilka överväganden som ligger bakom dessa beslut. Det gäller inte minst när resurser behöver flyttas mellan olika typer av anläggningar och investeringar.

Trafiknämnden bör därför regelbundet få återrapportering som ger goda möjligheter att följa utvecklingen under programperioden. En ökad flexibilitet i genomförandet får inte innebära att den politiska styrningen försvagas eller att insynen i hur stadens

investeringsmedel används minskar. Tvärtom behöver uppföljningen stärkas när beslutsramarna blir större och möjligheterna till omprioriteringar ökar.