

Slutrapport Trafikhinder i Järva

Ett trygghetsprojekt i
Rinkeby-Kista och Spånga-
Tensta

Innehållsförteckning

Slutrapport för trygghetsprojektet Trafikhinder i Järva.....	2
Projektbeskrivning	2
<i>Projektorganisation.....</i>	<i>3</i>
Projektets omfattning och avgränsning	4
<i>Inventering av trafikhinder och räddningsvägar.....</i>	<i>4</i>
<i>Montering av nya bommar.....</i>	<i>4</i>
<i>Digitalt lås.....</i>	<i>5</i>
<i>Upphandling och avtal.....</i>	<i>5</i>
<i>Behöriga aktörer.....</i>	<i>6</i>
<i>Tillstånd och hantering av dispenser.....</i>	<i>6</i>
<i>Program för trafikhinder.....</i>	<i>6</i>
<i>IT säkerhet och GDPR.....</i>	<i>7</i>
<i>Organisation för administration av lås och nycklar samt dispenser.....</i>	<i>7</i>
Resultat	8
<i>Uppföljning av projektet.....</i>	<i>9</i>
Lärdomar och konsekvenser	9
<i>Projektutmaningar.....</i>	<i>10</i>
Frågor som kvarstår	11
Ekonomisk sammanställning	12
Bilagor	13

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning

Slutrapport för trygghetsprojektet Trafikhinder i Järva

Projektbeskrivning

Inom Järva förekommer en omfattande problematik med otillåten fordonstrafik samt olovligt parkerade fordon på gångstråk och torgytor i parker och naturområden. Den otillåtna trafiken har lett till att invånare upplever en stor otrygghet. Detta har framkommit i stadens trygghetsmätning från 2017 information från trygghetsmätningarna kan ses i *bilaga 5. Utdrag från stadens trygghetsmätning*

Förekomsten av fordon och parkerade fordon längs parkvägarna försvårar framkomligheten för blåljusverksamhet. Majoriteten av vägbommarna låstes tidigare med en brandkårsnyckel som gemene man enkelt kan skaffa i närmaste järnaffär. Detta medförde att bommarna stod öppna en stor del av tiden. Flera bommar och lås utsattes även för återkommande skadegörelse i stadsdelsområdena vilket resulterar i höga driftkostnader samt låg verkningsgrad på trafikhindren. Den begränsade verkningsgraden på bommarna i området förekom till störst del på grund av att det inte fanns ett funktionellt, säkert och behörighetskontrollerat låsningssystem.

Ett digitalt låssystem ansågs kunna ge effekt på den upplevda tryggheten hos invånarna och bidra till sänkta driftkostnader för stadsdelsförvaltningarna. Därför togs initiativ att gemensamt ansöka om trygghetsmedel. Projektet kom att kallas Trafikhinder i Järva.

Förvaltningarna såg också ett behov av att inventera och komplettera befintliga hinder i området. För att kunna göra effektiva avstängningar som inte försvårar för räddningstjänsten var det även nödvändigt att övergripande inventera räddningsvägar till fastigheterna i området.

Projektorganisation

Eftersom projektet pågått i drygt fyra år har en del medlemmar bytts ut. Aktuell projektorganisation ser ut enligt nedan:

Roll	Namn	Förvaltning/Avdelning
Beställare	Rinkeby-Kista SDF samt Spånga-Tensta SDF	
Styrgruppens ordförande	Jonas Eliasson	Spånga-Tensta SDF
Styrgruppsmedlemmar	Åsa Ljusberg	Rinkeby-Kista SDF
	Jonas Eliasson	Spånga-Tensta SDF
	Johan Hernman (tidigare deltagare)	Rinkeby-Kista SDF
	Lars-Erik Kroon	Brandkåren Attunda
	Fredrik Lagerhorn	Storstockholms brandförsvär
	Malin Sundström	Storstockholms brandförsvär
	Ulf Malm	Fastighetsägare i Järva
	Andreas Borgbrant	Polisen, lokalpolisområde Rinkeby
	Bengt Stenberg	Trafikkontoret
Projektledare	Mats Grönvik	Rinkeby-Kista SDF
	Pia Feldt	Spånga-Tensta SDF
	Linn Forsbeck (tidigare deltagare)	Spånga-Tensta SDF
Projektmedlemmar	Frank Carlsson (initiativtagare till projektet)	Polisen, lokalpolisområde Rinkeby
	Lennart Levander	Fastighetsägare i Järva
	Jonathan Gustafsson Berg	Fastighetsägare i Järva
	Linnea Eklöf	Fastighetsägare i Järva
	Peter Ringkrans	Trafikkontoret
	Sofie Molin (tidigare deltagare)	Rinkeby-Kista SDF
	Anna Degerfeldt (tidigare deltagare)	Fastighetsägare i Järva
	Richard Hultman	Trafikkontoret

Roll	Namn	Förvaltning/Avdelning
	(tidigare deltagare)	

Projektets omfattning och avgränsning

Projektet omfattar området Rinkeby- Kista stadsdelsförvaltning, Spånga -Tensta stadsdelsförvaltning och Trafikkontoret för Järvafältet. Initialt var projektets ambition att involvera fastighetsägare och stadens förvaltningar inom Järva-området. Upphandlingstekniska och administrativa begränsningar har gjort att detta skjutits på framtiden. Att involvera förvaltningar och bolag inom staden kan leda till ytterligare driftsäkra områden.

En ny förfrågan har ställts till fastighetsägare i området om fortsatt intresse finns för att tillgänglig göra sina lås via ett digitalt låssystem för främst göra gårdar och bostadsområden tillgängliga för blåljusverksamheterna.

Inventering av trafik hinder och räddningsvägar

Inventering av befintliga trafik hinder genomfördes under 2018 av Sweco Society. Samtliga trafik hinder i området inventerades, även på privata fastigheter. Sammanställningen fördes in i stadens kartsystem dpMap. Inventeringen genomfördes för att få en samlad bild över nätet av trafik hinder i området. Dessutom genomfördes en statuskontroll över befintliga hinder där hindrets skick och verkningsgrad dokumenterades.

Räddningsvägsinventering har gjorts i stadsdelarna Akalla, Hjulsta, Rinkeby och Tensta. Underlaget finns tillgängligt som ett lager i dp-mapp och underlaget har även delgetts Storstockholms brandförsvaret och Attunda brandförsvaret samt de fastighetsförvaltarna som är anslutna till Fastighetsägare i Järva har fått ta del av underlaget för räddningsvägar i området för att säkerställa dess tillgänglighet. Kostnaden för inventeringen delades mellan stadsdelsförvaltningarna och fastighetsägarna i Järva.

Montering av nya bommar

I Rinkeby- Kista har totalt 87st bommar försetts med digitala lås. Av dess bommar är 53st helt nyinstallerade.

I Spånga-Tensta har totalt 107 bommar fått de nya låsen och av dessa bommar är 78 nya och en del ersätter de tidigare fasta hindren, även två stycken öppningsbara manuella pollare har kompletterats med låsen.

Dessutom har flera av bommarna försetts med kompletterande trafik hinder så som fasta pollare, räcken/inkörningsskydd och tunga

block/stenar för att försvåra smitvägar. Alla bommar har uppdaterats i stadens kartsystem DP- mapp.

Digitalt lås

De digitala låsen och systemet de är kopplade till tillgodoser flera viktiga samhällsintressen, exempelvis ökad och förenklad framkomlighet för blåljusverksamheten och minskad risk för missbruk av nycklar och därmed ökad upplevd trygghet för invånarna. Trafikhindren utrustas med två cylindrar, en för blåljus och en annan för väghållning, drift av grönytor och upprätthållandet av olika samhällsviktiga funktioner och infrastruktur. Skillnaden är att bommen som öppnas med blåsljuslåset inte måste stängas före nyckeln kan tas ur låset, detta för att låta fordon i utryckning komma fram snabbare.

Det digitala låssystemet består av batterifria, certifierade och godkända lås och cylindrar. Strömkällan är det batteri som finns i nyckeln. För kontinuerlig drift och uppdatering av systemet behövs synkroniseringsstationer som nyckeln regelbundet uppdateras i. Kommunikation mellan nyckel och cylinder sker via induktion vilket innebär att systemet är kontaktfritt och inte är känsligt för korrosion. Systemet ger möjligheten att enkelt behörighets styra tillgången till respektive bomområde. För mer information om de digitala låsen läs: Bilaga 3. *Beskrivning av digitalt låssystem för Trafikhinder i Järva.*

Upphandling och avtal

För att projektet skulle kunna köpa in ett låssystem till trafikhindren genomfördes en upphandling. En upphandlingskonsult från Coligio AB anlätades för uppdraget. Projektgruppen arbetade fram förfrågningsunderlaget och kravspecifikationen tillsammans med denna konsult.

Upphandlingen genomfördes som ett urvalsförfarande. Med det menas ett förfarande där alla leverantörer har rätt att ansöka om att få lämna anbud. Kvalificering genomförs av de ansökningar som inkommit i rätt tid, och den upphandlande myndigheten inbjuder därefter ett antal av de sökande som uppfyllt ställda kvalificeringskrav att lämna anbud i en andra fas, anbudsfasen.

Efter genomförd upphandling inkom endast en anbudsgivare med ett anbud som antogs. Ett kontrakt upprättades mellan Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning och Swedlock AB.

Avtalsperioden är fr.o.m. 2019-03-01 t.o.m. 2021-02-28 med möjlighet till högst två års förlängning med ett år i taget (1+1). Avtalet har redan förlängts ett första år.

Brukaravtal har också tecknats med samtliga användare av nycklar och hårdvara.

I dagsläget kan endast Rinkeby- Kista stadsdelsförvaltning avropa från avtalet då medgivande från andra nämnder, organisationer och förvaltningar inte har tagits in innan upphandlingen ägde rum.

För att möjliggöra en uppskalning av projektet inom staden och för fastighetsägare och organisationer inom Järvaområdet behöver ett centralt avtal handlas upp med leverantör. Samtliga aktörer som vill vara med behöver ge sitt medgivande med fullmakt till upphandlande myndighet att genomföra upphandlingen.

Behöriga aktörer

Projektgruppen har identifierat roller och verksamheter som behöver tillgång till områdenas gångvägar. För att generalisera är det förutom blåljus, väghållningsfordon, upprätthållandet av samhällsviktig infrastruktur så som vatten, avlopp, el och belysning, underhåll av spårbunden trafik. I bilaga 4 kan ni läsa mer om behöriga aktörer. Det har under projektets gång tillkommit ytterligare aktörer.

Tillstånd och hantering av dispenser

Då områdena inom Järva är bland de mest trafikseparerade i staden är det en utmaning att få boende i området, fastighetsförvaltare och service- och tjänsteutövare att förstå vad som är tillåtet och vem som faktiskt har rätt att åka på gång- och cykelvägar. Inom projektet har det kontinuerligt hänvisats till att frågor gällande vem som får dispens avgörs av Trafikkontoret Tillstånd, Evenemang.

För mer information gällande dispenser se stadens hemsida:

<https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-dispens-fran-de-lokala-trafikforeskrifterna/>

Program för trafikhinder

Ett program för trafikhinder har visat sig svårt att ta fram inom ramen för projektet. Projektet anser att detta behöver tas fram centralt för att på så sätt kunna ingå i Stadens möbelprogram. Projektet har också sett svårigheter ur juridiskt perspektiv att förorda specifika fabrikat utan att bryta mot LOU.

Projektet har istället valt att fokuserat på att ta fram vandal- och väderskydd till de bommar som idag används i samarbete med

Swedlock AB. För att motverka sabotage av låset har projektet prövat att använda en starkare regel i en del av bommen samt att svetsa fast en del infästningar för att säkerställa minskat sabotage. Detta har genomförts på 24 platser (14 platser i Rinkeby- Kista 10 Spånga-Tensta) och resultatet kommer att utvärderas efter kommande vinter. I Spånga-Tensta har även låsleverantören hjälpt till med förstärkningsåtgärder av befintliga bommar för att se om det kan stå emot sabotage bättre, tre stycken bommar förstärks på detta sätt i Tensta, utvärdering sker löpande.

Den bomtyp som historiskt sett använts mest i stadsdelsområdena är av typen BAX-bilspärr, fabrikat SMEKAB Citylife. Färg och längder varierar. Låsanordningen har plats för tre cylindrar. Inom projektet har två cylindrar använts i varje bom. En för blåljus och en för drift. Blåljuscylindern kan öppnas och nyckeln tas ut medan bommen är i öppet läge, medan den andra cylindern har en ”hålla nyckel- funktion” som kräver att bommen stängs och låses före nyckeln kan tas ur. Det förekommer även en del andra bommodeller av kraftigare slag som då har specialtillverkats för att vara mer motståndskraftiga. Dessa bommar är vanligtvis försedda med ett digitalt hänglås. Tillverkare av dessa bommar har bland annat varit BEAB, Rinkeby-Kistas stadsdelsförvaltnings driftentreprenör.

Efter det ökade sabotaget av bommar som uppstått, främst i Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, har projektet identifierat ett behov av kraftfullare bommar eller förstärkta bommar men projektets försök till dialog med bomleverantör har inte resulterat i något. Projektets förslag är att ett stadsövergripande trafikhinderprogram med olika motståndskraftiga bommar arbetas fram.

IT säkerhet och GDPR

Stadsdelsförvaltningarnas IT- funktioner har tillsammans påbörjat en klassning av systemets IT-säkerhet i webbportalen KLASSA. För närvarande inväntar projektet återkoppling från SLK avseende frågor som berör NIS-direktivet. När klassningen är avslutad behöver arbete påbörjas för att uppfylla de krav som ställs på rutiner för behandling av personuppgifter och säkerhet.

Organisation för administration av lås och nycklar samt dispenser

Båda stadsdelsförvaltningarna samt trafikkontoret har utsedda administratörer som tillsammans med parkingenjörer administrerar låssystemet och nycklar. Dessa sköter även dialogen med trafikkontoret gällande frågor som uppstår inför utfärdandet av dispenser. Arbetet med administrationen har visat sig vara mycket

tidskrävande och möjligheten för att utse en gemensam administrationstjänst för båda stadsdelsförvaltningarna utreds.

Resultat

Efter att alla bommar har monterats upp och försetts med digitala lås har flera besök och inspektioner gjorts i stadsdelsområden och på Järvafältet. Vid dessa tillfällen har en stor minskning av olovlig trafik noterats. Förekomsten av bilar ute på Järvafältet är nästan helt borta. I Rinkeby och Tensta har muntliga uppgifter inkommit om att det har blivit en stor skillnad gällande olovlig trafik på gång- och cykelvägar samt att tryggheten ökat på en del ställen, det syns även i trygghetsmätningen från 2020, se *bilaga 5 Utdrag från stadens trygghetsmätning*.

En bra lärdom som förvaltningen får i samband med att de flesta parkvägar stängs av är att det tvingar de som på olika sätt behöver access att höra av sig till stadsdelen. Detta underlättar identifieringen vilka aktörer som har behov av tillstånd och hur många de är. Förvaltningarna får också möjlighet att få kontakt med byggaktörer som gör schakter och TA- planer och kan göra besiktningar före och efter deras arbeten för att säkerställa återställningsarbetet.

I samband med planering av nya exploateringsområden och ombyggnader i stadsdelsområdet har det varit värdefullt att veta exakt var stadsdelsområdets trafik hinder är placerade. Brandinventeringens kartläggning över brandvägar är även den mycket användbara och har kommit till god användning vid projekteringsarbetet för flera parker.

Att ha god kontroll på vart avspärningarna finns gör det också lättare att göra effektivare avstängningar. Tidigare bommar och lösa trafik hinder som nu finns innanför avspärningszonerna kan tas bort och blir överflödiga.

Då projektet har gett blåljusverksamheten (brandkår, polis och ambulans) access och tillgång till låssystemet, som även är kompatibelt med brandkårens låssystem ”Smart passage” finns det goda möjligheter att utöka systemet till hela Stockholmsregionen. Ett digitalt låssystem är mycket mer effektivt och mer säkert än den tidigare analoga brandkårsnyckeln.

Uppföljning av projektet

Fastighetsägare i Järva som varit en betydande samarbetspartner inom projektet, har ansökt om och beviljats ekonomiska medel från Brottsförebyggande rådet för att utvärdera projektet Trafikhinder i Järva. Utvärderingen syftar till att dels göra en effektutvärdering på åtgärdernas insatser. Detta görs genom trafikmätningar som utförs av Trafikkontoret. Mätningarna görs först i form av en nollmätning, på de platser som undantagits från låssystemet. På dessa platser kommer sedan en uppföljande mätning att göras för att undersöka om bomlåsen har haft effekt på den faktiska trafiken på gång- och cykelvägarna. Utvärderingen syftar även till att undersöka det digitala systemets drift och säkerhet, samt samverkansarbetet som implementering av de digitala låsen har inneburit. Utvärderingen pågår sedan januari 2021 med förväntat avslut december 2022.

Lärdomar och konsekvenser

En svårighet i projektet har varit att få aktörer som har behov av passage i stadsdelsområdena att se det övergripande syftet då minskad genomfartsmöjlighet påverkat vissa intressenters uppdrag. Denna utmaning gäller både interna och externa aktörer. Projektet har genomfört informationsinsatser för att bemöta detta men bedömer inte att det avhjälpt problemet. Vid en eventuell framtida uppskalning av arbetet är det projektets rekommendation att staden från central nivå förtydligar vikten av ett säkert låssystem i bommar och behörighetsstyrning utifrån en trygghetssynpunkt.

I Rinkeby- Kista stadsdel har sabotagen på lås och bommar begränsats till att hela bommen i några fall skruvats bort och lagts på sidan. Någon bom har även saboterats genom påkörning. Vid ett tillfälle har ett hänglås klippts sönder. I de flesta av dessa fall har förövaren hört av sig och velat ersätta skadan eller har återställt bommen.

Vid ett flertal bommar har smitvägar uppstått, då man har kört på sidan om bommen på gräsytor och lägre buskage för att kunna passera. Dessa har åtgärdats löpande vartefter det har upptäckts. Detta är något som projektet har tagit med i beräkningarna och varit beredda på att det skulle komma att ske.

I Spånga-Tensta stadsdel har en större grad av sabotage på både lås och bommar kommit som följd av att ytterområden gradvis stängts igen. För att bemöta detta har projektets låsleverantör varit behjälplig med förstärknings- och förbättringsåtgärder, detta för att de bättre ska kunna skydda och stå emot olika angrepp,

påtryckningar och förhoppningsvis även påkörningar. Detta kommer inte hinna redovisas då den senaste uppgraderingen inte kommer kunna installeras förrän senare under året. Dialog har förts med trafikhindringsleverantörer men de har inte kunnat lösa en mer motståndskraftig bom.

Även om låssystemet med bommar är flexibelt har projektet under resans gång stött på lägen där det blivit svårt eller alltför omfattande att stänga av områden för biltrafik. I en del fall är det många aktörer, som kan vara svåra att identifiera i förtid som har behov av access. Det finns även aktörer med oklara behörighet så som färdtjänst eller leveranser till förvaltningarnas egna verksamheter. Det kan också vara områden som stadsdelsförvaltningen inte har rådighet över som t.ex. torg. De platser som projektet har ansett för svåra att lösa har sammanställts och beskrivits i Bilaga 1: *Problematiska platser för trafik hinder i Rinkeby- Kista stadsdelsförvaltning (1)* och Bilaga 2: *Problematiska platser Sp-Te Trafik hinder Järva*.

En del av ovan nämnda fall kräver mer omfattande åtgärder för att kunna hantera den olovliga trafiken. Som exempel kan nämnas installation av höj- och sänkbara pollare eller ombyggnad av gatumiljön. Projektet har även utrett möjligheter för hur färdtjänst ska kunna sköta sina uppdrag trots att trafik hinder låses. Här krävs ytterligare utredningsåtgärder.

Projektutmaningar

I samband med att upphandlingen genomfördes saknade projektgruppen tillgång till rätt upphandlingskompetens för att kunna genomföra en upphandling av avtal där flera förvaltningar och bolag har möjlighet att beställa. I dagsläget kan därför endast Rinkeby- Kista stadsdelsförvaltning avropa från avtalet då medgivande från andra nämnder, organisationer och förvaltningar inte har tagits in innan upphandlingen ägde rum, ett undantag har gjorts för att Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning.

Projektet initierades som ett samverkansprojekt mellan flera berörda organisationer, men utan en formellt uppbyggd projektorganisation med tydligt uttalade ansvarsroller. Detta fick till följd att en styrgrupp bildades först senare under projektet, vilket i sig fick som följd att det inledningsvis varit svårt att leda projektet på ett effektivt sätt. Under projektets gång har flera nyckelpersoner i projektet slutat och nya har tillkommit. Projektet har även bytt projektledare vid flera tillfällen.

Lärdomen framåt blir att tidigt tillsätta en styrgrupp som kan skapa en fullständig projektorganisation med tillräckliga resurser för att genomföra ett effektivt projekt.

’En stor utmaning under projekttiden har varit att koordinera projektarbetet med övriga projektarbeten som bedrivs på Järva både av stadens verksamheter såväl som andra aktörer. Ett talande exempel är när trafik hinder sattes upp i samband med konstruktionen av det nya badet på Järvafältet.

Underdimensionerade trafik hinder placerades ut och det dröjde inte lång tid innan de var satta ur funktion, detta som följd av att en dialog mellan förvaltningarna startades först i slutet skedet av badprojektet. Även dialogen med Tillståndsenheten kom igång först i ett senare skede av projektet vilket försvårat delar av det förebyggande arbetet.

Projektet har genomförts under pandemin vilket fått till följd att projektets tidsplan fått skjutas upp vid några tillfällen. Detta beroende på folkhälsomyndighetens reserestriktioner.

Frågor som kvarstår

I en del fall har projektet kunnat konstatera att bommen BAX bilspärr inte är tillräckligt motståndskraftig och utsetts för vandalisering och skador. Behov finns att ta fram en kraftigare bom som också uppfyller kraven på att kunna använda låscylinrar med hålla- nyckel funktion. Detta finns inte på marknaden idag men en upphandling med en tydlig kravställning skulle kunna möjliggöra framtagandet av en sådan produkt. För att kunna genomföra en sådan upphandling krävs sannolikt att en garanterad mängd förbeställas för att en leverantör ska vilja bekosta utvecklingsarbetet, detta kan enklare genomföras om staden har en gemensam upphandling för utveckling av trafik hinder.

Projektet har grundligt utrett frågan gällande färdtjänsttransporter och hur de ska kunna lösas på ett så säkert sätt som möjligt utan att hela områden lämnas olåsta. Projektgruppens arbete har lett till flera frågor som varit för stora för projektet att lösa på lokal nivå.

Exempel på utmaningar är oklar ansvarsfördelning i frågan i staden i stort, oklara rutiner, oklar kravställning på färdtjänstföretagen samt frågan om hur nära bilarna måste komma till färdtjänstens brukare. Nuvarande och ursprungliga detaljplaner har genomgåts för att utreda samtliga möjligheter men inga entydiga svar har hittats.

Då projektet inom staden kan se flera parallella användningsområden för låssystemet och samtidigt fått flera förfrågningar från trafikkontoret, andra stadsdelar och angränsande

kommuner är projektets rekommendation att upphandling av ett gemensamt avtal för låssystemet genomförs stadsövergripande. Låssystemets digitala plattform behöver utvecklas och frågor kring detta har hittills inte riktigt bemötts av låsleverantören, det bör vid en ny upphandling tydligt kravställas.

Det som däremot framkommit med tydlighet är att driften och dialogen kring användningen av låssystemet bäst löses lokalt, direkt av berörda förvaltningar.

Ekonomisk sammanställning

Tidsåtgången för projektet uppskattas till 20 % av två heltidstjänster (En parkeringenjör på vardera stadsdelsförvaltningen Rinkeby-Kista och Spånga-Tensta från projektstart 2017). Plus all den tid som övriga deltagare lagt ner med betoning på polisen, lokalpolisområde Rinkeby.

Sammanställning av respektive stadsdels kostnader i samband med projektet.

Rinkeby-Kistas redovisning av kostnader/projektindel

Bominventering	213 760 kronor
Upphandling av låssystem	27 968 kronor
Brandvägsinventering*	558 559 kronor
Informationsmaterial	4 664 kronor
Nya bommar och komplettering av hinder, inkörningsskydd samt reparationer	1 922 392 000 kronor
Låssystem, förstärkning av lås, bomutveckling	1 469 354 kronor
Summa	4 196 697 kronor

Not. Kvar i budget finns 658 509 kronor.

Spånga-Tenstas redovisning av kostnader/projektindel

Bominventering	322 000 kr
Upphandling av låssystem	28 000 kr
Brandvägsinventering*	559 000 kr
Informationsmaterial	5 000 kr
Nya bommar och komplettering av hinder, inkörningsskydd samt reparationer	4 061 834 kr
Låssystem, förstärkning av lås, bomutveckling	1 440 000 kr
Summa	6 415 834 kr

*Not. Kvar i efter årsbokslut 2021 är 484 166 kr
kronor som inte kommer att kunna utnyttjas..*

**Kostnaderna för inventeringen delats förutom mellan stadsdelarna även
med organisationen Fastighetsägare i Järva.*

Bilagor

*Bilaga 1: Problematiska platser för trafik hinder i Rinkeby- Kista
stadsdelsförvaltning (1)*

Bilaga 2: Problematiska platser Sp-Te Trafik hinder Järva.

Bilaga 3: Beskrivning av digitalt låssystem för Trafik hinder i Järva.

(Bilaga 4: Behöriga aktörer Trafik hinder Järva)