

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Belysning, reinvesteringar	Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler. Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för stolpras. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Genomförande för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23. Total utgift 420 mnkr. År 2011-2020	Arbetet påbörjades under 2011 och löpande reinvesteringar behöver fortsättningsvis göras. Prioriterade arbeten är samförläggningar med Ellevio och framförallt när det gäller att markförlägga befintliga luftledningarna. <u>Kabel-, stolp- och anläggningsdelsbyten</u> Antal meter kabel som kommer bytas ut i egen regi och i samförläggningar med Ellevio uppgår till totalt cirka 10 000 meter per år från 2018 och framåt. I samband med kabelbytena kommer även äldre stolpar bytas ut, och totalt sett rör det sig om cirka 300 stolpar per år. Per år kommer cirka 10 belysningscentraler från Ellevios nätstationer att flyttas ut. Effektbelysningsanläggningar kommer att ses över och renoveras i form av armaturbyte och i vissa fall kommer utbyte av hel anläggning att göras.
Reinvestering mindre konstbyggnads- åtgärder	I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fordras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning. Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr. Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022 samt ett genomförande beslut för innevarande år 2017-02-02. Det ursprungliga inriktningsbeslutets genomförandeperiod har förlängts. År 2014 -2022	Arbetet fortgår i enlighet med det beslutade reinvesteringsprogrammet för perioden 2016 – 2022. Nya genomförandebeslut redovisas i trafiknämnden årsvis. Några projekt som är under planering är: • Västerbron ny travers • Spånga Kyrkväg tätskiktsbyte • Gång och cykeltunnlar, Söderort, byte av tätskikt • Ombyggnad Allébron i Hammarby Sjöstad • Utbyte av gång- och cykelbroar i Rinkeby.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar	Nytt genomförandebeslut för reinvestering under perioden 2017-2021 togs i trafikinämnden 2016-08-25 och fastställdes i kommunfullmäktige 2016-11-28. Att ha en optimal fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön. En trafiksignalanläggning består av flera delar: styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervakningsutrustning. Trafikkameror och trafikinformationstavlor är exempel på elektriska anordningar för att reglera trafiken så att det ofta begränsade gatuutrymmet kan användas effektivt och flexibelt. Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år. År 2017-2021 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr	Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutet för åren 2017-2021. Den årliga budgeten är ca 30-35 mnkr. Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är prioriterat. Under åren 2018-2020 kommer fokus ligga på att ha en jämn utbytestakt om ungefär 35-40 styrapparater årligen där åldersstruktur och funktion styr prioriteringsordningen. Kabelbyte kommer att prioriteras utifrån kvalitet på kablarna vilket kommer att innebära att delvis utbyte av kabel i flertalet signalkorsningar kommer att göras snarare än utbyte av all kabel i färre signalkorsningar. Fortsatt fokus kommer att ligga på att stadens detektorer för cykel och bil håller en hög standard för att främja framkomligheten. Kontoret har under några år tillbaka haft ett mål som uppnåtts att endast ha 1,5 % felaktiga slingdetektorer på årsbasis, vilket motsvarar cirka 65 av den totala mängden cirka 4300. Det arbete som påbörjades under 2016 för att hitta lämpliga alternativ till dagens detekteringsmetoder kommer att fortsätta för att ha goda alternativ där vanliga induktiva slingor inte kan läggas. För åren 2018-2020 kommer stadens tryckknappslådor som fungerar som detektering för gående och cyklisterna att börja seriebytas i större omfattning än tidigare. Ny teknik på marknaden har gjort det möjligt att förbättra villkoren för medborgare med syn- och hörselnedsättning.
Tätskikt Sergels torg	För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, Spårväg city. I området finns även planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan. I samband med detta planeras för upprustning av Klarabergsgatan. Störst påverkan på gatans funktion och utformning kommer den planerade Spårväg City att utgöra, som innebär att ett helt nytt trafikslag ska beredas utrymme på gatan. Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Total utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr, netto 1 483,0	En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med genomförandet och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet. Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare. Samordning med tomträttshavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeavtal med berörda tomträttshavare har tecknats. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram som har använts i etapperna för att reducera buller, och

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	mnkr. Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012. I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30. Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta. I april 2015 godkände trafikinämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken genomförs samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaderna och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet. År 2010-2018	entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält. Ett program ”Vägledning för stadsrummens gestaltning” har tagits fram för den slutliga utformningen av området. Renovering av glasobelisken Kristallvertikal accent (Öhrströms pinne) kommer att slutföras under 2017. Gångbanorna på Hamngatan återställs permanent allt eftersom arbetena med tätskiktsrenoveringen slutförs. Entreprenören har gjort ett bra arbete hittills med tätskiktsarbeten och planeringar, och kontoret har beslutat att förlänga arbetet med entreprenören till 2018. Option 2 och 3 för tätskiktsarbeten har beställts och startade under 2016, arbetena pågår till 2018. Option 5 som innefattar finplanering har beställts och startades under 2016 med ett slutförande 2018.
Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar	Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Total utgift uppgår till 625,0 mnkr. Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikplaneringar, gatumöbler samt papperskorgar. År 2013-2018	Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringensvolymen i den takt budgeten medger inom beslutade budget för åren 2013-2018. Sammanlagt cirka 470 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2016, och arbetet fortsätter under 2017 och 2018. Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Plan för gatuparkering – skyltar och automater	Kommunfullmäktige fastställde i juni 2016 en parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Planen för gatuparkering innebär ändringar av parkeringsavgift i citykärnan, ändrade avgiftstider i innerstaden och en utökning av parkeringsområden i ytterstaden. Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden 2016-04-14 och fastställdes i kommunfullmäktige 2016-06-13. Total utgift 84,0 mnkr.	Implementeringen påbörjades hösten 2016 och kommer att fortsätta under 2017 och 2018. Taxa4-området beräknas bli klart under våren 2017 varpå innerstaden påbörjas. Omskyltning med tillhörande nya lokala trafikföreskrifter i innerstaden beräknas vara färdigställt vid utgången av 2017. Till 2018 kvarstår sedan taxa5-området.
	Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant	
Cykelplan, utbyggnad av pendlingsstråk 2012-2018	Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta med cykeln som transportmedel och vad som behöver göras för att cyklingen ska öka. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18. Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med exploateringskontoret tagit fram ett förslag till utredningsbeslut för pendlingsstråken, vilket antogs i respektive nämnd 2012-11-22. Inriktningsbeslut skrivs årligen. Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden 2013-2016. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig. För att kunna starta genomförande av cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012, omfattande tre projekt. Många cykelprojekt var precis i start- eller projekteringsfasen då utredningsbeslutet skrevs fram. Dessa projekt hade således redan beslut.	Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018. Utredningsfasen sker löpande för de olika projekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet. Objekten grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och åtgärder har hittills beslutats i fyra inriktningsbeslut. Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Kontoret planerar för att cykelutbyggnader utifrån planen ska fortsätta även efter år 2018. Våren 2017 planeras för ett nytt inriktningsbeslut med cykelåtgärder. Bilaga 6 ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som omfattats av inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk, volymer och åtgärder som utförts sedan 2012, åtgärder som planeras under 2017 och planering för åren 2018-2020 och hur kostnaderna fördelas. I bilaga 6 framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt. Den totala utgiften för cykelåtgärderna uppgår enligt kommunfullmäktiges budget till 1,0 mdkr under perioden 2012-2018. År 2012-2018	
Cykelparkering hela staden	År 2014-2018 I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut om totalt 37 mnkr togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08. Genomförandebeslut för perioden oktober 2016-2018 togs i trafiknämnden 2016-12-08 om totalt 24,0 mnkr.	Utredning av möjligheten att bygga cykelparkeringsgarage under Vattugatans bro på södra delen av Centralplan levererades 2015, och en fördjupad studie tar vid om utredningen visat att det är möjligt att bygga ur ett ekonomiskt och stadsmiljömässigt synsätt och att det finns direktiv att starta en sådan. För 2017- 2018 planeras 2000 cykelparkeringsplatser per år över hela Stockholm. 200 platser i ”Stockholmshagar” och 100 platser i tvåvåningsställ förutom de 700 som anläggs med pollare. För 2019 och 2020 planeras en lägre utbyggnadstakt om cirka 1 000 cykelparkeringar per år.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Spårväg City	Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiken vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad. Landstingets trafikinämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå. I december 2011 tog staden och Trafikförvaltningen gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till 2016 – 2018. Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförande-beslut för tåtskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03. Trafikförvaltningen fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 mdkr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafikinämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 mdkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafikinämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslås ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdsstaden utan etappvisa	<i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar. <i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar. <i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Järnvägsplanen blev fastställd av Trafikverket i oktober 2016 och vann laga kraft i december 2016. Inom tåtskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen under 2017 och 2018. Ändhållplats är Kungsträdgården tills Klarabergsgatan färdigställts 2018. Q4 2018 planeras spårvägen börja trafikera Klarabergsgatan. <i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan utförs preliminärt under 2018. I samband med detta kan staden behöva göra mindre förbättringar för gående och cyklister i anslutning till hållplatsen. <i>Anm. JP=Järnvägsplan</i>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	trafikstarter, befintliga vagnar behålls vilket minskar behovet av nyanskaffning av fordon, tidpunkt för trafikstart av hela sträckan till Gåshaga brygga senareläggs från 2018 till 2020 (sträckan Sergels Torg – Waldemarsudde kan starta tidigare när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara). I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik. Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019. Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje påverkas inte av beslutet. Staden och SL är överens om genomförandavtal för förlängningen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan. Ärendet togs upp för beslut i exploateringsnämnden och trafiknämnden i oktober 2016, och i kommunfullmäktige i februari 2017. År 2006-2020. Genomförandebeslut 2010-05-18 om 28 mnkr.	
Energibesparande armaturbyten	Sedan 2007 har trafikkontoret drivit ett flertal projekt för att sänka gatubelysningens energiförbrukning och minska utsläpp av växthusgaser. I dagsläget finns cirka 5 000 kvicksilverarmaturer kvar att byta ut på lokalgator. Dessutom finns cirka 5 500 kvicksilverarmaturer att byta ut på parkvägar. Under de kommande åren har trafikkontoret för avsikt att ersätta samtliga kvarvarande kvicksilverarmaturer, totalt 10 500 st. Trafikkontoret har beviljats medel från stadens centrala medel för klimatförbättrande åtgärder, Klimatmiljarden, för att byta ut 7 100 armaturer. Utgiften för detta motsvarar hela investeringsutgiften om 48,0 mnkr för projektet, och kommer att öka förändringstakten för Stockholms stads mål till en belysningsanläggning som är helt fri från kvicksilverlampor inom de närmaste åren. Efter de två åren som investeringsmedlen från Klimatmiljarden täcker, kommer ytterligare 3400	Under år 2017 - 2018 har trafikkontoret beviljats medel från stadens centrala klimatförbättrande åtgärder, Klimatmiljarden, för att byta ut 7 100 armaturer. 2019 - 2020 planeras ytterligare 3 400 armaturer att ersättas innan anläggningen är helt fri från kvicksilverlampor. När kvicksilverutbytet är klart så läggs fokus på att byta ut ljuskällan högtrycksnatrium. Dessa sitter främst på leder genom staden och i dagsläget finns det cirka 9 500 ljuskällor av denna typ. Högtrycksnatrium har en hög installerad effekt som kraftigt kan reduceras med användning av moderna LED-ljuskällor som har effektivare ljusspridning

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	armaturer att behöva ersättas innan anläggningen är helt fri från kvicksilverlampor. Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-12-08 för energibesparande armaturbyten 2017-2018 till en kostnad om 48 mnkr. Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder. För perioden 2019-2028 planeras ett nytt genomförandebeslut att tas fram för fortsatta åtgärder med energibesparande armaturbyten.	
Trygghets- belysning	Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder. Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr. År 2016-2020	Arbetet för trygghetsinsatser med belysning är intensifierat fr.o.m. 2016 och fortsätter till och med 2020. Belysning ska säkerställas för gator, gång- och cykelvägar, även i parker, samt i anslutning till kollektivtrafiken. Det görs genom komplettering och förstärkning av belysningsanläggningen där det behövs, speciellt i samband med parker och tunnlar. Identifiering av platser som har behov av förstärkt belysning eller beskärning av stadsdelars vegetation (för att inte skugga belysningen) görs bl.a. i samband med trygghetsvandringar, medborgarmöten och genom löpande information med stadsdelsförvaltning. Mindre projekt ska utföras i utsatta områden. Riktade ronderingar av belysningsanläggningen, främst vid gångstråk i samband med kollektivtrafik, befäster ljusfunktionen. I samverkan med polisen ska trafikkontoret medverka till att tillräcklig ljusnivå finns för att polisen ska kunna identifiera individer med befintliga kameror.
Klimatsmarta parkerings- automater	Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder för utbyte av befintliga äldre parkeringsautomater i innerstaden. Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-11-10.	Parkeringsautomaterna kommer bytas ut och ersättas under 2017 och 2018. De nya automaterna kommer att drivas med solceller och batteribackup och därmed inte behöva någon extern strömkälla. Parkeringsautomaterna kommer inte ge några biljetter eller kvitton utan kommer att vara helt digitala. Trafikövervakningen sker genom att fordonets registreringsnummer kontrolleras direkt i parkeringsvaktens handdator. Inköp, leverans, montage och driftsättning av de nya parkeringsautomaterna kommer att upphandlas som en utförandeentreprenad.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan	Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under högttrafiktid. En lösning med gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen är då en attraktiv möjlighet för att avlasta övergångsstället och ge en gen och trafiksäker passage. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr. Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel. Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats. De delar som rör Adlern mindre 34 avslogs. Den del av planen som rör gångtunneln har vunnit laga kraft. Den planerade tunnelbaneutbyggnaden av gul linje har ändrats i utförande varför det inte längre är kritiskt med samordning mellan de två projekten. Ett reviderat inriktningsbeslut gemensamt med Exploateringskontoret planeras våren 2017 och genomförandebeslut till sen höst 2017. År 2012-2020	Våren 2018 planeras för entreprenadstart med ledningsomläggning under förutsättning att genomförandebeslut fattas under hösten 2017. En förutsättning för genomförandet är att Odengatan stängs för trafik sommaren 2018 – sommaren 2019 under tiden som betongtunneln byggs. Under hösten 2019 planeras Odengatan återställas samtidigt som arbeten sker inne i tunneln. Till våren/sommaren 2020 planeras gångtunneln kunna tas i bruk. En förutsättning för att tunneln ska kunna genomföras är att ett avtal tecknas med fastighetsägaren till Adlern Mindre 34.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet, kollektivtrafik och gångbana	På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafiklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten, något som svårligen kan accepteras på grund av busstrafiken. År 2014-2021.	De utredningar som gjorts redovisar ett antal tekniska åtgärder som krävs för att säkerställa bärigheten hos berörda konstruktioner under mark och stoppa pågående nedbrytning. Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i området samt cykelfrämjande åtgärder. I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten i korsningen Sveavägen/Kungsgatan, som är en olycksdrabbad korsning. I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Kontorets arbeten projekteras så att detta underlättas för att nedbringa tiden med öppna schakter i city. En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt bl.a. byggandet av Spårväg city och renoveringen av Sergel Torgs tätskikt samt Kungsgatans framtida gestaltning. Planerad tid för byggnation är 2019-2021.
Liljeholms- broarnas klaffar	Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som nyligen bytts på Danviksbroarna. Även de på Liljeholmsbroarna har nu uppnått sin tekniska livslängd och börjar bli kostsamma i drift med återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken; utmattning, skruvförband som går sönder och rost. För att inte säkerheten ska minska har inspektionerna utökats och förtätats. De nya däckerna innebär att broarnas formella bärighet ökas och de utformas så att körfältsindelningen för bilar/bussar respektive gående/cyklister lätt kan ändras. Ett utredningsbeslut redovisades i trafikinämnden i december 2015. Belopp 3 mnkr. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras i trafikinämnden under våren 2017. År 2015-2020	Samråd med berörda parter har genomförts, bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket, för planering av tid för utförandet. Arbetena kommer att innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under byggtiden. Trafiken över broarna begränsas till en bro. Projektet kommer att samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron. Planerad tid för genomförande är 2019-2020.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkningsåtgärder	Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cyklingspendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Under geotekniska undersökningar längs sträckan framkom dock att stabilitetsförhållandena var oväntat dåliga vilket kräver att marken förstärks genom spontning för att klara av dagens trafikbelastning. När förstärkningen är utförd planeras ett cykelstråk att byggas längs sträckan. Cykelbanan kommer att separeras från gångstråket längs vattnet vilket minskar konflikter mellan trafikanterna på den idag smala strandremsan. Stråket kommer även att ansluta till Långholmsgatan via Pålsundsbacken. Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafknämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr. Genomförandebeslut planeras till nämnden under våren 2017. År 2012 – 2020	Projektering kommer att pågå fram till våren 2017. Upphandling planeras ske hösten 2017 och entreprenadstart hösten 2018. Entreprenaden beräknas vara färdig 2020.
Kungsträdgården, ny evenemangsplats	Projektet omfattar byggande av en ny evenemangsplats i Kungsträdgården. Den befintliga upphöjda platsen rivs och ersätts med en väl gestaltad, funktionell och tillgänglig evenemangsplats. Den nya utformningen medger en större flexibilitet för nya evenemang samtidigt som dess utformning tydligt avgränsar platsen mot den omgivande parken. I arbetena ingår även belysning och förberedelse för en ny isbana. Utredningsbeslut för Kungsträdgårdens framtida utformning fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2014-05-21. År 2017-2021	Projektering är påbörjad i samråd med kulturförvaltningen, evenemangplatsenheten. Kostnadskalkyl finns framtagen. Förslaget bör uppdateras under 2017/2018 och kompletteras med mängdbeskrivning. Inriktningsbeslut är planerat våren 2018 och genomförandebeslut är planerat hösten 2018 för evenemangsplatsen. Medel för upprustning är preliminärt avsatta 2019-2021. Upphandling bör ske senast under våren 2019. Entreprenaden påbörjas tidigt hösten 2019 med rivningsarbeten, fortsätter våren 2020, uppehåll under sommaren och slutförande under hösten 2020.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Bergbanan i Skärholmen	Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare ger upphov till olika typer av driftsavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss. Under hösten 2014 har kontoret genomfört en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad. Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana, alternativt hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger. Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeavgift 25 mnkr. Ett genomförandebeslut om 30 mnkr planerades att kunna presenteras i trafiknämnden i mars 2017. Projektet har mött motstånd rörande utformningsförslaget. Samråd kommer att hållas med stadsdelsnämnden under mars månad kring vilka alternativ som kan vinna gehör. Förslaget med hiss kommer med största sannolikhet inte att genomföras. Alternativet är då en bana med två snedkabelhissar. Utgiften för detta alternativ uppskattas till cirka 60 mnkr, vilket fordrar ett reviderat inriktningsbeslut. År 2014 – 2018.	Projektet ändrade riktning efter utredning från bergbana till två parallella, av varandra oberoende, hissar och en gångbro. Förslaget har vid utredning visat sig mest kostandseffektivt samt att det ryms inom inriktningsbeslutets ram. Utseendet skulle påminna om Katarinahissen. För att hålla nere känslan av utsatthet planerades gångbron ganska kort och bergskärningen vid nedre hissplanet skulle ges flacka slänter och en ljus färgsättning med god belysning. Projektet planerades och projekteras under 2016 för ett genomförande under 2017. På grund av kritik från skönhetsrådet, vilken anammades av stadsbyggnadskontoret och stadsdelförvaltningen, kommer ett omtag att tas under våren 2017. Byggstart för projektet beräknas preliminärt ske under 2018.