

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)	Den aktuella sträckan är mellan trafikplats Sofielund på riksväg 73 och trafikplats Norrtull på E4/E20. I denna sträcka ingår Johanneshovsbron, Söderledstunneln, Central- och Tegelbacksbroarna, Blekholmstunneln, Klarastrandsleden och dess anslutning till E4 i norr. Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år. Under 2015-2018 har arbeten med den tekniska utrustningen utförts för trafiksystemet. Dessutom har dess olika delar implementerats i trafikövervakningscentralen på Trafik Stockholm. Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät har färdigställts och slutbesiktigades under 2017. Slutbesiktning av MCS-systemet (Motorway Control System), kamerasytem samt variabla meddelandeskyltar (VMS) har också utförts. Nytt trafiksystem Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att höja säkerheten, förbättra framkomligheten och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna. Genomförandebeslut 2005-02-15, utgift 48,0 mnkr Reviderat genomförandebeslut 2010-06-21, utgift 136,0 mnkr intäkter beviljad statlig medfinansiering 68 mnkr, slutligt belopp beror på slutlig utgift. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017. År 2001-2019	Upphandling av automatiska avstängningsanordningar (bommar), där planerat utförande var under sommaren 2018 är överklagad till förvaltningsrätten. Byggnation samt slutbesiktning har därför inte kunnat ske under hösten 2018. Planen är att upphandling, installation och funktionsprovning av bommar vid Blekholmstunneln och Söderledstunneln färdigställs, avslutas och slutredovisas under 2019. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Reinvestering belysning	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 kabeltyper inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Genomförandebeslut 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 fortgår till år 2020. För 2019 kommer det fortsatt att ske utbyte av gamla uttjänta kablar och stolpar med egen entreprenör, samt att ett antal samförläggningar med Ellevio. Antal meter som kommer kunna bytas per år med egen entreprenör och i samförläggningsprojekt uppskattas till ca 16 000 - 18 000 meter. Antal stolpar är även det i samma omfattning som tidigare, cirka 530 - 550 stolpar per år. Utflytt av belysningscentraler från Ellevios nätstationer kommer succesivt att minska i takt med att Ellevio bygger om eller byter sina stationer. Det är idag ca 35 belysningscentraler kvar att flytta ut från nätstationer. Under 2019 kommer enligt planen ca 15-20 belysningscentraler att flyttas ut. Dessutom kommer ca 5-10st uttjänta/trasiga centraler att bytas.
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 inriktningsbeslut för reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr. Trafiknämnden beslutade 2016-02-04 att perioden enligt tidigare beslut skulle förlängas till år 2022. Nämnden har sedan dess årligen tagit genomförandebeslut för åtgärder för nästkommande år i perioden. År 2014 -2022	Ett genomförandebeslut för åtgärder under 2019 kommer att tas upp på trafiknämndens sammanträde i februari. Tjänsteutlåtandet innehåller dels en rapportering av åtgärder påbörjade under 2018, dels budget för nya åtgärder för 2019. Under år 2019 kommer bl.a. följande åtgärder att genomföras: • Ledningstunnlar, energibesparingsåtgärder • Vägtunnlar, energibesparingsåtgärder • Rulltrappor, säkerhetsförbättrande arbeten • Öppningsbara broar, energibesparingsåtgärder • Hissar, säkerhetsförbättrande åtgärder

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar	Genomförandebeslut för reinvestering under perioden 2017-2021 togs i trafikinämnden 2016-08-25 och 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 trafik-säkerhet. 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	Under 2019 uppgår budgeten till ca 40 mnkr och avser utbyte av den äldsta styrutrustningen, skadade detektorer och kablar samt LED-lyktor.
Energibesparande armaturbyten	För att minska belastningen på miljön arbetar kontoret med att byta ut belysningsarmaturer med kvicksilver och högtrycksnatrium till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer. Under hela projektets gång kommer ca 2 400 kvicksilverarmaturer samt 4 700 högtrycksnatrium att bytas. Under 2018 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 43,5 mnkr. Genomförandebeslut togs i nämnden 2016-12-08.	Utbyte av belysningsarmaturer med kvicksilver och högtrycksnatrium till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer fortsätter under år 2019. Under år 2018 har material köpts in, armaturutbyten genomförs år 2019 och 2020. Utbytet sker till LED-armaturer, eftersom tekniken gått fram så pass långt att de både ger en effektbesparing och längre livslängd. Idag uppskattas livslängden till 25 år. Dessutom har ljuskvaliteten blivit tillräckligt bra. Eftersom LED-armaturerna kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2019-2020.	Genom att byta ut de kvarvarande armaturerna uppskattas CO ₂ -utsläppen minska med 51 procent jämfört med dagens utsläpp. Energiminskningen på 2,4 miljoner kWh motsvarar en besparing på 3,7 mnkr per år.
Tätskikt Sergels torg	För Sergels Torg och dess närhet sker omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan. Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Total utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr, netto 1 483,0 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 redovisades för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30. 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. Slutredovisningen planeras till nämnd under vinter/våren 2019. År 2010-2020	Projektet har nu en sluttid som har samordnats med byggandet av Spårväg City. Entreprenaden avslutades 2018. Restarbeten i form av återställningsarbeten i hörnet Hamngatan/Sveavägen slutförs t o m 2020. Framför Gallerian har inte tätskiktsprojektet haft möjlighet att återställa gatumöbleringar pga. av AMF:s arbeten med ombyggnation av Gallerian. Staden kommer att tillhandahålla gatumöbler som köps in under 2018 och lagerhålls till 2019 när AMF är klara med sina arbeten på fastigheten. AMF kommer att genomföra och bekosta arbetet att återställa gångbanan efter sin byggetablering. Staden har skrivit ett avtal med AMF angående detta. Samordning har skett med Vasakronans ombyggnader av fastigheten i hörnet Sveavägen/Hamngatan. Vissa arbeten kommer inte att kunna utföras förrän deras ombyggnad är färdigställd. Ett avtal är tecknat med Vasakronan om ansvarsfördelningen gällande återställningsarbeten. Vasakronan utför återställningen 2020. Under 2019 kommer arbetet fortsätta med överlämning av framtagna relationshandlingar. Överlämningar sker till trafikkontoret och fastighetsägare. Underlag för framtagning av relationshandlingar till Trafikförvaltningen pågår. Slutredovisningen planeras till nämnd under 2019.
Förstärknings- och	Inriktningsbeslut för cykelåtgärder längs Pårsundsbacken och del av	Den planerade förstärkningen av Söder Mälarstrand vid Pårsundet är ett komplicerat och

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand	Söder Mälarstrand fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålundsbron och Reimersholmsbron. Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs genom spontning oavsett om ny cykelbana byggs. Längs en del av stranden görs åtgärden genom att ersätta en del av jorden med lättfyllning. När åtgärden är utförd kommer infrastruktur för cykel och gång att byggas. Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafikinämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr. Genomförandebeslutet togs 2017-06-15 i trafikinämnden och i kommunfullmäktige 2018-02-19, till ett belopp som uppgår till 130 mnkr. Beslutet i kommunfullmäktige är överklagat. Länsstyrelsens tillstånd för vattenverksamhet har överklagats. Därför har Länsstyrelsen 2018-07-11 fattat beslut om att överlämna ärendet vidare till Mark- och miljödomstolen för avgörande (mål M 4495-18). Under november upphävde domstol beslutet och ärendet återremitterades till Länsstyrelsen. Staden saknar därför tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag. År 2012 – 2022	omfattande arbete. Tillståndet för vattenverksamhet har överklagats och Mark- och miljödomstolen har upphävt beslutet. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag. Behov av markförstärkning med hänsyn till skredrisk kvarstår – för tillfället arbetar kontoret med att ta fram en handlingsplan/åtgärdsplan för hur skredrisken kan hanteras inom de begränsningar som finns, d.v.s. utan tillstånd för vattenverksamhet. Med anledning av detta kommer kompletterade geotekniska undersökningar att utföras i början av 2019. Efter utvärdering/analys av utförda provtagningar presenteras en plan för fortsatt arbete.
Reinvestering av	Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator med	Genomförande av åtgärderna påbörjas 2019 och beräknas pågå till 2023. Åtgärderna genomförs

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
gatuytor med tillhörande anordningar	tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelvägar, torg/centrumbildningar, busshållplatser, skyltar, räcken, flaggstänger, övriga trafikanordningar, gatumöbler, papperskorgar och träd. Ett inriktningsbeslut för åren 2019-2023 fastställdes i trafiknämnden 2018-03-08 och i kommunfullmäktige 2018-06-11. Total utgift uppgår till 550,0 mnkr. År 2019-2023	med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutad budget för åren 2019-2023. Arbetsprogram kommer att presenteras i trafiknämnden inför varje verksamhetsår, och redovisning av genomförda åtgärder kommer att göras årligen till nämnden. Arbetsprogrammet för 2019 kommer att tas upp i Trafiknämnden den 14 februari 2019.
Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder	Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som syftar till att uppnå målen för år 2020. Att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder inom ramen för hastighetsplanen är ett verktyg för att nå målsättningen, enligt trafiksäkerhetsprogrammet, med 98 procent hastighetsefterlevnad samt huvudgator med en andel av 80 procent säkra gång- och cykelpassager. Projektet omfattar utredning av samtliga uppsamlings- och huvudgator inom Stockholms stad. Ca 80 procent av gatorna som utreds byggs därefter om för hastighetssäkrade gcm-passager och korsningar. Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12, total projektbudget 750 mnkr. Genomförandebeslut finns för följande projekt: • Teststräckor, 27 mnkr • Spånga-Tensta etapp 1, 55,5 mnkr • Hägersten, 23,5 mnkr • Hässelby-Vällingby etapp 1, 80 mnkr • Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1, 23,4 mnkr • Norrmalm etapp 1, 7,5 mnkr	Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder för 243 mnkr. Projektet är indelat i fem delområden som i sin tur är indelat i 3-8 projekt. Totalt omfattar projektet med trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen ca 26 projekt. Beslut om trafiksäkerhetsåtgärder går hand i hand med beslut om förändrade hastighetsgränser. Omskyltning av hastighetsgränser sker i samband med ombyggnad av gator.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Skärholmen, 26,1 mnkr Under våren 2019 väntas Trafiknämnden besluta om fortsatt inriktning för åtgärder inom delområde 3, etapp 1. År 2013-2026	
Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk	Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta med cykeln som transportmedel och vad som behöver göras för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden. Cykelplanen antogs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Trafik- och renhållningsnämnden och Exploateringsnämnden fattade 2012 ett utredningsbeslut med innebörden att trafikkontoret ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Utredningsbeslutet är kopplat till de i cykelplanen mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken. Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden under åren 2013-2016, omfattande 40 åtgärder. Ett antal inriktningsbeslut har före 2013 och efter 2016 fattas för ett projekt i taget. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig. I prioriteringen av cykelinvesteringar är utredningsbeslutet en utgångspunkt. Dessutom uppmärksammas om det finns angelägna objekt som inte ingår i utredningsbeslutet och sidoförfrågningar från	Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. Våren 2019 planeras en slutredovisning av ”cykelmiljarden” till trafiknämnden, med bland annat en redogörelse för genomförda cykelåtgärder under perioden. I förslaget till budget 2019 för Stockholms stad och inriktning för 2020-2021 framgår att det krävs investeringar i fler cykelpendelstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden, och att det därför under perioden 2019-2022 ska rymmas en satsning på framkomlighetsåtgärder och cykelinfrastruktur om 1 500 mnkr, varav 1 000 mnkr cykel, inom den långsiktiga investeringsbudgeten. Kontoret planerar för en fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen utifrån detta. Under 2018 har kontoret i enlighet med uppdrag i budget påbörjat en översyn av stadens cykelplan, som kommer att fortsätta under 2019. Bland annat görs en inventering av cykelpendlingsnätet i syfte att förnya kontorets underlag för prioriteringar av åtgärder. Dessutom kommer kontoret ta fram förslag på strategisk inriktning för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder fr.o.m. 2019. Inom ramen för dessa processer kommer ett antal strategiska frågeställningar behandlas som rör valet av åtgärder och prioriteringar och avvägningar mellan och inom projekt, och som att kommer påverka inriktningen på cykelinvesteringarna för perioden 2019-2022. Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som omfattats av inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk, volymer och åtgärder som utförs 2019 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	andra aktörer värderas. Detta kan innebära att såväl objekt i utredningsbeslutet som andra angelägna åtgärder kan inrymmas i prioriteringen. Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt. För perioden 2019-2022 kommer förnyat underlag för prioritering tas fram. 2012-2018, 2019-2022.	
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 trafiknämnd 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 genomförandebeslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta	<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> Klar 2018. <i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Trafikförvaltningen planerade tidigare att under 2018 och 2019 tillgänglighetsanpassa hållplats Nybroplan. Nu har man beslutat att skjuta detta på framtiden och invänta besked om hur det blir med ev. spårväg till Ropsten och upprustning av spåren längs Strandvägen. <i>Anm. JP=Järnvägsplan</i>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	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 trafiknämnd 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 trafiknämnden 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 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. Järnvägsplanen för förlängning av spårvägen till Klarabergsgatan vann laga kraft under 2016. Staden och SL har under 2016 träffat genomförandeavtal om förlängningen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan.	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Tätskiktsprojektet och spårvägen fram till Klarabergsgatan blev klart under 2018. Trafiken startade i september. År 2006-2020. Genomförandebeslut 2010-05-18 om 28 mnkr.	
Trygghets- belysning	Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. Därför satsar trafikkontoret på trygghetshöjande belysningsåtgärder där Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar. Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr. År 2016-2020	Under år 2019 planeras enskilda insatser i anslutning till parker och kollektivtrafiken i innerstaden, utifrån inkomna synpunkter i synpunktsportalen. Bland annat kommer nedre Observatorielunden att få kompletterande belysning och parken Norrbackatäppan får ny belysning. I Västerort kompletteras belysning i Saimaparken, Spånga by och Tenstagången. Ormängstorget och Hässelby gård får även ny belysning. Belysning monteras för gång- och cykelvägar utmed delar av Lövestavägen, Ullvidevägen och Tenstadalen, vilka ej tidigare varit belysta. I Söderort görs komplettering och armaturbyten runt Trekanten. Parkvägar i Östberga och parkområden i Nybohov får nya armaturer. I Ekensberg belyses tidigare ej belyst kajområde.
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	Med hänsyn till förekomst av skyddsobjekt i gångtunnelns absoluta närhet, som är känsliga för grundvattenpåverkan i övre magasin bedömdes under våren 2018 att tillstånd för att bedriva vattenverksamhet behöver sökas. Denna process brukar vanligtvis ta mellan 1,5 och 2 år. Enligt planen kommer tillståndet att vara klart i slutet av år 2019, alternativt början 2020. Förhandlingen med ägaren till fastigheten <i>Adlern mindre 34</i> pågår. Avtal kommer att tecknas innan det blir aktuellt att gå upp med genomförandebeslut för projektet. Ett gemensamt genomförandebeslut med exploateringskontoret kommer att tas fram under 2019.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	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 har tagits fram inom Citybaneprojektet som medger byggande av gångtunneln med uppgång i Adlern mindre 34, däremot ges ingen möjlighet till uppgång i gångbanan på Odengatan. Ett reviderat inriktningsbeslut togs i maj 2017 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren till Adlern mindre 34. Projektet bedöms påverka grundvattnet och därför kräva tillstånd för vattenverksamhet. Ansökan beräknas att inlämnas under 2019 och därefter kan en förväntad dom meddelas inom 1,5 till 2 år. Genomförandebeslut planeras under 2019/2020 beroende när tillståndet för att bedriva vattenverksamhet blir godkänt. År 2012-2022	När genomförandebeslutet finns, avtalet med fastighetsägen är undertecknat och tillståndet för att bedriva vattenverksamhet är klart, kommer arbetet med upphandlingen att påbörjas, preliminärt till årsskiftet 2019-2020. Byggstart kommer preliminärt att ske under våren 2020. Under byggtiden kommer Odengatan att stängas för trafik under drygt 1 år. Öppnande av gångtunneln kan ske hösten 2022.
Kungsgatan Tätskiktsrenovering, Sträckan Sveavägen- Norrlandsgatan	Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan samt byte av tätskikt på Kungsgatan, mellan Sveavägen och Norrlandsgatan. Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder på Kungsgatan 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	Under våren 2019 kommer en programhandling att tas fram. Med programhandlingen som underlag kommer ett inriktningsbeslut att skrivas fram under andra kvartalet 2019. Under andra halvåret 2019 kommer en systemhandling att tas fram och ett genomförandebeslut planeras i nämnden till fjärde kvartalet 2019. Planerad tid för genomförande är preliminärt 2020-2022

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost 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. I konstruktionen har även Stockholm Vatten och Avfall en ledning som delvis måste bytas. De utredningar som genomförts redovisar att ett antal tekniska åtgärder krävs för att säkerställa bärigheten hos berörda konstruktioner under mark och för att stoppa pågående nedbrytning. Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga åtgärder i området. 2018-12-10 fattade trafiknämnden ett utredningsbeslut för projektet om 3 mnkr, uppskattad total investeringsutgift är 150 mnkr. År 2018-2022	
Liljeholms- broarnas klaffar	Flera skador har identifierats på Liljeholmsbroarna och farbanedäcket på broklaffarna har uppnått sin tekniska livslängd. Det betyder att driften börjar bli kostsam 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. Ett reviderat utredningsbeslut om 10 mnkr togs i trafiknämnden 2018-05-24. En preliminär bedömning av den totala investeringsutgiften är ca 200 -250 mnkr.	Under 2019 kommer omfattningen av renoveringen av Liljeholmsbroarna att utredas. Alternativet att bygga nya broar kommer också att studeras. Arbetshypotesen inför kommande renovering av Liljeholmsbroarna är att båda broklaffarna kommer att bytas i sin helhet. Konsekvensen för sjötrafiken är inte utredd, men sjötrafik med höga fartyg som kräver att bron öppnas kommer inte att kunna passera under bron vid kortare avstängningar under delar av byggtiden. Under byggnationstiden kommer trafiken över broarna att begränsas till en bro. Projektet kommer att innefatta cykelåtgärder som planeras på broarna samt anslutningar av gång- och cykelbanor till/från Liljeholmsbroarna.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2015-2024	Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2020-2024.
Norra Danviksbron	Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen nära Hammarbyleden. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikeras i dag av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av staden med 59 procent och Stockholms läns landsting (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent. Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugoårsperioden dömts ut. Avsikten var att byta den vid millennieskiftet men då aktualiserades att en fast högbro skulle byggas i projektet Danvikslösen, vilket gjorde att brobytet senarelades. Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte går över bron. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik. Planeringen av brobytet görs i samarbete med Trafikförvaltningen då förvaltningen av bron är gemensam. Ett utredningsbeslut redovisades i trafikinämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr. På grund av en större översyn för gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14. Belopp 25 miljoner. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras för trafikinämnden våren 2019 där gestaltningen, historiska värden och utgifter kommer att vara i fokus.	Under 2019 kommer den systemhandling som finns att förfinas och förfrågningsunderlag för genomförande av projektering kommer att tas fram. Under året kommer även ett nytt genomförandavtal att tas fram och ägaravtalet kommer att omförhandlas. Planen är att ett inriktningsbeslut kommer att skrivas upp till nämnden under första halvan av 2019.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Planerat genomförandebeslut sen vår 2020 Färdigställande av entreprenad våren 2025 År 2012 – 2025	
Gångtunnel Solvalla – Annedal	I samband med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren planeras en ny koppling i form av en gång och cykeltunnel under Ulvsundavägen mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande hållplatsen för tvärbanan. Projektet är avhängigt att ett genomförandevalt sluts med Trafikförvaltningen gällande Tvärbanas utbyggnad etapp Solvalla. I dagsläget har en systemhandling för utformningen av gc-tunneln tagits fram, samt en rapport om genomförbarheten och metod för byggandet. Projektet är tekniskt svårt att genomföra och kommer att kräva noggrann planering av framdrift och tekniska lösningar för att inte störa närliggande projekt eller trafiken på Ulvsundaleden. Utredningsbeslut togs i trafikinämnden 2016-02-04. Inriktningsbeslut togs 2017-04-06, med totalt beräknad utgift om 75 mnkr. Planerat genomförandebeslut är under 2019. Entreprenadarbetena planeras, om avtal och detaljplaner faller på plats, att genomföras år 2020 – 2022. År 2016 – 2023	En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr byggs. När avtal och detaljplan är på plats, troligtvis under 2019, kan framtagande av handlingar för gångtunneln påbörjas. Avsikten är att inte forcera projektet utan att vänta in de synpunkter som kommer under samråd och granskning.
Renovering av Västerbron	Från det att bron byggdes år 1935 till och med år 2017 har det utförts både mindre och större åtgärder för att reparera och underhålla Västerbron. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. En djupare analys har visat att stålet är sprött i lång- och tvärbalkar, dvs. att det inte uppfyller kraven för broseghetsegenskaper.	Under år 2019 genomförs utredningsåtgärder med målet att skriva fram ett inriktningsbeslut i slutet av året. Föreslagna åtgärder kommer att bero på resultatet av utredningen.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	En utredning kommer att genomföras för att fastställa läget för Västerbrons konstruktion. I utredningen ingår även att föreslå åtgärder för att säkra det framtida trafikantbehovet då Västerbron idag är en viktig förbindelse i Stockholm. Utredningsbeslut togs i trafikinämnden 2018-10-18 med en budget för utredningen om 5 mnkr.	
Vårbergstoppen, ny Stadspark	Målet med projektet är att skapa en ny stadsdelspark i södra Stockholm i enlighet med Grönare Stockholm. Parken ska tillgodose det behov av nya stadsdelparker som uppstår i samband med att Stockholm växer. Parken ska också förstärka gröna värden och tillgodose stadens behov av ekosystemtjänster. Syftet är att även utveckla möjligheterna för attraktiv lek, aktiviteter och upplevelser för alla åldrar. Utredningsbeslut togs 2017-04-06 i trafikinämnden. Utredning har genomförts höst 2017 till sommar 2018. Utredningskostnaden bedömdes uppgå till 10 mnkr. Investeringskostnaden bedömdes tidigare uppgå till mellan 50,0-150,0 mnkr beroende på platsspecifika förutsättningar, omfattning och ambitionsnivå. Den totala investeringskostnaden beräknas i nuläget till 60 mnkr. Ett inriktningsbeslut togs i trafikinämnden 2018-06-14. År 2017-2021.	Under sommaren 2018 färdigställdes programarbetet med förslag till ny stadspark och presenterades på Parkernas Dag i augusti. Detaljprojektering pågår. Under våren 2019 planeras genomförandebeslut redovisas i trafikinämnden och kommunfullmäktige. Även förfrågningsunderlag tas fram och upphandling av entreprenör genomförs under våren. Preliminär byggstart planeras till hösten 2019. Huvudsakligen sker då rivnings-, schakt- och grundläggningsarbeten.
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Bergbanan i Skärholmen	Bergbanan i Skärholmen har, sedan den stod färdig 2001, plågats av tekniska problem som allt oftare gett upphov till olika typer av	Projektet har försenats eftersom det råder oenighet om utformningen av den nya lösningen för att ersätta den befintliga bergbanan. Berörda förvaltningar är inte överens om vilken

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	driftavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss. Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen visar att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande renovering. 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 genomförandeutgift om 25 mnkr. År 2014 – 2020	ersättningslösning som ska byggas. Under 2019 gör projektet ett omtag med målet att ta fram en lösning som berörda parter kan enas om. Tidigaste byggstart är år 2020. Ett reviderat inriktningsbeslut planeras att skrivas fram till trafiknämnden våren 2019. Efter nämndbeslut planeras projektering, genomförandebeslut och upphandling av entreprenad.