

1 GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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. 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), kamerasystem samt variabla meddelandeskyltar (VMS) har också utförts. Nytt trafiksystem I projektet ingår att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att höja säkerheten, förbättra framkomligheten och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en	Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017. Nytt trafiksystem 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.	Upphandlingen av automatiska avstängningsanordningar (bommar), där planerat utförande var under sommaren 2018, blev överklagad till förvaltningsrätten. Byggnation samt slutbesiktning har därför inte kunnat ske under hösten 2018. Nu (augusti 2019) är installation och funktionsprovning av bommar vid Blekholmstunneln och Söderledstunneln upphandlad och kommer färdigställas, avslutas och slutredovisas under 2019.	Risk finns att entreprenören inte hinner med den införandetakt som planerats på ordinarie nattavstängningar. Detta skulle kunna leda till förseningar. För att minska risken har projektet gjort en omfattande inventering av varje bomplats tillsammans med entreprenören. Dessutom ingår löpande avstämningar med entreprenören för att prioritera arbetet.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna. År 2001-2019			
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. Arbetet påbörjades under 2011 och fortgår till år 2020. År 2011-2020	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.	Under projektets tidsram har det årligen i genomsnitt bytts ca 7000 – 9 000 m kabel och kommer fortsätta i den takten under 2020. Detta har gjorts och kommer göras i samförlägningsprojekt med Ellevio i deras projekt med att bygga bort luftledning. I samband med dessa jobb har och kommer ca 320st stolpar bytas från kreosotstolpar och gamla uttjänta till nya stolpar per år. Arbeten som gjorts och kommer göras i egen regi innefattar byte av ca 7 000m kabel per år och ca 300 stolpar Utflytt av belysningscentraler från Nätstationer har pågått succesivt under projekttidens tidsram och kommer vara avslutat under 2020. Programmets beslutade belopp kommer enligt nuvarande plan och prognos inte att hinna arbetas upp t o m år 2020. Programmet kommer därför sannolikt att förlängas med minst 1 år för att gälla t o m 2021. Begäran om detta kommer göras.	I programmet har nedanstående risker identifierats. Samförlägningsprojekt: - Tidsförskjutningar för planerat avslut p g a hinder m m i projekten. - Sämre förutsättningar för kontoret att styra projekten. - Osäkra kalkyler p g a begränsad insyn i Ellevios upphandlingar och prissatta mängdförteckningar. Arbeten i egen regi: - Brist på resurser internt och hos entreprenörerna. Utflytt och utbyte av belysningscentraler: - Brist på resurser internt och hos entreprenörerna.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Reinvestering mindre konstbyggnadsåtgärder			
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. År 2014 -2022	Trafik- och renhållningsnämnden antogs 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. Ett genomförandebeslut för åtgärder under 2019 antogs av trafiknämnden 2019-02-14 till en utgift om 50 mnkr. Tjänsteutlåtandet innehåller dels en rapportering av åtgärder påbörjade under 2018, dels budget för nya åtgärder för 2019.	I programmet för 2019 ingår bland annat åtgärder inom följande områden: • Ledningstunnlar, energibesparingsåtgärder • Vägtunnlar, energibesparingsåtgärder • Rulltrappor, säkerhetsförbättrande arbeten • Öppningsbara broar, säkerhetsförbättrande åtgärder • Hissar, säkerhetsförbättrande åtgärder	Resursbrist internt och i konsultleden är en möjlig risk för genomförandet av inspektioner, åtgärdsplanering och utförande. Under september månad påbörjas inspektioner av rulltrappor och hissar för att fastställa ev. säkerhetsrisker i anläggningarna. Handlingsplan framtages utifrån det arbetet.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar			
Bakgrund: Trafiknämnden förvaltar drygt 500 trafiksignalanläggningar, vilka måste vara i gott skick för att fungera optimalt. Ett kontinuerligt materialutbyte är därför av stor vikt. En trafiksignalanläggning har en livslängd på 7-40 år och för den utrustning som är dyrast, styrapparaten, handlar det om ca 20 år. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern, men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder. Syfte: Att ha en fungerande signalreglering är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön. Åtgärd: Utbyte av utrustningen i trafiksignalerna samt andra elektriska trafikanordningar såsom exempelvis kameror. En trafiksignalanläggning består av flera delar, bl. a. styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervaknings-utrustning. Förutsättningar: Materialutbytet samplaneras med stadens investeringsprojekt som påverkar trafiksignalerna. År 2017-2021	Genomförandebeslut för reinvestering av trafiksignaler m.m. under perioden 2017-2021 till en investeringsutgift om 180 mnkr beslutades i trafiknämnden 2016-08-25 och i kommunfullmäktige 2016-11-28. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger. Ramavtal med två leverantörer avseende inköp av styrapparater tecknades under 2018. I februari 2019 trädde ett nytt entreprenadavtal omfattande ny- och uppbyggnation i kraft. Även där har två leverantörer kontrakterats. Detektorerna omfattas av ett nytt avtal, som även det började gälla i februari. En entreprenör för LED-utbyte ska upphandlas under året.	Under året uppgår budgeten till ca 38 mnkr och avser utbyte av den äldsta styrutrustningen, skadade detektorer och kablar samt LED-lyktor.	Brist på resurser internt och hos entreprenörerna är en möjlig risk. Hittills har alla förfrågningar på styrapparater och entreprenaderna fått anbud. Under året kommer en entreprenör upphandlas för utbyte av LED i signallyktorna. LED-utbytet är uppskattat till ca 5-10 mnkr per år under de närmaste tre åren. Den planerade upphandlingen har försenats, vilket har påverkat möjligheten att påbörja LED-utbytet före sommaren. Vår intension är att starta med Västerort. Just nu undersöker vi status i några nedtagna lyktor, för att avgöra om vi ska byta hela lykthusen inklusive eller bara LED:en.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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 kvicksilverarmatur samt 4 700 högtrycksnatrium att bytas. 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-armaturena kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras. Genom att byta ut de kvarvarande armaturena uppskattas CO₂-utsläppen minska med 51 procent jämfört med dagens utsläpp. Energiminskningen på 2,4 miljoner kWh motsvarar en besparing på 3,7 mnkr per år. År 2019-2021.	Under 2018 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 43,5 mnkr. Ett genomförandebeslut antogs i trafiknämnden 2018-02-01. Under 2019 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 43,5 mnkr. Ett genomförandebeslut antogs i trafiknämnden 2019-05-23	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. Under 2019-2020 är avsikten att öka takten jämfört mot tidigare plan. För att kunna öka takten, har trafikkontoret fått beviljat ytterligare medel för materialkostnaden, sammanlagt 37,0 mnkr. Material för detta kommer att köpas in hösten 2019 för montering 2020.	Inga avvikelser identifierade så här långt. Risker finns att entreprenörerna inte hinner med den införandetakt som planerats. Detta skulle kunna leda till att förväntat klimatmål inte kan nås i rätt tid. För att minska risken, genomför kontoret löpande avstämningar med entreprenör för att prioritera arbetet.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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. Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012. År 2010-2020	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. 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 trafiknämnden 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 hösten 2019.	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.	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
		Projektet har nu en sluttid som har samordnats med byggandet av Spårväg City.	
Förstärknings- och cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand			
Trafikkontoret har utrett ett cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Påsundsbron 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. År 2012 – 2022	Inriktningsbeslut för cykelåtgärder längs Påsundsbacken och del av Söder Mälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. 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.	Den planerade förstärkningen av Söder Mälarstrand vid Påsundet är ett komplicerat och 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. Förslag till åtgärd har tagits fram med målsättningen att den känsliga kulturmiljön med strandlinjen, de många träden och särskilt strandträden samt den unika båtverksamheten bevaras. Det fortsatta arbetet ska ske i god dialog och samklang med båtklubbarna, och även möjligheten att prova att separera gång- och cykeltrafiken genom en omfördelning av körbaneutrymmet ska utredas. Innan planen är framtagen är det inte möjligt att redovisa planerade åtgärder under år 2020-2022. Kontoret avser att återkomma med en mer utförlig tidplan för projektet vid ett senare rapporteringstillfälle.	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar			
Programmet har enligt beslut omarbetats inför genomförandebeslut 2019 till att omfatta kategorierna huvudgator med tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelfält, busshållplatser, skyltar, räcken, flaggstänger, övriga trafikanordningar, gatumöbler, papperskorgar. Investeringsmedlen och driftmedlen för träd behöver ses över inför 2020. Avstämning att de årliga arbetsprogrammen följer genomförandebeslutet sker inför varje verksamhetsår. Prioritering av tillkommande eller avgående projekt inom reinvesteringsprogrammet görs i framtagande av de årliga arbetsprogrammen. Prioriteringarna gör utifrån följande kategorier: Trafiksäkerhet, minskade driftskostnader, framkomlighet för kollektivtrafik och framkomlighet för gående och cyklister. 2019-2023	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. Budgeten för programmet har utökats inför genomförandebeslut 2019 till att uppgå till 620 mnkr totalt för åren 2019-2023. Genomförandebeslut i form av arbetsprogram för 2019 godkändes i trafiknämnden 2019-02-14, och antogs av kommunfullmäktige i maj 2019. Genomförandebeslut för åren 2020-2023 kommer skrivas till oktobernämnden. Rapporteringsärenden i form av arbetsprogram kommer att presenteras i trafiknämnden för verksamhetsåren 2020-2023, och redovisning av genomförda åtgärder kommer att göras årligen i verksamhetsberättelsen. En slutredovisning kommer skrivas till nämnden efter programmets genomförande.	Genomförande av åtgärderna påbörjas 2019 och beräknas pågå till 2023. Åtgärderna genomförs med årliga reinvesteringsvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutad budget för åren 2019-2023.	
Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder			
Bakgrund: Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens	Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12, total projektbudget 750 mnkr.	Under hösten 2019 väntas trafiknämnden besluta om fortsatt inriktning för åtgärder inom delområde 3, etapp 1.	Projektet har ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen på 750 mnkr. Kontinuerlig avstämning krävs

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelse-Risker
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. Syfte: Projektet syftar till att utreda var behovet finns av fysiska åtgärder och vilka åtgärder som är bäst lämpade att genomföra. Effektmålet av åtgärderna och av hastighetsplanen är att få en bättre hastighetsefterlevnad på stadens huvud- och uppsamlingsgator och att minskat antal trafikolyckor primärt mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Åtgärd: Trafiksäkerhetsåtgärder vid gcm-passager och korsningar på uppsamlings- och huvudgator. Fem kriterier används som bedömningsgrund för vilka platser som föreslås för ombyggnad. Hastighetsändringen genomförs i samband med att gatan byggs om med åtgärder. Ca 80 procent av gatorna som utreds byggs därefter om för hastighetssäkrade gcm-passager och korsningar. Förutsättningar: Projektet är indelat i fem delområden som i sin tur är indelat i 3-8	Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder för 243 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 • Skärholmen, 26,1 mnkr	Utredning av åtgärder inom delområde 2 etapp 2 påbörjas under hösten 2019. Utredning av åtgärder inom delområde 4 påbörjas jan 2020. Utredning av åtgärder inom delområde 3 etapp 2 påbörjas jan 2021. Beslut om trafiksäkerhetsåtgärder går hand i hand med beslut om förändrade hastighetsgränser. Under 2019 ska trafikkontoret tillsammans med Trafikförvaltningen ta fram en handlingsplan för gator som trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik, vilken typ av åtgärder och vilken omfattning ska genomföras på denna typ av gator. Slutredovisning av teststräckorna är planerat till slutet på 2019. Slutredovisning av åtgärder inom Hägersten är planerat till slutet på 2019.	så att genomförandebesluten för varje delområde går i linje med den totala projektbudgeten.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
projekt. Totalt omfattar projektet med trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen ca 26 projekt där utredningar om åtgärder går hand i hand med framtagande och beslut om förändrade hastighetsgränser. Genomförandet av hastighetsplanen är beroende av framdriften av åtgärds paketet. Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerat gatorna är av busstrafik. Projektet med teststräckorna behöver vara färdigställt innan projekten i etapp 2 kan påbörjas. Projektet har en genomförandetid mellan 2013 och 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. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. För perioden 2019-2022 kommer förnyat underlag för prioritering av cykelinvesteringar tas fram.	Cykelplanen antogs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18. Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafikinämnden 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 trafikinämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig.	Kontoret arbetar med förslag på strategisk inriktning för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder 2019-2022. 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. Ett utredningsbeslut avseende Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur planeras till trafikinämnden 2019-08-27. I det framgår att satsningen syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
2019-2022.	Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. Under hösten 2019 planeras en slutredovisning av ”cykelmiljarden” till trafiknämnden, med bland annat en redogörelse för genomförda cykelåtgärder under perioden. 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. I 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.	cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens <i>cykelplan</i>, för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Projektdirektivet, som ligger som bilaga till beslutet, beskriver hur trafikkontoret planerar att genomföra denna satsning samt hur kontoret kommer att rapportera och följa upp det ekonomiska utfallet av satsningen. Ytterligare inriktningsbeslut med cykelåtgärder med planerat genomförande 2020-2022 planeras under 2019. Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som planeras 2019 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.	

2 GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Spårväg City			

Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiknätet 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. 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. Tätskiktsprojektet och spårvägen fram till Klarabergsgatan blev klart under 2018. Trafiken startade i september. År 2006-2020	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 mdkr i 2011 års prisnivå. 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 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 föreslogs ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdsstaden utan etappvisa trafikstarter, befintliga vagnar behålls vilket minskar	<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>Upprustning av spåranläggning längs Strandvägen</i> Trafikförvaltningen planerar att rusta upp spåranläggningen mellan Nybroplan och Djurgårdsbron. Det handlar om nya spår, ny överbyggnad och åtgärder på kontaktledningarna, och skulle utföras med start sent 2019. Under mars kom beskedet från trafikförvaltningen att projektet är skjutet på obestämd framtid. <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.	
--	--	---	--

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
	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. Våren 2017 fick Trafikförvaltningen i uppdrag att utreda den framtida kollektivtrafiken till Norra Djurgårdsstaden och därmed utgick sträckan Djurgårdsbron – Ropsten ur Program Spårväg city. När beslut togs om att göra en bredare utredning av kollektivtrafik till NDS så lyftes ansvaret för planering av sträckan	Trafikförvaltningen utreder om vissa mindre upprustningar ska genomföras under 2019/2020. Det handlar då om visst underhåll i spårområdet samt höjning av kontaktledningen på några platser <i>Anm. JP=Järnvägsplan</i>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
	Djurgårdsbron - Ropsten ur det uppdrag som program Spårväg City hade internt på TF. Sträckan hanteras istället av linjeorganisationen i utredningsarbetet för NDS.		
Trygghetsbelysning – Anders Hedlund			
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. År 2016-2020	Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr.	Under projektperioden görs insatser med att komplettera och förbättra belysning i anslutning till parker och kollektivtrafiken utifrån inkomna synpunkter, brister identifierade vid trygghetsvandringar samt egna analyser. Även armaturbyten leder till högre ljuskvalitet vilket bidrar till förbättrad trygghetsupplevelse.	Risk för att enskilda insatser med tillkommande belysning kan utebli pga hög kostnad i relation till det önskade resultatet.

3 PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan – Alija			
Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka	Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr.	Med hänsyn till förekomst av skyddsobjekt, som är känsliga för grundvattenpåverkan i övre magasin, i gångtunnelns absoluta närhet,	Det har framkommit uppgifter om att fastighetsägaren planerar en avyttring av fastigheten Adlern Mindre 34. Det är ännu

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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. 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. 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. År 2012-2022	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. Ett reviderat inriktningsbeslut togs i maj 2017 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren till Adlern mindre 34. Genomförandebeslut planeras under 2019/2020 beroende när tillståndet för att bedriva vattenverksamhet blir godkänt.	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 vara klart i slutet av år 2019, alternativt början 2020. 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 hösten 2020. Under byggtiden kommer Odengatan att stängas för trafik under drygt 1 år. Öppnande av gångtunneln kan ske hösten 2022.	inte känt vem som blir de nya ägaren av fastigheten och när försäljningen kommer att genomföras. Under förutsättning att försäljningen blir av kommer genomförandet av gångtunneln att påverkas av de nya ägarens planer för fastigheten. Det är inte säkert att staden kommer att ha möjlighet att genomföra projektet.
Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan			
Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan samt byte av tätskikt på Kungsgatan, mellan Sveavägen och Norrlandsgatan.	2018-12-10 fattade trafikinämnden ett utredningsbeslut för projektet om 3 mnkr, uppskattad total investeringsutgift är 150 mnkr.	Inriktningsbeslut planeras till nämnd i oktober 2019. Under andra halvåret 2019 kommer en systemhandling att tas fram som ligger till	Risker som har identifierats i tidigt skede är: - Uppskjuten byggstart. Då detta projekt blivit uppskjutet många gånger tidigare och åtgärdsbehovet är stort, både med avseende

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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 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 Stockholm Vatten och Avfall ledningar som måste bytas. Syftet med projektet är 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. Trafiklösningen på gatan ses över i samband med renovering av tunneln för att om möjligt förbättra framkomlighet för fotgängare och cyklister. År 2018-2023		grund för ett genomförandebeslut som planeras i nämnden till andra kvartalet 2020. Under 2020 kommer detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör. Entreprenaden kommer enligt plan att starta år 2022 och pågå ca 2 år.	på tunnelns bärighet och Stockholm Vatten och Avfalls ledningar. - Synpunktshantering från fastighetsägarna gällande gatuutformning. - Sekretessklassad information kan hamna hos obehöriga - Svårigheter att hitta en tillfredsställande lösning för trafiken på gatan under byggtiden - Bristande samordning med Stockholm Vatten för utförande av provisorier innan planerad byggstart.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Liljeholmsbroarnas 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. Projektet kommer att innefatta cykelåtgärder som planeras på broarna samt anslutningar av gång- och cykelbanor till/från Liljeholmsbroarna. År 2015-2024	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 2019/2020 kommer en Alternativstudie att tas fram. I alternativstudien kommer olika broåtgärdsförslag att studeras och jämföras med varandra. Alternativet att bygga nya broar kommer att studeras. Planen är att gå upp med inriktningsbeslut för projektet under Q3/Q4 2020. Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas. Arbetshypotesen inför kommande broåtgärder på Liljeholmsbroarna är att båda broklaffarna kommer att behöva bytas i sin helhet på en bro i taget. Under byggnationstiden kommer trafiken över broarna (fordonstrafik, kollektivtrafik, gång och cykel) att begränsas till en bro. 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. Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2022-2024.	
Norra Danviksbron			
Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över	Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.	Under hösten 2019 kommer en ny systemhandling att tas fram utifrån	En stor risk i projektet är tidsplanen och det tydliga färdigställandedatumet som finns.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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 tjugårsperioden 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. År 2012 – 2024	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 i september 2019 där gestaltningen, historiska värden och utgifter kommer att vara i fokus. Enligt planen kommer ett genomförandebeslut tas under hösten 2020. Färdigställande av entreprenad sker våren 2025	inriktningsbeslut, enligt plan taget i nämnd i september 2019. Eftersom projektet är över 300 mnkr behöver inriktningsbeslut även fattas i kommunfullmäktige. Arbetet med systemhandlingen och framtagning av genomförande- och ägaravtal förväntas pågå tills årsskiftet 2020/2021. Då ett genomförandebeslut kommer att skrivas fram för att tas under senhöst 2020. Projektet räknar med att behöva komma till byggstart ca 2022 för att hinna färdigställas under 2024.	Tidsplanen skapar små utrymmen för eventuell överklagan eller fortsatta utredningar utöver de som är inplanerade. Projektet är tekniskt komplicerat på grund av att anläggningen är en öppningsbar bro med spårtrafik. Det finns också stora tekniska risker i och med att södra bron står så nära den norra bron att det kan bli rörelse och påverkan på södra bron under byggtiden.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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 beroende av Trafikförvaltningen utbyggnad av Tvärbanas etapp Solvalla. En systemhandling för utformningen av gc-tunneln har 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. Entreprenadarbetena planeras, om avtal och detaljplaner faller på plats, att genomföras år 2020 – 2022. År 2016 – 2023	Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2016-02-04. Inriktningsbeslut togs 2017-04-06, med totalt beräknad utgift om 75 mnkr. Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2019-05-23. Beslut om detaljplan och genomförandeavtal med Trafikförvaltningen gick upp i samma ärende. Ärendet planeras att tas upp i KF under hösten 2019. En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr byggs.	Upphandling av konsult för projektering färdigställdes under våren 2019 och projektering påbörjas under hösten 2019 med färdigställande under våren 2020. Under förutsättning att detaljplan vinner laga kraft så kommer entreprenadupphandlingen att påbörjas under våren 2020. Genomförandebeslut tas i KF under hösten 2019. I den preliminära tidplanen för utbyggnad av nya tvärbanan finns tid inlagt för bygge av tunneln mellan sommaren 2020 och sommaren 2021.	Om detaljplanen överklagas kommer projektet att bli försenat.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Renovering av Västerbron			
Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm. Från det att bron byggdes till och med år 2017 har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Genomförda analyser har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av gammal kvalitet. Syftet med projektet är att säkra Västerbrons funktion för ytterligare 30/50/120 år. Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro. År 2018 – 202X	Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2018-10-18 med en budget för utredningen om 5 mnkr.	Under år 2019 genomförs utrednings- och programarbete. Utredningsarbetet omfattar statusutredning och tillståndsbedömning av brokonstruktioner samt trafikkonsekvensanalys för att identifiera förutsättningar och bakgrundsfakta för projektet. Programarbetet omfattar utredning av möjliga tekniska alternativ för renovering av bro. Målet är att ett inriktningsbeslut kan fattas under våren 2020. Om inriktningsbeslut erhålls genomförs systemhandlingsprojektering under 2021 med målet att skriva fram genomförandebeslut. Beroende på konstruktionens status kommer tiden för genomförandet att anpassas. Om genomförandebeslut erhålls genomförs bygghandlingsprojektering under 2022 som möjliggör entreprenadarbeten med start som tidigast år 2024.	Avvikelse finns gentemot utredningsbeslut att programarbete i första skedet planeras för renovering av brokonstruktion. I det fall detta alternativ visar sig inte vara ekonomiskt eller riskmässigt försvarbart utreds alternativ utbyte av bro. Risk finns att budgeterad utredningssumma inte är tillräcklig då utredning om brons status/tillstånd först behöver utföras för att kunna identifiera programarbetets omfattning.
Renovering av Klaratunneln			
Klaratunneln är en viktig del i att knyta ihop transporter från stadens norra och sydliga delar	Utredningsbeslut fattat i trafiknämnden 2016-02-04.	Till sommaren 2019 planeras färdigställande av programhandling som ligger till grund för ett	För att renovera tunneln behöver den stängas av helt alternativt att arbeten genomförs på

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
för att få bort biltrafik från gatunätet i innerstaden. Trafikkontorets erfarenheter visar att betongkonstruktioner som står i en utsatt trafikmiljö som Klaratunneln, och är äldre än 40 år, kan ha stora brister även om enstaka stickprov kan visa på förhållandevis positivt resultat. Behovet av reparationer omfattar all tätskiktsbetong och installationer från tunnelmynning till tunnelmynning. Vägbanor behöver renoveras samt väggar och tak behöver bytas ut. Projektet omfattar även VA-system, sprinklersystem, elinstallationer. År 2017-2026	Inriktningsbeslut planeras under 2019.	inriktningsbeslut, som planeras i nämnden under 2019. Under 2020-2022 planeras framtagande av en systemhandling som ska ligga till grund för genomförandebeslut, som planeras i nämnden till tredje kvartalet 2022. Under 2022-2024 planeras detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör. Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2025-2026. Genomförandetiden behöver dock samordnas med andra större entreprenadarbeten i staden.	ett rör i taget. Båda alternativen innebär stor trafikpåverkan. Alternativet att göra arbeten på ett rör i taget kommer med största sannolikhet innebära en ökad utgift jämfört med att stänga av hela tunneln samtidigt. Omledningsnätet ska inte störas av andra trafikpåverkande projekt. Projektet behöver fatta genomförandeavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter. Krav från fastighetsägare begränsar utbyggnadstakt. Totala utgifter fortfarande osäkra. Projektets kalkyl är färdig under första halvan av 2019.
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. År 2017-2021.	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. Inriktningsbeslut för projektet togs i trafikinämnden 2018-06-14.	Detaljprojektering för projektet pågår och beräknas vara klar i april 2019. Ett förfrågningsunderlag tas fram och upphandling av entreprenör genomförs under hösten 2019. Preliminär byggstart planeras till senhösten 2019. Huvudsakligen sker då rivnings-, schakt- och grundläggningsarbeten. Parken beräknas vara färdigbyggd och invigd sommaren-hösten 2021.	Under programarbetet har markprover tagits för att undersöka eventuella föroreningar. Markföroreningar har inte påvisats vilket gör att sanering av förorenade jordmassor sannolikt inte behöver genomföras.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
	Genomförandebeslutet togs i trafiknämnden 2019-03-07. Den totala investeringskostnaden beräknas i nuläget till 60 mnkr. Genomförandebeslut för projektet fastställdes av kommunfullmäktige 2019-06-05.		
Renovering av Vasabron			
Vasabron färdigställdes 1875 och består av sju stycken bågbroar med spännvidder mellan 22,8 m till 32,5 m som sammanbinder Gamla Stan med Norrmalm. Från det att bron byggdes har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Genomförda analyser har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper, är av gammal kvalité samt angripet av korrosion. Syftet med projektet är att säkra Vasabrons funktion för ytterligare 30/50/120 år. Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro. År 2018- 202X	Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2010-04-09 med en budget för utredningen om 5 mnkr.	Under år 2019 och 2020 genomförs utrednings- och programarbete. Utredningsarbetet omfattar statusutredning och tillståndsbedömning av brokonstruktioner samt trafikkonsekvensanalys för att identifiera förutsättningar och bakgrundsfakta för projektet. Programarbetet omfattar utredning av möjliga tekniska alternativ för renovering av bro, alternativt nybyggnad beroende på brons status. Under hösten 2020 är målet att skriva fram ett inriktningsbeslut. Om inriktningsbeslut erhålls genomförs systemhandlingsprojektering under 2021 samt mål att skriva fram genomförandebeslut. Om genomförandebeslut erhålls genomförs bygghandlingsprojektering under 2022 som möjliggör entreprenadarbeten med start 2024 som tidigast, men troligtvis under senare år.	Avvikelse mellan prognos och budgeterad utredningssumma. Reviderat utredningsbeslut behöver upprättas och erhållas.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
		Genomförandetiden behöver samordnas med andra större byggarbeten i staden, bl.a. renoveringen av Klaratunneln.	

4 PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Riser
Bergbanan i Skärholmen – Niclas			
Bergbanan i Skärholmen har, sedan den stod färdig 2001, plågats av tekniska problem som allt oftare gett upphov till olika typer av 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	Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr. Genomförandebeslut planeras att skrivas fram till trafiknämnden under 2019. Efter nämndbeslut planeras projektering och upphandling av entreprenad.	Under 2019 har projektet gjort ett omtag med målet att ta fram en lösning som berörda parter kan enas om. Enligt planen kommer ett genomförandebeslut för ny bergbana tas upp i oktober 2019. Inför genomförandebeslutet har en kostnadskalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala utgiften beräknas till 65,0 mnkr, vilket är en ökning med 40 mnkr jämfört med projektets inriktningsbeslut.	Marknaden för bergbanor mycket begränsad marknad i Sverige. För att minska risken för höga anbud och svårigheter att kontraktera en underhållsentreprenör har projektet valt att använda EU-direktivet för snedhissar istället för EU-direktivet för bergbanor. Skillnaden mellan direktiven är att det för snedhissar är mer standardiserat samt att det finns fler snedhissar på den svenska marknaden.

inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande renovering. Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana-projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger. Projektet har försenats eftersom det förelegat oenighet om utformningen av den nya lösningen med hissar och gångbro som ersättningslösning för den befintliga bergbanan. Berörda förvaltningar har bl.a. haft synpunkter om att utformningen inte kommer upplevas trygg samt att den inkräktar på den arkitektoniska grundtanken med bebyggelsen på platsen. År 2014 – 2021		Den ökade utgiften beror framförallt på indexpåslag, förändringar i de framtagna handlingarna och nya kalkylrutiner. Tidigaste byggstart är år 2020.	
---	--	--	--