

1 GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)			
I projektet ingår 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. Den aktuella sträckan för nytt trafiksystem (MCS) 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.	Genomförandebeslut 2005-02-15, utgift 48,0 mnkr. Ett reviderat genomförandebeslut beslutades av trafiknämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige 2010-06-21, utgift 136,0 mnkr. Projektet har intäkter i form av statlig medfinansiering 68 mnkr, slutligt belopp beror på slutlig utgift. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.	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. I oktober 2019 pågår installationer och funktionsprovningar av bommar på nattavstängningar vid Blekholmstunneln och Söderledstunneln. Besiktning och slutredovisning planeras till Q1 2020.	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
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. År 2001-2020			
Reinvestering belysning			
I projektet ingår 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 2020 kommer det att bytas ca 6 000m kabel och ca 300st stolpar. Detta har tidigare gjorts och kommer även under 2020 att utföras i samförläggningsprojekt med Ellevio, som har ett projekt där de bygger bort luftledningarna samt byter gamla markförlagda kablar till nya. Utflytt av belysningscentraler från Nätstationer har pågått succesivt under projekttidens tidsram och kommer att avslutas under 2020. Programmets beslutade belopp kommer enligt nuvarande plan och prognos inte att hinna arbetas upp år 2020, utan programmet behöver sannolikt förlängas med minst 1 år. Begäran om detta kommer göras i kommande flerårsprogram.	I programmet har nedanstående risker identifierats. Samförläggningsprojekt: - Tidsförskjutningar för planerat avslut p g a hinder m m i projekten. - Sämre förutsättningar för kontoret att styra projekten. - Övrigt: - Brist på resurser internt och hos entreprenörerna. -

Reinvestering mindre konstbyggnadsåtgärder

I reinvesteringsprogrammet för mindre konstbyggnadsåtgärder 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, vilket innefattar bl a mindre konstbyggnader, fontäner, stödmurar och xxx. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.

År 2014 -2022

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 2013-12-12 om inriktning 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 genomförandeperioden skulle förlängas till år 2022.

Nämnden har sedan inriktningsbeslutet 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.

Ett nytt genomförandebeslut för 2020 planeras att tas upp i februarinämnden 2020 till en utgift om 50 mnkr.

I programmet för 2020 ingår bland annat åtgärder såsom byte av tätskikt på broar, kantbalksrenoveringar och byte av brofogar. Följande projekt planeras utföras 2020:

- Tätskiktsbyte av bro -Bredängs allé vid Tankebyggarbacken
- Tätskiktsbyte av bro - Tankebyggarbacken väster om Bredängs Allé
- Tätskiktsbyte - Botkyrkabanan, bro öster om T-banestation Vårberg
- Tätskiktsbyte gångbro över Maltesholmsvägen och Hässelbybanan
- Ledningstunnlar, energibesparingsåtgärder
- Vägtunnlar, energibesparingsåtgärder
- Markvärme, energibesparingsåtgärder
- Rulltrappor, säkerhetsförbättrande arbeten
- Öppningsbara broar, säkerhetsförbättrande åtgärder
- Hissar, säkerhetsförbättrande åtgärder.

Resursbrist internt och i konsultleden är en risk för försening av planerat program för 2020.

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 driftövervakningsutrustning.

Förutsättningar: Materialutbytet samplaneras med stadens investeringsprojekt som påverkar trafiksignalerna.

År 2017-2022

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 2019.

Under år 2020 uppgår budgeten till ca 50 mnkr och avser utbyte av den äldsta styrutrustningen, skadade detektorer och kablar samt LED-lyktor.

Utbyte av LED i signallyktorna påbörjas under 2020. LED-utbytet är uppskattat till ca 10-20 mnkr per år under de närmaste tre åren. Kontorets intension är att starta med västerort, där befintliga lyktor är äldst.

Kontoret har undersökt status i några nedtagna lyktor, för att avgöra om hela lykthusen ska bytas ut eller bara LED:en. Beslut har tagits om att byta kompletta lyktor inklusive LED.

Brist på resurser internt och hos entreprenörerna är en möjlig risk. Hittills har alla förfrågningar på styrapparater och entreprenaderna fått anbud.

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-armaturerna kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras. Genom att byta ut de kvarvarande armaturerna 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 genomförs år 2019 och 2020. Avsikten att öka takten jämfört mot tidigare plan och för att kunna öka takten, har trafikkontoret fått beviljat ytterligare medel för materialkostnaden, sammanlagt 37,0 mnkr. Projektet löper enligt plan och alla armaturer har köpts in och materialet beräknas levereras under december 2019. Under 2020 kommer kontoret göra en ny ansökning från centrala medel för klimatinvesteringar om 37,0 mnkr för inköp av armaturer. Armaturerna lagerläggs och bytena kommer att starta 2021. Arbetskostnaderna beräknas till 7,5 mnkr och tas från egna investeringsmedel, och lagerkostnaderna om 0,6 mnkr inryms inom driftbudgeten. Den totala investeringsutgiften för detta uppskattas till 44,5 mnkr.	Inga avvikelser är 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. För att minska risken, genomför kontoret löpande avstämningar med entreprenör för att prioritera arbetet.
---	--	---	---

Tätskikt Sergels torg			
Projekt tätskiktsrenovering Sergels Torg är till största del färdigställt. Det har skett 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 och Tätskiktrenoveringen var färdigställd hösten 2018. 2019 färdigställdes arbeten utanför Gallerian och material för återställning åt en fastighetsägare har köpts in samt relationshandlingar avslutas. 2020 avslutas hela projektet med återställning av hörnet Hamngatan/Sveavägen Total projekttid 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. Obelisken renoverades i ett separat projekt och har slutredovisats i TN 2017-12-14.	Entreprenaden avslutades 2018. Restarbeten i form av återställningsarbeten i hörnet Hamngatan/Sveavägen slutförs t o m 2020. 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 har arbetet fortsatt med överlämning av framtagna relationshandlingar. Överlämningar sker till trafikkontoret och fastighetsägare. Underlag för framtagning av relationshandlingar till Trafikförvaltningen pågår. Slutredovisningen planeras till nämnd under början av 2020.	Projektet gjorde en komplett riskinventering internt samt tillsammans med entreprenör. Den största identifierade risken projektet hade var eventuella skadeståndsanspråk från fastighetsägare. Projektet arbetade aktivt med denna risk och utfallet blev mycket lågt. Kvarstående risken är en tidsförsening från Vasakronans återställningsarbeten. Effekten av det blir en budgetförskjutning.

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 om 115 mnkr fattades i trafikinämnden 2016-10-20. Projektet inkluderade då även förstärkningsåtgärder. 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 tillståndet för vattenverksamhet 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.	
--	--	---	--

Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar

Programmet för reinvestering av gatuytor mm har omarbetats inför genomförandebeslut 2019 för en ny programperiod för åren 2019-2023. Det nya programmet omfattar kategorierna huvudgator med tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelfält, busshållplatser, skyltar, räcken, flaggstänger, övriga trafikordningar, gatumöbler, papperskorgar. Reinvesteringsåtgärder för träd ingår inte utan kommer att presenteras separat för ett beslut av trafiknämnden.

Kontoret kommer att presentera årliga arbetsprogram för nämnden. Prioritering av tillkommande eller avgående projekt inom reinvesteringsprogrammet görs i framttagande av de årliga arbetsprogrammen.

Projektförslagen i de årliga arbetsprogrammen prioriteras sinsemellan utifrån följande kategorier: Trafiksäkerhet, driftskostnader, framkomlighet för kollektivtrafik och framkomlighet för gående och cyklister.

De genomförda åtgärderna kommer årligen att redovisas i verksamhetsberättelsen. En slutredovisning kommer presenteras för nämnden efter programmets genomförande.

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.

Genomförandebeslut i form av arbetsprogram för 2019 godkändes i trafiknämnden 2019-02-14, och antogs av kommunfullmäktige i maj 2019.

Genomförande av åtgärderna fortsätter 2020 och beräknas pågå till 2023. Åtgärderna genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutad budget för åren 2019-2023.

Genomförandebeslut för åren 2020-2023 kommer att presenteras för nämnden i december 2019. Beslutet kommer enligt kontorets förslag att gälla 480 mnkr.

Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder

Bakgrund: 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.

Syfte: Projektet syftar till att utreda och genomföra fysiska åtgärder för ökad trafiktrafiksäkerhet i samband med införandet av nya hastighetsgränser.

Effekt målet 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

Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12, total projektbudget 750 mnkr. 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

Under hösten 2019 har trafiknämnden fattat ett preciserat inriktningsbeslut för åtgärder inom delområde 3 etapp 1.

Utredning av åtgärder inom delområde 2 etapp 2 pågår och kommer att fortsätta under 2020. Utredning av åtgärder inom delområde 3 etapp 2 kommer att påbörjas jan år 2020. Utredning av åtgärder inom del 4 påbörjas hösten 2020. Utredning av åtgärder inom delområde 5 påbörjas jan 2021.

Slutredovisning av det testprojekt kontoret och trafikförvaltningen drivit tillsammans kommer slutredovisas under våren 2020.

Även slutredovisning av åtgärder inom Hägersten kommer att ske våren 2020.

Under 2020 kommer åtgärder inom stadsdelarna Skärholmen och Hässelby-Vällingby att genomföras.

Projektet har ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen på 750 mnkr. Kontinuerlig avstämning krävs så att genomförandebesluten för varje delområde går i linje med den totala projektbudgeten.

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 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.

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. I budgeten för 2019 beslutades om en ny cykelmiljard för åren 2019-2022.

Ett utredningsbeslut avseende Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur har fattats av trafiknämnden 2019-08-27. I det framgår att satsningen syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens *cykelplan*. 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.

2019-2022.

Cykelplanen antogs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.

Ett utredningsbeslut avseende Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur har fattats av trafiknämnden 2019-08-27. Kontoret planerar för en fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen utifrån detta.

I enlighet med utredningsbeslutet kommer kontoret under 2020 att fortsätta arbeta med redan pågående cykelprojekt samt även planera för nya. Flera inriktningsbeslut med cykelåtgärder med planerat genomförande 2020-2022 planeras kommer att presenteras för nämnden.

Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som planeras 2020 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.

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. Detaljprojektering för projektet har pågått under 2019 och färdigt förfrågningsunderlag blev klart under augusti 2019. Upphandling skedde under augusti/september 2019. Tilldelningsbeslut till vald entreprenör 2019-10-14. År 2017-2021.	Utredningsbeslut togs 2017-04-06 i trafiknämnden. Utredningskostnaden bedömdes uppgå till 10 mnkr. Investeringskostnaden bedömdes till 50,0-150,0 mnkr beroende på platsspecifika förutsättningar, omfattning och ambitionsnivå. Inriktningsbeslut om 60 mnkr togs i trafiknämnden 2018-06-14. Genomförandebeslut om 60 mnkr togs i trafiknämnden 2019-03-07. och fastställdes av kommunfullmäktige 2019-06-05.	Kontrakt skrivs med vald entreprenör hösten 2019. Byggstart planeras i slutet av 2019. Huvudsakligen sker då rivnings-, schakt- och grundläggningsarbeten. Parken beräknas vara färdigbyggd och invigd 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. Mot bakgrund av detta så innehåller inte upphandlingsdokumenten därför koder gällande hantering av mängder för förorenade massor.

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	Landstingets trafiknämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga - T-centralen att utföras etappvis med	<i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra	

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. Tätskiktsprojektet och spårvägen fram till Klarabergsgatan blev klart under 2018. Trafiken startade i september. År 2006-2020	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 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	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. Trafikförvaltningen utreder om vissa mindre upprustningar ska genomföras under 2019/2020. Det handlar då om visst underhåll i	
--	--	---	--

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
	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 Norra Djurgårdsstaden (NDS) så lyftes ansvaret för planering av sträckan Djurgårdsbron - Ropsten ur det uppdrag som program Spårväg City hade internt på Trafikförvaltningen. Sträckan hanteras istället av linjeorganisationen i utredningsarbetet för NDS.	spårområdet samt höjning av kontaktledningen på några platser <i>Anm. JP=Järnvägsplan</i> Trafikkontoret planerar att avsluta stadens projekt för Spårväg City under 2020. Frågor om t.ex. kollektivtrafikförsörjningen till Norra Djurgårdsstaden kommer att hanteras inom kontorets ordinarie trafikplaneringsverksamhet. Om det senare blir aktuellt med spårutbyggnad till Norra Djurgårdsstaden så kan det bli aktuellt att starta ett nytt investeringsprojekt. Då kontoret inte ser att några investeringsåtgärder kommer att genomföras i närtid, och det inte heller genomförts några åtgärder senaste året, kommer kontoret avsluta detta projekt i våra interna system. Dock fortsätter kontoret att arbeta med Spårväg city och när behov uppstår kommer kontoret starta upp ett nytt projekt i samråd med regionen. Enligt stadens investeringsregler kan kontoret inte ha ”vilande” investeringsprojekt under en längre tid.	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Trygghetsbelysning			
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. 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. År 2016-2020	Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr. -	Under 2020 planeras bl.a. följande aktiviteter: - I området vid Vinterviken får anslutande parkvägar belysning. - I Kolerakyrkogården, vid Gullmarsplan, utökas belysningen för ökad trygghetsupplevelse. - Farsta gård får nya armaturer. - Utifrån kommande trygghetsvandringar kan mindre belysningskompletteringar bli aktuella i Älvsjö och Hägersten. - I Skärholmen kommer belysning vara delaktiga i trygghetshöjande parkprojekt. - Trygghetsinsatser vid Alviks torg slutförs. - I samverkan med Bromma sdf belyses parkväg vid Kyrksjölöten. - Trygghetsprojekt för Brommaplan påbörjas där belysningsinsatser bedöms behöva göras. - Insatser med kompletterande trygghetsskapande belysning runt centrala delarna av Tensta . Utifrån kommande trygghetsvandringar kan mindre belysningskompletteringar bli aktuella i Älvsjö och Hägersten.	Risk för att enskilda insatser med tillkommande belysning kan utebli pga hög kostnad i relation till det önskade resultatet.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
		Enheten har även i VP 2020 sökt trygghetsmedel 2020 för ytterligare åtgärder. Då projektperioden för Trygghetsbelysning tar slut 2020 planeras nytt tjänsteutlåtande för de kommande 5 åren 2021-2025.	

3 PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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 högtrafiktid. 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. Avtal krävs med berörd fastighetsägare. År 2012-2022	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. Ett reviderat inriktningsbeslut togs i maj 2017 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren till Adlern mindre 34.	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. Arbetet med ansökan pågår. Genomförandebeslut planeras under 2020 beroende när tillståndet för att bedriva vattenverksamhet blir godkänt. Tillsammans med genomförandebeslutet kommer även genomförandeavtal med berörd fastighetsägare att redovisas.	Det har framkommit uppgifter om att fastighetsägaren planerar en avyttring av fastigheten Adlern Mindre 34. Det är ännu 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.

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, 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 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.	2018-12-10 fattade trafiknämnden ett utredningsbeslut för projektet om 3 mnkr, den totala investeringsutgiften bedöms till ca 150 mnkr. Inriktningsbeslut om 15 mnkr i trafiknämnden 2019-11-14. Total projektbudget bedöms till 250-270 mnkr.	Under första halvåret 2020 kommer en systemhandling att tas fram som ska ligga till grund för ett genomförandebeslut som planeras i nämnden till hösten 2020. Under 2021 kommer detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör. Entreprenaden kommer enligt plan att starta hösten år 2022 och pågå ca 2 år.	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 på tunnelns bärighet och Stockholm Vatten och Avfalls ledningar. - Olika uppfattningar gällande gatuomformning mellan stad och fastighetsägare. - 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
Trafiklösningen på gatan ses över i samband med renovering av tunneln för att om möjligt förbättra framkomlighet för fotgängare och cyklister. År 2018-2024			
Liljeholmsbroarnas klaffar			
Flera skador har identifierats på Liljeholmsbroarna. En av broarna samt 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 2015-2025	Ett reviderat utredningsbeslut om 10 mnkr togs i trafiknämnden 2018-05-24. En preliminär bedömning av den totala investeringsutgiften är ca 200 -250 mnkr. Projektets omfattning, tidplan och investeringskostnad beror på resultatet av utredningen.	Under 2019/2020 kommer en Förstudie att tas fram. I förstudien kommer olika broåtgärdsförslag att studeras och jämföras med varandra. Även alternativ att bygga nya broar kommer att studeras. Inriktningsbeslut planeras till preliminärt Q4 2020. Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas tidigt i projektet. Arbetshypotesen inför kommande broåtgärder 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 under kortare perioder av byggtiden. Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2023-2025.	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
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 tjugoförårsperioden 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 – 2025	Ett utredningsbeslut fattades 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 i slutet av 2019 där gestaltningen, historiska värden och utgifter kommer att vara i fokus. Eftersom projektet är över 300 mnkr behöver inriktningsbeslut även fastställas av kommunfullmäktige. Under 2020 kommer en ny systemhandling att tas fram utifrån inriktningsbeslut. Arbetet med systemhandlingen och framtagning av genomförande- och ägaravtal förväntas pågå tills årsskiftet 2020/2021. Enligt planen kommer ett genomförandebeslut tas under hösten 2021. Projektet räknar med att behöva komma till byggstart hösten 2023. Byggtiden beräknas till ca 2 år.	En stor risk i projektet är tidsplanen och det tydliga färdigställandedatumet som finns. 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. Projektet har genom sitt val i inriktningsbeslutet försökt minimera dessa risker.

Gångtunnel Solvalla			
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. Genomförandebeslut har fastställts av KF. En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr byggs.	Projektering av projektet pågår och beröknas färdigställas under våren 2020. Under förutsättning att detaljplan vinner laga kraft så kommer entreprenadupphandlingen att påbörjas under våren 2020. I den preliminära tidplanen för utbyggnad av tvärbanan finns tid för gc-tunnelns entreprenad mellan sommaren 2020 och sommaren 2021.	Om detaljplanen överklagas kommer projektet att bli försenat. Projektet behöver samordnas med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren, vilket innebär att två stora och komplexa projekt kommer att pågå på platsen under samma tid.
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	Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2018-10-18 med en budget för utredningen om 5 mnkr. Behov av reviderat utredningsbeslut då omfattning klarställdes och budget inte bedöms innehållas. Tjänsteutlåtande planeras till december nämnd 2019.	Under år 2019/2020 genomförs utrednings- och programarbete. Utredningsarbetet omfattar statusutredning och tillståndsbedömning av brokonstruktioner samt trafikkonsekvensanalys för att identifiera förutsättningar och bakgrundsfakta för projektet.	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.

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		Programarbetet omfattar utredning av möjliga tekniska alternativ med övergripande kostnadskalkyler för renoveringsalternativ av bro. Målet är att ett inriktningsbeslut kan fattas under hösten/vintern 2020/2021. Om inriktningsbeslut erhålls genomförs systemhandlingsprojektering under 2021/2022 med målet att skriva fram genomförandebeslut. Beroende på konstruktionens status kommer tiden för genomförandet att anpassas. Om genomförandebeslut erhålls genomförs bygghandlingsprojektering under 2022/2023 som möjliggör entreprenadarbeten med start som tidigast år 2024, men troligtvis under senare år.	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 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.	Utredningsbeslut fattat i trafiknämnden 2016-02-04. Utredningsutgift 5 mnkr.	Inriktningsbeslut planeras till slutet av 2019. Till sommaren 2019 planeras färdigställande av programhandling som ligger till grund för ett inriktningsbeslut, som planeras i nämnden under december 2019. Under 2020-2022 planeras framtagande av en systemhandling som ska ligga till grund för genomförandebeslut, som planeras i nämnden till första kvartalet 2022. Under 2022-2024	För att renovera tunneln behöver den stängas av helt alternativt att arbeten genomförs på ett rör i taget. Båda alternativen innebär stor trafikpåverkan. Alternativet att göra arbeten på ett rör i taget kommer innebära en ökad utgift jämfört med att stänga av hela tunneln samtidigt. Omledningsnätet ska störas av andra trafikpåverkande projekt i minsta möjligaste mån.

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		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.	Projektet behöver fatta genomförandavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter. Krav från fastighetsägare kan begränsa utbyggnadstakt. Totala utgifter ca 1060 mnkr om tunneln kan stängs av helt under ca.16 mån. Men då detaljnivån på framtagna handlingar ännu är relativt låg så är beloppet osäker.
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. Behov av reviderat utredningsbeslut då omfattning klarställts och budget inte bedöms innehållas. Tjänsteutlåtande under framtagande.	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/vintern 2020/2021 är målet att skriva fram ett inriktningsbeslut. Om inriktningsbeslut erhålls genomförs systemhandlingsprojektering under 2021/2022 samt mål att skriva fram genomförandebeslut. Om genomförandebeslut erhålls genomförs bygghandlingsprojektering under 2022 som	Avvikelse mellan prognos och budgeterad utredningssumma. Reviderat utredningsbeslut behöver upprättas och erhållas.

		möjliggör entreprenadarbeten med start 2024 som tidigast, men troligtvis under senare år. Genomförandetiden behöver samordnas med andra större byggarbeten i staden, bl.a. renoveringen av Klaratunneln.	
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 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 visade 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 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	Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr. Genomförandebeslut om 70 mnkr i trafiknämnden 2019-11-14. Beslutet ska fastställas av kommunfullmäktige.	Under 2020 planeras projektering och upphandling av entreprenad. Entreprenadstart sker tidigast hösten 2020. Entreprenaden planeras utföras som en totalentreprenad.	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.

trygg samt att den inkräktar på den arkitektoniska grundtanken med bebyggelsen på platsen. Under 2019 har projektet gjort ett omtag med målet att ta fram en lösning som berörda parter kan enas om. År 2014 – 2021			
Ny gestaltning av Södra Götgatan			
Region Stockholm (RS) har behov av att renovera tätskiktet på tunnelbanetunneln som löper längs Götgatan. Dessutom är gatumiljön i behov av upprustning. De två projekten kommer enligt nuvarande plan att samordnas. Under början av 2019 togs en successiv kalkyl fram som gav en indikation om att stadens utgift kan bli ca 330 mnkr, varav ca 10 mnkr är inrymt och den totala utgiften för projektet ca 600 mnkr. Systemhandling för gatuåtgärder och tunnelåtgärder är klara. År 2017 - 2028	Utredningsbeslut taget i TrN 2017-06-15. Utredningsutgift 7 mnkr. Landstingets trafiknämnd tog för sin del 2017-04-18 beslut om inriktning för projektet.	Enligt planen kommer ett inriktningsbeslut presenteras för trafikmänden i december 2019. Under 2020 kommer planeringsarbetet att fortsätta med målet att tillsammans med trafikförvaltningen gå upp med ett genomförandebeslut i juni. Inför ett genomförandebeslutet kommer ansvar, ekonomiska åtaganden och risker m.m. att klargöras i genomförandeavtal med RS. Efter genomförd projektering och upphandling är planen att entreprenaden påbörjas under 2022 och pågår till 2028.	Hög komplexitet då projektet ska genomföras gemensamt med Region Stockholm. Stora delar av gatan behöver då grävas upp. För att identifiera om och hur de båda projekten kan utföras på bästa sätt har kontoret haft ett nära och gott samarbete med trafikförvaltningen kring de två projekten. Under de senaste åren har kontoret haft kontinuerliga styrgruppsmöten, samordningsmöten och planeringsmöten tillsammans med trafikförvaltningen. Detta i syfte att lösa de övergripande frågorna och kartlägga varandras arbeten.

4 PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Tätskiktsskiktsrenovering Malmskillnadsgatan, inklusive bro över Hamngatan			
Konstruktionen under Malmskillnadsgatan mellan Mäster Samuelsgatan och över Hamngatan är i behov av en tätskiktsrenovering. Vasakronan har med sin nuvarande etablering på platsen för förnyelse och renovering av Hästskon 12 erbjudit sig att samverka med staden vid ett tätskiktsbyte. Detta skulle betyda samordningsvinster för bägge parterna om arbetet kan utföras samtidigt. En förutsättning för genomförande av tätskiktbyte i samverkan med Vasakronan är att projektet kan utföras under 2020. Avtal krävs med berörd fastighetsägare.	På grund av den snäva tidplanen har inget utrednings- eller inriktningsbeslut tagits upp i nämnden. Ett snabbt genomförandebeslut är avgörande för möjligheten att utföra projektet.	Enligt planen kommer ett genomförandebeslut till en investeringsutgift om 45 mnkr tas upp i nämnden i november 2019. Utförandet kommer att ske i samverkan med Vasakronan och för att nyttja samordningsvinster kommer därför entreprenaden att behöva utföras under 2020 med start i mars. Projektet planeras att bli klart under 2020.	De största riskerna för genomförande av projektet i dess planerade form, i samverkan med Vasakronan, är kopplade till den snäva tidplanen. Om projektet ej blir klart före start av entreprenad i mars 2020 kommer Vasakronan behöva fortsätta sitt projekt utan stadens medverkan.