

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Nordsydaxeln trafiksystem	Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år. <u>Nytt trafiksystem</u> Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna. En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå i likhet med Södra Länken och med målsättningen att ansluta systemet till Trafik Stockholm. Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden. År 2001-2017	<u>Nytt trafiksystem</u> Projektet har hela tiden levt parallellt med renoveringen av Nordsydaxeln och förberedande arbeten har genomförts för att underlätta byggnation av ett nytt trafiksystem. Projektet skall utföras helt skalbart, det vill säga ett komplett förslag tas fram för alla ingående delar, därefter grupperas och prioriteras ingående systemdelar. Detta för att vissa delar ska kunna utföras i ett senare skede. All typ av föreslagen utrustning och föreslagen placering av utrustning kan enkelt justeras i framtida förfrågningsunderlag och anpassas till rådande ekonomiska omständigheter 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. Projektet måste även med stor sannolikhet ha en viss påverkan på systemuppbyggnaden av trafiksystemet både vid överdäckningen vid Hagastaden samt vid Stockholmsarenan. Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning och fibernät kommer att slutföras under 2016. Upphandling av ett så kallat MCS-system (Motorway Control System) har gjorts och entreprenaden startade under hösten 2015. Den planeras att pågå under hela 2016. Upphandling av övrig teknisk utrustning kommer att utföras under vintern/våren 2015/2016. Under 2015-2017 kommer arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet att utföras. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.
Norra länken	Detaljplanen för Norra länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avtog de besvär som anförts över planerna. I februari 2007 avtogs besvären av regeringsrätten och projektet gavs klartecken. Enligt finansieringsavtalet med dåvarande Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, skall staden bidra med 25 % av utgifterna	Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006. I Norrtull kommer den provisoriska trafiklösningen att finnas kvar. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, detta sker troligen efter år 2019. Ett driftavtal är framtaget för tiden fram till dess att slutlösningen är klar. Norra länken, förutom sträckan från Norrtull till Frescati, öppnades för trafik den 30 nov 2014, det

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	för NL. Vägverket svarar för resterande 75 %. Enligt den senaste budgetanalysen för projektet beräknas utgifterna för hela projekt uppgå till drygt 10 mdkr i löpande prisnivå. Trafikplats Hjorthagen: Kommunfullmäktige fattade ett reviderat genomförandebeslut för Trafikplats Hjorthagen 2007-03-26 efter att ha redovisats i trafik- och renhållningsnämnden. Den nya detaljplanen för Trafikplatsen fastställdes av kommunfullmäktige 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avslog överklagandet 2009-02-05 Bellevueparken: Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken skall kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och ett inriktningsbeslut redovisades i trafik- och renhållningsnämnden 2010-03-23. Roslagstulls trafikplats: 2009-12-10 tog trafik- och renhållningsnämnden beslut om principutformningen av Roslagstulls trafikplats som motsvarar den utformning som Trafikverket planerat att utföra och därmed är avsedd att finansieras inom projekt Norra Länken. År 2003- 2016	vill säga cirka ett år tidigare än den ursprungliga tidplanen. Tunnelsträckan Frescati till Norrtull i riktning söderut öppnades för trafik den 15 mars 2015. I slutet av 2015 öppnades sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan inom ramen för Hagastadsprojektet. Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan, har överlåtits till Trafikverket vilket skedde i samband med öppnandet av Norra Länken den 30 november 2014. Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden från och med den 15 april 2015. Ett gränsdragningsavtal håller på att tas fram för Norra Länken som kommer att omfatta trafikplats Värtan, trafikplats Frescati, trafikplats Roslagstull samt Roslagsvägen. Arbetet pågår och beräknas vara klart vid årsskiftet 2015/2016. Hagastadens tunnlar öppnar 2017 norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och 2019 öppnar Värtabanans tunnel. Under 2016 kommer vissa restarbeten att kvarstå. Vissa kvarstående arbeten kommer att finnas på trafikplats Värtan och dessa beräknas vara färdigställda år 2016. Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) kommer att tas fram och överlämnas under 2016.
E 18	Väg E18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Nya E18 omfattar cirka 9 km stadsmotorväg. Vägutbyggnaden har på stadens initiativ kompletteras med två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som finansieras av Stockholms stad. Genomförandeavtal mellan staden och Vägverket, nuvarande Trafikverket, godkändes av kommunfullmäktige 2007-02-12. I Tensta omfattar överdäckningen även en lokalgata, för vilken staden kommer	Processen med att överlämna olika anläggningsdelar där staden kommer att vara väghållare är försenad och därmed kommer inte projektet att kunna avslutas under 2015. Anläggningsdelarna kommer successivt att lämnas över till staden under 2016. Förändrade krav gällande tunnlar har medfört att tidigare förslag på bebyggelse ovanpå överdäckningarna inte längre är möjlig. En reviderad bebyggelseplacering för Rinkeby och Tensta har medfört att bebyggelsen måste placeras i anslutning till överdäckningarna och inte på, som var det ursprungliga upplägget.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	att vara väghållare. Gatan är därför att betrakta som en kommunal investering. Ett reviderat genomförandebeslut för investeringen godkändes av kommunfullmäktige 2009-03-09. År 2001-2016	Exploateringskontoret kommer att bygga torg, murar och en pendent vid Rinkebys överdäckning under 2016. Byggnation av fyra punkthus vid överdäckningen kommer också att påbörjas. Projektet kommer att färdigställas, avslutas och slutredovisas under 2016.
Energibesparande armaturbyten – lokalgator	Den 2011-02-17 beslöt trafik- och renhållningsnämnden att genomföra utbyte av belysningsarmaturer på samtliga lokalgator. Beslut fastställdes därefter i kommunfullmäktige 2011-05-23. Totalt kommer 28 000 armaturer att bytas under perioden 2011-2016. År 2011-2016	<i>Västerort</i> Under år 2016 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till LED. Cirka 1 500 armaturer planeras att bytas ut inom Bromma och Hässelby/Vällingby. <i>Söderort</i> Ett mindre antal kvicksilverarmaturer i undertak och torgplatser återstår att byta ut. <i>Innerstaden</i> Inom Norrmalm - Östermalm planeras cirka 2 000 armaturer att bytas ut och inom Kungsholmen och Södermalm planeras cirka 1 000 kvicksilverarmaturer att bytas ut under 2016. Arbetet pågår enligt plan.
Trygghetsbelysning	Bättre offentlig belysning är ett viktigt sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder. Totalt kommer 21 000 parkarmaturer och 5 000 gångtunnelbelysningar att bytas. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14 och i KF 2009-09-28. År 2009-2015	Arbetet med trygghetsbelysningen är intensifierat fr.o.m. 2010. Det är en satsning på totalt 120 mnkr för projektets genomförande. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljusqualität och bättre driftsäkerhet, samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar. Arbetet enligt det beslutade programmet avslutas under 2015 men planeras att fortsätta. Ett nytt genomförandebeslut för det fortsatta arbetet planeras att redovisas i trafikinämnden i februari 2016. Under 2016 kommer bland annat följande åtgärder att genomföras: <i>Västerort</i> Mindre kompletteringar efter trygghetsvandringar eller önskemål från entreprenör. <i>Söderort</i> Mindre kompletteringar efter Trygghetsvandringar.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		<i>Innerstaden</i> Inom Östermalm planeras för att bygga ny belysning inom Ellen Keyparken Utökad trygghetssatsning med förstärkt belysning inom Fatbursparken, Kristinebergs strandpark och fortsatt arbete med utökad belysning inom Stadshagen. Arbeten pågår enligt plan.
Belysning, reinvesteringar	Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler. Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för stolpras. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Genomförande för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23. År 2011-2020	Arbetet påbörjades under 2011 och planeras vara klart till år 2020. Följande åtgärder kommer att genomföras under 2016: <i>Västerort</i> Inom Hässelby - Vällingby och Bromma kommer det schaktas cirka 2 000 meter för att ersätta gammal kabel med ny 5-ledarkabel och cirka 2 000 meter luftledning. Cirka 150 stolpar kommer att bytas. En del av bytena avser egna arbeten, andra avser samförläggningar med extern part. Även cirka 10 gamla belysningscentraler kommer att bytas ut. Utflytt av 3 belysningscentraler från nätstationer inom Hässelby, Vällingby och Bromma kommer att genomföras för att öka driftsäkerheten. <i>Söderort</i> Inom Skarpnäck och Vantör kommer 4 500 meter gammal kabel att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 180 stolpar/armaturer byts. Vissa arbeten kommer att bedrivas som samförläggningar i samarbete med Ellevio. Inom Älvsjö kommer 8 000 meter luftledning att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 270 stolpar/armaturer kommer att bytas genom samförläggning med Ellevio. Inom Farsta kommer cirka 1 000 meter gammal kabel att ersättas med ny 5-ledarkabel. <i>Innerstaden</i> Inom Norrmalm och Östermalm planeras för cirka 2 000 meter kabelbyten. Inom Södermalm – Kungsholmen kommer cirka 1 500 meter gammal kabel att bytas ut till ny 5-ledarkabel. Arbetet pågår enligt plan.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		Ytterligare medel under perioden 2021-2030 behövs och ett nytt genomförandebeslut kommer att tas upp under år 2020. Utbytesbehovet för kablar, stolpar och belysningscentraler uppgår till cirka 1 050 mnkr.
Reinvestering mindre konstbyggnadsåtgärder	Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort en bedömning 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. Programmet för mindre konstbyggnadsåtgärder omfattande åren 2014-2018 med en beräknad utgift för perioden om 360,0 mnkr. 2014-2018	Eftersom det pågår flera stora reinvesteringsprojekt på konstbyggnadssidan är budgeten för reinvestering av mindre konstbyggnadsåtgärder minskad. Under 2016 kommer reinvesteringsåtgärderna främst att användas till projekt som inte har kunnat slutföras under 2015 och projekt som skulle ha utförts 2015 men som inte hann påbörjas. Kontoret avser att återkomma till trafikinämnden med ett genomförandebeslut för verksamhetsområdet för åren 2016-2018.
Hornsgatan	Trafikkontoret har fått i uppdrag att genomföra åtgärdsprogram för bättre luft och trivsammare miljö längs Hornsgatan. I arbetet med att förbättra luftkvaliteten prioriterades Hornsgatan enligt budgeten för 2009. Inriktningsbeslut samt genomförandebeslut för sträckan Ringvägen – Rosenlundsgatan (etapp 1) samt trädplantering beslutades 2009-05-12. Genomförandebeslut för sträckan Rosenlundsgatan – Mariatorget (etapp 2 och 3) beslutades 2010-12-14. Genomförandebeslut för sträckan mellan Långholmsgatan och Hornstullstrand (etapp 5) beslutades 2013-04-18. År 2010 – 2016	Genomförande av etapp 1 mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan samt trädplantering och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) mellan Hornstull och Ansgariegatan har slutrapporterats till nämnden våren 2012. Byggnationen av etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermansgatan slutfördes under hösten 2012. Byggnationen av etapp 3 mellan Timmermansgatan och Mariatorget slutfördes i augusti 2013. Etapp 4. Avvaktas med till dess att trafikkonsekvenser av Slussens ombyggnad är klarlagd. Etapp 5. Byggnationen är slutbesiktad och godkänd i oktober 2014. Slutreglering pågår med ledningsdragande bolag. Arbetet med slutrapporten har inletts under hösten 2015 och beräknas redovisas i nämnden under våren 2016.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		Upprustning av Hornsgataspuckeln är beroende av Slussen-projektet m.fl. trafikarbeten i närområdet och är inte aktuell att genomföras inom de närmaste åren.
Nynäsvägen genom Gamla Enskede	Nynäsvägen genom Gamla Enskede är en av de mest trafikerade infartslederna mot Stockholm. Vägen skär genom ett bostadsområde vilket resulterar i stora störningar för omgivningen i form av buller och barriäreffekt. Området utgör en av landets mest bullriga bostadsmiljöer. Ett genomförandebeslut för bullerskyddsåtgärder togs vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2011-08-25. Ärendet fastställdes sedan av kommunfullmäktige 2011-10-17. Ärendet slutredovisades i trafikinämnden 2015-06-11. År 2006-2015	Bullerskärmen är färdigställd och en slutredovisning har rapporterats i nämnden under 2015. Bullermätningarna som gjorts efter att skärmen färdigställdes visar att kompletterade åtgärder behövs för att tillgodose behoven på de översta våningsplanen längs med Nynäsvägen. Trafikkontoret bedömer att fönsteråtgärder ger ett betydligt bättre resultat för de boende än en mittabsorbent, vilken därför utgår. Fönsterbyten har pågått under 2015. Arbetet är beräknat att avslutas under 2015 men kan eventuellt fortgå under 2016 om inte om tillträde har erhållits fullt ut. Dessa åtgärder ligger utanför projektet som en driftaktivitet inom ramen för stadens bullerskyddsprogram.
Ny bro mellan Rinkeby och Stora Urvik	I budget 2012 gav kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att säkerställa en ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Urvik. Ett genomförandavtal har upprättats mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klargörs. Överenskommelse med Sundbyberg stad är tecknat 2011-10-24. Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt Järvafältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk. Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandavtal med Sundbybergs stad. År 2012-2017	Upphandlingen har avslutats och entreprenadkontrakt har tecknats med Veidekke. Arbetet startade under september 2015 och kommer att fortsätta under 2016. Projektet beräknas avslutas under 2017. Gemensamma informationsaktiviteter planeras med exploateringskontoret och Sundbybergs Stad.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar	Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23. Att ha en optimal fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafik-säkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön. En trafiksignalanläggning består av flera delar: styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervakningsutrustning. Trafikkameror och trafikinformationstavlor är exempel på elektriska anordningar för att reglera trafiken så att det ofta begränsade gatuutrymmet kan användas effektivt och flexibelt. Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år. År 2011-2017	Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är mest angeläget. Framöver kommer även övrig utrustning beaktas såsom tryckknappslådor, stolpar m.m. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade 180 mnkr för åren 2011-2017. Under 2016 kommer utbytestakten för styrapparater och kablar att intensifieras i och med nya kontrakt från 2015 som möjliggjort användande av flera entreprenörer. Anläggningar som saknar övervakning i realtid kommer prioriteras dels vad gäller styrapparatsbyte samt i de fall där övervakning helt saknas och behöver integreras. Målet är att inom en femårsperiod kunna ha övervakning på stadens samtliga trafiksignaler. Trafikkontoret kommer under 2016 att fortsätta arbetet med utbytet av trasiga detektorslingor/tilledningar som ett direkt led i stadens framkomlighetsarbete. Parallellt med reinvesteringsarbetet för detektering testas och utvärderas nya tekniker för detektering ovan mark som inte är lika känsligt ur drift- och underhållsperspektiv. Övriga reinvesteringar som planeras under 2016 är utbyte av trafikkameror och tryckknappslådor. Det totala återanskaffningsvärdet beräknas uppgå till cirka 1 000 mnkr i löpande prisnivå.
Tätskikt Sergels Torg	För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, Spårväg city. I området finns även planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan. I samband med detta planeras för upprustning av Klarabergsgatan. Störst påverkan på gatans funktion och utformning kommer den planerade Spårväg City att utgöra, som innebär att ett helt nytt trafikslag ska beredas utrymme på gatan. Sträckan Klarabergsgatan – Sergels torg – Hamngatan utgör idag en del av det primära vägnätet och har framförallt stor betydelse för kollektivtrafiken och gångtrafikanter.	En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Efter avslut av den första etappen återställdes ytorna provisoriskt och rondellen togs åter i bruk. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med genomförandet, och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet. Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare. Samordning med tomträtthavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandavtal med berörda tomträtthavare har tecknats. En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. I kvarteret Klockaren har staden utfört fönsteråtgärder för att reducera buller för de boende. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram och

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Stråket ligger på olika bro- och däckkonstruktioner, som till stor del byggdes på 60- och 70-talet. De tätskikt som skyddar konstruktionerna har idag uppnått sin tekniska livslängd. Konsekvensen är att vatten läcker in i underliggande butiker och lokaler. Oavsett Spårväg citys byggande och övriga planer i området måste tätskikten bytas. Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012, och detta mycket komplicerade projekt kommer att indelas i flera etappdelar. I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30. Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta. I april 2015 godkände trafikinämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken är tänkt att genomföras samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaden och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet. Option 1 har beställts och staden kommer att ha ett fortsatt samarbete med entreprenören 2015-2016. Projekttid 2010-2018	använts i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält. Ett gestaltningsprogram har tagits fram för den slutliga utformningen av området. Utredning av renoveringen av glasobelisken Kristallvertikal accent (Öhrströms pinne) är slutförda. Planering pågår för upphandling av renoveringen som beräknas utföras under 2016-2017. Permanent återställning av gångbanor har påbörjats på Hamngatan.
Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar	Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet	Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade 625 mnkr för åren 2013-2018. Sammanlagt cirka 400 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2015,

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikanordningar, gatumöbler samt papperskorgar. År 2013-2018	och arbetet fortsätter under 2016. Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.
	Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant	
Cykelplan, utbyggnad av pendlingsstråk 2012-2018	Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta med cykeln som transportmedel och vad som behöver göras för att cyklingen ska öka. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18. Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med exploateringskontoret tagit fram ett förslag till utredningsbeslut för pendlingsstråken, vilket antogs i respektive nämnd 2012-11-22. Inriktningsbeslut skrivs årligen. Genomförandebesluten tas upp i trafikinämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig. För att kunna starta genomförande av cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012. Detta omfattade tre projekt; Flatenvägen, Perstorpsvägen och Lilla Västerbron, som också är prioriterade pendlingscykelstråk. Inriktningsbeslut 1 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Beslutet avsåg åtgärder på: • Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen • Värtavägen <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-09-24.</i> • Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan	Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018. Utredningsfasen sker löpande för de olika projekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet. Objekten grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och preliminärt indelas åtgärderna i fyra inriktningsbeslut, varav tre har beslutats. Under 2015-2018 kommer samtliga projekt som ingått i inriktningsbesluten att genomföras om inte något oförutsett inträffar som gör det omöjligt att genomföra projektet, eller om ett genomförandebeslut inte antas av nämnden. Ett fjärde inriktningsbeslut planeras till våren 2016. Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Därför kommer en mängd infrastrukturåtgärder från cykelplanen kvarstå även efter 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Bilaga 4 Trafikkontorets planerade cykelfrämjande åtgärder ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som utförs under 2016 och hur kostnaderna fördelas.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2014-12-11.</i> - Norr Mälarstrand <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-04-13.</i> <i>Genomförandebeslut för sträckningen genom Rålambshovsparken togs i trafiknämnden 2015-09-24.</i> - G:a Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun - Nya Arenakopplet. <i>Genomförandebeslut togs på delegation 2013-09-02.</i> - Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen - Hägerstensvägen mellan Stjernströmsvägen och Ålgrytevägen Inriktningsbeslut 2 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Beslutet avsåg åtgärder på: - Strömbron - Skeppsbron - Götgatan. <i>Genomförandebeslut för pilotprojekt togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</i> - Skanstullsbron. <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-06-12.</i> - Odengatan - Värmdövägen vid Danviksklippan - Långholmsgatan. <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2014-05-21.</i> - Skärholmsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-09-24.</i> - Ågesta broväg. <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-09-24.</i> - Ältabergsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2014-09-25.</i> - Gamla Bromstensvägen. - Akallälänken.	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-10-15.</i> • Ormkärsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-04-13.</i> • Sockenvägen • Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-02-19.</i> Inriktningsbeslut 3 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2015-05-21. Beslutet avsåg åtgärder på: • Vasagatan • Stallgatan • Gubbängsmotet • Ulvsundavägen • Bromstensvägen Många cykelprojekt var precis i start- eller projekteringsfasen då utredningsbeslutet skrevs fram. Dessa projekt hade således redan beslut. Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt. År 2012-2018	
Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, korsningen S:t Eriksgatan/Flemingatan	Korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan har stora brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikantgrupper. I mars 2012 godkände trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan. Parallellt med att kontoret utförde studier i korsningen gällande trafiksäkerhetsproblemen bedrev staden i samarbete med SL en studie gällande bussframkomligheten, vilket resulterade i ett antal förslag till åtgärder för att förbättra framkomligheten för stomlinjerna 1, 3 och 4 via korsningen och på det kringliggande nätet. Ett genomförandebeslut för kollektiv-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen och kringliggande nätet togs vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2012-12-10.	Entreprenadarbetena startade hösten 2014 och färdigställdes i juni 2015. En del kvarstående regleringar med entreprenören kommer att återstå 2016. Slutredovisning till nämnd beräknas ske våren 2016.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Ett reviderat genomförandebeslut togs på kontorsnivå 2013-12-20. År 2011-2015	
Folkparksvägen, cykel och trafiksäkerhetsåtgärder	Trafikkontoret har utrett och projekterat cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Folkparksvägen. Projektet innehåller enkelriktade cykelbanor längs båda sidor om gatan och även hastighetssäkrade passager. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-04-14 och genomförandebeslut togs 2011-11-24.	Entreprenaden är slutbesiktigad och klar. År 2016 fortsätter den juridiska processen mot den entreprenör som först upphandlades med anledning av att trafikkontoret har överklagat tingsrättens beslut.
Cykelparkering hela staden	I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08. År 2014-2018	Inför 2016 planeras för 2 000 nya cykelparkeringsplatser. Arbetet kommer att delas upp i två etapper som utförs under våren respektive hösten. Cirka 200 platser anläggs i så kallade cykelhagar. Utredning av möjligheten att bygga cykelparkeringsgarage under Vattugatans bro på södra delen av Centralplan ska levereras under 2015, och en fördjupad studie tar vid om utredningen visat att det är möjligt att bygga ur ett ekonomiskt och stadsmiljömässigt synsätt.
Västberga allé	Strax norr om Älvsjö resecenter passerar Västberga allé över järnvägen på en tvåfilig vägbro med en 1,5 meter bred gång- och cykelbana utefter södra brosidan. Brons huvudbalkar är kraftigt uppspruckna till följd av överbelastning.	Efter det att järnvägstunneln invid den nya brons stöd förstärkts under senhösten 2015 utförs grundläggning för den nya bron, bågarnas anfang och landfästen. I spårområdet uppförs ställningar för montage av nya bron och skyddsportaler som skydd mot

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som utnyttjas för tung trafik. Något som i dag starkt begränsas på grund av brons dåliga tillstånd. Projektet avser rivning av den befintliga bron och att ersätta den med en ny bågbro i samma läge. Byggstart beräknas ske mot slutet av 2015. Genomförandet beräknas ta cirka ett år. Tidsplaneringen har gjorts i samråd med Trafikverket och innebär att stora samordningsvinster kan göras då järnvägstrafiken under delar av denna tidsperiod är reducerad på grund av arbeten för Citybanan. I maj 2013 fattade nämnden utredningsbeslut för projektet. Ett inriktningsbeslut godkändes i trafik- och renhållningsnämnden i juni 2014. Genomförandebeslut för projektet togs i trafikenämnden 2015-04-13 och fastställdes i kommunfullmäktige 2015-06-15. År 2013-2017	elolycksfall. Den nya brons överbyggnad läggs ut över den gamla bron som därefter rivs mot slutet av sommaren 2016. Avslutande stålarbeten i den nya bron genomförs under hösten 2016 innan farbanan, räckverk med mera monteras under våren 2017. Omfattande markarbeten, innefattande en ny infart till Fortum/Vattenfall, kommer att genomföras samt anpassning av Åbyvägen. I projektet ingår även att en ny gång- och cykelbro byggs över Åbyvägen, inklusive anslutande väg. Därutöver genomförs ledningsomläggningar för el, tele, opto och kraft, i enlighet med de överenskommelser som har ingåtts med respektive ledningsägare.
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Spårväg City	Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och 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. Landstingets trafikenämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå.	<i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Staden avvaktar Landstingets besked om tidplan. <i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Staden avvaktar Landstingets besked om tidplan. <i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Tillgänglighetsanpassningar på hållplats Kungsträdgården genomförs under 2016. Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen under 2016. Ny ändhållplats blir Kungsträdgården tills Klarabergsgatan färdigställts 2018. <i>Anm. JP=Järnvägsplan</i>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	I december 2011 tog staden och Trafikförvaltningen gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till 2016 – 2018. Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförande-beslut för tåtskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03. Trafikförvaltningen fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 mdkr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 mdkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslås ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdsstaden utan etappvisa trafikstarter, befintliga vagnar behålls vilket minskar behovet av nyanskaffning av fordon, tidpunkt för trafikstart av hela sträckan till Gåshaga brygga senareläggs från 2018 till 2020 (sträckan Sergels Torg – Waldemarsudde kan starta tidigare när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara). I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik. Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019. Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Dessutom saknas för närvarande tydligt besked från Trafikförvaltningen om	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	finansiering för förlängningen från Hamngatan till Klarabergsgatan, vilket betyder att även denna del sannolikt skjuts på framtiden. Tillgänglighetsanpassning av befintlig spårvagnslinje påverkas inte av beslutet. År 2006-2020	
Nybrogatan, ombyggnad av gågata	Trafik- och renhållningsnämnden tog ett reviderat inriktningsbeslut 2011-09-29 för förnyelse av Nybrogatan, och gav kontoret i uppdrag att vidare utreda projektet i enlighet med tjänsteutlåtandet. Trafik- och renhållningsnämnden återkallade samtidigt tidigare genomförandebeslut från 2007-08-28 om upprustning av Nybrogatan. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden i september 2012. År 2005-2015	Upprustningsarbetena påbörjades med ledningsomläggningar hösten 2013, upprustningen av ytskikten påbörjades 2014 och slutfördes under hösten 2015. En del slutregleringar med entreprenören återstår att slutföras 2016. Projektet kommer att slutredovisas 2016.
Tillgänglighets-åtgärder	Stockholm ska vara en tillgänglig stad för alla dess invånare. Alla, oavsett funktionsförmåga, ska ha rätt till full delaktighet. Projektet "Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning" är långsiktigt och syftar till att genom olika fysiska åtgärder öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i den offentliga miljön. Projektet omfattar åtgärder i både inner- och ytterstaden. "Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2016" antogs av kommunfullmäktige 2011-06-13. Programmet är ett styrdokument för alla stadens nämnder och bolagsstyrelser. Sedan 1 juli 2001 gäller lagen om enkelt avhjälpna hinder på allmänna platser. Exempel på åtgärder som omfattas av lagen är ombyggnation av övergångsställen, kontrastmarkering av trappor, byte av rännalar samt anläggning av ledstråk. Ombyggnation av busshållplatser omfattas av	Arbetet med att åtgärda "enkelt avhjälpna hinder" samt sittplatser och busshållplatser har pågått under många år. Stora förbättringar har skett men fortfarande återstår brister för att Stockholm ska bli en stad för alla. Trafikkontorets åtgärdsstrategi för enkelt avhjälpna hinder antogs av nämnden 2015-04-13. Strategin kommer att vara kontorets utgångspunkt för arbetet med enkelt avhjälpna hinder under 2016. Störst andel medel går till ombyggnader av övergångsställen, gångpassager och busshållplatser samt kontrastmarkering av trappor. Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk ska fortsätta att kommuniceras. Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Kontoret kommer även att inom driftbudgeten satsa på till exempel insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig och utförs lämpligen i samband med ovan nämnda åtgärder. Kontorets arbete ligger i linje med stadens program för delaktighet, de lagkrav som finns med avseende på undanröjande av ”enkelt avhjälptrafik hinder” samt att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig. Trafikkontoret avser återkomma till Trafiknämnden med årligt genomförandebeslut. År 2011-	
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan	Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under 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. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel. Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats. De delar som rör Adlern mindre 34 avslogs. Den del av planen som rör gångtunneln har vunnit laga kraft. Beslutet om utbyggnad av tunnelbanan med Arenastadslinjen gör att gångtunnel och tunnelbaneutbyggnad löper stor risk att krocka utförandemässigt. Staden har därför tagit beslut att ta med gångtunneln i förhandlingen för genomförandeaftal för gul linje med inriktningen att	Trafikförvaltningen har i de tidiga diskussionerna gällande gångtunneln meddelat att de inte kommer att gå in som medfinansierare eller ta på sig någon driftkostnad för den framtida gången. Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) har i sina förstudier räknat med att gångtunneln kommer att byggas. Staden har varit tydlig med att påpeka att gångtunneln inte ska ses som en entré till tunnelbana/pendeltågsstation utan är en lösning av gångflödena på Odenplan. För att kunna fortsätta förhandlingarna med fastighetsägaren till fastigheten Adlern mindre 34 måste förutsättningarna med tunnelbaneutbyggnaden klarläggas.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ska bygga gångtunneln. År 2012-2018	
Anpassningar av ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande – inklusive cykelåtgärder	Trafikkontoret har sett över vilka åtgärder som är lämpliga att genomföra för att anpassa det befintliga ytvägnätet till den nya trafiksituation som öppnandet av Norra länken ger upphov till. De åtgärder som är aktuella är: • Införa kollektivtrafikkörfält på Valhallavägen och delar av Lidingövägen. • Bredda gång- och cykelbanor på Lidingövägen • Genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder för cykeltrafiken på Valhallavägen Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden den 19 november 2013. Genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen togs i trafikinämnden 2015-05-21. Kommunfullmäktige fastställde genomförandebeslutet 2015-09-07.	Trafikkontoret har på uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden utrett hur trafiksystemet som helhet, och berörda gator i synnerhet, bör vara utformade efter öppnandet av Norra länken för att åstadkomma en trafiklösning som är kapacitetsstark och hållbar över tid. Utredningen visar vilken framkomlighet och kapacitet ytvägnätet beräknas ha 2030. Vidare ges rekommendationer för hur körytorna bör användas för att kunna transportera så många människor som möjligt. Utredningen omfattar inte förslag till gestaltning av Valhallavägens mittremsa eller andra stadsmiljöförbättrande åtgärder. Vintern 2014/2015 öppnade sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan. I slutet av 2015 öppnar sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan. Under 2017 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och under 2019 öppnar Värtanans tunnel. Åtgärderna i ytvägnätet planeras att genomföras under 2016-2018 och detaljprojekterades under 2015.
Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet, kollektivtrafik och gångbana	På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så sprödd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare.	Utredningar ska göras av vilka åtgärder som ska genomföras och hur samordning med övriga projekt skall ske. I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten i korsningen Sveavägen/Kungsgatan, som är en olycksdrabbad korsning. I budgeten är projektet delvis inrymt under åren 2017-2018. I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Diskussioner pågår kring deras åtgärdsplanering. En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt bl.a. byggandet av Spårväg

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Konstruktionen utsätts idag för stora trafikklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten, något som svårligen kan accepteras på grund av busstrafiken. Kontoret avser att redovisa ett inriktningsbeslut i trafiknämnden under första kvartalet 2016. År 2014-2019.	city och renoveringen av Sergel Torgs tätskikt. Planerad tid för byggnation är 2017-2019.
Liljeholmsbroarnas klaffar	Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som nyligen bytts på Danviksbroarna. Även de på Liljeholmsbroarna har nu uppnått sin tekniska livslängd och börjar bli kostsamma i drift med återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken; utmattning, skruvförband som går sönder och rost. För att inte säkerheten skall minska har inspektionerna utökats och förtätats. De nya däcken innebär att broarnas formella bärighet ökas och de utformas så att körfältsindelningen för bilar/bussar respektive gående/cyklister lätt kan ändras. Ett inriktningsbeslut redovisas i trafiknämnden i december 2015. År 2017-2019	Samråd med berörda pågår, bland annat Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket för planering av tid för utförandet. Arbetena kommer att innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under byggtiden. Trafiken över broarna begränsas till en bro. Projektet kommer att samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron.
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Bergbanan i Skärholmen	Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare ger upphov till olika typer av driftsafbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss. Under hösten 2014 har kontoret genomfört en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många	Projektering pågår. Projektet har ändrat inriktning från en bergbana till två parallella, av varandra oberoende hissar och en gångbro. Detta medför att anläggningen inte blir lika känslig för driftstopp utan får en god funktion. Utseendet kommer att påminna om Katarinahissen. För att hålla nere känslan av utsatthet görs gångbron ganska kort och bergskärningen vid nedre hissplanet ges flacka slänter och en ljus färgsättning med god belysning.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad. Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana/Hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger. Genomförandebeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21. År 2014 - 2017	Upphandlingen är beroende av att ett nytt servitut vinner laga kraft. Projektet planeras och projekteras under 2016 för ett genomförande under 2017.