

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
<p>Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)</p>	<p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p><u>Nytt trafiksystem</u> Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att höja säkerheten, förbättra framkomligheten och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna.</p> <p><u>Genomförandebeslut 2005-02-15, utgift 48,0 mnkr</u> Reviderat genomförandebeslut 2010-06-21, utgift 136,0 mnkr intäkter beviljad statlig medfinansiering 68 mnkr, slutligt belopp beror på slutlig utgift.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p>	<p><u>Nytt trafiksystem</u> 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.</p> <p>Under 2015-2018 utförs arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet samt implementeringen av dess olika delar i trafikövervakningscentralen på Trafik Stockholm. Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät har färdigställts och slutbesiktigades under 2017. Slutbesiktning av MCS-systemet (Motorway Control System), kamerasytem samt variabla meddelandeskyltar (VMS) har också utförts.</p> <p>Upphandling av automatiska avstängningsanordningar (bommar), där planerat utförande var under sommaren 2018 är överklagad till förvaltningsrätten. Byggnation samt slutbesiktning har därför inte kunnat ske under hösten 2018 utan skjuts fram till 2019.</p>
<p>Norra länken</p>	<p>Detaljplanen för Norra Länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006.</p> <p>Enligt finansieringsavtalet med dåvarande Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, ska staden bidra med 25 procent av utgifterna för NL. Vägverket svarar för resterande 75 procent.</p> <p>I budgetanalysen för projektet beräknas utgifterna för hela projekt uppgå till drygt 10 mdkr i löpande prisnivå.</p> <p>Trafikplats Hjorthagen: Kommunfullmäktige fattade ett reviderat genomförandebeslut för trafikplats Hjorthagen 2007-03-26. Den nya detaljplanen för</p>	<p>Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006.</p> <p>Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, detta sker efter år 2019. Ett driftavtal är tecknat för tiden fram till dess att slutlösningen är klar.</p> <p>Norra länken, har öppnats för trafik succesivt mellan 2014 och 2016 inkluderat Hagastadens tunnlar. Södra Hamnpåfarten (direktpåfarten) från Värtahamnen med direkt anslutning till Norra Länken vid trafikplats Värtan öppnades för trafik i mars 2017.</p> <p>Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan har i och med öppnandet av Norra länken överlåtits till Trafikverket och Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>trafikplatsen fastställdes av kommunfullmäktige 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avskog överklagandet 2009-02-05.</p> <p>Bellevueparken: Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken ska kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och ett inriktningsbeslut redovisades i trafik- och renhållningsnämnden 2010-03-23. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-12-15.</p> <p>År 2003- 2019</p>	<p>Ett gränsdragningsavtal för Norra Länken (exklusive VA) mellan Trafikverket och staden/Trafikkontoret har upprättats (signerades 2016-07).</p> <p>Ett gränsdragningsavtal VA för Norra Länken mellan Trafikverket, Stockholm Vatten och Avfall AB och Staden började tas fram under 2018, avtalet blev inte klart 2018. Beräknas vara klart under kv. 1 2019.</p> <p>Kvarstående restarbeten på trafikplats Värtan har inte slutförts under 2018. Färdigställandetid skjuts till 2019.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) tas fram av Trafikverket och överlämnas till staden. Överlämnandet sker under 2019.</p>
Belysning, reinvesteringar	<p>Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler.</p> <p>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.</p> <p>Genomförandebeslut för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23 och avsåg åren 2011-2020. Total utgift 420 mnkr. Det ursprungliga genomförande beslutets tidsperiod har förlängts till 2022.</p> <p>År 2011-2022</p>	<p>Arbetet påbörjades under 2011 och fortgår till år 2022.</p> <p>Genomförda åtgärder för 2018: Fortsatt utbyte av gamla uttjänta kablar och stolpar har genomförts under året dels med egen entreprenör och dels i samförläggning med Ellevio. Antal meter kabel som har bytts ut är cirka 15 000 meter.</p> <p>Antal stolpar som har bytts ut är cirka 550 stycken.</p> <p>Utflytt av belysningscentraler från nätstationer har varit något färre än tidigare år då de flesta belysningscentraler nu är utflyttade. Under 2018 har 20 belysningscentraler flyttats ut.</p> <p>I övrigt har belysningscentraler löpande setts över för utbyte av gamla till nya. Syftet var att uppnå en högre elsäkerhet samt för att få en bättre överblick av elförbrukningen, då det även monteras elmätare i de nya belysningscentraler som monteras upp. I en del gamla centraler saknas elmätare.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Reinvestering mindre konstbyggnadsåtgärder	<p>I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fordras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022 samt ett genomförandebeslut 2018-02-01 för 2018. Det ursprungliga inriktningsbeslutets tidsperiod har förlängts till 2022.</p> <p>År 2014 -2022</p>	<p>Under 2018 har bland annat följande projekt inom ramen för ”Reinvesteringar mindre konstbyggnadsåtgärder” utförts. Flera av projekten startade redan innan 2018 och några kommer att fortsätta in i 2019.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny broöverbyggnad till bro 4 Rinkebystråket färdigställdes 2018 • Liljeholmsbron, byte av styrsystem och fjärrstyrning färdigställdes 2018 • Spånga kyrkväg, omisolering av östra bron färdigställdes 2018 • Västerbron, byte av traverser – startades 2018 och kommer färdigställas 2019 • Klaratunneln, utbyte av reservkraftverk – utfördes 2018 • Bro över Magelungsvägen vid Nykroppagatan 23. Omisolering färdigställdes 2018 • Spånga kyrkväg norr om Svinningegränd, brorenovering 54-5-0071 utfördes 2018 • Spånga kyrkväg norr om Holmingegränd, brorenovering 54-5-0075 utfördes 2018 • Spånga kyrkväg norr om Krällingegränd, brorenovering 54-5-0077 utfördes 2018 • Ledningstunnlar City, belysning etapp 4 – utfördes 2018 och kommer färdigställas 2019 • Karlbergstunneln Solnapåfarten – färdigställdes 2018 • S:t Eriksterrassen, tätskiktsbyte – startades 2018 och kommer färdigställas 2019 • Renovering av fogar på Johanneshovsbron och påfartsramper vid Gullmarsplan totalt 7 fogar – startades 2018 och kommer färdigställas 2019 • Reinvestering av flera markvärmeanläggningar i city, t.ex. Hamngatan utfördes 2018
Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikordningar	<p>Reinvesteringsprogrammet avser utbyte av äldre trafiksignalutrustning (styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervakningsutrustning) samt andra elektroniska trafikordningar såsom trafikkameror.</p> <p>Trafiksignalerna och de övriga trafikordningarna 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 åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.</p>	<p>Åtgärdsprogrammet genomförs 2017-2021 med årliga reinvesteringsvolymerna i den takt budgeten medger. Under 2018 uppgick budgeten till cirka 20 mnkr.</p> <p>Utbyte av den äldsta styrutrustningen, signalkabel och skadade detektorer har prioriterats. Arbete pågick också med att kvalitetssäkra stadens övervakningssystem med syfte att göra systemet driftsäkrare och mer redundant.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Att ha en optimal fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön.</p> <p>Genomförandebeslut för perioden 2017-2021 togs i trafiknämnden 2016-08-25 och i kommunfullmäktige 2016-11-28, till en investeringsutgift om 180,0 mnkr.</p> <p>År 2017-2022</p>	
Tätskikt Sergels torg	<p>Genomförandebeslut för renoveringen av tätskikt Sergels torg godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Total utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr, netto 1 483,0 mnkr.</p> <p>Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012.</p> <p>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.</p> <p>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 tätskiktsprojektet.</p> <p>Projektets sluttid har samordnats med byggandet av Spårväg City. Sluttiden är satt till 30 juni 2018.</p>	<p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och slutfördes under 2018. Invigning av projektet genomfördes den 25 juni. Av totalt 27 deletapper är nu alla etapper i princip klara, mindre restarbeten kan återstå.</p> <p>Samordning med tomträtthavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeaftal med berörda tomträtthavare har tecknats. Exploateringskontoret har som markägare hanterat avtal och servitutsfrågor i projektet.</p> <p>Ett program ”Vägledning för stadsrummens gestaltning” har tagits fram för den slutliga utformningen av området.</p> <p>Option 2 och 3 för tätskiktsarbeten beställdes 2016 och har slutförts under 2018. Option 5 som innefattar finplanering beställdes 2016 och slutfördes under 2018.</p> <p>Även följande arbeten har slutförts 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> - K5c återställningsarbeten - Kulturtorget har återställts med ny plattbeläggning - Soltorget har återställts med ny plattbeläggning <p>Samordning har skett med Vasakronans ombyggnader av fastigheten i hörnet Sveavägen/Hamngatan då vissa arbeten inte kommer att kunna utföras förrän efter deras ombyggnad är färdigställd. Ett avtal är tecknat med Vasakronan om ansvarsfördelningen gällande återställningsarbeten. Arbetena kommer att utföras under 2020.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>År 2010-2020</p>	<p>Under hösten har nya armaturer monterats på Klarabergsgatan och runt Sergelrondellen. Armaturerna är en modifierad Triluxarmatur med LED. Tidigare armaturer har funnits på platsen på Sergels torg från 1970 talet fram till 2015. Totalt har 150 nya armaturer i gaturummet satts upp.</p> <p>Arbetena med Spårväg city är färdigställda, trafikstart skedde hösten 2018. Den provisoriska gångbron som hängde över ”plattan” är riven och ”plattan” är återställd. De sista asfalteringsarbetena utfördes i mitten av juli.</p> <p>Framtagande av underlag till slutredovisning påbörjades under 2018. Framtagande av relationshandling och överlämningar till driftverksamheten pågår.</p>
<p>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</p>	<p>Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Total utgift uppgår till 625,0 mnkr.</p> <p>Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikordningar, gatumöbler samt papperskorgar.</p> <p>År 2013-2018</p>	<p>Genomförande av åtgärderna påbörjades 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger för åren 2013-2018. Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden.</p> <p>Sammanlagt har cirka 540 delprojekt fördelade över hela staden genomförts under åren 2013-2018. Under 2018 har cirka 100 projekt pågått.</p> <p>Ett inriktningsbeslut för ett nytt reinvesteringsprogram för 2019-2022 fastställdes i kommunfullmäktige 2018-06-11. Ett genomförandebeslut för 2019 planeras till nämnden i februari. I det nya programmet ingår projekt som har tillkommit efter inventering av reinvesteringens behovet i staden.</p>
<p>Plan för gatuparkering – skyltar och automater</p>	<p>Kommunfullmäktige fastställde i juni 2016 en parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Planen för gatuparkering innebär ändringar av parkeringsavgift i citykärnan, ändrade avgiftstider i innerstaden och en utökning av parkeringsområden i ytterstaden.</p> <p>Genomförandebeslut fattades i trafikinämnden 2016-04-14 och fastställdes i kommunfullmäktige 2016-06-27. Total utgift 84,0 mnkr.</p>	<p>Implementeringen påbörjades hösten 2016 och färdigställdes under 2018. Taxa4-området och innerstaden slutfördes under 2017, och under första halvåret 2018 färdigställdes aktiv taxa 5-området. Plan för gatuparkering är därmed avslutad och total kostnad blev 51,4 mnkr.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	2016-2018	
Cykelplan, utbyggnad av pendlingsstråk 2012-2018	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med exploateringskontoret tagit fram ett förslag till utredningsbeslut för pendlingsstråken, vilket antogs i respektive nämnd 2012-11-22.</p> <p>Inriktningsbeslut skrivs årligen. Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden under åren 2013-2016. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig.</p> <p>För att kunna starta genomförande av cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012, omfattande tre projekt.</p> <p>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.</p> <p>Den totala utgiften för cykelåtgärderna uppgår enligt kommunfullmäktiges budget till 1,0 mdkr under perioden 2012-2018.</p>	<p>Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018.</p> <p>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.</p> <p>Objekten grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och åtgärder har beslutats i fyra inriktningsbeslut.</p> <p>Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018, samt förberett ett bokslut för cykelmiljarden för slutredovisning under våren 2019.</p> <p>Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Kontoret planerar för att cykelutbyggnader utifrån planen ska fortsätta även efter år 2018. Under 2018 har arbetet med strategisk inriktning för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder fr.o.m. 2019 inletts. Dessutom har kontoret vidare i enlighet med uppdrag i budget påbörjat en översyn av stadens cykelplan.</p> <p>Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som omfattats av inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk, volymer och åtgärder som utförts under 2018 och hur kostnaderna fördelats. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2012-2018	
Cykelparkering hela staden	<p>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.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Genomförandebeslut för cykelparkeringar om totalt 24 mnkr för perioden 2014-2018 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08. I samband med kommunfullmäktiges budget för åren 2014-2017 har beslutats om en högre utbyggnadstakt än vad som inledningsvis var planerat. Mot bakgrund av detta togs ett kompletterande genomförandebeslut för perioden oktober 2016-2018 i trafikinämnden 2016-12-08 om totalt 23,0 mnkr.</p> <p>År 2014-2018</p>	<p>Under 2018 har ca 3000 nya platser satts upp.</p> <p>Majoriteten av platserna är traditionella pollare. En del av parkeringsplatserna är i ”Stockholmshagar”. Ca 300 av parkeringsplatserna är i tvåvåningsställ.</p> <p>För att lösa parkeringsbehovet för lastcyklar testar kontoret en lastcykelanpassad variant av stockholmshagen med plats för två lastcyklar mot den ena gaveln.</p>
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, Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda	<i>JPI Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Trafikförvaltningen har även under 2018 arbetat med en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad.</p> <p>Landstingets trafiknämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå.</p> <p>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.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförande-beslut 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.</p> <p>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 ökat 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,</p>	<p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Trafikförvaltningen har även under 2018 arbetat med en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Under 2018 har staden avslutat tätskiktsarbetena vid Sergels Torg, och trafikförvaltningen har färdigställt spåranläggningen på Klarabergsgatan. Trafikstart för spårvägen var i september.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Under sommaren kom besked från trafikförvaltningen att de inte längre ska utföra tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan 2020. Detta för att de vill samordna detta arbete med eventuell upprustning av spåren längs Strandvägen. Det behöver också planeras tillsammans med arbetena i Alkärshallen och en eventuell förlängning till Ropsten</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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).</p> <p>I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik.</p> <p>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.</p> <p>Järnvägsplanen för förlängning av spårvägen till Klarabergsgatan vann laga kraft under 2016.</p> <p>Staden och SL har under 2016 träffat genomförandeavtal om förlängningen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan.</p> <p>År 2006-2020. Genomförandebeslut 2010-05-18 om 28 mnkr.</p>	
Energibesparande armaturbyten, etapp 3	<p>Utbyte av belysningsarmaturer med kvicksilver till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer fortsätter under åren 2017 och 2018.</p> <p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder. Ett genomförandebeslut för energibesparande armaturbyten 2017-2018 fastställdes i trafiknämnden 2016-12-08.</p>	<p>Under 2018 fortsatte arbetet med utbyte av de sammanlagt 7 100 armaturerna som finansieras inom klimatmedlen för 2017-2018. Utbyte av 3850 armaturer utfördes under 2018.</p> <p>Alla armaturer i etapp 3 är nu bytta och monterade. Arbeta som återstår är att uppdatera anläggningsregistret.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2017 – 2018	
Energibesparande armaturbyten, etapp 4	<p>Kontoret har beviljats 37,0 mnkr för inköp av armaturer från stadens centrala medel för klimatåtgärder. Ett genomförandebeslut för fortsatta energibesparande armaturbyten togs i trafiknämnden 2018-02-01.</p> <p>Armaturlager läggs och bytena kommer att starta 2019 och pågå även under 2020. Arbetskostnaden inryms inom nämndens investeringsbudget. Utbytet av belysningsarmaturer till mer energieffektiva och miljövänliga alternativ fortsätter även under åren 2019 och 2020</p> <p>År 2018-2020</p>	<p>Inventeringar är genomförda, material är inköpt och planeringsarbetet pågår. Utbytet genomförs under hela 2019.</p>
Trygghetsbelysning	<p>Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr.</p> <p>Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p>År 2016-2020</p>	<p>Belysningsingenjörerna har deltagit i trygghetsvandringar, vilka lett till åtgärder för förbättrad belysning: alltifrån beskärning av trädsgrenverk som skuggar belysning, byte av trasiga ljuskällor vid behov till av armaturer och kompletterande belysning.</p> <p>Bl.a. har belysning förstärkts i närhet till T-bana, vid Brandparken i Skarpnäck samt vid Liljeholmstorget (efter samverkan med stadsdelsförvaltningen och polisen). Del av Björns trädgård har fått ny belysning (fortsättning för övriga delar planeras till 2019).</p> <p>Ny belysning, vilket har lett till bättre ljusmiljö, har installerats runt parkleken Semlan i Sköndal, ca 30 tunnlår i söderort och Enkehusparken vid Norrtullsgatan.</p> <p>Efter medborgarförslag har tidigare ej belyst parkväg vid Oppundavägen fått belysning. I samarbete med stadsdelsförvaltningen har också parkväg vid Strålgatan på Lilla Essingen fått belysning. Parkvägar vilka inte har varit belysta i; Eneby (2 st), Beckomberga, vid Ullvidevägen samt del av Strandliden (samtliga Bromma) har fått belysning.</p> <p>Ny belysning vid övergångsställen har bl.a. utförts vid Lövvägen samt Björnbodavägen/Ivaskärrsvägen.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		I utsedda LUP-områden i Västerort har ronderingar gjorts månadsvis runt T-bana för att upprätthålla belysningsfunktionen.
Klimatsmarta parkeringsautomater	<p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder för utbyte av befintliga äldre parkeringsautomater i innerstaden. Ett genomförandebeslut fastställdes i trafiknämnden 2016-11-10.</p> <p>År 2016-2018</p>	Utbytet av parkeringsautomaterna fortsatte under 2018. Upphandling, inköp, leverans, montage och driftsättning av de nya parkeringsautomaterna har slutförts under 2018 och total kostnad för projektet blev 31 mnkr.
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkningsåtgärder	<p>Inriktningsbeslut för cykelåtgärder längs Pålsundsbacken och del av Söder Mälarstrand fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs genom spontning. Längs en del av stranden görs åtgärden genom att ersätta en del av jorden med lättfyllning.</p> <p>När åtgärden är utförd kommer infrastruktur för cykel och gång att byggas.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslutet togs 2017-06-15 i trafiknämnden och i kommunfullmäktige 2018-02-19, till ett belopp som uppgår till 130 mnkr. Beslutet i kommunfullmäktige är överklagat.</p> <p>Länsstyrelsens tillstånd för vattenverksamhet har överklagats.</p>	<p>Den planerade förstärkningen av Söder Mälarstrand vid Pålsundet är ett komplicerat och omfattande arbete.</p> <p>Tillståndet för vattenverksamhet har överklagats och Mark- och miljödomstolen har upphävt beslutet. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p> <p>Behov av markförstärkning med hänsyn till skredrisk kvarstår – för tillfället arbetar kontoret med att ta fram en handlingsplan/åtgärdsplan för hur skredrisken kan hanteras inom de begränsningar som finns, d.v.s. utan tillstånd för vattenverksamhet. Med anledning av detta kommer kompletterade geotekniska undersökningar att utföras i början av 2019. Efter utvärdering/analys av utförda provtagningar presenteras en plan för fortsatt arbete.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Därför har Länsstyrelsen 2018-07-11 fattat beslut om att överlämna ärendet vidare till Mark- och miljödomstolen för avgörande (mål M 4495-18). Under november upphävde domstol beslutet och ärendet återremitterade ärendet till Länsstyrelsen. Staden saknar därför tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p> <p>År 2012 – 2022</p>	
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan	<p>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.</p> <p>En lösning med gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen, är då en attraktiv möjlighet för att avlasta övergångsstället och skapa en gen och trafiksäker passage.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Under 2018 har förhandlingar pågått med fastighetsägaren till kv Adlern Mindre. Ett genomförandebeslut, gemensamt med exploateringskontoret, planeras att tas upp då ansökan om att bedriva vattenverksamhet är avgjord (mer information nedan).</p> <p>Under andra kvartalet 2018 har fråga om vilken förvaltning som ska ansvara för försäljningen av gångtunneln ställts till SLK. SLK kommer att ta fram ett förslag till upplägg.</p> <p>I början på året bestämdes att närmare undersöka om bygget av tunneln innebär att tillstånd för att bedriva vattenverksamhet behöver sökas hos Mark- och miljödomstolen. Den rapport som togs fram visade tydligt att ansökan behöver göras. Arbetet med ansökan påbörjades under fjärde kvartalet 2018. Rapporten beräknas vara klar i början av 2020.</p> <p>Förfrågningsunderlaget, med alla konstruktionsritningar, har levererats under första kvartalet 2018, därefter gjordes en tredjepartsgranskning under andra kvartalet. Under tredjepartsgranskningen hittades ett flertal fel i handlingarna som åtgärdades under fjärde kvartalet.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Ett reviderat inriktningsbeslut togs 2017-05-18 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren till Adlern mindre 34. Belopp, utgift 140 mnkr och inkomst 50 mnkr, netto 90 mnkr.</p> <p>År 2012-2021</p>	
Kungsgatan tätskiktsrenovering	<p>På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Norrlandsgatan behöver en ledningstunnel förstärkas och tätskikt bytas.</p> <p>Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. 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.</p> <p>Ett utredningsbeslut fattades i trafiknämnden 2018-12-10 om 3,0 mnkr. Uppskattad total investeringsutgift är cirka 150 mnkr.</p> <p>År 2014-2022</p>	<p>En statusbedömning av tunneln genomfördes under tredje kvartalet 2018 och en uppdatering av förprojekterings-PM för konstruktionen har påbörjats. En trafikutredning har startats upp för framtagande av en programhandling.</p> <p>Inledande kontakt har tagits med ledningsdragande bolag för att introducera dem i projektet och påbörja ledningssamordningsarbete.</p>
Liljeholmsbron, utbyte av Broklaffar	<p>Liljeholmsbroarna är två parallella klaffbroar mellan Södermalm och Liljeholmen som byggdes år 1928 respektive 1954. Liljeholmsbroarna utgör en viktig länk i stadens infrastruktur och trafikeras av kollektivtrafik, bil-, gång- och cykeltrafik samt sjötrafik under broarna.</p> <p>Liljeholmsbroarnas klaffar är nu så pass nedgångna att de behöver åtgärdas (renoveras eller bytas) och anslutande brokonstruktioner</p>	<p>Under 2018 har underlag för upphandling av kommande utredningar förberetts. Provtagningar i konstruktionen har utförts och analyserats som en del till underlaget.</p> <p>Syftet med utredningsarbetet är att se över alternativa åtgärdsförslag. Förslagen kommer att utvärderas för att nå optimal lösning med hänsyn till genomförandetid, ekonomi och teknisk livslängd samt hur åtgärderna möter framtida omdaningar i bronns närområde.</p> <p>I projektet ingår även en fördjupad utredning av cykelalternativ på Liljeholmsbron och</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>på båda broarna behöver renoveras för att säkerställa broarnas funktion.</p> <p>Ett utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2015-12-10. Ett reviderat utredningsbeslut togs av trafiknämnden 2018-05-24.</p> <p>År 2015- ca 2024</p>	<p>sträckan som ansluter till broarna. Utredningen syftar till att säkerställa att den beslutade lösningen är genomförbar med avseende på bland annat omledningsmöjligheter av körfält, anslutning till Hornstull och framkomlighet under byggtiden.</p>
Norra Danviksbron	<p>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 landstinget (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent.</p> <p>Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugoårsperioden dömts ut. Avsikten var att byta den vid millennieskiftet men då aktualiserades att en fast högbro skulle byggas i projektet Danvikslösen, vilket gjorde att brobytet senarelades.</p> <p>Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.</p> <p>Förnyat utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2017-12-14. Belopp 25 mnkr.</p> <p>År 2012 – 2025</p>	<p>Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte trafikerar bron. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik.</p> <p>Planeringen av brobytet görs i samarbete med trafikförvaltningen då förvaltningen av bron är gemensam.</p> <p>Följande aktiviteter har pågått under 2018: Upphandling av en projekteringsledare som ska koordinera och leda projekteringen mellan de olika teknikområdena.</p> <p>Omfattande kalkyl- och riskutredningar, drift- och underhållsinventeringar är framtagna som underlag för ett kommande inriktningsbeslut.</p> <p>Samverkansavtal har tecknats med Trafikförvaltningen. Samtal och förhandlingar gällande ägarfördelning och genomförandeavtal har påbörjats under 2018</p> <p>Tidplan har upprättats och utvärderingsmodell för förslag på broutformningen har tagits fram. Förslag på inriktning av konstruktionstyp och arbetsomfattning är framtaget under 2018.</p>
Vårbergstoppen, ny stadsdelspark	<p>Kommunfullmäktige antog i februari 2017 (utl. 2017:30, dnr 171-1292/2016) Grönare Stockholm, riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden.</p>	<p>Kontoret har under året arbetat med programhandlingar för att skapa en ny attraktiv stadsdelspark. En detaljplan antogs av stadsbyggnadsnämnden i april 2018 och inriktningsbeslut togs i TN och KF under våren. Kostnadskalkyl är under framtagande inför</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Värbergstoppen ingår som ett av 24 investeringsprojekt som finansieras genom särskilda investeringsmedel inom satsningen Grönare Stockholm.</p> <p>Utredningsbeslut togs 2017-04-06 i trafiknämnden. Inledande utredning ska genomföras av förutsättningarna att skapa en ny stadsdelspark med kvaliteter för ett större omland. Utredningskostnaden bedöms uppgå till 10 mnkr.</p> <p>Ett inriktningsbeslut för en ny stadsdelspark vid Värbergstoppen i Skärholmen togs i trafiknämnden 2018-06-14. Beräknad utgift 60 mnkr.</p> <p>År 2017-2019</p>	<p>genomförandebeslut i TN och KF under våren 2019, och därefter genomförs upphandling av entreprenaden. Under förutsättning att upphandlingen inte överklagas beräknas byggstarten till hösten/vintern 2019.</p>
Renovering av Västerbron	<p>Från det att bron byggdes år 1935 till och med år 2017 har det utförts både mindre och större åtgärder för att reparera och underhålla Västerbron. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. En djupare analys har visat att stålet är sprött i lång- och tvärbalkar, dvs. att det inte uppfyller kraven för broseghetsegenskaper.</p> <p>En utredning kommer att genomföras för att fastställa läget för Västerbrons konstruktion. I utredningen ingår även att föreslå åtgärder för att säkra det framtida trafikantbehovet då Västerbron idag är en viktig förbindelse i Stockholm.</p> <p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2018-10-18 med en budget för utredningen om 5 mnkr.</p> <p>År 2018-</p>	<p>Under 2018 har en översiktlig inspektion av Västerbron utförts. Under 2019 kommer en huvudinspektion, stålrevision och dykinspektion att behöva utföras. Både huvudinspektion och stålrevision är beroende av det parallellt pågående projektet, i programmet för mindre konstbyggnadsåtgärder, med utbyte av Västerbrons traverser. Det projektet planeras att bli klart under våren 2019.</p> <p>Utredningsfasen för projektet har börjat planeras och projektorganisationen har börjat bemannas upp i slutet av 2018 efter utredningsbeslut i trafiknämnden. Utredningen kommer att utföras under 2019 med målet att skriva fram ett inriktningsbeslut i slutet av året. Föreslagna åtgärder kommer att bero på resultatet av utredningen.</p>
Gångtunnel Solvalla –	<p>I samband med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren planeras en</p>	<p>En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr byggs.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Annedal	<p>ny koppling i form av en gång och cykeltunnel under Ulvsundavägen mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande hållplatsen för tvärbanan. Projektet är avhängigt att ett genomförandavtal sluts med Trafikförvaltningen gällande Tvärbanas utbyggnad etapp Solvalla.</p> <p>I dagsläget har en systemhandling för utformningen av gc-tunneln tagits fram, samt en rapport om genomförbarheten och metod för byggandet. Projektet är tekniskt svårt att genomföra och kommer att kräva noggrann planering av framdrift och tekniska lösningar för att inte störa närliggande projekt eller trafiken på Ulvsundaleden.</p> <p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2016-02-04. Inriktningsbeslut togs 2017-04-06, med totalt beräknad utgift om 75 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut planeras under 2019.</p> <p>Entreprenadarbetena planeras, om avtal och detaljplaner faller på plats, att genomföras år 2020 – 2022.</p> <p>År 2016 – 2023</p>	<p>Arbetet som skett 2018 har varit begränsat och mestadels bestått i samordning internt och externt samt att bevaka tidsplaner som SLs projekt tvärbanan har reviderat under 2018.</p> <p>Inget mer projekteringsarbete har genomförts under året.</p>
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Bergbanan i Skärholmen	<p>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.</p> <p>Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande</p>	<p>Projektet har försenats eftersom det råder oenighet om utformningen av den nya lösningen för att ersätta bergbanan. Under 2018 har ett reviderat förslag till ersättningslösning tagits fram. Förslaget har omarbetats för att åstadkomma en tryggare upplevelse vid användningen.</p> <p>Dialog har åter förts med berörda förvaltningar rörande den reviderade utformningen. Den föreslagna lösningen upplevs fortsatt otrygg och utformningen samspelar inte på ett önskvärt sätt med den arkitektoniska grundtanken för området. Projektet har gjort ett omtag med målet</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>utredning av bergbanan. Utredningen visar att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande renovering.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana, alternativt hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr.</p> <p>År 2014 – 2020</p>	<p>att ta fram en lösning som berörda parter kan enas om.</p>