

**1 GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR**

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<b>Reinvestering belysning</b>			
<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 kabeltyper inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p>Arbetet påbörjades under 2011 och fortgår till år 2020.</p> <p>År 2011-2020</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. Total utgift 420 mnkr.</p>	<p>För 2020 kommer det fortsatt att ske utbyte av gamla uttjänta kablar och stolpar med egen entreprenör, samt ett antal samförläggningar med Ellevio. Antal meter som kommer kunna bytas per år med egen entreprenör och i samförläggningsprojekt uppskattas till ca 16 000 - 18 000 meter.</p> <p>Antal stolpar är även det i samma omfattning som tidigare, cirka 530-550 stolpar per år.</p> <p>Utflytt av belysningscentraler från Ellevios nätstationer kommer succesivt att minska i takt med att Ellevio bygger om eller byter sina stationer. Det är idag ca 20 belysningscentraler kvar att flytta ut från nätstationer, vilket planeras genomföras under 2020. Dessutom kommer ca 5-10st uttjänta/trasiga centraler att bytas.</p> <p>Programmets beslutade belopp kommer enligt nuvarande plan inte att arbetas upp t o m 2020. Programmet kommer därför sannolikt att förlängas.</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<b>Reinvestering mindre konstbyggnadsåtgärder</b>			
<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>År 2014 -2022</p>	<p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 inriktningsbeslut för reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlår och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden beslutade 2016-02-04 att perioden enligt tidigare beslut skulle förlängas till år 2022. Nämnden har sedan dess årligen tagit genomförandebeslut för åtgärder för nästkommande år i perioden.</p> <p>Ett genomförandebeslut för åtgärder under 2019 antogs av trafiknämnden 2019-02-14.</p> <p>Tjänsteutlåtandet innehåller dels en rapportering av åtgärder påbörjade under 2018, dels budget för nya åtgärder för 2019.</p>	<p>Under kommande år kommer bl.a. följande åtgärder att genomföras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ledningstunnlar, energibesparingsåtgärder</li> <li>• Vägtunnlar, energibesparingsåtgärder</li> <li>• Rulltrappor, säkerhetsförbättrande arbeten</li> <li>• Öppningsbara broar, energibesparingsåtgärder</li> <li>• Hissar, säkerhetsförbättrande åtgärder</li> </ul>	

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

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<b>Energibesparande armaturbyten</b>			
<p>För att minska belastningen på miljön arbetar kontoret med att byta ut belysningsarmaturer med kvicksilver och högtrycksnatrium till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer. Under hela projektets gång kommer ca 2 400 kvicksilverarmatur samt 4 700 högtrycksnatrium att bytas.</p> <p>Utbytet sker till LED-armaturer, eftersom tekniken gått fram så pass långt att de både ger en effektbesparing och längre livslängd. Idag uppskattas livslängden till 25 år. Dessutom har ljuskvaliteten blivit tillräckligt bra. Eftersom LED-armaturerna kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras.</p> <p>Genom att byta ut de kvarvarande armaturerna uppskattas CO<sub>2</sub>-utsläppen minska med 51 procent jämfört med dagens utsläpp. Energiminskningen på 2,4 miljoner kWh motsvarar en besparing på 3,7 mnkr per år.</p> <p>År 2019-2020.</p>	<p>Under 2018 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 43,5 mnkr. Ett genomförandebeslut antogs i trafiknämnden 2018-02-01.</p>	<p>Utbyte av belysningsarmaturer med kvicksilver och högtrycksnatrium till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer fortsätter under år 2019.</p> <p>Under år 2018 har material köpts in, armaturutbyten genomförs år 2019 och 2020.</p> <p>Under 2019-2020 är avsikten att öka takten jämfört mot tidigare plan. För att kunna öka takten, har trafikkontoret sökt ytterligare medel för materialkostnaden, sammanlagt 37,0 mnkr.</p>	<p>Inga avvikelser identifierade så här långt.</p> <p>Beslutet till utökningen kommer relativt sent (slutet av mars 2019), vilket leder till osäkerhet i plan.</p> <p>Risker finns att entreprenörerna inte hinner med den införandetakt som planerats. Detta skulle kunna leda till att förväntat klimatmål inte kan nås i rätt tid. För att minska risken, genomför kontoret löpande avstämningar med entreprenör för att prioritera arbetet.</p>
<b>Tätskikt Sergels torg</b>			
<p>För Sergels Torg och dess närhet sker omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, planerade och pågående</p>	<p>Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Total utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr,</p>	<p>Entreprenaden avslutades 2018. Restarbeten i form av återställningsarbeten i hörnet Hamngatan/Sveavägen slutförs t o m 2020.</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan.</p> <p>Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012.</p> <p>År 2010-2020</p>	<p>netto 1 483,0 mnkr.</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 redovisades 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 hela tätskiktsprojektet.</p> <p>Slutredovisningen planeras till nämnd under vinter/våren 2019.</p>	<p>Framför Gallerian har inte tätskiktsprojektet haft möjlighet att återställa gatmöbleringar pga. av AMF:s arbeten med ombyggnation av Gallerian. Staden kommer att tillhandahålla gatmöbler som köps in under 2018 och lagerhålls till 2019 när AMF är klara med sina arbeten på fastigheten.</p> <p>AMF kommer att genomföra och bekosta arbetet att återställa gångbanan efter sin byggetablering. Staden har skrivit ett avtal med AMF angående detta.</p> <p>Samordning har skett med Vasakronans ombyggnader av fastigheten i hörnet Sveavägen/Hamngatan. Vissa arbeten kommer inte att kunna utföras förrän deras ombyggnad är färdigställd. Ett avtal är tecknat med Vasakronan om ansvarsfördelningen gällande återställningsarbeten. Vasakronan utför återställningen 2020.</p> <p>Under 2019 kommer arbetet fortsätta med överlämning av framtagna relationshandlingar. Överlämningar sker till trafikkontoret och fastighetsägare. Underlag för framtagning av relationshandlingar till Trafikförvaltningen pågår.</p> <p>Projektet har nu en sluttid som har samordnats med byggandet av Spårväg City.</p>	
<b>Förstärknings- och cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand</b>			
Trafikkontoret har utrett ett cykelpendlingsstråk	Inriktningsbeslut för cykelåtgärder längs	Den planerade förstärkningen av Söder	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>längs Söder Mälarstrand mellan Påsundsbron och Reimersholmsbron.</p> <p>Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs genom spontning oavsett om ny cykelbana byggs. Längs en del av stranden görs åtgärden genom att ersätta en del av jorden med lättfyllning.</p> <p>När åtgärden är utförd kommer infrastruktur för cykel och gång att byggas.</p> <p>År 2012 – 2022</p>	<p>Påsundsbacken och del av Söder Mälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafikinämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslutet togs 2017-06-15 i trafikinämnden och i kommunfullmäktige 2018-02-19, till ett belopp som uppgår till 130 mnkr. Beslutet i kommunfullmäktige är överklagat.</p> <p>Länsstyrelsens tillstånd för vattenverksamhet har överklagats. Därför har Länsstyrelsen 2018-07-11 fattat beslut om att överlämna ärendet vidare till Mark- och miljödomstolen för avgörande (mål M 4495-18). Under november upphävde domstol beslutet och ärendet återremitterades till Länsstyrelsen. Staden saknar därför tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p>	<p>Mälarstrand vid Påsundet är ett komplicerat och omfattande arbete. Tillståndet för vattenverksamhet har överklagats och Mark- och miljödomstolen har upphävt beslutet. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p> <p>Behov av markförstärkning med hänsyn till skredrisk kvarstår och för tillfället arbetar kontoret med att ta fram en handlings-/åtgärdsplan för hur skredrisken kan hanteras inom de begränsningar som finns, d.v.s. utan tillstånd för vattenverksamhet, varför kompletterade geotekniska undersökningar kommer att utföras i början av 2019. Efter utvärdering/analys av dessa presenteras en plan för fortsatt arbete. I det fortsatta arbetet ska alla tänkbara metoder och placeringar av stödjande konstruktioner prövas med målsättningen att den känsliga kulturmiljön med strandlinjen, de många träden och särskilt strandträden samt den unika båtverksamheten bevaras. Arbetet ska ske i god dialog och samklang med båtklubbarna, och även möjligheten att prova att separera gång- och cykeltrafiken genom en omfördelning av körbaneutrymmet ska utredas.</p> <p>Innan planen är framtagen är det inte möjligt att redovisa planerade åtgärder under år 2020-2022. Kontoret avser att återkomma med en mer utförlig tidplan för projektet vid ett senare rapporteringstillfälle.</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b>			
<p>Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator med tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelvägar, torg/centrumbildningar, busshållplatser, skyltar, räcken, flaggstänger, övriga trafikanordningar, gatumöbler, papperskorgar och träd.</p> <p>Avstämning att de årliga arbetsprogrammen följer inriktningsbeslutet sker inför varje verksamhetsår. Prioritering av tillkommande eller avgående projekt inom reinvesteringsprogrammet görs i framtagande av de årliga arbetsprogrammen.</p> <p>2019-2023</p>	<p>Ett inriktningsbeslut för åren 2019-2023 fastställdes i trafiknämnden 2018-03-08 och i kommunfullmäktige 2018-06-11. Total utgift uppgår till 550,0 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut i form av arbetsprogram för 2019 godkändes i trafiknämnden 2019-02-14, och kommer att föreläggas kommunfullmäktige under våren 2019.</p> <p>Genomförandebeslut i form av arbetsprogram kommer att presenteras i trafiknämnden för verksamhetsåren 2020-2023, och redovisning av genomförda åtgärder kommer att göras årligen i verksamhetsberättelsen. En slutredovisning kommer skrivas till nämnden efter programmets genomförande.</p>	<p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2019 och beräknas pågå till 2023. Åtgärderna genomförs med årliga reinvesteringsvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutad budget för åren 2019-2023.</p>	
<b>Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder</b>			
<p>Bakgrund: Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Stadens trafiksäkerhetsprogram beskriver inriktningen på de åtgärder som syftar till att uppnå målen för år 2020. Att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder inom ramen för</p>	<p>Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12, total projektbudget 750 mnkr.</p> <p>Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder för 243 mnkr.</p>	<p>Under våren 2019 väntas trafiknämnden besluta om fortsatt inriktning för åtgärder inom delområde 3, etapp 1.</p> <p>Utredning av åtgärder inom delområde 4, delområde 2 etapp2 och delområde 3 etapp 2 planeras påbörja under hösten 2019.</p>	<p>Projektet har ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen på 750 mnkr. Kontinuerlig avstämning krävs så att genomförandebesluten för varje delområde går i linje med den totala projektbudgeten.</p>

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>hastighetsplanen är ett verktyg för att nå målsättningen, enligt trafiksäkerhetsprogrammet, med 98 procent hastighetsefterlevnad samt huvudgator med en andel av 80 procent säkra gång- och cykelpassager.</p> <p>Syfte: Projektet syftar till att utreda var behovet finns av fysiska åtgärder och vilka åtgärder som är bäst lämpade att genomföra.</p> <p>Effekt målet av åtgärderna och av hastighetsplanen är att få en bättre hastighetsefterlevnad på stadens huvud- och uppsamlingsgator och att minska antal trafikolyckor mellan primärt oskyddade trafikanter och motorfordon.</p> <p>Åtgärd: Trafiksäkerhetsåtgärder vid gcm-passager och korsningar på uppsamlings- och huvudgator. Fem kriterier används som bedömningsgrund för vilka platser som föreslås för ombyggnad. Hastighetsändringen genomförs i samband med att gatan byggs om med åtgärder. Ca 80 procent av gatorna som utreds byggs därefter om för hastighetssäkrade gcm-passager och korsningar.</p> <p>Förutsättningar: Projektet är indelat i fem delområden som i sin tur är indelat i 3-8 projekt. Totalt omfattar projektet med trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen ca 26 projekt där utredningar om åtgärder går hand i hand med framtagande och beslut om</p>	<p>Genomförandebeslut finns för följande projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teststräckor, 27 mnkr</li> <li>• Spånga-Tensta etapp 1, 55,5 mnkr</li> <li>• Hägersten, 23,5 mnkr</li> <li>• Hässelby-Vällingby etapp 1, 80 mnkr</li> <li>• Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1, 23,4 mnkr</li> <li>• Norrmalm etapp 1, 7,5 mnkr</li> <li>• Skärholmen, 26,1 mnkr</li> </ul>	<p>Beslut om trafiksäkerhetsåtgärder går hand i hand med beslut om förändrade hastighetsgränser.</p> <p>Under 2019 ska trafikkontoret tillsammans med Trafikförvaltningen ta fram en handlingsplan för gator som trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik, vilken typ av åtgärder och vilken omfattning ska genomföras på denna typ av gator.</p>	



Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>förändrade hastighetsgränser. Genomförandet av hastighetsplanen är beroende av framdriften av åtgärds paketet. Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerat gatorna är av busstrafik. Projektet med teststräckorna behöver vara färdigställt innan projekten i etapp 2 kan påbörjas.</p> <p>Projektet har en genomförandetid mellan 2013 och 2026.</p>			
<b>Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk</b>			
<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 öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden.</p> <p>En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande.</p> <p>För perioden 2019-2022 kommer förnyat underlag för prioritering av cykelinvesteringar tas fram.</p> <p>2019-2022.</p>	<p>Cykelplanen antogs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p> <p>Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden under åren 2013-2016, omfattande 40 åtgärder. Ett antal inriktningsbeslut har före 2013 och efter 2016 fattas för ett projekt i taget.</p> <p>Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig.</p> <p>Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i</p>	<p>Under våren 2019 kommer kontoret ta fram förslag på strategisk inriktning för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder 2019-2022. Inom ramen för dessa processer kommer ett antal strategiska frågeställningar behandlas som rör valet av åtgärder och prioriteringar och avvägningar mellan och inom projekt, och som att kommer påverka inriktningen på cykelinvesteringarna för perioden 2019-2022.</p> <p>Ytterligare inriktningsbeslut med cykelåtgärder med planerat genomförande 2020-2022 planeras under 2019.</p> <p>Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
	<p>cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. Våren 2019 planeras en slutredovisning av ”cykelmiljarden” till trafiknämnden, med bland annat en redogörelse för genomförda cykelåtgärder under perioden.</p> <p>Under 2018 har kontoret i enlighet med uppdrag i budget påbörjat en översyn av stadens cykelplan, som kommer att fortsätta under 2019. Bland annat görs en inventering av cykelpendlingsnätet i syfte att förnya kontorets underlag för prioriteringar av åtgärder.</p> <p>I budget 2019 för Stockholms stad och inriktning för 2020-2021 framgår att det krävs investeringar i fler cykelpendelstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden, och att det därför under perioden 2019-2022 ska rymmas en satsning på framkomlighetsåtgärder och cykelinfrastruktur om 1 500 mnkr, varav 1 000 mnkr cykel, inom den långsiktiga investeringsbudgeten.</p> <p>Kontoret planerar för en fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen utifrån detta.</p>	<p>cykelprojekt som planeras 2020-2022 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.</p>	

## 2 GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
Spårväg City			

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>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.</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>Tätskiktsprojektet och spårvägen fram till Klarabergsgatan blev klart under 2018. Trafiken startade i september.</p> <p>År 2006-2020</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 mdkr i 2011 års prisnivå.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförandebeslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03.</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 utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslogs ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra</p>	<p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Klar 2018.</p> <p><i>Upprustning av spåranläggning längs Strandvägen</i> Trafikförvaltningen planerar att rusta upp spåranläggningen mellan Nybroplan och Djurgårdsbron, med start sent 2019. Det handlar om nya spår, ny överbyggnad och åtgärder på kontaktledningarna.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Trafikförvaltningen planerade tidigare att under 2018 och 2019 tillgänglighetsanpassa hållplats Nybroplan. Nu har man beslutat att skjuta detta på framtiden och invänta besked om hur det blir med ev. spårväg till Ropsten och upprustning av spåren längs Strandvägen.</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
	<p>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).</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><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>	
<b>Trygghetsbelysning</b>			
<p>Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. Därför satsar trafikkontoret på trygghetshöjande belysningsåtgärder där fokus ligger på att byta</p>	<p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr.</p>	<p>Under år 2020 fortsätter insatser med att komplettera och förbättra belysning i anslutning till parker och kollektivtrafiken utifrån inkomna synpunkter, brister identifierade vid</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.  År 2016-2020		trygghetsvandringar samt egna analyser.  Även planerade armaturbyten kommer att leda till högre ljuskvalitet vilket bidrar till förbättrad trygghetsupplevelse.	

### 3 PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b>			
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. Belopp 40 mnkr.  Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel.  Ett reviderat inriktningsbeslut togs i maj 2017 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren	Med hänsyn till förekomst av skyddsobjekt i gångtunnelns absoluta närhet, som är känsliga för grundvattenpåverkan i övre magasin bedömdes under våren 2018 att tillstånd för att bedriva vattenverksamhet behöver sökas. Denna process brukar vanligtvis ta mellan 1,5 och 2 år. Enligt planen kommer tillståndet vara klart i slutet av år 2019, alternativt början 2020.  När genomförandebeslutet finns, avtalet med fastighetsägen är undertecknat och tillståndet för att bedriva vattenverksamhet är klart, kommer arbetet med upphandlingen att	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<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>Projektet bedöms påverka grundvattnet och därför kräva tillstånd för vattenverksamhet. Ansökan beräknas att inlämnas under 2019 och därefter kan en förväntad dom meddelas inom 1,5 till 2 år.</p> <p>År 2012-2022</p>	<p>till Adlern mindre 34.</p> <p>Genomförandebeslut planeras under 2019/2020 beroende när tillståndet för att bedriva vattenverksamhet blir godkänt.</p>	<p>påbörjas, preliminärt till årsskiftet 2019-2020.</p> <p>Byggstart kommer preliminärt att ske under våren 2020. Under byggtiden kommer Odengatan att stängas för trafik under drygt 1 år. Öppnande av gångtunneln kan ske hösten 2022.</p>	
<b>Kungsgatan Tätskiktsrenovering, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan</b>			
<p>Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan samt byte av tätskikt på Kungsgatan, mellan Sveavägen och Norrlandsgatan.</p> <p>Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder på Kungsgatan avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafiklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att</p>	<p>2018-12-10 fattade trafikinämnden ett utredningsbeslut för projektet om 3 mnkr, uppskattad total investeringsutgift är 150 mnkr.</p> <p>Inriktningsbeslut planeras till nämnd i juni 2019.</p>	<p>Under andra halvåret 2019 kommer en systemhandling att tas fram som ligger till grund för ett genomförandebeslut som planeras i nämnden till första kvartalet 2020.</p> <p>Under 2020 kommer detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör.</p> <p>Planerad tid för genomförande är preliminärt 2021-2023.</p>	<p>Risker som har identifierats i tidigt skede är:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Synpunktshantering från fastighetsägarna gällande gatuutformning.</li> <li>- Säkerställ att sekretessklassad information inte hamnar hos obehöriga</li> <li>- Möjlighet att hitta en tillfredsställande lösning för trafiken på gatan under byggtiden.</li> </ul>

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten.</p> <p>I konstruktionen har även Stockholm Vatten och Avfall ledningar som måste bytas.</p> <p>De utredningar som genomförts redovisar att ett antal tekniska åtgärder krävs för att säkerställa bärigheten hos berörda konstruktioner under mark och för att stoppa pågående nedbrytning. Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga åtgärder i området.</p> <p>Trafiklösningen på gatan utreds i samband med renovering av tunneln för att om möjligt förbättra framkomlighet för fotgängare och cyklister.</p> <p>År 2018-2023</p>			
<b>Liljeholmsbroarnas klaffar</b>			
<p>Flera skador har identifierats på Liljeholmsbroarna och farbanedäcket på broklaffarna har uppnått sin tekniska livslängd. Det betyder att driften börjar bli kostsam med återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken; utmattning, skruvförband som går sönder och rost. För att inte säkerheten ska minska har</p>	<p>Ett reviderat utredningsbeslut om 10 mnkr togs i trafiknämnden 2018-05-24. En preliminär bedömning av den totala investeringsutgiften är ca 200 -250 mnkr.</p>	<p>Under 2019 kommer en Alternativstudie att tas fram. I alternativstudien kommer olika broåtgärdsförslag att studeras och jämföras med varandra. Alternativet att bygga nya broar kommer att studeras. En klassningsberäkning kommer också att tas fram i syfte att studera broarnas befintliga bärighet.</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
inspektionerna utökats och förtätats.  Projektet kommer att innefatta cykelåtgärder som planeras på broarna samt anslutningar av gång- och cykelbanor till/från Liljeholmsbroarna.  År 2015-2024		Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas. Arbetshypotesen inför kommande broåtgärder på Liljeholmsbroarna är att båda broklaffarna kommer att behöva bytas i sin helhet på en bro i taget. Under byggnationstiden kommer trafiken över broarna (fordonstrafik, kollektivtrafik, gång och cykel) att begränsas till en bro. Konsekvensen för sjötrafiken är inte utredd, men sjötrafik med höga fartyg som kräver att bron öppnas kommer inte att kunna passera under bron vid kortare avstängningar under delar av byggtiden.  Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2020-2024.	
<b>Norra Danviksbron</b>			
Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen nära Hammarbyleden. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikeras i dag av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av staden med 59 procent och Stockholms läns landsting (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent.  Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjuogoårsperioden dömts ut. Avsikten var att byta den vid millennieskiftet men då	Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.  På grund av en större översyn för gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14. Belopp 25 miljoner.  Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras för trafiknämnden i augusti 2019 där gestaltningen, historiska värden och utgifter kommer att vara i fokus.  Planerat genomförandebeslut sen vår 2020 Färdigställande av entreprenad våren 2025	Under 2019 kommer den systemhandling som finns att förfinas och förfrågningsunderlag för genomförande av projektering kommer att tas fram. Under året kommer även ett nytt genomförandeval att tas fram och ägaravtalet kommer att omförhandlas.  Efter att inriktningsbeslut fattats i augusti 2019 kommer planeringsarbetet att fortsätta år 2020 med målet att fatta genomförandebeslut sent år 2020 alt. tidigt 2021.  Projektet räknar med att behöva komma till byggstart ca 2022 för att hinna färdigställas under 2024.	En stor risk i projektet är tidsplanen och det tydliga färdigställandedatumet som finns. Tidsplanen skapar små utrymmen för eventuell överklagan eller fortsatta utredningar utöver de som är inplanerade.  Projektet är extremt tekniskt på grund av att det är en öppningsbar bro med spårtrafik på. Det finns också stora tekniska risker i och med att södra bron står så nära den norra bron att det kan bli rörelse och påverkan på södra bron.



Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelse-Risker
<p>aktualiserades att en fast högbro skulle byggas i projektet Danvikslösen, vilket gjorde att brobytet senarelades.</p> <p>Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte går över bron. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik. Planeringen av brobytet görs i samarbete med Trafikförvaltningen då förvaltningen av bron är gemensam.</p> <p>År 2012 – 2024</p>			
<b>Gångtunnel Solvalla – Annedal</b>			
<p>I samband med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren planeras en ny koppling i form av en gång och cykeltunnel under Ulvsundavägen mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande hållplatsen för tvärbanan. Projektet är avhängigt att ett genomförandeavtal 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</p>	<p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2016-02-04. Inriktningsbeslut togs 2017-04-06, med totalt beräknad utgift om 75 mnkr.</p> <p>En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr byggs.</p>	<p>När avtal och detaljplan är på plats för tvärbanan, troligtvis under 2019, kan framtagande av handlingar för gångtunneln påbörjas.</p> <p>Genomförandebeslut planeras under våren 2019.</p> <p>I den preliminära tidplanen för utbyggnad av nya tvärbanan finns tid inlagt för bygge av tunneln mellan sommaren 2020 och sommaren 2021.</p>	

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>för att inte störa närliggande projekt eller trafiken på Ulvsundaleden.</p> <p>Entreprenadarbetena planeras, om avtal och detaljplaner faller på plats, att genomföras år 2020 – 2022.</p> <p>År 2016 – 2023</p>			
<b>Renovering av Västerbron</b>			
<p>Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm.</p> <p>Från det att bron byggdes till och med år 2017 har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Genomförda analyser har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av gammal kvalitet.</p> <p>Syftet med projektet är att säkra Västerbrons funktion för ytterligare 30/50/120 år.</p> <p>Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p>År 2018 – 202X</p>	<p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2018-10-18 med en budget för utredningen om 5 mnkr.</p>	<p>Under år 2019 genomförs utrednings- och programarbete.</p> <p>Utredningsarbetet omfattar statusutredning och tillståndsbedömning av brokonstruktioner samt trafikkonsekvensanalys för att identifiera förutsättningar och bakgrundsfakta för projektet. Programarbetet omfattar utredning av möjliga tekniska alternativ för renovering av bro.</p> <p>Under våren 2020 är målet att skriva fram ett inriktningsbeslut.</p> <p>Om inriktningsbeslut erhålls genomförs systemhandlingsprojektering under 2021 samt mål att skriva fram genomförandebeslut.</p> <p>Om genomförandebeslut erhålls genomförs bygghandlingsprojektering under 2022.</p>	<p>Avvikelse finns gentemot utredningsbeslut att programarbete i första skedet planeras för renovering av brokonstruktion. I det fall detta alternativ visar sig inte vara ekonomiskt eller riskmässigt försvarbart utreds alternativ utbyte av bro.</p> <p>Risk finns att budgeterad utredningssumma inte är tillräcklig då utredning om brons status/tillstånd först behöver utföras för att kunna identifiera programarbetets omfattning.</p>
<b>Renovering av Klaratunneln</b>			

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelser-Risker
<p>Klaratunneln är en viktig del i att knyta ihop transporter från stadens norra och sydliga delar för att få bort biltrafik från gatunätet i innerstaden.</p> <p>Trafikkontorets erfarenheter visar att betongkonstruktioner som står i en utsatt trafikmiljö som Klaratunneln, och är äldre än 40 år, kan ha stora brister även om enstaka stickprov kan visa på förhållandevis positivt resultat.</p> <p>Behovet av reparationer omfattar all tätskiktsbetong och installationer från tunnelmynning till tunnelmynning. Vägbanor behöver renoveras samt väggar och tak behöver bytas ut. Projektet omfattar även VA-system, sprinklersystem, elinstallationer.</p> <p>År 2017-2026</p>	<p>Utredningsbeslut fattat i trafiknämnden 2016-02-04.</p> <p>Inriktningsbeslut planeras under hösten 2019.</p>	<p>Till sommaren 2019 planeras färdigställande av programhandling som ligger till grund för ett inriktningsbeslut, som planeras i nämnden under tredje kvartalet 2019.</p> <p>Under 2020-2022 planeras framtagande av en systemhandling som ska ligga till grund för genomförandebeslut, som planeras i nämnden till tredje kvartalet 2022. Under 2022-2024 planeras detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör.</p> <p>Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2025-2026.</p>	<p>För att renovera tunneln behöver den stängas av helt alternativt att arbeten genomförs på ett rör i taget. Båda alternativen innebär stor trafikpåverkan.</p> <p>Omledningsnätet ska inte störas av andra trafikpåverkande projekt.</p> <p>Projektet behöver fatta genomförandeaftal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter.</p> <p>Krav från fastighetsägare begränsar utbyggnadstakt. Totala utgifter fortfarande osäkra. Projektets kalkyl färdig under första halvan av 2018.</p>
<b>Vårbergstoppen, ny Stadspark</b>			
<p>Målet med projektet är att skapa en ny stadsdelspark i södra Stockholm i enlighet med Grönare Stockholm. Parken ska tillgodose det behov av nya stadsdelparker som uppstår i samband med att Stockholm växer. Parken ska också förstärka gröna värden och tillgodose stadens behov av ekosystemtjänster. Syftet är att även utveckla möjligheterna för attraktiv</p>	<p>Utredningsbeslut togs 2017-04-06 i trafiknämnden. Utredning har genomförts höst 2017 till sommar 2018.</p> <p>Utredningskostnaden bedömdes uppgå till 10 mnkr. Investeringskostnaden bedömdes tidigare uppgå till mellan 50,0-150,0 mnkr beroende på platsspecifika förutsättningar, omfattning och</p>	<p>Under sommaren 2018 färdigställdes programarbetet med förslag till ny stadspark och presenterades på Parkernas Dag i augusti.</p> <p>Detaljprojektering för projektet pågår och beräknas vara klar i april 2019.</p> <p>Genomförandebeslutet kommer enligt plan att</p>	<p>Under programarbetet har markprover tagits för att undersöka eventuella föroreningar. Markföroreningar har inte påvisats vilket gör att sanering av förorenade jordmassor sannolikt inte behöver genomföras.</p>

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelse-Risker
lek, aktiviteter och upplevelser för alla åldrar.  År 2017-2021.	ambitionsnivå.  Inriktningsbeslut för projektet togs i trafiknämnden 2018-06-14. Genomförandebeslutet togs i trafiknämnden 2019-03-07. Den totala investeringskostnaden beräknas i nuläget till 60 mnkr.	fastställas av kommunfullmäktige under våren 2019.  Ett förfrågningsunderlag tas fram och upphandling av entreprenör genomförs under våren. Preliminär byggstart planeras till hösten 2019. Huvudsakligen sker då rivnings-, schakt- och grundläggningsarbeten.  Parken beräknas vara färdigbyggd och invigd sommaren 2021.	

#### 4 PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR

Projektbeskrivning	Beslutsläge	Kommande aktiviteter och beslut	Avvikelse-Riser
<b>Bergbanan i Skärholmen</b>			
Bergbanan i Skärholmen har, sedan den stod färdig 2001, plågats av tekniska problem som allt oftare gett upphov till olika typer av driftavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss.  Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen visar att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket	Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr.  Genomförandebeslut planeras att skrivas fram till trafiknämnden under 2019. Efter nämndbeslut planeras projektering och upphandling av entreprenad.	Projektet har försenats eftersom det förelegat oenighet om utformningen av den nya lösningen med hissar och gångbro som ersättningslösning för den befintliga bergbanan.  Berörda förvaltningar har bl.a. haft synpunkter om att utformningen inte kommer upplevas trygg samt att den inkräktar på den arkitektoniska grundtanken med bebyggelsen på platsen.  Under 2019 gör projektet ett omtag med målet att ta fram en lösning som berörda parter kan	

<p>omfattande renovering.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana-projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>År 2014 – 2021</p>		enas om. Tidigaste byggstart är år 2020.	
---	--	--	--