

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR			
Nordsydaxeln trafiksystem	<p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017</p> <p><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.</p> <p>En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå med Södra Länken och med målsättning att ansluta systemet till Trafik Stockholm.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p>	<p><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.</p> <p>Projektet ska 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</p> <p>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.</p> <p>Arbetet med den tekniska utrustningen för trafiksystemet kommer att fortgå under 2016-2017.</p> <p>År 2001-2017</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
Energibesparande armaturbyten – lokalgator	Den 2011-02-17 beslöt trafik- och renhållningsnämnden att genomföra utbyte på samtliga lokalgator. Beslut togs därefter i kommunfullmäktige 2011-05-23. Totalt kommer 28 000 armaturer att bytas under perioden 2011-2016.	Under år 2016 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till 50/70 W keramisk metallhalogen. Då kvaliteten på LED-armaturer har ökat under senare år kommer utbyte till LED-armaturer att öka. Under 2015 kommer planering för 2016-års arbeten att göras. År 2011-2016	
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.	Arbetet påbörjades under 2011 och planeras vara klart till år 2020. Under 2015 kommer planering för 2016-års arbeten att göras. År 2011-2020	Ytterligare medelsbehov under perioden 2021-2030 uppgår till cirka 630 mnkr. Utbytesbehov totalt för kablar, stolpar och belysningscentraler uppgår till cirka 1 050 mnkr.
Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik	I budget 2012 gav kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att säkerställa en ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Ett genomförandevalt har upprättats mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klagörs. Överenskommelse med Sundbyberg stad är tecknat 2011-10-24. Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt	Broförbindelsen är ett samarbetsprojekt mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad. I projektet ingår en rampförbindelse mellan Rinkebysvängen och bron, brokonstruktionen, brokompletteringar samt en rampförbindelse på Sundbybergssidan mot Stora Ursvik. Vissa förberedande arbeten (försvarsarbeten) har behandlats i exploateringsnämnden och utgiften för dessa har delats lika mellan Sundbyberg och exploateringsnämnden.	Upphandlingen startade 2014 och kommer att slutföras i början av 2015 med målet att ha en kontrakterad entreprenör i februari.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>Järvafältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk.</p> <p>Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandavtal med Sundbybergs stad.</p>	<p>Den gestaltade broskärmen kommer att handlas upp i ett senare skede p.g.a. att gestaltungsfrågor kvarstår i anslutningen till rampen på Sundbybergssidan.</p> <p>Tidsramen för byggnation under 2015 -2017 är förankrad med Sundbyberg.</p> <p>År 2012-2017</p>	
<p>Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar</p>	<p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23.</p> <p>Att ha en optimalt 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.</p> <p>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.</p> <p>Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning p.g.a. 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.</p>	<p>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 2011-2017. Under 2016 kommer ett nytt genomförandebeslutsunderlag tas fram för åren 2017-2021 för att kunna fortsätta arbetet med att säkerställa stadens trafikanordningar.</p> <p>För 2016 kommer även fortsättningsvis störst fokus ligga på att öka bytesfrekvensen av styrutrustning där åldersstrukturen är hög, samt att prioritera viktiga anläggningar som ska anslutas till stadens övervakningssystem.</p> <p>Kabelbytesprogrammet kommer att styras dels av befintlig standard och dels anpassas till kontorets övriga projektsamordning för att uppnå en så effektiv utbytestakt som möjligt.</p> <p>Fokusområde närmaste åren är att se över stadens detektorbestånd för att uppnå en så god framkomlighet som möjligt.</p>	<p>Det totala återanskaffningsvärdet beräknas uppgå till cirka 1 000 mnkr i löpande prisnivå.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>Under perioden kommer tryckknappslådor att bytas ut i den takt budgeten och resurserna räcker till.</p> <p>År 2016-2018</p>	
<p>Tätskikt Sergels Torg</p>	<p>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 som under perioden kommer att färdigställas och tas i trafik. 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.</p> <p>Sträckan Klarabergsgatan – Sergels torg – Hamngatan utgör idag en del av det primära vägnätet och har framförallt stor betydelse för kollektivtrafiken och gångtrafikanter.</p> <p>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.</p> <p>Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012. Detta mycket komplicerade projekt behöver indelas i flera etappdelar.</p> <p>I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp 1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p> <p>Ett gestaltningsprogram togs fram 2014.</p>	<p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>Samordning med tomträtthavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeavtal med berörda tomträtthavare har tagits fram successivt.</p> <p>Arbetena upphandlades 2014 och pågår till 2018.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. För att reducera buller används ett flyttbart bullerplank. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält.</p> <p>Detaljprojektering sker parallellt med genomförandet för återstående etapper.</p> <p>Renovering av Kristall vertikal accenten (Öhrströms pinne) kommer att genomföras.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.	År 2010-2018	
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 omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikordningar, gatumöbler samt papperskorgar.	Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. År 2013-2018	
	Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant		
Åtgärdsplanering för cykel 2012-2018	Stadens cykelplan beskriver hur kommunen 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 fram årligen. Åtgärderna finansieras inom ramen för cykelmiljarden. Inriktningsbeslut 1 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Beslutet avsåg åtgärder på: <ul style="list-style-type: none"> • Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen • Värtavägen • Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan fogbyte • Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden • G:a Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun • Nya Arenakopplet • Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen 	Utredningsfasen kommer att ske 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 kommer att grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och preliminärt indelas åtgärderna i fyra inriktningsbeslut. Genomförandebesluten tas upp i trafikinämnden för varje objekt var för sig. För att kunna börja genomföra 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. Under 2015-2018 kommer samtliga projekt att	Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Därför kommer många infrastrukturåtgärder från cykelplanen kvarstå även efter 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Bilaga 3A:4 Planerade cykelåtgärder ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som utförs under 2016-2018 och hur kostnaderna fördelas.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<ul style="list-style-type: none"> • Hägerstenvägen mellan Stjärnströmsvägen och Älgrytevägen <p>Inriktningsbeslut 2 togs i trafik- och renhållningsnämnden i 2014-02-06. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strömbro • Skeppsbron • Götgatan • Skanstullsbron • Odengatan • Värmdövägen vid Danviksklippan • Långholmsgatan • Skärholmsvägen • Ågesta broväg • Ältabergsvägen • Gamla Bromstenvägen • Akallalänken • Ormkärrsvägen • Sockenvägen • Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen <p>Inriktningsbeslut 3 går upp till nämnden i april 2015. Inriktningsbeslutet planeras avse åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vasagatan • Stallgatan • Kungsträdgårdsgatan • Ulvsundavägen • Bromstenvägen • Gubbängsmotet <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. Dessa projekt redovisas nedan.</p> <p>Projekt som var beslutade innan utredningsbeslutet:</p>	<p>genomförs i listan till vänster om inte något oförutsett inträffar som gör det omöjligt att genomföra projektet eller om ett genomförandebeslut inte antas av nämnden. Ett tredje inriktningsbeslut på ytterligare åtgärder kommer att tas upp i mars 2015 och eventuellt även ett fjärde.</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>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<ul style="list-style-type: none"> • Lilla Västerbron • Flatenvägen • Perstorpsvägen • Nynäsvägen • S:t Eriksgatan/Fleminggatan • Karlavägen • Bällstavägen etapp 1 • Hanstavägen • Kymlingelänken <p>En del cykelåtgärder genomförs också inom ramen för andra projekt. Det gäller bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lidingövägen • Sörgårdsvägen • Folkungagatan • Murmästarvägen <p>Cykelprojekt på huvudstråken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gustavlundsvägen • Folkparksvägen • Sundbyvägen 	År 2012-2018	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p>Cykelparkering hela staden</p>	<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 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</p>	<p>I KF:s budget för 2015 anges att 2000 säkra cykelparkerings ska anläggas under året. Av dessa planeras ytterligare 20 "Stockholmshagar" (200 platser) att sättas ut.</p> <p>Dessutom kommer planering/utredning att starta av möjlig cykelparkering vid Centralstationens södra ände. Utredningen visar förhoppningsvis att det är möjligt att anlägga en cykelparkering i Centralplans södra ände. Det innebär att under 2016 kommer arbetet med att ta fram handlingar och alla formella tillstånd att pågå. Parallellt med det arbetet kommer cirka 300 cykelparkeringsplatser att behöva anläggas i form av pollare som medger fastläsning av cykelns ram. De sista 20 hagarna ställs ut inom befintligt ramavtal.</p> <p>År 2014-2018</p>	
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR			
<p>Stockholmsarenan</p>	<p>I samband med genomförandet av Stockholmsarenan krävs ombyggnader i omkringliggande gatumiljöer. Trafikkontoret ska, enligt uppdrag från kommunfullmäktige 2009-12-14, svara för utrednings- och programarbete av erforderliga infrastrukturåtgärder utanför planområdet.</p> <p>Kontoret tog under 2010 fram en programhandling för nödvändiga åtgärder i det omkringliggande gatunätet.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade genomförandebeslut 2011-12-15.</p>	<p>De gatuåtgärder som genomfördes 2012 är en friliggande högersväng vid Sofielundsplan, turistbussparkering samt en räddningsväg. Entreprenadtid för ovanstående gatuåtgärder var 2012-04-16 - 2012-09-28.</p> <p>Omledningsvägnätets åtgärder i form av skyltning projektleds till stor del av Trafikverket och dess entreprenör. Arbetet blev utfört 2014, och var samordnat och samfinansierat med Nordsydaxeln.</p> <p>Två åtgärder utanför PEAB:s arbetsområde utfördes under 2014 (trafiksignaler vid Nynäsvägen/ramp från Globen samt genomgående gångbana vid Träderskolevägen). Arbetet utfördes av PEAB och</p>	<p>Inriktningsbeslutet bygger på sex gatuåtgärder.</p> <p>Under 2011 anpassades Norra Arenakopplet för Södra Länkens omledningstrafik.</p> <p>Tre åtgärder utfördes 2012.</p> <p>Utöver de fysiska gatuombyggnationerna kommer vägvisning för omledningsvägnätet genomföras under 2014.</p> <p>Den återstående åtgärden är en gång- och cykelbana utmed Arenavägen. Denna</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>bekostades av trafikkontoret.</p> <p>Träskolevägen är klar.</p> <p>Slutbesiktning av arenaentreprenaden är oklar. PEAB har lämnat över till SGA-Fastigheter (Stockholm Globe Arenas), men SGA-Fastigheter har ej lämnat över till trafikkontoret än. Bör ske under 2015.</p> <p>Projektet kommer att slutredovisas i trafikinämnden under våren 2015.</p> <p>År 2009-2015</p>	<p>kommer dock inte att kunna genomföras förrän SL:s bandepå är flyttad till Blåsut (tidigast i slutet av 2016) och spåren är borttagna. Vid denna tidpunkt kommer Slakthusområdets planering vara långt gången och Arenavägen ingår då i exploateringsområdet. Oklart vem som bekostar borttagandet av spåren.</p>
Spårväg City	<p>Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiken 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>Landstingets trafikinämnd 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>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 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</p>	<p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Om det blir deltrafiköppning till Frihamnen 2019 kommer det att pågå stora gatuarbeten längs hela sträckan från Djurgårdsbron under 2016-2018. Om det inte blir deltrafiköppning planerar man att öppna hela sträckan till Ropsten först 2023.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Sammankopplingen med Lidingöbanan vid Ropsten beräknas inte ske förrän 2023.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> 2017 byggs spåranläggningen till Klarabergsgatan. Trafikstart 2018.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>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 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).</p> <p>I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik.</p>	<p>År 2006-2020</p>	
<p>Tillgänglighets-åtgärder</p>	<p>I Stockholm stad ska alla ha tillgång till och kunna delta på lika villkor i samhällets gemenskap. Stockholm stad ska vara en tillgänglig stad för alla.</p> <p>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.</p> <p>"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.</p>	<p>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. Arbetet med att undanröja hinder fortsätter under 2016-2018.</p> <p>Under 2014 tog kontoret fram ett förslag på strategi för det fortsatta arbetet med enkelt avhjälpna hinder. Strategin kommer att vara kontorets utgångspunkt för arbetet med enkelt avhjälpna hinder under 2016-2018.</p> <p>Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk och kontrastmarkering</p>	<p>Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Kontoret kommer även att satsa på t ex insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete. Dessa arbeten ligger dock under driftbudgeten.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>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 att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig och utförs lämpligen i samband med ovan nämnda åtgärder.</p> <p>Kontorets arbete ligger i linje med stadens program för delaktighet, de lagkrav som finns med avseende på undanröjande av ”enkelt avhjälpna hinder” samt att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig.</p> <p>Trafikkontoret avser återkomma till Trafiknämnden med årliga genomförandebeslut.</p>	<p>av trappor kommer också få genomslag i arbetet.</p> <p>År 2011-</p>	
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR			
<p>Västberga allé</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kontoret planerar för att bron rivs och ersätts av en ny bågbro i samma läge. Byggstart beräknas ske mot slutet av 2015. Genomförandet beräknas ta cirka ett år. Tidpunkten har valts 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.</p>	<p>I maj 2013 fattade nämnden utredningsbeslut för projektet. Ett inriktningsbeslut godkändes i trafik- och renhållningsnämnden i juni 2014.</p> <p>Utredning och projektering färdigställs under maj 2015. Genomförandebeslut för genomförande enligt föreslagen tidplan kommer att presenteras i nämnden under april 2015, och kommer därefter att fastställas av kommunfullmäktige. Upphandling beräknas kunna genomföras under sommaren 2015.</p> <p>Bron beräknas öppnas för trafik under april 2017.</p> <p>År 2013-2017</p>	<p>Projektet kommer även att omfatta en ny gång- och cykelbro över Åbyvägen.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</p>	<p>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.</p> <p>Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats.</p> <p>Gemensamt tjänsteutlåtande med exploateringskontoret planeras när förhandlingen med fastighetsägaren har nått längre.</p> <p>Förhandlingen med fastighetsägaren står för närvarande stilla pga. krav från fastighetsägaren som staden anser orimliga.</p> <p>Beslutet om utbyggnad av tunnelbanan med Arenastadslinjen gör att gångtunnel och tunnelbaneutbyggnad kan komma att krocka utförandemässigt. Projektet är idag högst osäkert pga de nya förutsättningarna med tunnelbanan.</p>	<p>Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov 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.</p> <p>En uppgång i Odengatans södra gångbana erbjuder inte den trygghet och tillgänglighet som trafikkontoret ställer på nya anläggningar. Trafikkontoret har, tillsammans med exploateringskontoret, därför gått vidare i förhandlingar med fastighetsägaren till fastigheten Adlern Mindre 34 om en gemensamt finansierad gång med anslutande butiksytor.</p> <p>Förhandlingar med fastighetsägaren har gått i stå och ett PM med alternativa vägval tas fram gemensamt av exploaterings- och trafikkontoret som beslutsunderlag för hur staden ska gå vidare för att lösa gångtrafiken vid Odenplan.</p> <p>Trafikverket har gjort anpassningar för anslutning av gångtunneln i både den färdiga biljetthallen samt pågående byggnation av cykelgarage. Staden har tagit kostnaden för anpassning av biljetthallen.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2016-2017 men då det krockar med utförandetiden för tunnelbanan måste en prioritering av projekten göras från stadens sida.</p> <p>2012-</p>	<p>Trafikförvaltningen har meddelat att de inte kommer att gå in som medfinansierare eller ta på sig någon driftkostnad för den framtida gången.</p> <p>Förvaltning för utbyggd tunnelbana 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 en lösning av gångflödet på Odenplan.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p>Anpassningar av ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Införa kollektivtrafikkörfält på Valhallavägen och delar av Lidingövägen. • Bredda gång- och cykelbanor på Lidingövägen • Genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder för cykeltrafiken på Valhallavägen <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden den 19 november 2013.</p>	<p>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.</p> <p>Vintern 2014/15 öppnade sträckan Norrtull till 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 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p> <p>Åtgärderna i ytvägnätet detaljprojekterades under 2014 och planeras att genomföras under 2015-2016. Ett underlag till genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen tas fram under våren 2015.</p> <p>År 2011-</p>	
<p>Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet och kollektivtrafik gångbana</p>	<p>På Kungsgatan på sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Förstärkning av konstruktion i gata, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet.</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 fuktisolering har blivit så sprödd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i</p>	<p>Kontoret avser att ta fram utredningar för 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.</p> <p>I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Diskussioner pågår kring deras åtgärdsplanering.</p>	<p>En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt, bl.a. byggandet av Spårväg city och renoveringen av Sergel Torgs tätskikt.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>sin tur att balkkorrosionen p.g.a. rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafikklaster från bl.a. stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarnas idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten. Något som svårigen kan accepteras p.g.a. busstrafiken.</p> <p>Kontoret avser att skriva fram ett inriktningsbeslut till trafiknämnden.</p>	<p>Planerad tid för byggnation är 2017-2019</p> <p>År 2014-2019</p>	
Liljeholmsbroarna	<p>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 trafikens upprepade belastningar; 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 dom utformas så att körfältsindelningen för bilar/bussar respektive gående/cyklister lätt kan ändras.</p>	<p>Bygghandlingarna, med undantag för de Administrativa Föreskrifterna, är klara.</p> <p>Efter samråd med enheten för trafikstyrning, Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket planeras utförandet till sommaren 2017.</p>	<p>Arbetena kommer innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under byggtiden. Trafiken över broarna begränsas till en bro.</p>
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR			
Trygghetsbelysning	<p>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.</p>	<p>Genomförandebeslut för perioden 2009-2015 går ut 2015. För perioden 2016-2020 avser kontoret att presentera ett ärende för trafiknämnden där det fortsatta arbetet i huvudsak går ut på att förstärka och byta ut äldre belysningsanläggningar i samråd med stadsdelsförvaltningar, samt översyn av belysningen i kollektivtrafiknära lägen.</p>	
Bergbanan i Skärholmen	<p>Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare resulterat i 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>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana projekteras och byggs i samma läge som den nuvarande. Utgiften är svår att bedöma i detta tidiga skede.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	Under hösten 2014 har kontoret genomfört en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad.	År 2014-2017	