

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>			
<b>Nordsydaxeln trafiksystem</b>	<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 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 skall utföras helt skalbart, det vill säga ett komplett förslag tas fram för alla ingående delar, därefter grupperas och prioriteras ingående systemdelar. Detta för att vissa delar ska kunna utföras i ett senare skede. All typ av föreslagen utrustning och föreslagen placering av utrustning kan enkelt justeras i framtida förfrågningsunderlag och anpassas till rådande ekonomiska omständigheter</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>Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning och fibernät pågår. Upphandling av ett så kallat ”MCS system” har gjorts och upphandlingen av den övriga tekniska utrustningen kommer att utföras under hösten och vintern 2015/2016.</p> <p>Under 2015-2017 kommer arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet att utföras.</p> <p>År 2001-2017</p>	<p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p><b>Norra länken</b></p>	<p>Detaljplanen för Norra länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avtog de besvär som anförts över planerna. I februari 2007 avslogs besvaren av regeringsrätten och projektet gavs klartecken.</p> <p>Enligt finansieringsavtalet med dåvarande Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, skall staden bidra med 25 % av utgifterna för NL. Vägverket svarar för resterande 75 %.</p> <p>Enligt den senaste 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 efter att ha redovisats i trafik- och renhållningsnämnden. Den nya detaljplanen för Trafikplatsen fastställdes av kommunfullmäktige 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avtog överklagandet 2009-02-05</p> <p>Bellevueparken: Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken skall kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och kontoret redovisade ett inriktningsbeslut för trafik- och renhållningsnämnden som antogs 2010-03-23.</p> <p>Roslagstulls trafikplats: 2009-12-10 tog trafik- och renhållningsnämnden beslut om principutformningen av Roslagstulls trafikplats som motsvarar den utformning som Trafikverket planerat att utföra och därmed är avsedd att finansieras inom projekt Norra Länken.</p>	<p>Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006.</p> <p>I Norrtull kommer den provisoriska trafiklösningen att finnas kvar. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, troligen efter år 2019. Ett driftavtal är framtaget för tiden fram till dess att slutlösningen är klar.</p> <p>Norra länken, förutom sträckan från Norrtull till Frescati, öppnades för trafik den 30 nov 2014, det vill säga cirka ett år tidigare än den ursprungliga tidplanen. Tunnelsträckan Frescati till Norrtull i riktning söderut öppnades för trafik den 15 mars 2015, vilket innebär att hela Norra Länken nu har öppnats för trafik.</p> <p>I slutet av 2015 öppnas sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan inom ramen för Hagastadsprojektet.</p> <p>Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan, har överlåtits till Trafikverket vilket skedde i samband med öppnandet av Norra Länken den 30 nov 2014.</p> <p>Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden från och med den 15 april 2015.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal håller på att tas fram för Norra Länken som kommer att omfatta trafikplats Värtan, trafikplats Frescati, trafikplats Roslagstull, Roslagsvägen.</p> <p>Hagastadens tunnlar öppnar 2017 norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p> <p>År 2003- 2015</p>	<p>Under år 2015 och år 2016 kommer vissa restarbeten att kvarstå, bland annat rivning av blindpelare i Norrtull.</p> <p>Vissa kvarstående arbeten kommer att finnas på trafikplats Värtan och dessa beräknas vara färdigställda år 2016.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) kommer att tas fram och överlämnas under 2015.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<b>E 18</b>	<p>Väg E18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Nya E18 omfattar cirka 9 km stadsmotorväg</p> <p>Vägutbyggnaden har på stadens initiativ kompletteras med två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som finansieras av Stockholms stad.</p> <p>Genomförandeavtal mellan staden och Vägverket, nuvarande Trafikverket, godkändes av kommunfullmäktige 2007-02-12. I Tensta omfattar överdäckningen även en lokalgata, för vilken staden kommer att vara väghållare. Gatan är därför att betrakta som en kommunal investering. Ett reviderat genomförandebeslut för investeringen godkändes av kommunfullmäktige 2009-03-09.</p>	<p>Processen med att överlämna olika anläggningsdelar där staden kommer att vara väghållare pågår. Anläggningsdelarna kommer successivt att lämnas över till staden under 2015.</p> <p>Projektet kommer att färdigställas och avslutas under året.</p> <p>År 2001-2015</p>	<p>Förändrade krav gällande tunnlar har medfört att tidigare förslag på bebyggelse ovanpå överdäckningarna inte längre är möjlig. En reviderad bebyggelseplacering för Rinkeby och Tensta har medfört att bebyggelsen måste placeras i anslutning till överdäckningarna och inte på, som var det ursprungliga upplägget.</p> <p>Exploateringskontorets arbete med nya Hjulstavägen kommer att pågå under 2015 liksom arbeten med utskiftning av jordmassor som påbörjades under andra kvartalet 2015.</p>
<b>Energibesparande armaturbyten – lokalgator</b>	<p>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 2011-2015.</p>	<p>Under år 2015 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till 50/70 W keramisk metallhalogen.</p> <p><i>Västerort</i> Inom Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista byts ytterligare 200 parkarmaturer på parkvägar. Inom Hässelby, Vällingby och Bromma kommer cirka 1 200 kvicksilverarmaturer att bytas på parkvägar och gator.</p> <p><i>Söderort</i> Cirka 200 armaturer byts främst inom områdena Korp mossen och Johanneshov och cirka 1 250 armaturer främst inom området SDF Farsta och en mindre del inom SDF Älvsjö.</p> <p><i>Innerstaden</i> Cirka 800 armaturer planeras att bytas ut inom områdena Kungsholmen – Södermalm.</p> <p>Arbetet pågår enligt plan. År 2011-2015</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
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. Totalt kommer 21 000 parkarmaturer och 5 000 gångtunnelbelysningar att bytas.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14 och i KF 2009-09-28.</p>	<p>Arbetet med trygghetsbelysningen är intensifierat fr.o.m. 2010. Det är en satsning på totalt 120 mnkr för projektets genomförande. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet, samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar. Arbetet enligt programmet avslutas under 2015.</p> <p>Under 2015 genomförs följande åtgärder:</p> <p><i>Västerort</i> I Flysta får en 200 m lång obelyst parkväg belysning. Nidarosplatsen i Kista får ny belysning i samband med upprustning. Skårbygränd kommer under året få en ny effektbelysning i samarbete med biblioteket i Rinkeby samt diverse förstärkningar inom Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista utifrån förslag på trygghetsvandringar. Inom Hässelby, Vällingby och Bromma är trygghetsprojekten 2015 kompletteringar där det blivit ett glapp och belysning har saknats. Det pågår också utbyte av gamla anläggningar där materialet har tjänat ut.</p> <p><i>Söderort</i> Jenny Nyströms Gata, parkväg. 850 m byte av armaturer, kabel och stolpar p.g.a. långa stolpavstånd för att öka tryggheten. Förstärkt belysning i lekparken Solhatten i Fruängen. En 350 m lång obelyst parkväg kompletterades med belysning från Årstaviken upp mot Gullmarsvägen samt diverse förbättringar på enstaka platser.</p> <p><i>Innerstaden</i> Inom Östermalm har Eriksbergsparken fått helt ny parkbelysning med effektbelysning av murar. Under året färdigställs också ny belysning inom Gustav Adolfsparken.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>Ny parkbelysning med specialstyrning driftsätts inom Rålambshov och Kristineberg.</p> <p>Ny parkbelysning med styrd effektbelysning uppförs i Björns trädgård.</p> <p>Arbeten pågår enligt plan.</p> <p>År 2009-2015</p>	
<b>Belysning, reinvesteringar</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 kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p>Genomförande för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23.</p>	<p>Arbetet påbörjades under 2011 och planeras vara klart till år 2020.</p> <p>Följande åtgärder genomförs under 2015:</p> <p><i>Västerort</i> Inom Hässelby, Vällingby och Bromma kommer det schaktas cirka 4 500 m för att ersätta gammal kabel till ny 5-ledarkabel och cirka 1 600 m luftledning. Cirka 200 stolpar kommer att bytas. En del egna arbeten, andra samförläggningar med extern part. Cirka 24 gamla belysningscentraler kommer även att bytas ut. Utflytt av 3 belysningscentraler från nätstationer inom Tensta och Kista för att öka driftsäkerheten.</p> <p><i>Söderort</i> Inom Enskede, Vantör, Årsta, Hägersten och Liljeholmen kommer cirka 7 000 m gammal kabel att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 240 stolpar/armaturer byts. Inom Älvsjö, Hägersten och Farsta kommer cirka 6 250 m gammal kabel och luftledning att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 215 stolpar/armaturer att bytas, vissa arbeten är samförläggningar med extern part.</p> <p><i>Innerstaden</i> Kabelbyten inom Östermalm pågår, exempelvis byts cirka 300 m på Uggleviksgatan.</p>	<p>Ytterligare medelsbehov under perioden 2021-2030 uppgår till cirka 630 mnkr. Utbytesbehov totalt för kablar, stolpar och belysningscentraler uppgår till cirka 1 050 mnkr.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>Inom Södermalm – Kungsholmen schaktas det totalt 4 500 m för att ersätta gammal kabel med ny 5-ledarkabel. På delar av sträckan byts även cirka 200 belysningsstolpar samt armaturer.</p> <p>Arbetet pågår enligt plan.</p> <p>År 2011-2020</p>	
<b>Hornsgatan</b>	<p>Trafikkontoret har fått i uppdrag att genomföra åtgärdsprogram för bättre luft och trivsammare miljö längs Hornsgatan. I arbetet med att förbättra luftkvaliteten är Hornsgatan prioriterat enligt budgeten för 2009.</p> <p>Inriktningsbeslut samt genomförandebeslut för Ringvägen – Rosenlundsgatan (etapp 1) samt trädplantering beslutades 2009-05-12. Genomförandebeslut för sträckan Rosenlundsgatan – Mariatorget (etapp 2 och 3) beslutades 2010-12-14.</p> <p>Genomförandebeslut för sträckan mellan Långholmsgatan och Hornstullstrand (etapp 5) beslutades 2013-04-18.</p>	<p>Genomförande av etapp 1 mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan samt trädplantering och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) mellan Hornstull och Ansgariegatan har slutrapporterats till nämnden våren 2012.</p> <p>Byggnationen av etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermansgatan har slutförts under hösten 2012.</p> <p>Byggnationen av etapp 3 mellan Timmermansgatan och Mariatorget har slutförts i augusti 2013.</p> <p>Etapp 4. Avvakts med till dess att trafikkonsekvenser av Slussens ombyggnad är klarlagd.</p> <p>Etapp 5. Byggnationen är slutbesiktad och godkänd i oktober 2014. Slutreglering pågår med ledningsdragande bolag. Arbetet med slutrapporten inleds under hösten 2015.</p> <p>År 2010 – 2016</p>	<p>Upprustning av Hornsgatspuckeln är avhängig Slussen-projektet m.fl. trafikarbeten i närområdet och är inte aktuell att genomföras inom de närmaste åren.</p>
<b>Nynäsvägen genom Gamla Enskede</b>	<p>Nynäsvägen genom Gamla Enskede är en av de mest trafikerade infartslederna mot Stockholm. Vägen skär genom ett bostadsområde vilket resulterar i stora störningar för omgivningen i form av buller och barriäreffekt. Området utgör en av landets mest bullriga bostadsmiljöer.</p>	<p>Bullerskärmens entreprenad är slutbesiktigad och klar med undantag för gång- och cykeltunneln vilken lyftes bort från entreprenaden under våren 2014. Under hösten togs ett nytt förslag på gestaltning fram i samarbete med stadsdelen och kulturförvaltningen. Enligt tidplanen skulle allt vara på plats i</p>	<p>Tid och omfattning av fönsterbyten är i dagsläget inte bestämt, men bör kunna vara klart under 2015. Åtgärderna ligger inte inom detta projekt och de kan inte belasta investeringsbudgeten då det inte är en</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>Ett genomförandebeslut för bullerskyddsåtgärder togs vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2011-08-25. Ärendet fastställdes sedan av kommunfullmäktige vid dess sammanträde 2011-10-17.</p> <p>Ärendet slutredovisades i trafiknämnden 2015-06-11.</p>	<p>tunneln innan årsskiftet, dock senast 1:a kvartalet 2015.</p> <p>Under våren 2014 slutfördes bullermätningarna och del 2 av enkätstudien skickades ut till de boende i närområdet. Resultaten från enkätsvaren från både för- och efterstudien sammanställdes av Stockholms universitet under hösten 2014 och ska bifogas slut-PM. Bullermätningarna visar att kompletterade åtgärder behövs för att tillgodose behoven på de översta våningsplanen längs med Nynäsvägen. Trafikkontoret bedömer att fönsteråtgärder ger ett betydligt bättre resultat för de boende än en mittabsorbent, vilken därför utgår.</p> <p>År 2006-2015</p>	<p>investering i stadens anläggningar utan sker istället inom ramen för stadens bullerskyddsprogram.</p>
<p><b>Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik</b></p>	<p>I budget 2012 gav kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att säkerställa en ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik.</p> <p>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.</p> <p>Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt Järvafältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk.</p> <p>Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandevalt med Sundbybergs stad.</p>	<p>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.</p> <p>Vissa förberedande arbeten (försvarsarbeten) har behandlats i exploateringsnämnden och utgiften för dessa har delats lika mellan Sundbyberg och exploateringsnämnden.</p> <p>Förfrågningsunderlag för bron färdigställdes under senhösten 2014, undantaget från planerad upphandling är den gestaltade broskärmen som handlas upp i ett senare skede p.g.a. att gestaltungsfrågor kvarstår i anslutningen till rampen på Sundbybergssidan.</p> <p>Upphandlingen gick ut först i slutet på mars p.g.a. stoppbesked från Sundbyberg som sköt hela entreprenaden framåt.</p>	<p>Upphandlingen avslutades i maj och tilldelningsbeslut har skickats ut.</p> <p>Hantering av dagvatten under byggtiden är en knäckfråga då Trafikverket inte vill tillåta staden att släppa på dagvatten från omledningsvägar till deras dagvattensystem. Går detta inte att genomföra får man gå tillbaka till tanken med hängform för att bygga bron med pågående trafik under bron.</p> <p>Kontoret har valt att gå vidare med utförandet med omledning av Ulvsundavägen, staden har driften av vägen idag och hanterar själva TA-planer etc.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>Entreprenadstart sker hösten 2015 och slutdatum är satt till juni 2017. Sundbybergs Stad planerar för exploatering av marken på sin sida från våren 2017 varför deltid har lagts in i handlingen för arbeten som tar mark i anspråk på Sundbybergssidan.</p> <p>År 2012-2017</p>	
<b>Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar</b>	<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 trafiksäkerhet. 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 gatutrymmet 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 mm. Åtgärdsprogrammet Genomförs med årliga reinvesteringsvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutade 180 mnkr för 2011-2017.</p> <p>Under första halvåret har 20 styrapparatsbyten förberetts för konkurrensutsättning. 10 apparater är utbytta. Flertalet anläggningar har fått delar av kabelbeståndet utbytt. Det fortsatta arbetet kommer styras av såväl befintlig standard som att anpassas till kontorets övriga projektsamordning.</p> <p>Utbytestakten av trasiga detektorlingor/tilledningar har kunnat intensifieras då fler entreprenörer kunnat nyttjas genom de nya ramavtalen. Arbetet är direkt kopplat till kontorets framkomlighetsarbete.</p> <p>Ett par trafikkameror har bytts ut under första halvåret samt fortsatt utbyggnad av stadens övervakningssystem pågår.</p> <p>Under året kommer tryckknappslådor att bytas ut i den takt budgeten och resurserna räcker till.</p> <p>År 2011-2017</p>	<p>Det totala återanskaffningsvärdet beräknas uppgå till cirka 1 000 mnkr i löpande prisnivå.</p> <p>Nya ramavtal från 2015-02-01 med förnyad konkurrensutsättning har möjliggjort fler entreprenörer som i sin tur bidrar till möjlighet att kunna utföra fler reinvesteringar än tidigare år.</p>



Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p><b>Tätskikt Sergels Torg</b></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. 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 etapp1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p> <p>Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.</p> <p>I april 2015 godkände trafikinämnden genomförandebeslut för</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 tas fram successivt.</p> <p>Entreprenör upphandlades och arbetena startade i oktober 2014.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. I kvarteret Klockaren kommer staden att utföra fönsteråtgärder för att reducera buller för de boende. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram som används i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält.</p> <p>Ett fåtal förhandlingar med berörda tomträtthavare återstår att slutföra, bl.a. med SL för påverkan av biljetthallen under Drottninggatan.</p> <p>Detaljprojektering sker parallellt med genomförandet för kommande etapper.</p> <p>Ett gestaltningsprogram togs fram 2014.</p> <p>Utredning inför renovering av Kristall vertikal accent (Öhrströms pinne) är slutförda och planering fortsätter för upphandling av renoveringen med ett utförande 2016-2017.</p> <p>Nya etappstarter K2 och S3b, trafikomläggning klar och entreprenören har påbörjat sina arbeten. Etapperna beräknas bli klara september 2015.</p> <p>Av 11 avtalsparter är 10 genomförandeavtal klara och undertecknade.</p> <p>Permanentåterställning av gångbanor har påbörjats på</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken är tänkt att genomföras samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaden och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet.  Option 1 har beställts och staden kommer att ha ett fortsatt samarbete med entreprenören 2015-2016.	Hamngatan.  Cirka 40 procent av tätskiktet är utbytt fram till vecka 35.  Projektetid 2010-2018	
<b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b>	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. Sammanlagt cirka 330 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2014.  För 2015 planeras genomförande av totalt 67 delprojekt där huvuddelen utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.  År 2013-2018	
	<b>Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant</b>		
<b>Åtgärdsplanering för cykel 2012-2018</b>	Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. 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 årligen.  <b>Inriktningsbeslut 1</b> togs i trafik- och renhållningsnämnden	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-	Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Därför kommer en mängd infrastrukturåtgärder från cykelplanen kvarstå även efter 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030.  Bilaga 3A:4 Planerade cykelåtgärder ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som utförs under 2015-2018 och hur kostnaderna fördelas.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>2013-02-07. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pålundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen</li> <li>• Värtavägen</li> <li>• Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan fogbyte</li> <li>• Norr Mälarstrand</li> <li>• G:a Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun</li> <li>• Nya Arenakopplet</li> <li>• Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen</li> <li>• Hägerstensvägen mellan Stjernströmsv-Ålgrytev</li> </ul> <p><b>Inriktningsbeslut 2</b> togs i trafik- och renhållningsnämnden i 2014-02-06. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strömbro</li> <li>• Skeppsbron</li> <li>• Götgatan</li> <li>• Skanstullsbron</li> <li>• Odengatan</li> <li>• Värmdövägen vid Danviksklippan</li> <li>• Långholmsgatan</li> <li>• Skärholmsvägen</li> <li>• Ågesta broväg</li> <li>• Ältabergsvägen</li> <li>• Gamla Bromstensvägen</li> <li>• Akallälänken</li> <li>• Ormkärrsvägen</li> <li>• Sockenvägen</li> <li>• Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen</li> </ul> <p><b>Inriktningsbeslut 3</b> togs i trafik- och renhållningsnämnden 2015-05-21. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vasagatan</li> <li>• Stallgatan</li> <li>• Gubbängsmotet</li> </ul>	<p>och renhållningsnämnden redan under 2012. Detta omfattade tre projekt; Flatenvägen, Perstorpsvägen och Lilla Västerbron, som också är prioriterade pendlingscykelstråk.</p> <p>Under 2015-2018 kommer samtliga projekt att genomföras 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 togs upp i maj 2015 och även ett fjärde planeras.</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"> <li>• Ulvsundavägen</li> <li>• Bromstensvägen</li> </ul> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lilla Västerbron</li> <li>• Flatenvägen</li> <li>• Perstorpsvägen</li> <li>• Nynäsvägen</li> <li>• S:t Eriksgatan/Fleminggatan</li> <li>• Karlavägen</li> <li>• Bällstavägen etapp 1</li> <li>• Hanstavägen</li> <li>• Kymlingelänken</li> </ul> <p>En del cykelåtgärder genomförs också inom ramen för andra projekt. Det gäller bland annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lidingövägen</li> <li>• Sörgårdsvägen</li> <li>• Folkungagatan</li> <li>• Murmästarvägen</li> </ul> <p>Cykelprojekt på huvudstråken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gustavlundsvägen</li> <li>• Folkparksvägen</li> <li>• Sundbyvägen</li> </ul>	<p>År 2012-2018</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p><b>Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, korsningen S:t Eriksgatan/ Flemingatan</b></p>	<p>Korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan har stora brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikantgrupper. I mars 2012 godkände trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan.</p> <p>Parallellt med att kontoret utförde studier i korsningen gällande trafiksäkerhetsproblemen bedrev staden i samarbete med SL en studie gällande bussframkomligheten, vilket resulterade i ett antal förslag till åtgärder för att förbättra framkomligheten för stomlinjerna 1, 3 och 4 via korsningen och på det kringliggande nätet.</p> <p>Ett genomförandebeslut för kollektiv-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen och kringliggande nätet togs vid Trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2012-12-10.</p> <p>Ett reviderat genomförandebeslut togs på kontorsnivå 2013-12-20.</p>	<p>Entreprenadarbetena startade hösten 2014 och är nu färdigställda i juni 2015. Slutregelning med entreprenören pågår.</p> <p>År 2011-2015</p>	<p>En framkomlighetsutredning har genomförts i syfte att kunna minimera trafikstörningar under byggtiden.</p>
<p><b>Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, Bällstavägen</b></p>	<p>I juni 2012 godkände trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Bällstavägen etapp 1 mellan Doktor Abrahams väg och Ulvsundavägen. Förslaget innehöll separerade gång- och cykellösningar samt trafiksäkerhetsåtgärder.</p> <p>Under hösten 2012 genomfördes ytterligare utredningar kring korsningarna Bällstavägen – Gamla Bromstensvägen – Travbanevägen samt geotekniska undersökningar i körbanan längs med Bromma flygplats. Markförhållandena längs med Bällstavägen är dåliga, vilket bidrar till sprickor och marksättningar. I genomförandebeslutet föreslog kontoret därför att även markförstärkningsåtgärder ska utföras i körbanan längs med Bromma flygplats.</p>	<p>Entreprenadarbetena startade 2014. Slutbesiktning av entreprenaden skedde i juni 2015 och alla besiktning-anmärkningar ska vara åtgärdade senast i augusti.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-03-14.	År 2011-2015	
<b>Folkparksvägen, cykel och trafiksäkerhetsåtgärder</b>	Trafikkontoret har utrett och projekterat cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Folkparksvägen. Projektet innehåller enkelriktade cykelbanor längs båda sidor om gatan och även hastighetsräddade passager.  Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-04-14 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-11-24.	Entreprenaden är slutbesiktigad och klar.	Entreprenaden blev godkänd vid slutbesiktningen.
<b>Cykelparkering hela staden</b>	I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i "Stockholmshagen", i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser.  Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.	I planen för 2015 ingår att anlägga totalt cirka 1 800 cykelparkeringar i form av pollare. Dessutom ska ytterligare 20 "Stockholmshagar" (200 platser) sättas ut. Totalt 2 000 cykelparkeringsplatser Dessutom kommer planering/utredning att starta av möjlig cykelparkering vid Centralstationens södra ände.  År 2014-2018	Etapp ett som innehåller cirka 1 100 cykelparkeringsplatser är beställd hos entreprenören och har börjat anläggas. De 900 platser som etapp två består av är under planering. Internt samråd skickas ut i juni och förväntad byggstart är efter sommaren.  Målet om att bygga 2 000 nya cykelparkeringar i Stockholm förväntas uppnås då beställningen på etapp två gått till entreprenören. Offert om utredning av möjligheten att bygga en stor cykelparkering i Centralplans södra ände har inkommit till kontoret.
<b>Västberga allé</b>	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.	Upphandling pågår och beräknas att kunna avslutas under september/oktober.  Bron beräknas att kunna öppnas för trafik under april 2017.	Projektet kommer även att omfatta en ny gång- och cykelbro över Åbyvägen.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<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 avser att planera för att bron rivs ut och ersätts av en ny bågbro i samma läge. Byggstart beräknas ske mot slutet av 2015. Genomförandet beräknas ta ca ett år. Tidpunkter 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>Genomförandebeslut för projektet togs i trafikinämnden 2015-04-13 och fastställdes i kommunfullmäktige 2015-06-15.</p>	År 2013-2017	
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>			
<p><b>Tele2 Arena</b> (Stockholmsarenan)</p>	<p>I samband med genomförandet av Tele2 Arena 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 för dessa 2011-12-15.</p> <p>Slutredovisning av projektet godkändes i Trafikinämnden 2015-06-11</p>	<p>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>Omledningsvägnätet för Södra Länkens åtgärder i form av skyltning projektledes av Trafikverket och dess entreprenör. Arbetet utförs 2014, och var samordnat och samfinansierat med Nordsydaxelns omledningsvägnät. Arbetet var klart i december 2014.</p> <p>Två åtgärder utanför Tele2 Arenas arbetsområde utfördes även under 2014 (rampåtgärder vid Nynäsvägen/utfart från Globens garage samt en genomgående gångbana vid Träskolevägen). Arbetet utfördes av PEAB och bekostades av Trafikkontoret. Arbetet för rampen slutfördes i stort i</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 för omledningsvägnätet genomfördes vägvisning under 2014.</p> <p>Den återstående åtgärden är en gång- och cykelbana utmed Arenavägen. Denna kommer dock inte att kunna genomföras</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>december 2014, men målningsarbeten och detektorjobb avses genomföras under sommarhalvåret 2015.</p> <p>Träskolevägen blev klar hösten 2014.</p> <p>Ovanstående arbeten slutredovisades i nämnden i juni 2015.</p> <p>År 2009-2015.</p>	<p>förrän SL:s bandepå är flyttad till Blåsut (tidigast i slutet av 2016) och spåren är borttagna. Under hösten 2015 påbörjas en projektering av Arenavägen som tillsammans med SGA, EXPLK och FSK. Syftet är att göra en temporär lösning fram till dess att Slakthusområdets planering tar över då gatan behöver byggas om i exploateringsprojektet. Till följd av försening av depåflytten blir det ett eget projekt och ingår således inte i ursprungliga projektet för Tele2 Arena eller i kontorets genomförandebeslut.</p> <p>De åtgärder som kontoret genomfört har visat sig fungera på ett tillfredsställande sätt.</p>
Spårväg City	<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 buss- trafik 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</p>	<p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Förberedande arbeten med ledningsomläggningar startade vid Strandvägen i oktober 2014. Dessa planeras vara klara under 2015. Järnvägsplanen ska vinna laga kraft och ett genomförandeavtal ska träffas under 2015.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Kompletterande utredningar kring spårdragning och trafiklösning mellan Frihamnen och Ropsten fortsätter under 2015. Tillfälligt depåläge utreds.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen under 2015. Hållplats Sergels Torg rivs på grund av tätskiktsprojektet. Ny ändhållplats blir Kungsträdgården tills Klarabergsgatan färdigställts 2018.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>	



Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>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 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><b>Nybrogatan, ombyggnad av gågata</b></p>	<p>Trafik- och renhållningsnämnden tog reviderat inriktningsbeslut 29 september 2011 för förnyelse av Nybrogatan och gav kontoret i uppdrag att vidare utreda projektet i enlighet med</p>	<p>Upprustningsarbetena påbörjades med ledningsomläggningar hösten 2013, upprustningen av ytskikten påbörjades 2014 och kommer att vara slutförd under hösten 2015.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>tjänsteutlåtandet.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden återkallade samtidigt tidigare genomförandebeslut från 2007-08-28 om upprustning av Nybrogatan.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden i september 2012.</p>	<p>År 2005-2015</p>	
<p><b>Tillgänglighets- åtgärder</b></p>	<p>Stockholm ska vara en tillgänglig stad för alla dess invånare. Alla, oavsett funktionsförmåga, ska ha rätt till full delaktighet.</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>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>Åtgärder enligt det årliga genomförandebeslutet pågår.</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 2015. Störst andel medel går till ombyggnader av övergångsställen, gångpassager och busshållplatser. En satsning görs också på att kontrastmarkera trappor. Alla entreprenader är upphandlade och arbetet pågår.</p> <p>Trafikkontorets strategi för arbete med enkelt avhjälpna hinder antogs av nämnden 2015-04-13.</p> <p>Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk ska kommuniceras genom bland annat ett seminarium i september.</p>	<p>Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.</p> <p>Kontoret har också under våren bland annat utfört två insiktsutbildningar och jobbat med att implementera frågan i ordinarie verksamhet. Dessa arbeten ligger dock inom driftbudgeten.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	2015-02-19 fattade trafiknämnden genomförandebeslut om inventeringsåtgärder för 20 mnkr under 2015 för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.	År 2011-	
<b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>			
<b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b>	<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>Beslutet om utbyggnad av tunnelbanan med Arenastadslinjen gör att gångtunnel och tunnelbaneutbyggnad kan komma att krocka utförandemässigt.</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 högrafiktid. 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, tillsammans med Exploateringskontoret, har därför valt att gå vidare i förhandlingar med fastighetsägaren till fastigheten Adlern Mindre 34 om en gemensamt finansierad gång med anslutande butiksytor.</p> <p>Förhandlingar med fastighetsägaren fortsätter men de har meddelat att om gångtunneln skjuts i tid så att den byggs efter tunnelbaneutbyggnaden är de inte längre intresserade av en gemensam gångtunnel.</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>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 (FUT) har i sina förstudier räknat med att gångtunneln kommer att byggas. Staden har varit tydlig med att påpeka att gångtunneln inte ska ses som en entré till tunnelbana/pendeltågsstation utan är en lösning av gångflödena på Odenplan.</p> <p>Som staden tolkar FUT:s skisser över öppna schakt vid Odenplan kommer all trafik behöva ledas in på Odengatan som får dubbelriktas både för buss och bil. om det sker kommer inte gångtunneln att kunna byggas innan tunnelbanan är klar vilket gör att vi tappar alternativet med den gemensamma gången.</p> <p>För att kunna fortsätta förhandlingarna med fastighetsägaren till fastigheten Adlern mindre 34 måste förutsättningarna med tunnelbaneutbyggnaden klarläggas.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>Planerad tid för byggnation är 2016-2017 men då det krockar med utförandetiden för tunnelbanan måste en samordning ske mellan projekten.</p> <p>Frågan om gångtunneln har tagits upp i stadens interna styrgrupp för tunnelbaneutbyggnaden, staden har i utredningar konstaterat att tunneln behövs för att Odenplan ska fungera tillfredsställande i framtiden för alla trafikslag. Tunneln skulle även underlätta gångflödena under tunnelbaneutbyggnaden. Men FUT har ännu inte har visat på hur de tänkt genomföra sina arbeten så förutsättningarna på platsen är inte helt klara ännu.</p> <p>Fastighetsägaren har vänt sig till exploateringsnämnden med en fråga varför de inte får något besked från staden angående status i projektet.</p> <p>År 2012-2018</p>	
<p><b>Anpassningar av ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande</b></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"> <li>• Införa kollektivtrafikkörfält på Valhallavägen och delar av Lidingövägen.</li> <li>• Bredda gång- och cykelbanor på Lidingövägen</li> <li>• Genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder för cykeltrafiken på Valhallavägen</li> </ul> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden den 19 november 2013.</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen togs i trafikinämnden 2015-05-21. Kommunfullmäktige förväntas fastställa genomförandebeslutet i september.</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 2014/2015 öppnar sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan. I slutet av 2015 öppnar sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan. Under 2017 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och under 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		Åtgärderna i ytvägnätet planeras att genomföras under 2016-2017 och detaljprojekterades under 2014.	
<b>Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet och kollektivtrafik gångbana</b>	<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 spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i 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 trafik- och renhållningsnämnden under hösten 2015.</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 budgeten är projektet delvis inrymt under åren 2016-2018.</p> <p>I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Diskussioner pågår kring deras åtgärdsplanering.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2017-2019</p> <p>År 2014-2019</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>
<b>Liljeholmsbroarnas klaffar</b>	<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 kostasamma 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 däckerna innebär att broarnas formella bärighet ökas och de 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>År 2017-2019</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>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>			
<b>Bro vid Strandvägen över till Djurgården</b>	Trafikkontoret har erhållit ett uppdrag att bygga en gångbro mellan Strandvägen och Djurgården. Under våren 2014 genomfördes en geoteknisk undersökning.	Ansökan om planbesked avseende bro inlämnades under april 2014. Parallellt med detta startades arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, för miljödom.  Projektet avslutades under hösten 2014.	För bronns gestaltning planerades parallella arkitektuppdrag eller en tävling.
<b>Bergbanan i Skärholmen</b>	Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare resultera i olika typer driftsavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för reparationer och ersättningstrafik med buss för Staden.  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.  Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana projekteras och byggs.	Genomförandebeslut godkändes av nämnden i maj 2015.  Projektering pågår. Upphandling beräknas ske under hösten 2015 för en planerad byggstart våren 2016. Den nya bergbanan beräknas kunna driftsättas vintern 2016/2017.  År 2014 - 2017	