

| Projekt                                       | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|---|---|---|
| <b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>       |   |   |
| <p><b>Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)</b></p> | <p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p><u>Nytt trafiksystem</u><br/>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 i likhet med Södra Länken och med målsättningen att ansluta systemet till Trafik Stockholm.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p> <p>Genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 48,0 mnkr<br/>Reviderat genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 136,0 mnkr</p> <p>År 2001-2017</p> | <p><u>Nytt trafiksystem</u><br/>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>Under 2015-2017 kommer arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet att utföras samt implementeringen av dessa i trafikövervakningscentralen Trafik Stockholm.</p> <p>Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät kommer att vara färdigställt under 2016 och slutbesiktning sker under våren 2017. Byggnationen av MCS-systemet (Motorway Control System) samt variabla meddelandeskyltar (VMS) pågår och slutbesiktningen kommer att ske i de båda entreprenaderna under våren 2017. Upphandling av övrig teknisk utrustning kommer att utföras under vintern 2016/2017. Byggnationen av dessa kommer att pågå under 2017.</p> <p>Projektet kommer att färdigställas, avslutas och slutredovisas under 2017.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p> |

| Projekt                           | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår  | Genomförandeläge och kommentarer  |
|-----------------------------------|--|---|
| <b>Norra länken</b>               | <p>Detaljplanen för Norra Länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006.</p> <p>Enligt finansieringsavtalet med dåvarande Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, ska staden bidra med 25 % 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:<br/>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 avslag överklagandet 2009-02-05.</p> <p>Bellevueparken:<br/>Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken ska kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och ett inriktningsbeslut redovisades i trafik- och renhållningsnämnden 2010-03-23.</p> <p>År 2003- 2017</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, detta sker troligen efter år 2019. Ett driftavtal är framtaget för tiden fram till dess att slutlösningen är klar.</p> <p>Norra länken, har öppnats för trafik succesivt mellan 2014 och 2016 inkluderat Hagastadens tunnlar.</p> <p>Under 2019 kommer Värtabanans tunnel att öppnas.</p> <p>Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan har i och med öppnandet av Norra länken överlåtits till Trafikverket och Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal för Norra Länken (exklusive VA) mellan Trafikverket och staden/TK har upprättats.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal för VA-anläggningar för Norra Länken mellan Trafikverket, Stockholm Vatten AB och staden/TK håller på att tas fram. Avtalet beräknas vara klart under våren 2017.</p> <p>Vissa restarbeten kvarstår på trafikplats Värtan. Dessa beräknas vara färdigställda under våren 2017.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) tas fram av Trafikverket och överlämnas till staden.</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</p>   | <p>Arbetet påbörjades under 2011 och planeras vara klart till år 2020.</p> <p>Följande åtgärder kommer att genomföras under 2017:</p> <p><i>Västerort</i><br/>Inom Hässelby - Vällingby och Bromma kommer det schaktas cirka 2 000 meter för att ersätta gammal kabel med ny 5-ledarkabel och cirka 2 000 meter luftledning. Cirka 150 stolpar kommer</p>   |

| <b>Projekt</b>  | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|---|---|---|
|   | <p>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. Total utgift 420 mnkr.</p> <p>År 2011-2020</p>  | <p>att bytas ut. En del av bytena avser egna arbeten, andra avser samförläggningar med extern part. Utflytt av 17 belysningscentraler från nätstationer inom Hässelby-Vällingby, Bromma Spånga-Tensta kommer att genomföras för att öka driftsäkerheten samt samförläggning med Ellevio.</p> <p><i>Söderort</i><br/>Inom Vantör kommer cirka 1 500 meter gammal kabel att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 50 stolpar/armaturer ska bytas ut. Vissa arbeten kommer att bedrivas som samförläggningar i samarbete med Ellevio.<br/>Inom Älvsjö och Hägersten kommer 10 000 meter luftledning att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 330 stolpar/armaturer kommer att bytas genom samförläggning med Ellevio.</p> <p><i>Innerstaden</i><br/>Inom Norrmalm och Östermalm planeras för cirka 1 000 meter kabelbyten. Inom Södermalm och Kungsholmen kommer cirka 1 000 meter gammal kabel att bytas ut till ny 5-ledarkabel. Även effektbelysningsanläggningar kommer att reinvesteras i form av nya armaturer och i vissa fall utbyte av hel anläggning.</p> |
| <b>Reinvestering<br/>mindre<br/>konstbyggnads-<br/>åtgärder</b> | <p>I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fordras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022. Det ursprungliga inriktningsbeslutets tidsperiod har förlängts.</p> <p>Budgetram för reinvesteringsprojekt under 2017 uppgår till 36,9 mnkr.<br/>År 2014 -2022</p> | <p>Under 2017 kommer nya reinvesteringsprojekt att startas. Ett antal projekt som startats upp under 2016 kommer att slutföras under 2017. Förslag till nya reinvesteringsprojekt följer tidigare genomförandebeslut avseende konstbyggnader 2016-2022 bilaga 1. Nytt genomförandebeslut kommer att presenteras i trafiknämnden vid årsskiftet.</p>   |

| <b>Projekt</b>  | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|---|---|---|
| <b>Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik</b>                               | <p>I budget 2012 gav kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att säkerställa en ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik.</p> <p>Ett genomförandeavtal har upprättats mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klargörs. Överenskommelse med Sundbybergs 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 genomförandeavtal med Sundbybergs stad. Belopp utgift 103,7 mnkr, inkomst 21,9 mnkr, netto 81,8 mnkr.</p> <p>År 2012-2017</p> | <p>Under januari/februari 2017 planeras för den sista gjutetappen av brons överbyggnad. Senare under våren planeras för kompletteringsarbeten på bron samt återställning av omgivande mark och kanalisation för anslutning av el/telefiber mellan Rinkeby och Stora Ursvik.</p> <p>Sundbybergs Stad har påbörjat detaljplanearbetet på Ursvikssidan men har meddelat att de är klara 2019/2020 med anslutande vägnät, vilket innebär att bron öppnas för trafik först 2 år efter färdigställande.</p> <p>Dialog hålls med SL angående start av busslinje över bron men det är beroende av Sundbybergs stads arbeten.</p> <p>Det pågår fortsatt arbete med gestaltningen av den broskärm som är beskriven i gestaltungsprogrammet.</p>   |
| <b>Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikordningar</b> | <p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23 för reinvestering under perioden 2011-2015. Kontorets interna budgetplanering har medfört att projektet fördelat ut beslutade medel under längre period, till och med 2017.</p> <p>Nytt genomförandebeslut för reinvestering under perioden 2017-2021 togs i trafiknämnden 2016-08-25 och beslut förväntas i kommunfullmäktige under november 2016.</p> <p>Att ha en optimal fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafik-säkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön.</p>  | <p>Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslut för åren 2011-2017 samt 2017-2021. Under 2017 är budgeten 31 mnkr. Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är prioriterat.</p> <p>Under 2017 kommer cirka 30-35 styrapparater att bytas ut med prioritering på åldersstruktur, men även för att kunna ansluta fler anläggningar till stadens övervakningssystem.</p> <p>När det gäller kabelbyte kommer fokus vara på att byta ut de mest skadade kablarna, vilket kommer innebära delvis byte av kabel i fler signalanläggningar snarare än utbyte av alla signalkabel i färre anläggningar. Signalkabelbytet kommer även att synkroniseras med utbytet av detektorer då funktionen mellan kabel och detektor är viktig.</p> <p>Fortsatt fokus kommer att ligga på att vidhålla målet om att endast ha 1,5 % trasiga detektorer av stadens totala detektorflora om cirka 4300 st. Parallellt pågår inventering och utvärdering av vilka alternativ som finns på marknaden som komplement till induktiva detektorlingor. Detta arbete</p> |

| Projekt                      | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår  | Genomförandeläge och kommentarer   |
|------------------------------|--|--|
|                              | <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 på grund av ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.</p> <p>År 2011-2017 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr<br/>År 2017-2021 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr</p>  | <p>påbörjades under 2016 men har inte slutförts under året. Målet är att hitta teknik ovan mark som kan fungera som ersättning eller komplettering till induktiva slingor.</p> <p>Tryckknappslådor som fungerar som detektering för gående och cyklister kommer att börja seriebytas i viss omfattning under året. Ny teknik på marknaden har gjort det möjligt att förbättra villkoren för medborgare med syn- och hörselnedsättning.</p> <p>Arbete pågår med att kvalitetsäkra stadens övervakningssystem så det blir både driftsäkrare och mer redundant.</p>   |
| <b>Tätskikt Sergels torg</b> | <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>Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Total utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr, netto 1 483,0 mnkr.</p> <p>Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012.</p> <p>I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p> | <p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med genomförandet och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet.</p> <p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>Samordning med tomträttshavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeavtal med berörda tomträttshavare har tecknats.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. I kvarteret Klockaren har staden utfört fönsteråtgärder för att reducera buller för de boende. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram och har använts i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält.</p> <p>Ett program ”Vägledning för stadsrummens gestaltning” har tagits fram för den slutliga utformningen av området.</p> <p>Upphandling av renoveringen av glasobelisken Kristallvertikal accent (Öhrströms pinne) är slutförd och arbetena startade i mitten av oktober 2016 och kommer att slutföras under 2017.</p> |

| <b>Projekt</b>   | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|--|---|---|
|  | <p>Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tåtskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.</p> <p>I april 2015 godkände trafiknämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken genomförs samordnat med förstärknings- och tåtskiktentreprenaderna och investeringen inryms inom budgeten för hela tåtskiktsprojektet.</p> <p>År 2010-2018</p>  | <p>Gångbanorna på Hamngatan återställs permanent allt eftersom arbetena med tåtskiktsrenoveringen slutförs.</p> <p>Entreprenören har gjort ett bra arbete hittills med tåtskiktsarbeten och planeringar, och kontoret har beslutat att förlänga arbetet med entreprenören till 2018. Option 2 och 3 för tåtskiktsarbeten har beställts och startade under 2016, arbetena pågår till 2018. Option 5 som innefattar finplanering har beställts och startades under 2016 med ett slutförande 2018.</p>   |
| <b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b> | <p>Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Total utgift uppgår till 625,0 mnkr.</p> <p>Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikplaneringar, gatmöbler samt papperskorgar.</p> <p>År 2013-2018</p> | <p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade budget för åren 2013-2018.</p> <p>Sammanlagt cirka 470 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2016, och arbetet fortsätter under 2017.</p> <p>Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.</p>  |
| <b>Västberga allé</b>  | <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 bronns dåliga tillstånd.</p> <p>Projektet avser rivning av den befintliga bron och att ersätta den med en</p>                           | <p>Järnvägstunneln vid östra landfästet för nya bron har förstärkts, Åbyvägen och infarten till Fortum/Vattenfalls anläggningar har justerats. Omfattande ledningsomläggningar har utförts.</p> <p>Överbyggnaderna till de nya broarna har tillverkats i Polen och levererats till arbetsplatsen där montage har påbörjats.</p> <p>Inom spårområdet har ställningar för montage av nya bron och skyddsportaler som skydd mot elolycksfall uppförts. Tyvärr så har detta arbete kraftigt fördröjats på grund av att Trafikverket inte uppfyllt avtalet kring spårtider för projektet. Ett möte med Trafikverket har hållits, då staden varslade om att dessa kostnader kommer att vidarefaktureras till dem. Likaså framfördes krav på</p> |

| Projekt   | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|---|---|---|
|   | <p>ny bågbro i samma läge. Byggstart beräknas ske mot slutet av 2015. Genomförandet beräknas ta cirka ett år. Tidsplaneringen har gjorts i samråd med Trafikverket och innebär att stora samordningsvinster kan göras då järnvägstrafiken under delar av denna tidsperiod är reducerad på grund av arbeten för Citybanan.</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. Total utgift 197 mnkr.</p> <p>År 2013-2017</p> | <p>redovisning av vilka tider för arbete i spår som kommer att medges i stället för de avtalade.</p> <p>De osäkra förutsättningarna för det fortsatta arbetet inom spårområdet medför att prognosen för projektet är mycket osäker och den preliminära prognosen kan komma att revideras.</p> <p>Omfattande markarbeten, innefattande en ny infart till Fortum/Vattenfall har utförts. Markarbeten vid infarten till kyrkogården pågår.</p> <p>Den nya bron beräknas, om kontoret erhåller de avtalade spårtiderna för borttagning av skyddskonstruktionen, att kunna öppnas som planerats efter påsken 2017.</p> |
| <b>Plan för gatuparkering – skyltar och automater</b>   | <p>Kommunfullmäktige fastställde i juni 2016 en parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Planen för gatuparkering innebär ändringar av parkeringsavgift i citykärnan, ändrade avgiftstider i innerstaden och en utökning av parkeringsområden i ytterstaden.</p> <p>Genomförandebeslut fattades i trafikinämnden 2016-04-14 och fastställdes i kommunfullmäktige 2016-06-13. Total utgift 84,0 mnkr.</p>  | <p>Implementeringen påbörjades hösten 2016 och kommer att fortsätta under 2017 och 2018. Taxa4-området beräknas bli klart under våren 2017 varpå innerstaden påbörjas. Omskytning med tillhörande nya lokala trafikföreskrifter i innerstaden beräknas vara färdigställt vid utgången av 2017. Till 2018 kvarstår sedan taxa5-området.</p>  |
|   | <b>Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant</b>  |   |
| <b>Cykelplan, utbyggnad av pendlingsstråk 2012-2018</b> | <p>Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta med cykeln som transportmedel och vad som behöver göras för att cyklingen ska öka.</p> <p>En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p>  | <p>Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018.</p> <p>Utredningsfasen sker löpande för de olika projekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet.</p>  |

| <b>Projekt</b> | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|----------------|--|--|
|                | <p>Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med exploateringskontoret tagit fram ett förslag till utredningsbeslut för pendlingsstråken, vilket antogs i respektive nämnd 2012-11-22.</p> <p>Inriktningsbeslut skrivs årligen. Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden 2013-2016. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig.</p> <p>För att kunna starta genomförande av cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012, omfattande tre projekt.</p> <p>Många cykelprojekt var precis i start- eller projekteringsfasen då utredningsbeslutet skrevs fram. Dessa projekt hade således redan beslut. Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt.</p> <p>Den totala utgiften för cykelåtgärderna uppgår enligt kommunfullmäktiges budget till 1,0 mdkr under perioden 2012-2018.</p> <p>År 2012-2018</p> | <p>Objekten grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och åtgärder har hittills beslutats i fyra inriktningsbeslut.</p> <p>Under 2017 fortsätter genomförandet av de cykelinvesteringsprojekt som ingått i inriktningsbesluten.</p> <p>Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Kontoret planerar för att cykelutbyggnader utifrån planen ska fortsätta även efter år 2018. Våren 2017 planeras för ett nytt inriktningsbeslut med cykelåtgärder.</p> <p>Bilaga 7 ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som omfattats av inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk, volymer och åtgärder som utförs under 2017 och hur kostnaderna fördelas. I bilaga 7 framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.</p> |



| <b>Projekt</b>                          | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|---|---|--|
| <b>Cykelparkering hela staden</b>       | <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 om totalt 37 mnkr togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</p> <p>År 2014-2018</p> | <p>Inför 2016 planerades för 2 000 nya cykelparkeringsplatser. Arbetet har delats upp i två etapper som utförts under våren respektive hösten. Cirka 200 platser anläggs i så kallade cykelhagar.</p> <p>Arbetet fortskrider enligt plan, under första halvåret har cirka 1200 cykelparkeringsplatser byggts. Anläggningen av resterande cirka 800 platser startade i september och förväntas bli klara senast i november.</p> <p>Utredning av möjligheten att bygga cykelparkeringsgarage under Vattugatans bro på södra delen av Centralplan levererades 2015, och en fördjupad studie tar vid om utredningen visat att det är möjligt att bygga ur ett ekonomiskt och stadsmiljömässigt synsätt och att det finns direktiv att starta en sådan.</p> <p>För 2017- 2019 planeras 2000 cykelparkeringsplatser per år över hela Stockholm. 200 platser i ”Stockholmshagar” och 100 platser i tvåvåningsställ förutom de 700 som anläggs med pollare. Beslut om anläggningen under 2017-2019 förväntas under december. Ny ramavtalsentreprenör för anläggandet av cykelparkeringar ska göras under nov-dec 2016.</p> |
| <b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b> |   |  |
| <b>Spårväg City</b>                     | <p>Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiknätet vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad.</p> <p>Landstingets trafikinämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med</p>  | <p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i><br/>Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i><br/>Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i><br/>Järnvägsplanen blev fastställd av Trafikverket i oktober 2016. Överklagandet återstår när detta</p>  |

| <b>Projekt</b> | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|----------------|---|--|
|                | <p>trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå.</p> <p>I december 2011 tog staden och Trafikförvaltningen gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till 2016 – 2018.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförandebeslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03.</p> <p>Trafikförvaltningen fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 mdkr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 mdkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 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>Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019.</p> | <p>skrivs.</p> <p>Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen under 2017 och 2018. Ny ändhållplats blir Kungsträdgården tills Klarabergsgatan färdigstälts 2018.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i></p> <p>Tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan utförs preliminärt under 2018.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p> |

| Projekt                              | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|--------------------------------------|---|---|
|                                      | <p>Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje påverkas inte av beslutet.</p> <p>Staden och SL är överens om genomförandeavtal för förlängningen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan. Ärendet tas upp för beslut i exploateringsnämnden och trafiknämnden i oktober 2016.</p> <p>År 2006-2020. Genomförandebeslut 2010-05-18 om 28 mnkr.</p>  |   |
| <b>Tillgänglighets-<br/>åtgärder</b> | <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. Nytt program ska tas fram av SLK under 2017. Trafikkontoret kommer att ingå i arbetsgruppen.</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>Arbetet med att åtgärda ”enkelt avhjälpna hinder” samt sittplatser och busshållplatser har pågått under många år. Stora förbättringar har skett men fortfarande återstår brister för att Stockholm ska bli en stad för alla. Trafikkontorets åtgärdsstrategi för enkelt avhjälpna hinder antogs av nämnden 2015-04-13. Strategin är kontorets utgångspunkt för arbetet med enkelt avhjälpna hinder under 2017. Störst andel medel går till ombyggnader av övergångsställen, gångpassager och busshållplatser.</p> <p>Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk kommer även fortsättningsvis att kommuniceras.</p> <p>Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Alla investeringsprojekt ska inkludera tillgänglighetsåtgärder och budgetera för dem. Kontoret kommer även att inom driftbudgeten satsa på till exempel insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete.</p> |

| <b>Projekt</b>                       | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|--------------------------------------|---|---|
|                                      | <p>Genomförandebeslut kommer att presenteras för nämnden i början av 2017. Beslutssumman kommer att vara i samma storleksordning som för 2016, d.v.s. 15 mnkr.</p> <p>År 2011-</p>  |   |
| <b>Energibesparande armaturbyten</b> | <p>Som en fortsättning på beslutet från 2011-2016 som avsåg utbyte av belysningsarmaturer på samtliga lokalgator så kommer arbetet med energibesparande armaturbyten även att fortsätta under åren 2017 och 2018.</p> <p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder. Ett genomförandebeslut för energibesparande armaturbyten 2017-2018 kommer att redovisas i nämnden i december 2016.</p> <p>År 2017 – 2018</p>  | <p><i>Västerort</i><br/>Under år 2017 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till LED. Inom Bromma och Hässelby/Vällingby och Spånga/Kista planeras cirka 1 500 armaturer att bytas ut.</p> <p><i>Söderort</i><br/>Ett mindre antal, ca 1 400 kvicksilverarmaturer återstår att byta. Under 2017 det är ca 550 armaturer främst i undertak, viadukter och torgplatser som återstår att bytas ut. Ett mindre antal kvicksilverarmaturer kommer även att bytas i Exploateringsprojekt.</p> <p><i>Innerstaden</i><br/>Inom Norrmalm, Östermalm, Kungsholmen och Södermalm planeras cirka 1 500 kvicksilverarmaturer att bytas ut under 2017.</p>   |
| <b>Trygghetsbelysning</b>            | <p>Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder. Totalt kommer 21 000 parkarmaturer och 5 000 gångtunnelbelysningar att bytas.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr.</p> <p>År 2016-2020</p> | <p>Arbetet med trygghetsbelysningen är intensifierat fr.o.m. 2016 och fortsätter från och med 2020 enligt det nya programmet. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p>Under 2017 kommer bland annat följande åtgärder att genomföras:</p> <p><i>Västerort</i><br/>Mindre kompletteringar efter trygghetsvandringar eller önskemål från entreprenör. Riktade ronderingar inom Hässelby-Vällingby, Spånga-Tensta och Rinkeby.</p> <p><i>Söderort</i><br/>Mindre kompletteringar efter Trygghetsvandringar och extra rondering inom Farsta och Skärholmen. Även satsning på Sätredal motions slinga ihop med SDF Skärholmen.</p> |

| Projekt  | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|--|---|---|
|  |   | <p><i>Innerstaden</i><br/>Förtätning och mindre trygghetsskapande åtgärder efter input från synpunktportalen, SDF och egna iakttagelser.</p>  |
| <b>Klimatsmarta parkeringsautomater</b>        | <p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder för utbyte av befintliga äldre parkeringsautomater i innerstaden. Ett genomförandebeslut redovisades i nämnden i november 2016.</p>  | <p>Parkeringsautomaterna kommer bytas ut och ersättas under 2017 och 2018. De nya automaterna kommer att drivas med solceller och batteribackup och därmed inte behöva någon extern strömkälla. Parkeringsautomaterna kommer inte ge några biljetter eller kvitton utan kommer att vara helt digitala. Trafikövervakningen sker genom att fordonets registreringsnummer kontrolleras direkt i parkeringsvaktens handdator.</p> <p>Inköp, leverans, montage och driftsättning av de nya parkeringsautomaterna kommer att upphandlas som en utförandeentreprenad.</p>   |
| <b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>          |   |   |
| <b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b> | <p>Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under högtrafiktid. 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>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr.</p> <p>Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel. Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats. De delar som rör Adlern mindre 34 avslogs. Den del av planen som rör gångtunneln har vunnit laga kraft.</p> | <p>Projekteringen färdigställs under våren 2017 och därefter planeras för upphandling av entreprenaden för utförande hösten 2017 till våren 2019 under förutsättning att genomförandebeslut fattas.</p> <p>Under våren ska avtal tecknas med ledningsägare och Stockholms läns landsting för de arbeten som är en följd av gångtunnelns anläggande.</p> <p>Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, som ansvarar för tunnelbaneutbyggnaden av gul linje har reviderat sina utbyggnadsplaner så att de inte planerar för att göra några schakter vid Odenplan i nuläget. I projekteringen tar man höjd för att det 3:e spåret vid station Odenplan kan byggas under/intill gångtunneln i ett senare skede.</p> <p>Under byggtiden planeras det för att Odenplan kommer att stängas för trafik som istället leds runt kvarteret, vissa busslinjer får ändrad sträckning kring Odenplan i samband med det.</p> |

| <b>Projekt</b>   | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|--|--|---|
|  | <p>Den planerade tunnelbaneutbyggnaden av gul linje har ändrats i utförande varför det inte längre är kritiskt med samordning mellan de två projekten.</p> <p>Ett reviderat inriktningsbeslut gemensamt med Exploateringskontoret planeras vintern 2016/2017 och genomförandebeslut till hösten 2017.</p> <p>År 2012-2019</p>  |   |
| <b>Kungsgatan,<br/>Sträckan<br/>Sveavägen-Birger<br/>Jarlsgatan<br/>trafiksäkerhet,<br/>tillgänglighet,<br/>kollektivtrafik och<br/>gångbana</b> | <p>På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet.</p> <p>Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafikklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärligheten, något som svårligen kan accepteras på grund av busstrafiken.</p> <p>År 2014-2020.</p> | <p>De utredningar som gjorts redovisar ett antal tekniska åtgärder som krävs för att säkerställa bärligheten hos berörda konstruktioner under mark och stoppa pågående nedbrytning. Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i området. 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. Kontorets arbeten projekteras så att detta underlättas för att nedbringa tiden med öppna schakter i city.</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 samt Kungsgatans framtida gestaltning.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2019-2020</p> |
| <b>Liljeholms-<br/>broarnas<br/>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 kostsamma i drift med återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken; utmattning, skruvförband som går sönder och rost. För att inte säkerheten ska minska har inspektionerna utökats och</p>  | <p>Samråd med berörda parter har genomförts, bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket, för planering av tid för utförandet.</p> <p>Arbetena kommer att 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<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|--|---|---|
|  | <p>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>Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden i december 2015. Belopp 3 mnkr.</p> <p>Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras trafiknämnden under våren 2017.</p> <p>År 2015-2020</p>  | <p>Projektet kommer att samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron.</p> <p>Planerad tid för genomförande är 2019-2020.</p> |
| <b>Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkningsåtgärder</b> | <p>Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cyklingspendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Under geotekniska undersökningar längs sträckan framkom dock att stabilitetsförhållandena var oväntat dåliga vilket kräver att marken förstärks genom pontning för att klara av dagens trafikbelastning.</p> <p>När förstärkningen är utförd planeras ett cykelstråk att byggas längs sträckan. Cykelbanan kommer att separeras från gångstråket längs vattnet vilket minskar konflikter mellan trafikanterna på den idag smala strandremsan. Stråket kommer även att ansluta till Långholmsgatan via Pålsundsbacken.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut planeras till nämnden under våren 2017.</p> <p>År 2012 – 2020</p> | <p>Projektering pågår. Upphandling planeras ske hösten 2017 och entreprenadstart hösten 2018.</p>                                   |

| Projekt                               | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|---------------------------------------|---|---|
| <b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b> |   |   |
| <p><b>Bergbanan i Skärholmen</b></p>  | <p>Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare ger upphov till olika typer av driftsavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss.</p> <p>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.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana, alternativt hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeavgift 25 mnkr.</p> <p>Ett genomförandebeslut uppgående till 30 mnkr kommer att presenteras i trafiknämnden i mars 2017.</p> <p>År 2014 – 2017.</p> | <p>Projektering pågår. Projektet har ändrat inriktning från en bergbana till två parallella, av varandra oberoende, hissar och en gångbro. Detta medför att anläggningen inte blir lika känslig för driftstopp utan får en god funktion.</p> <p>Utseendet kommer att påminna om Katarinahissen. För att hålla nere känslan av utsatthet görs gångbron ganska kort och bergskärningen vid nedre hissplanet ges flacka slänter och en ljus färgsättning med god belysning.</p> <p>Upphandlingen är beroende av att ett nytt servitut vinner laga kraft.</p> <p>Projektet planeras och projekteras under 2016 för ett genomförande under 2017.</p> |