

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>			
<p><b>Nordsydaxeln trafiksystem</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> 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 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>2014-2015 kommer förberedande arbeten med infrastruktur att genomföras i form av kanalisation och fibernät.</p> <p>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.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<b>Norra länken</b>	<p>Detaljplanen för Norra länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avsåg de besvär som anförts över planerna. I februari 2007 avslogs besvären 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 avsåg 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 ligga kvar. Projekt Hagastaden kommer att bygga slutlösningen för trafikplats Norrtull efter år 2019. Ett driftavtal för tiden fram till dess att Hagastaden bygger slutlösningen är framtaget.</p> <p>Norra länken öppnar för trafik vintern 2014/2015, det vill säga cirka ett år tidigare än den ursprungliga tidplanen.</p> <p>Vintern 2014/15 öppnar sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan. I slutet av 2015 öppnar sträckan söderut mellan Norrtull och Tomteboda.</p> <p>Roslagsvägen som Staden kommer att överta, övertas först när hela Norra länken öppnats.</p> <p>Hagastadens tunnlar öppnar 2017 norrut mellan Tomteboda och Norrtull och 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p> <p>År 2003- 2015</p>	
<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>Under 2014 kommer de flesta stora entreprenadarbetena att vara avslutade. De anläggningsdelar som staden kommer att ansvara för kommer succesivt att överlämnas under 2014 och fram till våren 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</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	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.	Projektet kommer att färdigställas under 2015 och avslutas.  År 2001-2015	bebyggelsen måste placeras i anslutning till överdäckningarna och inte på, som var det ursprungliga upplägget.  December 2013 vann detaljplanen för Rinkebyterrassen laga kraft. Arbetet med exploateringen kommer att påbörjas under 2014.
<b>Energibesparande armaturbyten – lokalgator</b>	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.	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.  Då kvaliteten på LED-armaturer ökat senaste åren kommer inom projektet utbyte till LED -armaturer att öka.  Under 2014 kommer planering för 2015- års arbeten att göras  År 2011-2015	
<b>Trygghetsbelysning</b>	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.  Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14 och i KF 2009-09-28.	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.  År 2009-2015	
<b>Belysning, reinvesteringar</b>	Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler.  Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom	Arbetet har påbörjats under 2011 och planeras vara klart till år 2020.	Ytterligare medelsbehov under perioden 2021-2030 uppgår till cirka 630 mnkr. Utbytesbehov totalt för kablar, stolpar och

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>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>Under 2014 kommer planering av 2015 års arbeten att göras.</p> <p>År 2011-2020</p>	<p>belysningscentraler uppgår till cirka 1 050 mnkr.</p>
<p><b>Nynäsvägen genom Gamla Enskede</b></p>	<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>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>Under 2014 ska bullermätningarna slutföras och utvärderas för att se om behov finns av en mittabsorbent mellan körriktningarna på Nynäsvägen och hur den i så fall bäst utformas. Om behov finns tas en lösning fram till 2015.</p> <p>År 2006-2015</p>	<p>Tid och omfattning av fönsterbyten är i dagsläget inte klart, men bör dock kunna vara klart senast 2015. Åtgärderna kan inte belasta investeringsbudgeten då det inte är en 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 och Sundbybergs kommuner gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klagörs. Överenskommelse med Sundbyberg kommun 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 kommun.</p>	<p>Broförbindelsen är ett samarbetsprojekt mellan Stockholms och Sundbybergs kommuner. 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 delas lika mellan Stockholm via exploateringsnämnden och Sundbyberg.</p> <p>Detaljprojektering av bron pågår. För brokompletteringarna har ett gestaltningsprogram tagits fram.</p> <p>Diskussioner pågår med Sundbybergs kommun om att eventuellt skjuta på byggstarten för bron. Detta på grund</p>	<p>Upphandling av bron kommer att läggas ut under mars månad. Förberedande arbeten görs under 2014 och bron kommer att byggas under 2015 och 2016.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>av att Sundbyberg inte har kommit tillräckligt långt i programskedet och utformningen runt det östra brofästet vilket ger en osäkerhet för kommande detaljplan.</p> <p>År 2012-2016</p>	
<p><b>Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar</b></p>	<p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23.</p> <p>Att ha en optimalt fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafik-säkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön.</p> <p>En trafiksignalanläggning består av flera delar: styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervakningsutrustning. Trafikkameror och trafikinformationstavlor är exempel på elektriska anordningar för att reglera trafiken så att det ofta begränsade gatuutrymmet kan användas effektivt och flexibelt.</p> <p>Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning p.g.a. ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.</p>	<p>Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar, samtliga LED-lyktor och de mest skadade detektorerna är mest angeläget. Framöver kommer även övrig utrustning beaktas såsom tryckknappslådor, stolpar mm. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade 180 mnkr för 2011-2017.</p> <p>Under åren 2015-2017 kommer fokus ligga på att fortsätta bytet av styrutrustning där åldersstrukturen är hög samt prioritera viktiga anläggningar som skall anslutas till stadens övervakningssystem.</p> <p>Kabelbytesprogrammet kommer att styras dels av befintlig standard och dels anpassas till kontorets övriga projektsamordning.</p> <p>Under åren kommer även stolpar och 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><b>Tätskikt Sergels Torg</b></p>	<p>För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, exempelvis utbyggnad av spårväg, Spårväg city och upprustning/inglasning av Sergelarkaden. 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. Sträckan Klarabergsgatan – Sergels torg –</p>	<p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp 1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>Hamngatan utgör idag en del av det primära vägnätet och har framförallt stor betydelse för kollektivtrafiken och gångtrafikanter. 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>Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.</p>	<p>Inga arbeten på ytan kommer att ske förrän i oktober 2014. Det som pågår är arbeten med teknikutrymmen för fontänen, och anpassningar i lokalen som ska inhysa butiker som kommer att behöva evakueras när arbetena startar igen.</p> <p>En detaljerad tidsplanering för kommande etapper, samordnat med trafikförvaltningens planering av Spårväg city, fortgår kontinuerligt.</p> <p>Samordning med befintliga fastighetsägare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandavtal med berörda fastighetsägare tas fram successivt.</p> <p>År 2010-2018</p>	
<p><b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b></p>	<p>Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10.</p> <p>Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikordningar, gatumöbler samt papperskorgar.</p>	<p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018.</p> <p>År 2013-2018</p>	
	<p><b>Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant</b></p>		
<p><b>Åtgärdsplanering för cykel 2012-2018</b></p>	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Objekten kommer att grupperas efter tidpunkt då det är</p>	<p>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.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<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. Inriktningsbeslut skrivs årligen. Åtgärderna finansieras inom ramen för cykelåtgärden.</p> <p>Inriktningsbeslut 1 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen</li> <li>• Värtavägen</li> <li>• Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan fogbyte</li> <li>• Norr Mälarstrand och Rålamshovsleden</li> <li>• G:la Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun</li> <li>• Nya Arenakopplet</li> <li>• Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen</li> <li>• Hägerstenvägen mln Stjernströmsv-Ålgrytev</li> </ul> <p>Inriktningsbeslut 2 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 Bromstenvägen</li> <li>• Akallälänken</li> <li>• Ormkärrsvägen</li> <li>• Sockenvägen</li> <li>• Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen</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</p>	<p>lämpligt att genomföra dem, och preliminärt indelas åtgärderna i fyra inriktningsbeslut.</p> <p>Genomförandebesluten tas upp i trafik- och renhållningsnämnden för varje objekt var för sig.</p> <p>För att kunna börja genomföra cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012. Detta omfattade tre projekt; Flatenvägen, Perstorpsvägen och Lilla Västerbron, som också är prioriterade pendlingscykelstråk.</p> <p>Under 2015-2017 kommer samtliga projekt att genomföras i listan till vänster om inte något oförutsett inträffar som försenar tidplanen eller gör det omöjligt att genomföra projektet. Ett tredje inriktningsbeslut på ytterligare åtgärder kommer att tas upp under perioden och eventuellt även ett fjärde.</p> <p>Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018.</p> <p>År 2012-2018</p>	<p>Bilaga 3A:4 Planerade cykelåtgärder ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som utförs under 2015-2017 och hur kostnaderna fördelas.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt. De här projekten 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><b>Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, korsningen S:t Eriksgatan/Fleminggatan</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>Upphandlingen är avslutad och entreprenör är kontrakterad. Byggnadsarbeten startar efter sommaren 2014 och beräknas vara färdigställda till sommaren 2015.</p>	<p>En framkomlighetsutredning har genomförts i syfte att kunna minimera trafikstörningar under byggtiden.</p>



Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	Ett genomförandebeslut för kollektiv-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen och kringliggande nätet togs vid Trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2012-12-10.	År 2011-2015	
<b>Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, Bällstavägen</b>	<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>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-03-14.</p>	<p>Entreprenadarbetena startar under våren 2014 och ska vara färdigställda år 2015.</p> <p>År 2011-2015</p>	
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>			
<b>Stockholmsarenan</b>	<p>I samband med genomförandet av Stockholmsarenan krävs ombyggnader i omkringliggande gatumiljöer. Trafikkontoret ska, enligt uppdrag från kommunfullmäktige 2009-12-14, svara för utrednings- och programarbete av erforderliga infrastrukturåtgärder utanför planområdet.</p> <p>Kontoret tog under 2010 fram en programhandling för nödvändiga åtgärder i det omkringliggande gatunätet.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade genomförandebeslut 2011-12-15.</p>	<p>De gatuåtgärder som genomfördes 2012 är en friliggande högersväng vid Sofielundsplan, turistbussparkering samt en räddningsväg. Entreprenadtid för ovanstående gatuåtgärder var 2012-04-16 -2012-09-28.</p> <p>Omledningsvägnätets åtgärder i form av skyltning projektleds till stor del av Trafikverket och dess entreprenör. Utförs 2013. Samordnad och samfinansieras med Nordsydaxeln.</p> <p>Ovanstående arbete avses slutredovisas 2014.</p> <p>Två åtgärder utanför PEAB:s arbetsområde utförs under 2013 (trafiksinaler vid Nynäsvägen/ramp från Globen</p>	<p>Inriktningsbeslutet bygger på 6 gatuåtgärder.</p> <p>Under 2011 anpassades Norra Arenakopplet för Södra Länkens omledningstrafik.</p> <p>Tre åtgärder utfördes 2012.</p> <p>Utöver de fysiska gatuombyggnationerna kommer vägvisning för omledningsvägnätet genomföras under 2013.</p> <p>Den återstående åtgärden är en gång- och cykelbana utmed Arenavägen. Denna</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>samt genomgående gångbana vid Trädskolevägen). Arbetet utförs av PEAB och bekostas av Trafikkontoret. Fortfarande oklart om PEAB hinner slutföra arbetet under 2013.</p> <p>Slutbesiktning av arenaentreprenaden är satt preliminärt till januari 2014.</p> <p>År 2009-2016</p>	<p>kommer dock inte att kunna genomföras förrän SL:s bandepå är flyttad till Blåsut (tidigast i slutet av 2016) och spåren är borttagna. Vid denna tidpunkt kommer Slakthusområdets planering vara långt gånget och Arenavägen ingår då i exploateringsområdet. Oklart vem som bekostar borttagandet av spåren.</p>
<p><b>Spårväg City</b></p>	<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 Trafikförvaltningen (tidigare SL) i samarbete med Stockholms sta5d.</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 SL 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><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> En fördjupad systemhandling planeras vara klar våren 2014. Ett genomförandeval kommer att tas fram mellan staden och trafikförvaltningen. Förberedande ledningsflytt planeras starta 2014.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Systemhandling färdigställs under 2014. Utställning av järnvägsplan för delen Frihamnen – Ropsten (JP2) är planerad till sommaren 2014.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Järnvägsplan för delen Hamngatan-Klarabergsgatan ställs eventuellt ut under 2014.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>SL fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 Mdr kr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 Mdrkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade utökats med motsvarande 0,6 Mdr kr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 Mdr kr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdrkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslås ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdstaden utan etappvisa trafikstarter, befintliga spårvagnar 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>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 tjänsteutlåtandet. 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>Nybrogatans gågatudel mellan Strandvägen och Östermalmstorg behöver rustas upp. Gatan är mycket sliten med spruckna betongplattor, sättningar och tillfälliga återställningar efter tidigare ledningsarbeten. Gågaturegleringen fungerar dåligt med nuvarande utformning. Gatan fungerar inte heller tillfredsställande ur tillgänglighetssynpunkt och den har höga drift- och underhållskostnader.</p> <p>Det är nu nödvändigt att rusta upp Nybrogatan och den tidigare utförda projekteringen har nu reviderats och uppdaterats.</p> <p>Byggstarten för upprustningsarbetena var planerad till april 2013 men är försenade på grund av att upphandlingen blev överklagad. Förvaltningsrättens dom, som gav staden rätt, vann laga kraft 2013-06-12. Om- och nyläggning av ledningar är utförda under hösten 2013. Beräknad byggstart för den fortsatta upprustningen av Nybrogatan april 2014 och ett färdigställande under sommaren 2015.</p> <p>År 2005-2015</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
<p><b>Tillgänglighet, personer med Funktionsnedsättning</b></p>	<p>I Stockholm stad ska alla ha tillgång till och kunna delta på lika villkor i samhällets gemenskap. Ett Stockholm i världsklass är ett Stockholm som välkomnar alla!</p> <p>Projektet "Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning" är långsiktigt och syftar till att genom olika fysiska åtgärder öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i den offentliga miljön. Projektet omfattar åtgärder i både inner- och ytterstaden.</p> <p>"Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2016" antogs av kommunfullmäktige 2011-06-13. Programmet är ett styrdokument för alla stadens nämnder och bolagsstyrelser.</p> <p>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, anläggning av ledstråk samt komplettering av släta ytor i ojämn beläggning. Ombyggnation av busshållplatser omfattas inte men utförs lämpligen i samband med ovan nämnda åtgärder.</p> <p>Kontorets arbete ligger i linje med stadens program för delaktighet, de lagkrav som finns med avseende på undanröjande av "enkelt avhjälpna hinder" samt att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig.</p> <p>Trafikkontoret återkommer till Trafik- och renhållningsnämnden med årliga genomförandebeslut.</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 åren 2015-2017.</p> <p>Under 2014 ska en strategi för kontorets arbete med enkelt avhjälpna hinder tas fram. Prioriteringen och omfattningen av de årliga åtgärderna kommer därefter att styras av strategin.</p> <p>Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk och kontrastmarkering av trappor kommer också få genomslag i arbetet under kommande år.</p>	<p>Projektet Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Kontoret kommer även att satsa på t ex insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete. Dessa arbeten ligger dock under driftbudgeten.</p>
<b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>			
<p><b>Västberga allé</b></p>	<p>Strax norr om Älvsjö resecenter passerar Västberga allé över järnvägen på en tvåfilig vägbro med en 1,5 meter bred gång- och cykelbana utefter södra brosidan. Brons huvudbalkar är kraftigt uppspruckna till följd av överbelastning.</p> <p>Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som utnyttjas för tung trafik. Något som i dag starkt begränsas på grund av brons dåliga</p>	<p>I maj 2013 fattade nämnden utredningsbeslut för projektet.</p> <p>Utredning och projektering kommer att färdigställas under våren 2014. Inriktningsbeslut för genomförande enligt föreslagen tidplan kommer att presenteras nämnden under april.</p>	<p>Projektet kommer även att omfatta renovering av bro Västberga allé över Åbyvägen.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
	<p>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>År 2013-2017</p>	
<p><b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b></p>	<p>Inriktningsbeslut 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, antagligen under våren 2014.</p>	<p>Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under högtrafiktid. En lösning med gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen är då en attraktiv möjlighet för att avlasta övergångsstället och ge en gen och trafiksäker passage.</p> <p>En uppgång i Odengatans södra gångbana erbjuder inte den trygghet och tillgänglighet som trafikkontoret ställer på nya anläggningar. Trafikkontoret, tillsammans med Exploateringskontoret, har därför gått vidare i förhandlingar med fastighetsägaren till Adlern Mindre 34 om en gemensamt finansierad gång med anslutande butiksytor.</p> <p>Förslag till samordningsavtal mellan staden Trafikförvaltningen, fastighetsägaren och Trafikverket har tagits fram och möten har hållits mellan alla parter. Avtalet kommer att justeras samt skrivas under 2014. Avtalet ska reglera samarbetet och informationsutbytet i projekterings och byggskedet.</p> <p>På grund av önskemål från fastighetsägaren till Adlern Mindre 34 om bildande av egen fastighet för</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>Trafikverket har kommit med önskemål om att göra förberedande arbeten för anslutning av gångtunneln till station Odenplan under våren 2014.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		<p>gångtunneln har exploateringsavtalet dragit ut på tiden då lantmäteriet har synpunkter på om en sådan fastighet kan bildas och anses vara självständig. Staden har kommit med förslag på att fastighetsägaren kan få bygga gångtunneln med nyttjanderätt för att sedan reglera in 3D-utrymmet i Adlern Mindre 34, staden inväntar svar från fastighetsägaren.</p> <p>Förhandlingar med fastighetsägaren pågår med förhoppning om att exploateringskontoret ska skriva exploateringsavtal under 2014. Trafikkontorets rättigheter för allmän gångtrafik kommer att regleras i en bilaga till exploateringsavtalet.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2015-2017</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>Trafikkontoret har på uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden utrett hur trafiksystemet som helhet, och berörda gator i synnerhet, bör vara utformade efter öppnandet av Norra länken för att åstadkomma en trafiklösning som är kapacitetsstark och hållbar över tid. Utredningen visar vilken framkomlighet och kapacitet ytvägnätet beräknas ha 2030. Vidare ges rekommendationer för hur körytorna bör användas för att kunna transportera så många människor som möjligt. Utredningen omfattar inte förslag till gestaltning av Valhallavägens mittremsa eller andra stadsmiljöförbättrande åtgärder.</p> <p>Vintern 2014/15 öppnar sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan. I slutet av 2015 öppnar sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan. 2017 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p> <p>Åtgärderna i ytvägnätet planeras att genomföras under 2015-2016 och detaljprojekteras under 2014.</p>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutsdatum	Kommentarer
		Under första halvan av 2014 beräknas ett underlag till genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen tas fram.	
<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 trafiklasterna från bl.a. stombussarna.</p> <p>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.</p>	<p>Kontoret avser att ta fram utredningar för vilka åtgärder som ska genomföras och hur samordning med övriga projekt skall ske.</p> <p>I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten 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>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>			