

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---|--|---|
| GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR | | |
| Nordsydaxeln trafiksystem | <p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p><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>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 har även en viss påverkan på systemuppbyggnaden av trafiksystemet både vid överdäckningen vid Hagastaden samt vid Stockholmsarenan.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p> <p>År 2001-2017</p> | <p><u>Nytt trafiksystem</u> Projektet utförs helt skalbart, det vill säga ett komplett förslag har tagits fram för alla ingående delar, därefter har dessa grupperats och prioriterats i ingående systemdelar. Detta är nödvändigt för att vissa delar som inte kan inrymmas ska kunna utföras i ett senare skede. All föreslagen utrustning och föreslagen placering av utrustning kan enkelt justeras i framtida förfrågningsunderlag och anpassas till rådande ekonomiska omständigheter.</p> <p>Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning och fibernät pågår och kommer att slutföras under 2016. Upphandling av MCS-system (Motorway Control System) har gjorts och arbetena pågår och planeras att pågå under hela 2016. Upphandling och genomförande av VMS (Variabla meddelande skyltar) är nästa entreprenad och dessa arbeten kommer att pågå under 2016 -2017. Övrig teknisk utrustning kommer att upphandlas och utföras under hösten/våren 2016/2017.</p> <p>Under perioden 2016-2017 är det arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet som kommer att utföras.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p> |
| Norra länken | <p>Detaljplanen för Norra länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avslög de besvär som anförts över planerna. I februari 2007 avslögs besvären av regeringsrätten och projektet gavs klartecken.</p> <p>Enligt finansieringsavtalet med Trafikverket (tidigare Vägverket), som fullmäktige godkände i september 2002, skall staden bidra med 25 % av utgifterna för NL. Trafikverket svarar för resterande 75 %.</p> | <p>I Norrtull kommer den provisoriska trafiklösningen att ligga kvar fram till den finns en antagen detaljplan för området. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, detta sker troligen efter år 2019. Ett driftavtal mellan staden och Trafikverket har tecknats 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, cirka ett år tidigare än ursprunglig tidplan. Tunnelsträckan Frescati till Norrtull i riktning söderut öppnades för trafik den 15 mars 2015.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---|---|--|
| | <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. Den nya detaljplanen för trafikplatsen fastställdes av kommunfullmäktige 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avslog överklagandet 2009-02-05</p> <p>Bellevueparken: En vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken skall 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>Roslagstulls trafikplats: 2009-12-10 tog trafik- och renhållningsnämnden beslut om principutformningen av Roslagstulls trafikplats. Utformningen låg i linje med den som Trafikverket planerat att utföra och har därmed finansierats inom projekt Norra Länken.</p> <p>År 2003- 2017</p> | <p>I slutet av 2015 öppnades sträckan söderut mellan Norrtull och Tomteboda inom ramen för Hagastadsprojektet.</p> <p>Lidingövägen, inklusive Lidingöbron till trafikplats Värtan, som tidigare förvaltades av staden har överfört till Trafikverket vilket skedde i samband med öppnandet av Norra Länken den 30 november 2014. Detsamma gäller för Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati som övergick till staden den 15 april 2015.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal tecknas mellan parterna för Norra Länken, avtalet omfattar trafikplats Värtan, trafikplats Frescati, trafikplats Roslagstull samt Roslagsvägen.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal för VA tecknas mellan Trafikverket, staden och Stockholm vatten AB för Norra Länken. Avtalet omfattar trafikplats Värtan, trafikplats Frescati, trafikplats Roslagstull.</p> <p>Hagastadens tunnlar norrut mellan Tomteboda och Norrtull kommer att öppna 2017 och 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och överlämnandedokumentation) kommer att överlämnas under 2016.</p> |
| Energibesparande armaturbyten – lokalgator | <p>Under 2016 kommer ett nytt genomförandebeslut att skrivas fram till trafiknämnden i vilket det förslås ett fortsatt utbyte till mer energibesparande armaturer under perioden 2017-2019.</p> <p>År 2016-2019</p> | <p>Om trafiknämnden beslutar att fortsätta arbetet med utbyte till energibesparande armaturer föreslås följande att genomföras under perioden 2017-2019:</p> <p><i>Västerort</i> Byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till LED. Inom Bromma och Hässelby/Vällingby planeras cirka 3 000 armaturer att bytas ut. Inom Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista byts 100 gatuarmerer. Under 2017-2019 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter mot mera energisnål belysning.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------------------------|--|--|
| | | <p><i>Söderort</i> Inom söderort är behovet under perioden att byta cirka 600 armaturer till mer energibesparande alternativ.</p> <p><i>Innerstaden</i> Inom Norrmalm - Östermalm planeras cirka 2 000 armaturer att bytas ut och inom Kungsholmen och Södermalm planeras cirka 3 000 kvicksilverarmaturer att bytas ut under perioden 2017-2019.</p> |
| Trygghetsbelysning | <p>Bättre offentlig belysning är ett viktigt sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder.</p> <p>Ett ärende ligger för beslut på trafiknämndens möte i mars 2016 gällande trygghetsskapande belysning för perioden 2016-2020. Förslaget till beslut är tänkt för en period av fem år med en särskild satsning på fyra områden i staden där extra rondering skall genomföras.</p> <p>År 2016-2020</p> | <p>Arbetet med trygghetsbelysningen fortgår under perioden 2016-2020. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet, samt att minska stolpvstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p><i>Västerort</i> Mindre kompletteringar efter trygghetsvandringar eller önskemål från medborgare och SDF Bromma Hässelby/Vällingby.</p> <p>Kista och Sibeliusgången får ny belysning i samband med upprustning. Under 2017-2019 byts kvarstående gångtunnelbelysning samt diverse förstärkningar inom Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista utifrån förslag på trygghetsvandringar</p> <p><i>Söderort</i> Mindre kompletteringar årligen efter trygghetsvandringar.</p> <p><i>Innerstaden</i> Trygghetssatsning på belysning utförs i mindre omfattning inom Norrmalm-Östermalm under 2017-2019. Underlag till satsningarna tas från trygghetsvandringar och parkprojekt inom stadsdelsförvaltningarna. Trygghetssatsningar görs i mindre omfattning inom Kungsholmen-Södermalm under 2017-2019. Underlag till satsningarna tas från trygghetsvandringar samt från stadsdelsförvaltningarna.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------------------------------------|---|--|
| Belysning, reinvesteringar | <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 godkändes av kommunfullmäktige 2011-05-23.</p> <p>Under perioden 2011-2020 kommer 420 mnkr att användas för att reinvestera i Stockholms belysningsanläggningar. Det är åtgärder som exempelvis kabelbyten, nya fundament, stolpar och armaturer.</p> <p>För utbytesbehovet under perioden 2021-2030 kommer ett ärende att skrivas fram till nämnden där behovet förväntas uppgå till cirka 630 mnkr.</p> <p>2011-2020</p> | <p>Arbetet påbörjades under 2011 och planeras vara klart till år 2020.</p> <p>Under perioden 2017-2019 kommer behovet av reinvesteringar att vara större än vad som är budgeterat för perioden. Detta beror till största delen på Ellevios offensiva reinvesteringsplan med att kablifiera luftledningar i vilka staden bör delta med egna åtgärder via samförläggning.</p> <p><i>Västerort</i> I Bromma, Hässelby-Vällingby och Spånga kommer Ellevio bygga bort flera tusen meter luftledning.</p> <p>Under 2017-2019 planerar Ellevio att cirka 42 000 meter luftledning kommer att kablifieras i Bromma och då bör staden följa detta med egna åtgärder via samförläggning. Detta arbete kommer att fortsätta med liknande längder per år fram till 2022.</p> <p><i>Söderort</i> Inom hela söderort kommer cirka 10 000 meter gammal kabel att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 300 stolpar/armaturer byts. Prioritering görs med hänsyn till anläggningens skick och eventuella samförläggningmöjligheter. Vissa arbeten kommer att bedrivas som samförläggningar i samarbete med Ellevio.</p> <p>Inom Hägersten, Älvsjö och Farsta kommer cirka 40 000 meter luftledning att ersättas med ny 5-ledarkabel och cirka 1 300 stolpar/armaturer kommer att bytas genom samförläggning med Ellevio.</p> <p><i>Innerstaden</i> På Södermalm och Kungsholmen planeras det att sammanlagt cirka 9 000 meter gammal belysningskabel kommer att bytas ut till ny 5-ledarkabel samt att cirka 250 stolpar och armaturer planeras bytas mellan perioden 2017- 2019.</p> <p>Inom Norrmalm och Östermalm planeras för cirka 6 000 meter kabelbyten. Prioritering görs med hänsyn till anläggningen skick och ålder.</p> <p>Ytterligare medel under perioden 2021-2030 behövs och ett nytt genomförandebeslut kommer att tas upp under år 2020 gällande utbytesbehovet för kablar, stolpar och belysningscentraler.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---|---|--|
| Reinvestering mindre konstbyggnads- åtgärder | <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013 ett inriktningsbeslut för förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07.</p> <p>I det förslag till reinvesteringsprogram som godkändes av nämnden har kontoret gjort en bedömning 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>Inriktningsbeslutet för förslag till program för mindre konstbyggnadsåtgärder omfattade åren 2014-2018 med en beräknad utgift för perioden om 360,0 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut för reinvestering programmet tas årligen, i beslutet för 2016 förlängdes genomförandet av reinvesteringsåtgärder enligt ursprungligt beslut till 2022.</p> <p>År 2014-2022</p> | <p>Eftersom det pågår flera stora reinvesteringsprojekt på konstbyggnadssidan, nämnas kan ny bro Västberga allé och tätskiktbyte på Sergels torg, är budgeten för reinvestering av mindre konstbyggnadsåtgärder minskad. Omfattningen av budgeten för reinvesteringar för mindre konstbyggnadsåtgärder har förändrats och perioden för genomförandet har förlängts. Nya genomförandebeslut skrivs fram årligen där den exakta volymen för året redovisas.</p> <p>Kontoret avser att återkomma till trafikinämnden med ett genomförandebeslut för verksamhetsområdet, årligen för åren 2016-2022.</p> |
| Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik | <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 klargjorts. Överenskommelse med Sundbyberg stad är tecknat 2011-10-24.</p> <p>Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt Järva fältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk.</p> | <p>Under 2016 leds trafiken på Ulvsundavägen om etappvis för utförande av betongarbetena, till årsskiftet 2016/2017 beräknas trafiken vara tillbaka i ursprungligt läge utan inskränkningar i framkomlighet.</p> <p>Under 2017 kommer komplettering på bron att ske med tätskikt och beläggning samt att markarbeten och planteringar kommer utföras. Slutbesiktning planeras till maj 2017.</p> <p>Sundbybergs stad ligger tidsmässigt senare än Stockholm Stad och anslutande vägnät planeras klart först sommaren 2018 vilket också är den tidpunkt som SL planerar att starta en busslinje.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---|--|--|
| | <p>Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandeavtal med Sundbybergs stad.</p> <p>År 2012-2017</p> | |
| Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar | <p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23. Genomförandebeslutet uppgick till 180 mnkr.</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>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</p> | <p>Nuvarande genomförandebeslut sträcker sig till och med 2017. Under 2016 kommer ett nytt tjänsteutlåtande att tas fram för beredning av beslut för nya reinvesteringsmedel för kommande femårsperiod.</p> <p>För perioden 2017-2019 kommer prioriteringen fortsatt att vara utbyte av äldre styrutrustning, kablar och de mest skadade detektorerna. Under kommande femårsperiod kommer utrustning som tryckknappslådor, stadens övervakningssystem, kameror m.m. även att prioriteras.</p> <p>Utbyte av styrutrustning är en förutsättning för att kunna hantera ny styrning av trafiken såsom att ge olika fordonslag prioritet genom korsningen, t.ex. grönvåg cykel/bil. Det är även viktigt för att få en god samordning av trafiken för att minimera antalet stopp mellan olika korsningar och därigenom få bättre flyt och minskade utsläpp.</p> <p>Utbyte av trafiksignallyktor kommer att planeras in under kommande femårsperiod för att löpande underhålla det seriebyte som gjordes med start 2011.</p> <p>Inom fem år är målet att ha full övervakning på stadens samtliga trafiksignaler i realtid via stadens övervakningssystem.</p> |
| Tätskikt Sergels Torg | <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</p> | <p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Efter avslut av den första etappen återställdes ytorna provisoriskt och rondellen togs åter i bruk. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------|--|---|
| | <p>bygget av Citybanan. I samband med detta planeras även 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 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, och detta mycket komplicerade projekt indelas i flera etappdelar.</p> <p>I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp 1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p> <p>Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktsbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.</p> <p>I april 2015 godkände trafikinämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken kommer att genomföras samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaden och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet.</p> | <p>genomförandet, och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet.</p> <p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>Samordning med tomträtthavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandevalt med berörda tomträtthavare 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 används i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar även väderskyddat med bullerdämpade tält. Projektet har en uppföljning för buller, buller rapporter tas fram löpande i projektet.</p> <p>Ett gestaltungsprogram har tagits fram för den slutliga utformningen av området.</p> <p>Ett förfrågningsunderlag har tagits fram för renovering av glasobelisken Kristallvertikal accent (Öhrströms pinne). Byggtid beräknas från tredje kvartalet 2016 till sommaren 2017.</p> <p>Permanent återställning av gångbanor genomförs på Hamngatan när arbetet med tätskiktet är genomfört. Samtliga gångbanor återställs med markvärme. Korsningen Hamngatan och Regeringsgatan har enkelriktats söderut, enkelriktningen kommer att ligga kvar till våren 2017.</p> <p>Hösten 2014 beslutades att Klarabergsgatan ska bli bilfri i slutlösningen. Projektet kommer under viss tid att innebära att Klarabergsgatan behöver stängas för biltrafik även innan dess. En refug öppnas vid Blekholmsterrassen för att hantera trafiken.</p> <p>När projektet är färdigställt kommer Klarabergsgatan att vara ombyggd med bl.a. cykelbanor, bredare gångytor och ny möblering. Ombyggnationen av Klarabergsgatan planeras vara klar under 2017. Under tredje kvartalet 2016 kan man börja se den nya utformningen av Klarabergsgatan på den norra delen, ny hållplats för buss och spårvagn samt cykelbana.</p> <p>I vissa etapper har det förekommit inläckage till butiker under gatan. För att hantera den typen av problem har projektet en organisation i beredskap som tar hand om inträngande vatten på ett snabbt sätt. Skydd byggs, och t ex sätts hängrännor upp under kända fogar och gjutskarvar. Omfattningen av vattenskador har hittills varit begränsad, med begränsade sakskador.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|--|---|--|
| | <p>År 2010-2018</p> | <p>Projektet har stora utmaningar när det gäller angränsade fastigheter. Fastighetsägare har projekt som pågår med utbyggnad och förädling av sina fastigheter som direkt och indirekt påverkar projektet.</p> <p>Projektet samarbetar med stadsmuseet gällande konstverk och statyer. De flesta konstverken som har varit placerade runt Sergels torg är flyttade och står placerade i förråd. Runt konstverket Die Eder har det byggts ett skydd så inte att det inte ska bli skadat under tiden man arbetar. Die Eder kommer att renoveras på plats av Stadsmuseet. Nils Ferlin är återplacerad på sin plats på Nils Ferlins torg, ett konstverk som är uppskattat av allmänheten.</p> <p>Projektet håller tidplanen, entreprenören arbetar planerat i två skift och när så krävs i tre skift.</p> <p>Option 2 och 3 i entreprenadkontraktet har beställts av entreprenören. Entreprenadtiden är 2016-2018. Option 5 som är finplaneringsentreprenaden har beställts av entreprenören. Entreprenadtiden är 2016-2018.</p> |
| Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar | <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>År 2013-2018</p> | <p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringensvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutade 625 mnkr för åren 2013-2018.</p> <p>Sammanlagt cirka 400 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2015, och arbetet fortsätter under 2016.</p> <p>Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.</p> |
| | Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant | |
| Cykelplan, utbyggnad av pendlingsstråk 2012-2018 | <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. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den</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 Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------|---|--|
| | <p>blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p> <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. 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. Detta omfattade tre projekt; Flatenvägen, Perstorpsvägen och Lilla Västerbron, som också är prioriterade pendlingscykelstråk.</p> <p>Inriktningsbeslut 1 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen • Värtavägen <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-09-24.</i> • Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2014-12-11.</i> • Norr Mälarstrand <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2015-04-13. Genomförandebeslut för sträckningen genom Rålambshovsparken togs i trafiknämnden 2015-09-24.</i> • G:a Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-02-04</i> • Nya Arenakopplet. <i>Genomförandebeslut togs på delegation 2013-09-02.</i> | <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> <p>Objekten grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och preliminärt indelas åtgärderna i fyra inriktningsbeslut, varav tre har beslutats.</p> <p>Under 2016-2018 kommer samtliga projekt som ingått i inriktningsbesluten att genomföras om inte något oförutsett inträffar som gör det omöjligt att genomföra projektet, eller om ett genomförandebeslut inte antas av nämnden. Ett fjärde inriktningsbeslut planeras till våren 2016.</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> <p>Från och med budget 2015 ingår utöver dessa beslut även särskilda klimatmedel för reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet.</p> <p>Bilaga 6 Planerade cykelfrämjande åtgärder ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som utförs 2017-2019 och hur kostnaderna fördelas.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------|--|----------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen • Hägerstenvägen mellan Stjernströmsvägen och Ålgrytevägen <p>Inriktningsbeslut 2 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strömbro • Skeppsbron • Götgatan. <i>Genomförandebeslut för pilotprojekt togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</i> • Skanstullsbron. <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-06-12.</i> • Odengatan • Värmdövägen vid Danviksklippan • Långholmsgatan. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2014-05-21.</i> • Skärholmsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-09-24.</i> • Ågesta broväg. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-09-24.</i> • Ältabergsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2014-09-25.</i> • Gamla Bromstensvägen. • Akallalänken. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-10-15.</i> • Ormkärrsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-04-13.</i> • Sockenvägen <i>Genomförandebeslut fattat 2015-12-10.</i> • Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-02-19.</i> | |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------------------------------------|---|---|
| | <p>Inriktningsbeslut 3 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2015-05-21. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vasagatan • Stallgatan • Gubbängsmotet • Ulvsundavägen • Bromstensvägen <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>År 2012-2018</p> | |
| Cykelparkering hela staden | <p>I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</p> <p>År 2014-2018</p> | <p>Inför 2016 planeras för 2 000 nya cykelparkeringsplatser. Arbetet kommer att delas upp i två etapper som utförs under våren respektive hösten. Cirka 200 platser anläggs i så kallade cykelhagar.</p> <p>Utredningen om cykelparkeringshus under Vattugatans bro söder om Centralplan har levererats under hösten och tagits emot utan att några negativa omdömen framkommit. SPAB är utpekade i budgeten för 2016 som ansvariga att bygga och driva cykelparkeringshus och därmed avslutas trafikkontorets vidare utredningsinitiativ i ärendet. Ritningar för etapp ett i cykelparkeringsutbyggnaden kommer att levereras till entreprenör för kostnadsberäkning. Beställning kan ske kort efter det. Under juni månad kommer etapp två att levereras till entreprenör.</p> <p>Planen för 2017-2018 är att bygga ut cykelparkering med cirka 1 000 platser per år, vilket är en rimligare utbyggnadstakt. Cykelhagarnas framtid utreds under 2016, bland annat frågan om vinterförvaring under lågsäsong för de hagar som har låg beläggning. För de hagar som har högst beläggning behöver utredning av eventuell ombyggnad till permanenta cykelparkeringar göras.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|-------------------------------|---|--|
| Västberga allé | <p>Strax norr om Älvsjö resecenter passerar Västberga allé över järnvägen på en tvåfilig vägbro med en 1,5 meter bred gång- och cykelbana utefter södra brosidan. Brons huvudbalkar är kraftigt uppspruckna till följd av överbelastning.</p> <p>Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som utnyttjas för tung trafik. Något som i dag starkt begränsas på grund av brons dåliga tillstånd.</p> <p>Projektet avser rivning av den befintliga bron och att ersätta den med en ny bågbro i samma läge. I projektet ingår även att en ny gång- och cykelbro byggs över Åbyvägen. Arbetena startade i slutet av 2015. Genomförandet beräknas ta cirka ett år. Tidsplaneringen har gjorts i samråd med Trafikverket vilket 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 trafik- och renhållningsnämnden 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> <p>År 2013-2017</p> | <p>Järnvägstunneln invid den nya brons stöd förstärktes under 2015 och under våren 2016 utförs grundläggning för den nya bron, bågarnas anfang och landfästen.</p> <p>I spårområdet kommer ställningar för montage av nya bron och skyddsportaler att uppföras som skydd mot elolycksfall. Den nya brons överbyggnad läggs därefter ut över den gamla bron som därefter rivs mot slutet av sommaren 2016. Avslutande stålarbeten i den nya bron genomförs under hösten 2016 innan farbanan, räckverk med mera monteras under våren 2017.</p> <p>Omfattande markarbeten, innefattande en ny infart till Fortum/Vattenfall, har genomförts samt anpassning av Åbyvägen.</p> <p>I projektet ingår även att en ny gång- och cykelbro byggs över Åbyvägen, inklusive anslutande gång- och cykelvägar. Därutöver genomförs ledningsomläggningar för el, tele, opto och kraft, i enlighet med de överenskommelser som har ingåtts med respektive ledningsägare.</p> |
| Plan för gatuparkering | <p>I kommunfullmäktiges budget för 2016 anges att en parkeringsplan med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt ska implementeras under 2016.</p> <p>Planen för gatuparkering innebär i korthet följande. Ändringar av parkeringsavgift i citykärnan, avgiftstider i innerstaden och en utökning av parkeringsområden i ytterstaden och övergång från färgbeteckningar</p> | <p>Plan för gatuparkering förväntas driftsättas i september 2016. Då ska omskyltning av en första del av ytterstaden (taxa 4) vara klar samt samtliga lösningar för betalning av parkering. En upphandling av nya parkeringsautomater kommer att genomföras under 2016 för att driftsättningen ska kunna ske enligt plan. Omskyltningen av ytterstaden kommer att ske etappvis och taxa 4 förväntas vara klar 2017. Då startar omskyltning av innerstaden och därefter följer nästa etapp av ytterstaden (aktiv del av taxa 5) som beräknas vara klar 2018.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---|--|--|
| | <p>till taxa 1, taxa 2, taxa 3 etc. Därutöver föreslås bland annat ändrade regleringar för parkering av tvåhjuliga motorcyklar, avgiften och tiden för nyttoparkeringstillstånd A och B och parkering för rörelsehindrade.</p> <p>Ett utredningsbeslut för planen för gatuparkering behandlades i nämnden 2015-12-10.</p> <p>För att genomföra planen krävs investeringar i parkeringsautomater och vägskyltar. Inriktningsbeslut för investeringen godkändes av trafiknämnden 2016-03-10. Planen för gatuparkering, inklusive genomförandebeslut för investeringen, planeras att behandlas i nämnden i april och därefter fastställas i kommunfullmäktige i juni.</p> <p>År 2016-2018</p> | |
| GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR | | |
| 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 busstrafik 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 2016 – 2018.</p> | <p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Staden avvaktar Landstingets besked om tidplan.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Staden avvaktar Landstingets besked om tidplan.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Staden färdigställer Klarabergsgatan med ny ändhållplats för linje 7 under 2017-2018.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---------|---|----------------------------------|
| | <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 kring 2018 när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara).</p> <p>I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik.</p> <p>Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019. Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Dessutom saknas för närvarande tydligt besked från Trafikförvaltningen om finansiering av förlängningen från Hamngatan till Klarabergsgatan som är planerad att ske 2018. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje 7</p> | |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|--------------------------------------|--|---|
| | <p>påverkas inte av beslutet.</p> <p>År 2006-2020</p> | |
| Tillgänglighets- åtgärder | <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>Trafikkontoret avser återkomma till Trafiknämnden med årligt genomförandebeslut.</p> <p>År 2011-</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 kommer att vara kontorets utgångspunkt för arbetet med enkelt avhjälpna hinder under 2016. Störst andel medel går till ombyggnader av övergångsställen, gångpassager och busshållplatser samt kontrastmarkering av trappor.</p> <p>Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk ska fortsätta att kommuniceras.</p> <p>Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Kontoret kommer även att inom driftbudgeten satsa på till exempel insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|--|---|--|
| PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR | | |
| Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan | <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 högttrafiktid. 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. 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 avslögs. Den del av planen som rör gångtunneln har vunnit laga kraft.</p> <p>Beslutet om utbyggnad av tunnelbanan med Arenastadslinjen gör att gångtunnel och tunnelbaneutbyggnad löper stor risk att krocka utförandemässigt. Staden har därför tagit beslut att ta med gångtunneln i förhandlingen för genomförandeavtal för gul linje med inriktningen att landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) ska bygga gångtunneln. FUT har avböjt att överta byggnationen av gångtunneln varför staden går vidare med att planera för att bygga i egen regi med start 2017.</p> <p>Under senhösten planeras ett underlag för genomförandebeslut att tas fram.</p> <p>År 2012-2019</p> | <p>Trafikförvaltningen har i de tidiga diskussionerna gällande gångtunneln meddelat att de inte kommer att gå in som medfinansiärer eller ta på sig någon driftkostnad för den framtida gången.</p> <p>Förvaltningen 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>För att kunna fortsätta förhandlingarna med fastighetsägaren till fastigheten Adlern mindre 34 måste förutsättningarna med tunnelbaneutbyggnaden klarläggas.</p> <p>FUT har avböjt att bygga gångtunneln varför planering och projektering fortsätter med utgångspunkt att staden ska bygga i egen regi.</p> <p>Under 2016 pågår projektering och planering samt förhandling med fastighetsägare och ledningsägare.</p> <p>Förutsatt att ett genomförandebeslut tas av kommunfullmäktige planeras byggstart till hösten 2017 med förhoppning om att trafiken återigen ska kunna trafikera Odengatan under hösten 2018.</p> <p>Under hösten 2018 och våren 2019 kommer stomkomplettering utföras och ett öppnande av gångtunneln beräknas kunna ske under sommaren 2019.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|--|---|---|
| Anpassningar av ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande – inklusive cykelåtgärder | <p>Trafikkontoret har sett över vilka åtgärder som är lämpliga att genomföra för att anpassa det befintliga ytvägnätet till den nya trafiksituation som öppnandet av Norra länken ger upphov till. De åtgärder som är aktuella är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Införa kollektivtrafikkörfält på Valhallavägen och delar av Lidingövägen. • Bredda gång- och cykelbanor på Lidingövägen • Genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder för cykeltrafiken på Valhallavägen <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden den 19 november 2013.</p> <p>Genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen togs i trafiknämnden 2015-05-21. Kommunfullmäktige fastställde genomförandebeslutet 2015-09-07.</p> | <p>Trafikkontoret har på uppdrag av nämnden 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 öppnade sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan. I slutet av 2015 öppnades sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan. Under 2016 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och under 2019 öppnar Värtabanans tunnel.</p> <p>Åtgärderna i ytvägnätet är planerade att genomföras under 2016-2018.</p> |
| Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet, kollektivtrafik och gångbana | <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 trafiklastar från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten, något som svårligen kan accepteras på grund av busstrafiken.</p> | <p>Utredningar ska göras av 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. I projektet ingår även åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet.</p> <p>I budgeten är projektet delvis inrymt under åren 2019-2021.</p> <p>I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Diskussioner pågår kring deras åtgärdsplanering.</p> <p>En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt bl.a. byggandet av Spårväg city och renoveringen av Sergel Torgs tätskikt.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2019-2021.</p> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|---|--|--|
| | <p>Kontoret kommer att redovisa ett ärende i trafiknämnden under 2016.</p> <p>År 2014-2021.</p> | |
| Liljeholms- broarnas klaffar | <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 skall minska har inspektionerna utökats och förtätats. De nya däcken 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 fastställdes av trafiknämnden i december 2015.</p> <p>År 2015-2019</p> | <p>Samråd med berörda pågår, bland annat 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> <p>Projektet samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron.</p> |
| PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR | | |
| Bergbanan i Skärholmen | <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</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> |

| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår | Genomförandeläge och kommentarer |
|------------------------------------|--|---|
| | <p>ens efter en mycket omfattande ombyggnad.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana/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>Genomförandebeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21.</p> <p>År 2014 - 2018</p> | <p>Ett reviderat genomförandebeslut planeras att kunna tas upp under 2016.</p> <p>Projektet planeras och projekteras under 2016 för ett genomförande under 2017 och 2018.</p> |
| GC-tunnel under Mäljarbanan | <p>Befintlig gång-/cykelpassage över Mäljarbanan vid Fristadsvägen ska stängas när spåren breddas från två till fyra spår. Gång-/cykelpassagen kommer att ersättas med en gång-/cykeltunnel i höjd med Bromstensstaden (Spångavägen/Borghöjdsvägen). Trafikkontoret delfinansierar gång-/cykeltunneln med 22 mnkr till Trafikverket.</p> <p>Föravtal till genomförandebeslut godkändes av trafiknämnden 2016-02-04.</p> <p>År 2017-2022.</p> | <p>Trafikverket upphandlar totalentreprenad. Beslut om detaljplanen beräknas i september 2016. Genomförandebeslut planeras att tas upp i trafiknämnden i september 2016, i ett gemensamt ärende som även ska behandlas i exploateringsnämnden.</p> <p>Genomförande planeras till cirka 2018. Tidplan fastställs av Trafikverkets entreprenör.</p> |