

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)	<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> Det innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna.</p> <p>En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå i likhet med Södra Länken och med målsättningen att ansluta systemet till Trafik Stockholm.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p> <p>Genomförandebeslut 2005-01-20 Reviderat genomförandebeslut 2010-06-21</p> <p>År 2001-2017</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>Under 2016 har arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet utförts.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät har pågått under sommaren och hösten 2016. Besiktning kommer att ske under vintern 2016/2017. • Byggnationen av MCS-systemet (Motorway Control System) och implementeringen av systemet mot Trafik Stockholm har pågått under 2016. Slutbesiktning är planerad till våren 2017. • Byggnationen av variabla meddelandeskyltar (VMS) i anslutning till Klaratunneln och Söderledstunneln har pågått under 2016. Slutbesiktning är planerad till sommaren 2017. • Arbeten med montering och installation av kameror i Söderledstunneln har startat under hösten 2016. Montering och implementering av resterande kameror mot Trafik Stockholm längs sträckan kommer att utföras under 2017. • Upphandling av resterande teknisk utrustning kommer att ske under våren 2017. <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Norra länken	<p>Detaljplanen för Norra Länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avslag 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 %. Vägverket heter numera Trafikverket.</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 avslag 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 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 som motsvarar den utformning som Trafikverket planerat att utföra och därmed är avsedd att finansieras inom projekt Norra Länken.</p>	<p>Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006.</p> <p>I Norrtull kommer den provisoriska trafiklösningen att finnas kvar. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, detta sker troligen efter år 2019. Ett driftavtal är framtaget för tiden fram till dess att slutlösningen är klar.</p> <p>Norra länken, förutom sträckan från Norrtull till Frescati, öppnades för trafik den 30 november 2014, det vill säga cirka ett år tidigare än den ursprungliga tidplanen. Tunnelsträckan Frescati till Norrtull i riktning söderut öppnades för trafik den 15 mars 2015.</p> <p>Inom ramen för Hagastadsprojektet öppnades i slutet av 2015 sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodavägen och Hagastadens tunnlar öppnade april 2016 norrut mellan Tomtebodavägen och Norrtull. Under 2019 kommer Värtabanans tunnel att öppnas.</p> <p>Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan, har överlåtits till Trafikverket vilket skedde i samband med öppnandet av Norra Länken den 30 november 2014.</p> <p>Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden från och med den 15 april 2015.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal för Norra Länken (exklusive VA) mellan Trafikverket och staden/Trafikkontoret har tagits fram. Avtalet omfattar gränsdragning för trafikplats Värtan, trafikplats Frescati, trafikplats Roslagstull samt Roslagsvägen. Avtalet är klart och signerat.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal för VA för Norra Länken mellan Trafikverket, Stockholm Vatten AB och staden/Trafikkontoret håller på att tas fram. Detta avtal beräknas vara klart under vintern 2016/2017.</p> <p>Vissa restarbeten kvarstår på trafikplats Värtan. Dessa beräknas vara färdigställda under 2017.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) håller på att tas fram av Trafikverket och kommer att överlämnas under först halvåret 2017.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2003- 2017	
E 18	<p>Väg E18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Nya E18 omfattar cirka 9 km stadsmotorväg.</p> <p>Vägutbyggnaden har på stadens initiativ kompletterats med två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som finansieras av Stockholms stad.</p> <p>Genomförandeavtal mellan staden och Vägverket, nuvarande Trafikverket, godkändes av kommunfullmäktige 2007-02-12. I Tensta omfattar överdäckningen även en lokalgata, för vilken staden kommer att vara väghållare. Gatan är därför att betrakta som en kommunal investering. Ett reviderat genomförandebeslut för investeringen godkändes av kommunfullmäktige 2009-03-09.</p> <p>År 2001-2016</p>	<p>Processen med att överlämna de olika anläggningsdelar där staden kommer att vara väghållare har utförts under maj-juli.</p> <p>Förändrade krav gällande tunnlar har medfört att tidigare förslag på bebyggelse ovanpå överdäckningarna inte längre är möjlig. En reviderad bebyggelseplacering för Rinkeby och Tensta har medfört att bebyggelsen måste placeras i anslutning till överdäckningarna och inte på, som var det ursprungliga upplägget.</p> <p>Exploateringskontoret har påbörjat byggnation av torg, stödmurar och en pendent vid Rinkebys överdäckning under 2016. Byggnation av fyra punkthus vid överdäckningen har startats upp under 2016.</p> <p>Projektet är till största delen avslutat och slutredovisas under första kvartalet 2017.</p>
Energibesparande armaturbyten – lokalgator	<p>Den 2011-02-17 beslöt trafik- och renhållningsnämnden att genomföra utbyte av belysningsarmaturer på samtliga lokalgator. Beslut fastställdes därefter i kommunfullmäktige 2011-05-23. Belopp 140 mnkr.</p> <p>Totalt kommer 28 000 armaturer att bytas under perioden 2011-2016.</p> <p>År 2011-2016</p>	<p><i>Västerort</i> Arbetet med att byta armaturer har nu färdigställts. Cirka 1 500 kvicksilverarmaturer har bytts ut, främst 80/125 W. Kontoret har genom detta mer än halverat energiförbrukningen, samt minskat kvicksilvret i anläggningen och Co2 utsläpp med 40 kg per år.</p> <p><i>Söderort</i> Ett mindre antal kvicksilverarmaturer i undertak och på torgplatser har bytts ut. Även några kortare parkvägssträckor har fått sina armaturer utbytta.</p> <p><i>Innerstaden</i> Inom Norrmalm – Östermalm har cirka 1 000 kvicksilverarmaturer bytts ut till energieffektiva led-armaturer och inom Kungsholmen och Södermalm har cirka 500 kvicksilverarmaturer bytts ut under 2016.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Trygghetsbelysning	<p>Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Belopp 25 mnkr.</p> <p>År 2016 - 2020</p>	<p>Arbetet med trygghetsbelysningen är intensifierat från och med 2010 och fortsätter från och med 2016 enligt det nya programmet. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p>Under 2016 har bland annat följande åtgärder genomförts:</p> <p><i>Västerort</i> De riktade ronderingarna pågick på utsatta platser, främst runt tunnelbanestationer inom Hässelby-Vällingby, Spånga-Tensta och Rinkeby stadsdelsförvaltningar. Ronderingarna genomfördes en gång i månaden under 11 månader. Små kompletteringar med 1-2 stolpar genomfördes i Hässelby villastad vid Vällingbyskolan och i Abrahamsberg. Även en tidigare obelyst gångväg som går från Beckomberga via Ängby IP till Norra Ängby skola har belysts.</p> <p><i>Söderort</i> Mindre kompletteringar efter trygghetsvandringar och extra rondering inom Farsta och Skärholmen har genomförts. Belysning har kompletterats på Stieg Trenters torg i Farsta Strand. Ny parkvägsbelysning på cirka 200 meter vid Örby Slott pågår nu och hinner troligen avslutas i januari 2017. Kompletterande belysning i Bredängs Centrum har satts upp.</p> <p><i>Innerstaden</i> Inom Östermalm har arbete påbörjats med att bygga ny belysning inom Ellen Keyparken. Inom Södermalm och Kungsholmen har utökad trygghetsbelysning med förstärkt belysning utförts inom Fatbursparken, Kristinebergs strandpark, Grubbensdammens lekplats och Ivar Los Park samt ett fortsatt arbete med utökad belysning inom Stadshagen.</p>
Belysning, reinvesteringar	<p>Syftet är 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</p>	<p><i>Västerort</i> Arbetet med att ersätta gammal jordkabel inom Hässelby-Vällingby och Bromma kommer att avslutas under december 2016. Cirka 2 000 meter gammal kabel har då bytts ut till ny 5-ledarkabel. Arbetet med samförläggningarna har försenats då Ellevio och Telenor inte har hunnit hålla sina tidplaner. Detta har gjort att antalet stolpbyten bara är cirka 90 st, jämfört med planerade cirka 150. Utflytt av 17 belysningscentraler har nu färdigställts.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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. Belopp 420 mnkr.</p> <p>År 2011-2020</p>	<p><i>Söderort</i></p> <p>Inom Vantör har 2 100 meter gammal kabel ersätts med ny 5-ledarkabel och cirka 80 stolpar/armaturer har bytts ut. Vissa arbeten har bedrivits som samförläggningar i samarbete med Ellevio.</p> <p>Inom Älvsjö har cirka 5 000 meter ny 5-ledarkabel förlagts och cirka 170 stolpar/armaturer har bytts ut genom samförläggning med Ellevio.</p> <p>Inom Farsta har cirka 1 000 meter ny 5-ledarkabel förlagts som ersättning för gammal kabel och cirka 40 stolpar/armaturer har bytts ut genom samförläggning med Ellevio.</p> <p>Inom Hägersten har cirka 800 meter ny 5-ledarkabel förlagts som ersättning för gammal kabel och cirka 30 stolpar/armaturer har bytts ut.</p> <p><i>Innerstaden</i></p> <p>Inom Norrmalm och Östermalm har gammal kabel bytts ut till 5-ledarkabel på bland annat adresserna Rödabergsbrinken, Kungstensgatan, Frejgatan och Grev Turegatan till en mängd av cirka 1 000 meter. Inom Södermalm och Kungsholmen har cirka 1 500 meter gammal kabel bytts ut till ny 5-ledarkabel i projekten Warfvinges Väg, Essingeringen, Drottningholmsvägen och Kv Grimman.</p>
<p>Reinvestering mindre konstbyggnadsåtgärder</p>	<p>I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fördras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden antog ett genomförandebeslut 2016-02-04 avseende åtgärder 2016, där även det ursprungliga inriktningsbeslutets tidsperiod förlängdes från 2018 till 2022.</p> <p>År 2014-2022</p>	<p>Ett flertal projekt har pågått och slutförts under 2016. De utgiftsmässigt större projekt som här kan nämnas är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omisolering av ramp och bro i Bredäng • Utbyte av hiss och nytt rostskydd av hisschakt, Vulcanusgatan • Omisolering av bro Önskehemsgatan • Suicidräcke Liljeholmsbron • Trappa S:t Eriksbron • PLC- kraft öppningsbara broar • Förstärkning av bergschakt Hjorthagstunneln (ledningstunnel) <p>Några de uppstartade projekten under 2016 kommer att fortgå under 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Husby, montage av nya gång- och cykelbroar • Klartunneln, nytt höjdvarningssystem och tunnelventilation <p>Arbete pågår med att ta fram ett beslutsunderlag för åtgärder 2017. Åtgärder kommer att presenteras för trafiknämnden i tjänstutlåtande för genomförandebeslut under februari.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Hornsgatan	<p>Trafikkontoret har fått i uppdrag att genomföra åtgärdsprogram för bättre luft och trivsammare miljö längs Hornsgatan. I arbetet med att förbättra luftkvaliteten prioriterades Hornsgatan enligt budgeten för 2009.</p> <p>Inriktningsbeslut samt genomförandebeslut för sträckan Ringvägen – Rosenlundsgatan (etapp 1) samt trädplantering beslutades 2009-05-12. Genomförandebeslut för sträckan Rosenlundsgatan – Mariatorget (etapp 2 och 3) beslutades 2010-12-14.</p> <p>Genomförandebeslut för sträckan mellan Långholmsgatan och Hornstullstrand (etapp 5) beslutades 2013-04-18.</p> <p>År 2010 – 2016</p>	<p>Genomförande av etapp 1 mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan samt trädplantering och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) mellan Hornstull och Ansgariegatan har slutrapporterats till nämnden våren 2012.</p> <p>Byggnationen av etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermansgatan slutfördes under hösten 2012.</p> <p>Byggnationen av etapp 3 mellan Timmermansgatan och Mariatorget slutfördes i augusti 2013.</p> <p>Etapp 5, byggnationen slutfördes i oktober 2014. Slutrapportering till nämnd har gjorts under våren 2016.</p> <p>Etapp 4, avvaktas det med till dess att trafikkonsekvenserna av Slussens ombyggnad är klarlagda. Upprustning av Hornsgatspuckeln är beroende av Slussen-projektet med flera trafikarbeten i närområdet och är därför inte aktuell att genomföras inom de närmaste åren.</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 genomförandeavtal har upprättats mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klargörs. Överenskommelse med Sundbyberg stad är tecknat 2011-10-24.</p> <p>Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt Järvafältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk.</p> <p>Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandeavtal med Sundbybergs stad. Belopp utgift 103,7 mnkr, inkomst 21,9 mnkr, netto 81,8 mnkr.</p>	<p>Under 2016 gjöts alla delar på bron samt större delen av stödmurarna på Rinkebysidan. Under året har arbetet påverkat trafiken på Ulvsundavägen med hastighetsnedsättning och ett körfält i södergående riktning avstängt. Arbeta har utförts med förberedelser för broskärm samt provbelysningar.</p> <p>Diskussioner har förts med Sundbyberg om öppnande av bron då arbeten på Ursvikssidan ligger senare än bron. Samordning har skett med exploateringskontoret gällande deras kommande entreprenad på Rinkebysvängen och Rinkeby Allé.</p> <p>Avtal har skrivits med ledningsdragande bolag om att ta med kanalisation i bron mellan Rinkeby och Ursvik.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2012-2017	
Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikordningar	<p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23.</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 gatutrymmet kan användas effektivt och flexibelt.</p> <p>Trafiksignalerna och övriga trafikordningar 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>Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade 180 mnkr för åren 2011-2017. Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är mest angeläget.</p> <p>Under 2016 har 34 styrapparater blivit utbytta i stadens trafiksignalanläggningar. Drygt hälften av apparaterna har varit av mindre modell för styrning av övergångsställen. Anledningen till att dessa apparater prioriterats är att övervakningsfunktion i realtid saknats tidigare vilket nya apparater möjliggjort.</p> <p>10 signalanläggningar har helt eller delvis fått utbytt kabel under året p.g.a. åldersslitet material. Fiberförläggning har utförts för sträckan Hammarby Sjöstad-Bällsta.</p> <p>Totalt cirka 700 induktiva detektorslingor inklusive tilledningskabel har bytts under året, vilket är en betydligt större mängd än under något tidigare år. Cirka 60 tryckknappslådor har blivit utbytta i fem signalanläggningar under året. Pilotprojektet med att testa och utvärdera alternativa detekteringsmetoder ovan jord är monterat i korsningen vid Alviksplan. Totalt kommer 3 olika typer av teknik att testas. Målet är att parallellt med ordinarie detektering låta den nya tekniken löpa under våren för att runt halvårsskiftet göra en ordentlig kvalitetsanalys. Därefter kan beslut tas för om någon ny teknik kan användas som komplement eller ersättning till dagens befintliga detekteringsteknik.</p> <p>Två trafikkameror har blivit utbytta under året och två nya kameror har monterats vid Sofielundsplan och Henriksdalskurvan.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
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 bygget av Citybanan. I samband med detta planeras det 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 för på gatan.</p> <p>Sträckan Klarabergsgatan – Sergels torg – Hamngatan utgör idag en del av det primära vägnätet och har framförallt stor betydelse för kollektivtrafiken och gångtrafikanter.</p> <p>Stråket ligger på olika bro- och däckkonstruktioner som till stor del byggdes på 60- och 70-talet. De tätskikt som skyddar konstruktionerna har idag uppnått sin tekniska livslängd. Konsekvensen är att vatten läcker in i underliggande butiker och lokaler.</p> <p>Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr, netto 1 483,0 mnkr.</p> <p>Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012.</p> <p>I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p> <p>Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.</p>	<p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med genomförandet och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet.</p> <p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare. Samordning med tomträttsshavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeavtal med berörda tomträttsshavare har tecknats.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. I kvarteret Klockaren har staden utfört fönsteråtgärder för att reducera buller för de boende. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram och har använts i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält.</p> <p>Ett program ”Vägledning för stadsrummens gestaltning” har tagits fram för den slutliga utformningen av området.</p> <p>Upphandling av renoveringen av glasobelisken Kristallvertikal accent (Öhrströms pinne) är slutförd och arbetena startade i mitten av oktober 2016 och kommer att slutföras under 2017.</p> <p>Projektet har fram till sommaren 2016 utfört sju olika etapper samtidigt och har åtgärdat stor andel av gatuutrymmet på Klarabergsgatan - Sergels torg och Hamngatan. Efter sommaren har färre antal etapper utförts samtidigt enligt den huvudtidplan som har tagits fram i ett tidigt skede av projektet.</p> <p>Sommaren 2016 hade 50 procent av tätskiktsbytet utförts.</p> <p>Permanent återställning av gångbanor har genomförts på Hamngatan på de delar där tätskiktsarbetena har färdigställts.</p> <p>Permanent återställning av gångbanan utanför Orgelpipan 6 har samordnats med Jernhusens arbeten med hotellet och Citybanan. Projektet har inte haft möjlighet att uppfylla den planering som var tänkt på grund av att Jernhusens tidplan har försenats med ett år. Arbetena har färdigställts under 2016.</p> <p>Läckage i befintliga lokaler har förekommit i vissa etapper men inte i så stor omfattning som befarats. Endast mindre ersättningar har förekommit.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>I april 2015 godkände trafiknämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken genomförs samordnat med förstärknings- och tätskiktstentreprenaderna och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktprojektet.</p> <p>Nya markvärmeavtal har slutits med fastighetsägarna Orgelpipan 6, Orgelpipan 7, Orgelpipan 4.</p> <p>Genomförandeavtal med SL (Spårväg City) har förhandlats färdigt under året och godkänts i trafiknämnden 2016-10-20.</p> <p>År 2010-2018</p>	<p>Entreprenören har gjort ett bra arbete hittills med tätskiktsarbeten och planeringar, och kontoret har beslutat att förlänga arbetet med entreprenören till 2018. Option 2 och 3 för tätskiktsarbeten har beställts och startade under 2016, arbetena pågår till 2018. Option 5 som innefattar finplanering har beställts och startades under 2016 med ett slutförande 2018.</p> <p>Arbetena för året har avslutats under sista veckan före jul. Arbetena återupptas igen 2017-01-15. Ny markvärme har lagts i gångbanorna vid Orgelpipan 6, Orgelpipan 7 och Orgelpipan 4. Ytor med markvärme som rivits har återställts i samband med den permanenta återställningen av gångbanorna.</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 trafikplaneringar, gatumöbler samt papperskorgar.</p> <p>År 2013-2018</p>	<p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade 625 mnkr för åren 2013-2018.</p> <p>Sammanlagt cirka 470 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2016, och arbetet fortsätter under 2017.</p> <p>Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.</p>
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 bronns dåliga tillstånd.</p>	<p>Järnvägstunneln vid östra landfästet för nya bron har förstärkts. Den gamla bron över järnvägen är riven. Stålarbeten och målning på den nya bron pågår. De nya broarna har tillverkats på två verkstäder i Polen.</p> <p>Inom spårområdet har ställningar för montage av nya bron och skyddsportaler som skydd mot elolycksfall uppförts. Tyvärr så har detta arbete kraftigt fördröjats på grund av att Trafikverket inte uppfyllt avtalet kring spårtider för projektet. Diskussion angående krav gentemot Trafikverket pågår.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Projektet avser rivning av den befintliga bron och att ersätta den med en ny bågbro i samma läge. Byggstart gjordes i slutet av 2015. Genomförandet beräknas ta cirka ett år. Tidsplaneringen har gjorts i samråd med Trafikverket och innebär att stora samordningsvinster kan göras då järnvägstrafiken under delar av denna tidsperiod är reducerad på grund av arbeten för Citybanan.</p> <p>I maj 2013 fattade nämnden utredningsbeslut för projektet. Ett inriktningsbeslut godkändes i trafik- och renhållningsnämnden i juni 2014.</p> <p>Genomförandebeslut för projektet togs i trafikinämnden 2015-04-13 och fastställdes i kommunfullmäktige 2015-06-15. Belopp 197 mnkr.</p> <p>År 2013-2017</p>	<p>Avslutande stålarbeten i den nya bron genomförs under höst/vinter 2016/2017 innan farbanan, räckverk med mera monteras under våren 2017. De osäkra förutsättningarna för det fortsatta arbetet inom spårområdet medför att prognosen för projektet är mycket osäker, och den preliminära prognosen kan komma att revideras under 2017.</p> <p>Omfattande markarbeten, innefattande en ny infart till Fortum/Vattenfall har utförts.</p> <p>I projektet ingår även att en ny gång- och cykelbro byggs över Åbyvägen inklusive anslutande väg. Därutöver genomförs ledningsomläggningar för el, tele, opto och kraft i enlighet med de överenskommelser som har ingåtts med respektive ledningsägare.</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.</p> <p>En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p> <p>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 trafikinämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden</p>	<p>Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018.</p> <p>Utredningsfasen sker löpande för de olika projekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet.</p> <p>Objekten grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och åtgärder har beslutats i fyra inriktningsbeslut.</p> <p>Under 2015-2018 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.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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. <i>Reviderat inriktningsbeslut Förstärknings- och cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand togs i trafikinämnden 2016-10-20.</i> • Värtavägen <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-09-24.</i> • Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan <i>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2014-12-11.</i> • Norr Mälarstrand <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-04-13. Genomförandebeslut för sträckningen genom Rålambshovsparken togs i trafikinämnden 2015-09-24.</i> • G:a Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2016-02-04.</i> • Nya Arenakopplet. <i>Genomförandebeslut togs på delegation 2013-09-02.</i> • Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen • Hägerstenvägen mellan Stjärnströmsvägen och Ålgrytevägen 	<p>Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Kontoret planerar för att cykelutbyggnaderna utifrån planen ska fortsätta även efter år 2018.</p> <p>Bilaga 4 ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som utförts och beslut som fattats om cykelinvesteringar under 2016 och hur kostnaderna fördelats.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Inriktningsbeslut 2 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strömbron. <i>Genomförandebeslut för cykelbanor längs Strömbron och Stallgatan togs i trafikinämnden 2016-09-22.</i> • 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 togs i trafikinämnden 2015-12-10.</i> • Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen. <i>Genomförandebeslut togs i trafikinämnden 2015-02-19.</i> <p>Inriktningsbeslut 3 togs i trafikinämnden 2015-05-21. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vasagatan 	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p><i>Reviderat inriktningsbeslut togs i trafiknämnden 2016-05-19.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stallgatan. <i>Genomförandebeslut för cykelbanor längs Strömbron och Stallgatan togs i trafiknämnden 2016-09-22.</i> • Gubbängsmotet • Ulvsundavägen <i>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-06-16.</i> • Bromstensvägen <p>Inriktningsbeslut 4 togs i trafiknämnden 2016-06-16. Beslutet avsåg åtgärder på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liljeholmsbron och Hornstull • Nybroplan-Gustav Adolfs torg • Stadsgårdsleden • Bällsta bro • Hässelbystråket, tre sträckor - Krossgatan-Bergslagsplan, Räckstarondellen och Åkeshov till Brommaplan • Spångavägen mellan Enevägen och Enebyvägen • Skärholmsstråket, tunnel vid Västertorp • Örbyleden <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>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, korsningen S:t Eriksgatan/ Fleminggatan	<p>Korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan har stora brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikantgrupper. I mars 2012 godkände trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan.</p> <p>Parallellt med att kontoret utförde studier i korsningen gällande trafiksäkerhetsproblemen bedrev staden i samarbete med SL en studie gällande bussframkomligheten, vilket resulterade i ett antal förslag till åtgärder för att förbättra framkomligheten för stomlinjerna 1, 3 och 4 via korsningen och på det kringliggande nätet.</p> <p>Ett genomförandebeslut för kollektiv-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen och kringliggande nätet togs vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2012-12-10. Belopp 22 mnkr.</p> <p>Ett reviderat genomförandebeslut togs på kontorsnivå 2013-12-20. Belopp 25 mnkr.</p> <p>År 2011-2016</p>	<p>Entreprenadarbetena slutfördes i juni 2015.</p> <p>Under 2016 har en utvärdering av projektet utförts och relationshandlingar har tagits fram.</p> <p>Slutredovisning av projektet gjordes i december 2016.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
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 planerades för 2 000 nya cykelparkeringsplatser. Arbetet har delades upp i två etapper som utfördes under våren respektive hösten. Cirka 200 platser anlades i så kallade cykelhagar.</p> <p>Under första halvåret byggdes cirka 1200 cykelparkeringsplatser. Resterande 800 platser hade byggstart i september och blev klara i december</p> <p>Utredning av möjligheten att bygga cykelparkeringsgarage under Vattugatans bro på södra delen av Centralplan levererades 2015, och en fördjupad studie tar vid om utredningen visat att det är möjligt att bygga ur ett ekonomiskt och stadsmiljömässigt synsätt och att det finns direktiv att starta en sådan. Inga direktiv om att fortsätta arbetet med cykelparkering under Vattugatan har kommit under året.</p> <p>Målet om att bygga 2000 cykelparkeringar under 2016 har uppfylldes med råge. Under året har även tvåvåningsstall anlagts under Vattugatan som är ett bra väderskydd. Cirka 80 procent av platserna anlades i innerstaden där också behovet var störst.</p>
Anpassningar av ytvägnetet 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. Genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen togs i trafiknämnden 2015-05-21. Kommunfullmäktige fastställde genomförandebeslutet 2015-09-07. Ett reviderat genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-09-22.</p>	<p>Trafikkontoret har på uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden utrett hur trafiksystemet som helhet, och berörda gator i synnerhet, bör vara utformade efter öppnandet av Norra länken för att åstadkomma en trafiklösning som är kapacitetsstark och hållbar över tid. Utredningen visar vilken framkomlighet och kapacitet ytvägnätet beräknas ha 2030. Vidare ges rekommendationer för hur körytorna bör användas för att kunna transportera så många människor som möjligt. Utredningen omfattar inte förslag till gestaltning av Valhallavägens mittremsa eller andra stadsmiljöförbättrande åtgärder.</p> <p>Vintern 2014/2015 öppnades 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. Upphandling påbörjades under maj 2016 men avbröts under hösten. På grund av beräknade fördyringar inom projektet redovisades ett reviderat genomförandebeslut i nämnden i september. Ny upphandling under januari 2017 och byggstart under kvartal 2.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
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>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</p>	<p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Avvaktar frågan om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Staden och trafikförvaltningen samarbetar kring frågan om den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Trafikverket fastställde järnvägsplanen 2016-10-21. Beslutet överklagades av två fastighetsägare varav en sedan dragit tillbaka överklagan och en har begärt anstånd en månad.</p> <p>Genomförandeavtal för förlängningen av spårvägen har godkänts av stadens trafiknämnd. Beslut ska fattas av kommunfullmäktige.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Tillgänglighetsanpassning av hållplats Kungsträdgården har genomförts under 2016. Planeringen för tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan har påbörjats.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslås ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdsstaden utan etappvisa trafikstarter, befintliga vagnar behålls vilket minskar behovet av nyanskaffning av fordon, tidpunkt för trafikstart av hela sträckan till Gåshaga brygga senareläggs från 2018 till 2020 (sträckan Sergels Torg – Waldemarsudde kan starta tidigare när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara).</p> <p>I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik.</p> <p>Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019. Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje påverkas inte av beslutet.</p> <p>Staden och trafikförvaltningen är överens om ett genomförandeavtal för förlängningen av spårvägen till T-Centralen. Trafiknämnden har godkänt avtalet. Slutligt beslut ska fattas av kommunfullmäktige.</p> <p>År 2006-202X</p>	
Nybrogatan, ombyggnad av gångata	<p>Trafik- och renhållningsnämnden tog ett reviderat inriktningsbeslut 2011-09-29 för förnyelse av Nybrogatan, och gav kontoret i uppdrag att vidare utreda projektet i enlighet med tjänsteutlåtandet.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden återkallade samtidigt tidigare genomförandebeslut från 2007-08-28 om upprustning av Nybrogatan.</p>	<p>Upprustningsarbetena påbörjades med ledningsomläggningar hösten 2013, upprustningen av ytskikten påbörjades 2014 och slutfördes under hösten 2015.</p> <p>Slutrapportering till nämnd har gjorts våren 2016.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-09-27. Belopp 28 mnkr. År 2005-2016	
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>Genomförandebeslut om 15 mnkr för Tillgänglighetsåtgärder 2016 antogs i trafiknämnden 2016-02-04.</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 är 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 kommer även fortsättningsvis att kommuniceras.</p> <p>Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Alla investeringsprojekt ska inkludera tillgänglighetsåtgärder och budgetera för dem. Kontoret kommer även att inom driftbudgeten satsa på till exempel insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete.</p> <p>Åtgärder har utförts under året för drygt 15 miljoner. Projektet är planerat att slutredovisas i nämnden i mars 2017.</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 högtrafiktid. En lösning med gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen är då en attraktiv möjlighet för att avlasta övergångsstället och ge en gen och trafiksäker passage.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr. Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel. Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats. De delar som rör Adlern mindre 34 avslogs. Den del av planen som rör gångtunneln har vunnit laga kraft.</p> <p>Den planerade tunnelbaneutbyggnaden av gul linje har ändrats i utförande varför det inte längre är kritiskt med samordning mellan de två projekten.</p> <p>Ett reviderat inriktningsbeslut gemensamt med Exploateringskontoret planeras till vintern 2016/2017 och genomförandestart planeras till 2018.</p> <p>År 2012-2019</p>	<p>Under 2016 har projektering för betongskalet pågått.</p> <p>Samordning har skett med ägaren till Adlern mindre 34.</p> <p>Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) har meddelat att de inte kommer utföra några arbeten i ytan vid Odenplan som påverkar kontorets arbeten. I projektering av gångtunneln tas det hänsyn till en eventuell kommande 3:e perrong för tunnelbanan vid Odenplan.</p> <p>En ny värdering av gångtunneln har gjorts för kommande avtalskrivning avseende Adlern mindre 34.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
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 trafiklasterna 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>År 2014-2019</p>	<p>Utredningar ska göras för att se vilka åtgärder som ska genomföras och hur samordning med övriga projekt skall ske. I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten i korsningen Sveavägen/Kungsgatan, som är en olycksdrabbad korsning.</p> <p>I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Diskussioner pågår kring deras åtgärdsplanering.</p> <p>En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt bl.a. byggandet av Spårväg city och reoveringen av Sergel Torgs tätskikt.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2019-2020.</p> <p>Ett utredningsbeslut kommer att presenteras trafiknämnden under våren 2017.</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 redovisades i trafiknämnden i december 2015. Belopp 3 mnkr.</p> <p>Ett genomförandebeslut kommer att presenteras trafiknämnden under våren 2017.</p>	<p>Samråd med berörda parter har genomförts, bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket, för planering av tid för utförandet. Utförandet kommer att samordnas med utförande av ny Norra Danviksbro.</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 kommer att samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron.</p> <p>Planerad tid för genomförande är 2020-2021.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2015-2021	
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand förstärkningsåtgärder	<p>Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cyklingspendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Under geotekniska undersökningar längs sträckan framkom dock att stabilitetsförhållandena var oväntat dåliga vilket kräver att marken förstärks genom spontning för att klara av dagens trafikbelastning.</p> <p>När förstärkningen är utförd planeras ett cykelstråk att byggas längs sträckan. Cykelbanan kommer att separeras från gångstråket längs vattnet vilket minskar konflikter mellan trafikanterna på den idag smala strandremsan. Stråket kommer även att ansluta till Långholmsgatan via Pålsundsbacken.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut godkändes i trafikinämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut planeras till nämnden våren 2017.</p> <p>År 2012 – 2020</p>	<p>Under 2016 har ett reviderat inriktningsbeslut godkänts av trafikinämnden med anledning av stabilitetsförhållandena på Söder Mälarstrand.</p> <p>Detaljprojektering har pågått samtidigt som nya provtagningar sammanställts. Mätutrustning har placerats längs området för att detektera rörelser i marken.</p> <p>Entreprenadstart planeras till hösten 2018.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
<p>Bergbanan i Skärholmen</p>	<p>Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare ger upphov till olika typer av driftsavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss.</p> <p>Under hösten 2014 har kontoret genomfört en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana, alternativt hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21. Belopp 3 mnkr med bedömd genomförandegift om 25 mnkr.</p> <p>År 2014 – 2017</p>	<p>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>Förslaget har mött motstånd och kommer att behandlas i stadsbyggnadsnämnden under februari innan genomförandebeslut kan presenteras för trafiknämnden.</p> <p>Projektet planeras att kunna upphandlas och genomföras under 2017-2018 för driftstart under hösten 2018.</p>