

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>		
<p><b>Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)</b></p>	<p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p><u>Nytt trafiksystem</u> Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna.</p> <p>En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå i likhet med Södra Länken och med målsättningen att ansluta systemet till Trafik Stockholm.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p> <p>Genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 48,0 mnkr Reviderat genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 136,0 mnkr</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 utförs helt skalbart, det vill säga ett komplett förslag tas fram för alla ingående delar, därefter grupperas och prioriteras ingående systemdelar. Detta för att vissa delar ska kunna utföras i ett senare skede. All typ av föreslagen utrustning och föreslagen placering av utrustning kan enkelt justeras i framtida förfrågningsunderlag och anpassas till rådande ekonomiska omständigheter</p> <p>Den aktuella sträckan är mellan trafikplats Sofielund på riksväg 73 och trafikplats Norrtull på E4/E20. I denna sträcka ingår Johanneshovsbron, Söderledstunneln, Central- och Tegelbacksbroarna, Blekholmstunneln, Klarastrandsleden och dess anslutning till E4 i norr. Projektet måste även med stor sannolikhet ha en viss påverkan på systemuppbyggnaden av trafiksystemet både vid överdäckningen vid Hagastaden samt vid Stockholmsarenan.</p> <p>Under 2015-2017 utförs arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet samt implementeringen av dessa i trafikövervakningscentralen Trafik Stockholm.</p> <p>Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät blev i stort sett färdigställda under 2016. Slutbesiktning av de olika delarna sker under våren 2017. Byggnationen av MCS-systemet (Motorway Control System) samt variabla meddelandeskyltar (VMS) pågår och slutbesiktningen planeras ske för båda entreprenaderna under våren 2017. Upphandling av övrig teknisk utrustning kommer att utföras under våren/sommaren 2017, och byggnation av dessa kommer att pågå under 2017.</p> <p>Projektet kommer att färdigställas, avslutas och slutredovisas under 2017.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>Norra länken</b>	<p>Detaljplanen för Norra Länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006.</p> <p>Enligt finansieringsavtalet med dåvarande Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, ska staden bidra med 25 procent av utgifterna för NL. Vägverket svarar för resterande 75 procent.</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 avslog överklagandet 2009-02-05.</p> <p>Bellevueparken: Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken ska kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och ett inriktningsbeslut redovisades i trafik- och renhållningsnämnden 2010-03-23. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-12-15, och upprustningen genomfördes under 2013-2014.</p> <p>År 2003- 2017</p>	<p>Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006.</p> <p>I Norrtull kommer den provisoriska trafiklösningen att finnas kvar. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, detta sker troligen efter år 2019. Ett driftavtal är framtaget för tiden fram till dess att slutlösningen är klar.</p> <p>Norra länken, har öppnats för trafik succesivt mellan 2014 och 2016 inkluderat Hagastadens tunnlar. Södra Hamnpåfarten (direktpåfarten) från Värtahamnen med direkt anslutning till Norra Länken vid trafikplats Värtan öppnades för trafik i mars 2017.</p> <p>Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan har i och med öppnandet av Norra länken överlåtits till Trafikverket och Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal för Norra Länken (exklusive VA) mellan Trafikverket och staden/TK har upprättats.</p> <p>Ett gränsdragningsavtal VA för Norra Länken mellan Trafikverket, Stockholm Vatten AB och staden/TK håller på att tas fram. Avtalet beräknas vara klart under vår/sommar 2017.</p> <p>Vissa restarbeten kvarstår på trafikplats Värtan. Dessa beräknas vara färdigställda under vår/sommar 2017.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) tas fram av Trafikverket och överlämnas till staden. Överlämnandet beräknas vara färdigställt under vår/sommar 2017.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Belysning, reinvesteringar</b>	<p>Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler.</p> <p>Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för stolpras. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p>Genomförandebeslut för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23. Total utgift 420 mnkr.</p> <p>År 2011-2020</p>	<p>Arbetet påbörjades under 2011 och fortgår till år 2020.</p> <p>Följande åtgärder kommer att genomföras under 2017:</p> <p>Inom Stockholm kommer cirka 16 000 meter gammal kabel ersättas med ny 5-ledarkabel varav cirka 12 000 meter är markförläggning av luftledning. Cirka 530 stolpar kommer att bytas ut. En del av bytena avser egna arbeten, andra avser samförläggningar med extern part. Utflytt av cirka 21 belysningscentraler från nätstationer kommer att genomföras för att öka driftsäkerheten, eller via samförläggning med Ellevio.</p>
<b>Reinvestering mindre konstbyggnads- åtgärder</b>	<p>I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fordras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022 samt ett genomförandebeslut för innevarande år 2017. Det ursprungliga inriktningsbeslutets tidsperiod har förlängts. Budgetram för reinvesteringsprojekt under 2017 uppgår till 36,9 mnkr.</p> <p>År 2014 -2022</p>	<p>Under 2017 kommer nya reinvesteringsprojekt att startas. Ett antal projekt som startats upp under 2016 kommer att slutföras under 2017. Förslag till nya reinvesteringsprojekt följer tidigare genomförandebeslut avseende konstbyggnader 2016-2022 bilaga 1.</p> <p>Några projekt som är i planeringsstadiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spånga Kyrkväg, tätskiktsbyte</li> <li>• Gång- och cykeltunnlar byte av tätskikt, Farsta</li> <li>• Brorenovering av gång- och cykelbroar i Spånga-Tensta</li> <li>• Ombyggnad av Allébron i Hammarby Sjöstad</li> <li>• Styckjunkargatan, omisolering och räcke</li> <li>• Karlbergstunneln, utbyte av kantbalkar</li> <li>• Klaratunneln, utbyte av reservkraftssystem</li> </ul> <p>Medel har nu i tertialrapport 1 omfördelats inom nämndens budget så att fler åtgärder inom reinvesteringsprogrammet för mindre konstbyggnadsåtgärder kan utföras då behov uppstått.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik</b>	<p>I budget 2012 gav kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att säkerställa en ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik.</p> <p>Ett genomförandeavtal har upprättats mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klargörs. Överenskommelse med Sundbybergs stad är tecknat 2011-10-24.</p> <p>Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt Järvafältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk.</p> <p>Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandeavtal med Sundbybergs stad. Total utgift 103,7 mnkr, inkomst 21,9 mnkr, netto 81,8 mnkr.</p> <p>År 2012-2017 Arbeten med skärmen återupptas 2019</p>	<p>Sundbybergs Stad har påbörjat detaljplanearbetet på Ursvikssidan men har meddelat att de är klara först 2019/2020 med anslutande vägnät, vilket innebär att bron öppnas för trafik först 2 år efter färdigställande.</p> <p>De stora betongarbetena färdigställdes under 2016 och under våren 2017 görs de sista arbetena med bron. I april/maj återställs marken runt bron och träd planteras längs rampen till bron på Rinkebysidan. Viss justering av arbetsområdet har gjorts då exploateringskontoret har kommit igång med sin entreprenad på Rinkebysvängen. Arbeten i korsningen Rinkebysvängen/Rinkeby Allé utförs av exploateringskontoret.</p> <p>Gestaltningen av broskärmen har pausats då Sundbyberg inte vill låsa utformningen innan de har sina planer klara för Stora Ursvik. Dessutom innebar föreslagen lösning driftmässiga problem. Istället för broskärmen sätts det upp ett standardräcke. Eventuellt fortsatt arbete med broskärmen återupptas 2019.</p> <p>SL har meddelat att de planerar för en busslinje men att inget startdatum är fastställt.</p> <p>Broskärmen har skjutits på framtiden då Sundbyberg arbetar med detaljplan för området närmast bron i Stora Ursvik.</p>
<b>Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikordningar</b>	<p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23 för reinvestering under perioden 2011-2015. Prioriteringar inom nämndens budget har medfört att projektet fördelat ut beslutade medel under längre period, till och med 2017.</p> <p>Nytt genomförandebeslut för reinvestering under perioden 2017-2021 togs i trafiknämnden 2016-08-25 och i kommunfullmäktige 2016-11-28.</p> <p>Att ha en optimal fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafik-säkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön.</p>	<p>Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutet för åren 2011-2017 samt 2017-2021. Under 2017 uppgår budgeten till 31 mnkr. Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är prioriterat.</p> <p>Under 2017 kommer totalt 35 styrapparater att bytas ut med prioritering på åldersstruktur, men även för att kunna ansluta fler anläggningar till stadens övervakningssystem.</p> <p>För kabelbyte är fokus på att byta ut de mest skadade kablarna, vilket innebär delvis byte av kabel i fler signalanläggningar snarare än utbyte av all signalkabel i färre anläggningar. Signalkabelbytet synkroniseras med utbytet av detektorer då funktionen mellan kabel och detektor är viktig.</p> <p>Fortsatt fokus ligger på att vidhålla målet om att endast ha 1,5 procent trasiga detektorer av stadens totala detektorflora om cirka 4 300 stycken. Testsite är uppsatt med olika alternativa tekniker för ovan mark detektering. Målet är att hitta teknik ovan mark som kan fungera som ersättning eller</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>En trafiksignalanläggning består av flera delar: styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervakningsutrustning. Trafikkameror och trafikinformationstavlor är exempel på elektriska anordningar för att reglera trafiken så att det ofta begränsade gatuutrymmet kan användas effektivt och flexibelt.</p> <p>Trafiksignalerna och övriga 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 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr            År 2017-2021 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr</p>	<p>komplettering till induktiva slingor.</p> <p>Tryckknappslådor som fungerar som detektering för gående och cyklister ska börja seriebytas i viss omfattning under våren. Ny teknik på marknaden har möjliggjort förbättrade villkor för medborgare med syn- och hörselnedsättning.</p> <p>Arbete pågår med att kvalitetsäkra stadens övervakningssystem så det blir både driftsäkrare och mer redundant.</p>
<b>Tätskikt Sergels torg</b>	<p>För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, Spårväg city. I området finns även planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan. I samband med detta planeras för upprustning av Klarabergsgatan. Störst påverkan på gatans funktion och utformning kommer den planerade Spårväg City att utgöra, som innebär att ett helt nytt trafikslag ska beredas utrymme på gatan.</p> <p>Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Total utgift 1 650,0 mnkr, inkomst 167,0 mnkr, netto 1 483,0 mnkr.</p> <p>Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012.</p> <p>I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30.</p>	<p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med genomförandet och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet.</p> <p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>Samordning med tomträttshavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeavtal med berörda tomträttshavare har tecknats.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. I kvarteret Klockaren har staden utfört fönsteråtgärder för att reducera buller för de boende. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram och har använts i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpade tält.</p> <p>Ett program ”Vägledning för stadsrummens gestaltning” har tagits fram för den slutliga utformningen av området.</p> <p>Upphandling av renoveringen av glasobelisken Kristallvertikal accent (Öhrströms pinne) är slutförd, arbetena startade i mitten av oktober 2016 och kommer att slutföras under 2017.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta.</p> <p>I april 2015 godkände trafiknämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken genomförs samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaderna och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet.</p> <p>Projektet har planerat en preliminär sluttid till juli 2018. Det kan finnas vissa restarbeten som t.ex. besiktningsanmälningar eller tilläggsarbeten.</p> <p>År 2010-2018</p>	<p>Gångbanorna på Hamngatan återställs permanent allt eftersom arbetena med tätskiktsrenoveringen slutförs.</p> <p>Entreprenören har gjort ett bra arbete hittills med tätskiktsarbeten och planeringar. Kontoret har därför 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>Pågående arbeten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etappen S6b (Hamngatan-Regeringsgatan)</li> <li>- S6d hörnan Sveavägen – Hamngatan</li> <li>- K5b, Återställningsarbeten Sporren 14.</li> <li>- KF1, återställningsarbeten utanför Orgelpipan 7</li> <li>- KF8, återställningsarbeten Orgelpipan 4 och Nils Ferlins torg.</li> </ul> <p>Av totalt 27 deletapper återstår det nu 5 deletapper där inte tätskiktet är bytt.</p> <p>Samordning med fastighetsägares byggprojekt går bra.</p> <p>Samarbetet med Spårväg city går nu bra när SL har bemannat en ny organisation. Det har varit svårt en längre tid att ha ett bra samarbete med en oklar organisation där projektmedlemmar har bytts ut med kort varsel och ny rekrytering har varit en lång process för SL.</p>
<b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b>	<p>Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Total utgift uppgår till 625,0 mnkr.</p> <p>Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikordningar, gatmöbler samt papperskorgar.</p> <p>År 2013-2018</p>	<p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutade budget för åren 2013-2018.</p> <p>Sammanlagt cirka 470 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2016, och arbetet fortsätter under 2017.</p> <p>Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Västberga allé</b>	<p>Strax norr om Älvsjö resecenter passerar Västberga allé över järnvägen på en tvåfilig vägbro med en 1,5 meter bred gång- och cykelbana utefter södra brosidan. Brons huvudbalkar är kraftigt uppspruckna till följd av överbelastning.</p> <p>Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som utnyttjas för tung trafik. Något som i dag starkt begränsas på grund av bronns dåliga tillstånd.</p> <p>Projektet avser rivning av den befintliga bron och att ersätta den med en ny bågbro i samma läge. Byggstart skedde mot slutet av 2015. Tidsplaneringen har gjorts i samråd med Trafikverket och innebär att stora samordningsvinster kan göras då järnvägstrafiken under delar av denna tidsperiod är reducerad på grund av arbeten för Citybanan.</p> <p>I maj 2013 fattade nämnden utredningsbeslut för projektet. Ett inriktningsbeslut godkändes i trafik- och renhållningsnämnden i juni 2014.</p> <p>Genomförandebeslut för projektet togs i trafikinämnden 2015-04-13 och fastställdes i kommunfullmäktige 2015-06-15. Total utgift 197 mnkr.</p> <p>År 2013-2017</p>	<p>Järnvägstunneln vid östra landfästet för nya bron har förstärkts, Åbyvägen och infarten till Fortum/Vattenfalls anläggningar har justerats. Omfattande ledningsomläggningar har utförts.</p> <p>Överbyggnaderna till de nya broarna har tillverkats i Polen och levererats till arbetsplatsen där de nu även har monterats och ligger på plats.</p> <p>Inom spårområdet har ställningar för montage av nya bron och skyddsportaler som skydd mot elolycksfall uppförts. Tyvärr så har detta arbete kraftigt fördröjats på grund av att Trafikverket inte uppfyllt avtalet kring spårtider för projektet. Ett möte med Trafikverket har hållits, då staden varslade om att dessa kostnader kommer att vidarefaktureras till dem. Likaså framfördes krav på redovisning av vilka tider för arbete i spår som kommer att medges i stället för de avtalade.</p> <p>De osäkra förutsättningarna för det fortsatta arbetet inom spårområdet medför att prognosen för projektet är mycket osäker och den preliminära prognosen kan komma att revideras.</p> <p>Omfattande markarbeten, innefattande en ny infart till Fortum/Vattenfall har utförts. Resterande markarbeten och återställning utförs under våren vid tjänligar väderlek.</p> <p>Den nya bron beräknas, om kontoret erhåller de avtalade spårtiderna för borttagning av skyddskonstruktionen, att kunna öppnas som planerats efter påsken 2017.</p> <p>Demontage av den temporära skyddsportalen har påbörjats.</p>
<b>Plan för gatuparkering – skyltar och automater</b>	<p>Kommunfullmäktige fastställde i juni 2016 en parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Planen för gatuparkering innebär ändringar av parkeringsavgift i citykärnan, ändrade avgiftstider i innerstaden och en utökning av parkeringsområden i ytterstaden.</p> <p>Genomförandebeslut fattades i trafikinämnden 2016-04-14 och fastställdes i kommunfullmäktige 2016-06-13. Total utgift 84,0 mnkr.</p> <p>2016-2017</p>	<p>Implementeringen påbörjades hösten 2016 och kommer att fortsätta under 2017 och 2018. Taxa4-området beräknas bli klart under våren 2017 varpå innerstaden påbörjas. Omskytning med tillhörande nya lokala trafikföreskrifter i innerstaden beräknas vara färdigställt vid utgången av 2017. Till 2018 kvarstår sedan taxa5-området.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>Cykelplan, utbyggnad av pendlingsstråk 2012-2018</b>	<p>Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta med cykeln som transportmedel och vad som behöver göras för att cyklingen ska öka.</p> <p>En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p> <p>Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med exploateringskontoret tagit fram ett förslag till utredningsbeslut för pendlingsstråken, vilket antogs i respektive nämnd 2012-11-22.</p> <p>Inriktningsbeslut skrivs årligen. Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden under åren 2013-2016. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig.</p> <p>För att kunna starta genomförande av cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012, omfattande tre projekt.</p> <p>Många cykelprojekt var precis i start- eller projekteringsfasen då utredningsbeslutet skrevs fram. Dessa projekt hade således redan beslut. Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt.</p> <p>Den totala utgiften för cykelåtgärderna uppgår enligt kommunfullmäktiges budget till 1,0 mdkr under perioden 2012-2018.</p> <p>År 2012-2018</p>	<p>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 hittills beslutats i fyra inriktningsbeslut.</p> <p>Under 2017 fortsätter genomförandet av de cykelinvesteringsprojekt som ingått i inriktningsbesluten.</p> <p>Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Det är enligt stadens budget angeläget att trafiknämnden ökar ansträngningarna för att nå målet om bättre cykelförutsättningar. En huvuduppgift för 2017-2018 blir att leverera utifrån målsättningen att investera 1 mdkr i cykelinfrastrukturåtgärder under perioden 2012-2018.</p> <p>Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030. Kontoret planerar för att cykelutbyggnader utifrån planen ska fortsätta även efter år 2018. Under 2017 planeras för ett nytt inriktningsbeslut med cykelåtgärder.</p> <p>Bilaga 7 ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som omfattats av inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk, volymer och åtgärder som utförs under 2017 och hur kostnaderna fördelas. I bilaga 7 framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.</p>



Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>Cykelparkering hela staden</b>	<p>I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut om totalt 37 mnkr togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</p> <p>Genomförandebeslut om åtgärder under 2017-2018 fastställdes i trafiknämnden, Dnr T2016-03321, i december 2016.</p> <p>År 2014-2018</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 stadsmiljömessigt synsätt och att det finns direktiv att starta en sådan. Hösten 2016 placerades ett tvåvåningsställ (90 platser) på platsen och användningsgraden kommer att ge vägledning till beslut om större investering.</p> <p>För 2017- 2019 planeras 2000 cykelparkeringsplatser per år (6000 totalt) över hela Stockholm. 200 platser i ”Stockholmshagar” och 100 platser i tvåvåningsställ förutom de 700 som anläggs med pollare.</p> <p>Beslut om investeringen för 2017-2018 ger utrymme att bygga upp till 6000 cykelparkeringar under 2017-2018. Ny ramavtalsentreprenör för anläggandet av cykelparkeringar har utsetts i mars 2017. Cirka 2000 parkeringsplatser är samradda och väntar på att anläggas. Ytterligare 1000 platser är planerade att utföras under 2017.</p>
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>		
<b>Spårväg City</b>	<p>Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiknätet vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad.</p> <p>Landstingets trafiknämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med</p>	<p><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i>        Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i>        Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i>        Järnvägsplanen blev fastställd under 2016, liksom genomförandeval mellan Trafikförvaltningen</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå.</p> <p>I december 2011 tog staden och Trafikförvaltningen gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till 2016-2018.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförandebeslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03.</p> <p>Trafikförvaltningen fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 mdkr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 mdkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslås ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdsstaden utan etappvisa trafikstarter, befintliga vagnar behålls vilket minskar behovet av nyanskaffning av fordon, tidpunkt för trafikstart av hela sträckan till Gåshaga brygga senareläggs från 2018 till 2020 (sträckan Sergels Torg – Waldemarsudde kan starta tidigare när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara).</p> <p>I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik.</p> <p>Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019.</p>	<p>och staden om förlängningen av Spårväg City till Klarabergsgatan. Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen under 2017 och 2018. Ny ändhållplats blir Kungsträdgården tills Klarabergsgatan färdigställts kvartal 4 2018.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Landstingets trafikförvaltning projekterar tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan under 2017. I samband med detta planerar trafikkontoret att låta trafikförvaltningen utföra vissa trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder för gång- och cykeltrafiken i direkt anslutning till arbetena med hållplatsen. Arbetena planeras utföras under 2018.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje påverkas inte av beslutet.</p> <p>Järnvägsplanen för förlängning av spårvägen till Klarabergsgatan vann laga kraft under 2016.</p> <p>Staden och SL har under 2016 träffat genomförandeavtal om förlängningen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan.</p> <p>År 2006-2020. Genomförandebeslut 2010-05-18 om 28 mnkr.</p>	
<b>Energibesparande armaturbyten</b>	<p>Utbyte av belysningsarmaturer med kvicksilver till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer fortsätter under åren 2017 och 2018.</p> <p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder. Ett genomförandebeslut för energibesparande armaturbyten 2017-2018 fastställdes i trafiknämnden 2016-12-08.</p> <p>År 2017 – 2018</p>	<p>Under år 2017 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till LED. Trafikkontoret planerar att byta ut cirka 3 250 armaturer i Stockholm under året.</p>
<b>Trygghetsbelysning</b>	<p>Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr.</p> <p>Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p>År 2016-2020</p>	<p>Under 2017 kommer bland annat följande åtgärder att genomföras: Mindre kompletteringar efter trygghetsvandringar eller önskemål från stadsdelsförvaltningar, synpunktportalerna, entreprenör eller egna iakttagelser.</p> <p>Riktade ronderingar inom Hässleby-Vällingby, Spånga-Tensta, Rinkeby, Farsta och Skärholmen.</p> <p>Projekt: Utbyte av belysning vid Hässelby torg, Tenstagången och, efter medborgarförslag, översyn av belysning i Bifrostparken i Spånga samt Hjulsta torg.</p> <p>Belysning förstärks för gående (skolväg) för passage över Nockebybanan i Bromma.</p> <p>Belysning i gångtunnlar ses över i SDF Skärholmen och SDF Farsta. Belysning i tunnlar byts ut till ny mer effektiv sådan där befintlig belysning anses dålig.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Klimatsmarta parkeringsautomater</b>	<p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder för utbyte av befintliga äldre parkeringsautomater i innerstaden. Ett genomförandebeslut fastställdes i trafiknämnden 2016-11-10.</p>	<p>Parkeringsautomaterna kommer bytas ut och ersättas under 2017 och 2018. De nya automaterna kommer att drivas med solceller och batteribackup och därmed inte behöva någon extern strömkälla. Parkeringsautomaterna kommer inte ge några biljetter eller kvitton utan kommer att vara helt digitala. Trafikövervakningen sker genom att fordonets registreringsnummer kontrolleras direkt i parkeringsvaktens handdator.</p> <p>Inköp, leverans, montage och driftsättning av de nya parkeringsautomaterna kommer att upphandlas som en utförandentreprenad.</p>
<b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>		
<b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b>	<p>Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under högtrafiktid. En lösning med gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen är då en attraktiv möjlighet för att avlasta övergångsstället och ge en gen och trafiksäker passage.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr.</p> <p>Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel. Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats. De delar som rör Adlern mindre 34 avslogs. Den del av planen som rör gångtunneln har vunnit laga kraft.</p> <p>Den planerade tunnelbaneutbyggnaden av gul linje har ändrats i utförande varför det inte längre är kritiskt med samordning mellan de två projekten.</p>	<p>Projekteringen färdigställs under våren 2017 och därefter planeras för upphandling av entreprenaden under hösten 2017. Entreprenaden beräknas pågå från våren 2018 till sommaren 2019. Därefter ska ägaren till Adlern mindre 34 utföra anpassningar i gångtunneln samtidigt som återställning av Odengatan sker. Gångtunneln planeras kunna öppna tidigt 2020.</p> <p>En förutsättning för genomförandet är att Odengatan stängs för motorfordonstrafik under cirka 1 års tid och att avtal tecknas med ägaren till Adlern mindre 34.</p> <p>Under våren ska avtal tecknas med ledningsägare och Trafikförvaltningen för de arbeten som är en följd av gångtunnelns anläggande.</p> <p>Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT, som ansvarar för tunnelbaneutbyggnaden av gul linje har reviderat sina utbyggnadsplaner så att de inte planerar att göra några schakter vid Odenplan i nuläget. I projekteringen tar man höjd för att det 3:e spåret vid station Odenplan kan byggas under/intill gångtunneln i ett senare skede.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>Ett reviderat inriktningsbeslut planeras i maj 2017 och ett gemensamt genomförandebeslut med exploateringskontoret planeras hösten 2017.</p> <p>År 2012-2019</p>	
<b>Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet, kollektivtrafik och gångbana</b>	<p>På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet.</p> <p>Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora 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 2014-2020.</p>	<p>De utredningar som gjorts redovisar ett antal tekniska åtgärder som krävs för att säkerställa bärigheten hos berörda konstruktioner under mark och stoppa pågående nedbrytning. Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i området samt cykelfrämjande åtgärder. I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten i korsningen Sveavägen/Kungsgatan, som är en olycksdrabbad korsning.</p> <p>I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Kontorets arbeten projekteras så att detta underlättas för att nedbringa tiden med öppna schakter i city.</p> <p>En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt bl.a. byggandet av Spårväg city och renoveringen av Sergel Torgs tätskikt samt Kungsgatans framtida gestaltning.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2019-2021.</p>
<b>Liljeholms- broarnas klaffar</b>	<p>Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som nyligen bytts på Danviksbroarna. Även de på Liljeholmsbroarna har nu uppnått sin tekniska livslängd och börjar bli kostsamma i drift med återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av belastning från trafiken; utmattning, skruvförband som går sönder och rost. För att inte säkerheten ska minska har inspektionerna utökats och 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>Samråd med berörda parter har genomförts, bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket, för planering av tid för utförandet.</p> <p>Arbetena kommer att innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under byggtiden. Trafiken över broarna begränsas till en bro.</p> <p>Projektet kommer att samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron.</p> <p>Planerad tid för genomförande är 2019-2020.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-12-10. Belopp 3 mnkr. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras trafiknämnden under våren 2017.  År 2015-2020	
<b>Norra Danviksbron</b>	Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen nära Hammarbyleden. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikeras i dag av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av staden med 59 procent och SLL/Trafikförvaltningen med 41 procent.  Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugoårsperioden dömts ut. Avsikten var att byta den vid millennieskiftet men då aktualiserades att en fast högbro skulle byggas i projektet Danvikslösen, vilket gjorde att brobytet senarelades.  Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.	Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte går över bron. Arbetet kommer också att samordnas med andra trafikomläggningar inom spår-, väg- och sjötrafik.
<b>Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkningsåtgärder</b>	Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.  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.  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	Projektering pågår fram till sommaren 2017. Upphandling kommer att ske efter att beslut tagits i kommunfullmäktige under hösten 2017. Entreprenadstarten planeras till hösten 2018. Entreprenaden beräknas vara färdig våren 2020.

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>strandremsan. Stråket kommer även att ansluta till Långholmsgatan via Pårsundsbacken.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr. Genomförandebeslut planeras till nämnden i juni 2017.</p> <p>År 2012 – 2020</p>	
<b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>		
<b>Bergbanan i Skärholmen</b>	<p>Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare ger upphov till olika typer av driftavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss.</p> <p>Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana, alternativt hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr.</p> <p>År 2014 – 2018</p>	<p>Projektering pågår. Någon byggstart under 2017 är idag inte trolig utan tidigast under 2018.</p> <p>Projektet har mött motstånd rörande utformningsförslaget. Samråd kommer att hållas med stadsdelsnämnden kring vilka alternativ som kan vinna gehör.</p>