

| Projekt                                       | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer   |
|---|---|--|
| <b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>       |   |  |
| <p><b>Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)</b></p> | <p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p><u>Nytt trafiksystem</u><br/>Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna.</p> <p>En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå i likhet med Södra Länken och med målsättningen att ansluta systemet till Trafik Stockholm.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p> <p>Genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 48,0 mnkr<br/>Reviderat genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 136,0 mnkr</p> <p>År 2001-2018</p> | <p><u>Nytt trafiksystem</u><br/>Projektet har hela tiden levt parallellt med renoveringen av Nordsydaxeln och förberedande arbeten har genomförts för att underlätta byggnation av ett nytt trafiksystem.</p> <p>Projektet 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 2015-2018 utförs arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet samt implementeringen av dess olika delar i trafikövervakningscentralen Trafik Stockholm.</p> <p>Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät är färdigställda och slutbesiktigade under 2017. Slutbesiktning av MCS-systemet (Motorway Control System) samt variabla meddelandeskyltar (VMS) har utförts. Montage och installation av kameror pågår. Upphandling av automatiska avstängningsanordningar (Bom) är försenad. Upphandling utförs hösten 2017 och byggnation av automatiska avstängningsanordningar, samt slutbesiktning av dessa kommer ske våren 2018.</p> <p>Projektet kommer att färdigställas, avslutas och slutredovisas under första halvåret 2018.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p> |

| <b>Projekt</b>      | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|---------------------|---|--|
| <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:<br/>Kommunfullmäktige fattade ett reviderat genomförandebeslut för Trafikplats Hjorthagen 2007-03-26 efter att ha redovisats i trafik- och renhållningsnämnden. Den nya detaljplanen för Trafikplatsen fastställdes av kommunfullmäktige 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avslog överklagandet 2009-02-05.</p> <p>Bellevueparken:<br/>Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken ska kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och ett inriktningsbeslut redovisades i trafik- och renhållningsnämnden 2010-03-23. 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 (signerades 2016-07).</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 vintern 2017/2018.</p> <p>Vissa restarbeten kvarstår på trafikplats Värtan. Dessa beräknas vara färdigställda under hösten/vintern 2017.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) tas fram av Trafikverket och överlämnas till staden. Överlämnandet beräknas vara färdigställt under vintern 2017/2018.</p> |

| <b>Projekt</b>  | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>   | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|---|---|---|
| <b>Belysning,<br/>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>Planerade åtgärder för 2018:<br/>Fortsatt utbyte av gamla uttjänta kablar och stolpar i egen regi samt i samförläggningar med Ellevio. Antal meter kabel som kommer bytas är i samma omfattning som för 2017, cirka 16 000 meter.</p> <p>Antal stolpar är även det i samma omfattning, cirka 530 stolpar.</p> <p>Utflytt av belysningscentraler från nätstationer kommer minska något då de flesta belysningscentraler nu är utflyttade. I övrigt så ses belysningscentraler över fortlöpande för utbyte av gamla till nya för att uppnå en högre elsäkerhet samt bättre överblick av elförbrukning då det även monteras elmätare i de nya belysningscentralerna som monteras upp. Det kan idag saknas elmätare i en del gamla centraler.</p> |
| <b>Reinvestering<br/>mindre<br/>konstbyggnads-<br/>åtgärder</b> | <p>I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fordras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022 samt ett genomförandebeslut för innevarande år 2017. Det ursprungliga inriktningsbeslutets tidsperiod har förlängts.</p> <p>År 2014 -2022</p> | <p>Under 2017 har flera nya reinvesteringsprojekt startats upp. Några av dessa projekt kommer att slutföras under 2018. Förslag till nya reinvesteringsprojekt följer tidigare genomförandebeslut avseende konstbyggnader 2016-2022.</p> <p>Några projekt som är i planeringsstadiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spånga Kyrkväg, tätskiktsbyte</li> <li>• Klaratunneln, utbyte av reservkraftsystem utförs under kvartal 1 2018</li> <li>• Karlbergstunneln, utbyte av vägtunnelbelysning planeras under 2018</li> </ul>  |

| Projekt   | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|---|---|---|
| <b>Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar</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>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>Ett visst arbete med att byta ut äldre material för att få ett mer enhetligt och estetiskt tilltalande utseende i trafiksignalanläggningarna kommer att påbörjas under 2018.</p> <p>Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.</p> <p>År 2017-2021 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr</p> | <p>Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutet för åren 2017-2021. Under 2018 uppgår budgeten till 31 mnkr. Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är prioriterat.</p> <p>Under 2018 kommer cirka 30 styrapparater bytas ut med prioritering på dels åldersstruktur, men även för att kunna ansluta fler anläggningar till stadens övervakningssystem.</p> <p>För kabelbyte så har de mest undermåliga kablarna prioriterats vilket medfört att byte skett i flera olika anläggningar istället för byte av all kabel i färre anläggningar.</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. Utvärdering av tester med ovanjorddetektering som påbörjades under 2016 fortsätter under 2018 för att se vilka skillnader som föreligger gentemot vanliga induktiva slingor. Arbetet pågår med att kvalitetssäkra stadens övervakningssystem så det blir både driftsäkrare och mer redundanter.</p> |
| <b>Tätskikt Sergels</b>   | För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande   | En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och  |

| Projekt     | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|-------------|---|---|
| <b>torg</b> | <p>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>I april 2015 godkände trafikinämnden 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 nu en sluttid som har samordnats med byggandet av Spårväg City. Sluttiden är planerad till 30 juni 2018. Ev. restarbeten slutförs under hösten 2018.</p> <p>År 2010-2019</p> | <p>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 tomträtthavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandevalt med berörda tomträtthavare har tecknats.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. I kvarteret Klockaren har staden utfört fönsteråtgärder för att reducera buller för de boende. Ett flyttbart bullerplank har tagits fram och har använts i etapperna för att reducera buller. Entreprenören arbetar väderskyddat med bullerdämpande tält.</p> <p>Ett program ”Vägledning för stadsrummens gestaltning” har tagits fram för den slutliga utformningen av området.</p> <p>Kristall vertikal Accent (Öhrströms Pinne). Renoveringen av konstverket slutfördes under hösten 2017 och invigning med ny ljussättning genomfördes i oktober 2017.</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>KF8, återställningsarbeten Orgelpipan 4 och Nils Ferlins torg slutfördes 2017. Ny undercentral för markvärme slutfördes i november 2017.</p> <p>Pågående arbeten som slutförs 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- K5d tätskiktsarbeten</li> <li>- K5c tätskiktsarbeten</li> </ul> <p>Av totalt 27 deletapper har nu sista deletappen startat.</p> <p>Milstolpar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hamngatan är klar</li> <li>- Nils Ferlins torg är invigt</li> <li>- Sista deletappen är startad</li> </ul> |

| Projekt  | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|--|---|---|
|  |   | <p>- Kristall Vertikal Accent är återinvigd</p> <p>Samordning har skett med Vasakronans ombyggnader av fastigheten i hörnet Sveavägen/Hamngatan vissa arbeten kommer inte att kunna utföras förrän efter deras ombyggnad är färdigställd. Ett avtal är tecknat med Vasakronan om ansvarsfördelningen gällande återställningsarbeten. Utförs 2020.</p> <p>Spårväg city tecknade kontrakt med en entreprenör 2017, som ska bygga spåranläggningen. Byggstart är planerad till februari 2018.</p>  |
| <b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b> | <p>Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Total utgift uppgår till 625,0 mnkr.</p> <p>Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikordningar, gatmöbler samt papperskorgar.</p> <p>År 2013-2018</p> | <p>Genomförande av åtgärderna påbörjades 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 har cirka 540 delprojekt fördelade över hela staden genomförts under åren 2013-2017. Under 2018 kommer ett mindre antal prioriterade projekt som inte har åtgärdats att genomföras inom ramen för det beslutade programmet för 2013-2018. Därefter avslutas programmet.</p> <p>Ett inriktningsbeslut, inklusive genomförandebeslut för 2018, för ett nytt reinvesteringsprogram för 2018-2022 kommer att redovisas i nämnden i december 2017. I det nya programmet ingår projekt som har tillkommit efter inventering av reinvesteringsbehovet i staden.</p> <p>Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomförs trädåtgärder och reinvesteringar i räcken och portaler.</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 trafiknämnden 2016-04-14 och fastställdes i kommunfullmäktige 2016-06-27. Total utgift 84,0 mnkr.</p>   | <p>Implementeringen påbörjades hösten 2016 och kommer att färdigställas under 2018. Taxa4-området är klart och innerstaden beräknas vara färdigställt vid utgången av 2017. Under första halvan av 2018 beräknas aktiv taxa 5-området färdigställas.</p>  |

| <b>Projekt</b>  | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|---|--|--|
|   | 2016-2018  |  |
| <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 2018 fortsätter genomförandet av de cykelinvesteringsprojekt som ingått i inriktningsbesluten och identifierade åtgärder med hög genomförbarhet till och med 2018. Det är enligt stadens budget angeläget att trafiknämnden ökar ansträngningarna för att realisera planerade projekt. En huvuduppgift för 2018 blir att slutföra satsningen att investera 1 mdkr i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 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 2018 tas förslag fram på strategisk inriktning för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder fr.o.m. 2019 .</p> <p>Bilagan ”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 2018 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.</p> |

| Projekt                                 | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår   | Genomförandeläge och kommentarer  |
|---|---|---|
| <b>Cykelparkering<br/>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. Genomförandebeslut för cykelparkeringar om totalt 24 mnkr för perioden 2014-2018 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08. I samband med kommunfullmäktiges budget för åren 2014-2017 har beslutats om en högre utbyggnadstakt än vad som inledningsvis var planerat. Mot bakgrund av detta togs ett kompletterande genomförandebeslut för perioden oktober 2016-2018 i trafiknämnden 2016-12-08 om totalt 23,0 mnkr.</p> <p>År 2014-2018</p> | <p>För 2018 planeras för cirka 2 000 cykelparkeringsplatser över hela Stockholm. Majoriteten av platserna sker med traditionella pollare. Cirka 20 procent av platserna i ”Stockholmshagar” och cirka 10 procent av platserna i tvåvåningsställ.</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><i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i><br/>Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> <p><i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i><br/>Trafikförvaltningen genomför en utredning av kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden, där man studerar varianter av trafikering med spårväg och bussar alternativt bara med bussar.</p> |



| Projekt | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår  | Genomförandeläge och kommentarer  |
|---------|--|---|
|         | <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 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><i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i><br/>Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen. Under 2018 bygger trafikförvaltningen spåranläggningen på Klarabergsgatan.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i><br/>Trafikförvaltningen planerar under 2018 och 2019 för tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan, som ska utföras under 2020.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p> |

| <b>Projekt</b>                       | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|--------------------------------------|--|---|
|                                      | <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>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 2018 fortsätter arbetet med att byta ut de 7100 armaturerna vi fått medel för att byta ut under 2017-2018. Vi räknar med att det ska vara 3850 armaturer kvar att byta 2018.</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 stolpvstånd vid byte av belysnings-</p>   | <p>Under 2018 kommer fokus att ligga på belysningsåtgärder som bidrar till känsla av ökad trygghet. Detta uppnås bl.a. genom att delta i trygghetsvandringar där synpunkter tas till vara och hanteras i samverkan med stadsdelsförvaltningar.</p> <p>Vid lokala utvecklingsprogram deltar trafikkontoret bl.a. för utveckling av belysningsåtgärder som kan bidra till trygghetsskapande insatser, där åtgärder i ytterstaden prioriteras.</p> <p>Vid platser med återkommande utmaningar med tryggheten kan samverkan med polisen komma att ske för att möjliggöra bättre belysning.</p> <p>Även belysning som ersätts inom ramen för ”energibesparande armaturbyten” kommer att medföra en högre belysningskvalité, vilket också bidrar till en ökad känsla av trygghet.</p> |

| <b>Projekt</b>                                 | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|--|--|--|
|  | anläggningar.<br><br>År 2016-2020  | Enskilda insatser utförs också för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, exempelvis i samband med skola, där behov identifieras.  |
| <b>Klimatsmarta parkeringsautomater</b>        | 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.  | 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.<br><br>Inköp, leverans, montage och driftsättning av de nya parkeringsautomaterna har upphandlats, och driftsättning fortsätter under 2018.                                |
| <b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>          |  |  |
| <b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b> | 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.<br><br>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr.<br><br>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. | Under första kvartalet 2018 färdigställs projektering och förhandling med fastighetsägaren till Adlern mindre 34. Ett gemensamt genomförandebeslut med exploateringskontoret planeras att tas upp i nämnden i februari 2018.<br><br>Därefter sker upphandling under sommaren 2018 med byggstart under hösten/vintern 2018. Under byggtiden kommer Odengatan att stängas för trafik under drygt 1 år. Öppnande av gångtunneln kan ske sommaren/hösten 2020.<br><br>En förutsättning för genomförandet är att avtal tecknas med ägaren till Adlern mindre 34, ledningsägare och trafikförvaltningen. |

| Projekt  | Beskrivning av projektet och beslutsläge<br>Start – Avslutsår  | Genomförandeläge och kommentarer  |
|--|--|---|
|  | <p>Detaljplan har tagits fram inom Citybaneprojektet som medger byggande av gångtunneln med Uppgång i Adlern mindre 34, däremot ges ingen möjlighet till uppgång i gångbanan på Odengatan.</p> <p>Ett reviderat inriktningsbeslut togs i maj 2017 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren till Adlern mindre 34.</p> <p>År 2012-2020</p>   |   |
| <b>Kungsgatan,<br/>Sträckan<br/>Sveavägen-Birger<br/>Jarlsgatan<br/>trafiksäkerhet,<br/>tillgänglighet,<br/>kollektivtrafik och<br/>gångbana</b> | <p>På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet.</p> <p>Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafikklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten, något som svårligen kan accepteras på grund av busstrafiken.</p> <p>År 2014-2021</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 och Avfall 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 bland annat 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-<br/>broarnas<br/>klaffar</b>  | <p>Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som nyligen bytts på Danviksbroarna. Även de på Liljeholmsbroarna har nu uppnått sin tekniska livslängd och börjar bli kostsamma i drift</p>  | <p>Samråd med berörda parter har genomförts, bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket, för planering av tid för utförandet.</p>   |

| <b>Projekt</b>                               | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|--|--|---|
|  | <p>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>Ett utredningsbeslut redovisades i trafikinämnden 2015-12-10. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras i trafikinämnden under våren 2018.</p> <p>År 2015-2020</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>  |
| <b>Norra Danviksbron</b>                     | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ett utredningsbeslut redovisades i trafikinämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.</p> <p>År 2012 – 2022</p> | <p>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.</p> <p>Planeringen av brobytet görs i samarbete med Trafikförvaltningen då förvaltningen av bron är gemensam.</p> |
| <b>Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand,</b> | <p>Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p>  | <p>Genomförandebeslutet fattades i Trafikinämnden 2017-06-15. Ärendet tas upp i kommunfullmäktige i januari 2018. Upphandlingen kan starta vintern/våren 2018 och entreprenadstarten planeras till hösten 2018. Entreprenaden beräknas vara färdig våren 2020.</p>  |

| <b>Projekt</b>                        | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>  |
|---------------------------------------|--|--|
| <b>förstärkningsåtgärder</b>          | <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cyklingsspendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pårsundsbron och Reimersholmsbron. Under geotekniska undersökningar längs sträckan framkom dock att stabilitetsförhållandena var oväntat dåliga vilket kräver att marken förstärks genom spontning.</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 Pårsundsbacken.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslutet togs 2017-06-15 i trafiknämnden på ett belopp av 130 mnkr. Ärendet ska vidare till kommunfullmäktige första kvartalet 2018.</p> <p>År 2012 – 2020</p> |  |
| <b>Vårbergstoppen, ny Stadspark</b>   | <p>Utredningsbeslut togs 2017-04-06 i trafiknämnden. Inledande utredning ska genomföras av förutsättningarna att skapa en ny stadspark med kvaliteter för ett större omland.</p> <p>Utredningskostnaden bedöms uppgå till 10 mnkr. Investeringskostnaden bedöms i dagsläget uppgå till mellan 50,0-150,0 mnkr beroende på platsspecifika förutsättningar, omfattning och ambitionsnivå.</p> <p>År 2017-2019</p>  | <p>Trafikkontoret har genomfört en inventering av möjligheterna att anlägga en ny större park i ytterstaden. Utredning pågår om förutsättningarna för att anlägga en sådan park i Vårberg, vid Vårbergstoppen. Ett inriktningsbeslut planeras till nämnden under våren 2018.</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</p>   | <p>Projektet har försenats eftersom det råder oenighet om utformningen av den nya lösningen för att ersätta bergbanan. Berörda förvaltningar är inte överens om vilken ersättningslösning som ska</p>  |

| <b>Projekt</b> | <b>Beskrivning av projektet och beslutsläge<br/>Start – Avslutsår</b>  | <b>Genomförandeläge och kommentarer</b>   |
|----------------|--|---|
|                | <p>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 – 2019</p> | <p>byggas.</p> <p>Projektet ska göra ett omtag och försöka ta fram en lösning som man kan enas om. Tidigast byggstart är troligen 2019.</p> |