

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> 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 2001-2018</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 2015-2018 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 och Styrssystem har utförts och delvis slutbesiktigats under 2017. Byggnationen av MCS-systemet (Motorway Control System), variabla meddelandeskyltar (VMS) och kameran system har färdigställts samt att slutbesiktning har skett. De olika systemen har implementerats i stadens trafikledningscentral (Trafik Stockholm) och är i operativt status.</p> <p>Arbeten med upphandling av bommar för avstängning av Söderledstunneln har påbörjats och byggnationen av dessa kommer att pågå under 2018.</p> <p>Projektet kommer att färdigställas, avslutas och slutredovisas under 2018.</p> <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.</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- 2018</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 och åtgärdande av garantiskador kvarstår på trafikplats Värtan. Dessa kommer att färdigställas under 2018-2019.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) tas fram av Trafikverket och överlämnas till staden. Överlämnandet beräknas vara färdigställt under våren 2018.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Belysning, reinvesteringar	<p>Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler.</p> <p>Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för stolpras. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p>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>Under 2017 har cirka 16 000 meter kabel bytts ut, varav 12 000 meter är luftledning som har ersatts med markförlagd kabel. Detta har gjorts i samförläggning med Ellevio. Resterande 4 000 meter har bytts i egna projekt.</p> <p>Under 2017 har 533 stolpar bytts ut, varav 330 stolpar har ersatt gamla kreosotstolpar i samförläggning med Ellevio.</p> <p>Under 2017 har 5 belysningscentraler flyttats ut från Ellevios nätstationer för att öka driftsäkerheten.</p>
Reinvestering mindre konstbyggnads- åtgärder	<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>Kontoret har därefter återkommit med förslag till genomförandebeslut för år 2015, 2016 och 2017 vilket antogs i februari respektive år. I beslutet 2016 reviderades även reinvesteringsprogrammets period till 2014-2022.</p> <p>År 2014-2022</p>	<p>Under 2017 har ett antal mindre konstbyggnadsåtgärder utförts. Ett ökat utrymme i kontorets investeringsbudget har möjliggjort att fler åtgärder inom reinvesteringsprogrammet har kunnat utföras tidigare än planerat.</p> <p>Under året 2017 har bland annat följande reinvesteringar genomförts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbyte av 4 GC-broar i Husby • Renovering av Karlbergstunneln • Omisolering och renovering av bro över GC-väg vid kvarteret Arnö, Farstavägen 187 • Renovering av trappa mellan S:t Eriksbron och Norrbackagatan • Omisolering och renovering av Styckjunkargatan • Omisolering och renovering av 4 broar i Farsta • Reinvestering av belysning i ledningstunnlar city, etapp 3 • Bergförstärkning <ul style="list-style-type: none"> ○ SÖS tunneln ○ Solberga tunneln ○ SJ-tunneln ○ Träskoletunneln ○ Erikssdalstunneln

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Fåfångatunneln • Renovering av rulltrappa vid Sveavägen och vid Älvsjö station • Uppgradering av markvärme city, undercentral 33 etapp 3
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 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</p>	<p>Bron har färdigställts under 2017 med en godkänd slutbesiktning i augusti. Vid slutbesiktningen har anmärkningar på beläggningen på gång- och cykelbanorna på bron uppmärksamats och detta kommer att åtgärdas under våren 2018. Eftersom gestaltningen av broskärmen inte kommit igång har ett standardrücke satts upp tills vidare.</p> <p>Sundbybergs stad har påbörjat projektering av marken på Ursvikssidan för anslutande vägnät men tills vidare kommer bron att vara avstängd.</p> <p>Arbeten med skärmen återupptas 2019.</p>
Reinvestering av trafiksignaler och	<p>Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 2011-05-23 för reinvestering under</p>	<p>Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom beslutet för åren 2011-2017 samt 2017-2021. Under 2017 uppgick budgeten till 27 mnkr. Utbyte av</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
andra elektriska trafikanordningar	<p>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>Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.</p> <p>År 2011-2017 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr År 2017-2021 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr</p>	<p>den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är prioriterat.</p> <p>Under 2017 har ca 25 styrapparater blivit utbytta, samtliga apparater ingår i stadens övervakningssystem.</p> <p>För kabelbyte har de mest undermåliga kablarna prioriterats, vilket har 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. Under året har ca 700 detektorer blivit utbytta i våra anläggningar. Utvärdering av tester med ovanjorddetektering för att se vilka skillnader som föreligger gentemot vanliga induktiva slingor har genomförts under 2017 och fortsätter under 2018. Arbete pågår med att kvalitetssäkra stadens övervakningssystem, så det blir både driftsäkrare och mer redundant.</p>
Tätskikt Sergels torg	<p>För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, Spårväg city. I området finns även planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan. I samband med detta planeras för upprustning av</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>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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>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 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 planerat en preliminär sluttid till juli 2018. Det kan finnas vissa restarbeten som t.ex. besiktningsanmälningar eller tilläggsarbeten.</p> <p>Lägesrapport för tätskiktsprojektet redovisades i trafikinämnden 2017-12-14</p> <p>År 2010-2018</p>	<p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>Samordning med tomträttsshavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och genomförandeaftal 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 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) – Entreprenaden att renovera stål och rengöra glas samt montering av belysning är nu klar. Invigning av Öhrströms pinne skedde den 19 oktober.</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 startades under 2016, arbetena pågår till 2018. Option 5 som innefattar finplanering har beställts och startades under 2016 med ett slutförande 2018.</p> <p>Tätskiktsarbeten på Hamngatan är nu klara och avslutade. Det som återstår är att sätta tillbaka trafikrefuger i korsningen Hamngatan/Regeringsgatan. Milstolpe i projektet att en gata är helt klar.</p> <p>Pågående arbeten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - K5c - K5d - Rondellen är enkelriktad pga arbeten med beläggningsarbeten. - Återställningsarbeten pågår på Kulturtorget <p>Av totalt 27 deletapper återstår det en etapp att byta tätskikt på. Klart senast i mars 2018.</p> <p>Byggstart för Spårväg city är planerad till 8 januari 2018.</p>
Reinvestering av	Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-	Genomförande av åtgärderna påbörjades 2013 och beräknas pågå till 2018. Åtgärdsprogrammet

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
gatuytor med tillhörande anordningar	<p>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 trafikplaneringar, gatmöbler samt papperskorgar.</p> <p>År 2013-2018</p>	<p>genomförs med årliga reinvesteringar 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 har fortsatt under 2017. Under året har cirka 70 delprojekt genomförts i olika delar av staden.</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>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. Den temporära skyddsportalen är nu demonterad och borttagen.</p> <p>De osäkra förutsättningarna för de förändringar som varit kring 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 har utförts under sommaren och slutbesiktning genomfördes i juli 2017.</p> <p>De nya broarna öppnades för trafik den 2 juni 2017.</p> <p>Entreprenaden har färdigställts, det som kvarstår är att åtgärda ett fåtal besiktningsanmärkingar</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		samt underlag för relationshandlingar. Prognosen för projektet är fortfarande osäker då slutreglering av ekonomin inte är avslutad.
Plan för gatuparkering – skyltar och automater	<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 2016-06-13. Total utgift 84,0 mnkr.</p> <p>2016-2017</p>	<p>Implementeringen påbörjades hösten 2016 och fortsatte under 2017 och 2018. Taxa4-området blev klart under våren 2017 varpå innerstaden färdigställdes under resterande del av 2017. Till 2018 kvarstår taxa5-området.</p>
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.</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</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 har genomförandet fortsatt av de cykelinvesteringsprojekt som ingått i inriktningsbesluten.</p> <p>Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. En huvuduppgift för 2017-2018 är 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 har ytterligare cykelinvesteringsprojekt förberetts med preliminärt genomförande från 2019.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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>Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på de cykelprojekt som omfattats av inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk, volymer och åtgärder som utförts under 2017 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt, samt genomförda cykelprojekt från 2012.</p>
Cykelparkering hela staden	<p>I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut 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 stadsmiljömässigt 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>Under 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 utsågs i mars 2017.</p> <p>Under 2017 har entreprenaden fram till 2017-11-16 utfört 2 546 cykelparkeringsplatser. Ytterligare 150 kommer att utföras under 2017. Av den utökade ambitionen kvarstår ca 300 parkeringar att utföras under 2018.</p> <p>Planeringen för cykelparkering 2018 har gjorts under hösten 2017, och kommer vid behov även att göras löpande under 2018.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Pålsundsbacken och Söder Mälarder Mälarder, förstärkningsåtgärder	<p>Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarderstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett pendlingsstråk för cykel längs Söder Mälarderstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Geotekniska undersökningar längs sträckan visade att stabilitetsförhållandena var oväntat dåliga vilket kräver att marken förstärks genom spontning och lätt fyllning för att marken ska ha tillräcklig stabilitet mot skred.</p> <p>När marken är stabiliserad ska ett cykelstråk byggas längs sträckan. Cykelbanan kommer att separeras från gångstråket längs vattnet vilket minskar konflikterna och riskerna för olyckor. Stråket kommer även att ansluta till Långholmsgatan via Pålsundsbacken.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafikinämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslutet togs 2017-06-15 i trafikinämnden på ett belopp av 130 mnkr. Ärendet ska vidare till kommunfullmäktige i februari 2018.</p> <p>År 2012 – 2020</p>	<p>Projekteringen är så gott som klar. Upphandlingen kan starta vintern 2018 så snart kommunfullmäktige godkänner genomförandebeslutet. Entreprenaden planeras starta hösten 2018 och beräknas vara färdig våren 2020.</p>
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Spårväg City	<p>Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiknätet vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad.</p>	<p><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>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge 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> Järnvägsplanen blev fastställd under 2016, liksom genomförandeavtal mellan Trafikförvaltningen och staden om förlängningen av Spårväg City till Klarabergsgatan. Inom tätskiktsprojektet har kontoret utfört förberedande arbeten för spårvägen under 2017.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Landstingets trafikförvaltning har påbörjat projektering av tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan. Denna ombyggnad är planerad att utföras under 2020.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<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>	
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 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 belysningsanläggningar.</p> <p>År 2016-2020</p>	<p>Under 2017 har bland annat följande åtgärder genomförts: Mindre kompletteringar har utförts efter trygghetsvandringar och önskemål från stadsdelsförvaltningar, synpunktsportalen, entreprenör eller egna iakttagelser.</p> <p>Riktade ronderingar har gjorts inom Hässelby-Vällingby, Spånga-Tensta, Rinkeby, Farsta och Skärholmen.</p> <p>Projekt: Belysning vid Hässelby torg och Högländstorget har bytts ut och för Tenstagången pågår projektering inför kommande byte av belysningen. I Bifrostparken i Spånga och på Hjulsta torg har översyn av belysningen gjorts efter förslag från medborgarna. Belysningen för gående (skolväg) för passage över Nockebybanan i Bromma samt gångstråk vid Loviselundsvägen, Hässelby, har förstärkts.</p> <p>Belysning i gångtunnlar har setts över inom stadsdelsförvaltningarna i Skärholmen och Farsta. I tunnlar där belysningen ansetts dålig har den bytts ut till ny mer effektiv sådan.</p>
Klimatsmarta parkeringsautomater	<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</p>	<p>Under 2017 har hälften av de upphandlade parkeringsautomaterna byts ut och driftsatts i innerstaden, resterande del kommer bytas ut och ersättas under 2018. De nya automaterna drivs med solceller och batteribackup och därmed behövs inte någon extern strömkälla.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	2016-11-10.	Parkeringsautomaterna ger inte några biljetter eller kvitton utan är helt digitala. Trafikövervakningen sker genom att fordonets registreringsnummer kontrolleras direkt i parkeringsvaktens handdator.
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.</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>Detaljplanen för Adlern mindre 34 har vunnit laga kraft.</p>	<p>Under 2017 har projekteringen fortsatt och beräknas vara klar under våren 2018.</p> <p>Under hösten 2017 har också förhandling med fastighetsägaren till Adlern mindre 34 återupptagits.</p> <p>Då Odengatan kommer att stängas av för fordonstrafik i byggskedet har kontakt tagits med Trafikförvaltningen för att se över hur ändringar i hållplatslägen för Odenplan kan göras.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Ett reviderat inriktningsbeslut togs i maj 2017 och ett gemensamt genomförandebeslut med exploateringskontoret planeras våren 2018. År 2012-2020	
Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet, kollektivtrafik och gångbana	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. 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. År 2014-2021	De utredningar som har 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. 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. 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. Planerad tid för byggnation är 2019-2021.
Liljeholms- broarnas klaffar	Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som tidigare bytts på Södra Danviksbron. Även de på Liljeholmsbroarna har nu uppnått sin tekniska livslängd och börjar bli kostsamma i drift med återkommande reparationer av sprickor som	Samråd med berörda parter har genomförts, bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket, för planering av lämplig tid för utförandet. Arbetena kommer att innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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 däckerna 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 2015-12-10. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras i trafiknämnden under våren 2018.</p> <p>År 2015-2020</p>	<p>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>
Norra Danviksbron	<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 trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.</p> <p>Ett reviderat utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2017-12-14. Belopp 25 mnkr (brutto).</p>	<p>Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan har en tillfällig slutstation i Henriksdal och alltså inte trafikerar 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>
Vårbergstoppen, ny Stadspark	<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>I enlighet med uppdraget i budget 2017 har trafikkontoret genomfört en första inventering av möjligheterna att anlägga en ny större park i ytterstaden. En utredning av förutsättningarna för en sådan park vid Vårbergstoppen i Vårberg har påbörjats under 2017.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Utredningskostnaden bedöms uppgå till 10 mnkr. Investeringskostnaden bedöms i dagsläget uppgå till mellan 50 och 150 mnkr beroende på platsspecifika förutsättningar, omfattning och ambitionsnivå.</p> <p>År 2017-2019</p>	
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 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, eller alternativ lösning, 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 genomförandegift om 25 mnkr.</p> <p>Projektet planeras att pågå år 2014 – 2019</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 byggas.</p> <p>Projektet har därför gjort en nystart i december 2017 med syfte till att få fram en lösning som alla intressenter kan acceptera. Planen framåt är att en ny projektering kan ske under 2018 och att en möjlig byggstart kan vara under 2019.</p>