

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>		
<b>Reinvestering belysning</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>Under 2018 fortsätter 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. 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> <p>För 2019 och 2020 kommer det att fortsatt ske utbyte av gamla uttjänta kablar och stolpar i egen regi samt i samförläggningar med Ellevio. Antal meter som kommer kunna bytas per år i egen regi och i samförläggningsprojekt uppskattas till ca 16 000m - 18 000m. Antal stolpar är även det i samma omfattning som tidigare, cirka 530 - 550 stolpar per år.</p> <p>Utflytt av Belysningscentraler från Ellevios nätstationer kommer succesivt att minska i takt med att Ellevio bygger om eller byter sina stationer. Det är idag ca 35st belysningscentraler kvar att flytta ut från nätstationer. Gamla uttjänta/trasiga centraler byts vid upptäckt och behov.</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>För åren 2019-2021 så planeras kommande projekt och åtgärder för varje år separat och genomförandebeslut kommer att skrivas fram årligen som inkluderar de kommande planerna.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022 samt ett genomförandebeslut 2018-02-01 för innevarande år 2018. Det ursprungliga inriktningsbeslutets tidsperiod har förlängts till 2022.</p> <p>År 2014 -2022</p>	
<b>Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar</b>	<p>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 2017-2021 genomförandebeslut, utgift 180,0 mnkr</p>	<p>Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer 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 2019-2021 kommer cirka 30 styrapparater bytas ut årligen 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 uppnå 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 undersöka vilka skillnader som föreligger gentemot vanliga induktiva slingor. Under 2019-2021 påbörjas arbetet med att ersätta befintlig teknik med ny där så är lämpligt. Detta kommer att medföra minskade driftskostnader och högre kvalitet på stadens signalanläggningar. Under 2019-2021 fortsätter arbetet med att kvalitetssäkra stadens övervakningssystem så det blir både driftsäkrare och mer redundanter, och arbetet med utbyte av ledlampor i samtliga stadens signalanläggningar påbörjas.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<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 etapp 1 innan ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen redovisades 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>År 2010-2020</p>	<p>Projektet har nu en sluttid som har samordnats med byggandet av Spårväg City. Sluttiden är planerad till 30 juni 2018. Restarbeten i form av återställningsarbeten i hörnet Hamngatan/Sveavägen slutförs 2020.</p> <p>Framför Gallerian har inte tätskiktsprojektet haft möjlighet att återställa gatumöbleringar pga. av AMF:s arbeten med ombyggnation av Gallerian. Staden kommer att tillhandahålla gatumöbler som köps in under 2018 och lagerhålls till 2019 när AMF är klara med sina arbeten på fastigheten.</p> <p>Kan bli aktuellt med ett liknande avtal med AMF för kvarteret Stigbygel 5, där AMF söker upplåtelse för en bygghiss som kommer att hindra projektet att återställa gångbanan.</p> <p>Samordning har skett med Vasakronans ombyggnader av fastigheten i hörnet Sveavägen/Hamngatan, och vissa arbeten kommer inte att kunna utföras förrän deras ombyggnad är färdigställd. Ett avtal är tecknat med Vasakronan om ansvarsfördelningen gällande återställningsarbeten. Vasakronan utför återställningen 2020.</p>
<b>Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkningsåtgärder</b>	<p>Inriktningsbeslut för cykelåtgärder vid Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cyklingspendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Under geotekniska undersökningar längs sträckan framkom dock att stabilitetsförhållandena var oväntat dåliga vilket kräver att marken</p>	<p>Upphandlingen startade vintern 2018 och entreprenadstart planeras påbörjas hösten 2018. Entreprenaden beräknas vara färdig i dess helhet 2020-12-31.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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 Pålsundsbacken.</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. Beslutet fastställdes i kommunfullmäktige 2018-02-19.</p> <p>År 2012 – 2020</p>	
<b>Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar</b>	<p>Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator med tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelvägar, torg/centrumbildningar, busshållplatser, skyltar, räcken, flaggstänger, övriga trafikantordningar, gatmöbler, papperskorgar och träd.</p> <p>Ett inriktningsbeslut för åren 2019-2023 kommer att redovisas i trafik- 2018-03-08. Total utgift uppgår till 550,0 mnkr.</p> <p>År 2019-2023</p>	<p>Genomförande av åtgärderna påbörjas 2019 och beräknas pågå till 2023. Åtgärderna genomförs med årliga reinvesteringensvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutad budget för åren 2019-2023.</p> <p>Åtgärdsprogram kommer att presenteras i trafiknämnden inför varje verksamhetsår, och redovisning av genomförda åtgärder kommer att göras årligen till nämnden.</p>
<b>Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk</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 öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden.</p> <p>Cykelplanen antogs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p>	<p>Trafikkontoret kommer under 2018 slutföra satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018, samt förbereda ett bokslut för "cykelmiljarden" för slutredovisning 2019. Eftersom cykelplanen sträcker sig till år 2030 planerar kontoret för att utbyggnaden av cykelinfrastrukturen ska fortsätta även efter år 2018 med en hög ambitionsnivå för planeringen av cykelinfrastruktur.</p> <p>Av de 87 sträckor som givits prioritet 1 i cykelplanens kartbilaga, varav merparten listas i</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Trafik- och renhållningsnämnden och Exploateringsnämnden fattade 2012 ett utredningsbeslut med innebörden att trafikkontoret ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Utredningsbeslutet är kopplat till de i cykelplanen mest prioriterade infrastrukturåtgärder på pendlingsstråken.</p> <p>Fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk utifrån cykelplanen har fattats i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden under åren 2013-2016, omfattande 40 åtgärder. Ett antal inriktningsbeslut har före 2013 och efter 2016 fattas för ett projekt i taget. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden, alternativt i kommunfullmäktige om åtgärden överstiger 50 mnkr, för varje objekt var för sig.</p> <p>I prioriteringen av cykelinvesteringar är utredningsbeslutet en utgångspunkt. Dessutom uppmärksammas om det finns angelägna objekt som inte ingår i utredningsbeslutet och sidoförfrågningar från andra aktörer värderas. Detta kan innebära att såväl objekt i utredningsbeslutet som andra angelägna åtgärder kan inrymmas i prioriteringen. Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt.</p>	<p>utredningsbeslutet, är i februari 2018 27 av dessa genomförda och avslutade. Ytterligare 36 sträckor har antingen genomförandebeslut, enbart inriktningsbeslut eller utreds inför beslut. Fyra sträckor har på olika sätt övervägts men hittills lämnats utan åtgärd. 20 sträckor återstår, varav ett antal bedöms komma att hanteras inom ramen för större programarbeten och exploateringsprojekt.</p> <p>Under 2018 kommer kontoret i enlighet med uppdrag i budget påbörja en översyn av stadens cykelplan. Dessutom kommer kontoret ta fram förslag på strategisk inriktning för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder fr.o.m. 2019. Inom ramen för dessa processer kommer ett antal strategiska frågeställningar behandlas som rör valet av åtgärder och prioriteringar och avvägningar mellan och inom projekt, och som kommer påverka inriktningen på cykelinvesteringarna för perioden 2019-2021.</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 2019-2021 och hur kostnaderna fördelas. I bilagan framgår även beslutsläget för pågående och planerade projekt.</p>
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR</b>		
<b>Spårväg City</b>	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	<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

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad.</p> <p>Landstingets trafiknämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå.</p> <p>I december 2011 tog staden och Trafikförvaltningen gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till 2016-2018.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförandebeslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03.</p> <p>Trafikförvaltningen fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 mdkr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 mdkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade 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</p>	<p>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> Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen. Under 2018 bygger trafikförvaltningen spåraneläggningen på Klarabergsgatan.</p> <p><i>Tillgänglighetsanpassningar linje 7</i> Trafikförvaltningen planerar under 2018 och 2019 för tillgänglighetsanpassning av hållplats Nybroplan, som ska utföras under 2020. Trafikkontoret planerar att under 2019 göra förbättringar för gående och cyklister vid Nybroplan, för att det ska bli en bra helhet när också hållplatsen byggs om.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>– Waldemarsudde kan starta tidigare när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara).</p> <p>I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik.</p> <p>Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019. Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje påverkas inte av beslutet.</p> <p>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 och högtrycksnatrium till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer fortsätter under åren 2019 och 2020.</p> <p>Ca 2 400 kvicksilverarmatur samt 4 700 högtrycksnatrium kommer att bytas. Kontoret har beviljats 37,0 mnkr för inköp av armaturer från stadens centrala medel för klimatåtgärder men den totala investeringen för detta är ca 43,5 mnkr.</p> <p>Efter 2020 fortsätter arbetet med att byta ut armaturer till mer energieffektiva inom ordinarie budget</p> <p>År 2019 – 2020</p>	<p>Från 2019 till 2020 fortsätter arbetet med att byta ut armaturer till mer energibesparande armaturer. Utbytet sker till LED-armaturer, eftersom tekniken gått fram så pass långt att de både ger en effektbesparing och längre livslängd. Idag uppskattas livslängden till 25 år. Dessutom har ljuskvaliteten blivit tillräckligt bra. Eftersom LED-armaturerna kan fås med ljusreglering kan även ytterligare stora energibesparingar göras.</p> <p>Genom att byta ut de kvarvarande armaturerna uppskattas CO<sub>2</sub>-utsläppen minska med 51 procent jämfört med dagens utsläpp. Energiminskningen på 2,4 miljoner kWh motsvarar en besparing på 3,7 mnkr per år.</p> <p>Efter 2020 fortsätter arbetet med att byta ut armaturer till mer energieffektiva inom ordinarie budget.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<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 trafیکنämnden 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>Nytt beslut för åren 2021-2025 kommer att tas upp i trafیکنämnden i slutet av 2020.</p> <p>År 2016-2020</p>	<p>Under perioden kommer fokus att ligga på belysningsåtgärder som bidrar till en känsla av ökad trygghet. Detta uppnås bland annat genom att kontoret deltar i trygghetsvandringar där synpunkter tas till vara och hanteras i samverkan med stadsdelsförvaltningar.</p> <p>Vid lokala utvecklingsprogram deltar trafikkontoret bland annat för utveckling av belysningsåtgärder som kan bidra till trygghetsskapande insatser, där åtgärder i ytterstaden prioriteras. 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> <p>Enskilda insatser utförs också för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, exempelvis i samband med skolor där behov identifieras.</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</p>	<p>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 under 2018.</p> <p>Därefter sker upphandling under hösten 2018 med byggstart under våren 2019. Under byggtiden kommer Odengatan att stängas för trafik under drygt 1 år. Öppnande av gångtunneln kan ske</p>



<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>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.</p> <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>Genomförandebeslut planeras under 2018.</p> <p>År 2012-2021</p>	<p>hösten 2020/våren 2021.</p> <p>En förutsättning för genomförandet är att avtal tecknas med ägaren till Adlern mindre 34, ledningsägare och trafikförvaltningen.</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</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.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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 2014-2021</p>	<p>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- broarnas klaffar</b>	<p>Farbanedäcket 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. Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som nyligen bytts på Södra Danviksbron.</p> <p>Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-12-10. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras för trafiknämnden under våren 2018.</p> <p>År 2015-2021</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. Under byggnationstiden kommer trafiken över broarna att begränsas till en bro.</p> <p>Projektet kommer att innefatta cykelåtgärder som planeras på broarna, anslutningar av gång- och cykelbanor till Liljeholmsbroarna.</p> <p>Planerad tid för genomförande är preliminärt år 2020-2021.</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>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> <p>Under 2018 kommer utredningsarbete att pågå för att hitta en brodesign där en ”ny” bro passar in i</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<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 brobygget senarelades.</p> <p>Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.</p> <p>På grund av en större översyn för gestaltningen tog ett nytt fördjupat utredningsbeslut 2017-12-14. Belopp 25 miljoner. Ett inriktningsbeslut kommer att presenteras för trafiknämnden våren 2019 där gestaltningen, historiska värden och kostnader kommer att vara i fokus.</p> <p>Planerat inriktningsbeslut våren 2019 Planerat genomförandebeslut sen vår 2020 Färdigställande av entreprenad våren 2025</p> <p>År 2012 – 2025</p>	<p>den befintliga kulturmiljön och ger en gestaltning som avspelar nuvarande brons historiska kulturvärde. Målet är att få en bro som är kostnadseffektiv under både bygg- och förvaltningsskedet.</p> <p>Under 2019 kommer den systemhandling som finns att förfinas och förfrågningsunderlaget kommer att förberedas.</p> <p>Genomförandebeslut är planerat till 2020 för att sedan under 2021-2022 handla upp entreprenör.</p> <p>Entreprenadarbeten planeras att pågå under 2023 och 2024 och bron ska vara färdigställd till årsskiftet 2025 då Saltsjöbanan ska åter igen vara i drift hela vägen in till Slussen.</p>
<b>Gångtunnel Solvalla – Annedal</b>	<p>I samband med utbyggnaden av tvärbanans Kistagen planeras en ny koppling i form av en gång och cykeltunnel under Ulvsundavägen mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande perrongen.</p> <p>Projektet är avhängigt av ett genomförandebeslut om Tvärbana norrs byggande med tillhörande genomförandeavtal med Trafikförvaltningen. Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2016-02-04. Inriktningsbeslut togs 2017-04-06, med totalt beräknad utgift om 75 mnkr.</p> <p>Planerat genomförandebeslut under 2018.</p> <p>År 2016 – 2023</p>	<p>I dagsläget har en systemhandling för utformningen tagits fram, samt en rapport om genomförbarheten och metod för byggandet.</p> <p>Förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr kommer att byggas. När avtal och detaljplan är på plats, troligtvis under 2019, kan produktionen starta. Avsikten är att inte forcera utan vänta in de synpunkter som kommer under samråd och granskning.</p> <p>Projektet är tekniskt svårt att genomföra och kommer att kräva noggrann planering av framdrift och tekniska lösningar för att inte störa närliggande projekt eller trafiken på Ulvsundaleden.</p> <p>Entreprenadarbetena planeras, om avtal och detaljplaner faller på plats, att genomföras år 2020 – 2022.</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</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</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>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>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 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 visar att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad.</p>	<p>Projektet har försenats eftersom det funnits frågetecken runt utformningen av den nya lösningen för att ersätta bergbanan. Berörda förvaltningar bör nå enighet om vilken ersättningslösning som ska byggas.</p> <p>Projektet har under vintern 2018 sammanställt tidigare utfört arbete och kommit fram till att en ny bergbana med två parallella hisskorgar är den lösning som bäst lämpar sig för att säkerställa trygghetsfrågorna och bevarandet av den befintliga arkitektoniska utformningen i området. Tidigare projekterade lösning med två hisstorn och gångbro är visserligen den bästa lösningen för att säkerställa minimala driftstörningar i framtiden med den klarar inte av att uppfylla trygghetsfrågorna eller bevarandet av den befintliga arkitektoniska utformningen i området.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr. Trafikkontoret tog fram alternativ med en ny bergbana, och en med hissar och gångbro. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning måste mer mark tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>År 2018 – 2021</p>	<p>Efter genomlysningen av projektet planeras ett reviderat inriktningsbeslut tas upp i nämnden i april 2018.</p> <p>Genomförandebeslut, projektering och upphandling planeras under 2018. Tidigast byggstart är troligen 2019.</p>