

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>		
<p><b>Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)</b></p>	<p>Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år.</p> <p><u>Nytt trafiksystem</u> Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna.</p> <p>En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå i likhet med Södra Länken och med målsättningen att ansluta systemet till Trafik Stockholm.</p> <p>Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden.</p> <p>Genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 48,0 mnkr Reviderat genomförandebeslut 2006-01-01, utgift 136,0 mnkr</p> <p>År 2001-2018</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 är färdigställda och slutbesiktigade under 2017. Slutbesiktning av MCS-systemet (Motorway Control System), kamerasytem samt variabla meddelandeskyltar (VMS) har utförts.</p> <p>Upphandling av automatiska avstängningsanordningar (Bom) utförs under våren 2018 och byggnation samt slutbesiktning av dessa kommer ske under sommaren/hösten 2018.</p> <p>Projektet kommer att färdigställas, avslutas och slutredovisas i slutet av 2018.</p> <p>Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge 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: 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 avlog 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/Trafikkontoret har upprättats (signerades 2016-07).</p> <p>Ett gränsdragningsavtal VA för Norra Länken mellan Trafikverket, Stockholm Vatten AB och staden/Trafikkontoret håller på att tas fram. Avtalet beräknas vara klart under 2018.</p> <p>Vissa restarbeten kvarstår på trafikplats Värtan. Dessa beräknas vara färdigställda under 2018.</p> <p>Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) tas fram av Trafikverket och överlämnas till staden. Överlämnandet beräknas vara färdigställt under 2018.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Belysning, reinvesteringar</b>	<p>Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler.</p> <p>Äldre belysningsstolpar behöver bytas av flera skäl såsom elsäkerhetsrisker och risk för stolpras. Det finns idag stora problem med släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p>Genomförandebeslut för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23 och avsåg åren 2011-2020. Total utgift 420 mnkr. Det ursprungliga genomförande beslutets tidsperiod har förlängts till 2022.</p> <p>År 2011-2022</p>	<p>Arbetet påbörjades under 2011 och fortgår till år 2022.</p> <p>Planerade åtgärder för 2018: 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 som 2017, 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 för att få en 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>Arbeten gjorda hittills 2018 är att handlingar har färdigställts för ett antal projekt, materiel är beställt. Startmöten har hållits i några av projekten. Samförläggningarna med Ellevio har fortskridit under vintern.</p>
<b>Reinvestering mindre konstbyggnads-åtgärder</b>	<p>I reinvesteringsprogrammet har kontoret gjort bedömningen att för att inte stadens underhållsskuld ska växa fordras det i genomsnitt cirka 60 mnkr per år för att täcka behovet av mindre konstbyggnadsåtgärder. Reinvestering av större konstbyggnader är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden antog 2013-12-12 ett förslag till reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr.</p> <p>Trafiknämnden antog ett nytt beslut 2016-02-04 för åren 2016-2022 samt ett genomförandebeslut 2018-02-01 för innevarande år 2018. Det ursprungliga inriktningsbeslutets</p>	<p>Under 2018 pågår eller planeras följande projekt inom ramen för ”Reinvesteringar mindre konstbyggnadsåtgärder”. Flera av projekten startade redan innan 2018.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klaratunneln, höjdvarningssystem Tegelbacken – slutförs under 2018</li> <li>• Ny broöverbyggnad till bro 4 Rinkebystråket – omstart för avslut av tidigare projekt</li> <li>• Liljeholmsbron, byte av styrsystem och fjärrstyrning – startat 2017</li> <li>• Spånga kyrkväg, omisolering av östra bron – start 2018</li> <li>• Västerbron, byte av traverser – start 2018</li> <li>• Klaratunneln, utbyte av reservkraftverk – slutförs under 2018</li> <li>• Bro över Magelungsvägen vid Nykroppagatan 23. Omisolering – avslut av projektet som startade 2017</li> <li>• Spånga kyrkväg norr om Svinningegränd, broreovering 54-5-0071 – start 2018</li> <li>• Spånga kyrkväg norr om Holmingegränd, broreovering 54-5-0075 – start 2018</li> <li>• Spånga kyrkväg norr om Krällingegränd, broreovering 54-5-0077 – start 2018</li> <li>• Ledningstunnlar City, belysning etapp 4 – utförs 2018</li> </ul>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>tidsperiod har förlängts till 2022.</p> <p>År 2014 -2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solbergatunneln, bergförstärkning – planeras 2018</li> <li>• Karlbergstunneln Solnapåfarten - avslut av projektet som startade 2017</li> <li>• Mäster Samuelsgatan 44 renovering på grund av läckage – startat 2017</li> <li>• S:t Eriksterrassen, tätskiktsbyte – start 2018</li> </ul>
<p><b>Reinvestering av trafiksignaler och andra elektriska trafikordningar</b></p>	<p>Reinvesteringsprogrammet avser utbyte av äldre trafiksignalutrustning (styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervakningsutrustning) samt andra elektroniska trafikordningar såsom trafikkameror.</p> <p>Trafiksignalerna och de övriga trafikordningarna 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 åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.</p> <p>Att ha en optimal fungerande signalreglering dygnet runt i staden är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön.</p> <p>Genomförandebeslut för perioden 2017-2021 togs i trafikinämnden 2016-08-25 och i kommunfullmäktige 2016-11-28, till en investeringsutgift om 180,0 mnkr.</p>	<p>Åtgärdsprogrammet genomförs 2017-2021 med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger. Under 2018 uppgår budgeten till 31 mnkr.</p> <p>Utbyte av den äldsta styrutrustningen (cirka 30 styrapparater byts i år), signalkabel och skadade detektorer är prioriterat.</p> <p>Tester med ovanjorddetektering, dels med detektering via termisk kamera och dels med 3D-kamera, fortsätter under året för att se vilka skillnader som finns gentemot vanliga induktiva slingor.</p> <p>Arbete pågår också med att kvalitetssäkra stadens övervakningssystem så det blir både driftsäkrare och mer redundant.</p>
<p><b>Tätskikt Sergels torg</b></p>	<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</p>	<p>En första etapp slutfördes till årsskiftet 2013. Det fortsatta arbetet startade i oktober 2014 och beräknas vara klart 2018. Detaljprojektering för kommande etapper sker parallellt med genomförandet och nya etappstarter sker kontinuerligt enligt planerade skeden i projektet.</p> <p>Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare.</p> <p>Samordning med tomträtthavare, nyttjare och trafikanter är en viktig del i projektet och</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<p>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 trafiknämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken genomförs samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaderna och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet.</p> <p>Projektet har 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 2010-2020</p>	<p>genomförandeavtal med berörda tomträttshavare har tecknats.</p> <p>En utredning för bulleråtgärder har tagits fram. 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>Ny undercentral för markvärme slutfördes i november 2017. Undercentralen UC 37 har varit i drift nu under vinterperioden och kunnat tina snö och slask på ett effektivt sätt.</p> <p>Pågående arbeten som slutförs 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- K5c återställningsarbeten</li> <li>- Kulturtorget återställs nu med ny plattbeläggning</li> <li>- Soltorget återställs nu med ny plattbeläggning</li> </ul> <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. Arbetena kommer att utföras under 2020.</p> <p>Av totalt 27 deletapper har nu sista deletappen startat.</p> <p>Milstolpar: Vecka 11 har projektet kommit till en milstolpe, sista spårkroppen är klar, 53 spårkroppar har byggts och sista tätskiktet är lagt, av totalt 31 000 kvm.</p> <p>Val av armatur har beslutats i styrgrupp, projektet går vidare med att utveckla den tidigare armaturen Trilux. Till hösten ska den monteras på Klarabergsgatan och runt Sergelrondellen.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
		Spårväg city tecknade 2017 kontrakt med en entreprenör som ska bygga spåranläggningen. Entreprenören är i full gång, nu pågår förberedande arbeten med att bygga plattform och att gjuta växelparti på hållplatsen vid centralen.
<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, gatumöbler 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. Huvuddelen av projekten utgörs av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden.</p> <p>Sammanlagt har cirka 540 delprojekt fördelade över hela staden genomförts under åren 2013-2017. Under 2018 planeras cirka 70 projekt genomföras.</p> <p>Ett inriktningsbeslut för ett nytt reinvesteringsprogram för 2019-2022 redovisades i nämnden i mars 2018. I det nya programmet ingår projekt som har tillkommit efter inventering av reinvesteringsbehovet i staden.</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>2016-2018</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.
<b>Cykelplan, utbyggnad av</b>	Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen	Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<p><b>pendlingsstråk 2012-2018</b></p>	<p>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>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. 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.</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. Dessutom kommer kontoret vidare i enlighet med uppdrag i budget påbörja en översyn av stadens cykelplan.</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>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Cykelparkering hela staden</b>	<p>I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. 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 har hittills knappt 2000 platser levererats till entreprenören för installation, ytterligare platser planeras och bedöms vara leveransklara under våren.</p> <p>Majoriteten av platserna sker med traditionella pollare. En del av parkeringsplatserna är i ”Stockholmshagar”. Ca 200 av parkeringsplatserna är i tvåvåningsställ.</p> <p>För att lösa parkeringsbehovet för lastcyklar testas kontoret en lastcykelanpassad variant av stockholmshagen med plats för två lastcyklar mot den ena gaveln.</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> 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 genomförande-beslut 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>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Inom tätskiktsprojektet utförs förberedande arbeten för spårvägen. Under 2018 bygger trafikförvaltningen spåranläggningen 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. För att få en bra helhet planerar trafikkontoret att genomföra förbättringar för gående och cyklande i enlighet med förslaget till Trafik- och gatumiljöplan för City. Stadens arbeten utförs 2019 och 2021.</p> <p><i>Anm. JP=Järnvägsplan</i></p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<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 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 utbyte av de sammanlagt 7 100 armaturerna som finansieras inom klimatmedlen under 2017-2018. Under 2018 återstår det att byta 3850 armaturer.</p> <p>Budgeten för 2018 är nu fördelad mellan stadsdelarna då mer detaljerade inventeringar är utförda. Arbetet med att ta fram arbetsunderlag och beställa material pågår.</p>
<b>Energibesparande armaturbyten</b>	<p>Utbytet av belysningsarmaturer till mer energieffektiva och miljövänliga alternativ fortsätter även under åren 2019 och 2020</p> <p>Kontoret har beviljats 37,0 mnkr för inköp av armaturer från stadens centrala medel för klimatåtgärder. Ett genomförandebeslut</p>	<p>Arbetet har påbörjats med inventering och framtagande av arbetsmaterial för att köpa in rätt armaturer till rätt plats</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>för fortsatta energibesparande armaturbyten togs i trafiknämnden 2018-02-1.</p> <p>Den totala investeringsutgiften uppgår till 43,5 mnkr. Armaturerna lagerläggs och bytena kommer att starta 2019 och pågå även under 2020. Arbetskostnaden inryms inom nämndens investeringsbudget.</p> <p>År 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 stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p>År 2016-2020</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 berörda 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. 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 en skola där behov identifieras.</p>
<b>Klimatsmarta parkeringsautomater</b>	<p>Kontoret har beviljats 48,0 mnkr från stadens centrala medel för klimatåtgärder för utbyte av befintliga äldre parkeringsautomater i innerstaden. Ett genomförandebeslut fastställdes i trafiknämnden 2016-11-10.</p> <p>År 2016-2018</p>	<p>Utbyte av parkeringsautomaterna fortsätter under 2018 med taxa5-området. Inköp, leverans, montage och driftsättning av de nya parkeringsautomaterna har upphandlats, och driftsättning fortsätter under 2018.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
<b>PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR</b>		
<b>Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan</b>	<p>Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under högtrafiktid. En lösning med gångtunnel under gatan, som ansluter direkt mot biljetthallen är då en attraktiv möjlighet för att avlasta övergångsstället och ge en gen och trafiksäker passage.</p> <p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Belopp 40 mnkr.</p> <p>Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel.</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 2017-05-18 för fortsatt arbete med planering av gångtunneln gemensamt med fastighetsägaren till Adlern mindre 34. Belopp, utgift 140 mnkr och inkomst 50 mnkr, netto 90 mnkr.</p> <p>Slutförhandling pågår med fastighetsägaren och genomförandebeslut, gemensamt med exploateringskontoret, planeras till juninämnden 2018 för att därefter fastställas i kommunfullmäktige.</p>	<p>Under första kvartalet 2018 färdigställs projektering och förhandling med fastighetsägaren till Adlern mindre 34 avslutas.</p> <p>Efter beslut i kommunfullmäktige kommer ansökan om vattendom och entreprenadupphandling påbörjas. Planerad byggstart är första halvåret 2019 med planerad försäljning till fastighetsägaren till Adlern mindre 34 under hösten 2020. Under byggtiden kommer Odengatan att stängas för trafik under drygt 1 år. Öppnande av gångtunneln kan ske under 2021.</p> <p>En förutsättning för genomförandet är att avtal tecknas med ägaren till Adlern mindre 34, ledningsägare och trafikförvaltningen.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2012-2021	
<b>Kungsgatan, Sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafiksäkerhet, tillgänglighet, kollektivtrafik och gångbana</b>	<p>På Kungsgatan på sträckan Sveavägen – Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet.</p> <p>Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisoleringen har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen på grund av rost går allt snabbare. Konstruktionen utsätts idag för stora trafiklasterna från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärligheten, något som svårligen kan accepteras på grund av busstrafiken.</p> <p>År 2014-2021</p>	<p>De utredningar som har gjorts redovisar ett antal tekniska åtgärder som krävs för att säkerställa bärligheten 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 förkorta 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>Under 2018 kommer kompletterande utredningar att utföras och ett utredningsbeslut att skrivas fram.</p> <p>Planerad tid för byggnation är 2019-2021.</p>
<b>Liljeholms-broarnas klaffar</b>	<p>Delar av klaffarna 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 däckerna innebär att broarnas formella bärlighet ökas.</p> <p>Ett utredningsbeslut redovisades i trafiknämnden 2015-12-10. Ett reviderat utredningsbeslut kommer att presenteras i trafiknämnden under våren 2018.</p>	<p>Samråd med berörda parter har genomförts bland annat med Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket för planering av tid för utförandet.</p> <p>Arbetena kommer att innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under byggtiden. Trafiken över broarna begränsas till en bro.</p> <p>Projektet kommer att samordnas med de cykelåtgärder som planeras på bron.</p> <p>Planerad tid för genomförande är 2020-2022.</p>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	År 2015-2022	
<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 tjugofemårsperioden 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>Förnyat utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2017-12-14. Belopp 25 mnkr.</p> <p>År 2012 – 2025</p>	<p>Planeringsförutsättningen för ett brobyte är att det ska genomföras under den tid Slussen byggs om och då Saltsjöbanan inte trafikerar 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>Följande aktiviteter pågår: Upphandling av en projekteringsledare som ska koordinera och leda projekteringen mellan de olika teknikområdena.</p> <p>Samverkansavtalet med SL bör vara klart senast under maj.</p> <p>Upprättande av tidplan samt tillsättning av projektorganisation och framtagande av utvärderingsmodell för förslag på brobyggnaden. Förslag på inriktning av konstruktionstyp bör finnas framme fjärde kvartalet 2018.</p> <p>Under 2019 kommer ett inriktningsbeslut att tas upp i trafiknämnden och i kommunfullmäktige. Omförhandling av gällande avtal för ansvarsfördelning med trafikförvaltningen kommer att ske. Senast 2022 kommer en entreprenör att behöva handlas upp. Projekttiden uppskattas i dagsläget till cirka 2 år och anläggningen ska vara klar under 2024 för att Saltsjöbanan ska kunna trafikeras vid Slussens öppning av stationen 2025-01-01.</p>
<b>Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkningsåtgärder</b>	<p>Inriktningsbeslut för Pålsundsbacken och del av Södermälarstrand fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Trafikkontoret har efter beslutet utrett ett cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron. Under geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs genom spontning. Längs en del av stranden görs åtgärden genom att ersätta en del av jorden</p>	<p>Genomförandebeslut fattades i kommunfullmäktige 2018-02-19. Upphandlingen kan starta våren/sommaren 2018 och entreprenadstarten planeras till hösten 2018. Entreprenaden beräknas vara färdig våren 2020.</p>

<b>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
	<p>med lättfyllning.</p> <p>När åtgärden är utförd kommer infrastruktur för cykel och gång att byggas. Cykelbanan kommer att separeras från gångstråket längs stranden vid Pårsundet, vilket minskar konflikterna mellan trafikanterna. En förbindelse kommer även att ansluta upp till Långholmsgatan i Pårsundsbacken.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden 2016-10-20. Belopp 115 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslutet togs 2017-06-15 i trafiknämnden och i kommunfullmäktige 2018-02-19 på ett belopp som uppgår till 130 mnkr. Beslutet i kommunfullmäktige är överklagat.</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>Projekt</b>	<b>Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår</b>	<b>Genomförandeläge och kommentarer</b>
<b>Bergbanan i Skärholmen</b>	<p>Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare ger upphov till olika typer av driftavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för staden för reparationer och ersättningstrafik med buss.</p> <p>Under hösten 2014 genomförde kontoret en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad.</p> <p>Trafikkontoret föreslår därför att en ny bergbana, alternativt hissar och gångbro projekteras och byggs. För att kunna utforma anläggningen med en öppen gestaltning kommer mer mark att tas i anspråk än vad nuvarande servitut medger.</p> <p>Inriktningsbeslut godkändes av trafiknämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandeutgift om 25 mnkr.</p> <p>År 2014 – 2020</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 ska göra ett omtag och ta fram en lösning som man kan enas om. Tidigaste byggstart är troligen 2019.</p> <p>Ett reviderat inriktningsbeslut planeras att tas fram till trafiknämnden under andra kvartalet 2018. Efter nämndbeslut planeras projektering, genomförandebeslut och upphandling av entreprenad.</p>