

## Beslutsläge stora projekt

I denna bilaga redovisas beskrivning, beslutsläge, status m.m. för trafikkontorets stora projekt samt investeringsprogram. Som regel redovisas enbart projekt och program med beslut i nämnd samt en total utgift om 50 mnkr eller mer. För vissa prioriterade områden görs undantag till denna regel.

Projekten är uppdelade i följande kategorier:

1. Genomförandeprojekt
2. Planeringsprojekt
3. Reinvesteringsprogram
4. Särskilda satsningar.

## Innehåll

Genomförandeprojekt.....	3
Nordsydaxeln trafiksystem (MCS).....	4
Tätskikt Sergels torg.....	5
Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand.....	6
Vårbergstoppen, ny stadspark.....	7
Spårväg City.....	8
Tätskiktsskiktrensovering Malmskillnadsgatan, inklusive bro över Hamngatan.....	10
Planeringsprojekt.....	11
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan.....	12
Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrandsgatan.....	13
Liljeholmsbroarna.....	14
Norra Danviksbron.....	15
Gångtunnel Solvalla-Annedal.....	16
Renovering av Västerbron.....	17
Renovering av Klaratunneln.....	18
Renovering av Vasabron.....	19
Bergbanan i Skärholmen.....	20
Ny gestaltning av Södra Götgatan.....	21
GC-bro över Roslagsvägen.....	22
Reinvesteringsprogram.....	23
Reinvesteringsprogram för belysning.....	24
Reinvesteringsprogram för mindre konstbyggnadsåtgärder.....	25
Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar.....	26
Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar.....	27
Reinvestering av gatuträd.....	28
Särskilda satsningar.....	29
Energibesparande armaturbyten, etapp 4.....	30
Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder.....	31
Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk.....	33
Program för trygghetsbelysning.....	34

## **Genomförandeprojekt**

**Nordsydaxeln trafiksystem (MCS)**

År 2001-2020

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> I projektet ingår att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att höja säkerheten, förbättra framkomligheten och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna.</p> <p>Den aktuella sträckan för nytt trafiksystem (MCS) 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.</p> <p><b>Syfte</b> Höja säkerheten, förbättra framkomligheten och minska miljöpåverkan inom Nordsydaxeln.</p> <p><b>Åtgärd</b> Bygga nytt trafiksystem.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Installationer och funktionsprovningar kan endast utföras på planerade nattavstängningar.</p>	<p>Under 2015-2018 har arbeten med den tekniska utrustningen utförts för trafiksystemet. Dessutom har dess olika delar implementerats i trafikövervakningscentralen på Trafik Stockholm.</p> <p>Arbeten med infrastruktur i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät har färdigställts och slutbesiktigades under 2017. Slutbesiktning av MCS-systemet (Motorway Control System), kamerasystem samt variabla meddelandeskyltar (VMS) har också utförts.</p> <p>Under 2019 har upphandling av automatiska avstängningsanordningar (bommar) genomförts. Fabrikstest genomfördes i juni och installationer på nattavstängningar under augusti t o m december vid Blekholmstunneln och Söderledstunneln</p>
	<p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p>
	<p>Funktionsprovningar, besiktning och slutredovisning planeras till april 2020.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Genomförandebeslut 2005-02-15, utgift 48,0 mnkr. Ett reviderat genomförandebeslut beslutades av trafiknämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige 2010-06-21, utgift 136,0 mnkr.</p> <p>Projektet har intäkter i form av statlig medfinansiering 68 mnkr, slutligt belopp beror på slutlig utgift. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.</p>	<p>Då projektet snart är avslutat förväntas att inga betydande risker återstår.</p>

**Tätskikt Sergels torg**

Total projekttid år 2010-2020

<b>Projektbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> Projekt tätskiktsrenovering Sergels Torg är till största del färdigställt.</p> <p>Det har skett omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan.</p> <p>Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012 och Tätskiktrenoveringen var färdigställd hösten 2018.</p> <p><b>Syfte</b> Upprustning av Sergels Torg pga behov då tätskiktet var uttjänt.</p> <p><b>Åtgärd</b> Renovera tätskiktet samt förbereda för Spårväg City.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Projektet har samordnats med pågående fastighetsutvecklingsprojekt och Spårväg City.</p>	<p>År 2019 färdigställdes arbeten utanför Gallerian. Material för återställning åt en fastighetsägare har köpts in samt relationshandlingar har tagits fram.</p> <p>Överlämningar av relationshandlingar har skett till trafikkontoret och fastighetsägare. Framtagning av relationshandlingar till Trafikförvaltningen pågår.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Samordning har skett med Vasakronans ombyggnader av fastigheten i hörnet Sveavägen/Hamngatan. Vissa arbeten kommer inte att kunna utföras förrän deras ombyggnad är färdigställd. Ett avtal är tecknat med Vasakronan om ansvarsfördelningen gällande återställningsarbetena. Vasakronan utför återställningen under 2020.</p> <p>År 2020 avslutas hela projektet med återställning av hörnet Hamngatan/Sveavägen</p> <p>Tätskiktsarbetena planeras att slutredovisas i nämnd under början av 2020.</p>
<p><b>Beslutsläge</b></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>I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige gav dåvarande 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 Trafiknämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken har genomförts samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaderna. Investeringen har inrymts inom budgeten för hela tätskiktsprojektet. Renoveringen av obelisken slutredovisades i Trafiknämnden 2017-12-14.</p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></p> <p>Projektet gjorde en komplett riskinventering internt samt tillsammans med entreprenör.</p> <p>Då endast mindre arbeten återstår är den kvarstående risken framförallt en tidsförsening av Vasakronans återställningsarbeten. Effekten av det skulle bli en budgetförskjutning.</p>

**Förstärknings- och cykelåtgärder längs Södermälarsstrand**

År 2012-202X

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Trafikkontoret har utrett ett cykelpendlingsstråk längs Söder Mälarsstrand mellan Pålsundsbron och Reimersholmsbron.</p> <p>Vid geotekniska undersökningar längs sträckan framkom att stabilitetsförhållandena var dåliga, vilket kräver att säkerheten mot skred höjs oavsett om ny cykelbana byggs. Kontorets åtgärdsförslag innebar att en del av sträckan skulle förstärkas genom pålning och resterande del genom lättfyllning. Arbetet med denna typ av förstärkning kräver tillstånd för vattenverksamhet, vilket staden i dag saknar då Länsstyrelsens tidigare beslut om vattenverksamhet överklagades våren 2018. I en dom från Mark- och miljödomstolen har beslutet upphävts och ärendet blivit återremitterat till Länsstyrelsen. Ett nytt förslag till förstärkning av området behöver tas fram.</p> <p><b>Syfte</b> Det huvudsakliga syftet är att förstärka marken samt att tydliggöra och delvis separera gångtrafikanter och cyklister på sträckan mellan Reimersholmsbron och Pålsundsbron.</p> <p><b>Åtgärd</b> Förstärkning av marken samt förbättring av cykelstråket längs med strandkanten vid Söder Mälarsstrand.</p> <p><b>Förutsättningar</b> För att genomföra projektet krävs först att tillståndet för vattenverksamhet godkänns.</p> <p>Projektet behöver samordnas med den lokala båtklubben på platsen.</p>	<p>I början av 2020 kvarstår behovet av markförstärkning med hänsyn till skredrisken. Förslag till åtgärd har tagits fram med målsättningen att den känsliga kulturmiljön med strandlinjen, de många träden (särskilt strandträden) samt den lokala båtverksamheten ska bevaras.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Den planerade förstärkningen av Söder Mälarsstrand vid Pålsundet är ett komplicerat och omfattande arbete. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p> <p>Det fortsatta arbetet ska ske i god dialog och samklang med båtklubbarna, och även möjligheten att prova att separera gång- och cykeltrafiken genom en omfördelning av körbaneutrymmet ska utredas.</p> <p>Innan nytt förslag finns framtaget är det inte möjligt att redovisa planerade åtgärder. Kontoret avser att återkomma med en mer utförlig tidplan för projektet vid ett senare rapporteringstillfälle.</p> <p>Det nya förslaget kommer sannolikt innebära att genomförandebeslutet behöver revideras.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Inriktningsbeslut fattat av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.</p> <p>Reviderat inriktningsbeslut fattat av Trafiknämnden 2016-10-20 till en utgift om 115 mnkr. Projekt inkluderade då även förstärkningsåtgärder.</p> <p>Genomförandebeslutet fattat 2017-06-15 i kommunfullmäktige 2018-02-19 till en utgift om 130 mnkr.</p>	<p>Länsstyrelsens tillstånd för vattenverksamhet har överklagats. Därför har Länsstyrelsen 2018-07-11 fattat beslut om att överlämna ärendet vidare till Mark- och miljödomstolen för avgörande (mål M 4495-18).</p> <p>Under november upphävde domstol tillståndet för vattenverksamhet och ärendet återremitterades till Länsstyrelsen. Staden saknar därför tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag.</p>

**Vårbergstoppen, ny stadspark**

År 2017-2021

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Med utgångspunkt i Grönare Stockholm och Parkplan för Skärholmen har Vårbergstoppen pekats ut som ny stadsdelspark.</p> <p><b>Syfte</b> Målet med projektet är att skapa en ny stadsdelspark i södra Stockholm i enlighet med Grönare Stockholm. Parken ska tillgodose det behov av nya stadsdelsparker som uppstår i samband med att Stockholm växer.</p> <p>Parken ska också förstärka gröna värden och tillgodose stadens behov av ekosystemtjänster. Syftet är att även utveckla möjligheterna för attraktiv lek, aktiviteter och upplevelser för alla åldrar.</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektet innebär att en ny park byggs vid Vårbergstoppen.</p> <p><b>Förutsättningar</b> -</p>	<p>Detaljprojektering har pågått under 2019 och förfrågningsunderlag blev klart under augusti. Upphandling skedde under augusti/september 2019 med tilldelning och kontraktsskrivning av entreprenaden i oktober/november.</p> <p>Entreprenaden har påbörjat sin etablering i december 2019.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Under början på 2020 kommer huvudsakligen rivnings-, schakt- och grundläggningsarbeten att genomföras.</p> <p>Under 2020-2021 fortsätter anläggandet av parken som beräknas vara färdigbyggd och invigd hösten 2021.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut togs 2017-04-06 i Trafiknämnden till en utredningsutgift om 10 mnkr. Investeringsutgiften bedömdes till 50-150 mnkr.</p> <p>Inriktningsbeslut om 60 mnkr togs i trafiknämndens 2018-06-14.</p> <p>Genomförandebeslut om 60 mnkr togs i trafiknämnden 2019-03-07 och fastställdes av kommunfullmäktige 2019-06-05.</p>	<p>Under programarbetet har markprover tagits för att undersöka eventuella föroreningar. Markföroreningar har inte påvisats, vilket gör att sanering av förorenade jordmassor sannolikt inte behöver genomföras.</p>

**Spårväg City**

2006-2020

<b>Projektbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> Spårväg City är en stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiknätet vid Stockholms Centralstation, Station City och T-centralen.</p> <p><b>Syfte</b> 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 har genomförts av landstingets/regionens Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad.</p> <p><b>Åtgärd</b> Utbyggnad av spårväg mellan Ropsten och Sergels Torg, med permanent depå i Lidingö kommun.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Avsiktsförklaring mellan staden och SL tecknades 2008-06-03. Samverkansavtal inklusive tilläggsavtal tecknades 2012-04-13. Delen Kungsträdgården - Sergels Torg togs i trafik 2018. Delen Djurgårdsbron – Ropsten utreds fortfarande av trafikförvaltningen.</p>	<p>Tätskiktsprojektet och spårvägen fram till Klarabergsgatan blev klart under 2018. Trafiken startade i september.</p> <p>Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige i 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.</p> <p>Våren 2017 fick Trafikförvaltningen i uppdrag att utreda den framtida kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. Därmed lyftes ansvaret för planering av sträckan Djurgårdsbron - Ropsten ur det uppdrag som program Spårväg City hade internt på Trafikförvaltningen. Sträckan hanteras istället av linjeorganisationen i utredningsarbetet för Norra Djurgårdsstaden.</p>
	<p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Trafikkontoret planerar att avsluta stadens projekt för Spårväg City under 2020. Frågor om t.ex. kollektivtrafikförsörjningen till Norra Djurgårdsstaden kommer att hanteras inom kontorets ordinarie trafikplaneringsverksamhet. Om det senare blir aktuellt med spårutbyggnad till Norra Djurgårdsstaden så kan det bli aktuellt att starta ett nytt investeringsprojekt.</p> <p>Då kontoret inte ser att några investeringsåtgärder kommer att genomföras i närtid, och det inte heller genomförts några åtgärder senaste året, kommer kontoret avsluta detta projekt i våra interna system. Dock fortsätter kontoret att arbeta med Spårväg city och när behov uppstår kommer kontoret starta upp ett nytt projekt i samråd med regionen. Enligt stadens investeringsregler kan kontoret inte ha "vilande" investeringsprojekt under en längre tid.</p>
<p><b>Beslutsläge</b></p> <p>Landstingets trafiknämnd tog 2011-08-30 genomförandebeslut för sträckan Gåshaga Brygga – T-Centralen. Beslutet var på 5,4 mdkr i 2011 års prisnivå. Projektet har därefter, på grund av besparingskrav, fått ett förnyat genomförandebeslut i vilket utgiftsnivån sänkts till 4,3 mdkr.</p> <p>Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförandebeslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03.</p>	<p><b>Risker &amp; avvikelser</b></p> <p>Då projektet snart är avslutat förväntas att inga betydande risker återstår.</p>



<p>Järnvägsplanen för förlängning av spårvägen till Klarabergsgatan vann laga kraft under 2016. Staden och SL träffade under 2016 genomförandeavtal om förlängningen från Kungsträdgården till Klarabergsgatan.</p>	
---	--

**Tätskiktsskiktsrenovering Malmskillnadsgatan, inklusive bro över Hamngatan**

År 2019-2020

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Konstruktionen under Malmskillnadsgatan mellan Mäster Samuelsgatan och över Hamngatan är i behov av en tätskiktsskiktsrenovering.</p> <p>Vasakronan har med sin nuvarande etablering på platsen för förnyelse och renovering av Hästskon 12 erbjudit sig att samverka med staden vid ett tätskiktsbyte. Det skulle betyda samordningsvinster för bägge parterna om de båda arbetena kan utföras samtidigt.</p> <p><b>Syfte</b> Syftet med projektet är att underhålla betongkonstruktionerna på Malmskillnadsgatan från Mäster Samuelsgatan till Hamngatan samt för bron över Hamngatan. Målet är att säkerställa ett fungerande tätskikt i ytterligare ca 50 år och därmed förlänga den tekniska livslängden för konstruktionerna.</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektet omfattar en tätskiktsskiktsrenovering på Malmskillnadsgatan mellan Mäster Samuelsgatan och Hamngatan för hela gatubreddens mellan fasaderna samt bron över Hamngatan.</p> <p>För gatan läggs s.k. ”foamglasisolering”, tätskikt och skyddsbetong. Därefter återställer Vasakronan gatan.</p> <p>För bron läggs tätskikt och skyddsbetong. Även återställning och finplanering utförs av staden. Brons undersida förses med ny belysning och målas.</p> <p><b>Förutsättningar</b> En förutsättning för genomförande av tätskiktsbyte i samverkan med Vasakronan är att projektet kan utföras under 2020.</p> <p>Avtal krävs med berörd fastighetsägare.</p>	<p>Framtagande av bygghandling har skett under början av 2020. En entreprenör har handlats upp.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Utförandet kommer att ske i samverkan med Vasakronan. För att nyttja samordningsvinsterna kommer entreprenaden att behöva utföras under 2020 med start i april.</p> <p>Projektet planeras att bli klart under 2020.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>På grund av den snäva tidplanen har inget inriktningsbeslut tagits upp i nämnden.</p> <p>Ett genomförandebeslut fattades i trafikinämnden i november 2019 till en investeringsutgift om 45 mnkr.</p>	<p>Risker som har identifierats är:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Genomförandavtal har ännu inte tecknats med Vasakronan för entreprenaden. Detta avtal ligger till grund för genomförandet.</li> <li>- Förseningar på grund av bristande samordning med Vasakronans projekt ses som ytterligare en risk. Detta hanteras genom täta avstämningssmöten.</li> <li>- Isoleringsslagret i form av foamglas har i tidigare projekt varit ett problematiskt moment. För att hantera detta ska representant från foamglas medverka vid den initiala läggningen.</li> </ul>

## Planeringsprojekt

**Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan**

2012-2022

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov av att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan bedöms efter Citybanans öppnande bli överbelastat med trängselproblem under högtrafiktid.</p> <p><b>Syfte</b> Projektets syfte är att avlasta övergångsstället och ge en trafiksäker passage.</p> <p><b>Åtgärd</b> Bygga en gångtunnel under gatan som ansluter direkt mot biljetthallen. Enligt plan ska den andra uppgången ligga i fastigheten Adlern mindre 34.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Projektet bedöms påverka grundvattnet och kommer därför kräva tillstånd för vattenverksamhet.</p> <p>Avtal krävs med berörd fastighetsägare.</p>	<p>Detaljplan har tagits fram inom Citybaneprojektet som medger byggande av gångtunneln med uppgång i Adlern mindre 34. Däremot ges, enligt detaljplanen, ingen möjlighet till uppgång i gångbanan på Odengatan.</p> <p>Med hänsyn till förekomst av närliggande skyddsobjekt, känsliga för grundvattenpåverkan i övre magasin, bedöms att tillstånd för att bedriva vattenverksamhet behöver sökas. Denna process brukar vanligtvis ta mellan 1,5 och 2 år. Arbetet med ansökan har pausats p.g.a. att fastigheten har bytt ägare.</p> <p>Under slutet av 2019 bytte fastigheten Adlern mindre 34 ägare. Fastigheten ägs idag av en bostadsrättsförening och ett bolag. Ägarna har för avsikt att reglera fastigheten genom att via lantmäteriförättning bilda en 3D-fastighet.</p> <p>Staden har haft ett första möte med de nya ägarna för att gå igenom hur de ställer sig till planerna för projektet.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>För att få en uppdaterad bild över behovet att avlasta befintligt övergångsställe över Odengatan vid Norrtullsgatan, kommer en sammanställning över befintliga trafikflödesmätningar att tas fram.</p> <p>Undersökningen syftar till att verifiera om kostnaden för att anlägga en gångtunnel på platsen fortfarande är motiverad i relation till nyttan som tunneln förväntas ge.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02 till en utgift om 40 mnkr.</p> <p>Ett reviderat inriktningsbeslut togs i trafikinämnden i maj 2017 till en utgift om 90 mnkr.</p>	<p>De nya fastighetsägarnas intresse för projektet är avgörande för stadens möjligheter att genomföra projektet.</p> <p>Kontoret har under de år som projektet utretts fått en högre kännedom om de juridiska utmaningarna att tillsammans med en privat fastighetsägare bygga en gångtunnel i innerstadsmiljö. Kontoret bedömer att ägarbytet i sig kommer att försena genomförandet av projektet, det finns även en osäkerhet i om de nya ägarna har intresse av att delta i projektet samt att det finns juridiska svårigheter i hur projektet kan tas vidare.</p>

**Kungsgatan Konstruktionsförstärkning, Sträckan Sveavägen-Norrlandsgatan**

År 2018-2024

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder på Kungsgatan 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 trafiklaster från bland annat stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten.</p> <p><b>Syfte</b> Syftet med projektet är att säkerställa bärigheten hos berörda konstruktioner under mark och för att stoppa pågående nedbrytning.</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektet omfattar förstärkning av konstruktionen i gatan samt byte av tätskikt på Kungsgatan, mellan Sveavägen och Norrlandsgatan.</p> <p>Trafiklösningen på gatan ses över i samband med renovering av tunneln för att om möjligt förbättra framkomlighet för fotgängare och cyklister.</p> <p><b>Förutsättningar</b> I konstruktionen har Stockholm Vatten och Avfall ledningar som måste bytas.</p> <p>Eftersom arbetena kommer att innebära omfattande schakt i Kungsgatan samordnas dessa med övriga åtgärder i området.</p>	<p>Under 2020 har en systemhandlingsprojektering inletts och arbete med att ta fram säkerhetsinstruktioner påbörjats.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Systemhandlingen planeras vara klar till sommaren 2020 och kommer ligga till grund för ett genomförandebeslut som planeras i nämnden till hösten 2020.</p> <p>Under 2021 kommer detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör.</p> <p>Entreprenaden kommer enligt plan att starta hösten år 2022 och pågå ca 2 år.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Trafiknämnden fattade 2018-12-10 ett utredningsbeslut för projektet om 3 mnkr, den totala investeringsutgiften bedömdes till ca 150 mnkr.</p> <p>Inriktningsbeslut om 15 mnkr togs i trafiknämnden 2019-11-14. Den totala projektbudgeten bedömdes till 250-270 mnkr.</p>	<p>Risker som har identifierats i tidigt skede är:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uppskjuten byggstart. Projektet har redan blivit uppskjutet tidigare, åtgärdsbehovet är nu stort.</li> <li>- Olika uppfattningar gällande gatuumformning mellan stad och fastighetsägare.</li> <li>- Sekretessklassad information kan hamna hos obehöriga.</li> <li>- Svårigheter att hitta en tillfredsställande lösning för trafiken på gatan under byggtiden.</li> <li>- Bristande samordning med Stockholm Vatten för utförande av provisorier innan planerad byggstart samt osäkerheter kring bolagets omfattning av deras arbeten.</li> </ul>

**Liljeholmsbroarna**

År 2015-2025

<b>Projektbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> Flera skador har identifierats på Liljeholmsbroarna. Den västra Liljeholmsbron med tillhörande broklaff har redan uppnått sin tekniska livslängd. Den östra bron med tillhörande broklaff börjar närma sig sin tekniska livslängd. Renoveringsbehovet innebär ökade kostnader för 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.</p> <p><b>Syfte</b> Projekt Liljeholmsbroarna syftar till att åtgärda broarna genom reparation och/eller genom att ersätta befintliga broar med nya öppningsbara broar för att säkerställa funktionen och bärigheten.</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektet omfattar broåtgärder (reparation och/eller ersätta befintliga broar med nya öppningsbara broar) och cykelåtgärder (enligt beslutad cykelplan).</p> <p><b>Förutsättningar</b> Projektet behöver samrådas med de planerade arbetena på Södertäljevägen, bl.a. vad gäller Södertäljevägens placering och bredd efter urbanisering samt Liljeholmsbroarnas avstånd till befintliga byggnader.</p> <p>Framkomligheten under byggtiden kommer att utredas tidigt i projektet. Arbetshypotesen inför kommande broåtgärder är att båda broklaffarna kommer att behöva bytas i sin helhet på en bro i taget. Under byggnationstiden kommer trafiken över broarna (fordonstrafik, kollektivtrafik, gång och cykel) att begränsas till en bro. Konsekvensen för sjötrafiken är inte utredd, men sjötrafik med höga fartyg som kräver att bron öppnas kommer inte att kunna passera under bron under kortare perioder av byggtiden.</p>	<p>Under 2019 togs programhandlingar för projektet fram och ett inriktningsbeslut fattades i novemberrådets.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Under 2020 kommer en utredning i en alternativstudie att genomföras. I alternativstudien kommer broåtgärdsförslag att studeras och ställas mot varandra i syfte att hitta bästa lösningen med avseende på bland annat, genomförandetid, ekonomi, bedömd tekniska livslängd, produktionsgenomförande, miljö samt hur väl föreslagen broåtgärd möter omdaningar i bronns närområde.</p> <p>Även alternativet att bygga nya broar kommer att studeras.</p> <p>Projektets omfattning, tidplan och investeringskostnad beror på resultatet av utredningen.</p> <p>Inriktningsbeslut planeras till preliminärt fjärde kvartalet år 2020.</p> <p>Preliminär tid för genomförandet är år 2023-2025.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Ett reviderat utredningsbeslut om 10 mnkr togs i trafiknämnden 2018-05-24. Den totala investeringskostnaden är svårbedömd och beror på omfattningen av kommande broåtgärd.</p> <p>En preliminär bedömning av den totala investeringsutgiften är ca 200-250 mnkr.</p>	<p>Skadorna på broklaffarna är stora. Det finns en stor risk att den åtgärd (akuta åtgärden) som utfördes augusti/september 2019 inte var tillräcklig och att flera akuta åtgärder kan bli aktuella före renoveringen.</p>

**Norra Danviksbron**

År 2012-2026

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Norra Danviksbron är uppförd som en kombinerad gatu- och järnvägsbro över Danvikskanalen nära Hammarbyleden. Bron byggdes mellan åren 1917-1922. Bron trafikeras i dag av Saltsjöbanan, bussar och taxi från och till Nacka – Värmdö. Den öppnas för fartyg och båtar som kräver seglingsfri höjd mer än tolv meter. I dagsläget förvaltas bron gemensamt av staden med 59 procent och Region Stockholm (SLL)/Trafikförvaltningen med 41 procent. Bron har i ett flertal utredningar under den senaste tjugooårsperioden 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><b>Syfte</b> Projektet avser att hitta en gestaltningsmässig och ekonomisk fördelaktig lösning/renovering, med syfte att förlänga bronns livslängd och samtidigt beakta bronns befintliga kulturmiljövärde.</p> <p><b>Åtgärd</b> Omfattning av renoveringen/åtgärderna på Norra Danviksbron ska utredas i systemhandlingsskedet.</p> <p>Vissa åtgärder kan påverka Södra Danviksbron då de har delade system. Kajen som belastas av bron kan påverkas. I projektet ingår även att utföra trygghetskapande åtgärder.</p> <p><b>Förutsättningar</b> 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. Planeringen av brobytet görs i samarbete med Trafikförvaltningen då förvaltningen av bron är gemensam.</p>	<p>Under 2019 har arbete med förstudie, kostnadsbedömning och underlag för inriktningsbeslut utarbetats.</p> <p>Under 2019 påbörjades även arbete med upphandling av projektör för systemhandling.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Under 2020 kommer en ny systemhandling att tas fram utifrån inriktningsbeslut.</p> <p>Arbetet med systemhandlingen och framtagning av genomförande- och ägaravtal förväntas pågå tills mitten av 2021. Enligt planen kommer ett genomförandebeslut tas under hösten 2021.</p> <p>Projektet räknar med att behöva komma till byggstart hösten 2023. Byggtiden beräknas till ca 2 år.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Ett utredningsbeslut fattades i trafikinämnden 2015-09-24. Belopp 5 mnkr.</p> <p>Efter en större översyn av gestaltningen togs ett reviderat utredningsbeslut 2017-12-14. Belopp 25 mnkr.</p> <p>Inriktningsbeslut om 44 mnkr togs i trafikinämnden 2019-11-14. Den totala projektbudgeten för alternativet Totalrenoverad bro bedömdes till 450 mnkr. Projektet har även en inkomst på 190 mnkr för Region Stockholms del.</p>	<p>En risk i projektet är tidsplanen och det tydliga färdigställandedatumet som finns. Planen skapar små utrymmen för eventuell överklagan och stillestånd samt fortsatta utredningar utöver de som är inplanerade.</p> <p>Projektet är tekniskt komplicerat på grund av att anläggningen är en öppningsbar bro med spårtrafik.</p> <p>Det finns också tekniska risker då södra bron står så nära den norra bron att det kan bli rörelse och påverkan på södra bron under byggtiden.</p>

**Gångtunnel Solvalla-Annedal**

År 2016-2023

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> I samband med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren planeras en ny koppling i form av en gång och cykeltunnel under Ulvsundavägen mellan Annedals bostadsområde och Solvalla, som ansluter vid den kommande hållplatsen för tvärbanan.</p> <p><b>Syfte</b> En koppling från Annedal till planerad tvärbanehallplats vid Solvalla.</p> <p><b>Åtgärd</b> En gångtunnel under Ulvsundavägen och ett gångstråk genom Solvalla koloniområde samt ramp och trappa upp i Annedal.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Projektet är beroende av Trafikförvaltningen utbyggnad av Tvärbanas etapp Solvalla. Utförande samordnas i tid med trafikförvaltningen och planerad byggstart är kvartal 3 2020.</p> <p>En förutsättning för att projektet ska kunna genomföras är att tvärbana norr byggs och att detaljplanen vinner laga kraft.</p>	<p>En systemhandling för utformningen av gc-tunneln har tagits fram, samt en rapport om genomförbarheten och metod för byggandet. 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> <hr/> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Projektering av projektet pågår och kommer att färdigställas under våren 2020.</p> <p>Entreprenadupphandlingen planeras till sommaren 2020.</p> <p>I den preliminära tidplanen för utbyggnad av tvärbanan finns tid för tunnelns entreprenad mellan kvartal 3 2020 och kvartal 3 2021.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2016-02-04.</p> <p>Inriktningsbeslut togs 2017-04-06 till en beräknad utgift om 75 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2019-05-23 till en utgift om 94 mnkr. Beslut om detaljplan och genomförandeaftal med Trafikförvaltningen ingick i samma ärende.</p> <p>Genomförandebeslut har fastställts av KF.</p>	<p>Detaljplanen har överklagats av den närliggande koloniföreningen. I nuläget orsakar det ingen försening men beroende på utfall av överklagandet kan genomförandet förskjutas i tid.</p> <p>Stockholm Vatten och Avfall behöver lägga om en huvudvattenledning för att ramp och trappa upp till Annedal ska kunna anläggas. Detta kan eventuellt dra ut på tiden men är in tidskritiskt för själva tunnelbygget.</p> <p>Projektet behöver samordnas med utbyggnaden av tvärbanans Kistagren, vilket innebär att två stora och komplexa projekt kommer att pågå på platsen under samma tid.</p>



**Renovering av Västerbron**

År 2018-20XX

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Västerbron färdigställdes 1935 och består av två stålbroar som sammanbinder Marieberg med Långholmen och Långholmen med Södermalm.</p> <p>Från det att bron byggdes till och med år 2017 har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Genomförda analyser 2016 har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper och är av äldre kvalitet vilket kan medföra uppkomst av utmattningssprickor.</p> <p><b>Syfte</b> Syftet med projektet är att säkra Västerbrons funktion för ytterligare 30/50/120 år.</p> <p><b>Åtgärd</b> Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p><b>Förutsättningar</b> När behov av åtgärder är identifierade behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt, bl.a. renoveringen av Liljeholmsbroarna och Trafikverkets kommande renovering av Essingeleden.</p>	<p>Under 2019 och 2020 har utredningar genomförts och är pågående. Utredningarna omfattar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikkonsekvensanalys av stängd/delavstängd bro under ombyggnad.</li> <li>- Inspektioner och materialprovningar av betong och stål.</li> <li>- Rörelsemätningar av stålkonstruktioner.</li> <li>- Bärighetsberäkningar av fall oskadad bro och skadad bro.</li> <li>- Tillståndsutredning/ tillståndsbedömning.</li> </ul> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Det föreligger behov av reviderat utredningsbeslut då det tidigt i utredningsskedet har framkommit att omfattningen av utredningsuppdraget är större än förväntat. Tjänsteutlåtande för reviderat utredningsbeslut med avseende på tillståndsutredning är under framtagande och planeras till nämnd under kvartal 1 2020.</p> <p>Efter färdigställd tillståndsutredning kommer tjänsteutlåtande för utredningsbeslut avseende programprojektering att tas fram och planeras till nämnd under kvartal 1 2021. Programprojekteringen omfattar utredning av möjliga tekniska alternativ för renovering av bro, alternativt nybyggnad beroende på brons status samt hur trafik ska hanteras under byggtiden.</p> <p>Om tillståndsutredningen påvisar behov är målet att under hösten/vintern 2021/2022 skriva fram ett inriktningsbeslut för systemhandlings-projektering och under 2023/2024 genomförandebeslut för bygghandlingsprojektering.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2018-10-18 med en budget för utredningen om 5 mnkr.</p>	<p>Avvikelse finns gentemot utredningsbeslut att programarbete i första skedet planeras för renovering av brokonstruktion. I det fall detta alternativ visar sig inte vara ekonomiskt eller riskmässigt försvarbart utreds alternativ utbyte av bro.</p> <p>Avvikelse mellan prognos och beslutad utredningssumma. Fler underlag, utredningar och provningar erfordras till tillståndsbedömning för att kunna utgöra underlag till kommande programarbete.</p>

**Renovering av Klaratunneln**

2016-202X

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Klaratunneln är en viktig anläggning för att knyta ihop transporter från stadens norra och södra delar och som bidrar till att biltrafik tas bort från gatunätet i innerstaden.</p> <p>Trafikkontorets erfarenheter visar att betongkonstruktioner som står i en utsatt trafikmiljö som Klaratunneln, och är äldre än 40 år, kan ha stora brister även om enstaka stickprov kan visa på förhållandevis positivt resultat.</p> <p>Enligt kontorets beräkningar bedöms projektets investeringsutgift vara i intervallet 1 100 mnkr till 1 400 mnkr under förutsättning att tunneln kan stängs av helt under ca 16 mån. Då detaljnivån på framtagna handlingar ännu är relativt låg så är beloppet osäkert.</p> <p><b>Syfte</b> Projektets syfte är att säkerställa framtida trafikering av Klaratunneln, som efter renovering ska uppfylla Transportstyrelsens säkerhetskrav för moderna vägtunnlar. Renoveringen ska säkerställa tunnelns konstruktiva livslängd i 50 år och installationer i 15 år.</p> <p><b>Åtgärd</b> Behovet av reparationer omfattar all tätskiktsbetong och installationer från tunnelmynning till tunnelmynning. Vägbanor behöver renoveras samt väggar och tak behöver bytas ut. Projektet omfattar även VA-system, sprinklersystem, elinstallationer.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Kontoret bedömer att tunnelrenoveringen behöver vara avslutad till slutet av 2020-talet för att inte öka risken för akut avstängning på grund av försämrat skick, både för installationer och konstruktioner.</p>	<p>Under 2019 har programhandling som ligger till grund för ett inriktningsbeslut färdigställts.</p> <hr/> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Ett inriktningsbeslut togs i trafiknämnden i februari 2020.</p> <p>Därefter kommer kontoret att upprätta en konsultförfrågan för projektering av systemhandlingen. När denna tjänst är upphandlad kan framtagande av systemhandlingen påbörjas. Handlingen kommer att ligga till grund för genomförandebeslut under 2023 som tidigast.</p> <p>Under 2023-2025 planeras detaljprojektering att ske samt upphandling av entreprenör.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Utredningsbeslut fattat i trafiknämnden 2016-02-04. Utredningsutgift 5 mnkr.</p>	<p>För att renovera tunneln behöver den stängas av helt alternativt att arbeten genomförs på ett rör i taget. Båda alternativen innebär stor trafikpåverkan. Alternativet att göra arbeten på ett rör i taget kommer innebära en ökad utgift jämfört med att stänga av hela tunneln samtidigt.</p> <p>Omledningsnätet ska störas av andra trafikpåverkande projekt i minsta möjligaste mån.</p> <p>Projektet behöver fatta genomförandavtal med fastighetsägare till ovanpåliggande fastigheter. Krav från fastighetsägare kan begränsa utbyggnadstakt.</p>

**Renovering av Vasabron**

År 2018- 202X

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Vasabron färdigställdes 1875 och består av sju stycken bågbroar med spännvidder mellan 22,8 m till 32,5 m som sammanbinder Gamla Stan med Norrmalm.</p> <p>Från det att bron byggdes har det utförts både mindre och större åtgärder för reparation och underhåll. Åtgärderna har dock inte kunnat bromsa skadeutvecklingen på bron. Genomförda analyser har påvisat att stålet har bristande brottseghetsegenskaper, är av äldre kvalitet samt angripet av korrosion vilket kan medföra uppkomst av utmattningssprickor.</p> <p><b>Syfte</b> Syftet med projektet är att säkra Vasabrons funktion för ytterligare 30/50/120 år.</p> <p><b>Åtgärd</b> Åtgärd i form av renovering eller utbyte av bro.</p> <p><b>Förutsättningar</b> När behov av åtgärder är identifierade behöver samordning utföras med andra trafikpåverkande större projekt, bl.a. renoveringen av Klaratunneln.</p>	<p>Under 2019 har projektplanering och insamling av tidigare utförda utredningar, provningar och beräkningar genomförts.</p> <p>Under 2020 planeras tillståndsbedömning utföras och påbörjande av programprojektering för identifiering av behov av åtgärder.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Det föreligger behov av reviderat utredningsbeslut då budget enligt gällande utredningsbeslut från 2010 är upparbetad. Omfattning av utfört arbete inom utredningsuppdraget har varit större och mer komplicerat än förväntat. Tjänsteutlåtande för reviderat utredningsbeslut med avseende på tillståndsutredning och programprojektering är under framtagande och planeras till nämnd under kvartal 1 2020.</p> <p>Utredningsarbetet omfattar statusutredning och tillståndsbedömning av brokonstruktioner samt trafiksekvensanalys för att identifiera förutsättningar och bakgrundsfakta för projektet. Programarbetet omfattar utredning av möjliga tekniska alternativ för renovering av bro, alternativt nybyggnad beroende på bronns status samt hur trafik ska hanteras under byggtid</p> <p>Under hösten/vintern 2021/2022 är målet att skriva fram ett inriktningsbeslut för systemhandlingsprojektering och under 2023/2024 genomförandebeslut för bygghandlingsprojektering.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Utredningsbeslut togs i trafiknämnden 2010-04-09 med en budget för utredningen om 5 mnkr.</p>	<p>Avvikelse mellan prognos och beslutad utredningssumma.</p> <p>Fler underlag, utredningar och provningar erfordras till tillståndsbedömning för att kunna utgöra underlag till kommande programarbete.</p>

**Bergbanan i Skärholmen**

År 2014-2022

<b>Projektbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> Bergbanan i Skärholmen har, sedan den stod färdig 2001, plågats av tekniska problem som allt oftare gett 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 visade att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande renovering.</p> <p><b>Syfte</b> Projektet syftar till att bygga en ny bergbana i samma läge med det huvudsakliga målet att säkerställa en driftsäker anläggning samt att den nya anläggningen uppfyller dagens funktionskrav.</p> <p><b>Åtgärd</b> Trafikkontoret föreslår att en ny bergbana 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><b>Förutsättningar</b> Projektet har försenats eftersom det förelegat oenighet om utformningen av den nya lösningen med hissar och gångbro som ersättningslösning för den befintliga bergbanan. Berörda förvaltningar har bl.a. haft synpunkter om att utformningen inte kommer upplevas trygg samt att den inkräktar på den arkitektoniska grundtanken med bebyggelsen på platsen.</p>	<p>Under 2019 har projektet gjort ett omtag med målet att ta fram en lösning som berörda parter kan enas om.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>I april 2020 påbörjas framtagande av förfrågningsunderlag för totalentreprenad. Därefter genomförs upphandling av entreprenad.</p> <p>Entreprenörens projektering påbörjas som tidigast under 2020. Byggnation startar tidigast kvartal 1 2021.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Inriktningsbeslut godkändes av trafikinämnden 2015-05-21, belopp 3,0 mnkr med bedömd genomförandegift om 25 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut om 70 mnkr fattades i trafikinämnden 2019-11-14. Beslutet förväntas fastställas av kommunfullmäktige tidigt år 2020.</p>	<p>Marknaden för bergbanor är mycket begränsad i Sverige. För att minska risken för höga anbud och svårigheter att kontraktera en underhållsentreprenör har projektet valt att använda EU-direktivet för snedhissar istället för EU-direktivet för bergbanor.</p> <p>Skillnaden mellan direktiven är att det för snedhissar är mer standardiserat samt att det finns fler snedhissar på den svenska marknaden.</p> <p>Konsulten som tog fram granskningshandling för bergbanan har påbörjat andra arbeten i och med att beslut dröjde. Konsult kan starta färdigställande av handling ca 3 månader senare. Påverkar tidplanen med ca 3 månaders förskjutning.</p>

**Ny gestaltning av Södra Götgatan**

År 2017-2028

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Region Stockholm (RS) har behov av att renovera tätskiktet på tunnelbanetunneln som löper längs Götgatan. Dessutom är gatumiljön i behov av upprustning. De två projekten kommer enligt nuvarande plan att samordnas i ett gemensamt projekt mellan förvaltningarna men en gemensam upphandling av entreprenör och en gemensam projektorganisation.</p> <p><b>Syfte</b> Syftet med trafiknämndens projekt är att skapa ett välfungerande gaturum där gatan omvandlas från ett utpräglat transportstråk till en gata som är attraktiv, trygg och välfungerande för oskyddade trafikanter, samtidigt som andra nödvändiga funktioner som exempelvis behov av angöring tillgodoses.</p> <p><b>Åtgärd</b> Åtgärderna innebär en upprustning av gatumiljön med nytt ytskikt och möblering. Regionen åtgärdar tätskiktet på tunnelbanetunneln.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Kontoret arbetar för att kunna fatta ett samordnat genomförandebeslut med tillhörande genomförandeavtal med RS till juninämnden.</p>	<p>Under början av 2019 togs en successiv kalkyl fram som gav en indikation om att stadens utgift kan bli ca 330 mnkr, varav ca 10 mnkr är inrymt och den totala utgiften för projektet ca 600 mnkr.</p> <p>Systemhandling för gatuåtgärder och tunnelåtgärder är framtagen.</p> <p><b>Kommande beslut &amp; aktiviteter</b></p> <p>Under 2020 kommer planeringsarbetet att fortsätta, med målet att tillsammans med trafikförvaltningen gå upp med ett genomförandebeslut i juni.</p> <p>Inför ett genomförandebeslutet kommer ansvar, ekonomiska åtaganden och risker m.m. att klargöras i genomförandeavtal med RS.</p> <p>Efter genomförd projektering och upphandling är planen att entreprenaden påbörjas under 2022 och pågår till 2028.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut taget i TrN 2017-06-15. Utredningsutgift 7 mnkr.</p> <p>Landstingets trafiknämnd tog för sin del 2017-04-18 beslut om inriktning för projektet.</p> <p>Inriktningsbeslut antogs av trafiknämnden den 2020-02-20.</p>	<p>Projektet har hög komplexitet då det genomförs gemensamt med Region Stockholm. Stora delar av gatan behöver då grävas upp.</p> <p>För att identifiera om och hur de båda projekten kan utföras på bästa sätt har kontoret haft ett nära och gott samarbete med trafikförvaltningen kring de två projekten. Under de senaste åren har kontoret haft kontinuerliga styrgruppsmöten, samordningsmöten och planeringsmöten tillsammans med trafikförvaltningen. Detta i syfte att lösa de övergripande frågorna och kartlägga varandras arbeten.</p>

**GC-bro över Roslagsvägen**

2016-202X

Projektbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> I detaljplanen för Campus Albano redovisas en gång- och cykelkoppling över Roslagsvägen mellan Bellevue och Albano. GC-bron är en del av det så kallade Akademiska stråket som ska binda samma universitetsområden KI, SU och KTH.</p> <p>Totalkostnaden för bron är uppskattad till cirka 100-140 mnkr. En mer noggrann kalkyl kommer att tas fram längre fram i projektet.</p> <p><b>Syfte</b> Bron syftar till att skapa en gen gång-och cykelkoppling mellan Campus Albano och Bellevueparken där en gång- och cykelbro saknas i nuläget.</p> <p><b>Åtgärd</b> Ny GC-bro över Roslagsvägen mellan Bellevue och Albano</p> <p><b>Förutsättningar</b> Exploateringskontoret finansierar bron med 20 mnkr.</p>	<p>Under första halvan 2020 genomförs en utredning av broåtgärder i en alternativstudie.</p> <p>I alternativstudien kommer olika varianter av broar utredas utifrån olika kriterier, bl.a. funktion och ekonomi.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Enligt planen kommer ett inriktningsbeslut presenteras för trafiknämnden under första eller andra kvartalet 2020.</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Utredningsbeslut togs i TrN 2016-12-08.</p>	<p>Bron är högt placerad och ansluter in i Nationalstadsparken, vilket innebär att förankringsprocessen kan ta längre tid jämfört med om bron hade haft ett annat läge.</p> <p>Totalkostnaden för gc-bro är bara uppskattad och håller på att utredas i en alternativstudie (förstudie). I alternativstudien kommer olika varianter av broar utreds utifrån olika kriterier, bl.a. ekonomi.</p>

# Reinvesteringsprogram

**Reinvesteringsprogram för belysning**

År 2011-2020

<b>Programbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> 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 kabeltyper inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa.</p> <p><b>Syfte</b> I programmet ingår utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler i syfte att bibehålla standarden på stadens anläggningar och efterleva en hög elsäkerhet.</p> <p><b>Åtgärd</b> I de genomförda projekten ingår projektering för anläggningsbyte, markarbeten och elarbeten.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Anläggningsutbytet samplaneras i möjligaste mån med andra ledningsägare och andra förvaltningar.</p>	<p>Under 2020 kommer det att bytas ca 6 000 m kabel och ca 300 stolpar. Detta har tidigare gjorts och kommer även under 2020 att utföras i samförlägningsprojekt med Ellevio, som har 3 st pågående projekt där de bygger bort luftledningarna samt byter gamla markförlagda kablar till nya. Det kommer även göras egna kabelbyten i egen regi. I dessa projekt kommer ca 4 000 m kabel bytas och ca 160 st stolpar, även armaturer kommer bytas vid behov.</p> <p>Utflytt av belysningscentraler från nätstationer kommer att bli något färre än tidigare år då de flesta belysningscentraler nu är utflyttade. Under 2020 kommer de sista inbyggda centralerna att flyttas ut.</p> <p>I övrigt har belysningscentraler löpande setts över för utbyte av gamla till nya. Syftet är att uppnå en högre elsäkerhet samt för att få en bättre överblick av elförbrukningen, då det även monteras elmätare i de nya belysningscentraler som monteras upp. I en del gamla centraler saknas elmätare, där pågår arbete med att förse dem med mätare. Detta ser vi ut att kunna färdigställa under 2020.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Under 2021 – 2023 kommer det att bytas ca 12 000 m kabel och ca 400 st stolpar per år. Detta görs i samförlägningsprojekt med Ellevio samt i kontorets projekt med egna entreprenörer. Behovet finns att fortlöpande byta ut uttjänta kablar och stolpar för att staden ska kunna ha en väl fungerande belysning.</p> <p>Programmets beslutade belopp kommer enligt nuvarande plan och prognos att arbetas upp enligt plan år 2020. Under andra halvan av 2020 kommer beslut för nytt program att skrivas upp till nämnden.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Genomförandebeslut för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av Kommunfullmäktige 2011-05-23.</p> <p>Total utgift 420 mnkr.</p>	<p>I programmet har nedanstående risker identifierats. Samförlägningsprojekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidsförskjutningar för planerat avslut på grund av hinder med mera i projekten.</li> <li>- Sämre förutsättningar för kontoret att styra projekten.</li> </ul> <p>Egna projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brist på resurser internt och hos entreprenörerna.</li> </ul>



**Reinvesteringsprogram för mindre konstbyggnadsåtgärder**

År 2014-2022

<b>Programbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> I reinvesteringsprogrammet för mindre konstbyggnadsåtgärder 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, vilket innefattar mindre åtgärder i olika konstbyggnader bl a trappor, stödmurar och broar. Reinvestering av större åtgärder i enskilda objekt är inte inräknade i denna bedömning.</p> <p><b>Syfte</b> Att löpande utföra reinvesteringar i konstbyggnader för att säkerställa dess funktion i stadens infrastruktur.</p> <p><b>Åtgärd</b> Under budgetperioden kommer åtgärder gällande tätskiktsbyten att utföras, samt energibesparande och säkerhetsförbättrande åtgärder.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Åtgärderna samplaneras som regel med kringliggande investeringsprojekt.</p>	<p>Inspektionsrapporter är levererade och planering av åtgärder under 2020 är för de flesta projekt redan pågående.</p> <p>För utförandet av åtgärderna används kontorets upphandlade ramavtalsleverantörer. Ett antal av projekten gällande energibesparing – och säkerhetsförbättrande åtgärder har igångsatts under tidigare år.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Ett nytt genomförandebeslut för 2020 till en utgift om 50 mnkr togs i TrN i februari 2020.</p> <p>I programmet för 2020 ingår bland annat åtgärder såsom byte av tätskikt på broar, kantbalksrenoveringar och byte av brofogar. I programmet för 2020 ingår bl.a. följande projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tätskiktsbyte av bro -Bredängs allé vid Tankebyggarbacken</li> <li>• Tätskiktsbyte av bro -Tankebyggarbacken väster om Bredängs Allé</li> <li>• Tätskiktsbyte - Botkyrkabanan, bro öster om T-banestation Vårberg</li> <li>• Tätskiktsbyte gångbro över Maltesholmsvägen och Hässelbybanan</li> <li>• Vägtunnlar, energibesparingsåtgärder</li> <li>• Markvärme, energibesparingsåtgärder</li> <li>• Rulltrappor, säkerhetsförbättrande arbeten</li> <li>• Öppningsbara broar, säkerhetsförbättrande åtgärder</li> <li>• Hissar, säkerhetsförbättrande åtgärder.</li> </ul>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 2013-12-12 om inriktning för reinvesteringsprogram avseende broar, tunnlar och övriga konstbyggnader för perioden 2014-2018. Kommunfullmäktige fastställde beslutet 2014-04-07. Inriktningsbeslutets belopp var på 360 mnkr. Trafiknämnden beslutade 2016-02-04 att genomförandeperioden skulle förlängas till år 2022.</p> <p>Nämnden har sedan inriktningsbeslutet årligen tagit genomförandebeslut för åtgärder för nästkommande år i perioden.</p>	<p>Resursbrist internt, i konsultleden och hos entreprenörer skapar en risk för förening av planerat program för 2020.</p>

**Reinvesteringsprogram för trafiksignaler och andra elektriska anordningar**

År 2017-2022

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Trafiknämnden förvaltar drygt 500 trafiksignalanläggningar, vilka måste vara i gott skick för att fungera optimalt. Ett kontinuerligt materialutbyte är därför av stor vikt. En trafiksignalanläggning har en livslängd på 7-40 år och för den utrustning som är dyrast, styrapparaten, handlar det om ca 20 år. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern, men framförallt sker en successiv utslitning på grund av ålder.</p> <p><b>Syfte</b> Att ha en fungerande signalreglering är av största vikt för att skapa framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med samordnade trafiksignaler minskar köbildning och avgasmängder, vilket förbättrar miljön.</p> <p><b>Åtgärd</b> Utbyte av utrustningen i trafiksignalerna samt andra elektriska trafikanordningar såsom exempelvis kameror. En trafiksignalanläggning består av flera delar, bl. a. styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervaknings-utrustning.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Materialutbytet samplaneras med stadens investeringsprojekt som påverkar trafiksignalerna.</p>	<p>Under 2019 blev vissa av reinvesteringssprojekten försenade, framförallt på grund av resursbrist hos entreprenör.</p> <p>De försenade projekten kommer att inrymmas i 2020-års planering.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Under år 2020 uppgår budgeten till ca 50 mnkr och avser utbyte av den äldsta styrutrustningen, skadade detektorer och kablar samt LED-lyktor.</p> <p>Utbyte av LED i signallykterna påbörjas under 2020. LED-utbytet är uppskattat till ca 20 mnkr 2020 och 10 mnkr per år under 2021 och 2022. Kontorets avsikt är att starta utbytet i Västerort, där befintliga lyktor är äldst.</p> <p>Kontoret har undersökt status i några nedtagna lyktor, för att avgöra om hela lykthusen ska bytas ut eller bara LED:en. Beslut har tagits om att byta kompletta lyktor inklusive LED.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Genomförandebeslut för reinvestering av trafiksignaler m.m. under perioden 2017-2021 till en investeringsutgift om 180 mnkr beslutades i trafiknämnden 2016-08-25 och i kommunfullmäktige 2016-11-28. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger.</p> <p>Ramavtal med två leverantörer avseende inköp av styrapparater tecknades under 2018. I februari 2019 trädde ett nytt entreprenadavtal omfattande ny- och uppbyggnation i kraft. Även där har två leverantörer kontrakterats. Detektorerna omfattas av ett nytt avtal, som även det började gälla i februari 2019.</p>	<p>Brist på resurser internt och hos entreprenörerna är en möjlig risk. Hittills har alla förfrågningar på styrapparater och entreprenaderna fått anbud.</p>

**Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar**

År 2019-2023

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b>            Programmet för reinvestering av gatuytor mm har omarbetats inför genomförandebeslut 2019 för en ny programperiod för åren 2019-2023. Det nya programmet omfattar kategorierna huvudgator med tillhörande gångbanor, lokalgator med tillhörande gångbanor, cykelfält, busshållplatser, skyltar, räckan, flaggstänger, övriga trafikordningar, gatumöbler, papperskorgar. Reinvesteringsåtgärder för träd ingår inte utan kommer att presenteras separat för ett beslut av trafiknämnden.</p> <p>Kontoret kommer att presentera årliga arbetsprogram för nämnden. Prioritering av tillkommande eller avgående projekt inom reinvesteringssprogrammet görs i framtagande av de årliga arbetsprogrammen.</p> <p>Projektförslagen i de årliga arbetsprogrammen prioriteras sinsemellan utifrån följande kategorier: trafiksäkerhet, driftskostnader, framkomlighet för kollektivtrafik och framkomlighet för gående och cyklister.</p> <p><b>Syfte</b>            Syftet med programmet är enligt kontorets ”drift- och underhållstrategi” att bibehålla funktionen i stadens befintliga anläggningar, och den tekniska livslängden genom att satsa på reinvesteringar.</p> <p><b>Åtgärd</b>            I ett första steg identifieras och prioriteras arbetsprogrammet för kommande år. I genomförandefasen utförs beläggnings- och markarbeten enligt planerade åtgärder.</p> <p><b>Förutsättningar</b>            Projekten utreds internt och externt för att minimera påverkan på framkomligheten under byggtiden.</p>	<p>I det ursprungliga programmet för 2019-2023 pågår en slutredovisning för 2019. Programmet kommer fortsättningsvis redovisas årsvis för ett tydligare redovisningsresultat.</p> <p>I de ”oförutsedda” projekten planeras akuta åtgärder som kan t.ex. uppkomma i samband med oförutsedda väderhändelser.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Genomförande av åtgärderna fortsätter under 2020 och pågår till 2023 enligt nämndbeslut. Åtgärderna genomförs med årliga reinvesteringssvolymerna i den takt budgeten medger inom beslutad budget för åren 2019-2023.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Inriktningsbeslut för åren 2019-2023 godkändes i kommunfullmäktige 2018-06-11 till en utgift om 550 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut i form av arbetsprogram för 2019 godkändes i kommunfullmäktige i maj 2019.</p> <p>Genomförandebeslut för åren 2020-2023 godkändes i trafiknämnden i december 2019 till en utgift om 480 mnkr. Beslutet har fastställts i Kommunfullmäktige.</p>	<p>Vissa planerade projekt kan behöva utgå eller senareläggas på grund av andra omständigheter, t.ex. för samordning med andra närliggande arbeten.</p>

**Reinvestering av gatuträd**

År 2020-2023

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Trafikkontoret förvaltar stadens cirka 50 000 gatuträd. I ansvaret ingår bland annat anläggning av växtbäddar, återplantering av dåliga eller döda träd, etableringsskötsel, samt beskärning av träd.</p> <p><b>Syfte</b> Med hjälp av reinvesteringar och investeringar för gatuträd fokuserar kontoret på att förbättra miljön för gatuträd och möjliggöra att träden kommer att leva längre och leverera ekosystemtjänster för staden. Växtbäddarna ger träden tillgång till vatten och syre</p> <p><b>Åtgärd</b> Genom att bygga växtbäddar, och ibland byta ut träden, kan detta problem undvikas vilket är bättre både för träden och ur ett tillgänglighetsperspektiv. Genom att anlägga växtbäddar kan även vattensamlingar undvikas och växtbäddarna kan utnyttjas för att fördröja dagvattnet och bevattna träden. Detta skapar ett passivt bevattningssystem som ger träden ökade möjligheter att överleva i den hårda miljö som staden utgör.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Samordning med andra projekt sker så långt detta är möjligt.</p>	<p>Planering av 2020 års projekt pågår.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Arbetena genomförs till största delen med hjälp av kontorets ramavtalade entreprenörer.</p> <p>Under året tas en lista fram för projekt som avses genomföras 2021-2023</p>
Beslutsläge	Risker & avvikelser
<p>Inriktningsbeslut för åren 2020-2023 tas enligt plan i Trafiknämnden 2020-03-26 till en utgift om totalt 100 mnkr. I ärendet ingår även genomförandebeslut för år 2020 till en utgift om 25 mnkr.</p>	<p>Arbetena kan tillfälligt påverka framkomligheten på platsen.</p> <p>Risk för fördyrning på grund av förändrad kapacitet hos leverantören eller förändrad prisbild</p>

## Särskilda satsningar

**Energibesparande armaturbyten, etapp 4**

2019-2021

<b>Programbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> För att minska belastningen på miljön arbetar kontoret med att byta ut belysningsarmaturer med konventionella ljuskällor till mer energieffektiva och miljövänliga armaturer.</p> <p>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><b>Syfte</b> Minska energiförbrukningen och miljöbelastningen.</p> <p><b>Åtgärd</b> Fortsätta arbetet med att byta ut belysningsarmaturer med urladdningslampor till LED-armaturer.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Att kontoret blir beviljade medel för att köpa in armaturer.</p>	<p>Under 2019 genomfördes projektering av arbeten och materialinköp.</p> <p>Ansökan har för armaturinköp under 2020 för montering under 2021 har skickats in.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Under 2020 kommer de armaturer som köptes in under föregående år att monteras.</p> <p>Kontoret avvaktar svar på den ansökan som lämnades in för materialinköp under 2020.</p> <p>Enligt plan kommer kontoret att årligen fortsätta ansöka om medel från centrala medel för klimatinvesteringar t o m år 2023.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Under 2018 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 43,5 mnkr. Ett genomförandebeslut antogs i trafiknämnden 2018-02-01.</p> <p>Under 2019 beviljades kontoret 37,0 mnkr från centrala klimatmedel för inköp av armaturer. Den totala investeringen för armaturutbytet är ca 43,5 mnkr. Ett genomförandebeslut antogs i trafiknämnden 2019-05-23.</p>	<p>Inga avvikelser är identifierade så här långt.</p> <p>Risker finns att entreprenörerna inte hinner med den införandetakt som planerats. Detta skulle kunna leda till att förväntat klimatmål inte kan nås. För att minska risken, genomför kontoret löpande avstämningar med entreprenör för att prioritera arbetet.</p>

**Hastighetsplanen, trafiksäkerhetsåtgärder**

År 2013-2026

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Staden genomför en omfattande hastighetsöversyn av befintliga hastighetsgränser. Ett led i hastighetsöversynen är att säkerställa efterlevnaden av föreslagna hastighetsgränser genom att anlägga fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Hela projektet planerar att löpa fram till 2025 då omskytning och anläggande av fysiska hastighetsåtgärder ska vara klara.</p> <p><b>Syfte</b> Projektet syftar till att utreda och genomföra fysiska åtgärder för ökad trafiktrafiksäkerhet i samband med införandet av nya hastighetsgränser.</p> <p>Effekt målet av åtgärderna och av hastighetsplanen är att få en bättre hastighetsefterlevnad på stadens huvud- och uppsamlingsgator och att minskat antal trafikolyckor primärt mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.</p>	<p>Under 2019 har trafiksäkerhetsåtgärder genomförts i Spånga/Tensta etapp 1, Hässelby/Vällingby etapp 1, Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1, Hägersten etapp 1 och Norrmalm etapp 1. Inom flera av områdena återstår genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder. Trafiksäkerhetsåtgärderna kommer att färdigställas under 2020.</p> <p>Under 2019 genomfördes även trafikutredningar som syftar till att utreda behov av trafiksäkerhetsåtgärder i Skarpnäck etapp 1, Farsta etapp 1, Östermalm etapp 1, Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 2, Norrmalm etapp 2 och Hässelby/Vällingby etapp 2. Projektering av trafiksäkerhetsåtgärder påbörjades även i områdena. Projekteringen kommer färdigställas under 2020.</p> <p>Hastighetsändringar genomfördes i Hägersten och Spånga/Tensta. Ytterligare hastighetsändringar kommer genomföras i områdena under 2020.</p>
<p><b>Åtgärd</b> Trafiksäkerhetsåtgärder vid gcm-passager och korsningar på uppsamlings- och huvudgator. Fem kriterier används som bedömningsgrund för vilka platser som föreslås för ombyggnad. Hastighetsändringen genomförs i samband med att gatan byggs om med åtgärder. Ca 80 procent av gatorna som utreds byggs därefter om för hastighetssäkrade gcm-passager och korsningar.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Projektet är indelat i fem delområden som i sin tur är indelat i 3-8 projekt. Totalt omfattar projektet med trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen ca 25 projekt där utredningar om åtgärder går hand i hand med framtagande och beslut om förändrade hastighetsgränser. Genomförandet av hastighetsplanen är beroende av framdriften av åtgärdspaketet.</p> <p>Majoriteten av projekten är indelat i två etapper, beroende på hur välfrekventerat gatorna är av busstrafik. Projektet med teststräckorna behöver vara färdigställt innan projekten i etapp 2 kan påbörjas.</p>	<p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Projektering av åtgärder inom delområde 2, etapp 2 pågår och kommer att fortsätta under 2020. Utredning av åtgärder inom delområde 3, etapp 2 kommer att påbörjas våren 2020. Utredning av åtgärder inom del 4 påbörjas hösten 2020. Utredning av åtgärder inom delområde 5 påbörjas våren 2021.</p> <p>Slutredovisning av det testprojekt kontoret och trafikförvaltningen drivit tillsammans kommer redovisas under våren 2020.</p> <p>Även slutredovisning av åtgärder inom Hägersten kommer att ske våren 2020.</p> <p>Under 2020 planeras åtgärder genomföras inom stadsdelarna Spånga/Tensta, Kungsholmen, Norrmalm, Liljeholmen inkl. Fruängen, Skärholmen, Farsta, Skarpnäck, Östermalm och Hässelby-Vällingby.</p>

	<p><u>Kommande beslut</u> Under 2020 planerar kontoret att ta tre genomförandebeslut för delområde 1 – 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hastighetsplanen delområde 3, etapp 1:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2020 i TN mars, genomförandebeslut</li> <li>○ 2020 i KF april, genomförandebeslut</li> </ul> </li> <li>• Hastighetsplanen delområde 1, etapp 2:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2020 april i TN, genomförandebeslut</li> <li>○ 2020 maj i KF genomförandebeslut</li> </ul> </li> <li>• Hastighetsplanen delområde 2, etapp 2:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2020 maj i TN, genomförandebeslut</li> <li>○ 2020 juni i KF, genomförandebeslut</li> </ul> </li> </ul> <p>Under 2020 planerar kontoret också att ta upp beslut om hastighetsgränser i delområde 4 och 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hastighetsplanen delområde 4:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ våren 2020 i TN, genomförandebeslut</li> </ul> </li> <li>• Hastighetsplanen delområde 5:       <ul style="list-style-type: none"> <li>○ våren 2021 i TN, genomförandebeslut</li> </ul> </li> </ul>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hela staden 2017-06-12. Total projektbudgeten är 750 mnkr.</p> <p>Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder för 249 mnkr.</p> <p>Genomförandebeslut finns för följande projekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teststräckor, 27 mnkr</li> <li>• Spånga-Tensta etapp 1, 55,5 mnkr</li> <li>• Hägersten, 23,5 mnkr</li> <li>• Hässelby-Vällingby etapp 1, 80 mnkr</li> <li>• Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1, 23,4 mnkr</li> <li>• Norrmalm etapp 1, 7,5 mnkr</li> <li>• Skärholmen, 26,1 mnkr</li> <li>• Dynamiska farthinder, 6 mnkr</li> </ul>	<p>Projektet har ett inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen på 750 mnkr. Kontinuerlig avstämning krävs så att genomförandebesluten för varje delområde går i linje med den totala projektbudgeten.</p>



**Cykelplan, utbyggnad av cykelstråk**

År 2019-2022

Programbeskrivning	Status
<p><b>Bakgrund</b> Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Cykelplanen 2012 beskriver hur staden ska arbeta med cykeln som transportmedel. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande.</p> <p>Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. 2019-11-14 godkände trafiknämnden slutredovisningen av cykelmiljarden 2012-2018, med en sammanställning av genomförda cykelåtgärder under perioden. I budgeten för 2019 beslutades om en ny cykelmiljard för åren 2019-2022.</p> <p><b>Syfte</b> Satsningen syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens cykelplan, för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden</p> <p><b>Åtgärd</b> Projektdirektivet, som ligger som bilaga till utredningsbeslutet om Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur, beskriver hur trafikkontoret planerar att genomföra satsningen samt hur kontoret kommer att rapportera och följa upp det ekonomiska utfallet av satsningen.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Under 2020 bedrivs arbetet huvudsakligen genom ca 30 cykelinvesteringsprojekt och ca 10 reinvesteringsprojekt på cykelvägnätet, samt ett antal programutredningar i tidigt skede. Genomförandet av utbyggnaden av cykelstråk beror på framdriften i varje enskilt projekt</p>	<p>Bilagan ”Planerade cykelfrämjande åtgärder” ger ytterligare redovisning av status på och beslutsläget för de cykelprojekt som pågår 2020 och planeras 2021-2023, och hur kostnaderna fördelats.</p> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>I enlighet med utredningsbeslutet kommer kontoret under 2021-2023 att fortsätta arbeta med redan pågående cykelprojekt samt planera för nya.</p> <p>Flera inriktnings- och genomförandebeslut för cykelåtgärder med planerat genomförande 2021-2023 kommer att presenteras för nämnden.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Cykelplanen antogs i kommunfullmäktige 2013-02-18.</p> <p>Utredningsbeslut avseende Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur fattades av Trafiknämnden 2019-08-27.</p> <p>Inriktningsbeslut och genomförandebeslut fattas löpande för varje åtgärd var för sig.</p>	<p>En del av cykelmiljarden 2019-2022 är ännu inte fördelad, vilket innebär potentiella utmaningar vad gäller kontorets tid och resurser.</p>

**Program för trygghetsbelysning**

År 2016-2020

<b>Programbeskrivning</b>	<b>Status</b>
<p><b>Bakgrund</b> Bättre offentlig belysning är ett sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. Därför arbetar Trafikkontoret med trygghetshöjande belysningsåtgärder där fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar.</p> <p><b>Syfte</b> Förbättra ljusupplevelsen vilket ska bidra till ökad trygghetskänsla.</p> <p><b>Åtgärd</b> Under projektperioden görs insatser med att komplettera och förbättra belysning i anslutning till parker och kollektivtrafiken utifrån inkomna synpunkter, brister identifierade vid trygghetsvandringar samt egna analyser.</p> <p><b>Förutsättningar</b> Planerade projekt bedöms i nuläget att kunna utföras under året.</p>	<p>Enheten har även i VP 2020 sökt trygghetsmedel 2020 för ytterligare åtgärder.</p> <hr/> <p><b>Kommande åtgärder &amp; beslut</b></p> <p>Belysningsenheten kommer att delta i stadsdelsförvaltningarnas trygghetsvandringar under året.</p> <p>Då projektperioden för Trygghetsbelysning tar slut efter 2020 planeras nytt tjänsteutlåtande för de kommande 5 åren 2021-2025.</p> <p>Planerade åtgärder för 2020 redovisas på nästa sida.</p>
<b>Beslutsläge</b>	<b>Risker &amp; avvikelser</b>
<p>Genomförandebeslut togs i trafiknämnden 2016-03-10 för perioden 2016-2020. Total utgift 25 mnkr.</p>	<p>Risk för att enskilda insatser med tillkommande belysning kan utebli p.g.a. hög beräknad utgift i relation till det önskade resultatet.</p>

**Trygghetsbelysning, planerade åtgärder**

Under 2020 planeras bl.a. följande åtgärder:

- I området vid Vinterviken får anslutande parkvägar belysning.
- I Kolerakyrkogården, vid Gullmarsplan, utökas belysningen för ökad trygghetsupplevelse.
- Farsta gård får nya armaturer.
- Utifrån kommande trygghetsvandringar kan mindre belysningskompletteringar bli aktuella i Älvsjö, Hägersten, Skarpnäck och Årsta/Enskede/Vantör.
- Belysningsarmaturer vid Hägerstensåsen -Telefonplan, kommer att bytas.
- Parkväg utmed Personnevägen från Västertorpshallen till Västertorpsbadet kommer att kompletteras med punktbelysning mot skogsparti.
- I Farsta, Skärholmen, och Bredäng byts belysningen på olika parkvägar.
- Trygghetsinsatser vid Alviks torg slutförs.
- Trygghetsprojekt för Brommaplan påbörjas där belysningsinsatser bedöms behöva göras.
- Insatser med kompletterande trygghetsskapande belysning runt centrala delarna av Tensta.
- Rosenlundsparken planeras få bättre och tillkommande belysning.