

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR			
Nordsydaxeln	Genomförandebeslut fattades i dåvarande gatu- och fastighetsnämnden 2003 och fastställdes av KF 2004. Kostnadsutvecklingen inom bygg- och anläggningsmarknaden har medfört fördyringar för projektet i förhållande till det reviderade genomförandebeslutet i TrN från oktober 2007. Beslutet fastställdes i KF i februari 2008. Genom senareläggningen av arbetet från 2009 till 2011 så har beräknade utgifter uppräknats till en ny prisnivå. Utöver renoveringen av det återstående tunnelröret planeras även för byggande och installation av nytt system för trafikstyrning som gatu- och fastighetsnämnden fattade genomförandebeslut om 2005.-02-15 Då renoveringen av det södra tunnelröret och installation av trafikstyrningssystemet hade olika genomförandebeslut är nu ett nytt beslutsunderlag prövat och taget i trafik- och renhållningsnämnden och kommunfullmäktige under 2010. <u>Söderledstunneln</u> • Ombyggnad av ställverksutrustning, belysning, styrsystem, datanätverk och ventilation • Renovering av konstruktionsbetongen • Byggande av spolvattenrening <u>Blekhholmstunneln</u> • Förstudie avseende installationer och konstruktioner • Kompletteringar i styrsystem och datanätverk • Betongrenovering och betongimpregnering <u>Trafikstyrssystem, MCS</u> Genomförandebeslut för etapp 1 taget av GFN 2005-02-15. Genomförandebeslut för projektets fortsättning taget tillsammans med färdigställandet av Söderledstunneln TrN och KF 100621. • System för kövarning- och förbättrad trafikledning • Ombyggnad av överledningsplatser i anslutning till Söderledstunneln	<u>Söderledstunneln och Trafikstyrssystem, MCS</u> Arbetet med renoveringen bedrivs under 2007- 2013. Norrgående tunnelrör färdigställdes under 2008. Installationsentreprenaden för driftsutrymmen med all utrustning för elkraft- och styrning inklusive axialfläktsystem har installerats och besiktning har skett sommaren 2009. Entreprenaden är avslutad och resterande delar utförs i samband med färdigställandet av Söderledstunneln. Inkoppling och provning av utrustning sker i samband med att hela tunneln färdigställs i slutet av 2011. Under 2010 har en entreprenör upphandlats för de återstående arbetena E3 E4 i Söderledstunneln. Dessa utförs under en sammanhängande avstängningsperiod 2011. Arbetena med tunnelrenovering skall starta sommaren 2011 och färdigställas i slutet av november. Planering för det nya trafikstyrningssystemet pågår och ett underlag för upphandling färdigställs under 2011 för att sedan färdigprojekteras och utföras huvudsakligen under 2012 för att färdigställas 2013. Projektet omfattar såväl norr- som södergående tunnelrör, kvarvarande delar för Centralbroarna och delar av Blekhholmstunneln. Dessa arbeten genomförs i huvudsak nattetid och beräknas utförda och färdigställda 2013. Resterande delar av trafikstyrningssystemet i andra delar av staden får anläggas senare i ett annat projekt Vissa förberedande arbeten har genomförts i samband med övriga renoveringar på Nordsydaxeln, bl. a överledningsplatser, skyltar och kanalisation. <u>Tegelbacken och Centralbroarna</u> Tegelbacken och Centralbroarna är färdigställda och slutbesiktigade 2009. Entreprenadkontrakten är även ekonomiskt avslutade.	Kvarvarande delar utförs som en sammanhängande etapp 2011. Denna etapp förväntas påverka trafiken negativt under en längre period än tidigare somrar. Ett arbete med att kommunicera detta med trafikanter och andra som påverkas sker i god tid innan och löpande under projektet. Entreprenaden startas i Juli och avslutas i slutet av november. Vissa av kvarvarande installationsarbeten som ej kräver trafikavstängningar genomförs med avtalad årsentreprenör. Det tidigare arbetet med att ta fram besparingsåtgärder och att väcka ett större intresse för entreprenaden bland anbudsgivare har visat sig ge resultat hittills i projektet. En entreprenör är upphandlad och planering för sommaren/hösten arbete pågår. En byggläsningsorganisation är upphandlad och förbereder sig inför arbeten. Upphandling av Trafikstyrningsentreprenaden som följer planeras under hösten och utförs under 2012. De arbetena kan i huvudsak ske under nattavstängningar och ett fåtal något längre avstängningsperioder. Någon större trafikpåverkan förväntas ej ske.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
Norra Länken	Detaljplanen för Norra länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull, och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avsåg de besvär som anförts över planerna. I februari 2007 avslogs besvären av regeringsrätten och projektet gavs klartecken. Enligt finansieringsavtalet med Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, skall staden bidra med 25 % av kostnaderna för NL. Vägverket svarar för resterande 75 %. Enligt den senaste budgetanalysen för projektet beräknas utgifterna för hela projekt Norra Länken (NL) uppgå till 11 211 mnkr (prisnivå oktober 2007). I löpande prisnivå är prognosen 11 800 mnkr. Trafikplats Hjorthagen: KF fattade ett reviderat genomförandebeslut för Trafikplats Hjorthagen 2007-03-26 efter att ha redovisats i TRN. Den nya detaljplanen för Trafikplats Hjorthagen fastställdes av KF 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avsåg överklagandet 2009-02-05. Bellevueparken: Under 2008 aktualiserades en lagändring i Nationalstadsparkens lagskydd i miljöbalken vilket medförde en detaljplaneändring (tilläggsplan till gällande detaljplan). 2009-02-12 godkände Stadsbyggnadsnämnden tilläggsplanen. Den 2009-04-02 beslutade riksdagen om lagändring from 2009-05-01 vartefter KF kunde anta detaljplanen 2009-05-11. En överprövning avslogs av Länsstyrelsen 2009-06-17. Länsstyrelsens beslut har överklagats till regeringen vartefter regeringen 2009-10-15 har avslagit överklagan och detaljplanen vunnit laga kraft. I januari 2010 överklagades regeringens beslut till regeringsrätten. Kontoret har utfört en omfattande utredning (vård- och utvecklingsplan) för hur Bellevueparken skall kunna rustas upp. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och kontoret redovisade ett inriktningsbeslut för TRN som antogs 2010-03-23. Roslagstulls trafikplats: 2009-12-10 tog TRN beslut om principutformningen av Roslagstulls trafikplats som motsvarar den utformning som Trafikverket planerat att utföra och därmed är avsedd att finansieras inom projekt Norra länken.	Arbeten med Norra länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006. Vid Norrtull kommer trafikomläggningarna för Norra länken vara slutförda under 2011. Järnvägsbron färdigställs förutom det västra landfästet som kommer att byggas under 2012. Norrtulls slutlösning blir en del av Norra Stationsprojektet och kommer efter 2019. Tilläggsavtalet som reglerar det som inte kan utföras i Norra länken och istället slutförs av Norra Station blir klart under 2011. Projekteringen för Roslagstulls trafikplats kommer att fortsätta under 2011 för att sedan handlas upp till hösten. Entreprenadstart är planerad till årsskiftet 2011-2012 och arbetena kommer att pågå till t.o.m. 2013. Entreprenaden i Bellevueparken fortsätter fram till 2013. Ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet för NL kommer att upprättas för återställningen av den södra pelousen av Bellevueparken. Under 2012 kommer trafiken i Frescati att läggas i sitt slutgiltiga läge. I Trafikplats Hjorthagen kommer byggandet och trafikomläggningarna pågå till 2014. Därefter följer installationsentreprenaden fram till öppnandet. Enligt Trafikverkets gällande tidplan kommer NL att öppnas för trafik under slutet av 2015. År 2003- 2015	Planeringen av spårväg city genom Värtaområdet kommer att påverka byggnationen av Hjorthagens trafikplats. Hur mycket störning det kommer att ge beror på vilket alternativ för sträckningen som bestäms.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
Energibesparande armaturbyten - lokalgator	Den utökade budgetramen för 2011 innebär att arbetet energibesparande utbyte på lokalgator startar. Under året byts 5 500 armaturer och ljuspunkter från 80/125 W kvicksilverlampor till 50/70 W keramisk metallhalogen. När det totala genomförandet är färdigställt år 2015 uppnås en total energibesparing på ca 5 miljoner kWh. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17. Beslut av kommunfullmäktige förväntas under våren 2011.	År 2011-2015	
E 18	Väg E18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst och efter ombyggnationen får den delvis en ny sträckning. Byggandet av väg E18 omfattar ca 9 km motorväg med 6 planskilda trafikplatser, 30 broar, 2 tunnlar à 300 m och ny lokalgata mellan Hjulsta och Rinkeby. Vägutbyggnaden skall på stadens initiativ kompletteras med två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som finansieras av Stockholms stad. Genomförandeavtal mellan staden och Trafikverket godkändes av kommunfullmäktige 2007-02-12. I Tensta omfattar överdäckningen även en lokalgata, för vilken staden kommer att vara väghållare, den är därför att betrakta som en kommunal investering, ett reviderat genomförandebeslut om investeringen godkändes av kommunfullmäktige 2009-03-09. På grund av bl.a. viss tidsförskjutning i projektet har parterna överenskommit om ändrad utbetalningsordning och utbetalningarna sker nu i enlighet med överenskommen betalplan. Stadens medfinansiering beräknas uppgå till ca 700 mnkr och de kommunala investeringarna till 160 mnkr.	Under åren 2012-2013 kommer flertalet av arbetena längs med sträckan att färdigställas och under hösten 2013 planeras det för trafikpåsläpp längs med stora delar av nya E18. Under 2014 slutförs alla resterande arbeten, förutom vissa återställnings- och installationsarbeten, och innan årsskiftet 2014/2015 planeras det för trafikpåsläpp längs med hela sträckan. År 2001-2015	Stadens utgifter för att lösa belastning från tredje man m.m. belastar primärt trafik- och renhållningsnämndens ekonomi. Dessa inträffar successivt under projektets byggnad, 20 mnkr plus index fakturerades 2009 och avräkning kommer därefter att ske successivt under de kommande åren. Utbetalning av investeringsmedel som belastar trafik- och renhållningsnämndens budget kommer att ske under 2013 avseende extra belysning för GC-vägar på Järvafältet. Det förekommer viss osäkerhet för hur bebyggelsen kan placeras på och kring överdäckningarna till följd av nya rön vad gäller dimensionerande explosionslaster. Pågående arbete med framtagning av ny riskanalys ska klarlägga vad som kan placeras på och kring överdäckningarna. Den planerade gc-bron vid Hjulsta kan komma att utgå till följd av att dess placering eventuellt krockar med en ny bro som är tänkt att byggas till följd av ”Förbifart Stockholm”.
Trygghetsbelysning	Bättre offentlig belysning är ett viktigt sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet i allmänhet och för kvinnor i synnerhet. För den	Arbetet med trygghetsbelysning intensifieras fr o m 2010. Totalt en satsning med 120 mnkr för kommande	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	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. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14 och i KF 2009-09-28.	sexårsperiod. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet. År 2009-2015	
Belysning, reinvesteringar	Utbyte av belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler. 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 lagas. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Trafik- och renhållningsnämnden godkände förslag till genomförande avseende utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler 2011-02-17. Beslut av kommunfullmäktige förväntas under våren 2011.	Arbetet påbörjas under 2011 och planeras vara klart till år 2020. År 2011-2020	
Hornsgatan	Trafikkontoret har fått i uppdrag att genomföra åtgärdsprogram för bättre luft och trivsammare miljö längs Hornsgatan. I arbetet med att förbättra luftkvaliteten är Hornsgatan prioriterat, enligt budgeten för 2009. Inriktningsbeslut samt genomförandebeslut för Ringvägen – Rosenlundsgatan (etapp 1) samt trädplantering. Beslut 2009-05-12. Genomförandebeslut 2010-12-14, etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermangatan samt etapp 3 mellan Timmermangatan t o m Mariatorget.	Genomförande Ringvägen – Rosenlundsgatan (etapp1), 2010 - 2011. Övriga etapper 2011 – 2014. Trädplantering samt lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD), Hornstull- Ansgariegatan 2009-2011. Dubbdäcksförbud i syfte att minska partikelhalten infördes 2010. Genomförande etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermangatan år 2012, och etapp 3 mellan Timmermangatan t o m Mariatorget år 2013. Etapp 4 mellan Ringvägen och Ansgariegatan enligt inriktningsbeslutet, år 2014. Upprustning av muren vid Hornsgatspuckeln samordnas med trafikarbetena för Slussen. År 2009-2014	Investeringsutgifterna för åtgärdspaketet är totalt 130,0 mnkr varav 28,4 mnkr för etapp 1. Genomförandebeslut 2010-12-14 för sträckan Rosenlundsgatan – Mariatorget (etapp 2 och 3) Kostnadsberäkningen är 51 mnkr.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
Reinvesteringar - Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar	Genomförandebeslut togs i TrN 2011-02-17. Att ha en optimalt 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. En trafiksignalanläggning består av flera delar: styrutrustning, LED-lyktor, signalstolpar, detektorer, kablar och driftövervaknings-utrustning. Trafikkameror och trafikinformationstavlor är exempel på elektriska anordningar för att reglera trafiken så att det ofta begränsade gatuutrymmet kan användas effektivt och flexibelt. Trafiksignalerna och övriga trafikanordningar har begränsad och olika lång hållbarhet. Ny teknik gör att befintlig utrustning blir omodern men framförallt sker en successiv utslitning p.g.a. ålder och påkörningsskador. Många anläggningar och utrustningar har eller kommer att passera sin planerade livslängd inom de närmaste fem åren och resten beräknas behöva bytas ut inom 10-20 år.	Det totala återanskaffningsvärdet beräknas uppgå till ca 1 000 mnkr i löpande prisnivå. Utbyte av den äldsta styrutrustningen, samtliga LED-lyktor och de mest skadade detektorerna är mest angeläget. Ett sådant åtgärdsprogram beräknas kunna genomföras åren 2011-2015 genom reinvesteringar i storleksordningen 30-45 mnkr per år, totalt 180 mnkr. År 2011-2015	
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR			
Strömkajen	Genomförandebeslut i TrN 2009-06-09. Strömkajen ska renoveras. Renoveringen innebär bl a att kajen breddas två meter samt sänkes med 0,5 meter. I samband med renoveringen ska gaturummet i anslutningen till kajen byggas om med en mer enhetlig utformning med parkering och angöring längs kantsten. Kajen och anslutande gaturum kommer att bli mer tillgängliga. Projektet är ett samfinansieringsprojekt med Stockholms hamnar, den totala kostnaden beräknas till 259 miljoner kronor varav trafikkontorets andel beräknas vara 49 miljoner kronor.	Kajens ombyggnad startade hösten 2009. Arbetet har delats in i fyra etapper som utförs under vinterhalvåret när båttrafiken har lågsäsong. Etapp ett avslutades inom utsatt tid och skärgårdstrafiken har kunnat fortgå utan störningar. Etapp två har startat och förväntas vara klar före skärgårdstrafikens start 2011. Etapp 3 startar hösten 2011 med kajplanet och gatuarbeten i korsningen Strömgatan/Stallgatan. Planeras vara färdigställt under 2012. Etapp 4 avslutar projektet med återstoden av kajplanet utanför Nationalmuseet. År 2006-2013	Arbetena väntas få påverkan på trafiken i östlig riktning på Stallgatan samt utanför Grand under hösten 2011- våren 2012, dvs etapp 3.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
”Hållbara Järva”	Delegationen för Hållbara städer tog 2009-12-14 beslut om att bevilja 55,29 Mnr till projektet Stockholm Järva. Bidraget betalas i sin helhet till Miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen har i sin tur beviljat Trafikkontoret ett bidrag om 6,8 Mnr för åtgärder för att förbättra cykeltrafikens infrastruktur samt för informationsinsatser på olika miljöteman. Kontoret ska motfinansiera åtgärderna med totalt 15,7 Mnr, brutto 22,5 mnr. Genomförandebeslut fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18.	<u>Delprojektet Transporter</u> innefattar för kontorets del främst åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, men även förbättringar på gångvägnätet ingår. Kontoret ser behov av ett flertal åtgärder i gång- och cykelinfrastrukturen i och kring Järvafältet: I arbetet med Vision Järva 2030 har en lista med punkter för att förbättra Järva tagits fram. Flera av punkterna berör sådant som kan åtgärdas inom projektet Hållbara Järva: <i>Fortsatt satsning på bättre belysning</i> <i>Nya kopplingar mellan och inom stadsdelarna</i> <i>Förbindelse över Järvafältet</i> <i>Förbättra tillgängligheten till Järvafältet</i> <u>Delprojektet Ökad delaktighet och information</u> innefattar kommunikationsinsatser i syfte att öka kännedomen om i första hand farligt avfall och elavfall, samt om det insamlingssystem som finns i området för dessa avfallsfraktioner. År 2010 – 2014	
Tvärbana Norr – gång- och cykelbana på bro över Ulvsundasjön	Genomförandeavtalet mellan staden och SL godkändes av KF 2009-06-15. Härvid beslutade KF att trafik- och renhållningsnämnden medges genomförande av investering om 15,0 miljoner kronor för gång- och cykelbro över Ulvsundasjön. I övrigt får stadens medfinansiering om 17,0 miljoner kronor avseende gång- och cykelbro över Ulvsundasjön finansieras genom att ta i anspråk stadens från tidigare bokslut avsatta medel för infrastrukturåtgärder.	Byggnadsarbetena för banan kom igång i augusti 2009. Banan beräknas öppnas för trafik år 2013. Arbetena för gång- och cykelbanan beräknas pågå under åren 2010 – 2011 med en största intensitet . År 2008-2013	SL har fakturerat 17 mnr, som har utbetalas centralt från staden, under senhösten , då SL har haft 75% av sina kostnader under 2010 .
Strömparterren	Genomförandebeslut i TrN 2009-10-13. Lägesrapport och reviderat genomförandebeslut TrN 2011-02-17. Strömparterren rustas upp till en attraktiv och modern park med rötter i platsens långa parkhistoria från 1832. Den upprustade parken kommer att bli ett smycke i stadsbilden både för parkbesökare och för betraktare på lite avstånd. Blomsterplanteringar och gräsytor omgivna av sittvänliga murar skapar platsens parterretema.	Parallella uppdrag genomfördes under vintern 2008/2009 och det utvalda förslaget har bearbetats under hösten 2009/våren 2010. Byggstart sker i september 2010. Färdigställande sker under hösten 2011/våren 2012.	Projektet genomförs som ett partneringsprojekt. Det vill säga att projektet genomförs i nära samverkan mellan beställare och entreprenör.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	Dammen rustas upp. Ny belysning kompletterar gasverkslyktorna och hårdgjorda ytor förses med ny beläggning. Träden bevaras och de formklippta lindarna slankas in. Trappan mot Norrström breddas och två nya ramper ökar tillgängligheten. Utformning möjliggör en framtida komplettering med solbrygga/scen. Projektet är kostnadsberäknat till 27,5 mnkr.	Komplettering med café- och servicebyggnad utreds liksom möjligheten till samfinansiering med intressent. År 2008-2012	
Spånga centrum	Spånga centrum är i stort behov av upprustning, anläggningen är sliten och nedgången. Projektet syftar till en allmän upprustning med speciell inriktning på tillgänglighet. Upprustningen ska bl a omfatta förbättrad tillgänglighet till butiker, trädöversyn, möblering, förbättrad belysning samt ny gestaltning av parkytorna. Markförhållanden är mycket svåra och det kommer att krävas omfattande insatser för att stabilisera marken och förhindra ytterligare sättningar. Detta är särskilt viktigt ur tillgänglighetssynpunkt. Genomförandebeslut togs av TRN 2008-03-18. Då förstärkningsåtgärderna visade sig mycket kostnadskrävande föreslog kontoret ett nytt genomförandebeslut som i en första etapp skulle omfatta en mindre del av centrumområdet. Därmed skulle åtgärderna rymmas inom befintlig budget. Kontorets förslag till reviderat genomförandebeslut återremitterades av TRN 2009-08-18.	Programarbetet har skett 2006 till 2008. Detaljprojektering har pågått under våren 2009 och avslutades efter TRN:s återremittering av förslaget till reviderat genomförandebeslut. En ny gestaltning som syftar till att minska kostnaderna har utarbetats. Nya kalkyler har tagits fram och kontoret har presenterat ett nytt förslag till reviderat genomförandebeslut i januari 2010. Nämnden godkände förslaget och fattade ett nytt genomförandebeslut. Projekteringen är avslutad . Projektet ligger ute för upphandling av entreprenad. Anläggningsarbetet förväntas kunna påbörjas våren 2011. År 2008-2012	
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR			
Nynäsvägen gm Gamla Enskede	Nynäsvägen genom Gamla Enskede är en av de mest trafikerade infartslederna mot Stockholm. Vägen skär genom ett bostadsområde vilket resulterar i stora störningar för omgivningen i form av buller och barriäreffekt. Området utgör en av landets mest bullriga bostadsmiljöer. Inriktningsbeslut i TRN 2007-10-23 för bullerskärm samt fönsteråtgärder med beslut om budget för projektering. Uttalande i TRN 2009-09-15 om att bullerskyddet längs Nynäsvägen måste få en tydligare prioritering samt att kontoret ska arbeta fram ett genomförandebeslut som är mer ekonomiskt försvarbart och ej innefattar andra åtgärder än de som är bullerreducerande. Det ledde till ett genomförandebeslut i TRN 2010-06-14 om att endast utföra de planerade	Programhandlingen från 2006 föreslog en kombination av fönsteråtgärder samt uppförandet av en bullerskärm mellan lokalkörbanan och den befintliga trädallén. Systemhandling för föreslagen lösning togs fram 2009. I budgeten för 2011 har trafikkontoret tilldelats extra medel för att bygga en bullerskärm längs med Nynäsvägen. Utifrån nya förslag som visar på bättre bullerreducering har kontoret arbetet vidare med utredningar om alternativa lösningar för bullerskärmen. Nytt förslag ska projekteras och upphandlas under 2011 med planerad byggstart 2012. Arbetena med bullerskärmen bör till stor del kunna slutföras under	Fönsterbyten kan inte belasta investeringsbudgeten då det inte är en investering i stadens anläggningar. Det kommer istället att ske inom ramen för stadens bullerskyddsprogram. Utförandetid och omfattning av fönsteråtgärder är i dagsläget inte helt klarlagt men bör kunna vara klart senast 2015. Nuvarande förslag på placering av skärm samt tillägget av mittabsorbent tyder på att det inte behövs så omfattande fönsteråtgärder som tidigare förslag visade på. När skärm och mittabsorbent är på plats så genomförs

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	fönsteråtgärderna. Ett reviderat inriktningsbeslut är framskrivet till trafik- och renhållningsnämnden sammanträde 2011-03-17. Nytt förslag på placering av skärm mellan Nynäsvägen och befintliga trädallén med tillägg av mittabsorbent och kompletterande cykelåtgärder längs med lokalgatorna. Under förutsättning att nämnden godkänner det reviderade inriktningsbeslutet så tas underlag fram för genomförandebeslut som också skall gå vidare till kommunfullmäktige för fastställande.	2012. Vissa arbeten kommer eventuellt ske under 2013. År 2006-2015	mätningar och utifrån de resultaten görs kompletterade åtgärder där så behövs, men omfattningen bedöms bli betydligt mindre.
Klarastrandsleden, Renovering alt breddning	Markkontoret fick under våren 2006 i uppdrag att tillsammans med Trafikkontoret och Statsbyggnadskontoret utreda exploateringsmöjligheterna ovan bangården och vad det skulle ge för möjligheter för ombyggnad av Klarastrandsleden. Detta beslut innebar att tjänsteutlåtandet avseende renovering/breddning som var skrivet till nämnden november 2005 drogs tillbaka. Tjänsteutlåtandet ang. exploateringsmöjligheterna skulle vara klart och redovisas för de tre nämnderna under våren 2007. I samband med valet samt att Citybanan stoppades lades tjänsteutlåtandet på is tills vidare. Under 2007-2008 har Trafikkontoret genomfört utredningsuppdrag för att bedöma Klarastrandsledens status med inriktningen att bibehålla dess funktion fram t.o.m. 2018. För att säkerställa konstruktionernas funktion fram till planerad exploatering, planeras ett genomförandebeslut avseende nödvändiga renoveringar till TrN under året.	Renovering av påldäcken utförs efter att Citybanan slutat använda Klarastrandsleden som transportväg. Denna förväntas vara klar till 2018. Mindre underhållsarbeten som Trafikkontoret bedömer bör utföras innan år 2018 (1) Justera ytbeläggning/asfalt vid påldäckens fogar. (2) Åtgärda räckes infästningar. Årliga besiktningar av påldäckens fogar kommer att genomföras och uppkomna skador repareras omgående så att påldäckens funktion och konstruktion kan bibehållas fram till 2018. En utbyggnad som skall samordnas med en framtida exploatering av bangårdsområdet kan inte bli aktuell förrän efter Citybanan är utbyggd. Efter detta kommer en ev. exploatering kunna ske etappvis. År 2005-2017	Besiktningar kommer att genomföras årsvis för att säkerställa funktionen fram till kommande renoveringsarbeten som är planerade att genomföras när arbetena med Citybanan är slutförda. Utredning och projektering bör starta 2015 och upphandling ske under 2016-2017 med ett genomförande från och med 2018. Om tidigare planer med eventuell överdäckning och breddning av Klarastrands-leden skall genomföras behöver mer omfattande utredningar göras. Projektet bör då starta med ett utredningsbeslut under 2011.
Tätskikt Sergels Torg	Klarabergsgatan står inför en omfattande förändring på grund av flera stora pågående respektive planerade projekt såsom Stockholm Waterfront, Citybanan, Västra City och Spårväg City. Störst påverkan på gatans funktion och utformning kommer den planerade Spårväg City att utgöra, som innebär att ett helt nytt trafikslag ska beredas utrymme på gatan. Sträckan Klarabergsgatan – Sergels torg – Hamngatan utgör idag en del av det primära vägnätet och har framförallt stor betydelse för	En utredningsorganisation för projektet har upprättats och trafikkontoret håller för närvarande på att bemanna projektet med erforderliga resurser. Exploateringskontoret kommer att vara en viktig aktör som markägare och i samband med avtalsförhandlingar med fastighetsägare och SL. Utredningsfasen har påbörjats under hösten 2010. En	Samordning mellan SL och Trafikkontoret pågår för att tidsmässigt och tekniskt få projekten att fungera tillsammans. Svårigheter finns då osäkerheter om framtida belastningskriterier fortfarande finns. Projektet skall även samordnas med både

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	kollektivtrafiken och gångtrafikanter. Större delen av sträckan har underliggande verksamheter. Stråket ligger på olika bro- och däckkonstruktioner, som till stor del byggdes på 60- och 70-talet. De tätskikt som skyddar konstruktionerna har idag uppnått sin tekniska livslängd. Trafikkontoret bedömer att åtgärder som byte av tätskikt och reparation av fogar måste göras inom 5-10 år. På grund av utbyggnaden av Spårväg City behöver dessa arbeten tidigareläggas. Projektet klassas som ett mycket stort projekt då det har en investeringsutgift som överstiger 300 mnkr. Utredningsbeslut har fattats av trafik- och renhållningsnämnden 2010-08-31. I planen ligger att byta ut tätskikten över området. Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden.	generalkonsult för projekteringsarbetet är upphandlad. I fasen ingår ett arbete för att fastställa befintliga konstruktioners bärig- och fortvarighet i samband med planerna för Spårväg Citys eventuella dragning över Sergels Torg. Detta arbete är idag något försenat p.g.a. sin omfattning. Vissa delar kommer färdigräknas först till våren 2012. Bedömning av indikationerna kan dock användas för att inte förlora tid. Underlag till inriktningsbeslut förväntas vara färdigställt under första halvåret 2011. Kontoret bedömer att tiden för utredning, planering, projektering och förhandlingar är drygt 2 år samt att genomförandet tar mellan 5-8 år och kan start tidigast 2013 År 2010 - 2017	befintliga fastighetsägare, nyttjare och trafikanter.
Spårväg City	Spårväg City är en ny stadsspårväg som sträcker sig mellan Ropsten och Kungsholmen via 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 Storstockholms Lokaltrafik, SL, i samarbete med Stockholms stad. Kommunfullmäktige har fattat inriktningsbeslut samt godkänt yttrande över förstudien, 2009-05-25, samt godkänt projektets samverkansavtal, 2009-11-02. Arbetet med projektet har därefter fortskridit och nya förutsättningar, bl a gällande depå, samt studie av ytterligare sträckningsalternativ på Kungsholmen och i city har gjort att SL genomfört ett nytt skriftligt samråd för hela sträckningen. Stadens yttrande över förstudien har behandlats i Exploateringsnämnden (2010-05-20), Trafik- och renhållningsnämnden (2010-05-18) och Stadsbyggnadsnämnden (2010-06-10). Trafik- och renhållningsnämnden godkände för sin del ett delgenomförandebeslut om 31,5 miljoner kronor, vilka ska användas till nödvändiga utredningar för befintlig och fortsatt utbyggnad av Spårväg City. Senare kommer en lägesrapport samt beslut om fortsatt utredning. 2009-09-24 fattade trafik- och renhållningsnämnden genomförandebeslut för Etapp 1 av Spårväg City.	Planering och framtagande av tekniskt underlag för projektet pågår. Likaså förs diskussioner mellan staden och SL gällande genomförandeavtal. Etapp 1, dvs sträckan Djurgården-Sergels Torg, är färdigbyggd och invigdes 2010-08-21. 2010-11-23 fattade SL:s styrelse beslut att planera vidare för Etapp 2 (Sergels Torg-Ropsten). Beslut fattades även gällande att avvakta med sträckningen västerut till dess att staden genomfört tätskiktsrenoveringen vid Sergels Torg.	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
Framkomlighet – trimningsåtgärder	Överskotten från trängselskatten har öppnat en möjlighet att finansiera trimningsåtgärder på det primära vägnätet för att förbättra framkomligheten. Ett gemensamt åtgärdsprogram har utarbetats och genomförs av Trafikverket Region Stockholm/Trafikkontoret/AB Storstockholms Lokaltrafik. Några av projekten är samprojekt med SL och/eller Trafikverket. På Stockholms vägnät finns på projektlistan: Mindre ombyggnader ITS på väg Utveckling av Trafik Stockholm Särskilda åtgärder under byggperioderna	Inom det Trafikverket/SL/TK-gemensamma projektet ”Storstadsplanering” tas ett åtgärdsprogram med en rullande fyraårsplanering för trimning av Storstockholms regionala primära vägnät fram. År 2008 –	Fortfarande saknas beslut om tilldelning av medel samt volymer av framtida budget. Denna risk medför att det finns en osäkerhet i planeringen och att fart tappas inför genomförandet. Det är önskvärt att fortsätta arbetet med trimningsåtgärder även under kommande år och det är troligt att tilldelningen av medel från trängselskatten kommer att fortsätta även om volymen är osäker.
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR			
Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning	Ett Stockholm i världsklass är ett Stockholm som välkomnar alla! Projektet ”Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning” är ett långsiktigt projekt som syftar till att på olika sätt öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i den offentliga miljön. Ett av de tre inriktningsmålen i Kommunfullmäktiges budget för 2011 med inriktning för 2012 och 2013 är att ”Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök.” Det fortsatta arbetet på trafikkontoret med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska också drivas utifrån intentionerna i det kommande "Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2015". Sedan 1 juli 2001 gäller lagen om enkelt avhjälpna hinder (PBL 17 kap 21a §). ”I byggnader som innehåller lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser skall enkelt avhjälpna hinder mot lokalernas och platsernas tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga undanröjas”. Projektets huvuddel syftar till att åtgärda brister i gatumiljön som omfattas av PBL 17 kap 21a §. Exempel på sådana åtgärder är sänkningar vid övergångsställen och andra passager, kontrastmarkeringar vid övergångsställen, byte av rännalar, räcke och kontrastmarkeringar i trappor, fälla in släta ytor i	Trafikkontoret har under många år jobbat med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Stora förbättringar har skett i gatumiljön men fortfarande återstår mycket arbete för att Stockholm ska bli en stad för alla. På trafikkontoret ska tillgänglighetsfrågorna ses som en naturlig beståndsdel och ingå i den ordinarie verksamheten. Detta innebär att alla projekt ska inkludera de tillgänglighetsåtgärder som krävs samt budgetera för dem. För de brister som fortfarande kvarstår samt där inga andra projekt planeras inom snar framtid behöver dock även fortsättningsvis egna investeringsmedel avsättas. Kontoret fortsätter arbetet med att åtgärda brister inom nämndens ansvarsområde som omfattas av lagen om "Enkelt avhjälpna hinder" (PBL 17 kap 21a §), tex bygga om övergångsställen, busshållplatser och byta rännalar . Åtgärdsplanering och ombyggnad av den befintliga miljön utgår från de för stadsdelarna framtagna tillgänglighetsplanerna. Arbetet med att ta	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	ojämn beläggning, kontrastmarkering vid busshållplatser och sänkning av kantsten vid handikapparkeringsplats. Projektet omfattar åtgärder i både inner- och ytterstaden. 2010-02-08 fattade Trafik- och renhållningsnämnden beslut om en fortsättning av tillgänglighetsarbetet fram till 2015. 2011-02-17 fattade Trafik- och renhållningsnämnden genomförandebeslut om investeringsåtgärder för 46 mnkr under 2011 för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Trafikkontoret återkommer till Trafik- och renhållningsnämnden med inriktningsbeslut och genomförandebeslut för kommande år.	fram planerna påbörjades 2002 och de först färdigställda planerna är i behov av revidering. Arbetet med att revidera planerna påbörjades under 2011 och kommer att fortsätta under 2012 för att få en heltäckande bild av det återstående arbetet.	