

Annika Genhammar
Trafikplanering
08-508 268 59

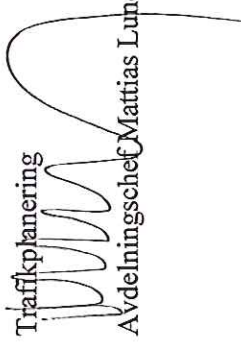
Anmälan av delegationsbeslut inom Trafikplanering

DELEGATIONSBeslut	DATUM	BELOPP	HANDLÄGGARE	TEL NR
Hastighetsplan	2012-07-04	900 000	Anna-Sofia Welanders	08-508 261 94
Förstudie utökning av automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK)	2012-08-16	300 000	Anna-Sofia Welanders	08-508 261 94
Trafiksäkerhetsinspektion, Drottningholmsvägen-Bergslagsvägen	2012-07-04	300 000	Anna-Sofia Welanders	08-508 261 94
Framkomlighet stombussar 2012	2012-06-29	2 000 000	Erik Hollander	08-508 260 10
Riddarhuset, framkomlighetsåtgärder för gång och cykel, rev genomförandebeslut	2012-06-29	4 900 000	Per-Åke Tjärnberg	08-508 260 50

Beslut fattade på delegation 2012-06-14 till 2012-08-30 för upphandlingar och markupplåtelser på offentlig plats finns tillgängliga i pärm vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 27/9 2012.

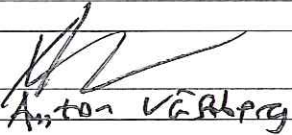
Stockholm den 28 augusti 2012

Trafikplanering


Avdelningschef Mattias Lundberg

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum : 2012-06-26	Upprättad av: Anna-Sofia Welandér
		Bilaga: Projektplan med kalkyl Datum (2012-06-26): Se bifogad Projektplan.	

Projektnamn: Hastighetsplan Adress:	Infoga här karta eller annan bild som visar platsen
(ev. etappindelning)	
Projektnummer enligt kontoplan: (huvudprojektnr anges först)	
Pilotförsök	
8001443	

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	
Startbeslut					
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2012-07-04		900 000	900 000	900 000
ev. rev. gnmf.beslut					

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max kr
			Ange orsak (utredning, projektering eller dylikt)	Belopp max kr	

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	2012				201				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Program			x	x																
Projektering																				
Entreprenad																				

Projektansvar

(namn)

(avdelning)

Ansvarig:	Programskede	Anna-Sofia Welander	Trafikplanering
Ansvarig:	Projekteringsskede		
Ansvarig:	Entreprenadskede		

Projektorganisation

(namn)

(namn)

Anna-Sofia Welander	TK, projektledare trafiksäkerhetssamordnare
Daniel Firth	TK, trafikstrateg, framkomlighetsstrategin
Lotten Backström	TK, områdesansvarig Hägersten
Jevgenija Palin	TK, områdesansvarig Kungsholmen
Elenore Bjelke	TK, områdesansvarig Spånga-Tensta SDF Hägersten SDF Kungsholmen SDF Spånga-Tensta Exploateringskontoret Stadsbyggnadskontoret
Övriga:	
Projektet är samordnat med:	

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Se bifogad Projektplan.

Speciella frågor

Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m

Teknisk lösning:	
Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	Ökad trafiksäkerhet när planerna verkställs fullt ut.
Miljökonsekvenser:	Förbättring när planerna verkställs fullt ut.

Riskbedömning:	
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	Eventuella fysiska åtgärder kan innebära ökade kostnader när planerna verkställs fullt ut.
Övrigt:	



Anna-Sofia Welander
Trafikplanering
08-508 261 94

Pilotprojekt Hastighetsplaner i tre stadsdelar

Bakgrund

Våren 2007 fick Sverige ett nytt hastighetssystem där de gällande hastighetsgränserna kompletterades med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Syftet är att anpassa vägar utifrån dagens förutsättningar vad gäller trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Anpassningen ska ge en ökad trafiksäkerhet, en minskad miljöpåverkan och skapa bättre acceptans för hastighetsgränserna.

Sedan maj 2008 har kommuner möjlighet att sätta hastighetsgränser i tiosteg mellan 30 km/tim till 70 km/tim. Många av landets kommuner har genomfört eller genomför hastighetsöversyner, tar fram hastighetsplaner och skyltar om med nya hastighetsgränser. För att få ett enhetligt system i Sverige har Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting (SKL) tagit fram en handbok för hastighetsnivåer i tätorter. Med hjälp av handboken, "Rätt fart i staden", kan kommunen steg för steg arbeta med hastighetsöversyn för att ta fram väl avvägda hastighetsgränser. Metodiken resulterar dels i en hastighetsplan som bildar underlag för beslut om nya, justerade hastigheter, dels i förslag till fysiska åtgärder.

Rätt hastighet på Stockholms vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken staden. En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, även på lång sikt. Rätt hastighet bidrar även till en attraktiv stad.

Syfte/effektmål

Projektet syftar till att ta fram hastighetsplaner för tre stadsdelsområden i Stockholm. Genom detta kan kontoret få en uppskattning av vad en hastighetsöversyn i hela Stockholm kan innebära, hur lång tid det tar och nivå på behov av åtgärder. Projektet syftar också till att använda metoden *Rätt fart i staden* för att få olika kompetenser inom staden att förstå varandra och tala samma språk. Som ett led i detta hoppas kontoret kunna använda metoden även för att implementera staden Framkomlighetsstrategi.

Produktmål

Efter genomfört projekt förväntar sig trafikkontoret ha:

- Fullständiga, färdiga förslag till hastighetsplaner för vart och ett av stadsdelsområdena, inklusive dokumentation om bedömningar, val och motiveringar etc.
- En uppskattning av de verkliga fordonshastigheterna i de tre områdena.
- Ett PM som ger en konkret bild av vad Framkomlighetsstrategin kan få för effekt på olika typer av gator samt olika kompetensers syn på detta.

Metod/tillvägagångssätt

Stockholm är stort och metoden enligt *Rätt fart i staden*, RFIS, är inte helt anpassad till storstadsmiljöer. Arbetet med en hastighetsplan för Stockholm behöver därför ske i flera steg. Första steget är att under 2012 göra hastighetsplaner för tre stadsdelsområden av olika karaktär. Därefter kan vi få en uppskattning av vad en hastighetsöversyn i hela Stockholm kan innebära och hur lång tid det tar.

Utöver arbetet med att ta fram hastighetsplanerna har vi en tanke om att kunna använda modellen om trafikrum etc. som finns i RFIS för att implementera stadens kommande Framkomlighetsstrategi. Diskussioner om vilka trafikrum vi vill ha, väggarnas och golvens anspråk på gatorna utifrån tankarna i Framkomlighetsstrategin kan vara ett bra sätt att starta diskussioner om vad strategin skulle kunna innebära mer konkret.

A. Hastighetsplaner för tre utvalda stadsdelsområden

Genomföra hastighetsöversyn enligt *Rätt fart i staden*, RFIS, för tre stadsdelsområden, Spånga-Tensta, Kungsholmen inklusive Centralbron och Västerbron, och Hägersten-Bredäng, se bilderna nedan.

Generella kriterier för val av dessa områden är:

- Det har inträffat relativt många trafikolyckor i dessa områden under de senaste fem åren.
- Områdena har olika karaktär och storlek.
- I områdena finns statliga vägar som är relativt olycksdrabbade. Hastighetsgränser och hastighetsefterlevnad på dessa vägar anses påverka hastighetsefterlevanden på huvudgatorna i områdena. Detta ger behov av avstämning med Trafikverket.
- I Spånga-Tensta fortsätter huvudgatorna in i andra kommuner, vilket ger behov av avstämning med andra kommuner.

Arbetet omfattar bara huvudgatorna i varje stadsdelsområde, med undantag för ett fåtal lokalgator som kontoret anser behöver ändras till huvudgator.

Moment 1, Nulägesbeskrivningen kan påbörjas snarast och kan med fördel göras på egen hand av konsulten.

Det är viktigt att alla inblandade i projektet har en gemensam grund att stå på. Innan Moment 2, Analysen påbörjas ska konsulten genomföra en kortare utbildning av metoden RFIS för de tjänstemän som ska delta i arbetet, uppskattningsvis 10-20 personer.

Moment 2 och fram till slutlig hastighetsplan ska göras i en form så att delmomenten får processas och diskuteras gemensamt av berörda tjänstemän för de tre olika stadsdelarna. Beställaren ser ett stort värde i att använda RFSI som ett verktyg att få olika kompetenser inom staden, t.ex. trafikplanerare, landskapsarkitekter och översiktsplanerare, att öka förståelsen för varandras uppdrag. Diskussioner om trafikrum, karaktär, målkonflikter, avvägningar etc. är en viktig del i detta. Det måste därför avsättas en hel del tid för dessa diskussioner.

Här har konsulten ett uppdrag styra och leda arbetet samt att dokumentera alla avväganden och gjorda val och motiveringar till dessa. Detta är ett viktigt led i kontorets arbete med att säkerställa att kunskaper och erfarenheter finns kvar i framtiden.

Parallellt arbete: I samband med Trafikverkets utvärdering av de nya hastighetsgränserna har det framkommit synpunkter om brister och utvecklingsbehov i modellen RFIS, t.ex. hänsyn till gående och cyklisters tillgänglighet.

Konsulten ska därför under arbetets gång kontinuerligt analysera, bedöma och avgöra om och hur metoden behöver utvecklas eller förändras utifrån förutsättningar i Stockholms stad.

B. Konkretisering av Framkomlighetsstrategin med hjälp av grunderna i RFSI

När det finns förslag till hastighetsplaner utifrån dagens situation där eventuella brister är identifierade vill vi gå ett steg ytterligare. Idén är att med hjälp av grunderna i RFIS få en bild av det framtida Stockholm år 2030. Vi tänker oss att vi får göra en bedömning av utvalda gator i områdena utifrån intentionerna i Framkomlighetsstrategin. Vad har en viss gata för funktion, krav, karaktär etc. år 2030? Här hoppas vi kunna få intressanta och givande diskussioner bland olika kompetenser i staden. Huvudsyftet är att öka kunskapen och förståelsen för vad strategin innebär genom att använda bedömningsgrunderna i RFIS. Syftet är alltså inte att få en hastighetsplan för 2030.

För denna del i uppdrag behöver konsulten ha stor kreativ förmåga, goda kunskaper om RFIS samt om stadens Framkomlighetsstrategi. Konsulten ska leda och styra arbetet och diskussionerna i denna del.

Slutprodukten är ett PM där konsulten ska beskriva vald metod och arbetssätt samt dokumentera diskussioner, bedömningar, avvägningar samt slutgiltiga val och prioriteringar med motiveringar.

Hur deluppdrag B konkret ska göras ska konsulten föreslå och utveckla. I offerten önskar beställaren en grov skiss för hur arbetet kan göras. Detaljutformning görs sedan i samverkan med beställaren.

Ekonomi

En grov uppdelning av kostnaderna är följande:

Aktivitet	Uppskattad kostnad tkr
Expertseminarium	50
Hastighetsmätningar Floating Car	80
Konsultarbete	540
Egen tid TK	230
Summa	900

Tidplan

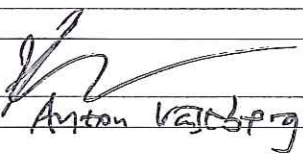
Aktivitet	Tidpunkt
Expertseminarium	maj
Projektplan	maj-juni
Förfrågningsunderlag ut till konsulter	juni
Val av konsult/er och beställning	juli
Nulägesanalys (konsult)	augusti
Utbildning RFIS	september
Analys och bedömningar, workshops	september-november
Färdiga hastighetsplaner	oktober - november
Del B. RFIS och framkomlighetsstrategin	november-december

Projektorganisation

Anna-Sofia Welander	TK, projektledare trafiksäkerhetssamordnare
Daniel Firth	TK, trafikstrateg, framkomlighetsstrategin
Lotten Backström	TK, områdesansvarig Hägersten
Jevgenija Palin	TK, områdesansvarig Kungsholmen
Elenore Bjelke	TK, områdesansvarig Spånga-Tensta
	SDF Hägersten
	SDF Kungsholmen
	SDF Spånga-Tensta
	Exploateringskontoret
	Stadsbyggnadskontoret

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum: 2012-07-03	Upprättad av: Anna-Sofia Welander
		Bilaga: -	

Projekttnamn: Trafiksäkerhetsinspektion Adress: Drottningholmsvägen - Bergslagsvägen Projekttnummer enligt kontoplan: (ev. etappindel.) (huvudprojekttnr anges först)	Infoga här karta eller annan bild som visar platsen
Pilotförsök 8001444	

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	
Startbeslut					
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2012-07-04		300 000	300 000	300 000
ev. rev. gnmf.beslut					

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max kr
			Ange orsak (utredning, projektering eller dyl)	Belopp max kr	

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	2012				201				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Program			x	x																
Projektering																				
Entreprenad																				

Projektansvar

(namn)

(avdelning)

Ansvarig:	Programskede	Anna-Sofia Welander	Trafikplanering
Ansvarig:	Projekteringsskede		
Ansvarig:	Entreprenadskede		

Projektorganisation (namn)

(namn)

Program, park:	Gatudrift och underhåll:
Program, gata:	Trafikdrift:
Projektering, park:	Konstbyggnad:
Projektering, gata:	Upplåtelse:
Entreprenad:	Tillgänglighet:
Belysning:	Stadsdelsförvaltning:
Signal:	
Övriga:	
Projektet är samordnat med:	Eva Brobert och Maria Anderberg på Trafikplanering

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Trafiksäkerhetsinspektion/-revision av befintliga och planerade vägar är en ganska ny företeelse i Sverige men utomlands är det betydligt mer förekommande. I många länder genomförs trafiksäkerhetsrevisioner regelmässigt vid nya vägprojekt och även trafiksäkerhetsinspektioner av befintliga vägmiljöer är vanliga. Den 19 december 2010 trädde en ny lag, vägsäkerhetslagen, i kraft som bland annat ställer krav på genomförande av en trafiksäkerhetsanalys vid vägprojekt och regelbundna säkerhetsinspektioner av befintliga vägar inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I Sverige motsvarar det i princip landets europavägar.

Detta projekt är ett pilotprojekt som syftar till att genomföra en trafiksäkerhetsinspektion på ett kommunalt vägstråk i Stockholm enligt den metod som används i Danmark och Norge. Metoden innebär en systematisk genomgång av trafikmiljön där vägsträckan inventeras i fält med hjälp av en Smartphone och GPS. Trafiksäkerhetsbrister registreras längs vägen och förslag till åtgärder tas fram. Åtgärderna kostnadsberäknas och värderas utifrån hur angelägna de är vilket sedan kan utgöra underlag för prioritering. Inspektionen genomförs av en auktoriserad trafiksäkerhetsrevisor från Danmark som har stor erfarenhet av trafiksäkerhetsrevisioner/-inspektioner i Danmark och andra länder.

Projektet är en del i genomförandet av Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för 2010-2020 och ingår i kommunens åtgärdsplan för 2012. Arbetet kommer att påbörjas innan sommaren och planeras att färdigställas i augusti 2012.

Projektet förväntas komma fram till följande resultat och erfarenheter:

- Beskrivning av den metod för trafiksäkerhetsrevisioner/-inspektioner som används i Danmark och Norge, och hur den kan tillämpas och anpassas till svenska trafikmiljöer.
- Beskrivning av genomförd trafiksäkerhetsinspektion på ett vägstråk inom det kommunala vägnätet i Stockholms stad – urval, praktiskt genomförande, bristanalys, åtgärdsförslag, kostnadsanalys och underlag för prioritering.
- Erfarenheter från inspektionen och lärdomar inför framtida projekt på kommunala gator och vägar.

Speciella frågor		Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m
Teknisk lösning:	Ett pilotprojekt. Detta är inte gjort på detta sätt tidigare i Sverige.	
Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	Projektet syftar till ökad kunskap om trafiksäkerhetsbrister längs sträckan. Ombyggnad för att förbättra dessa ska leda till ökad trafiksäkerhet.	
Miljökonsekvenser:		
Riskbedömning:		
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	Eventuella förslag till ombyggnad kan på sikt leda till driftkostnader.	
Övrigt:		

Projektnamn: **Riddarhuset** framkomlighetsåtgärder för gång och cykel

Address:

Projektnummer enligt kontoplan:

8	0	0	1	3	0	3
---	---	---	---	---	---	---

--	--	--	--	--	--	--



Beslut	Godkänd			
	Datum	TK	TrN	KF
Startbeslut	2011-06-01	Erika Björnsson		
Projekt-PM/för Inriktningsbeslut				
Projekt-PM/för Genomförandebeslut	2011-10-01	Per Anders Hedkvist		
Rev. Projekt-PM nytt Genomförandebeslut	2012-06-29	Per Anders Hedkvist Fredrik Alfredsson		

Projektansvar

Ansvarig	Programskede:	Per-Åke Tjärnberg
Ansvarig	Projekteringskede:	Per-Åke Tjärnberg
Ansvarig	Entreprenadskede:	Franco Panfichi

Projektorganisation

Program, park:		Gatudrift och underhåll:	Lars Lalander
Program, gata:	Per-Åke Tjärnberg	Trafikdrift:	Tord Larsson
Projektering, park:	Karin Mehli	Konstbyggnad:	Lars Matz
Projektering, gata:	Marin Benrström	Upplåtelse:	
Entreprenad:	Stheab	Tillgänglighet:	Catrina Nilsson
Belysning:	Marika Andersson	SDF:	
Signal:	Mattias Nordlinder		
Övriga	Riddarhuset		

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Projektets syfte är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister och gående i området runt Riddarhuset.

Målet är att bredda gångbanan och skapa tillräcklig bredd för motorfordon och cyklar på Riddarhusgränds körbana.

Bredda g/c-banan på Riddarhuskajen och vid Riddarholmskanalen flytta en mur för att kunna räta ut och bredda g/c-banan

Beräknad kostnad för projektet är ca 4,9 miljoner kronor

Orsak till rev. beslut:

Egen tid sattes för lågt, ökning med 90 000 för att inrymma el- och signalplanering och andra som behöver skriva tid i projektet.

Elprojekteringen och arbeten med signaler var inte med i första beslutet, ökning med 215 000. TA-plan och omledning av cykeltrafik medförde hyreskostnad av miniguardavstängning.

I posten övrigt som satts till 985 000 kr ingör ätor som rör fördyringar t ex sten till rampens mur som inte kunde återanvändas. Här ingår också kostnad för asfalt som inte medräknades i första pm.

Posten oförutsett minskas med 300 000 kr Även kostnaden för gatuprojekteringen har satts ned med 60 000 kr.

Speciella frågor

Viktigt att belysa, särart, miljöbedömning/teknik, risker (t ex informationsmässiga)

Miljökonsekvenser: Ingen påverkan

Tillgänglighet: Två övergångsställen görs tillgängliga

Riskbedömning: Det finns risk att biltrafik i inledningsskedet får en besvärlig situation under del av byggtiden i och med att g/c måste omledas till Munkbroleden.

Övrigt: Riddarhuset är informerade och mycket positiva till upprustningen. De kommer i samband med vårt arbete att renovera den balustrad som vetter mot Riddarhusgränd som är i mycket dåligt skick.

Delvis beroende på trafik men även TK:s anläggning av gatubelysning misstänks ha påverkat underbyggnaden negativt.

Investeringskalkyl (prinsnivå år/mån/dag) 2011 - 11 01

Aktivitet	Totalkostnad	Periodisering				
		Budget- 2011	Budget- 2012	Budget- 2013	Budget- 2014	Budget- 2015
Egen tid	130 000	10 000	120 000			
Program						
Projektering	290 000	190 000	100 000			
Entreprenad	2 905 000		2 905 000			
Byggledning	75 000		75 000			
El	135 000		135 000			
Signal	180 000		180 000			
Övrigt	985 000		985 000			
<i>Oförutsett</i>	200 000			200 000		
Genomförande- beslut summa	4 900 000	200 000	4 500 000	200 000		

Driftkalkyl

Ändrade driftkostnader per år:	
Kapitaltjänstkostnader år 1:	11 879

Översiktlig tidplan

AKTIVITET	2011				2012				2013				2014				2015			
	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4
Program																				
Projektering	x																			
Entreprenad					x	x	x													

Drift- och underhållskonsekvenser

--

Uppskattad totalkostnad för projektet:	4,9 Mnkr
Kostnadsuppskattning inför inriktningsbeslut	Mnkr

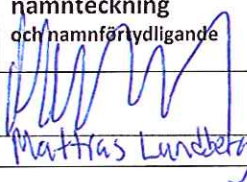
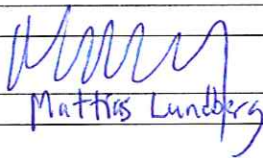
PROJEKT-PM FÖR GENOMFÖRANDEBESLUT

Tidplan

AKTIVITET	2011				2012				2013				2014				2015			
	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4	kv1	kv2	kv3	kv4
Program																				
Projektering				x																
Entreprenad						x	x	x												

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum: 2012-05-04	Upprättad av: Erik Hollander
		Bilaga: Projektbeskrivning Datum 2012-04-10	

Projektnamn: Framkomlighet Stombussar 2012 Adress: Stockholms innerstad Projektnummer enligt kontoplan: (ev. etappindelning) 8001327	Infoga här karta eller annan bild som visar platsen

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	Projektram max. kr
Startbeslut	2012-05-28	 Mattias Lundberg		10000000	2000000
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2012-06-29	 Mattias Lundberg			2000 000
ev. rev. gnmf.beslut					

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet
			Ange orsak (utredning, projektering eller dylikt)	Belopp max kr	Projektram max kr

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	2012				201				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Utredning		x																		
Projektering			x																	
Entreprenad				x																

Projektansvar

(namn)

(avdelning)

Ansvarig: Programskede

Erik Hollander

Trafikplanering

Ansvarig: Projekteringsskede

— 11 —

— 12 —

Ansvarig: Entreprenadskede

Projektorganisation (namn)

(namn)

Program, park: ERIK HOLLANDER

Gatudrift och underhåll:

Program, gata:

Trafikdrift:

Projektering, park:

Konstbyggnad:

Projektering, gata: ERIK HOLLANDER

Upplåtelse:

Entreprenad:

Tillgänglighet:

Belysning:

Stadsdelsförvaltning:

Signal:

TILLSTÄND EVA HAMMAR KIVINEN

Övriga:

Projektet är

samordnat med:

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Enligt bilaga.

Speciella frågor

Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m

Teknisk lösning:	
Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	
Miljökonsekvenser:	
Riskbedömning:	
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	
Övrigt:	



Projektbeskrivning "Framkomlighetsförbättrande åtgärder på stombusslinjenätet för linje 1-4".

Bakgrund

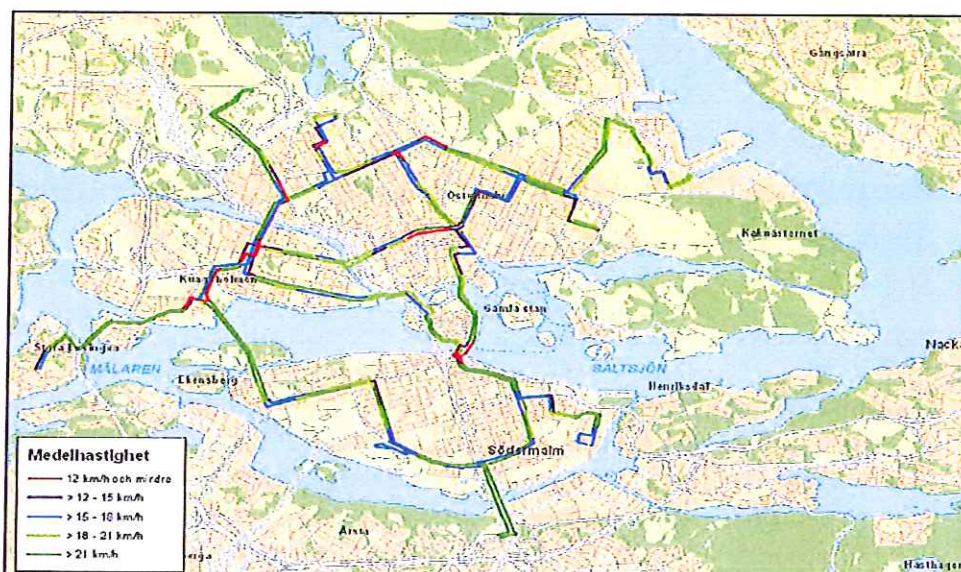
I Stomnässtrategin etapp 1 som är framtagen av Stockholms stad och Storstockholms Lokaltrafik beskrivs att stomtrafiken ska ges en hög framkomlighet och ett mål har satts om en medelhastighet på 20 km/h inklusive hållplatsstopp. En gemensam handlingsplan mellan Trafikkontoret och SL håller på att tas fram vilken beskriver ett antal utredningsområden med åtgärder som på kort sikt kan bidra till att uppfylla målen i Stomnässtrategin för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten och regulariteten i Stombusstrafiken.

En del av åtgärderna är generella och får vid införande effekt i hela innerstadens stomnät. Detta gäller exempelvis förbättringar av trafikantutbytet på bussfordonen och vissa åtgärder för att övervaka felparkerade bilar och framkomligheten i befintliga kollektivtrafikkörfält. Andra åtgärder är specifika för de sträckor där de införs och förutsätter i vissa fall fysiska förbättringar i gaturummet med bättre prioritering av kollektivtrafiken.

Omfattning

Projektet syftar till att utreda fysiska åtgärder som ska prioriterar kollektivtrafiken och ge en ökad framkomlighet för stombussarna.

Uppdraget omfattar genomgång av framtaget material som redovisar medelhastigheter mellan hållplatser på respektive linje för att få en uppfattning om var bussarna har problem med framkomligheten. Från detta material väljs delsträckor ut där framkomligheten för stombussarna är låg.



Medelhastighet i innerstadens stombussnät exkl. stopptid vid hållplats under morgonrusning

Urval av delsträckor ska ske enligt kriterier nedan.

1. Sträckor med de lägsta hastigheterna under morgon- och eftermiddagsrusning ses över. En första ansats är att se över sträckor med en medelhastighet exklusive hållplatsstopp lägre än 15 km/h.
2. Skillnaden i medelhastighet mellan kvällstrafik och morgon/eftermiddagstrafik. En skillnad högre än 4 km/h kan motivera en översyn av trafiksituationen på sträckan.

Efter att delsträckor valts ut genomförs en inventering och problembeskrivning kring möjliga orsaker till framkomlighetsproblemen. Därefter ska åtgärdsförslag tas fram. Förslag ska till största del omfatta enklare åtgärder i form av omfördelning av befintligt gatuutrymme till att gynna kollektivtrafiken, exempelvis borttagning av angöring, införande av tidsbegränsade kollektivkörfält, mindre gatuombyggnader mm.

Parallellt med inventeringen rörande framkomlighetsproblem ska en översyn av stombussarnas hållplatsplacering genomföras. Syftet med översynen är att få ett hållplatsavstånd om ca 500 m vilket kan medföra att hållplatser får tas bort eller flyttas.

Trafikkontoret genomför parallellt med detta uppdrag andra utredningsuppdrag där framkomlighet för stombusstrafiken behandlas. Exempel på uppdrag är:

- Översyn av lastzoner på gator i Stockholms innerstad som trafikeras av stombussar.
- Avlastning av ytvägnätet efter att Norra Länken öppnas.
- Ombyggnad av korsning S:t Eriksgatan/Flemninggatan.

Resultat från dessa utredningsprojekt ska kortfattat beskrivas inom detta utredningsuppdrag och om möjligt arbetas in i de förslag till åtgärder som presenteras.

Arbetet ska resultera i en rapport med beskrivning av möjliga åtgärder till förbättrad framkomlighet på olika delsträckor.

Under arbetets gång kommer samråd att hållas med SL.

Projektets mål

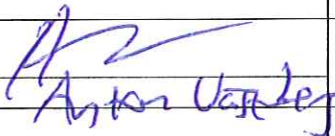
Utredningen ska resultera i en rapport med förslag på konkreta fysiska åtgärder för att förbättra framkomligheten för stombusslinje 1-4. Rapporten ska även innehålla en sammanställning av förslag till åtgärder som tagits fram i andra projekt.

Vad gäller hållplatsers placering ska utredningen redovisa hur målen kring ett hållplastavstånd om ca 500 m kan uppnås och vilka åtgärder i form av indragning eller flytt av hållplaster som behövs.

Utredningen ska ligga till grund för en genomförandeplanering för framkomlighetsförbättrande åtgärder under de kommande åren.

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum: 2012-07-03	Upprättad av: Anna-Sofia Welander
		Bilaga: -	

Projektnamn: Förstudie utökning av ATK Adress:	<i>Infoga här karta eller annan bild som visar platsen</i>
Projektnummer enligt kontoplan: (ev. etappindel.) (huvudprojektnr anges först)	
8001445	

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	
Startbeslut					
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2012-08-16		300 000	300 000	300 000
ev. rev. gnmf.beslut					

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max kr
			Ange orsak (utredning, projektering eller dylikt)	Belopp max kr	

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	2012				201				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Program			x	x																
Projektering																				
Entreprenad																				

Projektansvar (namn) (avdelning)

Ansvarig:	Programskede	Anna-Sofia Welander	Trafikplanering
Ansvarig:	Projekteringsskede		
Ansvarig:	Entreprenadsskede		

Projektorganisation (namn) (namn)

Program, park:	Gatudrift och underhåll:
Program, gata:	Trafikdrift:
Projektering, park:	Konstbyggnad:
Projektering, gata:	Upplåtelse:
Entreprenad:	Tillgänglighet:
Belysning:	Stadsdelsförvaltning:
Signal:	
Övriga:	
Projektet är samordnat med:	

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

De omkring 1 100 trafiksäkerhetskameror som finns i Sverige idag visar på goda resultat. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafikövervakning. Sedan 2006 finns fyra trafiksäkerhetskameror, ATK, på stadens vägnät. Dessa sitter längs Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Nockebybron.

På många av stadens större leder finns ett långsiktigt och kontinuerligt behov av hastighetsdämpande åtgärder och där trafikförhållandena och miljön gör att staden inte kan tillämpa fysiska åtgärder som exempelvis gupp eller avsmalningar. Där är fast ATK en lämplig åtgärd. Under 2012 genomför kontoret en förstudie för att utreda lämpliga sträckor och platser för en utökning av fast ATK från 2013 och framåt. Genomförd studie och förslag till fortsättning kommer att presenteras i separat ärende till nämnden.

Speciella frågor

Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m

Teknisk lösning:	Vid etablering av fast ATK krävs investering i byggande av fundament för stolpe (bärare för mätskåp) på varje plats samt installation av el- och teleförsörjning i varje fundament. Mätstationen inklusive bäraren har testats för miljötålighet, eftergivlighet (krocksäkerhet) m.m. och är försedd med larm för både åverkan och driftstörningar. Mätstationen har el- och teleanslutning och informationen sänds automatiskt till Polisens utredningsenhet i Kiruna. För mätstationer som är monterade på kommunalt vägnät är ansvaret fördelat mellan Trafikverket och respektive kommun enligt ett särskilt avtal.
Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	En uppföljning efter etableringen visar på positiva trafiksäkerhetseffekter. En utökning av ATK på strategiskt viktiga platser ska ge en ökad trafiksäkerhet.

Miljökonsekvenser:	Jämnare och lägre hastigheter ger miljövinster.
Riskbedömning:	
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år 2014)	De första fem åren har varje mätplats (kameraplats) en driftkostnad på ca 150 000 kronor. Därefter sjunker den till ca 30 000 kr per år.
Övrigt:	