

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR			
Nordsydaxeln trafikstyrningsprojektet	Projektet innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna. En tidig förstudie genomfördes redan 2001. Syftet var då att se över möjligheterna att uppgradera stadens tunnlar till en teknisk nivå med Södra Länken och med målsättning att ansluta systemet till Trafik Stockholm vilket är en målsättning som fortfarande gäller. Reviderat genomförandebeslut godkändes av Kommunfullmäktige 2010-06-21. Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom bygget av Arenan, Söderstaden, Slussen och Hagastaden. Det finns även planer på att förlänga Blekholmstunneln söderut för att skapa mer värdefull yta för exploatering. Utbyggnadstakten måste således anpassas till detta.	Utbyggnaden av trafikstyrningssystemet startar 2013 och kommer sedan att genomföras i etapper. Projektet utförs helt skalbart, det vill säga ett komplett förslag har tagits fram för alla ingående delar, därefter har ingående systemdelar grupperats och prioriterats. Detta för att vissa delar ska kunna utföras i ett senare skede. All typ av föreslagen utrustning och föreslagen placering av utrustning kan justeras i förfrågningsunderlagen och anpassas till rådande ekonomiska omständigheter. Den aktuella sträckan är mellan trafikplats Sofielund på riksväg 73 och trafikplats Nortull på E4/E20. I denna sträcka ingår Johanneshovsbron, Söderledstunneln, Central- och Tegelbacksbroarna, Blekholmstunneln, Klarastrandsleden och dess anslutning till E4 i norr. Klaratunneln ingår som en del men ligger för närvarande utanför projektet på grund av bl.a. ekonomiska skäl. Projektet samordnas med systemuppbyggnaden av trafiksystemet vid överdäckningen i Hagastaden samt vid Stockholmsarenan. År 2001-2017	
Norra Länken	Detaljplanen för Norra Länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avslog 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 uppgå till knappt 10 mrdkr (prisnivå december 2012, Hagastaden ej inräknad).	Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006. Vid Norrtull är trafikomläggningarna för Norra Länken slutförda. Projekt Hagastaden kommer att bygga slutlösningen för trafikplats Norrtull efter år 2019. På trafikplats Värtan görs trafikomläggningar som successivt öppnar för trafik på det nya betongdäcket. Trafikverkets arbeten med betongtunneln i Bellevueparken är slutförda och återfyllning har skett. Arbetet med återställning av parken har startat 2013 och följer det framtagna parkprogrammet.	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	Trafikplats Hjorthagen: Kommunfullmäktige godkände 2007-03-26 ett reviderat genomförandebeslut för Trafikplats Hjorthagen. Den nya detaljplanen för Trafikplatsen fastställdes av KF 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avslag överklagandet 2009-02-05 Bellevueparken: Tunneldrivningen under Bellevueparken har utgjort en av de mest komplexa delarna av projekt Norra länken. Genom den ändring av Miljöbalken som gjordes 2009 blev det möjligt att tillämpa en mer tillförlitlig metod i form av ett tillfälligt ingrepp i Nationalstadsparken. Ett parkprogram för hur Bellevueparken skall rustas upp har tagits fram som redovisades i ett inriktningsbeslut till trafik- och renhållningsnämnden 2010-03-23. Ärendet redovisades även i Norrmalms stadsdelsnämnd, Exploateringsnämnden, idrottsnämnden och fastighetsnämnden.	Återställningen efter Norra länkens arbeten genomförs på uppdrag av Trafikverket. Enligt Trafikverkets gällande tidplan kan Norra länken komma att öppnas för trafik redan till årsskiftet 2014/2015, på sträckan Värtan – Roslagstull - Frescati. Delen vid Norrtull kommer inte kunna öppnas förrän arbetena med överdäckningen i Hagastaden är färdigställd. År 2003- 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 ca 300 m långa och en ny lokalgata mellan Hjulsta och Rinkeby. Genomförandeavtal mellan staden och Vägverket, nuvarande 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 miljoner.	• Under byggtiden av nya E18 och lokalgatan används vissa av gång- och cykelvägar som byggvägar och är därför avstängda för gång- och cykeltrafik med hänsyn till säkerhet. Nya gång- och cykelvägar som ersätter dessa har byggts på Järvafältet. • Broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Trafikverket kommer inom E18-projektet att på uppdrag av staden genomföra vissa förberedande arbeten så som grundläggning för mittstöd. 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.
Tätskikt Sergels Torg	För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, bl.a. utbyggnad av spårväg, Spårväg city och upprustning/inglasning av Sergelarkaden. I området finns även planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan.	Detta mycket komplicerade projekt som har stor omgivningspåverkan genomförs i etapper. Renoveringen startade i december 2012 och kommer att fortgå till och med 2018.	Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med tätskiktsbytet.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	I samband med detta planeras för upprustning av Klarabergsgatan. Störst påverkan på gatans funktion och utformning kommer den planerade Spårväg City att utgöra, som innebär att ett helt nytt trafikslag ska beredas utrymme på gatan. Renoveringen av tätskikt berör sträckan Klarabergsgatan – Sergels torg – Hamngatan som på delar av sträckan har underliggande verksamheter. Stråket ligger på olika bro- och däckkonstruktioner som idag uppnått sin tekniska livslängd. Konsekvensen är att vatten läcker in i underliggande butiker och lokaler. Oavsett Spårväg Citys byggande och övriga planer i området måste tätskikten bytas. Projektet klassas som ett mycket stort projekt då det har en investeringsutgift som överstiger 300 mnkr. Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i Kommunfullmäktige 2012-09-03. Beslutet innefattade även en principöverenskommelse med fastighetsägare, tilläggsavtal till samverkansavtal med SL och samordningsavtal gällande Orgelpipan 6 med Trafikverket, SL och Jernhusen.	Kontoret har fått utökade medel för perioden 2013-2016 med 640 mnkr. Resterande del av projektet är inte finansierad så kontoret kommer att återkomma med behovet för resterande del vilket uppgår till 950 mnkr. Under perioden kommer kontoret att renovera glasobelisken ”Kristallvertikalaccent” på Sergels torg, utgiften för detta ska om möjligt inrymmas i ovanstående budget. År 2010-2018	En utvärdering ska göras av etapp 1 till trafik- och renhållningsnämnden innan fler etapper påbörjas.
Energibesparande armaturbyten - lokalgator	Den 2011-02-17 beslöt TrN genomförande av utbyte på samtliga lokalgator. Beslut togs därefter i KF 2011-05-23. Totalt kommer 28 000 armaturer att bytas under perioden 2011-2015.	Under år 2014 fortsätter arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från 80/125 W kvicksilverlampor till 50/70 W keramisk metallhalogen. Då kvaliteten på LED- armaturer ökat senaste åren kommer inom projektet försöket med utbyte till LED- armaturer att öka. År 2011-2015	Inför 2014 återstår ca 11 500 av de ursprungliga 28 000 armaturerna att bytas.
Trygghetsbelysning	Bättre offentlig belysning är ett viktigt sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet i allmänhet och för kvinnor i synnerhet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14 och i KF 2009-09-28.	Arbetet med trygghetsbelysningen är intensifierat fr.o.m. 2010. Det är en satsning på totalt 120 mnkr för projektets genomförande. Fokus ligger på att byta armaturer för att få högre ljuskvalitet och bättre driftsäkerhet samt att minska stolpavstånd vid byte av belysningsanläggningar. 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	Arbetet har påbörjats under 2011 och planeras vara klart till år 2020.	Ytterligare medelsbehov under perioden 2021-2030 är ca 630 mnkr. Utbytesbehov totalt för kablar, stolpar och belysnings-

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	släckta lampor på grund av ökande antal kabelfel och att äldre kabeltyp inte får repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Genomförande för av utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av TrN 2011-02-17 och av KF 2011-05-23.	Under 2013 kommer planering av 2014- års arbeten att göras. År 2011-2020	centraler uppgår till ca 1 050 mnkr.
Nynäsvägen genom 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. Ett genomförandebeslut för bullerskyddsåtgärder godkändes av kommunfullmäktige 2011-10-17.	Bullerskärmen färdigställs 2013. Bullermätningar har genomförts 2011, uppföljning görs 2013 när skärmen är på plats. Utifrån gjorda mätningar görs en bedömning ifall mittabsorbenten mellan körriktningarna på Nynäsvägen behövs och hur den i så fall bäst utformas. År 2006-2014	
Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik	Inom vision Järva 2030 har det tagits fram en strukturplan och i den ingår en ny förbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik. I budget för 2012 får trafik- och renhållningsnämnden ett uppdrag att säkerställa en ny förbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik, projektet är en viktig förutsättning för måluppfyllelse inom Järvalyftet. Genomförandebeslut godkändes av kommunfullmäktige 2013-01-28. Innefattar en ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik och genomförandeavtal med Sundbybergs kommun. Broförbindelsen finansieras genom investeringsutgifter från exploaterings-, trafik- och renhållningsnämnden och Sundbybergs kommun.	Broförbindelsen är ett samarbetsprojekt mellan Stockholm och Sundbybergs kommuner. I projektet ingår en rampförbindelse mellan Rinkebysvägen och bron, brokonstruktionen, brokompletteringar samt en rampförbindelse på Sundbybergssidan mot Stora Ursvik. Försvarsarbeten genomförs av Trafikverket samordnat med arbetena med E18 projektet. Byggandet av bron kommer att starta så snart Trafikverket har färdigställt E18, delen med Ulvsundavägen och Rissne trafikplats. År 2012-2016	
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.	Genomförande för etapp 1 mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan samt trädplantering och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) mellan Hornstull	Upprustning av Hornsgatspuckeln är avhängig Slussenprojektet m fl trafikarbeten i närområdet och inte aktuell att genomföras inom de närmaste åren.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	Inriktningsbeslut samt genomförandebeslut för Ringvägen – Rosenlundsgatan (etapp 1) samt trädplantering. Beslut 2009-05-12. Genomförandebeslut för sträckan Rosenlundsgatan – Mariatorget (etapp 2 och 3) beslutades 2010-12-14.	och Ansgariegatan har slutrapporterats till nämnd våren 2012. Byggnationen av etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermansgatan har slutförts under hösten 2012. Etapp 3 mellan Timmermansgatan och Mariatorget byggs år 2013. Etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand redovisas till nämnden våren 2013.	
Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar	Genomförandebeslut togs i TrN 2011-02-17 och i KF 2011-05-23. 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 driftövervakningsutrustning. 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.	Utbyte av den äldsta styrutrustningen, samtliga LED-lyktor och de mest skadade detektorerna är mest angeläget. Åtgärdsprogrammet genomförs med årliga reinvesteringsvolymer i den takt budgeten medger inom de beslutade 180 mnkr 2011-2015. Under 2013 kommer kontoret fortsätta utbytet av LED-lyktor med fokusering på områdena Kungsholmen och söderort. Utbytet av styrutrustning kommer styras av befintlig standard men även med fokus på att ansluta fler anläggningar till staden s övervakningssystem. Prioriteringen av kabelbytet anpassas dels till stadens gemensamma projektsamordning som befintlig standard. Utbyte och reparation av trasiga detektorer kommer prioriteras som ett led i stadens framkomlighetsarbete. År 2011-2016	Reinvesteringsärendet kommer fortlöpa enligt plan under åren 2013-2016. LED-lyktor, material- och kabelbyte kommer vara mest prioriterat men fokus kommer även tas till stadens driftövervaknings-system och detektorer. Fortsatta reinvesteringar kommer behöva fortsätta löpande från 2017. En uppskattad budget för dessa reinvesteringar beräknas vara ca 820 Mkr i löpande prisnivå för perioden 2017-2030. Idag är detta inte finansierat i budget.
Spårväg City	Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med city och kollektivtrafiken vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än busstrafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av Storstockholms Lokaltrafik, SL, i samarbete med Stockholms stad. Landstingets trafiknämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för	Åren 2014-2018 ska det mesta av anläggandet ske. Staden och Landstinget behöver träffa genomförandeavtal innan dess. 2014 ska tillgänglighetsanpassning på befintlig sträckning göras. 2014-2015 byggs delen Gåshaga brygga – Ropsten 2015-2016 byggs delen Djurgårdsbron – Värtan	Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförandebeslut för tåtskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med trafikstart från 2014 – 2017. I december 2011 tog staden och SL gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till 2016 – 2018. SL har i Landstingets budget 2012 fått besparingskrav för projektet om 1,1 Mdr kr jämfört med tidigare budget om 5,4 Mdr kr. Trafikförvaltningen (tidigare SL) återkom till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 där man redovisade att man med olika besparingar skulle kunna klara en budget om 4,85 Mdr kr. Trafiknämnden beslutade att budgeten är 4,3 Mdr kr. Återigen oklart hur status är för projektet pga detta.	2016-2017 Värtan – Ropsten 2018 Klarabergsgatan År 2006-2018	blivit inaktuell. Ärendet behandlades av KF 2012-09-03.
Infrastrukturutbyggnad enligt Cykelplan	Trafik- och renhållningsnämnden gav trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett utredningsbeslut för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet i enlighet med stadens cykelplan. Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med Exploateringskontoret tagit fram ett utredningsbeslut. Vilket redovisades i de respektive nämnderna 2012-11-22. Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som går i linje med ambitionerna i Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin. Cykelplanen beskriver hur kommunen ska arbeta med cykel som transportmedel och vad som behöver göras för att cyklingen ska öka. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande. Cykelplanen antogs i Kommunfullmäktige i februarinämnden. Även utredningsbeslutet ska redovisas i KF. Projektet för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet följer i övrigt stadens riktlinjer för hantering av stora projekt. Trafik- och renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden är projektägare för de olika delprojekten. Cykelvägnätet berör trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontoret och stadsdelarnas verksamhetsområden och förvaltningarna ansvarar således för att utredningarna och byggande genomförs inom respektive ansvarsområde.	Utredningsfasen kommer att ske löpande för de olika objekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet. Objekten kommer att grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem och skrivs upp årligen i 4-5 inriktningsbeslut. Genomförandebesluten tas upp i Trafik- och renhållningsnämnden för varje objekt var för sig. För att kunna börja genomföra cykelplanens infrastrukturåtgärder redan 2013 var ett inriktningsbeslut uppe i TRN under 2012 samt ytterligare ett i början av 2013. Sammanlagt omfattade de två inriktningsbesluten 11 åtgärder; Flatenvägen, Perstorpsvägen, Lilla Västerbron, delar av Hägerstensvägen, Ga Huddingevägen, delar av Kungsbron, Kymplingestråket m fl. Fler projekt med cykelåtgärder som börjar genomföras under 2013 är delar av Bällstavägen, Runda vägen Murmästarvägen och korsningen Flemminggatan/St Eriksgatan. År 2012-2030	Utredningsbeslutet omfattar investeringar fram till 2018. Därför kommer en mängd infrastrukturåtgärder från cykelplanen kvarstå även efter 2018. Cykelplanen beräknas ha en genomförandetid fram till 2030.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
Folkungagatan	Folkungagatans västra del ligger på marklager med dålig bärighet. Sedan åtskilliga årtionden har de kringboende klagat över vibrationer från trafiken i fastigheterna. Efter en omfattande utredning under ett par års tid av orsakerna och möjligheterna att komma tillrätta med problemen framstår anordnandet av ett pålat betongdäck i gatans mitt från korsningen med Renstiernas gata och ca 150 m österut som det överlägsna. Åtgärden är idag mer angelägen än tidigare p.g.a. av den trafikökning som beräknas bli i samband byggnationen av Nya Slussen.	Arbetena med påldäcket startar våren 2013 för att avslutas vid årsskiftet 2013/2014. Diskussion pågår avseende anläggande av cykelbana på båda sidorna om Folkungagatan. En byggnation kommer av en sådan att färdigställas under våren/sommaren 2014. År 2013-2014.	
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR			
Söderstaden, parkeringslednings system	I samband med genomförandet av Stockholmsarenan krävs ombyggnader i omkringliggande gatumiljöer. Trafikkontoret ska, enligt uppdrag från kommunfullmäktige 2009-12-14, svara för utrednings- och programarbete av erforderliga infrastrukturåtgärder utanför planområdet. Kontoret tog under 2010 fram en programhandling för nödvändiga åtgärder i det omkringliggande gatanätet. Trafik- och renhållningsnämnden fattade genomförandebeslut 2011-12-15	De gatuåtgärder som byggdes 2012 är en friliggande högersväng vid Sofielundsplan, turistbussparkering samt en räddningsväg. Omledningsvägnätets åtgärder i form av skyltningsprojekt leds till stor del av Trafikverket och dess entreprenör. . Fortfarande oklart vad som sker då spåren kan tas bort (tidigast i slutet av 2014). Förhandlingar pågår mellan Exploateringskontoret, Trafikkontoret och Stockholm Globe Arena Fastigheter som äger en del av marken spåren trafikerar. Programmet för Slakthusområdet (samråd höst 2013) och IKEA/IKANOS intentionsavtal spelar en viktig roll i hur Arenavägen ska återställas. Oklar finansiering från TK:s sida. År 2009-2015	Inriktningsbeslutet bygger på 6 gatuåtgärder. Under 2011 anpassades Norra Arenakopplet för Södra Länkens omledningstrafik. Utöver de fysiska gatuombyggnationerna kommer vägvisning för omledningsvägnätet genomföras under 2013. Den återstående åtgärden är en gång- och cykelbana utmed Arenavägen. Denna kommer dock inte kunna genomföras förrän SL:s bandepå är flyttad till Blåsut och spåren är borttagna.
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. Genomförandebeslut fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18. Reviderat genomförandebeslut fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. <u>Delprojektet Transporter</u> innefattar för kontorets del främst åtgärder för	2012 kompletterades Tensta-Rinkebystråket med en gång- och cykelbana mellan Bergslagsvägen och gång- och cykelbron till Lunda. Rinkeby-Helenelundstråket längs Ärvingevägen har breddats. Under 2013 kommer nya cykelparkeringar ersätta och komplettera befintliga cykelparkeringar på totalt 20 platser i Järva. 2013 sätts cykelvägvisning upp i 59 korsningar	Delar av projektet t.ex. Kymlingestråket finns inrymt bland övriga cykelåtgärder i budget men p.g.a. att projektet ingår som en del i Boverkets satsning för ”Hållbara städer” har vi valt att särredovisa projektets olika delar.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	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": Fortsatt satsning på bättre belysning Nya kopplingar mellan och inom stadsdelarna Förbindelse över Järvafältet Förbättra tillgängligheten till Järvafältet <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.	Järvaområdet. Under 2013 kommer även en ny cykelväg (Kymplingestråket) att anläggas mellan Kista och Rinkeby längs med E18. År 2010 – 2014	
Nybrogatan, ombyggnad av gågata	Trafik- och renhållningsnämnden tog reviderat inriktningsbeslut 29 september 2011 för förnyelse av Nybrogatan och gav kontoret i uppdrag att vidare utreda projektet i enlighet med tjänsteutlåtandet. Trafik- och renhållningsnämnden återkallade samtidigt tidigare genomförandebeslut från 2007-08-28 om upprustning av Nybrogatan. Genomförandebeslut togs i TrN i september 2012. Projektet är beräknat till en totalkostnad på 28 miljoner kr.	Nybrogatans gågatudel mellan Strandvägen och Östermalmstorg behöver rustas upp. Gatan är mycket sliten med spruckna betongplattor, sättningar och tillfälliga återställningar efter tidigare ledningsarbeten. Gågaturegleringen fungerar dåligt med nuvarande utformning. Gatan fungerar inte heller tillfredsställande ur tillgänglighetssynpunkt och den har höga drift- och underhållskostnader. Entreprenadarbetena påbörjas under våren 2013 och upprustningen ska vara färdigställd sommaren 2014. År 2005-2014	Kontoret tog 2004-2005 fram ett program för upprustning och 2007 tog nämnden ett genomförandebeslut angående en upprustning. Höga entreprenadpriser tillsammans med en för snålt tilltagen budget gjorde att upprustningen fick avbrytas och den har inte genomförts i någon del.
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR			
Västberga allé	Strax norr om Älvsjö resecenter passerar Västberga allé över järnvägen på en tvåfilig vägbro med en 1,5 meter bred gång- och cykelbana utefter södra brosidan. Brons huvudbalkar är kraftigt uppspruckna till följd av överbelastning. Något som inte kan accepteras i en spännarmerad konstruktion på grund av armeringens korrosionskänslighet. Bron har dessutom en mycket dålig kapacitet för dagens gång- och cykeltrafik. Dess utformning med slanka pelare ner i spårområdet alldeles intill det fria utrymme järnvägsfordonen kräver utgör en riskfaktor. Om ett urspårat tåg kör av bropelarna eller, vilket är troligare, att utstickande	Under 2013 kommer utredning avseende genomförande och projektering utföras. Upphandlingsunderlag och bygghandlingar beräknas att vara klara under hösten 2013. De inledande arbetena med planeringen inför brobytet kommer att påbörjas under 2014 för att brobytet i sin helhet ska kunna genomföras och avslutas under 2015. Bron över Ävågen där tätskiktsarbete kommer att	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
	last häktar i kommer bron att kollapsa med stora konsekvenser för både väg- och järnvägstrafiken. Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som utnyttjas för tung trafik. Något som i dag starkt begränsas på grund av brons dåliga tillstånd. Kontoret avser att planera för att bron rivs ut och ersätts av en ny bågbro i samma läge under 2015. Tidpunkter har valts i samråd med Trafikverket och innebär att stora samordningsvinster kan göras då järnvägstrafiken under delar av denna tidsperiod är reducerad på grund av arbeten för Citybanan.	utföras kommer att åtgärdas under samma period. Genom projektet erhålls även en framtida säker gång- och cykelväg. År 2013-2016.	
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan	Inriktningsbeslut godkändes i Trafik- och renhållningsnämnden 2012-02-02. Nämnden gav trafikkontoret i uppdrag att färdigställa utredningen om en gångtunnel under Odengatan vid Odenplan och att därmed inleda förhandlingar med fastighetsägaren för kv Adlern Mindre 34 om en samfinansierad gångtunnel	Från stadens sida har i samband med planeringen för Citybanans arbeten vid Odenplan identifierats ett behov att förstärka kapaciteten för gångströmmarna mellan Citybanans och tunnelbanans gemensamma uppgång på torget och Odengatans södra gångbana. Om byggnationen av en gångtunnel ska kunna samordnas tidsmässigt med utbyggnaden av Citybanans uppgång vid Odenplan bedöms att ett ställningstagande till finansiering och byggnation behöver ske under våren 2013. Ett förslag om delad finansiering har från ägaren till fastigheten kv Adlern Mindre 34, Gamla Livförsäkringsaktiebolaget SEB Trygg Liv presenterats ett alternativ där butikslokaler anordnas längs gången och uppgången placeras inom fastigheten. I det alternativet är avsikten att kostnader och åtaganden delas mellan berörda parter, fastighetsägare, SL, exploateringskontoret och trafikkontoret. År 2011- 2015	
Klarastrandsleden, Renovering alt breddning	När beslut senare fattades att bygga Citybanan genomförde trafikkontoret under 2007-2008 ett utredningsuppdrag för att bedöma Klarastrandsledens status med inriktningen att behålla dess funktion fram t.o.m. 2017.	Årliga besiktningar av påldäckens fogar genomförs och uppkomna skador repareras omgående så att påldäckens funktion och konstruktion kan behållas fram till 2018.	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge	Genomförandeläge Start – Avslutn.datum	Kommentarer
		Renovering av pådäcken utförs efter att Citybanan slutat använda Klarastrandsleden som transportväg, vilket förväntas vara klart till 2018. 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 Klarastrandsleden skall genomföras behöver mer omfattande utredningar göras. I dagsläget har det inte framkommit några besked om hur projektet kommer att utvecklas varför ett utredningsbeslut är aktuellt tidigast under 2013. År 2005-2020	
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR			
Tillgänglighet, personer med Funktionsnedsättning	I Stockholm stad ska alla ha tillgång till och kunna delta på lika villkor i samhällets gemenskap. Ett Stockholm i världsklass är ett Stockholm som välkomnar alla! "Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2016" antogs av kommunfullmäktige 2011-06-13. Programmet är ett styrdokument för alla stadens nämnder och bolagsstyrelser. Projektet "Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning" är långsiktigt och syftar till att genom olika fysiska åtgärder öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i den offentliga miljön. Kontorets arbete ligger helt i linje med stadens program för delaktighet, de lagkrav som finns med avseende på undanröjande av "enkelt avhjälptrafik hinder" samt att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig. Trafikkontoret återkommer till Trafik- och renhållningsnämnden med årliga genomförandebeslut.	Arbetet med att åtgärda "enkelt avhjälptrafik hinder" samt busshållplatser har pågått under många år och ombyggnaderna fortsätter under 2014. Arbetet omfattar åtgärder i både inner- och ytterstaden. 2014 års åtgärdsarbete kommer att utgå från den strategi som tas fram 2013. Strategin omfattar "enkelt avhjälptrafik hinder" samt busshållplatser och innehåller avvägningar kring åtgärder, långsiktig handlingsplan samt en kostnadsuppskattning. Exempel på åtgärder är ombyggnad av övergångsställen och busshållplatser, kontrastmarkering av trappor, byte av rännalar, uppsättning av räcke, anläggning av ledstråk samt utplacering av soffor. År 2011 -	Projektet Tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Kontoret kommer även att satsa på t ex insiktsutbildningar, implementering av frågan i ordinarie verksamhet samt utvecklingsarbete. Detta arbete ligger dock under driftbudgeten.