

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Nordsydaxeln Trafiksystem	Genomförandebeslut för nytt trafiksystem godkändes av trafik- och renhållningsnämnden våren 2010 och fastställdes av kommunfullmäktige i juni samma år. <u>Nytt trafiksystem</u> Innebär att inom Nordsydaxeln bygga ett sammanhängande system för att öka säkerheten, förbättra framkomlighet och minska miljöpåverkan. Dessutom ges en möjlighet till samordnad styrning av de nordsydliga förbindelserna. 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. Stor hänsyn måste tas till andra närliggande projekt såsom Söderstaden, Slussen, Getingmidjan och Hagastaden. År 2001-2017	<u>Nytt trafiksystem</u> Projektet har hela tiden levt parallellt med renoveringen av Nordsydaxeln och förberedande arbeten har genomförts för att underlätta byggnation av ett nytt trafiksystem. Projektet utförs helt skalbart, det vill säga ett komplett förslag tas fram för alla ingående delar, därefter grupperas och prioriteras ingående systemdelar. Detta för att vissa delar ska kunna utföras i ett senare skede. All typ av föreslagen utrustning och föreslagen placering av utrustning kan enkelt justeras i framtida förfrågningsunderlag och anpassas till rådande ekonomiska omständigheter. Den aktuella sträckan är mellan trafikplats Sofielund på riksväg 73 och trafikplats Norrtull på E4/E20. I denna sträcka ingår Johanneshovsbron, Söderledstunneln, Central- och Tegelbacksbroarna, Blekholmstunneln, Klarastrandsleden och dess anslutning till E4 i norr. Projektet måste även med stor sannolikhet ha en viss påverkan på systemuppbyggnaden av trafiksystemet både vid överdäckningen vid Hagastaden samt vid Stockholmsarenan. Arbeten med infrastruktur längs Nordsydaxeln i form av kanalisation, portalarbeten, kraftförsörjning samt fibernät har delvis utförts under året och kommer att färdigställas under våren 2016. Upphandling av ett så kallat MCS-system (Motorway Control System) har gjorts och entreprenaden har påbörjats. Arbetet med förfrågningsunderlag för Variabla meddelandeskyltar har färdigställts och publicerats. Upphandlingen av den övriga tekniska utrustningen kommer att utföras under vintern och våren 2015/2016. Under 2015-2017 kommer arbeten med den tekniska utrustningen för trafiksystemet att utföras. Projektet har beviljats statlig medfinansiering i länsplanen 2014-2017.
Norra länken	Detaljplanen för Norra länken (NL), delen Norrtull – Roslagstull och arbetsplanen för NL vann laga kraft i april 2006 genom att regeringen avlog de besvär som anförts över planerna. I februari 2007 avslogs besvaren av regeringsrätten och projektet gavs klartecken.	Arbeten med Norra Länken (NL) har pågått sedan halvårsskiftet 2006. I Norrtull kommer den provisoriska trafiklösningen att finnas kvar. Slutlösningen för trafikplats Norrtull kommer att byggas efter att detaljplanen för Norrtullsplatsen är klar, troligen efter år 2019. Ett driftavtal är framtaget för tiden fram till dess att slutlösningen är klar.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Enligt finansieringsavtalet med dåvarande Vägverket, som fullmäktige godkände i september 2002, skall staden bidra med 25 % av utgifterna för NL. Vägverket svarar för resterande 75 %. Enligt den senaste budgetanalysen för projektet beräknas utgifterna för hela projekt uppgå till drygt 10 mdkr i löpande prisnivå. Trafikplats Hjorthagen: Kommunfullmäktige fattade ett reviderat genomförandebeslut för Trafikplats Hjorthagen 2007-03-26 efter att ha redovisats i trafik- och renhållningsnämnden. Den nya detaljplanen för Trafikplatsen fastställdes av kommunfullmäktige 2007-12-11 och överklagades 2008-04-14 till regeringen. Regeringen avslog överklagandet 2009-02-05 Bellevueparken: Kontoret har utfört en omfattande utredning, och en vård- och utvecklingsplan för hur Bellevueparken skall kunna rustas upp har tagits fram. Samråd med allmänheten genomfördes 2009-09-30 och kontoret redovisade ett inriktningsbeslut för trafik- och renhållningsnämnden som antogs 2010-03-23. Roslagstulls trafikplats: 2009-12-10 tog trafik- och renhållningsnämnden 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. År 2003- 2015	Norra länken, förutom sträckan från Norrtull till Frescati, öppnades för trafik den 30 nov 2014, det vill säga cirka ett år tidigare än den ursprungliga tidplanen. Tunnelsträckan Frescati till Norrtull i riktning söderut öppnades för trafik den 15 mars 2015, vilket innebär att hela Norra Länken nu har öppnats för trafik. I slutet av 2015 öppnades sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan inom ramen för Hagastadsprojektet. Lidingövägen, inklusive Lidingöbron, till trafikplats Värtan, har överlåtits till Trafikverket vilket skedde i samband med öppnandet av Norra Länken den 30 nov 2014. Roslagsvägen mellan Roslagstull och Frescati har övergått till staden från och med den 15 april 2015. Ett gränsdragningsavtal håller på att tas fram för Norra Länken som kommer att omfatta trafikplats Värtan, trafikplats Frescati, trafikplats Roslagstull, Roslagsvägen. Hagastadens vägtunnlar söderut har öppnats för trafik 2015 och vägtunnlarna för norrgående trafik öppnar under 2016. Under år 2015 har vissa restarbeten färdigställts och en del kvarstår att genomföra under 2016. Vissa kvarstående arbeten kommer att finnas på trafikplats Värtan och dessa beräknas vara färdigställda år 2016. Relationshandlingar (relationsritningar och diverse överlämnandedokumentation) kommer att tas fram och överlämnas under 2016.
E 18	Väg E18 är huvudinfart till Stockholm från nordväst. Nya E18 omfattar cirka 9 km stadsmotorväg. Vägutbyggnaden har på stadens initiativ kompletterats med två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som finansieras av	Processen med att överlämna olika anläggningsdelar där staden kommer att vara väghållare har blivit förskjuten och anläggningsdelarna har inte lämnats över till staden enligt de ursprungliga planerna. Anläggningsdelarna kommer successivt att lämnas över till staden under 2016. Projektet har inte färdigställts enligt plan och kommer därför inte att avslutas under året. Projektet

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Stockholms stad. 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. Gatan är därför att betrakta som en kommunal investering. Ett reviderat genomförandebeslut för investeringen godkändes av kommunfullmäktige 2009-03-09. År 2001-2015	kommer istället att avslutas under 2016. Förändrade krav gällande tunnlar medförde att tidigare förslag med bebyggelse ovanpå överdäckningarna inte längre var möjlig. En reviderad bebyggelseplacering för Rinkeby och Tensta har medfört att bebyggelsen måste placeras i anslutning till överdäckningarna och inte på som var det ursprungliga upplägget. Exploateringskontorets arbete med nya Hjulstavägen har pågått 2015 liksom arbeten med utskiftning av jordmassor.
Energibesparande armaturbyten – lokalgator	Den 2011-02-17 beslöt trafik- och renhållningsnämnden att genomföra utbyte på samtliga lokalgator. Beslut togs därefter i kommunfullmäktige 2011-05-23. Totalt kommer 28 000 armaturer att bytas under perioden 2011-2015. År 2011-2015	Under år 2015 har arbetet med byte av armaturer och ljuspunkter från i första hand 80/125 W kvicksilverlampor till 50/70 W keramisk metallhalogen fortsatt. <i>Västerort</i> Inom Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista har det bytts 300 park- och gatuarmaturer. Inom Hässelby, Vällingby och Bromma har cirka 1 200 kvicksilverarmaturer bytts ut på parkvägar och gator. <i>Söderort</i> Cirka 200 armaturer har bytts främst inom områdena Korp mossen och Johanneshov och cirka 1 250 armaturer inom området SDF Farsta och en mindre del inom SDF Älvsjö. <i>Innerstaden</i> Cirka 200 armaturer har bytts inom området Östermalm-Norrmalm, bland annat Eriksbergsgatan och Sandhamnsgatan. Inom SDF Kungsholmen och Södermalm har cirka 1000 armaturer bytts ut. Utöver det har det inom Fredhäll bytts ut 100 armaturer till LED med inbyggd styrning och övervakning via GSM-nät. I Essinge Bropark har 45 armaturer bytts till LED.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Trygghetsbelysning	Bättre offentlig belysning är ett viktigt sätt att öka tryggheten i det offentliga rummet. För den upplevda tryggheten är det viktigt att det finns många ögon som kan se vad som händer på gatan eller gångvägen. Som ett led i detta fortsätter trafikkontoret att satsa på trygghetshöjande belysningsåtgärder. Totalt kommer 21 000 parkarmaturer och 5 000 gångtunnelbelysningar att bytas. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2009-04-14 och i KF 2009-09-28. År 2009-2015	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. Arbetet enligt programmet avslutas under 2015. Under 2015 har följande åtgärder genomförts: <i>Västerort</i> I Flysta har 200 meter obelyst parkväg fått ny parkbelysning. Nidarosplatsen i Kista har fått ny belysning i samband med upprustning. Skårbygränd i Rinkeby har fått en ny effektbelysning i samarbete med biblioteket samt diverse förstärkningar inom Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista utifrån förslag på trygghetsvandringar i området. Inom Hässelby, Vällingby och Bromma är trygghetsprojekten 2015 kompletteringar där det blivit ett glapp och belysning har saknats. Det pågår också utbyte av gamla anläggningar där materialet har tjänat ut. Under året har 8 projekt utförts enligt planeringen ovan. <i>Söderort</i> Jenny Nyströms Gata, 850 meter parkväg. Kabel, armaturer och stolpar har bytts på grund av långa stolpavstånd för att öka tryggheten. En 350 meter lång obelyst parkväg har kompletterats med belysning från Årstaviken upp mot Gullmarsvägen, och diverse förbättringar har utförts på enstaka platser. <i>Innerstaden</i> Inom Östermalm har Eriksbergsparken fått helt ny parkbelysning med effektbelysning av murar. Under året har också Gustav Adolfsparken rustats med ny park- och effektbelysning. För att öka tryggheten i Rålambshovsparken har 60 nya LED armaturer med specialstyrning byggts och driftsatts. Armaturerna kan styras med dator av polis vid utryckning. För att öka tryggheten i Kristineberg, parkvägen längs med klipporna, har en ny belysningsanläggning med 49 LED armaturer med specialstyrning byggts och driftsatts. Armaturerna kan styras med dator av polis vid utryckning. För att öka tryggheten i Björns trädgård har belysningen i större delen av parken bytts ut. Inom projektet har ny styrd effektbelysning med färgväxling tillkommit.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		För att öka tryggheten och göra platsen under Tranebergsbron vid Kristineberg mera attraktiv för våra medborgare har i år ny effektbelysning färdigställts.
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 repareras. Vandaliserade och sönderrostade belysningscentraler kan medföra elsäkerhetsrisker och/eller innebära att hela sträckor blir strömlösa. Genomförande för utbyte av äldre belysningsstolpar, belysningskablar och belysningscentraler fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och av kommunfullmäktige 2011-05-23. År 2011-2020	Arbetet påbörjades under 2011 och planeras vara klart till år 2020. Följande åtgärder har genomförts under 2015: <i>Västerort</i> Inom Hässelby, Vällingby och Bromma har cirka 3 100 meter schaktats för att ersätta gammal kabel till ny 5-ledarkabel och cirka 1 600 meter luftledning. Cirka 180 stolpar har bytts. En del genom egna arbeten, andra samförläggningar med extern part. 24 gamla belysningscentraler har bytts ut. Utflytt av 3 belysningscentraler från nätstationer inom Tensta och Kista för att öka driftsäkerheten har genomförts. <i>Söderort</i> Inom Enskede, Vantör, Årsta, Hägersten och Liljeholmen har cirka 7 000 meter gammal kabel ersatts med ny 5-ledarkabel och cirka 240 stolpar/armaturer har bytts. Inom Älvsjö, Hägersten och Farsta har cirka 6 250 meter gammal kabel och luftledning ersatts med ny 5-ledarkabel och cirka 215 stolpar/armaturer har bytts, vissa arbeten har varit samförläggningar med extern part. <i>Innerstaden</i> Äldre kabel, cirka 300 meter inom Östermalm och Norrmalm, har bytts under året. Inom SDF Kungsholmen och Södermalm har cirka 9 000 meter gammal kabel ersatts med ny 5-ledarkabel och cirka 200 stolpar och armaturer bytts ut. Ytterligare medelsbehov under perioden 2021-2030 uppgår till cirka 630 mnkr. Utbytesbehov totalt för kablar, stolpar och belysningscentraler uppgår till cirka 1 050 mnkr.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
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 beslutades 2009-05-12. Genomförandebeslut för sträckan Rosenlundsgatan – Mariatorget (etapp 2 och 3) beslutades 2010-12-14. Genomförandebeslut för sträckan mellan Långholmsgatan och Hornstullstrand (etapp 5) beslutades 2013-04-18. År 2010 – 2016	Genomförande av etapp 1 mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan samt trädplantering och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) mellan Hornstull och Ansgariegatan har slutrapporterats till nämnden våren 2012. Genomförande av etapp 2 mellan Rosenlundsgatan och Timmermansgatan har slutrapporterats till nämnden hösten 2015. Genomförande av etapp 3 mellan Timmermansgatan och Mariatorget har slutrapporterats till nämnden hösten 2015. Etapp 4. Avvaktas med till dess att trafikkonsekvenser av Slussens ombyggnad är klarlagd. Etapp 5. Byggnationen är slutbesiktad och godkänd i oktober 2014. Slutreglering pågår med ledningsdragande bolag. Arbetet med slutrapporten inleddes under hösten 2015 och förväntas redovisas i nämnden under våren 2016. Upprustning av Hornsgatspuckeln är avhängig Slussen-projektet m.fl. trafikarbeten i närområdet och är inte aktuell att genomföras inom de närmaste åren.
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 togs vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2011-08-25. Ärendet fastställdes sedan av kommunfullmäktige vid dess sammanträde 2011-10-17. Ärendet slutredovisades i trafikinämnden 2015-06-11. År 2006-2015	Gång- och cykeltunneln blev klar och invigdes i januari. Under året påbörjades arbetet med fönsteråtgärder på tredje våningen, vilket innebär åtgärder på cirka 425 fönster. Merparten av åtgärderna är genomförda med det kvarstår cirka 20 procent som kommer att genomföras under första halvåret 2016. Flera av lägenheterna har nu en ljudnivå inomhus på cirka 32 dB, vilket kan betraktas som mycket bra. Dessa åtgärder ligger inte inom projektet och belastar därför inte investeringsbudgeten, då de inte är en investering i stadens anläggningar, utan sker istället inom ramen för stadens bullerskyddsprogram.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik Anders H	I budget 2012 gav kommunfullmäktige trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att säkerställa en ny broförbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik. Ett genomförandeavtal har upprättats mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad gällande den nya broförbindelsen, där ansvarsfördelningen för investeringsutgifterna klargörs. Överenskommelse med Sundbybergs stad är tecknat 2011-10-24. Bron blir ett viktigt led i arbetet med att utveckla stadsdelarna runt Järvafältet i enlighet med Vision Järva 2030. Bron ingår även i cykelplanens utpekade pendlingsstråk. Kommunfullmäktige har 2013-01-28 fattat beslut om genomförande av bron och genomförandeavtal med Sundbybergs stad. År 2012-2017	Under våren var broentreprenaden ute på upphandling, och kontrakt tecknades med Veidekke Anläggning innan sommaren. Entreprenadstart var i september och under hösten har förberedande arbeten såsom ledningsflytt och tillfälliga vägar utförts. Samtidigt som de förberedande arbetena pågått har grundläggningsarbeten för 2 av 5 stöd påbörjats. För den gestaltade broskärmen har en ny prototyp tagits fram, dock kvarstår arbete innan den slutliga lösningen är på plats. När det gäller trafikpåverkande arbeten har det förts och pågår fortfarande en dialog om lösning med Trafikverket och Trafik Stockholm.
Reinvesteringar av Trafiksignaler och andra elektriska trafikanordningar	Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-02-17 och i kommunfullmäktige 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	Utbyte av den äldsta styrutrustningen, kablar och de mest skadade detektorerna är mest angeläget. Framöver kommer även övrig utrustning beaktas såsom tryckknappslådor, stolpar mm. Åtgärdsprogrammet Genomförs med årliga reinvesteringsvolymen i den takt budgeten medger inom beslutade 180 mnkr för 2011-2017. Under 2015 har 30 signalanläggningar bytts ut och fått ny styrutrustning vilket har möjliggjorts via de nya ramavtalen med förnyad konkurrensutsättning. Totalt har 12 signalanläggningar fått utbytt kabel antingen delvis eller hela anläggningen. Arbeten med delar av stadens optofibernet har utförts längs med tvärbanan. Utbytestakten av undermåliga detektorslingor/tilledningar har kunnat intensifieras då fler entreprenörer kunnat nyttjas genom de nya ramavtalen. Under 2015 har cirka 500 detektorer sågats och cirka 100 detektorer har åtgärdats via andra lösningar som nya skarvar, detektorkort med mera. En stor del av stadens detektorbestånd har inventerats genom uppmätta protokoll för att på så vis få en rättvis status på anläggningarna. Utifrån denna kommer prioritering inför 2016 att göras.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	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. År 2011-2017	En trafikkamera har under året bytts ut vid Ulvsundaplan. Utbyggnaden av stadens övervakningssystem har varit prioriterat och fokuserat på anläggningar på strategiska platser och skolor. Det totala återanskaffningsvärdet beräknas uppgå till cirka 1,0 mdkr i löpande prisnivå. Generellt sett har de nya ramavtalen möjliggjort att fler projekt kunnat utföras under året och en god konkurrens har kunnat skapas.
Tätskikt Sergels Torg	För Sergels Torg och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, med bl.a. utbyggnad av spårväg, Spårväg city. I området finns även planerade och pågående fastighetsutvecklingsprojekt samt bygget av Citybanan. I samband med detta planeras för upprustning av Klarabergsgatan. Störst påverkan på gatans funktion och utformning kommer den planerade Spårväg City att utgöra, som innebär att ett helt nytt 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 kollektivtrafiken och gångtrafikanter. 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. Konsekvensen är att vatten läcker in i underliggande butiker och lokaler. Oavsett Spårväg citys byggande och övriga planer i området måste tätskikten bytas. Genomförandebeslut för hela renoveringen godkändes i kommunfullmäktige 2012-09-03. Tätskiktsrenoveringens start av fysiska arbeten skedde i december 2012. Detta mycket komplicerade projekt behöver indelas i flera etappdelar. I genomförandebeslutet i kommunfullmäktige fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att utvärdera etapp1 innan	Exploateringskontoret är en viktig aktör som markägare. Utredning inför renovering av glasobelisken, Kristall vertikal accent (Öhrströms pinne), har slutförts och planering fortsätter för upphandling av renoveringen med ett utförande 2016-2017. Etapperna K3, K2, S3a, S3b, S4a och S4c är klara och återställda. Pågående etapper i K4a, K4b. Arbetet gjorde ett juluppehåll från vecka 52, och startas på nytt i januari. Samtliga genomförandeavtal har slutförhandlats med fastighetsägarna. Permanentåterställning av gångbanorna på Hamngatan har påbörjats. Arbetena har löpt på bra under året. Uppföljning av buller har skett kontinuerligt. Bullervärden enligt Naturvårdsverkets riktlinjer har till övervägande del kunnat hållas. Kommunikationen har varit god. Under hösten har det gjorts en analys av hur fastighetsägare och allmänhet uppfattar projektet och vad staden utför för arbeten och hur man uppfattar kommunikationen i projektet. Av de tillfrågade har de flesta en god förståelse för de arbeten staden utför.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	ytterligare etapper fick startas. En lägesrapport med utvärdering av första etappen har redovisats för trafik- och renhållningsnämnden 2013-10-30. Samordningen med planerade Spårväg City innebär att tätskiktbytet måste ske före spårbyggnaden. Förstärkningsarbeten för spårvägen görs i samband med detta. I april 2015 godkände trafiknämnden genomförandebeslut för renovering av glasobelisken i Sergelfontänen. Renoveringen av glasobelisken är tänkt att genomföras samordnat med förstärknings- och tätskiktsentreprenaden och investeringen inryms inom budgeten för hela tätskiktsprojektet. Option 1 har beställts och staden kommer att ha ett fortsatt samarbete med entreprenören 2015-2016. Förfrågningsunderlag för renovering av glasobelisken, Kristall Vertikal Accent, påbörjas under januari 2016. Projekttid 2010-2018 Samarbete med entreprenören 2015-2016.	
Reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar	Genomförandebeslut fattades i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 och fastställdes i kommunfullmäktige 2013-06-10. Reinvesteringsprogram för åren 2013-2018 avseende gatuytor och kommuncentrala parker med tillhörande anordningar. Programmet omfattar kategorierna trafikleder, huvudgator, lokalgator, friliggande cykelvägar, torg/centrumbildningar, bussterminaler, skyltar, övriga trafikanordningar, gatumöbler samt papperskorgar. År 2013-2018	Genomförande av åtgärderna påbörjas 2013 och beräknas pågå till 2018. Sammanlagt cirka 330 delprojekt fördelade över hela staden har genomförts under åren 2013-2014. Under 2015 har 73 delprojekt inom Reinvesteringsprogrammet genomförts. Huvuddelen utgörs av beläggningssåtgärder (61st) inom innerstaden och ytterstaden. Därutöver genomfördes reinvesteringssåtgärder avseende träd (6st), räcken (5st) och portaler (1st).

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Cykelåtgärder, alla projekt nedan med grå vänsterkant	
Åtgärdsplanering för cykel 2012-2018	Cykel är ett av stadens prioriterade trafikslag. Stadens cykelplan beskriver hur kommunen ska arbeta med cykeln 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 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18 och i kommunfullmäktige 2013-02-18. Trafikkontoret har i ett gemensamt ärende med exploateringskontoret tagit fram ett förslag till utredningsbeslut för pendlingsstråken, vilket antogs i respektive nämnd 2012-11-22. Inriktningsbeslut skrivs årligen. Genomförandebesluten tas upp i trafiknämnden för varje objekt var för sig. För att kunna börja genomföra cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012. Detta omfattade tre projekt; Flatenvägen, Perstorpsvägen och Lilla Västerbron, som också är prioriterade pendlingscykelstråk. Inriktningsbeslut 1 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Beslutet avsåg åtgärder på: • Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen • Värtavägen. <i>Genomförandebeslut togs i Trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2015-09-24.</i> • Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan. <i>Genomförandebeslut togs i Trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Reviderat genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2014-12-11.</i> • Norr Mälarstrand. <i>Genomförandebeslut togs i</i>	Utredningsfasen kommer att ske löpande för de olika projekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet. Objekten kommer att grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem, och preliminärt indelas åtgärderna i fyra inriktningsbeslut. För att kunna börja genomföra cykelplanens infrastrukturåtgärder 2013 togs ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden redan under 2012. Detta omfattade tre projekt; Flatenvägen, Perstorpsvägen och Lilla Västerbron, som också är prioriterade pendlingscykelstråk. Under 2015-2018 kommer samtliga projekt att genomföras i listan till vänster om inte något oförutsett inträffar som gör det omöjligt att genomföra projektet eller om ett genomförandebeslut inte antas av nämnden. Ett fjärde inriktningsbeslut planeras till våren 2016. Utredningsbeslutet är kopplat till de mest prioriterade infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och finansieras genom cykelmiljarden. Den totala genomförandetiden sträcker sig mellan 2012-2018. 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. Under 2015 färdigställdes följande projekt: • Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan. • Ältabergsvägen (i samarbete med Nacka kommun) • Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen • Bällstavägen Bilaga 6 Trafikkontorets planerade cykelfrämjande åtgärder ger ytterligare redovisning av volymer och åtgärder som har utförts under året och hur kostnaderna fördelas.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	<i>Trafiknämnden 2015-04-13. Genomförandebeslut för sträckningen genom Rålambshovsparken togs i Trafiknämnden 2015-09-24.</i> • G:a Huddingevägen mellan Örbyleden och Huddinge kommun • Nya Arenakopplet. <i>Genomförandebeslut av Trafikkontoret 2013-09-02.</i> • Utveckla koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen • Hägerstensvägen mellan Stjernströmsvägen och Älgrytevägen Inriktningsbeslut 2 togs i trafik- och renhållningsnämnden i 2014-02-06. Beslutet avsåg åtgärder på: • Strömbron • Skeppsbron • Götgatan. <i>Genomförandebeslut för pilotprojekt togs i Trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08.</i> • Skanstullsbron. <i>Genomförandebeslut togs i Trafik- och renhållningsnämnden 2014-06-12.</i> • Odengatan • Värmdövägen vid Danviksklippan • Långholmsgatan. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2014-05-21.</i> • Skärholmsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2015-09-24.</i> • Ågesta broväg. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2015-09-24.</i> • Ältabergsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2014-09-25.</i> • Gamla Bromstensvägen. • Akallalänken. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2015-10-15.</i> • Ormkärrsvägen. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2015-04-13.</i>	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	• Sockenvägen • Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen. <i>Genomförandebeslut togs i Trafiknämnden 2015-02-19.</i> Inriktningsbeslut 3 togs i trafik- och renhållningsnämnden 2015-05-21. Beslutet avsåg åtgärder på: • Vasagatan • Stallgatan • Gubbängsmotet • Ulvsundavägen • Bromstensvägen Många cykelprojekt var precis i start- eller projekteringsfasen då utredningsbeslutet skrevs fram. Dessa projekt hade således redan beslut. Cykelprojekt utanför utredningsbeslutet är även åtgärder på lokal- och huvudstråken samt de som byggs inom ramen för något annat projekt. År 2012-2018	
Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, korsningen S:t Eriksgatan/Flemingatan	Korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan har stora brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikantgrupper. I mars 2012 godkände trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan. Parallellt med att kontoret utförde studier i korsningen gällande trafiksäkerhetsproblemen bedrev staden i samarbete med SL en studie gällande bussframkomligheten, vilket resulterade i ett antal förslag till åtgärder för att förbättra framkomligheten för stomlinjerna 1, 3 och 4 via korsningen och på det kringliggande nätet. Ett genomförandebeslut för kollektiv-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen och kringliggande nätet togs vid Trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2012-12-10.	Entreprenadarbetena startade hösten 2014 och färdigställdes under juni 2015. Slutregelring med entreprenören är avslutad i december 2015. En slutredovisning planeras till nämnden under våren 2016.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Ett reviderat genomförandebeslut togs på kontorsnivå 2013-12-20. År 2011-2015	
Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder, Bällstavägen	I juni 2012 godkände trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Bällstavägen etapp 1 mellan Doktor Abrahams väg och Ulvsundavägen. Förslaget innehöll separerade gång- och cykellösningar samt trafiksäkerhetsåtgärder. Under hösten 2012 genomfördes ytterligare utredningar kring korsningarna Bällstavägen – Gamla Bromstensvägen – Travbanevägen samt geotekniska undersökningar i körbanan längs med Bromma flygplats. Markförhållandena längs med Bällstavägen är dåliga, vilket bidrar till sprickor och marksättningar. I genomförandebeslutet föreslog kontoret därför att även markförstärkningsåtgärder ska utföras i körbanan längs med Bromma flygplats. Genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2013-03-14. År 2011-2015	Under våren 2015 slutfördes de sista entreprenadarbetena i projektet. Slutbesiktningen skedde i juni. Slutredovisningen redovisades i trafknämnden 2015-12-10.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
Folkparksvägen, cykel och trafiksäkerhetsåtgärder	Trafikkontoret har utrett och projekterat cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Folkparksvägen. Projektet innehåller enkelriktade cykelbanor längs båda sidor om gatan och även hastighetssäkrade passager. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-04-14 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2011-11-24.	Entreprenadarbetena blev godkända vid slutbesiktningen. En juridisk tvist pågår med den första entreprenören som upphandlades.
Cykelparkering hela staden	I Stockholms cykelplan pekas cykelparkering ut som en viktig del för att skapa en attraktiv infrastruktur. Efterfrågan på bra och säkra cykelparkeringsplatser är ständigt ökande i och med att fler börjar cykla. Det krävs därför en kontinuerlig utbyggnad av antalet parkeringar för att understödja den ökade efterfrågan. Att anlägga pollare i gatans möbleringszon löser inte hela cykelparkeringsbehovet. Parkering i ”Stockholmshagen”, i parkeringshus eller i väderskyddade anläggningar är också viktiga parameterar för att skapa bra cykelinfrastruktur. Stockholmshagen placeras i en bilparkeringsplats och skiftar en bilparkeringsplats till tio cykelparkeringsplatser. Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06 och genomförandebeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden 2014-04-08. År 2014-2018	I planen för 2015 ingick att anlägga totalt cirka 1 800 cykelparkeringar i form av pollare. Dessutom planerades ytterligare 20 ”Stockholmshagar” (200 platser) sättas ut, totalt 2 000 cykelparkeringsplatser. Totalt har 2 066 cykelparkeringar uppförts i staden under året, varav 130 platser i stockholmshagar. Ett försök med 70 platser i tvåvånings cykelställ pågår under året i gångtunneln under Selmedalsvägen i Axelsberg. En utredning om cykelparkering vid Centralplans södra ände har tagits fram.
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. Projektet innebär byte av bron. Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som	Entreprenadarbetena inleddes i oktober med Hochtief som huvudentreprenör med Vistal som leverantör av den stora bron över järnvägen. Förstärkningen av järnvägstunneln beräknas vara färdig till årsskiftet 2015/2016, och hela entreprenaden beräknas kunna avslutas under försommaren 2017.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	utnyttjas för tung trafik. Något som har begränsats på grund av bronns dåliga tillstånd. I projektet ingår även att förbättra framkomligheten för gående och cyklister. Detta görs genom att en ny gc-bana mellan Liseberg och Västberga anläggs, en ny gc-bro över Åbyvägen byggs och bron över järnvägen får en fem meter bred gc-bana. I maj 2013 fattade nämnden utredningsbeslut för projektet. Ett inriktningsbeslut godkändes i trafik- och renhållningsnämnden i juni 2014. Genomförandebeslut för projektet togs i trafknämnden 2015-04-13 och fastställdes i kommunfullmäktige 2015-06-15. År 2013-2017	
GENOMFÖRANDEPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Tele2 Arena (Stockholmsarenan)	I samband med genomförandet av Tele2 Arena 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 gatunätet. Trafik- och renhållningsnämnden fattade genomförandebeslut för dessa 2011-12-15. Slutredovisning av projektet godkändes i Trafiknämnden 2015-06-11. År 2009-2015	Gatuåtgärder som genomfördes 2012 är en friliggande högersväng vid Sofielundsplan, turistbussparkering samt en räddningsväg. Entreprenadtid för ovanstående gatuåtgärder var 2012-04-16 -2012-09-28. Omledningsvägnätet för Södra Länkens åtgärder i form av skyltning projektledes av Trafikverket och dess entreprenör. Arbetet utförs 2014, och var samordnat och samfinansierat med Nordsydaxelns omledningsvägnät. Arbetet var klart i december 2014. Två åtgärder utanför Tele2 Arenas arbetsområde utfördes även under 2014 (rampåtgärder vid Nynäsvägen/utfart från Globens garage samt en genomgående gångbana vid Träskolevägen). Arbetet utfördes av PEAB och bekostades av Trafikkontoret. Arbetet för rampen slutfördes i stort i december 2014, men målningsarbeten och detektorjobb genomförs under sommarhalvåret 2015. Träskolevägen blev klar hösten 2014. Ovanstående arbeten slutredovisades i nämnden i juni 2015.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
		Inriktningsbeslutet bygger på sex gatuåtgärder. Under 2011 anpassades Norra Arenakopplet för Södra Länkens omledningstrafik. Tre åtgärder utfördes 2012. Utöver de fysiska gatuombyggnationerna för omledningsvägnätet genomfördes vägvisning under 2014. Den återstående åtgärden är en gång- och cykelbana utmed Arenavägen. Denna kommer dock inte att kunna genomföras förrän SL:s bandepå är flyttad till Blåsut (tidigast i slutet av 2016) och spåren är borttagna. Under hösten 2015 påbörjades projektering i samarbete med Arenavägen som tillsammans med Stockholm Globe Arena, exploateringskontoret och fastighetskontoret. Syftet är att göra en temporär lösning fram till dess att Slakthusområdets planering tar över då gatan behöver byggas om i exploateringsprojektet. Till följd av försening av depåflytten blir det ett eget projekt och ingår således inte i ursprungliga projektet för Tele2 Arena eller i kontorets genomförandebeslut. De åtgärder som kontoret har genomfört har visat sig fungera på ett tillfredsställande sätt.
Spårväg City	Spårväg City är en ny stadsspårväg som kopplar Lidingöbanan via Ropsten och exploateringsområdena i Norra Djurgårdsstaden med City och kollektivtrafiknätet vid Stockholms Centralstation, blivande Station City och T-centralen. Spårväg City bidrar till att öka kapaciteten i innerstadens gatunät genom att erbjuda kollektivtrafik med täta avgångar och högre kapacitet än buss- trafik samt förbättra tvärförbindelsen genom Stockholm. Projektet drivs av landstingets Trafikförvaltning i samarbete med Stockholms stad. Landstingets trafikinämnd tog 2011-08-30 ett genomförandebeslut för sträckan Gåshaga brygga – T-centralen att utföras etappvis med trafikstart från 2014 – 2017. Beslutet var då på 5,4 Mdr kr i 2011 års prisnivå. I december 2011 tog staden och Trafikförvaltningen gemensamt fram ett underlag gällande tidplaner för fortsatt utbyggnad av Spårväg City där tiderna för etappvis trafikstart ändrades till	<i>JP1 Djurgårdsbron-Lindarängsvägen</i> Förberedande arbeten med ledningsomläggningar vid Strandvägen har genomförts. Vid återställningen byggdes en ny gång- och cykelbana längs Nobelparken. Arbetet med järnvägsplanen har avvaktat pga SLLs budgetbeslut. <i>JP2 Frihamnen-Ropsten</i> Arbetet med järnvägsplanen har avvaktat pga SLLs budgetbeslut. <i>JP3 Hamngatan-Klarabergsgatan</i> Inom tätskiktsprojektet har förberedande arbeten för spårvägen pågått under 2015. Hållplats Sergels Torg har rivits på grund av tätskiktsprojektet. Arbeta med järnvägsplanen har pågått för att skickas till Länsstyrelsen för granskning. <i>Övrigt</i> Hållplats Styrmansgatan har tillgänglighetsanpassats av Trafikförvaltningen under 2015. <i>Anm. JP=Järnvägsplan</i>

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	2016 – 2018. Trafik- och renhållningsnämnden fattade 2012-05-24 genomförande-beslut för tätskiktsbyte och förstärkningsarbete i Sergels Torgs bro- och däckskonstruktioner. Nämnden godkände också ett tilläggsavtal till det samverkansavtal som träffades i september 2009. Den främsta anledningen var att på grund av ändrade projektförutsättningar hade det gamla samverkansavtalet i vissa delar blivit inaktuellt. Ärendet behandlades av kommunfullmäktige 2012-09-03. Trafikförvaltningen fick i Landstingets budget 2012 besparingskrav för projektet om 1,1 mdkr. I ett tjänsteutlåtande till Landstingets trafiknämnd 2013-02-05 föreslog trafikförvaltningen kostnadseffektiviseringar om 1,15 mdkr, men redovisade samtidigt att nya förutsättningar hade medfört att projektets omfattning hade utökats med motsvarande 0,6 mdkr. Den slutliga investeringen beräknades till 4,85 mdkr. Beslutet i trafiknämnden blev ett förnyat genomförandebeslut, men att utgifterna inte ska överstiga 4,3 Mdkr. I Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande 2013-06-12 föreslås ytterligare besparingar: långsammare utbyggnad i Norra Djurgårdsstaden utan etappvisa trafikstarter, befintliga vagnar behålls vilket minskar behovet av nyanskaffning av fordon, tidpunkt för trafikstart av hela sträckan till Gåshaga brygga senareläggs från 2018 till 2020 (sträckan Sergels Torg – Waldemarsudde kan starta tidigare när stadens arbeten vid Sergels Torg är klara). I december 2014 beslutade trafiknämnden att Klarabergsgatan ska stängas för biltrafik. Enligt budgetbeslut i Landstingsfullmäktige den 17 december 2014 skjuts den fortsatta utbyggnaden av Spårväg City upp till efter år 2019. Det innebär att den planerade utbyggnaden av Spårväg City från Djurgårdsbron till Ropsten kan påbörjas tidigast år 2020. Det saknas också tydligt besked från Trafikförvaltningen om finansiering för förlängningen från	

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	Hamngatan till Klarabergsgatan, men det mesta tyder idag på att den delen kommer att utföras enligt plan. Tillgänglighetsanpassning av befintlig linje 7 påverkas inte av beslutet. År 2006-2020	
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 trafik- och renhållningsnämnden i september 2012. År 2005-2015	Upprustningen av Nybrogatan har slutförts under hösten 2015. Projektet kommer att slutredovisas till nämnden våren 2016.
Tillgänglighets-åtgärder	Stockholm ska vara en tillgänglig stad för alla dess invånare. Alla, oavsett funktionsförmåga, ska ha rätt till full delaktighet. 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. Projektet omfattar åtgärder i både inner- och ytterstaden. "Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2016" antogs av kommunfullmäktige 2011-06-13. Programmet är ett styrdokument för alla stadens nämnder och	Arbetet med att åtgärda ”enkelt avhjälpna hinder” samt sittplatser och busshållplatser har pågått under många år. Stora förbättringar har skett men fortfarande återstår brister för att Stockholm ska bli en stad för alla. Arbetet med att undanröja hinder har fortsatt under 2015 och har utförts enligt det årliga genomförandebeslutet. Störst andel medel har gått till ombyggnader av övergångsställen, gångpassager och busshållplatser. En satsning har också gjorts på att kontrastmarkera trappor. Trafikkontorets strategi för arbetet med enkelt avhjälpna hinder antogs av nämnden 2015-04-13. Erfarenheterna från de senaste årens utvärderingar och utvecklingsarbete kring ledstråk har kommunicerats genom bland annat välbesökt seminarium i september. Projektet är en del i kontorets arbete med att öka tillgängligheten för personer med

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	bolagsstyrelser. Sedan 1 juli 2001 gäller lagen om enkelt avhjälptrafik hinder på allmänna platser. Exempel på åtgärder som omfattas av lagen är ombyggnation av övergångsställen, kontrastmarkering av trappor, byte av rännor samt anläggning av ledstråk. Ombyggnation av busshållplatser omfattas av att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig och utförs lämpligen i samband med ovan nämnda åtgärder. Kontorets arbete ligger 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. 2015-02-19 fattade trafikinämnden genomförandebeslut om inventeringsåtgärder för 20 mnkr under 2015 för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. År 2011-	funktionsnedsättning. Kontoret har också under året bland annat utfört fyra insiktsutbildningar och jobbat med att implementera frågan i ordinarie verksamhet. Dessa arbeten ligger dock inom driftbudgeten.
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 50 MNKR		
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan	Inriktningsbeslut togs 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. Detaljplan antogs i kommunfullmäktige i juni. Planen har överklagats. Gemensamt tjänsteutlåtande med exploateringskontoret planeras när förhandlingen med fastighetsägaren har nått längre. Beslutet om utbyggnad av tunnelbanan med Arenastadslinjen gör	Förhandlingen med fastighetsägaren till Adlern Mindre 34 pausades i februari/mars i avvaktan på besked från den interna styrgruppen för tunnelbaneutbyggnaden. På styrgruppsmötet för utbyggd tunnelbana den 29/10 togs beslutet att staden i genomförandeaftalet med FUT ska ta in bygget av gångtunneln som en del av tunnelbaneutbyggnaden men att den ska finansieras av staden. I dialogen med FUT, landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana, som därefter har förts har gångtunneln tagits med i samrådshandlingarna för tillståndsprövning som gick ut i december. Förhandlingen med FUT har precis påbörjats och i avvaktan av överenskommelse har staden beslutat att starta upp en egen projektering med förhoppning om att den sedan ska tas över av FUT.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	att gångtunnel och tunnelbaneutbyggnad kan komma att krocka utförandemässigt. År 2012-2018	
Anpassningar av ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande	Trafikkontoret har sett över vilka åtgärder som är lämpliga att genomföra för att anpassa det befintliga ytvägnätet till den nya trafiksituation som öppnandet av Norra länken ger upphov till. De åtgärder som är aktuella är: • Införa kollektivtrafikkörfält på Valhallavägen och delar av Lidingövägen. • Bredda gång- och cykelbanor på Lidingövägen • Genomföra framkomlighetsförbättrande åtgärder för cykeltrafiken på Valhallavägen Inriktningsbeslut togs i trafik- och renhållningsnämnden den 19 november 2013. Genomförandebeslut för åtgärderna på Lidingövägen togs i trafikinämnden 2015-05-21. Kommunfullmäktige förväntas fastställa genomförandebeslutet i september.	Trafikkontoret har på uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden utrett hur trafiksystemet som helhet, och berörda gator i synnerhet, bör vara utformade efter öppnandet av Norra länken för att åstadkomma en trafiklösning som är kapacitetsstark och hållbar över tid. Utredningen visar vilken framkomlighet och kapacitet ytvägnätet beräknas ha 2030. Vidare ges rekommendationer för hur körytorna bör användas för att kunna transportera så många människor som möjligt. Utredningen omfattar inte förslag till gestaltning av Valhallavägens mittremsa eller andra stadsmiljöförbättrande åtgärder. Vintern 2014/2015 öppnar sträckan Norrtull respektive Frescati och Värtan. I slutet av 2015 öppnar sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodan. Under 2017 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodan och Norrtull och under 2019 öppnar Värtabanans tunnel. Åtgärderna i ytvägnätet planeras att genomföras under 2016-2017 och detaljprojekterades under 2014.
Kungsgatan, sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan trafik säkerhet, tillgänglighet och kollektivtrafik gångbana	På Kungsgatan, sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Förstärkning av konstruktion i gata, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafikkontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Åtgärderna är föranledda av att fuktisolering har blivit så spröd att den spricker med läckage som följd. Läckaget medför i sin tur att balkkorrosionen p.g.a. rost går allt snabbare. Konstruktionen	Kontoret avser att ta fram utredningar för vilka åtgärder som ska genomföras och hur samordning med övriga projekt skall ske. I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten i korsningen Sveavägen/Kungsgatan som är en olycksdrabbad korsning. I budgeten är projektet delvis inrymt under åren 2016-2018. I konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som måste bytas, delen mot Norrlandsgatan. Diskussioner pågår kring deras åtgärdsplanering. En viktig del i projektet är samordningen med stadens övriga projekt bl.a. byggandet av Spårväg city och renoveringen av Sergel Torgs tätskikt.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
	utsätts idag för stora trafikklaster från bl.a. stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarnas idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten, vilket svårligen kan accepteras p.g.a. busstrafiken. Kontoret avser att skriva fram ett inriktningsbeslut till trafiknämnden under 2016. År 2014-2019	Planerad tid för byggnation är 2017-2019.
Liljeholmsbroarnas klaffar	Liljeholmsbroarnas klaffar är så pass nedgångna att de behöver renoveras. Kontoret avser därför utreda hur dessa arbeten skall utföras och med avseende på kostnader, tidsåtgång och omgivningspåverkan. Ett utredningsbeslut redovisades i nämnden 2015-12-10. Farbanedäcken på Liljeholmsbroarna är av samma kassettyp som de som nyligen bytts på Danviksbroarna. Även de på Liljeholmsbroarna har nu uppnått sin tekniska livslängd och börjar bli kostsamma i drift med återkommande reparationer av sprickor som uppstår på grund av trafikens upprepade belastningar; utmattning, skruvförband som går sönder och rost. För att inte säkerheten skall minska har inspektionerna utökats och förtätats. De nya däcken innebär att broarnas formella bärighet ökas och de utformas så att körfältsindelningen för bilar/bussar respektive gående/cyklister lätt kan ändras. År 2017-2019	Bygghandlingarna, med undantag för de Administrativa Föreskrifterna, är klara. Nytt samråd avseende genomförandeperiod kommer att hållas med enheten för trafikstyrning, Stockholms hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket eftersom arbetena kommer att innebära att klaffarna inte kommer att kunna öppnas för höga fartyg under byggtiden. Trafiken över broarna begränsas till en bro.

Projekt	Beskrivning av projektet och beslutsläge Start – Avslutsår	Genomförandeläge och kommentarer
PLANERINGSPROJEKT ÖVER 20 MNKR		
Bro vid Strandvägen över till Djurgården	Trafikkontoret har erhållit ett uppdrag att bygga en gångbro mellan Strandvägen och Djurgården. Under våren 2014 genomfördes en geoteknisk undersökning.	Ansökan om planbesked avseende bro inlämnades under april 2014. Parallellt med detta startades arbetet med att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, för miljödom. Projektet avslutades under hösten 2014.
Bergbanan i Skärholmen	Bergbanan i Skärholmen har allt sedan den stod färdig 2001 plågats av tekniska problem som allt oftare resultera i olika typer driftsavbrott. Förutom de olägenheter detta innebär för trafikanterna medför det stora kostnader för reparationer och ersättningstrafik med buss för Staden. Under hösten 2014 har kontoret genomfört en genomgripande utredning av bergbanan. Utredningen ger vid handen att banan har så många konstruktiva fel att en acceptabel driftsäkerhet inte med säkerhet uppnås ens efter en mycket omfattande ombyggnad. Trafikkontoret avser efter kompletterande studier att ersätta bergbanan med en hissanläggning i stället för en bergbana. Samråd pågår med omkringliggande fastighetsägare kring ett framtida servitut eftersom mindre delar av anläggningen inkräktar på omkringliggande fastigheter. Genomförandebeslut godkändes av nämnden 2015-05-21. År 2014 - 2017	Projektering har pågått under året. Upphandling beräknas ske under 2016 med en planerad byggstart 2017. Den nya bergbanan beräknas kunna driftsättas tidigast i slutet av 2017.