



Susanne Hedbom
Trafikplanering
08-508 262 08

Anmälan av delegationsbeslut inom Trafikplanering

DELEGATIONSBeslut	DATUM	BELOPP	HANDLÄGGARE	TEL NR
Genomförandebeslut TS Tranebergsvägen, Alviksskolan	2018-02-14	958 300,00	Erika Björnsson	08-508 265 41
Genomförandebeslut Klarabergsviadukten, cykelbanor	2018-02-16	3 500 000,00	Jonas Eliasson	08- 508 262 39
Genomförandebeslut Svartlösav- Genomgående g/c väg	2018-01-18	5 000 000,00	Jonas Eliasson	08- 508 262 39
Genomförandebeslut Farstastråket, cykel punktåtg	2018-01-18	5 000 000,00	Jonas Eliasson	08- 508 262 39
Genomförandebeslut Kollektivtrafikåtgärder SL 2018	2018-02-28	3 000 000,00	Jonas Eliasson	08- 508 262 39
Slutredovisning, Övergångsställe Mäster Samulesg Klaratunneln	2018-03-16	1 440 000,00	Mattias Lundberg	08- 508 260 76
Genomförandebeslut, Trimningsåtg stomlinje 1 och 4 etapp 1	2018-03-16	2 000 000,00	Mattias Lundberg	08- 508 260 76
Genomförandebeslut, Linje 6, framkomlighetsåtgärder	2018-03-15	3 500 000,00	Jonas Eliasson	08-508 262 39
Genomförandebeslut, Framkomlighets och trafiksäkerhetsåtg på pendlingsnät	2018-03-15	5 000 000,00	Jonas Eliasson	08-508 262 39

Beslut fattade på delegation 2018-02-07 till 2018-03-20, upphandlingar finns tillgängliga i pärm vid trafiknämndens sammanträde den 19/4- 2018.

Stockholm den 20 mars 2018
Trafikplanering

Avdelningschef Mattias Lundberg



Upprättad av	Mimmi Hologård
Datum	2018-01-17
Projektnamn	Trafiksäkerhet Tranebergsv, Alviksskolan
Huvudprojekt	H8000249
Projektnummer	8002855

Adress	Tranebergsvägen/Vidängsvägen
Stadsdel	Bromma
Kartbild	

Projektets mål och syfte	Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten kring Alviksskolan. Fler ska kunna cykla och gå till skolan säkert och tryggt. Totalt te åtgärder planeras att genomföras under 2018. Två övergångsställen (ett på Tranebergsvägen och ett på Vidängsvägen) förses med ramper. På Tranebergsvägen sker även en avsmalning till ett körfält via refuger.
--------------------------	---



Tidplan	2018				2019				2020				2021			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program																
Projektering																
Entreprenad	x	x	x	x												

Budget (tkr)	2018	2019	2020	2021	Summa
Utgifter	1 100 000 kr				1 100 000 kr
Inkomster (ev.)	141 700 kr				141 700 kr
Total budget	958 300 kr				

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare			Petra Fridman
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering - Tillstånd - Kommunikation - Sdf - Annan förv/bolag - Privat aktör - ?			Mimmi Hologård (Trafikplanering), Theodor Bratt (Trafikplanering), Karl-Johan Stamyr (stadsmiljö), Sandra Sigebrant och Sofia Nordström (Kommunikation).

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	
Trafikkonsekvenser	Ökad trafiksäkerhet.
Framkomlighetsstrategin	Fotgängare och cyklister prioriteras.
Miljökonsekvenser	
Sociala konsekvenser	
Jämställdhetskonsekvenser	
Tillgänglighetskonsekvenser	
Risikonsekvenser	
Andra konsekvenser	



Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn	<i>Grete Björnsson</i>	Datum	<i>2018-02-14</i>
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			



Slutredovisning

Bilder före	
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	



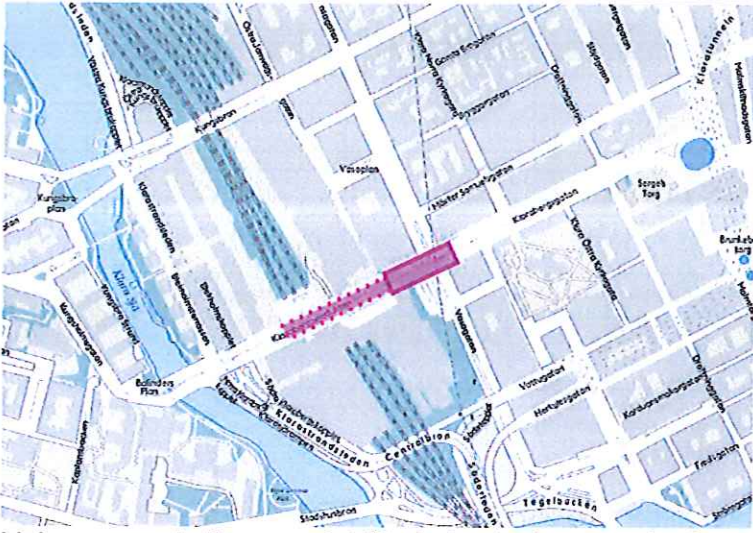
Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	
--	--

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	



Upprättad av	Kristofer Tengliden
Datum	2018-02-16
Projektnamn	Klarabergsviadukten, cykelbanor
Huvudprojekt	H8000300
Projektnummer	8003630

Efter avslutat projekt ska avsnittet "Slutredovisning" fyllas i och PM:et sparas om till ett "Slutredovisnings-PM".

Adress	Klarabergsviadukten
Stadsdel	Norrmalm
Kartbild	 Linje = nya cykelbanor och bil/cykelparkering, streckad = cykelfält

Projektets mål och syfte	Inom projekt Sergel byggs nya cykelbanor på Klarabergsgatan. I projektet har också biltrafiken tagits bort på Klarabergsgatan, vilket har minskat biltrafiken på Klarabergsviadukten kraftigt. Det innebär att bron över Vasagatan med 2+2 körfält är överdimensionerad för biltrafiken samtidigt som cykellösningar saknas helt. För att skapa en bra helhet och bra cykelförbindelse väster om Klarabergsgatan mot Kungsholmen tas ett körfält bort i varje riktning. På bronns norra sida byggs en ny cykelbana och ny bilparkering. På bronns södra sida byggs ny cykelbana och ny cykelparkering. Väster om bron över Vasagatan, mellan Centralstationen och Cityterminalen görs enklare lösningar med cykelfält eftersom det här pågår ett planarbete som troligen kommer att resultera i ombyggnad av gatan i framtiden. Projekteringen har utförts inom projekt Sergel, och även anläggandet kommer att ske genom projekt Sergel, men kostnaderna för entreprenaden läggs i detta nya projekt. Målet med projektet är att åstadkomma en trygg cykellösning på bron över Vasagatan och att tillskapa ny bil- och cykelparkering.
--------------------------	--



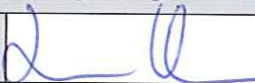
Tidplan	2018				20				20				20			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program																
Projektering																
Entreprenad		X	X													

Budget (tkr)	2018	20	20	20	Summa
Utgifter	3500				3500
Inkomster (ev.)					
Total budget	3500				

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare			Kristofer Tengliden
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering - Tillstånd - Kommunikation - Sdf - Annan förv/bolag - Privat aktör - ?			Linda Cronebäck (Anl) Kristi Rasmussen Eklund (Komm)

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	Cykelbanor är lite dyrare att drifva än körbanor. Några nya soffor placeras ut vilka kräver underhåll.
Trafikkonsekvenser	Nej
Framkomlighetsstrategin	100 meter cykelbanor och 150 meter cykelfält på ett pendlingsstråk. Binder ihop Klarabergsgatan med Blekholmsterrassen och Kungsholmen.
Miljökonsekvenser	Nej
Sociala konsekvenser	Nej
Jämställdhetskonsekvenser	Nja
Tillgänglighetskonsekvenser	Nej
Risikkonsekvenser	Förbättrad trafiksäkerhet
Andra konsekvenser	Ny bilparkering på norra sidan ger nya intäkter



Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn	 Förvaltningschef Trafikkontoret Stockholms Stad	Datum	20/2 2018
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			



Slutredovisning

Bilder före	 2011
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	



Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	



Budget (tkr)	2017	2018	20	20	Summa
Utgifter	300	4700			5000
Inkomster (ev.)					
Total budget	5000				

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare	Per Åke Tjärnberg	Per Åke Tjärnberg	
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering - Tillstånd - Kommunikation - Sdf - Annan förv/bolag - Privat aktör - ?			Valentina Gonzales Carl Larsson --- --- --- ---

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	Ingen påverkan
Trafikkonsekvenser	Ökad ts och framkomlighet för cykel
Framkomlighetsstrategin	Helt i strategins inriktning
Miljökonsekvenser	Ingen påverkan
Sociala konsekvenser	Ingen påverkan
Jämställdhetskonskvenser	Ingen påverkan
Tillgänglighetskonskvenser	Bättre tillgänglighet
Risikkonskvenser	Inga risker
Andra konsekvenser	---

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning) Jonas Eliasson Förvaltningschef Trafikkontoret Stockholms Stad			
Namn		Datum	
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			

Slutredovisning

Bilder före	
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	

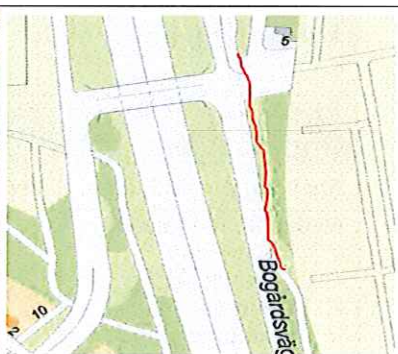
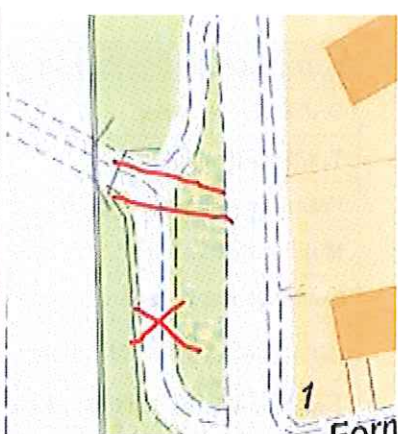


Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	
--	--

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	



Upprättad av	Per Åke Tjärnberg
Datum	2018-01-18
Projektnamn	Farstastråket, cykel. punkttåtgärder
Huvudprojekt	8000279
Projektnummer	8003127

Adress	Farstastråket
Stadsdel	Enskede
Kartbild	 Arenavägen. Hastighetsåtgärd i korsning  Bogårdsvägen Saknad länk  Tallkrogsvägen. Hastighetsåtgärd i korsning  Kurvor rätas ut och anslutning till Spettekaksvägen hastighetssäkras

Projektets mål och syfte	Projektet syftar till att genomföra åtgärder för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet på pendlingsstråket mellan Spettekaksvägen och Arenavägen.
--------------------------	--

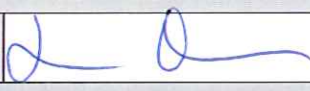


Tidplan	2017				2018				20				20			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program	X	X														
Projektering			X													
Entreprenad					X	X	X	X								

Budget (tkr)	2017	2018	20	20	Summa
Utgifter	660	4340			5000
Inkomster (ev.)					
Total budget	5000				

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare	Per Åke Tjärnberg	Per Åke Tjärnberg	
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering - Tillstånd - Kommunikation - Sdf - Annan förv/bolag - Privat aktör - ?		Katarina Kjellberg	Valentina Gonzales

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	Ingen påverkan
Trafikkonsekvenser	Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet
Framkomlighetsstrategin	Helt i linje med Framkomlighetsstrategin och cykelplan
Miljökonsekvenser	Ingen påverkan
Sociala konsekvenser	Ingen påverkan
Jämställdhetskonsekvenser	Åtgärderna vid Spettekaksvägen ökar genomsiktighet och skapar ökad trygghet.
Tillgänglighetskonsekvenser	Ingen påverkan
Risikkonsekvenser	Ingen risk
Andra konsekvenser	---

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Jonas Eliasson Förvaltningschef Trafikkontoret Stockholms Stad	Datum
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			

Slutredovisning

Bilder före	
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	
Beskrivning av ekonomiskt utfall:	

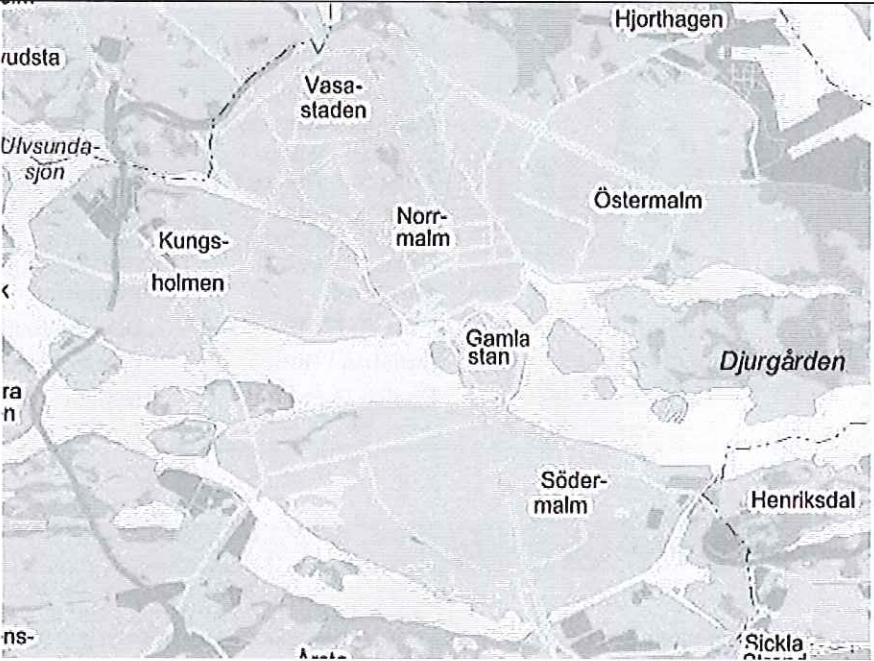


varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	
--	--

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	



Upprättad av	Susanna Lennström
Datum	2018-02-28
Projektnamn	Kollektivtrafikåtgärder SL 2018
Huvudprojekt	H8000027
Projektnummer	8003370

Adress	Punktåtgärder över hela Stockholms stad, i innerstad och ytterstad
Stadsdel	
Kartbild	

Projektets mål och syfte	I projektet utförs framkomlighetshöjande åtgärder, som inte inryms i stråkstudier, åtgärdsvalsstudier och andra stombussprojekt. Fokus ligger på mindre, enkla åtgärder. 50 % av kostnaderna för utredning, projektering och genomförande betalas av Trafikförvaltningen. I projektet för 2018 ingår även projektering och utredning av de åtgärder som ska utföras under 2019.
--------------------------	---

Tidplan	2017				2018				2019				2020			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program																
Projektering							X	X								
Entreprenad					x	x	x	x								



Budget (tkr)	2017	2018	2019	2020	Summa
Utgifter		3000			3000
Inkomster (ev.)		3000			3000
Total budget	3000 tkr				

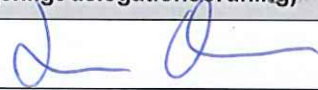
Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare	Susanna Lennström	Susanna Lennström	Per Eklöf Alija Vranjkovina
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering	- Per Eklöf, Alija Vranjkovina - Katarina Kjellberg, Emil Hagman, Anders Schweitz, Magnus Ståhl, Carl Larsson, Anton Anander, Theodor Bratt, Johan Kajmats, Victoria Herslöf, Gustav Bergeröd	- Per Eklöf, Alija Vranjkovina - Katarina Kjellberg, Emil Hagman, Anders Schweitz, Magnus Ståhl, Carl Larsson, Anton Anander, Theodor Bratt, Johan Kajmats, Victoria Herslöf, Gustav Bergeröd	- Per Eklöf, Alija Vranjkovina - Katarina Kjellberg, Emil Hagman, Anders Schweitz, Magnus Ståhl, Carl Larsson, Anton Anander, Theodor Bratt, Johan Kajmats, Victoria Herslöf, Gustav Bergeröd
- Tillstånd - Kommunikation - Trafikförvaltningen	- Desirée Eklöf - Katharina Hultberg - Nadica Orac	- Desirée Eklöf - Katharina Hultberg - Nadica Orac	- Desirée Eklöf - Katharina Hultberg - Nadica Orac

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	Åtgärderna bedöms i allmänhet ha en mycket liten påverkan på kostnader för drift och underhåll. Vissa typer av åtgärder, exempelvis förlängningar av busshållplatser, kan medföra något ökade kostnader för drift och underhåll eftersom det exempelvis kan innebära att större ytor behöver snöröjas och halkbekämpas och större ytor samt fler betongplattor som kräver underhåll.
Trafikkonsekvenser	Åtgärderna har i allmänhet väldigt liten påverkan på övrig trafik.
Framkomlighetsstrategin	En förbättrad framkomlighet för busstrafiken bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel.
Miljökonsekvenser	En förbättrad framkomlighet för busstrafik kan leda till att fler åker kollektivt istället för med personbil, vilket är positivt ur miljösynpunkt.
Sociala konsekvenser	-
Jämställdhetskonskvenser	Studier av resvanor visar att kvinnor står för en något större andel av resorna i kollektivtrafiken än män: i genomsnitt 58 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. Framkomlighetsåtgärder för buss kommer därför troligen ge mer nytta för kvinnor än för män. Jämställdhet i transportsystemet handlar emellertid inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att könen ska ha samma möjligheter att resa och att inte något av könen systematiskt missgynnas. Viktigt att notera är också att skillnaderna mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små, och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.
Tillgänglighetskonskvenser	En förbättrad framkomlighet bidrar till bättre möjligheter att resa med buss för alla resenärer, oavsett funktionshinder.
Risikkonskvenser	-
Andra konsekvenser	-



Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret
Stockholms Stad

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			



Slutredovisning

Bilder före	
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	



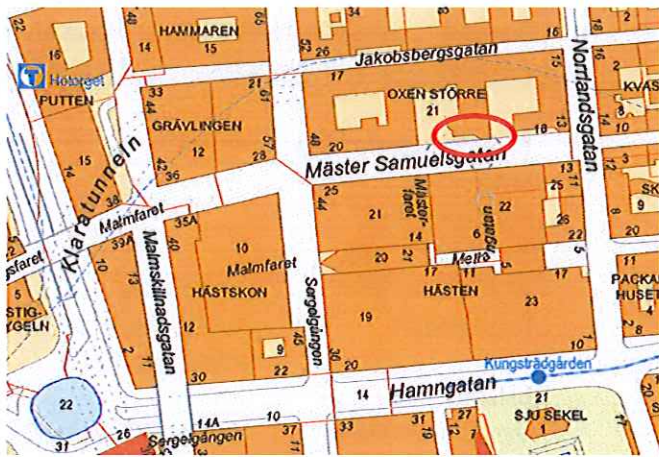
Beskrivning av
ekonomiskt utfall:
varför avvikelse mot
kalkylerade utgifter

Slutredovisat (enligt delegationsordning)

Namn

Datum

	TRAFIKKONTORET	SLUT- REDOVISNING Datum : 2018-03-08 Bilaga:	Upprättad av: Hanna Borg
---	-----------------------	---	-----------------------------

Projektamn: Övergångsställe Mäster Samuelsgatan Klaratunneln Adress: Projektnummer enligt kontoplan: (ev. etappindel.) (huvudprojektnr anges först) H8000500, 8002843	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) namnteckning och namnförtydligande	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr				
Startbeslut	2016-05-18	Erika Björnsson	75 000	250 000	5 000 000
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut					
ev. rev. gnmf.beslut					
Slutredovisning	Datum	namnteckning	Avvikelse mot inr.beslut (+ = ökad utg.)	Avvikelse mot gnmf.beslut (+ = ökad utg.)	Avvikelse mot ev. rev gnmf.beslut (+ = ökad utg.)
	Utfall kr	namnförtydligande			
	1,440 mnkr				

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

SKEDE	2015				2016				2017				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																				
Projektering				x	X															
Entreprenad					X	X	X	X	X	X	X	x			(X)					

Projektansvar (namn) (avdelning)

Ansvarig:	Programskede	Hanna Borg	TP
Ansvarig:	Projekteringsskede	Hanna Borg	
Ansvarig:	Entreprenadskede	Hanna Borg	

Projektorganisation (namn) (namn)

Program, park:		Gatudrift och underhåll:	Kenneth Öster
Program, gata:		Trafikdrift:	Ninni Taberman
Projektering, park:		Konstbyggnad:	
Projektering, gata:	Hanna Borg	Tillstånd:	Andrea Löf
Entreprenad:	Per Stenmark BL (Infrakonsult)	Tillgänglighet:	
Belysning:		Kommunikation:	
Signal/Trafikteknik:	Mattias T/Tommy C	Stadsdelsförvaltning:	
Övriga:	Tyréns, One Nordic, Sweco signalprojektering, Stockpipe (markvärme), PEAB		
Projektet är samordnat med:	Trafikpolisen, Tillståndsavd. och Kommunikationsavd.		

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Under hösten 2016 har ett temporärt övergångsställe med signalreglering förlagts vid Klaratunnelns mynning på Mäster Samuelsgatan. Detta efter ett uppdrag från TRN. Efter tre månader i drift gjordes en observationsstudie på plats för att titta på användandet, trafiksäkerheten och framkomligheten på platsen. Bedömningen var att övergångsstället kan permanentas. Tidigare på platsen fanns det ett signalreglerat övergångsställe på en del av sträckan som tillgänglighetsanpassades i samband med att det nya övergångsstället anlades.

Måluppfyllelse

Den norra sidan av Mäster Samuelsgatan har nu blivit ett gångvänligt stråk mellan Norrlandsgatan och Regeringsgatan. Tidigare har fotgängare endast kunnat röra sig på södra sidan samtidigt som många smet över tunnelmynningen. Entréer på norra har därmed blivit mer tillgängliga då hela kvarteret är gångvänligt.

Kommentarer om övriga erfarenheter

Teknisk lösning:	Markvärme skulle initialt anpassas/justeras vid ombyggnaden, men under entreprenadskedet lyckades vi behålla befintlig markvärme utan att behöva justera den.
------------------	---

Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	Det har varit svårt att uppskatta trafikkonsekvenserna gällande framkomlighet. Oavsett om vi genomfört åtgärden så är/var trafiksituationen ansträngd till följd av många arbeten i city. Två projekt som redan påverkat framkomligheten på plats är avstängningen av Klarabergsgatan samt enkelriktning av Norrlandsgatan. Under testperioden hade vi blandfas då fotgängare och svängande bilar in i tunneln hade grönt samtidigt. Det var en del klagomål då bilister inte var vana med att fotgängare gick här vilket ledde till konflikter. Vi valde då att lägga gröntid för fotgängare separat och då på bekostnad av inkommande trafik till tunneln (de som kom från Norrlandsgatan). Trafik från Regeringsgatan som ska in i tunneln har oförändrad gröntid. Kapacitet för inkommande trafik till tunneln från Norrlandsgatan innan försöket var 825 f/h, under testperioden 700 f/h och i nuvarande signalstyrning 310 f/h. Sammanfattningsvis har det blivit enklare och mer tillgängligt för gående medan trafik (de som kommer från Norrlandsgatan och ska in i tunneln) har fått en fördröjd väntetid.
Miljökonsekvenser:	Mer stillastående köer då gröntiden för bilister österifrån är kortare än tidigare.
Ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	Projektets totala utgift uppgår till 1 440 000 SEK. Den tidiga budgeterade summan på 5 000 000 SEK innehöll en mer övergripande ombyggnation för att anpassa gångbanor och övriga övergångsställen. Då det pågår fastighetsutveckling på andra sidan Mäster Samuelsgatan (kv Hästen 21) och även planer för intilliggande fastighet (kv Oxen större 21) valde vi att göra en enklare lösning men som ändå uppnådde målet. Vi reviderade därefter budgeten till 1 770 000 SEK. Att vi slapp justera markvärmen gjorde att projektets utfall blev något mindre än beräknat.
Riskbedömning:	
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	
Övrigt:	Det har inkommit klagomål från bilister som upplever att det går trögt att ta sig in i tunneln. Dock svårt att veta hur mycket det nya övergångsstället bidrar i förhållande till andra åtgärder som genomförts i City (se ovan).  Efterbild (Googlemaps).



Upprättad av	Susanna Lennström
Datum	2018-02-28
Projektnamn	Trimningsåtgärder för stomlinje 1 och 4, etapp 1
Huvudprojekt	H8000134
Projektnummer	8003375

Adress	Innerstad
Stadsdel	Kungsholmen, Östermalm, Södermalm
Kartbild	

Projektets mål och syfte	Trafiknämnden beslutade 2017-11-23 om inriktning för åtgärder för att öka framkomligheten för stomlinje 1 och 4, i syfte att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. I ärendet föreslogs att genomförandebeslut för mindre åtgärder i etapp 1 skulle fattas på delegation för att möjliggöra ett genomförande under 2018. I etapp 1 ingår följande åtgärder: • Nytt kollektivtrafikkörfält, Fyrverkarbacken-Rålambsvägen • Flytt av hpl S:t Eriksplan • Översyn av dubbla övergångsställen, Karlavägen • Bussgata på Rosenlundsgatan • Bussprio S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen
--------------------------	--



Tidplan	2017				2018				2019				2020			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program	x	x	x	x												
Projektering					x	x										
Entreprenad							x	x								

Budget (tkr)	2017	2018	2019	2020	Summa
Utgifter		2000			2000
Inkomster (ev.)					
Total budget	2000 tkr				

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare	Susanna Lennström	Susanna Lennström	Magnus Lindgren
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering - Tillstånd - Kommunikation - Trafikförvaltningen - Keolis		- Magnus Lindgren - Katarina Kjellberg, Johan Kajmats, Theodor Bratt, Gustav Bergeröd - Desirée Eklöf - Katharina Hultberg - Nadica Orac - Harald Herrmann	- Magnus Lindgren - Katarina Kjellberg, Johan Kajmats, Theodor Bratt, Gustav Bergeröd - Desirée Eklöf - Katharina Hultberg - Nadica Orac - Harald Herrmann

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	-
Trafikkonsekvenser	Några av de föreslagna åtgärderna medför konsekvenser för övriga trafikslag. En flytt av hållplats S:t Eriksgatan gör att två parkeringsplatser utgår. Att införa bussgata på Rosenlundsgatan mellan Krukmakargatan och Hornsgatan innebär att biltrafiken leds om via Krukmakargatan och Torkel Knutssonsgatan. Detta medför emellertid ingen större omväg och konsekvenserna för biltrafik bedöms därför som små. Åtgärden medför bättre tillgänglighet för leveranstrafiken till lastplatsen på Rosenlundsgatan.
Framkomlighetsstrategin	Erfarenheter från tidigare projekt för stombussarna visar att det går att genomföra kostnadseffektiva åtgärder för att öka stombussarnas framkomlighet. Körfält som är reserverade för busstrafiken ökar förutsättningarna för att hålla en jämn hastighet utan inbromsningar och onödiga sidoflyttningar. Erfarenheter från uppföljningar av tidigare projekt visar att kollektivtrafikkörfält på sträckor där bussarna tidigare hindrats av annan trafik ofta har varit ett effektivt sätt att öka framkomligheten och förkorta restiden.



	Prioritering i trafiksignaler är ett annat effektivt sätt att öka bussarnas medelhastighet. Det är viktigt att prioriteringssystemet fungerar optimalt. Erfarenheter från tidigare genomförda åtgärder för stomlinje 1 och 4 visar att signalåtgärder kan leda till en minskad körtid på 20-30 sekunder fram till nästa hållplats. Flera av de föreslagna åtgärderna, såsom nya kollektivtrafikkörfält, ökar framkomligheten även för övriga busslinjer på de aktuella sträckorna.
Miljökonsekvenser	En förbättrad framkomlighet för stombussarna bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Detta kan leda till att fler åker kollektivt istället för med personbil, vilket bland annat bidrar till minskade koldioxidutsläpp.
Sociala konsekvenser	-
Jämställdhetskonsekvenser	Studier av resvanor visar att kvinnor står för en något större andel av resorna i kollektivtrafiken än män: i genomsnitt 58 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. De framkomlighetshöjande åtgärderna för stomlinje 1 och 4 kommer därför troligen ge mer nytta för kvinnor än för män. Jämställdhet i transportsystemet handlar emellertid inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att könen ska ha samma möjligheter att resa och att inte något av könen systematiskt missgynnas. Viktigt att notera är också att skillnaderna mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små, och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.
Tillgänglighetskonsekvenser	Syftet med de planerade åtgärderna är att öka stomlinjernas framkomlighet, vilket innebär en förbättring för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning. Om översynen av dubbla övergångsställen på Karlavägen medför att något övergångsställe tas bort kan detta försämra tillgängligheten för gångtrafikanter något.
Risikonsekvenser	Vissa av åtgärderna som ingår i etapp 1 planeras att utföras av stadens årsentreprenörer. Åtgärderna bedöms i dagsläget kunna inrymmas i årets årsentreprenörsarbeten, men eftersom åtgärderna inte kommer vara färdigprojekterade förrän till sommaren 2018 finns en risk att arbetena inte hinns med under 2018 och att genomförandet måste skjutas upp till 2019.
Andra konsekvenser	-

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	16/3-2018
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			

Slutredovisning

Bilder före



Gjörowellsgatan mot Rålambsvägen.



*Busshållplats S:t Eriksplan vid korsningen
Fleminggatan/Fridhemsgatan.*



Rosenlundsgatan, mot korsningen med Hornsgatan.



Korsningen S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen.

Bilder efter

Beskrivning av
eventuella avvikelser
i projektets
genomförande

Beskrivning av
ekonomiskt utfall:

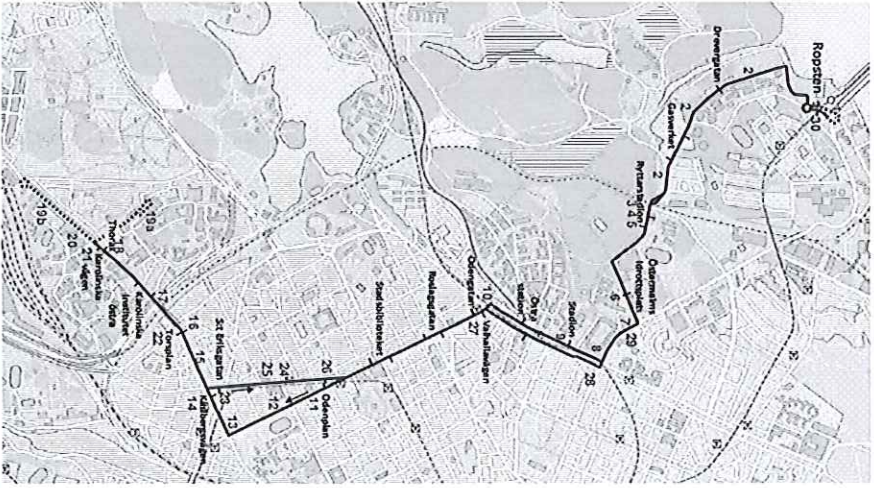


varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	
--	--

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	



Upprättad av	Susanna Lennström
Datum	2018-03-01
Projektnamn	Linje 6, framkomlighetsåtgärder
Huvudprojekt	H800134
Projektnummer	8003243

Adress	Sträckan mellan Norra Djurgårdsstaden – Odenplan – Hagastaden
Stadsdel	Östermalm, Vasastan
Kartbild	

Projektets mål och syfte	I projektet ska åtgärder utföras på sträckan mellan Norra Djurgårdsstaden, Odenplan och Hagastaden. Syftet är att öka framkomligheten och göra anpassningar för nya stomlinje 6.
--------------------------	--

Tidplan	2017				2018				2019				2020			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program																
Projektering		x	x	X	x	X										
Entreprenad			x	x		x	x	x								

Budget (tkr)	2017	2018	2019	2020	Summa
Utgifter	1100	2400			3500
Inkomster (ev.)					
Total budget	3500 tkr				



Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare		Susanna Lennström	Per Eklöf Alija Vranjkovina
Medverkande (namn) - Anläggning - Trafikplanering - Kommunikation - Trafikförvaltningen - Keolis		- Per Eklöf, Alija Vranjkovina - Victoria Herslöf, Gustaf Bergeröd, Theodor Bratt - Katharina Hultberg - Nadica Orac - Harald Hermann	- Per Eklöf, Alija Vranjkovina - Victoria Herslöf, Gustaf Bergeröd, Theodor Bratt - Katharina Hultberg - Nadica Orac - Harald Hermann

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	-
Trafikkonsekvenser	-
Framkomlighetsstrategin	Erfarenheter från tidigare projekt för stombussarna visar att det går att genomföra kostnadseffektiva åtgärder för att öka stombussarnas framkomlighet. Detta bidrar i sin tur till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik.
Miljökonsekvenser	En förbättrad framkomlighet för stombussarna bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Detta kan leda till att fler åker kollektivt istället för med personbil, vilket är positivt ur miljösynpunkt.
Sociala konsekvenser	-
Jämställdhetskonsekvenser	Studier av resvanor visar att kvinnor står för en något större andel av resorna i kollektivtrafiken än män: i genomsnitt 58 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. De framkomlighetshöjande åtgärderna för stomlinje 6 kommer därför troligen ge mer nytta för kvinnor än för män. Jämställdhet i transportsystemet handlar emellertid inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att könen ska ha samma möjligheter att resa och att inte något av könen systematiskt missgynnas. Viktigt att notera är också att skillnaderna mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små, och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.
Tillgänglighetskonsekvenser	Syftet med de planerade åtgärderna är att öka framkomligheten för stomlinje 6, vilket innebär en förbättring för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning.
Riskkonsekvenser	-
Andra konsekvenser	-

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	2018-03-15
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			



Slutredovisning

Bilder före	
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	



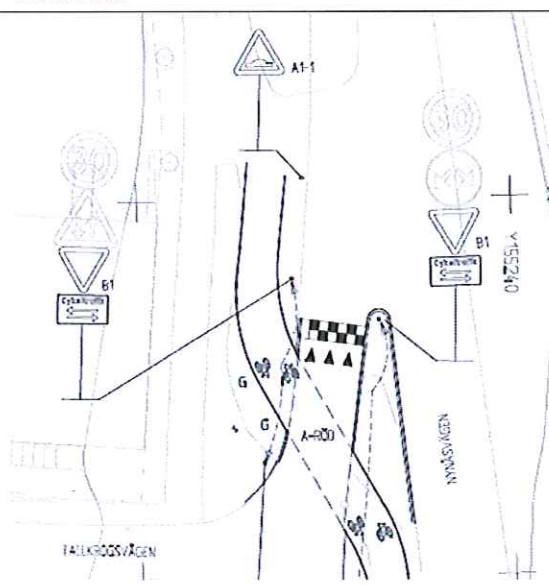
Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	
---	--

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret
Stockholms Stad



Upprättad av	Per Åke Tjärnberg
Datum	2018-01-15
Projektnamn	Framkomlighets och trafiksäkerhetsåtgärder på pendlingsnätet
Huvudprojekt	H8000279
Projektnummer	8003659

Adress	Söderort
Stadsdel	Söderort
Kartbild	 Exempel på hastighetssäkrad cykelpassage

Projektets mål och syfte	Projektets syfte är att identifiera, projektera och bygga om ca fem korsningar eller cykelpassager på pendlingsnätet i Söderort för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Total projektutgift avgränsas till 5 mnkr. Vid planering ska ny kunskap om bra korsningsutformning beaktas.
--------------------------	--

Tidplan	2018				2019				20				20			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program	X															
Projektering		X	X	X												
Entreprenad					X	X	X	X								

Budget (tkr)	2018	2019	20	20	Summa
Utgifter	500	4 500			5 000
Inkomster (ev.)					



Total budget	5 000
--------------	-------

Ansvar/ Organisation	Programskede	Projekteringsskede	Entreprenadskede
Ansvarig projektledare	Per Åke Tjärnberg	Per Åke Tjärnberg	?
Medverkande (namn)			
- Anläggning	-	-	-
- Trafikplanering	- Område söder	- Område söder	-
- Tillstånd	-	-	-
- Kommunikation	-	-	-
- Sdf	-	-	-
- Annan förv/bolag	-	-	-
- Privat aktör	-	-	-

Konsekvensbeskrivning	
Driftkonsekvenser	Det kan bli lägre driftkostnad
Trafikkonsekvenser	Ökar framkomlighet och trafiksäkerhet
Framkomlighetsstrategin	Helt i framkomlighetsstrategins intentioner
Miljökonsekvenser	Ingen mätbar påverkan på miljön
Sociala konsekvenser	---
Jämställdhetskonskvenser	Höjer cykelns status som transportmedel.
Tillgänglighetskonskvenser	Marginell påverkan
Risikkonskvenser	---
Andra konsekvenser	---

Genomförandebeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	2018-03-15
Ev ändringsbeslut (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	
Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?)			



Slutredovisning

Bilder före	
Bilder efter	
Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande	



Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter	
--	--

Slutredovisat (enligt delegationsordning)			
Namn		Datum	

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret
Stockholms Stad