

HandläggareLotten Svedberg
08-508 26 215
Susanna Lennström
08-508 26 195**Till**Trafiknämnden
2023-12-14

Kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg , som underlag för ett kommande genomförandebeslut till en planeringsutgift enligt bilaga 2. Projektets totala utgift beräknas enligt bilaga 2.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Busslinje 144 mellan Fruängen och Gullmarsplan kör idag från Huddingevägen via Bussens väg till Sockenvägen i norrgående riktning. I södergående riktning kör busslinjen via korsningen Sockenvägen-Huddingevägen, som har bristfällig framkomlighet. Korsningen Sockenvägen-Huddingevägen är högtrafikerad med stora trafikflöden.

För att minska restiderna för buss föreslår trafikkontoret att Bussens väg dubbelriktas för busstrafik så att bussar kan köra Bussens väg även i södergående riktning. För att möjliggöra detta behöver vägen breddas och en ny busshållplats anläggas i södergående riktning. Bussens vägs anslutning till Huddingevägen signalregleras för att göra det möjligt för bussar att svänga söderut på Huddingevägen. Trafikkontoret föreslår att även korsningen Sockenvägen-Bussens väg signalregleras för att skapa god framkomlighet för buss och dessutom skapa en god framkomlighet för gång- och cykeltrafik.

På sträckan finns också behov av åtgärder för gång- och cykeltrafik. Sträckan är utpekad i stadens cykelplan som ett primärt stråk och ingår i det regionala cykelstråket Salemstråket. Syftet med den regionala cykelplanen är att skapa förutsättningar för att fler ska kunna cykla i hela länet. Trafikkontoret föreslår att gång- och cykelvägen breddas till totalt 5,5 meter på hela sträckan, i enlighet med stadens cykelplan.

Föreslagna åtgärder väntas minska den genomsnittliga restiden för buss med ungefär 34 sekunder under förmiddagens maxtimme och 78 sekunder under eftermiddagens maxtimme. De föreslagna åtgärderna medför att biltrafikens maxköer förväntas öka på Huddingevägen, men trafikanalyser tyder på att köerna endast uppstår under korta stunder under maxtimmarna och avvecklas snabbt. De föreslagna åtgärderna medför också förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafik på sträckan.

Breddningen medför att grönyta tas i anspråk och omkring sex träd behöver fällas. Varje träd som behöver fällas i projektet föreslås ersättas med två nya träd.

Kontoret föreslår att trafikinämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Kollektivtrafikåtgärder på Bussens väg till en utgift enligt bilaga 2. Projektets totala utgift beräknas enligt bilaga 2.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Bussens väg är utpekad i trafikkontorets förslag till kollektivtrafikplan som ett primärt stråk för kollektivtrafiken. Utöver detta är sträckan utpekad i regionens Kollektivtrafikplan 2050 där det finns förslag på att utveckla trafikeringen mellan Skärholmen och Gullmarsplan. Syftet är att få en förstärkt tvärkoppling i ett stråk med trängsel och avlasta berört vägnät. I närområdet finns flera planerade exploateringsprojekt, exempelvis Årstafältet. På Årstafältet planeras för 7000 bostäder med en

byggstart år 2025. Det pågår även planarbete för utveckling av Östberga.

Buslinje 144 mellan Fruängen och Gullmarsplan har ungefär 4 700 resenärer per dygn (2019) på sträckan Sockenvägen-Huddingevägen och resandet förväntas öka i framtiden. Buslinjen kör idag från Huddingevägen via Bussens väg till Sockenvägen i norrgående riktning, se figur 1 och 2. I södergående riktning kör buslinjen via korsningen Sockenvägen-Huddingevägen, vars framkomlighet är bristfällig. Korsningen Sockenvägen-Huddingevägen är högtrafikerad med stora trafikflöden, bland annat norrut vidare mot Södra Länken. Trafik rakt fram längs med Huddingevägen har högre prioritet i korsningen vilket medför att buslinje 144, som gör en vänstersväng från Sockenvägen till Huddingevägen, kan bli stillastående innan sväng kan ske.

Skillnaderna i restid mellan lågtrafik och högtrafik är stora för busstrafiken vilket innebär att det finns potential att minska restiderna framförallt under högtrafik.

Under 2022-2023 har trafikkontoret utrett och genomfört mindre signaljusteringar för att förbättra framkomligheten för busstrafiken, men det finns fortfarande behov av ytterligare åtgärder för att förbättra framkomligheten finns.



Figur 1, Översiktsbild där Bussens väg är markerad.

Utöver detta har möjligheten att dubbelrikta Bussens väg utretts, vilket skulle ge en genare och snabbare koppling för busstrafiken.

Förutom busstrafik finns det även behov av åtgärder för cykeltrafik längs med Bussens väg. Bussens väg utgör ett primärt stråk i stadens cykelplan och ingår i det regionala cykelstråket Salemstråket. Idag är den gemensamma gång- och cykelbanan på sträckan cirka 3,5 meter bred och uppfyller inte dagens önskade breddmått i enlighet med cykelplanen.

Flödena för gång- och cykeltrafik bedöms idag vara relativt låga över dygnet, något högre under för- och eftermiddagens maxtimmar men bedöms i framtiden att öka på denna sträcka. Med anledning av de kommande exploateringarna bedöms behoven av framkomlighetshöjande åtgärder för kollektiv- och cykeltrafiken längs med Bussens väg vara ännu högre framöver.



Figur 2, Blå pil visar hur busstrafiken trafikerar sträckan Sockenvägen-Huddingevägen i södergående riktning, medan lila pil visar hur busstrafikering sker i norrgående riktning.

Trafikkontoret ser sammanfattningsvis stora möjligheter att se över helheten vid Bussens väg och förbättra framkomligheten för flera trafikslag, både gång-, cykel- och kollektivtrafik. Sträckan är idag en viktig länk i det prioriterade nätet både för cykel- och kollektivtrafik.

Mål och syfte

Projektets mål är att genomföra åtgärder i syfte att höja framkomligheten för busstrafik på sträckan mellan Sockenvägen och Huddingevägen i södergående riktning, samtidigt som

framkomlighet för gång- och cykel förbättras. Projektet utgår från inriktningen i Stockholms cykelplan respektive trafikkontorets förslag till kollektivtrafikplan där Bussens väg är utpekad som ett primärt stråk för kollektivtrafiken.

En förbättrad framkomlighet för kollektiv-, cykel- och gångtrafik bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Projektet svarar också upp mot Trafiknämndens mål om att satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Projektet svarar dessutom upp mot Kommunfullmäktiges inriktningsmål om att staden ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.

Befintlig situation

Sträckan Sockenvägen-Huddingevägen trafikeras av busslinje 144 och av nattbussar. I södergående riktning svänger bussarna vänster från Sockenvägen till Huddingevägen i en signalkorsning, medan de i norrgående riktning svänger höger från Huddingevägen in på Bussens väg och sedan in på Sockenvägen och undviker på så sätt signalkorsningen. Linje 144 trafikerar hållplats Sockengränd som är placerad till väster om korsningen med Bussens väg i södergående riktning och till öster om korsningen i norrgående riktning.

Linje 144 trafikerar under förmiddagarna med 10-minuterstrafik i riktning mot Älvsjö station och med 7,5-minuterstrafik i riktning mot Gullmarsplan. Under eftermiddagarna är trafikering omvänd med 10-minuterstrafik i riktning mot Gullmarsplan och 7,5-minuterstrafik mot Älvsjö. I regionens remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 föreslås dock trafikeringen för busslinje 144 utökas till 7,5-minuters trafikering i båda riktningarna även under förmiddagen. Vid den aktuella sträckan har linjen cirka 4 700 resenärer per dygn (2019), vilket i kombination med ett förväntat framtida ökat resande, medför att kontoret ser det som ett viktigt stråk för kollektivtrafiken i Söderort.

Bussens väg är en cirka 200 meter lång vägsträcka som ligger mellan Huddingevägen och Sockenvägen och passerar Östberga återvinningscentral (ÅVC) och en matvarubutik, se figur 3.



Figur 3, Översiktsbild där Östberga ÅVC är markerad med A och matvarubutiken är markerad med B och befintliga hållplatslägen är markerade med svart rektangel

Korsningen mellan Sockenvägen och Bussens väg är utformad som en fyrvägs korsning med två körfält in och ut i alla anslutningar utom den norra. Den norra anslutningen leder till ett verksamhets- och logistikområde. Bussens väg ansluter till korsningens södra sida. Från Sockenvägen in på Bussens väg leder det högra körfältet direkt in till Östberga ÅVC och det vänstra körfältet leder till en matvarubutik som ligger öster om Bussens väg. Över den norra och östra anslutningen i korsningen finns gång- och cykelpassager, se Figur 4.



Figur 4, Befintlig utformning vid Bussens väg.

Östberga ÅVC och matvarubutiken är de enda målpunkterna för allmän motortrafik på Bussens väg. Den södra delen av Bussens väg är enkelriktad i nordlig riktning från Huddingevägen mot Sockenvägen. På sträckan från Huddingevägen fram till in- och utfarterna till matvarubutiken och ÅVC får endast busstrafik trafikera. På Huddingevägen finns ett busskörfält från busshållplats Tussmötevägen fram till avfarten till Bussens väg. Detta, i kombination med att det endast finns två målpunkter på Bussens vägs norra del, medför att motorfordonstrafiken på Bussens väg idag är mycket begränsad.

Längs den södra sidan av Bussens väg finns en gång- och cykelbana som utgör ett primärt cykelstråk från söderort mot Gullmarsplan och vidare in mot city, se figur 5. Gång- och cykelvägen är idag 3-3,5 meter bred och saknar separering mellan gångtrafik och cykeltrafik. Mellan körbana och gång- och cykelbana finns det på större delen av sträckan separering i form av ett två meter brett dike.



Figur 5, Gång- och cykelbana längs med Bussens väg.

Vid in- och utfarten till matvarubutiken finns idag en upphöjd gång- och cykelpassage, se figur 6. Ramperna vid passagen är relativt flacka och saknar vägmarkering. En varningsskylt för korsande cykeltrafik finns uppsatt i anslutning till passagen i riktning mot butiken.



Figur 6, Gång- och cykelpassage vid in- och utfart till matvarubutik.

Flödena för gång- och cykeltrafik bedöms idag vara relativt låga över dygnet, men något högre under för- och eftermiddagens maxtimmar. I framtiden bedöms emellertid gång- och cykeltrafiken på denna sträcka öka till följd av exploateringsprojekt såsom Årstafältet.

Längs med Huddingevägen planeras breddning av gång- och cykelbanan mellan Örbyleden och Bussens väg i ett annat projekt.

Både ÅVC och matvarubutiken alstrar tung trafik för leveranser och avfallshämtning. Hämtning av avfall från ÅVC sker främst samma väg som lämnning av avfall via en rundslinga runt anläggningen.

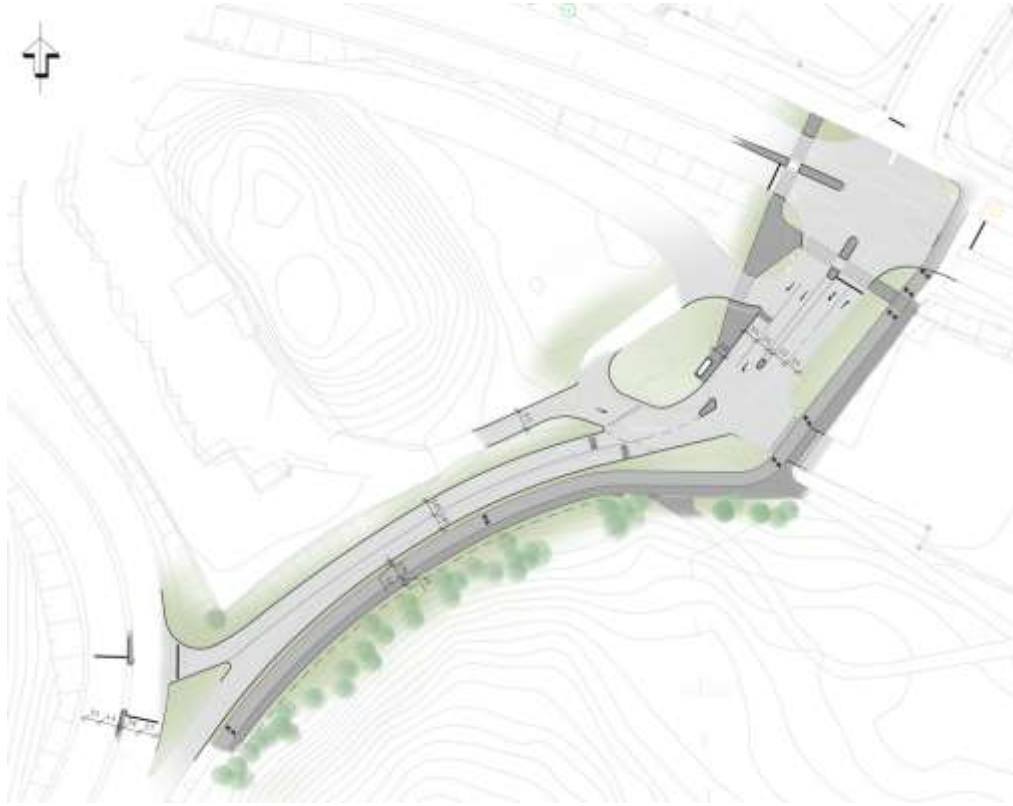
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och samrått med trafikförvaltningen inom Region Stockholm, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning och Trafikverket samt har stämts av med Stockholm Vatten och Avfall.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Förslaget innebär att Bussens väg dubbelriktas för busstrafik så att bussar även kan köra i södergående riktning. För att möjliggöra detta behöver körbanan breddas, se figur 7.



Figur 7, Illustration som visar åtgärdsförslag på Bussens väg.



Figur 8, Bild som visar åtgärdsförslag vid Bussens väg i riktning mot Huddingevägen

Busshållplats Sockengränd

En busshållplats behöver anläggas i södergående riktning, eftersom befintlig hållplats Sockengränd är placerad på Sockenvägen efter korsningen med Bussens väg, se figur 9. Den nya busshållplatsen föreslås anläggas mellan in- respektive utfart till Östberga ÅVC.

Busshållplatsen föreslås utformas som en körbanehållplats. Eftersom infarten till ÅVC är belägen innan busshållplatsen och trafik in till matvarubutiken använder vänster körfält påverkas ingen

trafik av att buss står på körbanan vid hållplatsen för på- och avstigning. Från utfarten från ÅVC är det cirka 25 meters fri sikt. Detta bedöms räcka för att se ankommande fordon även då buss står vid hållplats så att det inte blir konflikter med mötande trafik. Mötande trafik som ska svänga vänster till matvarubutiken har dessutom väjningsplikt mot trafik som kommer söderifrån från ÅVC.



Figur 9. Läge för ny busshållplats visas med en röd rektangel. Lägen för befintliga hållplatslägen vid hållplats Sockenvägen är markerade med svarta rektanglar.

För att bussresenärer ska kunna ta sig till och från den nya busshållplatsen föreslås nya gångkopplingar och övergångsställen över Sockenvägen och Bussens väg.

Södra delen av Bussens väg

Körfältens bredd blir minst 3,5 meter breda. Breddning av körbanan sker främst österut mot gång- och cykelbanan. Detta beror på att kontoret vill undvika breddning mot Östberga ÅVC:s område.

För att minska ingrepp i grönområdet och berg i dagen på sträckans östra sida tas delar av befintligt dike mellan körbana och gång- och cykelbana i anspråk. Delar av grönremsan och diket mellan körbana och gång- och cykelväg behålls för dagvattenhantering och placering av belysningsstolpar.

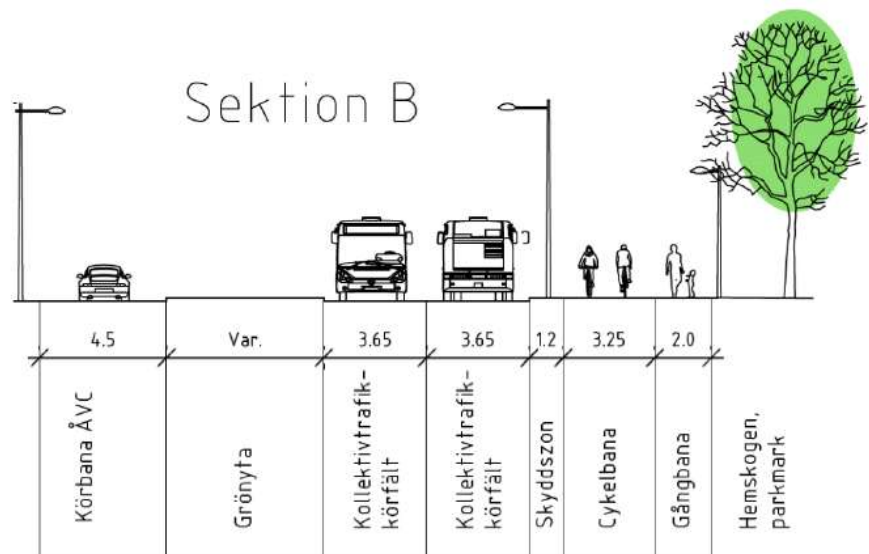
Korsningen Huddingevägen-Bussens väg signalregleras för att göra det möjligt för busstrafik att korsa Huddingevägens norrgående körfält och svänga söderut. Den nya trafiksignalen föreslås ge prioritet för busstrafik som närmar sig från Bussens väg och lysa grönt på Huddingevägen övrig tid.

Gång- och cykeltrafik

Den dubbelriktade cykelbanan föreslås breddas till 3,25 meter och gångbanan till 2 meter, vilket uppfyller cykelplanens mått för primära stråk, se figur 10 och 11. Gångtrafik föreslås separeras från cykeltrafik med en målad linje.



Figur 70, Översiktsbild som visar läget för sektionen i figur 12.



Figur 11, föreslagen sektion på Bussens väg. Läget för sektionen visas i figur 11.

Passagen över in- och utfarten till matvarubutiken föreslås breddas och även fortsättningsvis vara upphöjd med ramper för att behålla en god trafiksäkerhet. Även passagen längre norrut som går över Sockenvägen föreslås breddas.

Korsningen Bussens väg-Sockenvägen

Korsningen mellan Bussens väg och Sockenvägen föreslås signalregleras för att skapa en god framkomlighet för busstrafiken i korsningen och möjliggöra bussprioritering. Signalregleringen ger

också en god framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter, i synnerhet då gående och cyklister passerar två körfält i respektive körriktning för att ta sig över alla passager i korsningen, utom på korsningens norra sida.

Avvägningar och konsekvenser

Framkomlighet för busstrafik

I tidigare projekt har kontoret främst arbetat med åtgärder såsom förbättrad prioritet i gaturummet med nya kollektivtrafikkörfält och reglering i korsningspunkter, bättre prioritering i trafiksignaler och översyn av hållplatser. Beroende på platsens förutsättningar kan dessa åtgärder ge en förbättrad framkomlighet men effekterna är ofta svåra att beräkna och handlar i större grad om förbättrad pålitlighet än en förkortad genomsnittlig restid. Men i detta fall innebär åtgärderna en permanent förkortad resväg och därmed förkortade restider för alla bussar under hela dygnet. Detta, tillsammans med förbättringarna för gång- och cykel, medför att trafikkontoret anser att de föreslagna åtgärderna är väl motiverade.

De föreslagna åtgärderna medför att busstrafiken får en ca 200 meter kortare körväg i riktning söderut och undviker korsningen Sockenvägen-Huddingevägen, vilket ger kortare restider.

Åtgärdernas effekter för busstrafik och andra trafikslag har studerats med hjälp av en trafiksimulering. Enligt trafiksimuleringen väntas den genomsnittliga restiden i riktning söderut minska från cirka 190 till 156 sekunder, det vill säga med omkring 34 sekunder under förmiddagens maxtimme. Restiden väntas minska från cirka 242 till 164 sekunder, det vill säga med ungefär 78 sekunder under eftermiddagens maxtimme. En bedömning är att resenärerna sammanlagt i södergående riktning under förmiddagens- och eftermiddagens rusningstimmar sparar ungefär 15 timmar per dygn. Utöver den genomsnittliga tidsbesparingen bedöms även variationen i restid mellan olika avgångar minska, i synnerhet södergående då vänstersvängen i signalkorsningen Sockenvägen/Huddingevägen undviks. Minskad variation och ökad pålitlighet i restid ökar både kollektivtrafikens attraktivitet och underlättar planering och drift av kollektivtrafik. Det kommer även vara en tidsvinst under övriga delar av dygnet då bussens körsträcka minskar.

En anledning till att restidsvinsten är större under eftermiddagen är att trafiken på Sockenvägen är högre under eftermiddagen och att omloppstiden i trafiksignalen i korsningen Huddingevägen-Sockenvägen är något längre under eftermiddagens maxtimme.

Åtgärderna medför enligt trafiksimuleringen att restiderna blir ungefär densamma under eftermiddagens maxtimme som under förmiddagens maxtimme. Detta är en förbättring för resenärerna som lättare kan planera sina resor och kan underlätta tidtabellsplaneringen för busstrafiken.

Förutom restiderna medför åtgärderna att pålitligheten för busstrafiken i södergående riktning förbättras. Detta då bussen undviker den högtrafikerade korsningen Huddingevägen-Sockenvägen och får en kortare körsträcka.

Framkomlighet för gång- och cykeltrafik

Cykelbanan breddas så att den uppfyller cykelplanens mått för dubbelriktade primära cykelstråk. Breddningen medför ökad framkomlighet för cykeltrafiken med möjlighet till omkörningar med gott om utrymme för två cyklister att mötas. Gångbanan får en bredd på två meter och separeras med vägmarkering i form av en målad linje mellan gångbana och cykelbana. Separeringen medför en ökad trafiksäkerhet och trygghet för gående längs med sträckan och ökar också framkomligheten för cykeltrafiken.

Framkomlighet för övrig trafik

I den genomförda trafiksimuleringen har även effekter på övrig trafik studerats.

Enligt trafikanalysen ökar restiden för övrig trafik med cirka fem sekunder i relationen Sockenvägen-Huddingevägen under eftermiddagens maxtimme. I övrigt är restiderna i de närmaste oförändrade.

Medelkölängderna i korsningen Sockenvägen-Huddingevägen väntas inte påverkas av de föreslagna åtgärderna, förutom i den södra anslutningen till korsningen där kölängderna väntas minska något under förmiddagens maxtimme till följd av den nya signalkorsningen vid Bussens väg. Även under eftermiddagens maxtimme visar trafikanalysen små skillnader i kölängder, med en viss minskning på Sockenvägens östra anslutning.

Maxköerna, det vill säga de längsta köerna som uppkommer, kommer att sträcka sig längre bakåt och riskerar att blockera korsningar uppströms, bland annat korsningen Huddingevägen-Bussens väg. Maxköerna uppstår emellertid endast under korta stunder under maxtimmarna och sannolikheten att korsningen blockeras samtidigt som en buss ska passera bedöms vara låg.

Vid den nya korsningen Huddingevägen-Bussens väg varierar maxköerna mellan 50 och 70 meter under maxtimmarna, men

medelköerna ligger endast på 0-1 meter, vilket tyder på att trafiken flyter på bra och köer avvecklas snabbt. Köerna förväntas därmed inte påverka korsningen Huddingevägen-Sockenvägen.

Vid korsningen Sockenvägen-Bussens väg uppstår de längsta köerna på eftermiddagen, främst i västlig riktning på Sockenvägen. I östlig riktning på Sockenvägen ökar köerna något till följd av det nya övergångsstället över Sockenvägen.

Det finns viss risk för smittrafik i södergående riktning via Bussens väg under tidpunkter då det förekommer köer i korsningen mellan Huddingevägen och Sockenvägen. Då kan fordonsförare bli lockade att smita via Bussens väg för att undvika köerna. För att undvika smittrafik ska möjligheten att anlägga spårviddshinder studeras i projektets kommande skeden. Från Huddingevägen norrut är risken för smittrafik mindre då busstrafiken ansluter till Bussens väg från ett kollektivtrafikkörfält på Huddingevägen.

Miljö

Åtgärderna förbättrar framkomligheten för kollektiv-, cykel- och gångtrafik, vilket bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka och hållbara färdmedel.

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning och kan konstatera att projektet självt inte ökar risken nämnvärt trots att grönyta tas i anspråk och mer yta hårdgörs. Bussens väg ligger inte inom ett riskområde för översvämning, däremot finns det områden både längre norrut och söderut som utgör riskområde. Huddingevägen och Sockenvägen, som har en samhällsviktig funktion som transportled, riskerar att översvämmas vid skyfall. Ytterligare norrut ligger Enskedefältet med en av de mest uttalade översvämningsriskerna i staden. Därför föreslås riskreducerande åtgärder inom projektet. De åtgärder som studeras är framför allt förstärkning av en trumma för dagvatten i den aktuella sträckans norra del och att anlägga asfaltskytor med en så kallad öppen överbyggnad som gör att vatten kan magasinerats. Åtgärderna är inkluderade i projektets budget och kommer att studeras närmare i detalj under kommande skeden i projektet.

Risken för buller- och vibrationsstörningar bedöms vara liten då Bussens väg inte ligger i nära anslutning till bostadsbebyggelse.

Trafiksäkerhet

Några av de planerade åtgärderna, såsom separering av gångtrafik från cykeltrafik med vägmarkering och förbättrad belysning, bidrar till förbättrad trafiksäkerhet och trygghet. Flytten av hållplats

Sockenvägen innebär en viss försämring ur trafiksäkerhetssynpunkt då resenärer behöver korsa trafikerade vägar för att nå hållplatsen.

Tillgänglighet

De åtgärder som föreslås inom projektet avses byggas tillgängliga. Flytten av hållplatsen medför en förbättring ur tillgänglighetssynpunkt för resenärer som ska till målpunkter söder om Sockenvägen, såsom matvarubutiken. Flytten medför dock en liten försämring för resenärer som ska till målpunkter norr om Sockenvägen, exempelvis Årstafältet. Detta beror på att resenärerna behöver korsa fler trafikerade vägar för att ta sig norrut. Denna försämring bedöms emellertid uppvägas av de förväntade restidsvinsterna.

Den förkortade restiden ökar attraktiviteten för alla att resa med kollektivtrafiken, även personer med funktionsnedsättning. Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Jämställdhet och trygghet

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 skillnader mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.

Den nya placeringen av hållplats Sockenvägen ligger något mer avsides vilket kan bidra till en viss minskad trygghetskänsla. Trafikkontoret planerar gatubelysning vid hållplatsen för att motverka detta.

Grönytor och träd

Åtgärderna medför att körbanan och gång- och cykelvägen breddas och grönytor främst på östra sidan av Bussens väg tas i anspråk. Ungefär sex träd behöver avverkas till följd av åtgärderna, se figur 13. Det är två större tallar, en björk och en sälg som står närmast befintlig gång- och cykelväg. Ett träd och flera buskar finns placerade längs med planket till ÅVC kommer sannolikt också

behöva avverkas. Ytterligare träd kan påverkas då de riskerar att hamna i slanter till gång- och cykelbanan. Detta kommer att utredas närmare under kommande skeden då höjdsättningen studeras närmare.

Träd som fällt kommer att ersättas med två nya träd i samråd med stadsdelsförvaltningen, i första hand inom projektområdet.



Figur 128, Träd som kommer att behöva avverkas till följd av föreslagna åtgärder.

Studerade och avfärdade alternativ

Ett annat utformningsalternativ har studerats där busshållplatsen är placerad direkt efter det nya föreslagna övergångsstället över Bussens väg vid korsningen med Sockenvägen. I utformningsalternativet flyttas infarten till Östberga ÅVC och placeras tillsammans med utfarten i ett nytt läge efter busshållplatsen. Detta alternativ har fördelen att bussresenärer får en kortare och mer trafiksäker gånganslutning till busshållplatsen då de inte behöver passera över infarten till ÅVC. Nackdelen är att fordon som ska till ÅVC i detta alternativ också kör i det högra körfältet där bussen stannar vid hållplats för på- och avstigning. Detta medför att det finns risk för köbildning och blockeringar av korsningen Sockenvägen-Bussens väg. Alternativet innebär också att större grönytor som idag magasineras vatten vid skyfall i anslutning till korsningen Sockenvägen-Bussens väg tas i anspråk och hårdgörs. Alternativet innebär också större förändringar av in- och utfarten till ÅVC. Sammantaget ledde detta till att detta alternativ avfärdades och trafikkontoret istället förordar att den tidigare beskrivna lösningen med busshållplats mellan infart och utfart till ÅVC.

Möjligheten att tillåta allmän trafik på Bussens väg har diskuterats. Trafikkontoret förordar att Bussens väg i detta projekt endast dubbelriktas för busstrafik, men att vägen utformas så att eventuell öppning för allmän trafik i framtiden inte omöjliggörs. Anledningen till detta är att behovet av att tillåta allmän trafik i dagsläget inte bedöms finnas. Om fler fordon skulle trafikera sträckan och framför allt den nya korsningen med Huddingevägen skulle restidsvinsterna för busstrafik dessutom bli lägre. Att bredda Bussens väg i syfte att öka framkomligheten för allmän trafik går därmed emot Framkomlighetsstrategins inriktning om att främja kapacitetsstarka färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta går också emot trafikkontorets uppdrag i Budget 2023 om att minska biltrafiken med 30 %.

Vidare används Huddingevägen på denna sträcka för utrymning av Södra Länken. Större trafikmängder som kommer ut från Bussens väg till Huddingevägen skulle kunna påverka framkomligheten vid en utrymning. Detta är ytterligare en anledning att i nuläget inte tillåta allmän trafik.

Sammantaget förordar trafikkontoret att endast busstrafik tillåts på Bussens väg.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett inriktningsbeslut i december 2023 innebär att trafikkontoret kan arbeta vidare med framtagande av systemhandling under vintern och våren 2024. Ett genomförandebeslut planeras preliminärt före sommaren 2024. Därefter planeras detaljprojektering under hösten 2024 och upphandling av entreprenör under vintern 2024-2025. Detta möjliggör genomförande av åtgärder under 2025-2026.

Trafik under byggtiden

Eftersom Huddingevägen ingår i det primära vägnätet och är högt trafikerad behöver god framkomlighet beaktas under genomförandeskedet, både för buss-, annan motorfordons-, gång- och cykeltrafik. Kritiska moment är framförallt arbeten som kräver avstängningar. Trafikstörande arbeten av detta slag eftersträvas att utföras under lågtrafiktid. Detta är kostnadsdrivande, och har inkluderats i projektets budget.

På Bussens väg förekommer det risk att sträckan måste stängas av för busstrafiken under vissa tider. Dock finns det möjlighet till en omledningsväg vid Huddingevägen/Sockenvägen under byggtiden. Detta ska dock studeras vidare i näste skede i projektet.

Framkomlighet till ÅVC samt matvarubutik och även för gång- och cykel behöver dock finnas under hela arbetets gång.

Ekonomi och finansiering

Projektets ekonomi redovisas separat i bilaga 2. För att undvika att anbudsgivare i entreprenadupphandlingen påverkas av kontorets ekonomiska kalkyl sekretessbeläggs båda bilagorna enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Risk/Osäkerhet

En riskanalys har utförts i projektet och nedan följer en beskrivning av de viktigaste riskerna som identifierats. Riskerna har kopplingar till de föreslagna åtgärderna, deras genomförande och effekter men också tidplan och kalkyl.

Projektet strävar efter att genomföras senast år 2026. Tidplanen är därmed snäv och förutsätter att kommande skeden med framtagande av handlingar, beslut och upphandling av entreprenör flyter på som planerat.

Vad gäller osäkerheter i kalkylen beror de dels på att projektet ännu är i tidigt skede och alla frågor därför inte har utretts i detalj. Kontoret hanterar denna risk genom ett ökat detaljeringspåslag i kalkylen.

En annan osäkerhet är kopplad till geoteknik och risken att det krävs bergschakt för att kunna utföra breddningen. Alla dessa osäkerheter i kalkylen har trafikkontoret tagit höjd för i ett riskpåslag.

En annan stor risk som identifierats som är kopplad till kalkylen är det osäkra världsläget och de stora kostnadsökningar som skett under de senaste åren. Hur kostnadsutvecklingen kommer att se under det närmsta året fram till genomförande är svårt att säga. Trafikkontoret har tagit höjd för vissa fortsatta kostnadsökningar i kalkylen.

En risk som identifierats med det färdiga förslaget är att allmän trafik använder Bussens väg som smitväg för att undvika köer vid korsningen Sockenvägen-Huddingevägen. Denna risk kommer att bedömas närmare i kommande skeden och möjligheterna att anlägga spårviddshinder kommer att studeras.

En risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras främst genom kommunikationsinsatser samt noggrann produktionsplanering.

Kommunikation

En kommunikationsplan kommer att upprättas med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov.

Slut

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).)
2. Ekonomi och finansiering (sekretess enligt 19 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).)