

Handläggare

Susanna Lennström
08-508 261 95
Lotten Svedberg ...
08-508 26 215

Till

Trafiknämnden
2024-03-14

Kollektivtrafikåtgärder på Skrubba Malmväg. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Kollektivtrafikåtgärder på Skrubba Malmväg upp till 7 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut till en planeringsutgift enligt bilaga 2. Projektets totala utgift beräknas enligt bilaga 2.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Skrubba Malmväg ligger i stadens sydöstra del, nära gränsen till Tyresö kommun och utgör en del av ett viktigt tvärgående stråk för busstrafik mellan Tyresö centrum, Handen och Flemingsberg. Stråket är utpekad både i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 och ett prioriterat stråk i stadens kollektivtrafikplanering.

Trafikverket och trafikförvaltningen i Region Stockholm har tillsammans med kommunerna Haninge, Tyresö och Stockholm genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS), som sträcker sig över en del

av det utpekade stråket. I åtgärdsvalsstudien har problempunkter identifierats och åtgärdsförslag tagits fram. Syftet med åtgärderna är att öka framkomligheten och minska restiderna. Inom Stockholms stad föreslås åtgärder på Skrubba Malmväg. Trafikkontoret har utrett åtgärdsförslagen vidare och utifrån detta tagit fram förslag till en fortsatt inriktning som presenteras i detta ärende.

Under eftermiddagens rusningstrafik uppstår stora trafikflöden i södergående riktning på Skrubba Malmväg, vilket leder till köer och skapar fördröjningar för busstrafiken. För att öka framkomligheten föreslås ett busskörfält i södergående riktning fram till korsningen med Gudöbroleden. För att inrymma detta behöver vägen breddas i riktning österut. För att öka tillgängligheten och möjliggöra framtida trafikering med ledbuss föreslås busshållplats Solkraftsvägen förlängas i båda riktningar och tillgänglighetsanpassas.

I åtgärdsvalsstudien beräknas restidsvinsten för åtgärderna på Skrubba Malmväg till omkring två minuter i genomsnitt. Breddningen kommer att påverka träd och grönytor. Dessutom behöver gatubelysning flyttas till ett nytt läge.

Övrig trafik kommer med den föreslagna utformningen ha ett körfält i vardera riktningen likt idag, men kommer bland annat att påverkas av att svängkörfält i korsningen med Gudöbroleden justeras. Trafikkontorets bedömning är emellertid att störningarna för övrig trafik är små och att vinsterna för busstrafiken överstiger de försämringar som åtgärderna medför för övrig trafik.

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

Introduktion till projektet

Bakgrund

Skrubba Malmväg ligger i Skarpnäck i stadens sydöstra del, nära gränsen till Tyresö kommun, se figur 1 och 2. Idag trafikeras sträckan av busslinje 840 mellan Handens station och Nacka strand. Skrubba Malmväg är en del av ett viktigt framtida tvärgående stråk för expressbuss¹ mellan Tyresö centrum, Handen och Flemingsberg, utpekat i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050, se figur 3. Skrubba Malmväg är också ett utpekat prioriterat stråk för busstrafik i stadens kollektivtrafikplanering.

¹ Stomtrafik i form av snabbgående bussar



Figur 1, Översiktsbild där läget för Skrubba Malmväg är markerad.



Figur 2, Översiktsbild där Skrubba Malmväg är markerad med rosa linje. Den rödstreckade linjen markerar kommungränsen mot Tyresö kommun.

I ytterstaden har den tvärgående busstrafiken en viktig roll. Detta beror på att ytterstaden, till skillnad från innerstaden, generellt har lägre tillgång till framför allt spårbunden kollektivtrafik på nära gångavstånd. Spårtrafiken är till stor del radiellt uppbyggd för effektiva resor mellan stadens yttre och inre delar, medan buss- och spårvagnstrafiken fyller en viktig funktion för det tvärgående

resandet och matar resenärer till de radiella systemen. Områden med lägre tillgång till spårtrafik är i hög grad beroende av busstrafik. Efterfrågan på kollektivtrafikresor till målpunkter utanför innerstaden kommer att öka i betydligt större omfattning procentuellt än resor mot de centrala delarna under de kommande åren. Detta beror bland annat på att merparten av de omkring 140 000 nya bostäder som staden har som mål att bygga mellan 2010 och 2035 är planerade i söderort och västerort. I Stockholms stad planeras bland annat utveckling av Gullmarsplan och nya verksamheter och bostäder Farsta. I grannkommunerna planeras utveckling av bland annat Tyresö centrum och Handen. Idag har de tvärgående busstråken ofta en låg standard avseende restider, prioritering och genhet. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivt alternativ för dessa resor behöver de tvärgående stråken utvecklas särskilt i ytterstaden.

Därför ser trafikkontoret ett stort behov av förbättrad kollektivtrafik på tvären utanför innerstaden, vilket åtgärdsförslagen i detta projekt bidrar till att förbättra. Satsningar på kollektivtrafik där tillgången idag är låg har också en betydelse för den sociala hållbarheten, eftersom det ger möjlighet för fler att resa. Detta är särskilt viktigt för grupper som ofta har färre alternativa sätt att resa, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.



Figur 3, Framtida utveckling av en tvärgående busslinje mellan Tyresö- Handen - Flemingsberg. (Utdrag från regionens kollektivtrafikplan 2050)

I Region Stockholms kollektivtrafikplan 2050 lyfts det tvärgående stråket mellan Tyresö centrum, Handen och Flemingsberg som viktigt att utveckla och förstärka eftersom det kopplar samman de regionala stadskärnorna Haninge och Flemingsberg med kortare restider.

Linjen har främst påverkan på kommunerna Haninge och Tyresö, men också på Stockholm, bland annat genom att avlasta Gullmarsplan, som idag är överbelastad. Detta sker genom att linjen förbättrar möjligheten till tväresor utan att angöra Gullmarsplan. Stråket möjliggör dessutom resor mellan Haninge kommun och centrala Stockholm via Handen och pendeltåg istället för via Gullmarsplan.

En utveckling av stråket kan minska behovet av vinkelresor, det vill säga resor in mot centrala Stockholm och sedan ut igen, och avlastar på så vis pendeltågstrafiken.

För att linjen ska bli attraktiv och attrahera fler resenärer behöver framkomligheten vara god med få fördröjningar.

Trafikverket och trafikförvaltningen i Region Stockholm har tillsammans med kommunerna Haninge, Tyresö och Stockholm genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) med målet att införa en ny expressbusslinje. I åtgärdsvalsstudien har problempunkter för framkomligheten identifierats och åtgärdsförslag tagits fram. I ett första skede har sträckan mellan Tyresö centrum och Handen utretts.

Åtgärdsvalsstudie

I åtgärdsvalsstudien har problempunkter för kollektivtrafiken identifierats längs med linjen och åtgärdsförslag tagits fram för att uppnå de mål hastigheter som fastslagits i regionens Kollektivtrafikplan 2050. Syftet är att öka framkomligheten och minska restiderna. Totalt väntas alla genomförda åtgärder längs med stråket leda till i genomsnitt 8-9 minuters kortare restid för kollektivtrafikresenärerna mellan Handen och Tyresö, vilket totalt för resenärerna på sträckan innebär restidsvinster på ungefär 140 timmar under maxtimmen. Restidsvinsterna förväntas attrahera cirka 200 fler resenärer på sträckan.

För att göra verklighet av stråket har ett utkast till avsiktsförklaring och en genomförandeplan tagits fram mellan parterna, Trafikförvaltningen, Trafikverket, Stockholms stad, Tyresö kommun och Haninge kommun. Avsiktsförklaringen uttrycker parternas gemensamma intention att införa en ny expressbusslinje, medan genomförandeplanen syftar till att konkretisera och samordna parternas olika åtgärdsåtagande längs linjen. Införandet av linjen är tänkt att ske etappvis över en tioårsperiod i takt med att framkomligheten succesivt förbättras. I ett första steg kommer turtätheten för linje 840 att utökas. Målet är att införa en ny expressbusslinje med hög turtäthet. Respektive vägghållare svarar för utredning, projektering och genomförande av

framkomlighetsåtgärderna medan trafikförvaltningen i Region Stockholm handlar upp och utvecklar trafiken.

Inom Stockholms stad föreslås åtgärder på Skrubba Malmväg. Förslagen innebär en breddning av vägen för att inrymma busskörfält i södergående riktning och ombyggnad av de busshållplatser som är belägna vid korsningen med Solkraftsvägen och Solvägen för att möjliggöra trafikering med ledbuss. Trafikkontoret har utrett förslagen på Skrubba Malmväg vidare och utifrån detta tagit fram ett förslag till fortsatt inriktning som presenteras i detta ärende.

Mål och syfte

Projektets mål är att öka framkomligheten både för dagens busstrafik men också för framtida stomlinje. Projektet utgår från inriktningen i trafikkontorets förslag till kollektivtrafikplan där Skrubba Malmväg är utpekad som ett primärt stråk för kollektivtrafiken.

En förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik 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

Skrubba Malmväg ansluter till Tyresövägen i norr och Gudöbroleden i söder, som båda är statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Även korsningen mellan Skrubba Malmväg och Gudöbroleden inklusive dess signalanläggning tillhör Trafikverket.

Mitt på Skrubba Malmväg ansluter Bollmoravägen som leder in i Tyresö kommun och vidare mot Tyresö centrum, se figur 2. Det är sträckan mellan korsningarna med Bollmoravägen och Gudöbroleden på Skrubba Malmväg som idag trafikeras av busslinje 840 mellan Handens station och Nacka strand, som idag har närmare 2 000 resenärer per dygn. I regionens remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2023/2024 föreslås ingen neddragning på linjen. Sträckan planeras i framtiden att trafikeras av en expressbusslinje.

På Skrubba Malmväg finns busshållplats Solkraftsvägen med hållplatslägen placerade efter korsningen med Solkraftsvägen och Solvägen i båda riktningar.



Figur 4, Översiktsbild som visar målpunkter längs med Skrubba Malmväg. Busshållplats Solkraftsvägens hållplatslägen är markerade med svarta rektanglar.

Dagens trafiksituation

Hastighetsbegränsningen på Skrubba Malmväg är idag 60 km/h på större delen av sträckan, men är sänkt till 40 km/h förbi korsningen med Solkraftsvägen och Solvägen. Inför korsningen med Gudöbroleden sänks hastighetsbegränsningen till 50 km/h.

Idag trafikeras Skrubba Malmväg av cirka 10 000 fordon per dygn, med relativt jämn fördelning mellan riktningarna.

På Skrubba Malmväg finns idag ett körfält i vardera riktningen på större delen av sträckan. Ungefär 100 meter innan korsningen med Gudöbroleden utökas det till två körfält i södergående riktning, ett högersvängande och ett vänstersvängande, se figur 6.



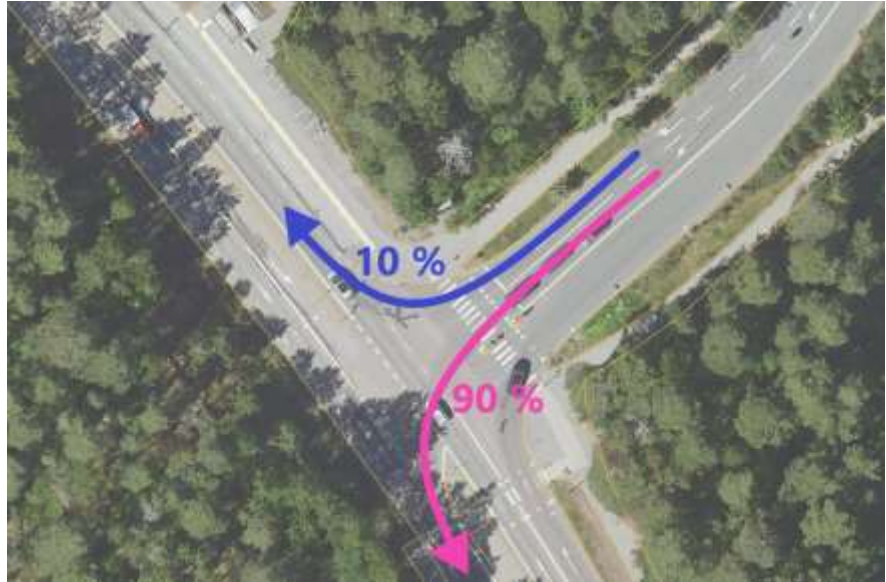
Figur 5, Översiktsbild över utformning och körfältsindelning på Skrubba Malmväg vid korsningen med Gudöbroleden.



Figur 6, Översiktsbild över utformning och körfältsindelning på Skrubba Malmväg vid korsningen med Solkraftsvägen och Solvägen.

Korsningen med Gudöbroleden är idag signalreglerad och trafiken ut från Skrubba Malmväg är fördelad på ungefär 10 % högersvängande söderut och 90 % vänstersvängande norrut, se figur 8. Den stora andelen vänstersvängande beror på att trafik norrut fördelar sig på flera alternativa färdvägar, medan trafik söderut har

färre alternativ till Skrubba Malmväg. Framkomlighetsproblematiken på Skrubba Malmväg är främst kopplad till den stora andelen vänstersvängande trafik, då detta också är busstrafikens färdväg.



Figur 7, Fördelning av svängande trafik från Skrubba Malmväg till Gudöbroleden. Ca 10 % av trafiken svänger åt höger och 90 % åt vänster.

Korsningen mellan Skrubba Malmväg och Gudöbroleden är signalreglerad och högersvängskörfältet töms vid varje gröntid. Vänstersvängskörfältet har dock mer trafik än vad korsningen har kapacitet för och därmed växer köerna bakåt.



Figur 8, Bilder som visar kösituationen på Skrubba Malmväg.

Observationer på platsen visar att kön i södergående riktning som längst går från Gudöbroleden till en bit norr om korsningen med Solkraftsvägen under eftermiddagens högtrafik, se bilder i figur 9. De längsta köerna förekommer mellan kl. 16 och 17 på eftermiddagen, med ihållande köer på 250-300 meter och toppar då köerna växer ytterligare. Köer som sträcker sig norr om korsningen med Solkraftsvägen förekommer under en period på 10-20 minuter

under eftermiddagens högtrafik. Den längsta observerade kölängden är 550 meter, se figur 10.



Figur 9, Maximal observerad kölängd på Skrubba Malmväg är markerad med blå linje.

För busstrafiken bedöms framkomlighetsproblemen medföra fördröjningar på omkring fem minuter mellan kl. 16 och 17 på eftermiddagarna och upp emot 7-8 minuter de tidpunkter då köerna växer sig som längst.

Busstrafik

Som tidigare nämnts trafikeras Skrubba Malmväg idag av busslinje 840. Linjen trafikeras idag med 15-minuterstrafik under rusningstrafik, med ytterligare avgångar under morgonen. Under övriga tider trafikeras busslinjen med halvtimmemstrafik.

Busshållplats Solkraftsvägen har hållplatslägen placerade efter korsningen med Solkraftsvägen och Solvägen i respektive färdriktning. Hållplatserna är utformade som fickhållplatser och är idag inte tillgänglighetsanpassade.

Gång- och cykeltrafik

Längs med Skrubba Malmväg finns en gång- och cykelbana som utgör en del av ett regionalt cykelstråk. Gång- och cykelbanan är separerad från motortrafiken med en bred skiljeremsa med en trädallé. Vid korsningen mellan Skrubba Malmväg och Gudöbroleden finns ett signalreglerat övergångsställe med

cykelpassage över Gudöbroleden respektive över Skrubba Malmväg.

Det finns ett obevakat övergångsställe över in- och utfarten till infartsparkeringen på Skrubba Malmvägs västra sida och över de södra, västra och norra anslutningarna till korsningen mellan Skrubba Malmväg, Solkraftsvägen och Solvägen.

Under 2023 byggdes övergångsställena vid korsningen mellan Skrubba Malmväg och Solkraftsvägen om inom hastighetsplanen med busskuddar och mittrefuger i syfte att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister vid övergångsställets södra anslutning.

Ledningar

Längs med Skrubba Malmvägs östra sida finns en luftburen högspänningsledning, vilket medför vissa begränsningar i hur breddning av vägen kan ske och hur exempelvis belysningsstolpar kan placeras. Längs med vägen finns också befintliga ledningar för bland annat el, vatten, dagvatten, spillvatten, opto och ledningar till Trafikverkets signalanläggning vid korsningen med Gudöbroleden.

Ärendets beredning

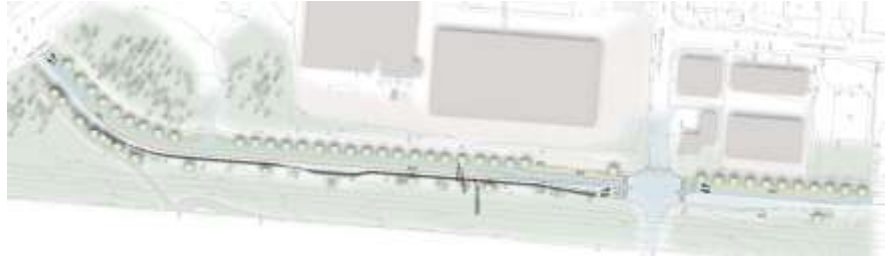
Ärendet har beretts inom trafikkontoret, samrått med Skarpnäcks stadsdelsförvaltning och stämts av med Vattenfall. Föreslagna åtgärder har tagits fram av och stämts av med Trafikverket och trafikförvaltningen i Region Stockholm.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2024-02-01.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Förslaget innebär att Skrubba Malmväg breddas för att inrymma ett nytt busskörfält i södergående riktning. Busshållplats Solkraftsvägen föreslås byggas om och tillgänglighetsanpassas och även förlängas för att anpassa till framtida stombusstrafikering med ledbuss.



Figur 10, Föreslagna åtgärder på Skrubba Malmväg på sträckan mellan hållplats Solkraftsvägen och Gudöbroleden.



Figur 11, Perspektivbild över busskörfältet på Skrubba Malmväg

De föreslagna åtgärderna innebär att Skrubba Malmväg breddas ca 1,5 meter österut på en ungefär 500 meter lång sträcka, från busshållplats Solkraftsvägens norra hållplatsläge fram till korsningen med Gudöbroleden.

Förslag på utformning i södergående riktning

Trafikkontoret föreslår att busskörfältet startar knappt 100 meter före korsningen med Solkraftsvägen i södergående riktning. Detta beror på att observationer på platsen visar att köer redan idag växer sig bakåt förbi korsningen under vissa tidpunkter under eftermiddagsrusningen. För att underlätta för busstrafiken att nå busskörfältet föreslås därför att det börjar redan en bit innan korsningen. Körbanan breddas upp för att inrymma två körfält i södergående riktning, varav det högra föreslås vara busskörfält, se figur 11.

Efter korsningen med Solkraftsvägen föreslås fortsatt två körfält i södergående riktning fram till busshållplats Solkraftsvägen. Det högra körfältet föreslås vara ett busskörfält.

Busshållplats Solkraftsvägen föreslås tillgänglighetsanpassas i båda riktningar och förlängas i södergående riktning för att anpassas till

trafikering med ledbuss. Hållplatserna föreslås även fortsättningsvis vara utformade som fickhållplatser på samma sätt som idag. Efter busshållplats Solkraftsvägen föreslås två körfält i södergående riktning, varav det vänstra föreslås vara busskörfält. Detaljutformning av körfältsindelning och busskörfältet framgår i figur 11, 12 och i Bilaga 2.

Förslag på utformning i norrgående riktning

I riktning norrut föreslås inga större förändringar av utformningen, mer än att körbana och befintlig ficka med informationsskylt justeras i sidled för att anpassas till vägens breddning österut.

Belysning

Belysningen för körbanan är idag placerad på östra sidan av vägen och eftersom breddning föreslås ske österut behöver läget för belysning justeras. Utformning och placering behöver anpassas med hänsyn till närheten till luftledningen.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Framkomlighet för busstrafik

De föreslagna åtgärderna innebär att busstrafiken får en cirka 500 meter lång sträcka med busskörfält i södergående riktning, vilket förväntas ge kortare restider under högtrafik. I åtgärdsvalsstudien beräknas restidsvinsten till cirka två min i genomsnitt.

Enligt observationer på platsen är fördröjningarna för busstrafik idag under rusningstrafiken omkring fem minuter och upp emot 7-8 minuter de tidpunkter då köerna växer sig som längst. Detta innebär att åtgärderna under vissa tidpunkter vid maximal kösituation och för vissa bussar kan ge restidsvinster uppemot 5-6 min.

De föreslagna åtgärderna minskar risken för att busstrafik fastnar i köer under rusningstrafik. Detta ger förutsättningar en förbättrad förutsägbarhet och pålitlighet, vilket innebär att variationer i resenärernas restider och väntetider vid hållplatserna minskar.

Den föreslagna lösningen med busskörfält förväntas ge god framkomlighet fram till hållplatsen och vidare längs med Skrubba Malmväg och minska risken för fördröjningar till följd av besvärliga vävningar nära korsningen.

Framkomlighet för övriga trafikslag

Övrig trafik kommer med den föreslagna utformningen ha ett körfält i vardera riktningen likt idag. Framkomligheten förväntas

därmed inte påverkas i större utsträckning av de föreslagna åtgärderna.

En skillnad jämfört med idag är att vänstersvängande trafik behöver väva över i vänster körfält inför korsningen med Gudöbroleden. Om en buss kommer kan detta medföra mindre fördröjningar. Utformningen kan även medföra mindre fördröjningar för högersvängande trafik som under rusningstrafik kan fastna bakom vänstersvängande trafik som väntar på att komma in i vänstersvängskörfältet.

Ledningar

På sträckan finns befintliga ledningar för bland annat el, vatten, dagvatten, spillvatten, opto och ledningar till Trafikverkets signalanläggning vid korsningen med Gudöbroleden. För att inrymma ett busskörfält i södergående riktning krävs en breddning på ca 1,5 meter österut mot den luftburna högspänningsledningen. Breddningen kommer inte att innebära någon påverkan som innebär ombyggnader av ledningen, men ställer bland annat krav på hur arbeten på platsen ska utföras och hur belysningsstolpar kan placeras.

De föreslagna åtgärderna medför att markledningar för el behöver justeras. I anslutning till korsningen Skrubba Malmväg-Solkraftsvägen påverkas ledningar för vatten och avlopp som kan behöva justeras till följd av förändringar i höjdsättningen. Detta kommer att studeras närmare i kommande skeden.

Trafikverkets ledningar till signalanläggningen vid korsningen med Gudöbroleden kommer att behöva justeras på en kortare sträcka till följd av den föreslagna breddningen.

Miljö

Åtgärderna förbättrar framkomligheten för kollektivtrafik, 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 det inte föreligger något behov av sådana åtgärder inom detta projekt.

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

Trafiksäkerhet

Under 2022 genomfördes åtgärder inom hastighetsplanen i form av busskuddar vid övergångsställena över Skrubba Malmväg vid korsningen med Solkraftsvägen.

De föreslagna åtgärderna i detta ärende medför en viss försämring ur trafiksäkerhetssynpunkt för gångtrafikanter, då övergångsställena över Skrubba Malmväg vid korsningen med Solkraftsvägen kommer att passera över två körfält när busskörfält tillkommer i södergående riktning. Med anledning av detta ser trafikkontoret att det även fortsättningsvis finns behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på platsen.

Tillgänglighet

I projektet ingår tillgänglighetsanpassning av övergångsställen i anslutning till korsningen med Solkraftsvägen och tillgänglighetsanpassning av busshållplats Solkraftsvägen i båda riktningar. Detta innebär en förbättring ur tillgänglighetssynpunkt.

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.

Grönytor och träd

För att inrymma ett busskörfält i södergående riktning krävs en breddning på ca 1,5 meter österut och grönytor på östra sidan av Skrubba Malmväg tas i anspråk. På den östra sidan finns uppvuxen sly och mindre träd som kommer att behöva avverkas till följd av breddningen och för att de hamnar i slänter till den nya kantstenslinjen. Detta kommer att utredas närmare under kommande skeden då höjdsättningen studeras närmare.

Kontoret bedömer att ett 20-tal mindre träd behöver fällas, mestadels tallar, se figur 13 och 14. Detta kommer att studeras närmare i kommande skeden. Träd som fälls kommer att ersättas med två nya träd i samråd med stadsdelsförvaltningen, i första hand inom projektområdet.



Figur 12, Träd längs med östra sidan av Skrubba Malmväg.



Figur 13, Träd längs med Skrubba Malmvägs östra sida.

Vid korsningen med Solkraftsvägen innebär de föreslagna åtgärderna att en mindre yta som är utformad som en kort gångbana på vägens östra sida tas i anspråk. Denna korta gångbana leder idag inte någonstans och bedöms därför inte användas i större utsträckning.

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 kvinnor 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.

Studerade och avfärdade alternativ

Flera alternativ har utretts och studerats i detta projekt. Alternativen har framför allt rört busskörfältets placering och längd.

En fråga som har diskuterats är om busskörfältet bör placeras i höger eller vänster körfält i riktning söderut. Placering av busskörfältet i höger körfält efter busshållplats Solkraftsvägen har avfärdats eftersom busstrafiken ska svänga vänster i korsningen med Gudöbroleden och därför skulle behöva väva över i vänster körfält samtidigt som trafik som ska svänga höger i korsningen behöver väva över i höger körfält. Placering av busskörfält i vänster körfält är också den lösning som förordas i åtgärdsvalsstudien som tagits fram av Trafikverket och Region Stockholm.

En annan fråga har varit hur tidigt busskörfältet bör börja för att göra det enkelt för busstrafiken att nå busskörfältet under eftermiddagsrusningen. I åtgärdsvalsstudien föreslås att busskörfältet börjar vid busshållplats Solkraftsvägen i södergående riktning, men trafikkontoret har utifrån observationer på platsen som visar att köerna sträcker sig längre än så under eftermiddagsrusningens toppar bedömt att det är lämpligt att busskörfältet börjar en bit innan korsningen med Solkraftsvägen.

Även på sträckan innan korsningen med Solkraftsvägen har det diskuterats om busskörfältet bör vara placerat till höger eller vänster i färdriktningen. Ett alternativ med busskörfält i vänster körfält, som sedan övergår i ett körfält åt vänster och rakt fram inför korsningen har studerats. Det högra körfältet övergår i detta alternativ i ett högersvängskörfält. I detta alternativ är det endast ett körfält direkt efter korsningen, vilket gör att breddning av vägen inte krävs vid korsningen. Alternativet hade emellertid inneburit en sämre framkomlighet för busstrafiken då den riskerar att fastna bakom vänstersvängande trafik och färdats i samma körfält som övrig trafik fram till busshållplatsen.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett inriktningsbeslut i mars 2024 innebär att trafikkontoret kan arbeta vidare med framtagande av systemhandling under våren 2024. Ett genomförandebeslut planeras preliminärt hösten 2024. Därefter planeras detaljprojektering under vintern 2024-2025 och

upphandling av entreprenör under våren 2025. Detta möjliggör genomförande av åtgärder under hösten 2025-2026.

Trafik under byggtiden

Eftersom Skrubba Malmväg är ett prioriterat stråk för både kollektiv- och cykeltrafik behöver god framkomlighet beaktas under genomförandeskedet. 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.

Det förekommer risk att körfält måste stängas av under vissa tider. Hur avstängningar ska ske i detalj kommer att studeras närmare i nästa skede i projektet.

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).

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering via Länsplanen för projektet.

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.

Osäkerheter i kalkylen beror 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 befintliga ledningar och för oförutsedda ledningsflyttar som kan krävas till följd av åtgärderna. Kontoret har tagit höjd för dessa osäkerheter i kalkylen 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 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).)
3. Illustration