

Handläggare

Lotten Svedberg
08-508 26 215
Susanna Lennström
08-508 26 195

Till

Trafiknämnden
2024-08-29

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

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt bilaga 2.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Buslinje 144 mellan Fruängen och Gullmarsplan kör idag från Huddingevägen via Bussens väg till Sockenvägen i norrgående riktning. I södergående riktning kör buslinjen via korsningen Sockenvägen-Huddingevägen, som har bristfällig framkomlighet, på grund av höga trafikflöden.

För att minska restiderna för busstrafiken 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. Korsningarna med Sockenvägen och Huddingevägen signalregleras.

På sträckan finns också behov av åtgärder för gång- och cykeltrafik. 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 maximala köer förväntas öka på Huddingevägen, men trafikanalyser visar på att köerna endast uppstår under korta stunder i maxtimmarna och avvecklas snabbt. De föreslagna åtgärderna medför också förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafiken 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.

Trafikkontoret föreslår att åtgärderna på Bussens väg ska sträva efter att helt eller delvis genomföras som en eldriven entreprenad, för att bidra till stadens mål om att vara en fossilfri organisation år 2030.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafik-, gång- och cykelåtgärder på Bussens väg och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget och ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift enligt bilaga 2.

Introduktion till projektet

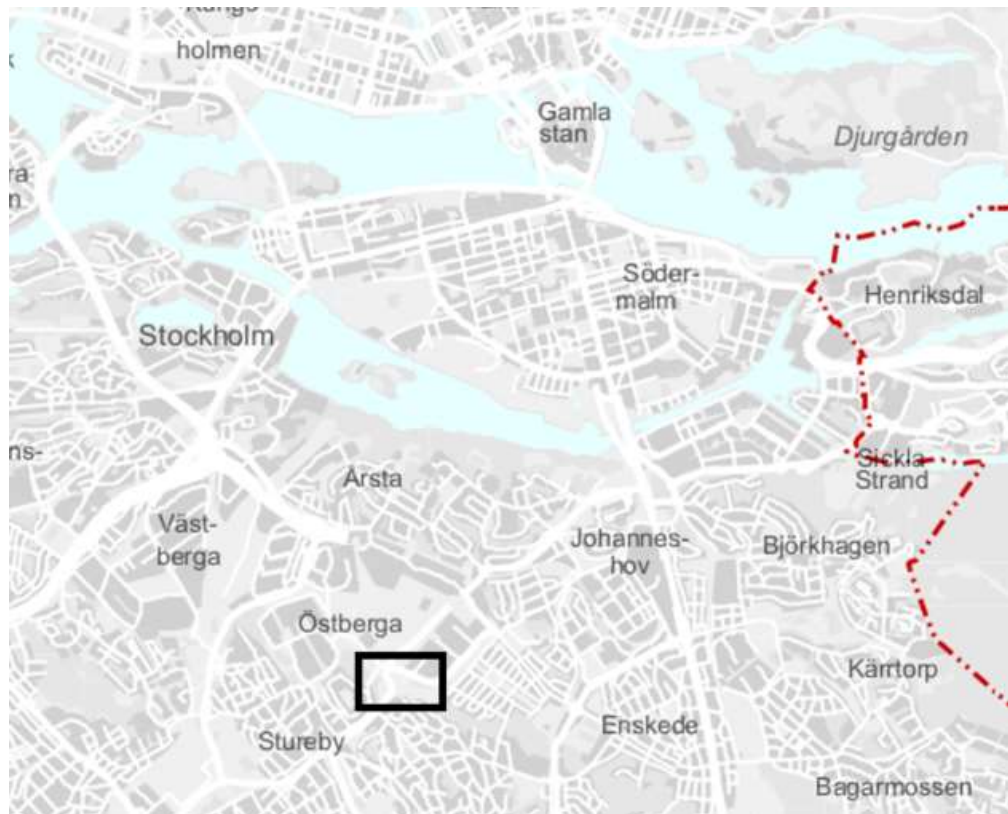
Bakgrund

Bussens väg är identifierad som ett prioriterat stråk i trafikkontorets kollektivtrafikplanering och 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.

Busslinje 144 mellan Fruängen och Gullmarsplan har ungefär 4 700 resenärer per dygn (2019) på sträckan Sockenvägen-Huddingevägen och resandet förväntas öka i framtiden. Busslinjen kör idag från Huddingevägen via Bussens väg till Sockenvägen i norrgående riktning, se figur 1 och 2. I södergående riktning kör busslinjen 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 busslinje 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. En dubbelriktning av Bussens väg har utretts i syfte att ge en genare och snabbare koppling för busstrafiken.



Figur 1, Översiktsskild där Bussens väg är markerad.

Förutom busstrafik finns det även behov av åtgärder för cykeltrafik längs med Bussens väg. Bussens väg utgör en del av det primära cykelstråket Huddingestråket i stadens cykelplan och ingår i det regionala cykelstråket Salemstråket som fortsätter mot Södertälje och Salem. 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.

Detta projekt fick ett inriktningsbeslut i trafikkommittén i december 2023 och sedan dess har trafikkontoret fortsatt arbetet och tagit fram en systemhandling för projektet.

Mål och syfte

Projektets mål är att öka framkomligheten för busstrafiken på sträckan mellan Sockenvägen och Huddingevägen i södergående riktning, samtidigt som framkomligheten för gång- och cykel förbättras. Projektet utgår från inriktningen i Stockholms cykelplan

respektive trafikkontorets kollektivtrafikplanering där Bussens väg är utpekad som ett prioriterat stråk för kollektivtrafiken.

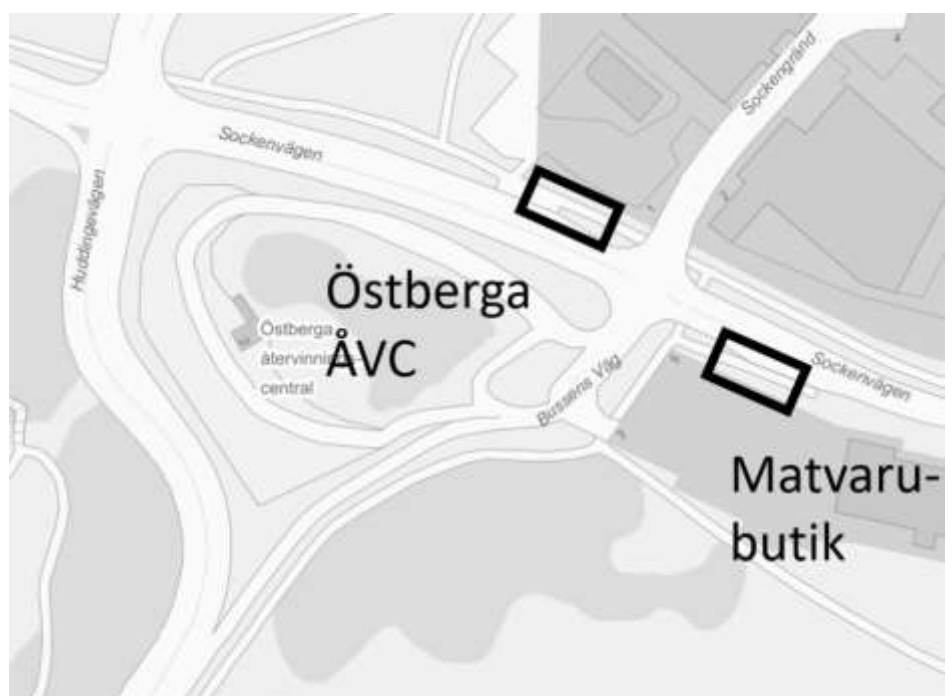
En förbättrad framkomlighet för kollektiv-, cykel- och gångtrafik bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Projektet svarar också upp mot Trafiknämndens mål om att satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

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

Befintlig situation

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. Sträckan trafikeras av linje 144.

Linje 144 trafikerar med 7,5-minuters trafik i båda riktningarna under för- och eftermiddagarna. I regionens remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2024/2025 föreslås inga förändringar av trafikeringen för linje 144. Vid den aktuella sträckan uppskattas linjen ha cirka 3 700 resenärer per dygn, vilket i kombination med ett förväntat framtida ökat resande, medför att kontoret ser det som ett viktigt stråk för kollektivtrafiken i Söderort.



Figur 3, Översiktsbild där befintliga hållplatslägen är markerade med svart rektangel.

På norra delen av Bussens väg är målpunkterna få, vilket medför att motorfordonstrafiken är mycket begränsad. Både ÅVC och matvarubutiken alstrar emellertid tung trafik för leveranser och avfallshämtning. Hämtning av avfall från ÅVC sker främst samma väg som lämning av avfall via en rundslinga runt anläggningen.

Längs den östra sidan av Bussens väg finns en gång- och cykelbana som idag är idag 3-3,5 meter bred och saknar separering mellan gång- och cykeltrafik, se figur 4. Mellan körbana och gång- och cykelbana finns det på större delen av sträckan separering i form av ett två meter brett dike.



Figur 4, Gång- och cykelbana längs med Bussens väg.

Gång- och cykelbanan längs med Bussens väg är en del av ett primärt stråk och en del av en viktig koppling mellan Huddinge och Gullmarsplan via Örby och Hagsätra. Stora delar av cykelinfrastrukturen på stråket har byggts om de senaste åren och har god standard. På andra delar pågår och planeras förbättringar, exempelvis längs Johanneshovsvägen vid Gullmarsplan och längs med Huddingestråket söder om Bussens väg. I framtiden bedöms gång- och cykeltrafiken på denna sträcka öka till följd av exploateringsprojekt såsom Årstafältet.



Figur 4. I projektet Huddingestråket planeras åtgärder för gång- och cykeltrafik på sträckan med lila markering. I projektet som presenteras i detta ärende föreslås åtgärder för gång- och cykeltrafik på sträckan med rosa markering.

Längs med Huddingevägen planeras breddning av gång- och cykelbanan mellan Örbyleden och Bussens väg i projektet Cykelbana Huddingestråket som direkt ansluter mot åtgärden på Bussens väg, se figur 5. Inriktningsbeslut för Huddingestråket beslutades av trafiknämnden 15 februari 2024 och genomförande planeras ske 2025-2026.

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.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2026-06-13.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

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 6.



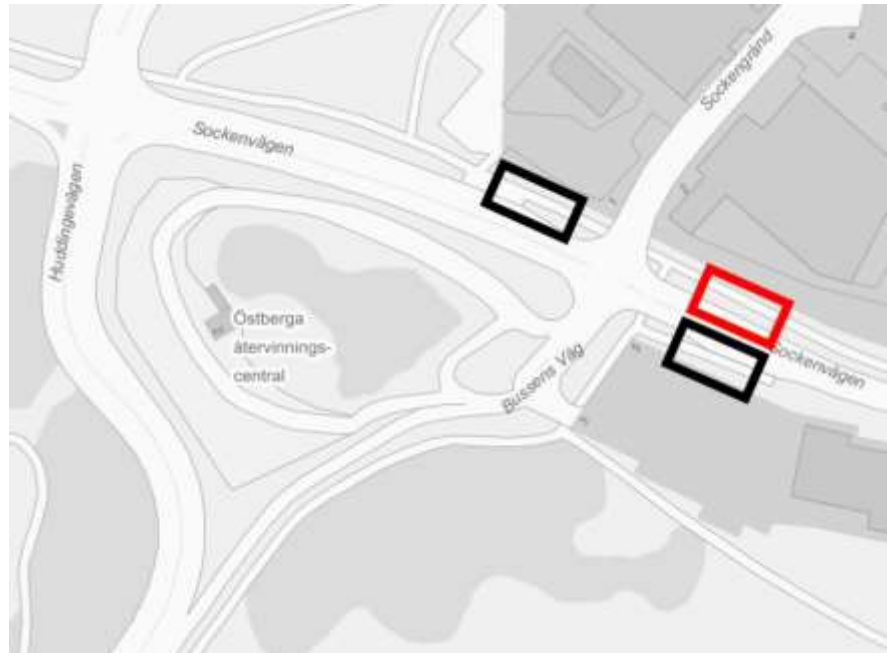
Figur 6, Illustration som visar åtgärdsförslag på Bussens väg.



Figur 7, Bild som visar åtgärdsförslag vid Bussens väg i riktning mot Huddingevägen

Busshållplats Sockengränd

En konsekvens av att bussen svänger in på Bussens väg även i södergående riktning är att en ny busshållplats behöver anläggas. Detta på grund av att befintlig hållplats Sockengränd är placerad på Sockenvägen efter korsningen med Bussens väg, se figur 8.



Figur 8, Läge för ny busshållplats visas med en röd rektangel. Lägen för befintliga hållplatslägen vid hållplats Sockenvägen är markerade med svarta rektanglar.

Trafikkontoret föreslår att den nya busshållplatsen placeras på Sockenvägen inför korsningen med Bussens väg, se figur 8. För att underlätta inkörningen, framför allt vid köer, föreslås ett ca 20 meter långt busskörfält fram till busshållplatsen. Busshållplatsen föreslås utformas som en körbanehållplats. Detta underlättar växlingen till vänster körfält som busstrafiken måste göra inför vänstersvängen in på Bussens väg. I projektet har andra placeringar av busshållplats utretts. Detta beskrivs närmare i avsnittet Avvägningar.

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 och smalnas av. Delar av grönremsan och diket mellan körbana och gång- och cykelväg behålls för dagvattenhantering och placering av belysningsstolpar.

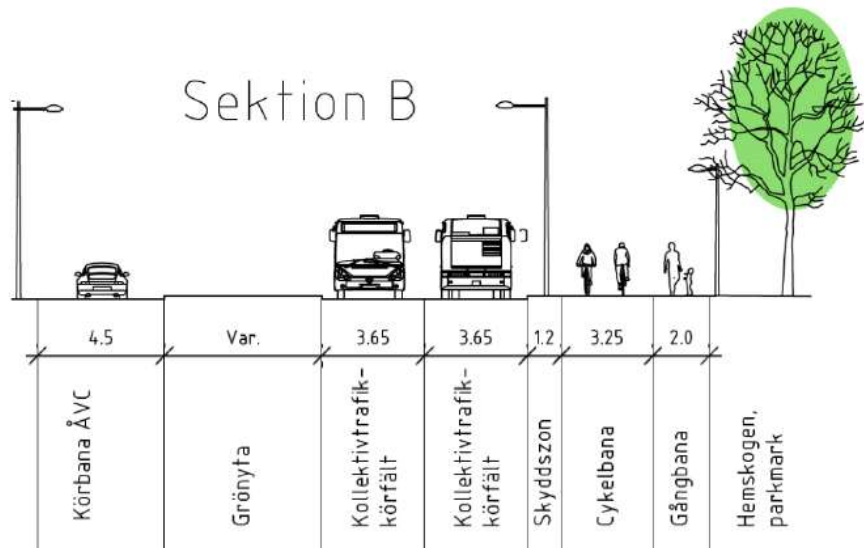
För att minska risken för smittrafik föreslår kontoret att spårviddhinder anläggs på den södra delen av Bussens väg som endast är tillåten för busstrafik. Tydliga och välplacerade varningsskyltar som informerar om spårviddhindren kommer vara mycket viktigt för att undvika att smittrafik upptäcker hindren för sent och därför tvingas vända.

Korsningen Huddingevägen-Bussens väg

För att göra det möjligt för busstrafiken att korsa Huddingevägens norrgående körfält och svänga söderut föreslås en öppning anläggas i mittrefugen samt att korsningen signalregleras. 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 9. Gångtrafik föreslås separeras från cykeltrafik med en målad linje.



Figur 9, 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

I inriktningsbeslutet föreslogs en placering av busshållplats på Bussens väg, mellan in- och utfart till ÅVC. En placering av busshållplats i det läget har fördelar ur bussframkomlighetssynpunkt då busstrafiken tidigt kan välja vänster körfält och göra vänstersvängen in på Bussens väg och är den placering som trafikförvaltningen i Region Stockholm föredrar.

Trafikkontoret ser emellertid fördelar med en placering av busshållplatsen på Sockenvägen ur trygghetssynpunkt. Under de tider då Östberga ÅVC har stängt kan en busshållplats på Sockenvägen upplevas mer trafikerad och befolkad. Flera målpunkter är placerade på norra sidan av vägen, särskilt framtida målpunkter på Årstafältet. ÅVC planerar att på sikt utveckla sin verksamhet med en utbyggnad mot Bussens väg. En placering av busshållplats på Sockenvägen ger större möjligheter till detta.

Trafikkontoret ser en något ökad risk att resenärer smiter över Sockenvägen, eftersom det blir en omväg att gå över övergångsstället vid korsningen Sockenvägen-Bussens väg för bussresenärer som ska till och från matvarubutiken på Sockenvägens södra sida.

Sammantaget bedömer trafikkontoret emellertid att fördelarna med en placering av busshållplats på Sockenvägen överväger nackdelarna. För att underlätta inkörningen föreslår kontoret ett kort busskörfält i höger körfält fram till busshållplatsen. Busshållplatsen föreslås utformas som en körbanehallplats, vilket kommer att underlätta växlingen till vänster körfält inför vänstersvängen in på Bussens väg.

Konsekvenser

Framkomlighet för busstrafik

I tidigare kollektivtrafikprojekt har trafikkontoret framför allt arbetat med åtgärder som ger en förbättrad prioritering i gaturummet med nya kollektivtrafikkörfält och reglering i korsningspunkter, 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. I detta projekt innebär åtgärderna en permanent förkortad resväg och därmed kortare 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.

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 planeras är att anlägga asfaltsytor med en så kallad öppen överbyggnad på körbanan som gör att vatten kan magasineras. Åtgärderna är inkluderade i projektets budget.

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.

Tillgänglighet

De åtgärder som föreslås inom projektet avses byggas tillgängliga för alla resenärer.

Den förkortade restiden ökar möjligheterna 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.

Grönytor och träd

Åtgärderna medför att körbanan och gång- och cykelvägen breddas och grönytor främst på östra sidan av Bussens väg tas i anspråk. Totalt sex träd behöver avverkas till följd av åtgärderna, där några

ses i figur 10. Det är två större tallar, en björk och en sälg som står närmast befintlig gång- och cykelväg, en mindre björk vid in- och utfarten till matvarubutiken och ett träd som är placerad vid planket till ÅVC som måste avverkas. Några buskar som finns längs med planket till ÅVC måste avverkas.

Ytterligare ungefär sju träd står i kritiskt läge då de hamnar i slänter till gång- och cykelbanans nya kant. Trafikkontoret bedömer att de kan klara sig med försiktighetsåtgärder såsom vakuumschakt, men det kan visa sig under genomförandeskedet att något av dessa träd i kritiskt läge behöver fällas.

Varje träd som fälls i projektet kommer att ersättas med två nya träd. Trafikkontoret har studerat lämpliga ytor att ersätta träd på och bedömer att detta kan göras i och i anslutning till projektområdet. Exempel på ytor där träd planeras ersättas är grönytor söder om matvarubutiken och grönytor mellan Bussens väg och matvarubutikens parkering.

Två träd i allén längs med Sockenvägen kommer att hamna nära det nya föreslagna läget för busshållplats, men bedöms klara sig med försiktighetsåtgärder under genomförandeskedet.



Figur 10, Fyra av de träd som kommer att behöva avverkas till följd av föreslagna åtgärder är markerade i orange.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett genomförandebeslut i trafikinämnden i augusti 2024 och i kommunfullmäktige under hösten samma år innebär att

trafikkontoret kan arbeta vidare med detaljprojektering och upphandling av entreprenör under vintern 2024-2025. Då kan entreprenadstart ske efter sommaren 2025 och åtgärder kan genomföras under hösten 2025 och under 2026.

Aktivitet	2024	2025	2026	2027
Genomförandebeslut (TN och ev. KF)	x			
Projektering	x			
Upphandling	x	x		
Entreprenad		x	x	
Slutredovisning				x

Genomförande

Trafikkontoret föreslår att åtgärderna på Bussens väg ska sträva efter att helt eller delvis genomföras som en eldriven entreprenad, för att bidra till stadens mål om att vara en fossilfri organisation år 2030. En entreprenad som genomförs elektrifierat minskar koldioxidutsläppen och förbättrar luftkvalitet, bullernivåer och arbetsmiljön lokalt.

Pilotprojekt med elektrifierade entreprenader har genomförts inom andra delar av staden men trafikkontoret behöver även bygga upp egen erfarenhet av processer, kostnader och genomförande i kontorets typer av projekt. Allt fler elektrifierade arbetsmaskiner lanseras och fler entreprenörer har erfarenhet av att arbeta med detta. Det är samtidigt långt ifrån att betraktas som ett standardutförande och upphandlingen föreslås därför ske med konkurrenspräglad dialog. Detta innebär att potentiella anbudsgivare efter att ha kvalificerat sig bjuds in till en dialog som får ligga till grund för den fortsatta upphandlingsprocessen. Denna metod har använts i tidigare pilotprojekt och visat sig vara framgångsrik. Förfarandet tar emellertid längre tid än en normal upphandling, uppskattningsvis fyra månader snarare än en-två månader.

Beroende på resultat av dialogen och om kontoret ser att tidplanen påverkas så pass mycket att genomförande inte kan ske inom stadens framkomlighetsattsning kan kontoret välja att gå vidare med helt, delvis eldriven entreprenad eller vanlig entreprenadupphandling.

En elektrifierad entreprenad innebär att nya maskiner och fordon används, vilket medför högre entreprenadkostnad. Trafikkontoret har tagit höjd för denna kostnadsökning i projektets investeringsutgift.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Huddingevägen är högt trafikerad och ingår i det primära vägnätet, vilket gör det viktigt att beakta en god framkomlighet under genomförandeskedet, både för buss-, övrig motorfordons-, gång- och cykeltrafik. Arbeten kommer behöva genomföras etappvis. Ett förslag till skedesplanering har studerats för att säkerställa projektets genomförbarhet och för att ta höjd för kostnader kopplat till detta i projektkalkylen.

Trafik kommer behöva ledas om på olika sätt under genomförandefasens skeden.

Under tiden då arbeten med trafiksignalledningar och -detektorer genomförs på Huddingevägen behöver körfält smalnas av och stängas av. Detta kommer tidvis att medföra störningar. Då det rör sig om mindre arbeten är kontorets bedömning att de kan genomföras relativt snabbt. Kontoret strävar efter att trafikstörande arbeten ska genomföras under lågtrafiktid.

Intressenthantering och kommunikation

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

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

På trafikkontoret genomförs riskanalyser i alla investeringsprojekt, vilket ligger till grund för ett riskpåslag i respektive projekts ekonomiska kalkyl. Riskpåslaget får inte användas till exempelvis ökad omfattning, utan bokförs separat och får användas i respektive projekt först om risker faller ut.

Nedan följer en beskrivning av de viktigaste riskerna som identifierats i riskanalysen som genomförts för detta projekt. Riskerna har kopplingar till de föreslagna åtgärderna, deras genomförande och effekter men också tidplan och kalkyl.

Projektet strävar efter att genomföras senast år 2026 för att inrymmas i nämndens framkomlighetssatsning på kollektivtrafik. Tidplanen är därmed snäv och förutsätter att kommande skeden med framtagande av handlingar och upphandling av entreprenör flyter på som planerat, annars finns risk att projektets genomförande

blir försenat och inte hinner genomföras inom framkomlighetssatsningen.

Vad gäller osäkerheter i kalkylen kan dessa i vissa fall också kopplas till en snäva tidplanen, då förseningar och förlängd eller senarelagd entreprenadtid kan leda till ökade kostnader.

Den ekonomiska kalkylen bygger på framtagen systemhandling. Detaljprojektering har ännu inte skett och utformningen är därför inte fastställd i detalj. Trafikkontoret har därför tagit höjd i ett riskpåslag för ökade kostnader för osäkerheter.

Trafikkontoret har minskat risker kopplade till geoteknik genom att genomföra geotekniska undersökningar på sträckan. De geotekniska undersökningarna har inte påvisat några föroreningar och tyder inte på att ytterligare bergschakt kommer att behövas. Då undersökningarna är genomförda på ett urval av platser längs med sträckan kvarstår risk finns att det förekommer berg eller föroreningar på platser mellan provpunkterna.

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.

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)