

HandläggareSusanna Lennström
08-508 261 95
Lotten Svedberg ...
08-508 26 215**Till**Trafiknämnden
2024-11-14

Kollektivtrafikåtgärder på Skrubba Malmväg. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Skrubba Malmväg 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
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny 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 utpekade både i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 och ett prioriterat stråk i stadens kollektivtrafikplanering.

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 samtidigt tillgänglighetsanpassas. Åtgärderna har sitt ursprung i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som Trafikverket och trafikförvaltningen i Region Stockholm genomfört tillsammans med kommunerna Haninge, Tyresö och Stockholm.

I åtgärdsvalsstudien beräknas restidsvinsten för åtgärderna på Skrubba Malmväg till omkring två minuter i genomsnitt men i rusningstrafik bedöms restidsvinsterna bli ännu högre, upp emot 5 minuter.

Kontoret föreslår att trafiknämnden för sin del godkänner förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Skrubba Malmväg och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget samt ger trafiknämnden rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift 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, utpekade i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050, se figur 3. Skrubba Malmväg är också ett utpekade prioriterade stråk för busstrafik i stadens kollektivtrafikplanering.



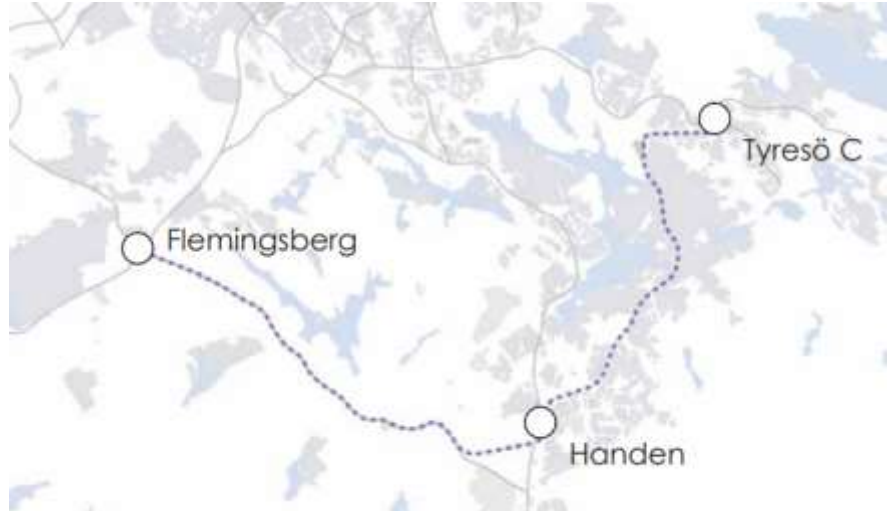
Figur 1, Översikt bild där läget för Skrubba Malmväg är markerad.



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

Spårtrafiken är till stor del radiellt uppbyggd för 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. 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. I Stockholms stad planeras bland annat utveckling kring Gullmarsplan och nya verksamheter och bostäder Farsta. I grannkommunerna planeras och pågår utveckling av bland annat

Tyresö centrum och Handen vilket kommer öka efterfrågan på kollektivtrafikresor i stråket.



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

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 och Gullmarsplan samt kan korta restiderna på tvären.

Åtgärdsvalsstudie

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 för att uppnå de mål hastigheter som fastslagits i regionens Kollektivtrafikplan 2050.

I ett första skede har sträckan mellan Tyresö centrum och Handen utretts. 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 är en stor restidsvinst. Totalt för resenärerna på sträckan innebär restidsvinster på ungefär 140 timmar under maxtimmen och restidsvinsterna förväntas attrahera cirka 200 fler resenärer på sträckan.

En genomförandeplan är överenskommen mellan parterna, Trafikförvaltningen, Trafikverket, Stockholms stad, Tyresö kommun och Haninge kommun. Genomförandeplanen syftar till att konkretisera och samordna parternas olika åtgärdsåtagande längs linjen. Införandet av linjen sker över en tioårsperiod i takt med att

åtgärder genomförs och framkomligheten förbättras. I ett första steg kommer turtätheten för linje 840 att utökas. Målet är att införa en ny expressbusslinje med hög turtäthet. Genomförda åtgärder kommer direkt att göra nytta för befintlig busstrafik och – resenärer även innan expressbuss börjat trafikera stråket. Respektive väghållare svarar för utredning, projektering och genomförande av framkomlighetsåtgärderna medan trafikförvaltningen i Region Stockholm handlar upp och utvecklar trafiken. Trafikverket planerar bland annat att anlägga busskörfält och nya busshållplatser vid Mårtensbergskorset. Tyresö kommun planerar busskörfält och förlängda busshållplatser på Bollmoravägen.

Mål och syfte

Projektets mål är att öka framkomligheten både för dagens busstrafik men också för framtida stomlinje. Projektet utgår från inriktningen i trafikkontorets kollektivtrafikplanering där Skrubba Malmväg ses som ett prioriterat 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 ligger i linje med Finansborgarrådets förslag till budget 2025, där det bland annat skrivs att staden, tillsammans med Region Stockholm, ska öka attraktiviteten för busstrafik, att infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik där det kan överta marknadsandelar av biltrafiken ska prioriteras och att åtgärder för den tvärgående busstrafiken i söderort och västerort ska genomföras. Projektet svarar därmed 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. Linjen har idag närmare 2 000 resenärer per dygn.

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

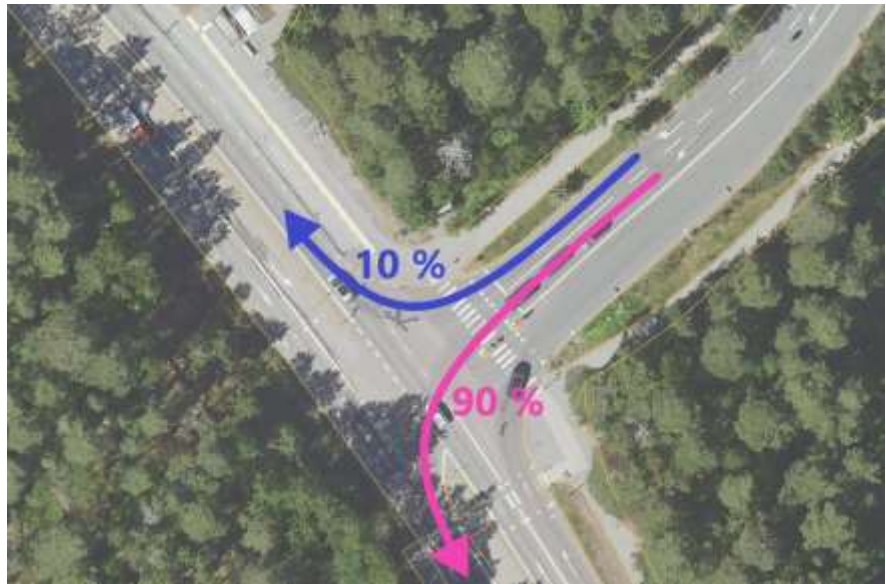


Figur 4, Översiktsbild som visar målpunkter längs med Skrubba Malmväg. Busshållplats Solkraftsvägens hållplatslägen är markerade med svarta rektanglar.

Dagens trafiksituation

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

Trafiken ut från Skrubba Malmväg på Gudöbroleden är fördelad på ungefär 10 % högersvängande norrut och 90 % vänstersvängande söderut, se figur 6. Framkomlighetsproblematiken på Skrubba Malmväg är främst kopplad till den stora andelen vänstersvängande trafik, då detta också är busstrafikens färdväg.



Figur 5, 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 6, 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 7. De längsta köerna förekommer mellan kl. 16 och 17 på eftermiddagen, med ihållande köer på 250-300 meter och toppar då köerna växer ytterligare. Den längsta observerade kölängden är 550 meter, se figur 8.



Figur 7, 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

Skrubba Malmväg trafikeras idag av busslinje 840. Linjen trafikerar med 15-minuterstrafik under rusningstrafik, med ytterligare avgångar under morgonen. Under övriga tider trafikerar busslinjen med halvtimmestrafik.

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.

Under 2023 byggdes övergångsställena vid korsningen mellan Skrubba Malmväg och Solkraftsvägen om i ett annat projekt 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 2024-10-15.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

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.



Figur 8, Perspektivbild över busskörfältet på Skrubba Malmväg

Förslag på utformning i södergående riktning

Trafikkontoret föreslår att busskörfältet startar före korsningen med Solkraftsvägen i södergående riktning. Körbanan breddas upp för att inrymma två körfält i södergående riktning, varav det högra föreslås vara busskörfält, se figur 9.

Busshållplats Solkraftsvägen föreslås tillgänglighetsanpassas i båda riktningar och förlängas i södergående riktning för att anpassas till trafikering med ledbuss.

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

Flera alternativ har utretts och studerats i detta projekt. Alternativen har framför allt rört busskörfältets placering och längd för att det ska vara möjligt för busstrafiken att nå busskörfältet under eftermiddagsrusningens köer.

Att öka busstrafikens framkomlighet på Skrubba Malmväg med en enklare åtgärd såsom justering av trafiksignalen i korsningen med Gudöbroleden försvåras av att det föreligger konflikt med flera genomgående busslinjer, linjerna 806, 807, 818, 822, 892 och framtida expressbuslinje I längs Gudöbroleden. Enbart en bussprioritering i trafiksignalen kan inte förbättra busstrafikens framkomlighet på Skrubba Malmväg på grund av det stora antalet vänstersvängande som skapar köer som busstrafiken fastnar i och därför inte kommer fram till korsningen.

Konsekvenser

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 restidsvinster till cirka två minuter i genomsnitt men observationer visar på ännu större restidsvinster i högtrafik. En bedömning är att detta sammanlagt motsvarar en tidsvinst på drygt 13 timmar per dygn för resenärerna som idag reser i södergående riktning under eftermiddagens rusningstimmar.

I tidigare kollektivtrafikprojekt har trafikkontoret till stor del arbetat med åtgärder som ger en förbättrad prioritering i gaturummet, exempelvis med nya kollektivtrafikkörfält, reglering i korsningspunkter och prioritering i trafiksignaler. 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 att busstrafiken får en lång sträcka med busskörfält vilket ger en stor restidsvinst för busstrafiken, jämfört med många andra projekt som genomförts. Detta gör att trafikkontoret anser att de föreslagna åtgärderna är väl motiverade.

De föreslagna åtgärderna minskar utöver detta 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.

De föreslagna åtgärderna är både till nytta för bussresenärer som passerar på sträckan och för på- och avstigande som ska till och från målpunkter i närheten, exempelvis skolan, verksamhetsområdet och bostadsområden i anslutning till Skrubba Malmväg. De föreslagna åtgärderna bidrar till att minska restiderna för och att förstärka den tvärgående busstrafiken i ytterstaden, vilket avlastar pendeltågstrafiken och Gullmarsplan.

I framtiden planeras en utveckling av busstrafikeringen med ökad turtäthet vilket kommer att öka åtgärdernas nytta och busstrafikens attraktivitet vilket lockar fler resenärer.

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.

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.

Belysning

I och med breddningen av Skrubba Malmväg österut behöver gatubelysningen som är placerad längs vägen flyttas till nytt läge. Trafikkontoret har studerat olika alternativ och förordar att gatubelysningen flyttas österut. Detta innebär att gatubelysningen

hamnar närmare högspänningsledningen på vägens östra sida. Närheten till ledningen medför att belysningsstolparna behöver bestå av kompositmaterial för att inte riskera att bli strömförande.

Komposit är inte ett standardmaterial som trafikkontoret normalt använder i belysningsstolpar. Närheten till högspänningsledningen medför också krav på hur arbeten såsom drift och underhåll kan genomföras. Sammantaget kan den nya placeringen av belysning medföra ökade kostnader vid underhåll av gatubelysningen på sträckan.

Trafikkontoret har vägt den ökade underhållskostnaden mot de konsekvenser och kostnader som det skulle medföra att istället placera gatubelysningen på Skrubba Malmvägs västra sida. Detta skulle innebära schaktarbeten för belysningsstolpar och ledningar på vägens västra sida, som annars inte skulle påverkas av projektet. Schaktarbeten skulle krävas i närheten av alléträden och dess rötter, vilket medför risk att alléträd skadas eller behöver avverkas. Detta skulle innebära en betydligt högre investeringsutgift. Trafikkontoret förordar därför en placering av gatubelysning på vägens östra sida.

Dagvatten

Under 2024 genomför trafikkontoret i samverkan med SVOA en kartläggning av vägar med trafikflöde på över 10 000 fordon/dygn och där dagvattenrening idag saknas i syfte att föreslå reningsåtgärder i enlighet med krav från Miljöbalken². Skrubba Malmväg har pekats ut som en av de vägsträckor där rening av dagvatten behöver utredas. I första hand ska dagvatten tas omhand lokalt. I kommande skeden av detta projekt ska mindre åtgärder studeras, såsom borttagande av kantsten inom projektområdet för att underlätta avrinning till grönytor och på så sätt förbättra förutsättningarna för rening och lokalt omhändertagande av dagvatten.

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 2023 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 9. 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 9, Träd längs med östra sidan av Skrubba Malmväg.

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.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett genomförandebeslut i oktober 2024 innebär att trafikkontoret kan arbeta vidare med detaljprojektering och framtagande av förfrågningsunderlag under vintern 2024-2025. Därefter kan upphandling av entreprenör ske under 2025, vilket möjliggör en byggstart under hösten 2025. Genomförande av åtgärder kommer att fortsätta under 2026 och 2027.

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

Slutredovisning				x
-----------------	--	--	--	---

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Eftersom Skrubba Malmväg är ett prioriterat stråk för både kollektiv- och cykeltrafik behöver god framkomlighet beaktas under genomförandeskedet. Förutom att sträckan trafikeras av buss finns ett industriområde på sträckan, vilket ställer krav på god framkomlighet även för stora fordon. Längs Skrubba Malmväg finns också en skola, vilket ställer särskilda krav på god trafiksäkerhet, tydlighet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter under byggtiden.

Kritiska moment som påverkar framkomligheten är framförallt arbeten som kräver avstängningar. Kontoret strävar efter att sådana arbeten utförs under lågtrafiktid. Detta bedöms vara kostnadsdrivande, och har inkluderats i projektets budget. Under nästa skede i projektet kommer frågan om behovet av avstängningar studeras närmare i detalj.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikationen i projektet ska vara aktiv, tillgänglig, trovärdig och följa Stockholms stads övergripande riktlinjer. En kommunikationsplan med tillhörande aktivitetsplan kommer att upprättas. Kommunikationsplanen innehåller riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov. Kommunikationsinsatser genomförs inför, under och efter projektets slut.

Ekonomi och finansiering

Investering

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.

I tidigare skede identifierades riskerna att stödmurar behöver anläggas för att hantera höjdskillnader och att markföroreningar finns på platsen. De föreslagna åtgärdernas höjdsättning har utretts närmare i detalj och kontoret har därför kunnat avfärda viss påverkan på slänter och behovet av stödmurar. Borrprover har genomförts och då analyserna inte visar tecken på markföroreningar har beräknade utgifter för omhändertagande av förorenad mark och asfalt kunnat sänkas.

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 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 med ett riskpåslag.

En annan stor risk kopplad till kalkylen som identifierats är det osäkra världsläget och de stora kostnadsökningar som skett under de senaste åren. Hur kostnadsutvecklingen kommer att se ut 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.

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).)