

HandläggareSusanna Lennström
Lotten Svedberg
08-508 26 195**Till**Trafiknämnden
2025-06-12

Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 48 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I stadens budget 2025 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra åtgärder för den tvärgående busstrafiken i söderort och västerort. Rågsvedsvägen ingår i ett av de tre stråken som pekas ut som särskilt prioriterade. Rågsvedsvägen har också identifierats som en sträcka med hög potential att förbättra för kollektivtrafik utifrån antal resenärer och restidsspridning, det vill säga skillnad i restid

mellan de snabbaste och långsammaste bussarna. Rågsvedsvägen trafikeras idag av stomlinje 172 och flera lokalbusslinjer.

Idag uppstår köer på Rågsvedsvägen i västlig riktning under eftermiddagsrusningen. Detta skapar fördröjningar för busstrafiken. Rågsvedsvägen föreslås breddas och gångbanan flyttas söderut för att inrymma ett busskörfält i riktning mot Huddingevägen. I samband med detta föreslås signalprioritering ses över i trafiksignalerna i korsningen med Huddingevägen. De föreslagna åtgärderna förväntas medföra att stombussarna lättare kan passera köer och lokalbussar som stannar för på- och avstigning vid busshållplats Rågsvedsvägen.

Ett genomförande av åtgärder planeras att starta under 2027.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen upp till 6 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 48 mnkr.

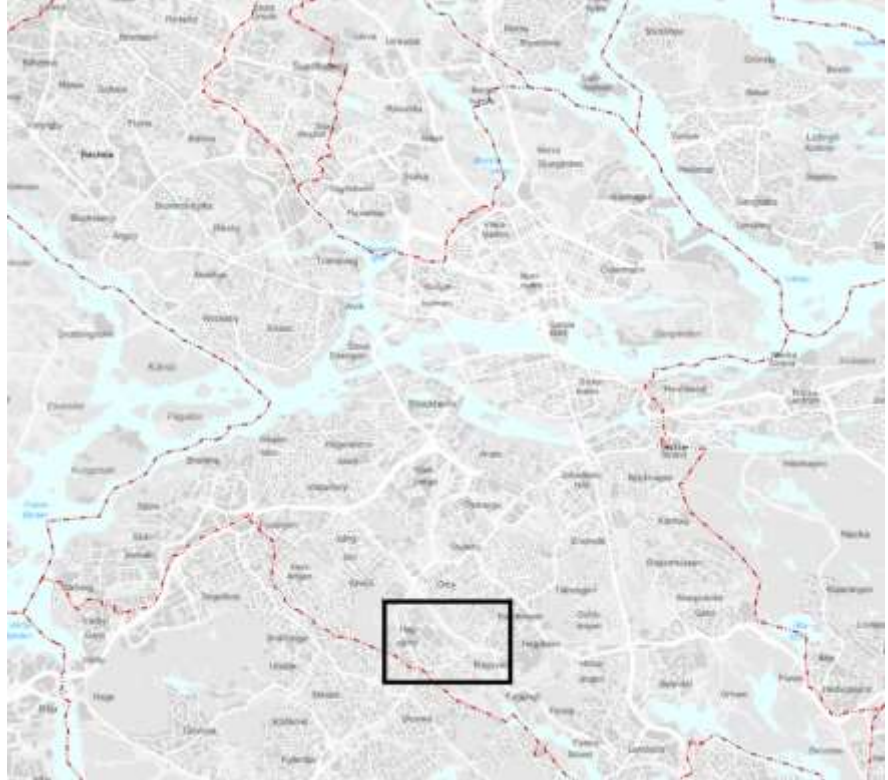
Introduktion till projektet

Bakgrund

I Stockholms stads budget 2025 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet baserat på befintlig infrastruktur för den tvärgående stombusstrafiken i söderort och västerort. Vällingby-Spånga-Kista/Helenelund, Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Gullmarsplan och Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg pekades ut som prioriterade stråk för stombuss i ytterstaden. Rågsvedsvägen ingår i stråket Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg och detta ärende är en del av återredovisningen av budgetuppdraget. Detta ärende svarar även upp mot andra uppdrag i budgeten, exempelvis att nämnden ska anlägga busskörfält och genomföra framkomlighetsåtgärder längs med prioriterade stråk för stombussar.

Rågsvedsvägen sträcker sig mellan Bandhagen och Rågsved i stadens södra del, nära gränsen till Huddinge, se figur 1 och 2. Rågsvedsvägen trafikeras av stomlinje 172 och flera lokalbusslinjer såsom linje 143, 195 och 744. Rågsvedsvägen har ett högt

kollektivtrafikresande med ungefär 4 700 bussresenärer varje dygn (2024).



Figur 1, Översiktsbild som visar Rågsvedsvägen.



Figur 2, Rågsvedsvägen är markerad i rosa.

Linjestäckningen för stomlinje 172 utgör idag ett tvärgående stråk i söderort. 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

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 195
Växel 08-508 27 200
susanna.lennstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

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 av Slakthusområdet och nya verksamheter och bostäder Farsta. I grannkommunerna planeras bland annat nya bostäder och verksamhetsutveckling i Tyresö centrum.

Idag har de tvärgående busstråken ofta en låg standard avseende restider, prioritering och genhet. Därför ser trafikkontoret ett stort behov av förbättrad kollektivtrafik på tvären utanför innerstaden, vilket åtgärdsförslagen i detta projekt bidrar till att förbättra. Se stadens Kollektivtrafikplan.

Åtgärdsvalsstudie

Rågsvedsvägen ingår i ett tvärgående stråk för expressbusstrafik mellan Tyresö centrum, Skarpnäck, Norra Sköndal, Flemingsberg och Norsborg, se figur 3. Stråket pekas ut som viktigt att förstärka i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050. Anledningen är att stråket kopplar samman och ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Flemingsberg från Söderort, norra Botkyrka och Tyresö. Stråket knyter också an till kollektivtrafikknutpunkter för tunnelbana, pendeltåg och regionaltåg vid Huddinge och Flemingsberg. Trafikverket och trafikförvaltningen i Region Stockholm har tillsammans med kommunerna Botkyrka, Huddinge, Tyresö och Stockholm genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) med målet att införa en ny expressbusslinje.



Figur 3, Översiktsbild som visar det tvärgående expressbusstråket mellan Tyresö centrum, Skarpnäck, Norra Sköndal, Flemingsberg och Norsborg.

I åtgärdsvalsstudien har problempunkter för kollektivtrafiken identifierats. Inom Stockholms stad föreslås åtgärder på Rågsvedsvägen och korsningarna Stallarholmsvägen-

Kvicksundsvägen och Stallarholmsvägen-Harpsundsvägen. Andra åtgärder som föreslås är bland annat busskörfält längs Katrinebergsvägen i Huddinge kommun och en signalreglerad påfart från Huddinge stationsväg till Huddingevägen där Trafikverket är väghållare. Totalt väntas alla utpekade åtgärder från olika aktörer minska restiderna med 11-14 minuter och i takt med att åtgärder genomförs planerar Region Stockholm att utöka busstrafikeringen.

Trafikkontoret har utifrån åtgärdsvalsstudien tagit fram ett förslag till fortsatt inriktning för Rågsvedsvägen vid Huddingevägen. Förslag för Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken presenteras i ett separat ärende.

Vid korsningarna Stallarholmsvägen-Harpsundsvägen och Stallarholmsvägen-Kvicksundsvägen föreslås mindre åtgärder såsom ändrad reglering som trafikkontoret avser att genomföra på delegation inom ramen för kontorets löpande arbete med justeringar för att förbättra kollektivtrafiken.

Framkomlighetsstudie

Trafikkontoret har genomfört en studie för att identifiera vilka sträckor inom Stockholm stad som har störst behov av att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. I studien har det tagits hänsyn till sträckor som trafikeras av flera busslinjer i kombination med låg framkomlighet, vilket medför att eventuella förbättringar i restid skulle ge nytta för många kollektivtrafikresenärer. Rågsvedsvägen pekas ut som en av de 20 mest prioriterade sträckorna i staden.

Rågsvedsvägen är även utpekad i kontorets förslag till kollektivtrafikplan som ett primärt stråk för kollektivtrafiken.

De planerade åtgärderna för en expressbusslinje med förlängning av stomlinje 172, utvecklad trafikering och framkomlighetshöjande åtgärder bidrar till att stärka tillgängligheten till flera kommuncentrum och stadsdelscentrum längs med stråket och till att öka upptagningsområdet för den regionala stadskärnan Flemingsberg. En utveckling av stråket kan bidra till överflyttning från bil till kollektivtrafik, men också till en avlastning av resor längs Nynäsvägen, för pendeltåget och för tunnelbanans röda linje från Botkyrka. Detta bidrar till att transportsystemet kan användas på ett mer effektivt sätt.

Satsningar på linjen har betydelse för den sociala hållbarheten då stråket går igenom områden med socioekonomiska utmaningar. Forskning visar att grupper med risk för utsatthet i högre grad än

andra påverkas negativt av bristfällig transportinfrastruktur. Den framtida expressbusslinjen skapar förbättrad tillgänglighet till målpunkter med samhällsviktig service, utbildning, arbetsplatser, rekreation och fritidsaktiviteter. Stråket har en stor betydelse för arbets- och skolpendling. I Huddinge och Flemingsberg finns större arbetsplatser och lärosäten och de föreslagna åtgärderna ökar möjligheten för stockholmarna att resa till dessa med kollektivtrafiken. Detta är av särskilt stor betydelse för grupper som ofta har färre alternativa sätt att resa, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Mål och syfte

Projektets mål är att öka framkomligheten både för dagens busstrafik men också för den planerade utvecklade busstrafiken.

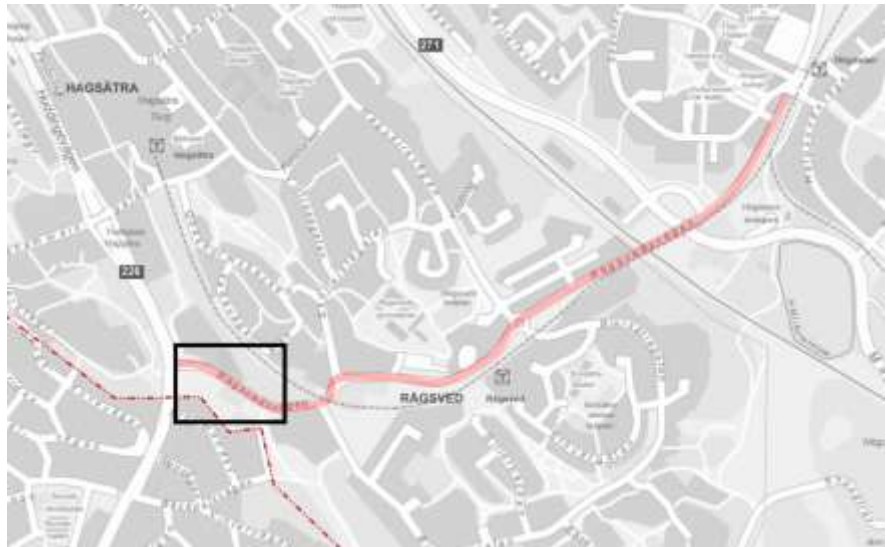
En förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Projektet svarar också upp mot trafiknämndens mål om att satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

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

Projektet svarar upp mot flera uppdrag i Stockholms stads budget, bland annat att kontoret ska genomföra åtgärder för den tvärgående stombusstrafiken i söderort och västerort, där Rågsvedsvägen ingår i ett av de tre stråken som pekas ut i budgeten, nämligen Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg.

Befintlig situation

I detta ärende beskrivs Rågsvedsvägen vid Huddingevägen, se figur 4.



Figur 4, Rågsvedsvägen, där Rågsvedsvägen öster om Huddingevägen är markerad med en rektangel.

Rågsvedsvägen är utformad på sträckan öster om Huddingevägen med ett körfält i respektive riktning, se figur 5. På Rågsvedsvägens norra sida finns en gång- och cykelbana och på den södra sidan finns en gångbana. På denna sträcka finns en busshållplats på Rågsvedsvägen som är utformad som en fickhållplats i västlig riktning och en körbanehållplats i östlig riktning.

Denna sträcka av Rågsvedsvägen trafikeras av ungefär 10 500 fordon per dygn. Korsningen mellan Huddingevägen och Rågsvedsvägen är högt belastad under rusningstid. Köer står i huvudsak längs med Huddingevägen men även Rågsvedsvägen har ofta längre köer under rusningstid. Fördröjningarna i riktning västerut beräknas till i genomsnitt 50 sekunder under eftermiddagen och uppemot två minuter för vissa avgångar. Trafikkontoret har genomfört observationer på platsen under eftermiddagsrusningen och den maximala observerade kölängden på sträckan var ungefär 250 meter, se figur 6.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 195
Växel 08-508 27 200
susanna.lennstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 5, Rågsvedsvägen i riktning mot Huddingevägen.



Figur 6, Maximal observerad kölängd på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen är markerad i rött.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Föreslagna åtgärder har tagits fram inom en åtgärdsvalsstudie för linje N som bedrivits av Trafikverket och trafikförvaltningen i Region Stockholm tillsammans med Stockholms stad, Huddinge kommun och Tyresö kommun.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

På Rågsvedsvägen öster om Huddingevägen föreslås busskörfält i västlig riktning från Bäckdalsvägen och förbi busshållplats Rågsvedsvägen. För att inrymma ett busskörfält behöver vägen breddas och gångbanan flyttas söderut på en ungefär 185 meter lång sträcka befintlig grönyta och fastighetsgräns på vägens södra sida.

På vägens norra sida behålls kantstenslinjen i samma läge som idag för att undvika påverkan på träd och befintlig fickhållplats då detta skulle kräva stora ombyggnader.

Busshållplatsen i östlig riktning med påstigningspunkt och väderskydd flyttas österut. Det beror på att utrymmet är för smalt för att inrymma gångbana och busshållplats mellan vägbans nya kant och fastighetsgräns i nuvarande läge. Breddningen medför att gatubelysningen behöver flyttas till nya lägen.

I samband med detta föreslås bussprioritering ses över i trafiksignalerna i korsningen med Huddingevägen och anpassas till den nya utformningen.



Figur 7, Åtgärdsförslag på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen.



Figur 8, Föreslagen utformning på Rågsvedsvägen öster om Huddingevägen. Till vänster i bild syns en ny lagerlokal som byggs på platsen i ett pågående exploateringsprojekt.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Framkomlighet för busstrafik

De föreslagna åtgärderna förväntas medföra att stombussarna lättare kan passera köer och lokalbussar som stannar för på- och avstigning vid busshållplats Rågsvedsvägen i riktning mot Huddingevägen. Stombussarna kan då lättare nå fram till korsningen och få hjälp av signalprioriteringen för fortsatt färd längs med Huddingevägen. Tidsvinsten beräknas till i genomsnitt 20 sekunder i västlig riktning. Fördröjningarna för busstrafiken beräknas idag till omkring 50 sekunder under eftermiddagsrusningen och uppemot två minuter under vissa tidpunkter. För vissa bussar kan tidsvinsterna därmed bli betydligt högre och i samma storleksordning som dessa beräknade fördröjningar.

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.

Framkomlighet för övriga trafikslag

På sträckan öster om Huddingevägen där nytt busskörfält föreslås kommer övrig trafik ha ett körfält i vardera riktningen likt idag. Framkomligheten förväntas därmed inte påverkas av den föreslagna åtgärden.

Miljö

Åtgärderna förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken, vilket bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka och hållbara färdmedel.

Åtgärderna innebär att den hårdgjorda ytan utökas då vägen breddas vilket medför att dagvatten från en större yta än idag behöver tas omhand. Idag leds dagvattnet från dessa sträckor till befintliga anläggningar för fördröjning och rening. Trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall har bedömt att de befintliga anläggningarna har kapacitet att även ta hand om det tillkommande dagvattenflödet som uppstår till följd av breddningen. Inga ytterligare dagvattenreningsanläggningar bedöms därmed behöva anläggas.

Kontoret har också studerat de föreslagna åtgärderna utifrån ett skyfallsperspektiv och konstaterar att åtgärderna inte byggs i en lågpunkt eller påverkar avrinningsstråk och att inga

kompensationsåtgärder för skyfall därför behöver göras inom projektet.

Vad gäller buller- och vibrationsstörningar ligger bullernivåerna idag inom gränsvärden vid närliggande bostadshus. Vid den del av Rågsveds naturreservat som ligger närmast Rågsvedsvägen ligger bullernivåerna nära gränsvärdena. De föreslagna åtgärderna förväntas emellertid inte medföra någon ökad trafik, utan kan snarare bidra till en något minskad trafik då fler i framtiden väljer att åka med buss istället för bil på sträckan. Därför bedömer trafikkontoret inte att några bullerdämpande åtgärder behöver genomföras inom projektet, mer än normal hänsyn kring genomförande av bulleralstrande moment under byggtiden.

Trafiksäkerhet

De föreslagna åtgärderna medför en viss försämring ur trafiksäkerhetssynpunkt för gångtrafikanter, då övergångsstället över Rågsvedsvägen på sträckan kommer att gå över två körfält i västlig riktning när busskörfältet tillkommer. Med anledning av detta ser trafikkontoret att det framöver finns behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på platsen. Detta kommer att studeras närmare i kommande skede inom detta projekt.

Tillgänglighet

Projektet minskar restiderna för kollektivtrafiken mellan viktiga knutpunkter i söderort. Detta ökar möjligheterna för alla resenärer att resa kollektivt, men är särskilt viktigt för grupper som ofta har färre alternativa sätt att resa, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Dessa förbättrade resmöjligheter 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 krävs en breddning av gatan söderut på en ungefär 180 meter lång sträcka. Gångbanan på denna sida flyttas söderut mot befintlig grönyta och fastighetsgräns på södra sidan av vägen. På den södra sidan av vägen finns uppvuxet sly som kommer behöva avverkas till följd av breddningen för att de hamnar i slanter till den nya gångbanan. Inga uppvuxna träd bedöms emellertid behöva fällas till följd av breddningen.

Påverkan på grönytor och träd kommer att utredas närmare i kommande skeden då höjdsättningen studeras i detalj.

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 inriktningsbeslut under 2025 innebär att trafikkontoret kan arbeta vidare med framtagande av systemhandling under hösten 2025. Ett genomförandebeslut planeras preliminärt våren 2026. Därefter planeras detaljprojektering under våren-hösten 2026 och upphandling av entreprenör under hösten 2026-våren 2027. Trafikkontoret strävar efter att genomföra åtgärderna inom framkomlighetssatsningen 2027.

Trafik under byggtiden

Eftersom Rågsvedsvägen 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 och eventuellt samordnas med projektet på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken kommer att studeras närmare i nästa skede i projektet.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 6 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 48 mnkr. Bedömningen baseras på framtagna programhandling.

Trafikkontoret planerar att under kommande skeden undersöka möjligheterna att genomföra åtgärderna på Rågsvedsvägen helt eller delvis 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. En elektrifierad entreprenad innebär att nya maskiner och fordon används, vilket kan medföra högre entreprenadkostnad. Trafikkontoret har tagit höjd för denna kostnadsökning i projektets investeringsutgift.

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering via Länsplanen för projektet.

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för kollektivtrafikåtgärder och inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Projektet har inga identifierade ej aktiverbara utgifter.

Driftkostnader

Kontoret beräknar att driftkostnaderna kommer vara i stort sett oförändrade till följd av de föreslagna åtgärderna.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader på sammanlagt cirka 3,7 mnkr per år från och med år 2028. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

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.

Arbetena kommer att medföra trafikstörningar under byggtiden. Rågsvedsvägen är en högtrafikerad gata med stombusstrafik, vilket ställer höga krav på framkomlighet och medför höga kostnader för trafikomledningar. Trafikkontoret har tagit höjd för detta i projektets kalkyl och kommer under kommande skeden att studera vidare hur arbeten ska ske för att reducera trafikstörningar och samtidigt få en god framdrift i genomförandet. Kontoret kommer också att planera kommunikationsinsatser för att informera berörda om trafikavstängningar.

Projektet strävar efter att genomföras senast år 2027. Tidplanen är därmed snäv och förutsätter att kommande skeden med framtagande av handlingar, beslut och upphandling av entreprenör flyter på som

planerat. Trafikkontoret har tagit höjd i kalkylen för att delar eller hela projektets genomförande försenas och förskjuts till 2028.

Eftersom åtgärderna endast har utretts översiktligt finns osäkerheter kopplat 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.

Geotekniska undersökningar visar att det kommer att krävas viss bergschakt för breddningen av vägen. När åtgärderna studeras mer i detalj finns det risk att mer bergschakt än beräknat kommer att krävas. Trafikkontoret har tagit höjd för detta i projektets ekonomiska kalkyl.

En annan 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 ut under det närmsta året fram till genomförande är svårt att säga. Trafikkontoret har tagit höjd för vissa fortsatta kostnadsökningar i kalkylen.

Kommunikation

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

Slut

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 195
Växel 08-508 27 200
susanna.lennstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm