

Handläggare
Susanna Lennström
08-508 26 195**Till**
Trafiknämnden
2026-03-12Lotten Svedberg
08-508 26 215

Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken till en investeringsutgift om 23 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
Avdelningschef**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 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.stockholmJenny 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 och ligger även inom ett av stadens utpekade fokusområden. Rågsvedsvägen är ett primärt stråk i stadens kollektivtrafikplan och har identifierats i trafikkontorets bristanalys som en av 20 platser med hög potential utifrån antal resenärer och möjlighet till framkomlighetshöjande åtgärder. Rågsvedsvägen trafikeras idag av stomlinje 172 och flera lokalbusslinjer.

Idag saknar korsningen mellan Rågsvedsvägen och Mellanvägsbacken vänstersvängkörfält, vilket gör att bussar fastnar i kö bakom trafik som väntar på att kunna göra en vänstersväng. Rågsvedsvägen föreslås därför breddas inför korsningen så att ett vänstersvängskörfält inryms i östlig riktning. Åtgärden förväntas korta restiderna och ger förutsättningar för en förbättrad förutsägbarhet och pålitlighet, vilket innebär att variationer i resenärernas restider och väntetider vid hållplatserna minskar.

Ett genomförande av åtgärderna planeras att starta under 2027.

Kontoret föreslår att trafikinämnden beslutar om genomförande av projekt kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken till en investeringsutgift av 23 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Rågsvedsvägen är utpekad i stadens kollektivtrafikplan som ett primärt stråk för kollektivtrafiken. I Stockholms stads budget 2025 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Vällingby-Spånga-Kista/Helenelund, Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Gullmarsplan och Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg pekades ut som prioriterade stråk för stombuss i ytterstaden. Rågsvedsvägen ingår i sträcket 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 och att vägen ligger inom ett fokusområde.

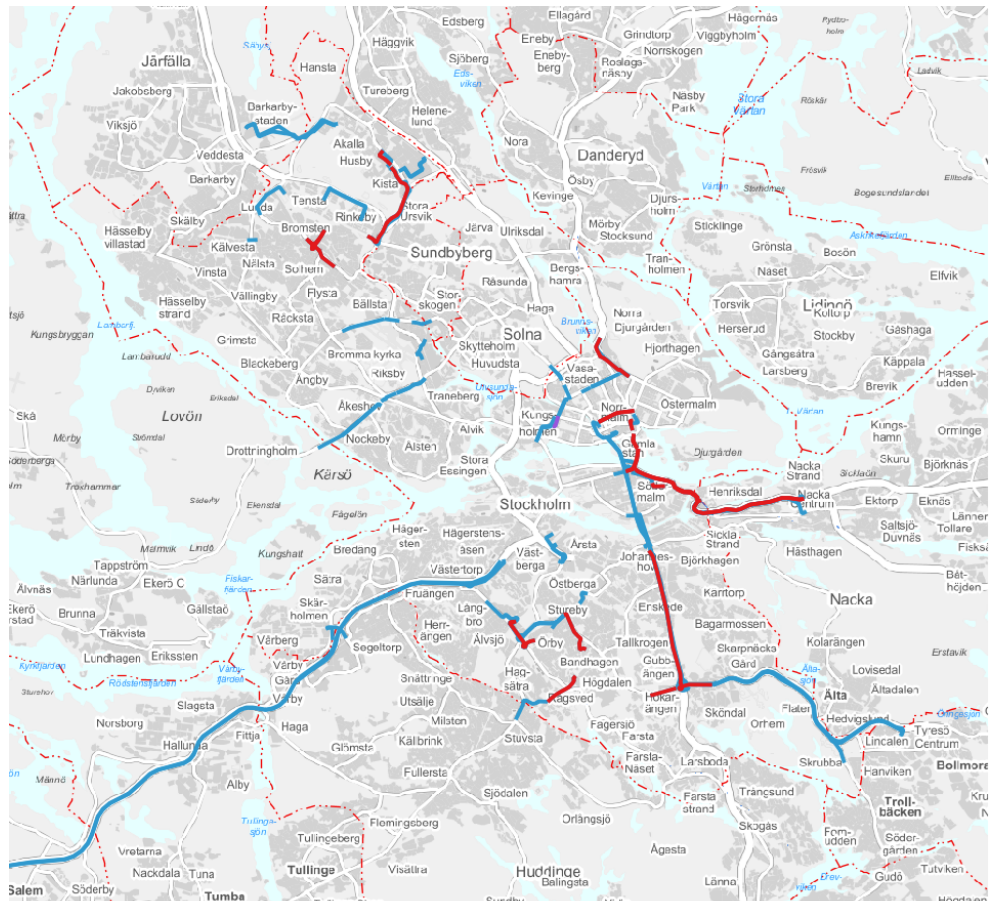
Trafikkontoret
Trafikplanering

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

Framkomlighetsstudie

Trafikkontoret har genomfört en studie av prioriterade stråk i stadens kollektivtrafikplan för att identifiera vilka sträckor inom Stockholms 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 pekats ut som en av de 20 mest prioriterade sträckorna i staden.



Figur 1, Sträckor som identifierats ha stora behov att öka framkomligheten för kollektivtrafik i trafikkontorets analys.

Inriktningsbeslut för projektet beslutades av trafikinämnden i juni 2025. Nu har trafikkontoret arbetat vidare med att ta fram en systemhandling för projektet.

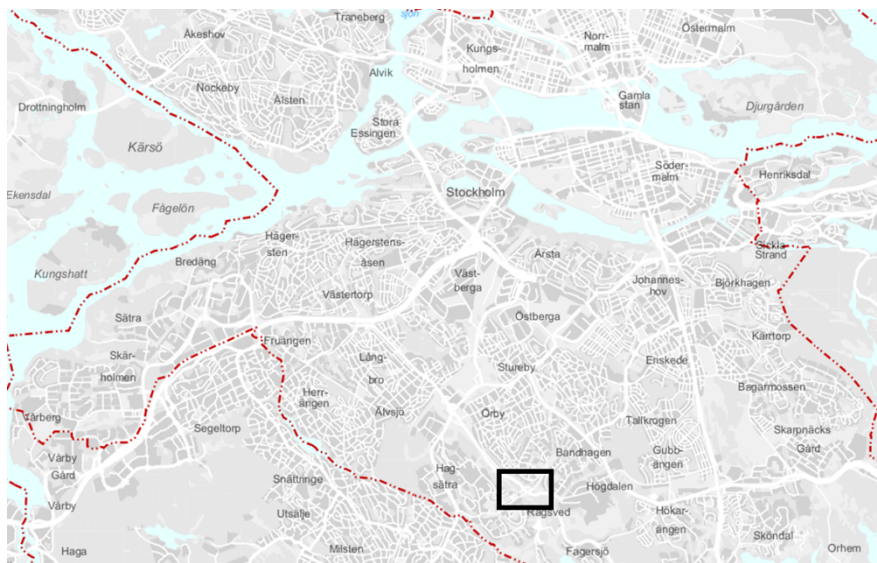
Rågsvedsvägen sträcker sig mellan Bandhagen och Rågsved i stadens södra del, nära gränsen till Huddinge. Rågsvedsvägen trafikeras av stomlinje 172 och flera lokalbusslinjer såsom linje 143, 195 och 744. Rågsvedsvägen har ett högt kollektivtrafikresande med ungefär 4 700 bussresenärer varje dygn (2024). Örbyleden och Magelungsvägen-Johan Skyttes väg som också kommit upp som prioriterade sträckor i söderort i framkomlighetsstudien trafikeras av ungefär 3 300 respektive 4 400 kollektivtrafikresenärer per dygn.

Linjesträckningen för stomlinje 172 utgör idag ett tvärgående stråk i söderort. I ytterstaden har den tvärgående busstrafiken en viktig

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

roll. 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.



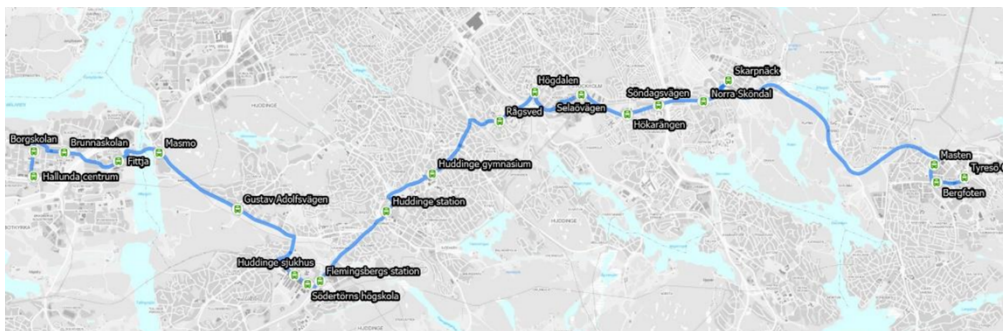
Figur 2, Översiktskarta där aktuell sträcka på Rågsvedsvägen är markerad med en rektangel.

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 beskrivs närmare i stadens kollektivtrafikplan och är något som åtgärdsförslagen i detta projekt bidrar till att förbättra.

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.

Åtgärdsvalsstudie

Rågsvedsvägen ingår i ett tvärgående stråk för expressbusstrafik mellan Tyresö centrum, Skarpnäck, Norra Sköndal, Flemingsberg och Norsborg. 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. Utöver åtgärderna i åtgärdsvalstudien har Trafikverket ett projekt med bland annat busskörfält i norrgående riktning.

Trafikkontoret har utrett åtgärderna på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen och vid Mellanvägsbacken vidare och har nu tagit fram systemhandlingar för de båda projekten.

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.

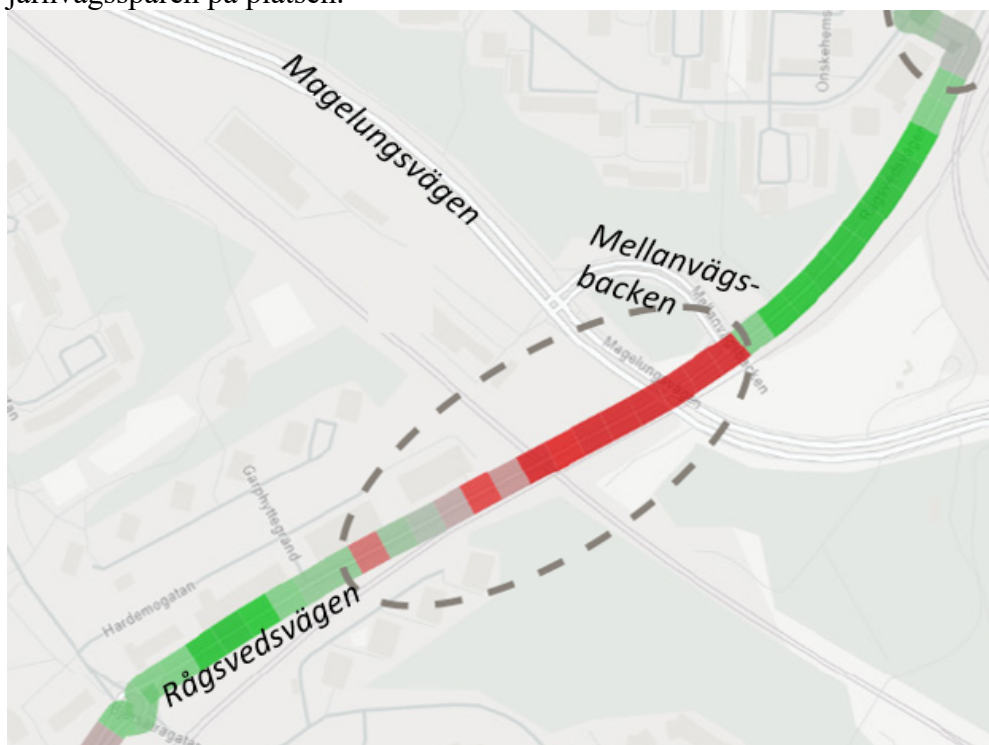
Mål och syfte

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

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

Detta ärende omfattar Rågsvedsvägens korsning med Mellanvägsbacken. Idag saknar korsningen mellan Rågsvedsvägen och Mellanvägsbacken svängkörfält, vilket gör att bussar framförallt i östlig riktning fastnar i kö bakom svängande trafik som väntar på en lucka för att kunna göra en vänstersväng och sedan väjer för trafik vid gång- och cykelöverfarten. Trafikkontoret har genomfört observationer under rusningstid och den maximala kölängden har vid dessa tidpunkter sträckt sig en bit förbi bron över järnvägsspåren på platsen.

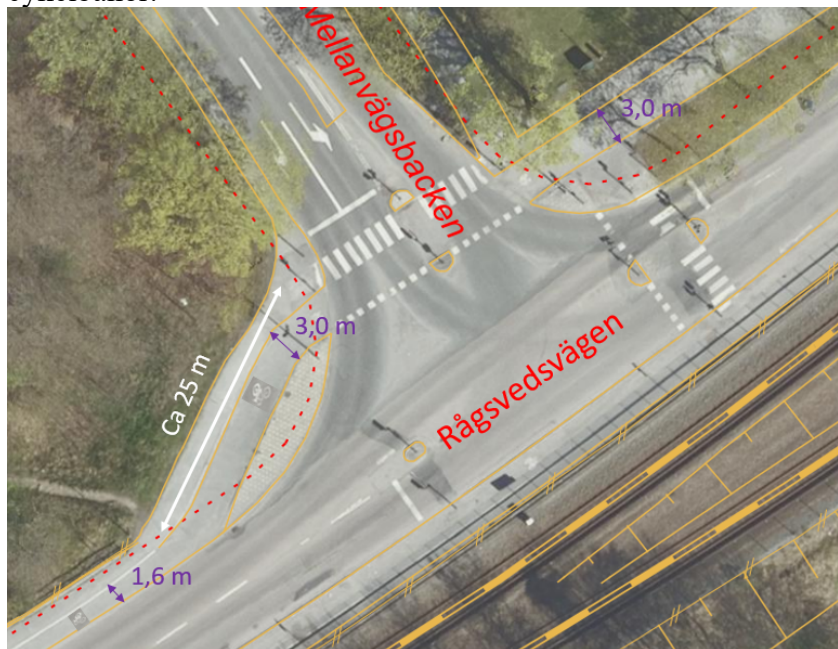


Figur 4. På Rågsvedsvägen uppstår kö i östlig riktning då fordon stannar för att vänta på möjlighet att göra en vänstersväng in på Mellanvägsbacken. Detta orsakar framkomlighetsproblem för busstrafiken.



Figur 5, Dagens utformning på Rågsvedsvägen vid korsningen med Mellanvägsbacken.

På var sida om Rågsvedsvägen finns det cykelbanor som ingår i stadens huvudnät. Cykelbanorna är målade som enkelriktade cykelbanor.



Figur 6. Cykelstråk vid korsningen Rågsvedsvägen – Mellanvägsbacken, med befintliga mått i lila.

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

Ärendets beredning

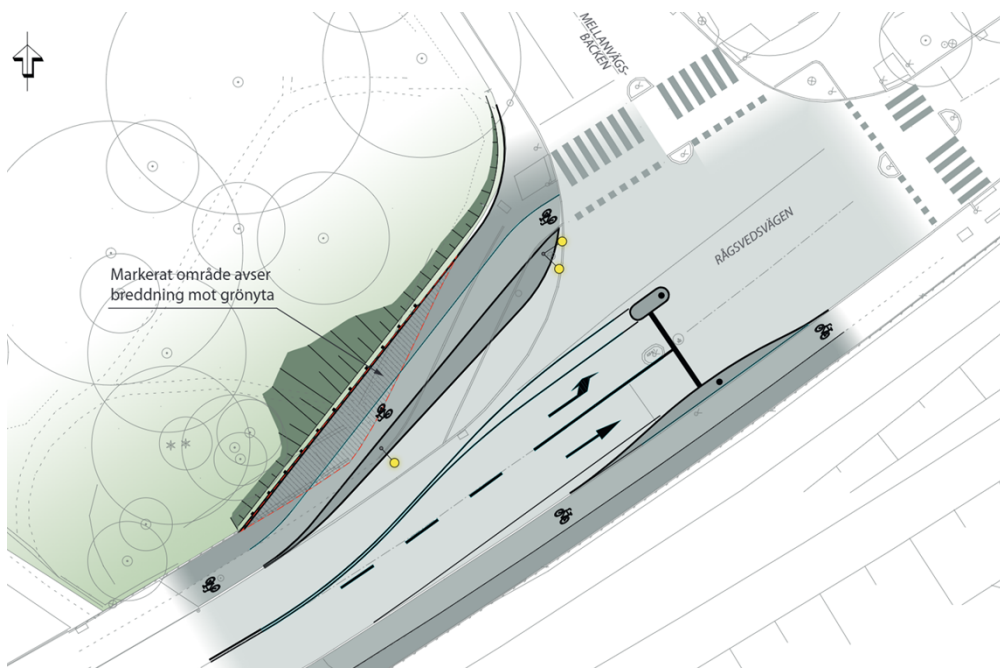
Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Föreslagna åtgärder har tagits fram inom en åtgärdsvalsstudie som bedrivits av Trafikverket

och trafikförvaltningen i Region Stockholm tillsammans med Stockholms stad, Huddinge kommun och Tyresö kommun.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Vid korsningen mellan Rågsvedsvägen och Mellanvägsbacken föreslås Rågsvedsvägen breddas så att ett vänstersvängskörfält inryms i östlig riktning. Detta medför att gång- och cykelbanan på norra sidan behöver skjutas mot grönytan och dess slänt. Mittrefuger, gatubelysning, signalstolpar och ledningar anpassas till den nya utformningen.



Figur 7, Skiss som visar föreslagen utformning med separat vänstersvängskörfält och breddning mot grönyta i nordväst för att inrymma detta.



Figur 8, Perspektivbild som visar föreslagen utformning med separat vänstersväng på Rågsvedsvägen mot korsningen med Mellanvägsbacken.

Trafiksignaler

Signalstolpar placeras i nya lägen för att passa till den nya utformningen. En av dessa signalstolpar är idag olämpligt placerad i befintlig cykelbana, se Figur 5. Trafikkontoret planerar därför att justera kantstenslinjen för att skapa en skyddszon vid det nya läget för signalstolpen.

På andra sidan korsningen finns ytterligare en signalstolpe utan skyddszon. I detta projekt kommer denna signalstolpe inte att flyttas eftersom det kräver en större ombyggnation av korsningen vilket i sin tur påverkar träd och grönytor på den nordvästra sidan.

Avvägningar och konsekvenser

Framkomlighet för busstrafik

Den föreslagna åtgärden förväntas medföra att bussar inte fastnar bakom vänstersvängande trafik i lika stor omfattning som idag. Detta beräknas ge en genomsnittlig tidsvinst på 20 sekunder för busstrafik i östlig riktning. Detta ger förutsättningar en förbättrad förutsägbarhet och pålitlighet, vilket innebär att variationer i resenärernas restider och väntetider vid hållplatserna minskar.

Framkomlighet för övriga trafikslag

Åtgärden i korsningen mellan Rågsvedsvägen och Mellanvägsbacken förväntas förbättra framkomligheten för busstrafiken och biltrafiken som ska rakt fram i östlig riktning. Detta då vänstersvängskörfältet

minskar risken för att motorfordon blir stående bakom vänstersvängande fordon.

Åtgärden medför en minskning av breddmålet för cykel på den berörda sträckan, cirka 25 meter. Dagens breddmål varierar idag på sträckan från 3 meter till 1,6 meter, se figur 6. Cykelbanans bredd minskar i åtgärdsförslaget från 3,0 meter till mellan 1,8-2,5 meter på sträckan för att sedan ansluta mot befintlig bredd på 1,6 meter. Detta är en reducering mot befintlig bredd men uppfyller stadens gällande breddmål för huvudnät.

Miljö

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

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.

Förbättrade resmöjligheter 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 vänstersvängskörfält på Rågsvedsvägen vid korsningen med Mellanvägsbacken krävs en breddning på ungefär två meter norrut. Gång- och cykelbanan på denna sida flyttas norrut mot en grönyta på norra sidan av vägen. Vid denna sida finns en gräsyta med uppvuxen sly som kommer att behöva avverkas till följd av breddningen. Inga uppvuxna träd bedöms 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 män 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.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett genomförandebeslut under mars 2026 innebär att trafikkontoret kan arbeta vidare med detaljprojektering och handla upp en entreprenör under hösten 2026. Trafikkontoret planerar att genomföra åtgärderna inom framkomlighetssatsningen 2027. Om förseningar skulle uppstå med exempelvis upphandlingen kan delar av åtgärderna genomföras under 2028.

Aktivitet	2026	2027	2028
Genomförandebeslut TN	X		
Projektering	X		
Upphandling	X		
Entreprenad		X	(X)

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Eftersom Rågsvedsvägen är ett prioriterat stråk för både kollektiv- och cykeltrafik behöver god framkomlighet beaktas under genomförandeskedet. Trafikkontoret har genomfört en produktionsplanering under systemhandlingsskedet för att studera hur genomförande av åtgärder kan ske och kommer att studera detta vidare under detaljprojekteringen. 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.

Intressenthantering och kommunikation

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

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Mellanvägsbacken beräknas till 23 mnkr brutto baserat på framtagna systemhandling, enligt tabell nedan. Projektet

redovisas inom framkomlighetssatsningen för kollektivtrafikåtgärder och inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Utgifter	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	0,8	0,8	1,6
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,3	4,1	4,4
Entreprenad		13,8	13,8
Index		2,9	2,9
Summa utgifter			22,7
Inkomster	-	-	-
Summa inkomster	-	-	-
Netto	1,1	21,6	22,7

Trafikkontoret strävar efter 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. Om trafikkontoret får indikationer om att detta kan innebära alltför stor påverkan på projektets tidplan eller ekonomi, kan kontoret istället handla upp och genomföra entreprenaden som en traditionell entreprenad. Genomförandet kommer att samordnas med projektet Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen.

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering via Länsplanen för 50 % av projektets genomförandekostnad. Om projektet beviljas statlig medfinansiering kommer detta påverka projektets ekonomiska kalkyl då detta tillkommer som en ny inkomst. Trafikkontoret avser även att ansöka om klimatinvesteringsmedel för detta om den möjligheten kvarstår framöver.

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 1,8 mnkr per år från och med år 2029. 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.

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. Korsningen Rågsvedsvägen/Mellanvägsbacken ligger även i direkt närhet av tunnelbanan, vilket kan medföra krav på hur arbetet får bedrivas för att inte riskera störningar för tunnelbanetrafiken. Trafikkontoret har tagit höjd för detta i projektets kalkyl och har genomfört en produktionsplanering för att studera hur arbeten ska ske för att reducera trafikstörningar och samtidigt få en god framdrift i genomförandet. Detta kommer att studeras vidare under detaljprojekteringen. Kontoret kommer också att planera kommunikationsinsatser för att informera berörda om trafikavstängningar.

Tidigare studier som genomförts i systemhandlingsskedet visar att höjdskillnaderna liksom idag ska kunna tas upp med en slänt när gång- och cykelvägen breddas ut mot grönytan. Trafikkontoret ser emellertid fortsatt en risk att stödmur visar sig behövas då höjdsättningen studeras mer i detalj i kommande skede. Kontoret har därför tagit höjd för detta i projektets ekonomiska kalkyl.

Projektet strävar efter att genomföras 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 kalkylens index för att delar eller hela projektets genomförande försenas och förskjuts till 2028.

Liksom på alla platser råder osäkerheter i befintliga ledningars exakta placering. Detta innebär att det kan krävas fler justeringar av befintliga ledningar än vad som förutsätts. Kontoret har tagit höjd för dessa osäkerheter i kalkylen ett riskpåslag.

Miljöprovtagningen påvisar inte några föroreningar av tjärasfalt. Då miljöproverna tagits vid vissa punkter så råder det viss osäkerhet kring om det ändå finns föroreningar vid andra platser.

Trafikkontoret har tagit höjd för hantering av föroreningar i en viss omfattning 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 under det närmsta året fram till genomförande är svårt att säga. Trafikkontoret har tagit höjd för vissa fortsatta kostnadsökningar i kalkylen.

Slut