

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

Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen till en investeringsutgift om 40 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

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 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 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 signalprioriteringen 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.

Genomförande av åtgärderna planeras att starta under 2027.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Kollektivtrafikåtgärder på Rågsvedsvägen vid Huddingevägen till en investeringsutgift av 40 mnkr.

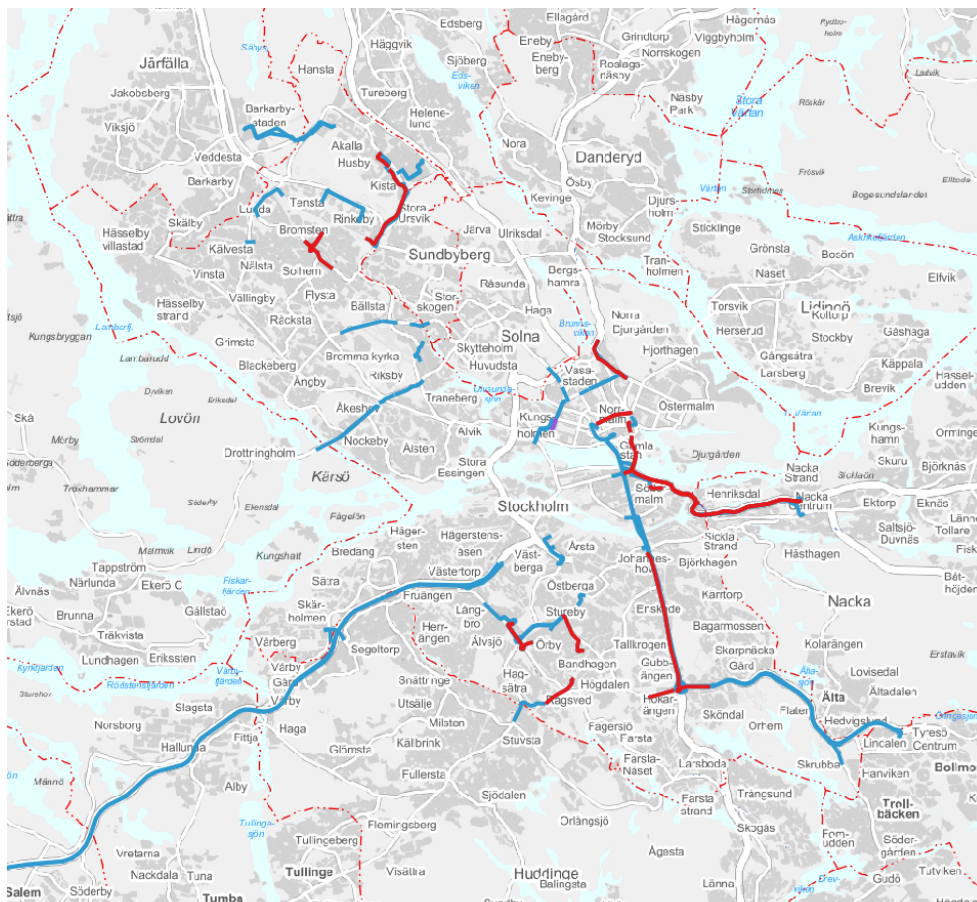
Introduktion till projektet

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 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 och att vägen ligger inom ett fokusområde.

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 pekas 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 fram en systemhandling för projektet.

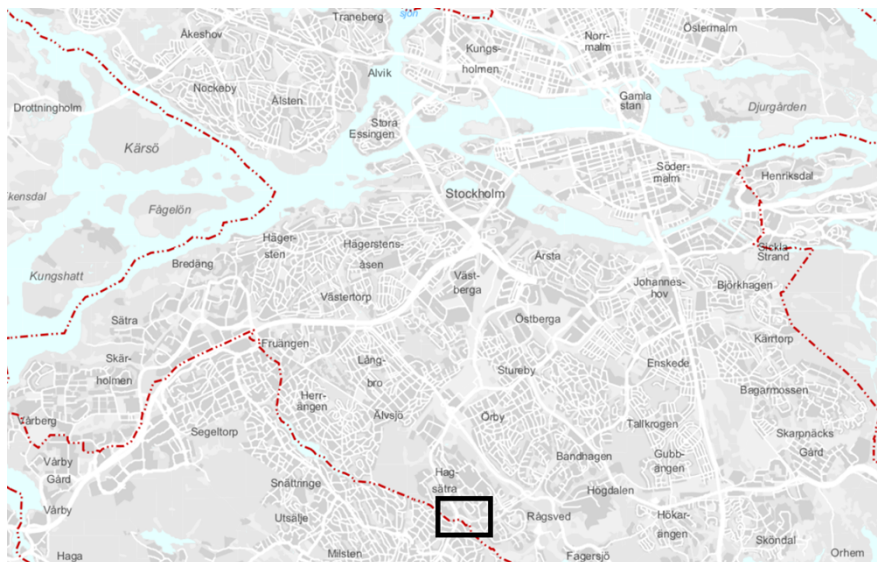
Rågsvedsvägen sträcker sig mellan Bandhagen och Rågsved i stadens södra del, nära gränsen till Huddinge. Rågsvedsvägen trafikeras av stomlinje 172 och flera lokalbusslinjer såsom linje 143, 195 och 744. Rågsvedsvägen har ett högt kollektivtrafikresande med ungefär 4 700 bussresenärer varje dygn (2024). 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.

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

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

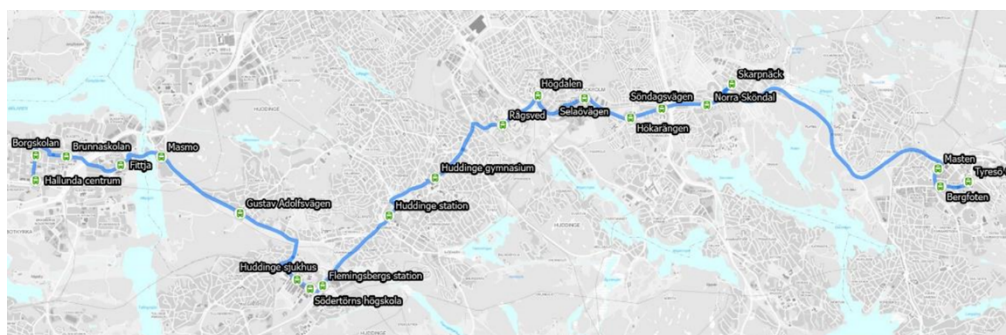
Trafikkontoret
Trafikplanering

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

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 1, 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 åtgärdsvalsstudien har Trafikverket ett projekt med bland annat busskörfält i norrgående riktning på Huddingevägen.

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.

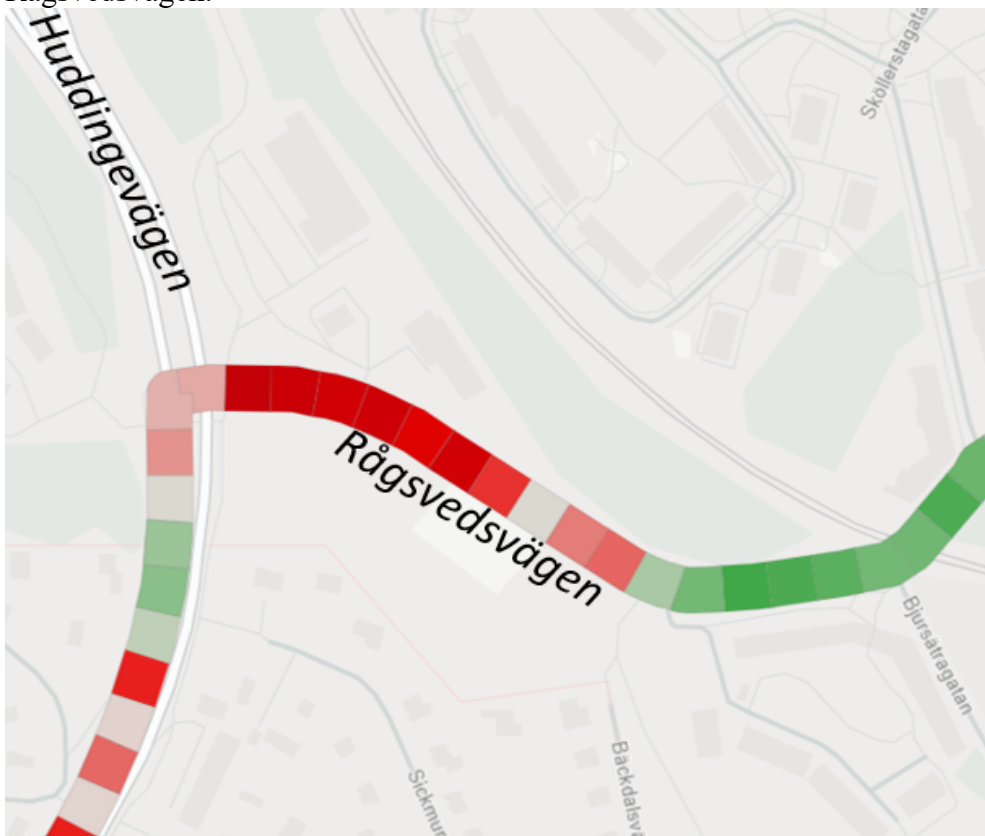
Mål och syfte

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

Rågsvedsvägen är utformad med ett körfält i respektive riktning på sträckan öster om Huddingevägen. 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.



Figur 2, Under eftermiddagsrusningen uppstår köer i västlig riktning på Rågsvedsvägen vilket gör att framkomligheten för kollektivtrafiken är låg.



Figur 3, Dagens utformning på Rågsvedsvägen öster om Huddingevägen.

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.

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

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 mot 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.



Figur 4, Skiss som visar föreslagen utformning med busskörfält i västlig riktning och breddning söderut för att inrymma detta.

Busshållplatsen i östlig riktning med påstigningspunkt och väderskydd flyttas österut.



Figur 5, Perspektivbild som visar föreslagen utformning med busskörfält och breddad körbana på Rågsvedsvägen i riktning mot Huddingevägen.

Ett övergångsställe som idag finns mitt på sträckan föreslås utgå. Detta beror på att behovet att korsa vägen idag bedöms vara litet, då det anlagts en ny lagerlokal söder om Rågsvedsvägen, jämfört med tidigare när det fanns en bollplan på platsen. En borttagning av

övergångsstället minskar behovet av breddning och påverkan på grönytan söder om vägen eftersom mittrefugerna kan tas bort.

Gatubelysning

Breddningen medför att gatubelysningen på Rågsvedsvägens södra sida behöver flyttas till nya lägen. Belysningen på den södra sidan av Rågsvedsvägen förstärks. Dessutom föreslås förstärkning av gatubelysningen på vägens norra sida vid busshållplatsen och vid befintligt övergångsställe.

Trafiksignaler

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

Avvägningar och konsekvenser

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. För vissa bussar kan tidsvinsterna bli betydligt högre..

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.

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 slänter till den nya gångbanan. Inga träd bedöms behöva fällas till följd av breddningen.

Jämställdhet och trygghet

Studier av resvanor visar att kvinnor står för en något större andel av resorna i kollektivtrafiken än män, i genomsnitt 58 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. Framkomlighetsåtgärder för buss kommer därför troligen ge mer nytta för kvinnor än för män. Jämställdhet i transportsystemet handlar emellertid inte om att mäns och kvinnor beteende ska vara lika, utan om att könen ska ha samma möjligheter att resa och att inte något av könen systematiskt missgynnas. Viktigt att notera är också att skillnader mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.

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.

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

Aktivitet	2026	2027	2028
Genomförandebeslut (TN och ev. KF)	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 Huddingevägen beräknas till 40 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	1,6	1,5	3,0
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,5	7,3	7,8
Entreprenad		25,8	25,8
Index		3,4	3,4
Summa utgifter	2,1	37,9	40,0
Inkomster		0,0	0,0
Summa inkomster		0,0	0,0
Netto	2,1	37,9	40,0

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i juni 2025. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 6 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 48 mnkr.

Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna systemhandling. Den totala investeringsutgiften beräknas till 40 mnkr, vilket är en minskning med 8 mnkr. Detta beror på att trafikkontoret i tidigare skede tog höjd i kalkylen för att hela Rågsvedsvägen behövde byggas om för att anpassa höjdsättning på befintlig väg till den breddade delen. Under systemhandlingsskedet har höjdsättningen studerats närmare i detalj och det har visat sig att delar av befintlig väg kan behållas som idag, vilket minskar projektets omfattning. Borrprover har genomförts och då analyserna visar att föroreningar finns, men i ett begränsat område har beräknade utgifter för omhändertagande av förorenad mark och asfalt också kunnat sänkas något.

Hittills har drygt 2 mnkr förbrukats i projektet för utredning, planering och intern tid. Den prognostiserade totala utgiften för utredning och planering för projektet ligger totalt på 3 mnkr. Kommande övriga utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk och indexpåslag.

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 Mellanvägsbacken.

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 3,1 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. 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.

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.

Som på andra platser råder osäkerheter i befintliga ledningars exakta placering. Detta innebär att det kan krävas fler justeringar av befintliga ledningar än vad som förutsetts. 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 genomförs 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 under det närmsta året fram till genomförande är svårt att säga. Trafikkontoret har tagit höjd för vissa fortsatta kostnadsökningar i kalkylen.

Slut