

Instruktioner för besvara åtgärdsförfrågan

Åtgärdsförfrågan besvaras genom att fylla i mallen (flik 2 "Behovsremiss") och skicka till Region Stockholm på e-postadressen: registrator.rlk@sl.se senast den 12 april.

Vi önskar att ni fyller i mallen så detaljerat som möjligt och endast lämnar fält tomma som inte är möjliga att besvara i detta skede. Nedan beskrivs mallens olika delar och vilken information som efterfrågas.

1. Utmaning/problem: Beskriv utmaningarna och problemen som identifierats, vad är bristen som behöver åtgärdas? Hur ser behovet ut?

2. Sträcka alt. stråk: Återge berörd sträcka/stråk och om möjligt vägavsnitt.

3. Funktion/sammanhang: Beskriv sträckans/stråkets funktion idag samt förbättrad funktion efter att bristen åtgärdats. Med sammanhang åsyftas exempelvis om det handlar om en följdinvestering.

Se exempelsvar till höger.

4. Planeringsfas: information om bristens aktuella planeringsfas, exempelvis stöd i ÖP, KS-beslut, ÅVS, idéstadie.

5. Prioritet: Prioritera bristerna/behoven i relation till varandra i prioritetsordningen låg-medel-hög. Hög indikerar att bristen/behovet i jämförelse med övriga inskickade brister/behov bör prioriteras av Region Stockholm. På motsvarande sätt om bristen/behovet har låg/medel prioritet i relation till övriga brister/behov. *Svarsalternativet väljs från fast rullista.*

6. Kommentarer: Övriga kommentarer kopplat till bristen/behovet.

Exempelsvar återfinns till höger.

Exempelsvar

Nr	Utmaning/problem	Funktion	Sträcka alt. Stråk
1	Utveckling av den regionala stadskärnan XX. Det är en punkt där många trafiklösningar möts och behöver samspelas med övrig stadsutveckling. Det finns ett behov att tydligare konkretisera behoven kopplat till bostadsutvecklingen och det ökade resandet. I dagsläget trafiksäkerhetsbrister och köer.	Tillgänglighetsförbättringar, ökar förutsättningar för bostadsbyggande, trafiksäkerhetsåtgärder, hållbart resande	resecentrum XX
2	Svårt att passera från XX till XX, barriäreffekter samt trafikfarligt. I dagsläget passerar cirka 10000 fordon/dygn trafikplatsen. En trafiksäker passage skulle öka tryggheten samt ge förutsättningar för att utveckla XX med nya bostäder samt tillgänglighet för boende till resecentrum	Trafiksäkerhet, tillgänglighet	passage över XX mellan XX-XX
3			

Planeringsfas	Prioritet	Kommentarer
ÄVS ska påbörjas, finns med i ÖP samt KS beslut. Utveckling av XXfinns med i RUFS	Hög	
Kommunen är beredd att ingå överenskommelse om medfinansiering, finns med i ÖP	Medel	
	Låg	

Nr	Utmaning/problem	Sträcka alt. Stråk	Funktion
	<i>Beskriv utmaningarna och problemen som identifierats, vad är bristen som behöver åtgärdas? Hur ser behovet ut?</i>	<i>Återge berörd sträcka/stråk och om möjligt vägnät.</i>	<i>Beskriv sträckans/stråkets funktion idag samt förbättrad funktion efter att bristen åtgärdats. Med sammanhang åsyftas exempelvis om det handlar om en följdinvestering.</i>
	Huddinge kommun förutsätter att ingångna avtal och gällande planer genomförs.		
1	<p>Bytespunkt Flemingsberg.</p> <p>Flemingsberg är redan i dag en viktig bytespunkt för buss och spårburen trafik och kommer i framtiden få en ännu tydligare storregional funktion. Flemingsbergs omland förväntas växa kraftigt framöver och i de mest centrala delar planeras för utveckling av ett nytt rese- och stadscentrum. Samtidigt ska Spårväg syd byggas ut och ansluta till resecentret. Det innebär ett ökat resande i kärnan och att Flemingsberg som målpunkt förstärks i enlighet med den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.</p> <p>Idag utgör Västra stambanan och väg 226 barriärer med följd att stadskärnan i Flemingsberg inte är sammanhängande. Det innebär också att Spårväg syds framkomlighet och bytesrelationer i det kommande resecentret står i konflikt med god framkomlighet på väg 226. Flera åtgärder i centrala Flemingsberg är samtidigt beroende av varandra, och kan inte genomföras utan att de andra också genomförs.</p>	<p>Bytespunkt Flemingsberg, vilket inkluderar:</p> <p>nedsänkning av väg 226 inklusive regionalt cykelstråk, överdäckning/planskild korsning över väg 226 och järnväg, stationsbyggnad, förlängning av plattformar samt ramper för kollektivtrafik.</p>	<p>Förbättrad tillgänglighet till en befintlig och växande arbetsplatsnod i södra Stockholmsregionen. Förbättrade bytesmöjligheter, samt framkomlighet för såväl nuvarande som kommande kollektivtrafik, samt framkomlighet på det regionala vägnätet (väg 226) samt utveckling av den regionala stadskärnan.</p>
2	<p>Situationen för oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 226 är bristfällig. Såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för gående och cyklister är låg. Väg 226 utgör en barriär och längs vägen är framkomligheten för cyklister är låg, trots att cykelvägen är utpekad som ett regionalt cykelstråk. Det är långa avstånd mellan passager tvärs vägen vilket innebär onödiga omvägar. Gång- och cykelvägen behöver breddas till regional standard och utformningen av korsningspunkter behöver förbättras för att öka trafiksäkerhet, framkomlighet och minska barriärer.</p>	<p>Väg 226, delen mellan Västra stambanan-Rågsvedsvägen</p>	<p>Sträckan är ett viktigt pendlingsstråk och ingår i det regionala cykelnätet men standarden är låg. En delsträcka mellan hållplats Huddinge gymnasium och Ågestavägen byggs ut i samband med att ett kollektivtrafikkörfält byggs på sträckan, men resterande delar behöver också byggas ut.</p>

Regulatorbron och ändhållplats för spårväg syd.

I Flemingsbergsdalen planeras för cirka 35 000 arbetsplatser och 5 000 bostäder. Flemingsbergsdalen innefattar 75 hektar mark och behöver försörjas med attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Utan attraktiv och kapacitetstark kollektivtrafik finns risk att området får ett större bilberoende än önskat.

3

Inom projektet Spårväg syd och i ÅVS bytespunkt Flemingsberg planeras för ändstation för Spårväg syd på Regulatorbron vid bytespunkten. Detta innebär dock högt tryck på bytespunkten med många resenärer som då hänvisas till en och samma punkt. Dessutom måste funktionerna för en ändhållplats för spårvägen säkerställas på Regulatorbron, t ex med växelpaket. På Regulatorbron är det stor konkurrens om yta samt många resenärer som har behov av att korsa. Det finns en risk att Regulatorbron blir en stor barriär. I både Spårväg syd och ÅVS bytespunkt Flemingsberg möjliggörs för en vidare förlängning av spårvägen ner till Flemingsbergsdalen.

Regulatorvägen,
Flemingsberg

Spårväg syd planeras idag mellan Älvsjö station och Flemingsbergs station. Med en förlängning ner till Flemingsbergsdalen fångar spårvägen upp ytterligare tusentals boende och arbetande som planeras i Flemingsbergsdalen. De funktioner som en ändhållplats kräver (exv växelpaket) möjliggörs då i Flemingsbergsdalen istället för vid bytespunkt Flemingsberg, där det är konkurrens om yta.

Framkomligheten för kollektivtrafiken längs väg 226

behöver förbättras. På kort sikt behövs bussprioritet och separata kollektivtrafikkörfält där så är möjligt för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Med den utveckling av nya bostäder och arbetsplatser som planeras i Flemingsberg och centrala Huddinge kommer efterfrågan på kollektivtrafik att öka ytterligare. I de underlag som visats inom ramen för Kollektivtrafikplan 2050, ser det ut som att man kommer peka ut behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket för nuvarande linje 172 på längre sikt. En ökad överflytt från bil till kollektivtrafik krävs för att kunna upprätthålla framkomligheten på vägen.

4

Väg 226
Huddingevägen

Stråket tillhör stomnätet för kollektivtrafik och trafikeras bland annat av stombusslinje 172. På kort sikt behövs åtgärder för busstrafikens framkomlighet, På längre sikt finns behov av kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket för att möta efterfrågan på kollektivtrafikresande.

	<p>Bytespunkt Huddinge station med trafikplatserna Storängen och Fullersta. Centrala Huddinge kommer att växa kraftigt och bussterminalens kapacitet kommer att behöva fördubblas år 2030 för att klara kollektivtrafikresandet.</p>	Bytespunkt Huddinge station med trafikplatserna Storängen och Fullersta	Huddinge station är en viktig omstigningspunkt mellan stombuss, buss och pendeltåg. Förbättrade omstigningsmöjligheter och snabbare resväg med buss ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och ge möjligheter till ökad stadsutveckling.
5	Tillgängligheten till bussterminalen för busstrafiken är dålig och förbättrade kopplingar mellan väg 226 och bussterminalen behövs för att upprätthålla och förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Även tillgängligheten till pendeltågsstationen behöver förbättras.		
6	Det saknas en gen regional cykelförbindelse i stråket Huddinge-Årstabron . Sträckan saknas helt i dagsläget.	Mellan Årstabron och Huddinge C	Sträckan bedöms ha en mycket stor potential. Detta genom sin genhet, topografiskt gynnsam, fri från korsningspunkter med biltrafiken samt att sträckan kopplas ihop med flera stora pendeltågsstationer/bostadsområden i söderort. Ett förverkligande av sträckan skulle innebära en unik cykelförbindelse med hög kapacitet, trafiksäkert och med god framkomlighet. Stråket skulle avsevärt förbättra cykelns konkurrenskraft.
7	De regionala cykelstraken i lanet benover byggas ut för att öka cykelns konkurrenskraft och uppnå målen i den regionala cykelplanen. Dagens regionala cykelnät är bristfälligt vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och genhet. Det är flera regionala sträckor över kommungränser som i dagsläget saknar alternativ och som har en dragning som innebär omvägar och restidsfördröjningar för cykeltrafiken. Exempelvis Haninge-Flemingsberg, E4 Heron city-Bredängs trafikplats, Västerhaningestråket vid Skattetorpsvägen. De regionala cykelstråken går genom flera kommuner och har flera huvudmän, såväl kommuner som Trafikverket. Samordning och bidrag för finansiering av utbyggnad behövs.	Regionala cykelstråk (generellt)	En snabbare utbyggnad av de regionala cykelstråken för att kunna öka cykelns konkurrenskraft och kunna uppnå den regionala cykelplanens målsättning. Det är av stor vikt att möjlighet till statlig medfinansiering till kommuner för utbyggnad av regionala cykelstråk kvarstår.

	<p>Utveckling av bytespunkt i Skärholmen. Bytespunkten utgörs idag av en tunnelbanestation och bussterminal och är den femte största bytespunkten söder om Stockholms innerstad.</p>		
8	<p>Skärholmen i Stockholms stad är tillsammans med Kungens kurva i Huddinge kommun utpekad som en regional stadskärna i RUF 2050 och det finns behov av att sammanlänka områdena med fler och starkare kopplingar för gång, cykel och kollektivtrafik. Planerna inkluderar en utveckling av både Skärholmen och Kungens kurva till en levande stadskärna med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation.</p>	Bytespunkt Skärholmen	<p>Förbättrad tillgänglighet till den regionala stadskärnan, samt en förutsättning för att den regionala stadskärnan kan länkas samman och utvecklas. Minska Förbifart Stockholms barriärverkan. Förbättrade bytesmöjligheter inklusive lösningar för Spårväg syd i enlighet med Sverigeförhandlingen. En mer resurseffektiv bytespunkt som ökar andelarna hållbart resande till, från och via Skärholmen. Ökar den regionala tillgängligheten med kollektivtrafik med ny stomlinje (J) via Förbifart Stockholm.</p>
	<p>I Sverigeförhandlingen 2017, undertecknades ett avtal om genomförande av Spårväg syd. År 2019 omförhandlades starten av planläggningen och denna tidigareläggs till år 2020. Spårvägs syds planerade sträckning går mellan Älvsjö och Flemingsberg via Skärholmen. Den befintliga bussterminalen i Skärholmen behöver utvecklas för att möjliggöra angöring av Spårväg syd. Studier krävs för att lösa angöring samt på- och avfart för stombussars nyttjande av tillkommande E4 Förbifart Stockholms (i fortsättningen Förbifart Stockholm) bussramper vilka beräknas kunna trafikeras år 2030.</p>		
9	<p>Utveckling av regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens kurva, specifikt över E20 vid trafikplats Kungens Kurva. Trafikplatsen är en utpekad barriär mellan framtida stadsdelarna och över kommungränsen mellan Huddinge och Stockholm. Trafikplatsen tar stor yta i anspråk och bidrar inte till stadsmässighet.</p> <p>Då Förbifart Stockholm (ny sträckning för E4) öppnar för trafik finns ett alternativt vägval mellan de norra och södra delarna av länet, vilket innebär att trafiken norrut över Saltsjö-Mälarsnittet förväntas minska. Detta då E4/E20 övergår till att endast vara E20 norrut. Efterfrågan på motoriserade resor i trafikplats Kungens Kurva kommer således troligen att minska och trafikplatsen vara/bli överdimensionerad.</p>	Trafikplats Kungens Kurva	<p>Tillgänglighetsförbättringar genom en trafikplats som är bättre anpassad för stadsutveckling och skapar förutsättningar för att länka samman den regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens kurva. Ökad tillgänglighet för för gående och cyklister. Möjliggör en effektivare markanvändning då mark som idag nyttjas till ramper skulle kunna bebyggas. Ökade förutsättningar för att öka andelen hållbart resande.</p>
10	<p>Höga fordonsflöden och hastigheter och avsaknad av gångs- och cykelbana längs Lissmavägen gör att trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister är låg.</p>	Lissmavägen mellan Länna köpcentrum och väg 259	<p>En gång- och cykelväg längs Lissmavägen ger möjlighet att knyta ihop Länna köpcentrum och de östra delarna av Huddinge kommun med väg 259 och skapar en genare och säkrare förbindelse för oskyddade trafikanter.</p>

11	Den regionala cykelförbindelsen i stråket längs väg 226 går i dagsläget genom centrala delar av Huddinge C. Förbindelsen är inte gen pch den går på smala och gemensamma gång- och cykelbanor. Detta innebär en låg hastighet och ökad restid.	Längs väg 226, mellan västra stambanan och Flemingsberg	En dragning av stråket utmed väg 226 skulle innebära ett avsevärt genare stråk, förkortade restider och att förbättra cykeltrafikens konkurenskraft. Utöver detta finns potential för att trafiksäkerheten kan förbättras. Söderut på stråket, mot Flemingsberg behöver trafiksignalerna cykelanpassas.
12	Planskilda korsningar väg 226. Väg 226 genom Huddinge kommun utgör en stor barriär mellan västra och östra sidan. Framkomligheten är låg för samtliga trafikantgrupper såväl längs som tvärs vägen och det är problematiskt att upprätthålla framkomligheten. De signalreglerade korsningarna behöver byggas om till planskilda korsningar.	Väg 226, korsningarna Lännavägen, Björkängsvägen och Ågestavägen	Väg 226 har en regional funktion och utgör stomnät för kollektivtrafiken. Med planskilda korsningar kan framkomligheten öka och barriären som vägen utgör överbryggas samt trafiksäkerheten förbättras.
13	Kapacitet och tillförlitlighet i pendeltågssystemet. Antalet påstigande i pendeltågstrafiken har ökat kraftigt de senaste tio åren och med den tillväxt av bostäder och arbetsplatser som planeras bland annat i Huddinge kommun kommer efterfrågan på resor i pendeltågstrafiken att fortsätta öka. I rusningstrafik är det i dagsläget trångt på pendeltågen. Störningar i pendeltågstrafiken gör att kollektivtrafiken inte upplevs som tillförlitliq.	Hela pendeltågssystemet	Ökad tillförlitlighet och kapacitet i pendeltågssystemet.
	Nedanstående objekt finns i nuvarande länsplan/nationell plan. Huddinge kommun förutsätter att dessa kommer att genomföras enligt nuvarande plan.		
14	Tvärförbindelse Södertörn		
15	Spårväg syd inklusive cykelobjekt		
16	259 Glömstavägen Cykelsatsning Södertörn		
17	226 Högsolan trafikplats anslutning Alfred Nobels allé		

33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62

63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96

97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130

131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164

165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198

199

200

Planeringsfas	Prioritet	Kommentarer
information om bristens aktuella planeringsfas, exempelvis stöd i ÖP, KS-beslut, ÅVS, idéstadie.		Övriga kommentarer kopplat till bristen/behovet.

Objektet är planeringsmoget.

Flemingsberg är beskriven under "brister" i nu gällande länsplan.

Det har genomförts en åtgärdsvalsstudie för bytespunkten, för vilka åtgärder en samhällsekonomisk bedömning gjorts (SEB) samt en grov kostnadsbedömning (GKI).

Flera åtgärdsvalsstudier har gjorts för den aktuella sträckan. Oskyddade trafikanter Huddingevägen finns i nuvarande länsplan men åtgärder görs endast på en del av den utpekade sträckan.

Hög

Hög

Objektet kräver finansiering i länsplan.

I projekt bytespunkt Flemingsberg ingår flera delar, varav vissa delvis eller helt bör finansieras i länsplan/nationell plan.

En gemensam avsiktsförklaring mellan Huddinge kommun, Region Stockholm och Trafikverket är beslutad av Huddinges kommunfullmäktige 8/2 2021. Planprogram för Flemingsbergdalen, inkl. resecentrum är antaget. Fortsatta utredningar av nivå på steg 4-åtgärder ska ske (överdäckning/planskild korsning). Avsiktsförklaringen pekar på att avtal behövs kring finansieringsprinciper för nedsänkning av väg 226, för vilken förhandling nu har inletts.

Spårväg syd och ÅVS bytespunkt
Flemingsberg möjliggör för en förlängning
av spårvägen. Behovet av förlängningen
konkretiseras i planprogram
Flemingsbergsdalen.

Medel

Flemingsbergsdalen kommer bidra
med kvaliteter som gör att
Flemingsberg kan bli det självklara
etableringsvalet för kreativa näringar
och det kunskapsintensiva
näringslivet, vilket är i enighet med
målet i Utvecklingsprogram
Flemingsberg, framtaget av Region
Stockholm, Huddinge och Botkyrka
kommun.

När avtal om spårväg syd tecknades
fanns inte de konkreta planerna kring
Flemingsbergsdalen. Sträckningen
bör därför anpassas efter nya
planeringsförutsättningar.

Flera åtgärdsvalsstudier har gjorts för den
aktuella sträckan, vilka pekar ut behov av
kollektivtrafikkörfält och förbättrad
framkomlighet för kollektivtrafiken. Delar
har byggts ut med finansiering via Länsplan
eller som trimningsåtgärd. I
avsiktsförklaring mellan Trafikverket,
Region Stockholm och Huddinge kommun
för ÅVS väg 226 pekas framförallt
kollektivtrafikkörfält i norrgående riktning
mellan Stuvstaleden och Rågsvedsvägen
ut, en fortsättning på den del som byggs ut
inom ramen för objektet Oskyddade
trafikanter i nuvarande Länsplan mellan
hållplats Huddinge gymnasium och
Stuvstaleden. Även södergående
kollektivtrafikkörfält mellan Glömstavägen
och Flemingsberg bör kunna byggas ut på
samma sätt som redan gjorts i norrgående
riktning. Fortsatt utredning krävs för att
skapa en kapacitetsstark kollektivtrafik i

Medel

Anpassning av trafikplatserna Storängen och Fullersta har pekats ut som rekommenderade åtgärder i ÅVS väg 226 med tillhörande avsiktsförklaring. Utvecklingsplan för centrala Huddinge, samråd 1 februari-15 april 2021, Huddinge kommun. KRAVLISTA - Terminal Huddinge station, inklusive bilaga Dimensionering av Huddinge station, Trafikförvaltningen. En ÅVS för Huddinge station behöver göras med utgångspunkt i kapacitetsbehovet för busstrafiken men där även kopplingarna till pendeltågsstationen ses över för en effektiv bytespunkt.

Medel

Sträckan är utpekad som utredningsstråk i den regionala cykelplanen, "järnvägsstråket". Stråkstudie samt ÅVS bör genomföras

Medel

Sträckorna är utpekade i regionala cykelplanen. Stråkstudier behöver genomföras för de stråk där dessa studier saknas.

Medel

ÅVS pågående men pausad under 2021.
Arbete med överenskommelse för fortsatta
utredningar har inletts under vinter 2021
för att komma vidare i ÅVSen.

Låg

Utvecklingsplan för Kungens Kurva,
Huddinge kommun. Samråd 1 feb-15 april
2021.

Låg

Lissmavägen är utpekad som
huvudcykelstråk i Huddinges cykelplan.

Låg

Sträckan utpekad i regionala cykelplanen

Låg

ÅVS väg 226 med tecknad avsiktsförklaring
(Huddinge kommun, Trafikverket och
Region Stockholm)

Låg

ÅVS Utveckling av pendeltågstrafiken i
Stockholm

Låg

