

Handläggare
Liselott Söderström
Liselott.Soderstrom@huddinge.seRegionstyrelsen
Rotel 4
registrator.rlk@regionstockholm.se

Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 – Huddinge kommuns yttrande över remiss från Region Stockholm

Inledning

Huddinge kommun har tagit del av remiss om förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022-2033 (nedan kallad för länsplan) och lämnar följande synpunkter. Detta remissvar ska ses som ett komplement till det remissvar som Huddinge lämnar gemensamt med övriga Södertörnskommuner.

Huddinge växer kraftigt

Fram till år 2035 planerar Huddinge kommun för att växa kraftigt. Utbyggnad kommer framförallt ske vid den framtida Spårväg syds stationer, med fokus på de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva samt i centrala Huddinge och Vårby. Bebyggelseutveckling kommer även att ske nära stationerna i Skogås och Trångsund. Avtalet inom ramen för Sverigeförhandlingen och kommunens planering för utveckling nära befintlig eller kommande kollektivtrafik, innebär att kommunen har goda förutsättningar för att öka andelen invånare i kommunen som reser kollektivt. För att stödja denna utveckling krävs investeringar i den regionala och statliga infrastrukturen. Huddinge kommun ser framförallt behov av effektiva förbindelser på tvären i södra Stockholmsregionen och förutsättningar för att underlätta bytet mellan olika färdmedel. Inom avtalet för Sverigeförhandlingen ingår även ett åtagande för Huddinge kommun att bygga ut cykelinfrastrukturen.

Synpunkter på förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2022–2033

Allmänna synpunkter

Nedan redogörs för Huddinge kommuns allmänna synpunkter på förslag till länsplan, vilket även inbegriper svar på de tre frågor som Region Stockholm ställde i remissen.

Huddinge kommun anser att förslaget till länsplan är föredömligt skrivet med tydlig, kortfattad och koncis information om planens prioriteringar, ekonomiska villkor och åtgärder. Kopplingen till RUFS 2050 och de mål och prioriteringsgrunder som länsplanen utgår från i stort är en bra grund för urval och

HUDDINGE KOMMUN



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

prioritering av åtgärder. Huddinge kommun anser dock att dessa mål och principer borde ha tagit större hänsyn till möjligheten att öka bostadsbyggandet i länet. Inom influensområdet för Spårväg syd med tyngdpunkt kring Flemingsberg planeras för 18 500 bostäder och ett stort antal arbetsplatser, vilket borde utgöra en viktig parameter vid val av åtgärder.

Det är positivt att den utökade ramen för länsplanen har ökat sedan gällande plan men det är uppenbart att de tilldelade ramarna inte räcker till för att hantera de brister och behov som regionen står inför. Huddinge kommun anser att Bytespunkt Flemingsberg, och specifikt objektet väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226) måste prioriteras till den beslutade länsplanen. Detta eftersom den i gällande länsplan pekas ut som en brist och att den så tydligt lever upp till samtliga de huvudprinciper som utgjort riktning för revidering av länsplanen. Två avsiktsförklaringar har också tecknats för bytespunkten som helhet respektive för medfinansiering av nedsänkning av väg 226 (se även avsnitt *Bytespunkt Flemingsberg är Huddinge kommun högst prioriterade investeringsobjekt till länsplanen* nedan).

Tidigare namngivna åtgärder i gällande länsplan och förhandlingar kvarstår till övervägande del. Det bör de också göra och Huddinge kommun är nöjda med den prioriteringen. Att gällande planer och överenskommelser hålls fast vid är av oerhört stor betydelse för att skapa förutsägbarhet och långsiktighet i den regionala och kommunala planeringen.

I förslaget till länsplan är den ekonomiska ramen fulltecknad. I gällande länsplan finns ett utrymme på ca 10 % för ej namngivna brister de sista fyra åren, vilket saknas i förslag till länsplan. Förslaget till länsplan redovisar inte hur de brister som pekas ut i gällande länsplan och som inte blivit namngivna objekt har hanterats. Detta anser Huddinge är mycket olyckligt då det skapar otydlighet gällande framtida prioriteringar.

Istället för utrymme för ej namngivna brister har åtgärdsområdenas ram ökat kraftigt. Huddinge kommun anser att det är positivt och viktigt med ökade medel till framförallt cykel och kollektivtrafik för att förutsättningarna för det hållbara resandet ska kunna förbättras. Däremot anser Huddinge kommun att tidigare utpekade brister borde ha lagts till som namngivna objekt, framförallt väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226) alternativt att det flexibla utrymmet istället borde ha kvarstått för de sista åren.

Huddinge kommun anser att det är positivt att hållbarhetsbedömningen innehåller fler dimensioner än enbart de miljömässiga aspekterna. Hållbarhetsbedömningen bedöms som balanserad i förhållande till uppställda mål, även om det finns enskilda åtgärder som ger negativ påverkan. Majoriteten av åtgärderna bidrar dock till ett förbättrat och mer hållbart transportsystem.

Huddinge kommun vill upplysa om vikten att identifiera och beskriva miljöpåverkan och dess tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

år 2033, bör miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033.

Bytespunkt Flemingsberg är Huddinge kommuns högst prioriterade investeringsobjekt till länsplanen

Innehållet i texten nedan är samma som texten om Bytespunkt Flemingsberg i Södertörnsyttrandet, som alla Södertörnskommuner gemensamt står bakom. Södertörnskommunerna är dock utbytt mot Huddinge kommun.

Bytespunkt Flemingsberg saknas helt i förslaget till länsplan trots ingångna avsiktsförklaringar

Huddinge kommun konstaterar med mycket stor förvåning att förslaget till länsplan inte alls omnämner Bytespunkt Flemingsberg. I förslaget finns inte heller några medel knutna till bytespunkten, varken för vidare planering eller för genomförande av några åtgärder. Detta trots att platsen pekades ut som en brist i gällande länsplan med en beskrivning av att behoven behövde preciseras.

Efter att bristen uppmärksammades i nu gällande länsplan genomfördes en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för bytespunkten som helhet som än tydligare visat på behoven av åtgärder på platsen samt ytterligare preciserat dem. ÅVS:en har sedan följts av inte mindre än två avsiktsförklaringar mellan parterna (Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun) – först för bytespunkten som helhet, sedan specifikt för medfinansiering av objekt väg 226, Flemingsberg (nedsänkning av väg), som därmed är planeringsmoget. Att bytespunkten lyser med sin frånvaro i förslaget till länsplan anser Huddinge kommun därför är helt oacceptabelt.

Den del av bytespunkten som har kommit längst i planeringen och utgör grund för utvecklingen av Bytespunkt Flemingsberg som helhet är de delar som ingår i Objekt väg 226, Flemingsberg (nedsänkning av väg). Den benämns hädanefter som *Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder*. Nedsänkningen med tillhörande åtgärder syftar framförallt till att skapa goda förutsättningar för resandet med kollektivtrafik, attraktiva bytesmöjligheter och att få största möjliga nytta av Spårväg syd som annars hamnar i konflikt med den korsande vägtrafiken längs väg 226. Resterande delar av bytespunkten beskrivs i avsnittet *Bytespunkten består av olika delar*.

Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder är planeringsmoget och bidrar till länsplanens samtliga huvudprinciper och regionplanens mål. Huddinge kommun kräver därför att länsplanen avsätter medel för vägplan samt genomförande av vägplan i enlighet med avsiktsförklaring tecknad 30 juni 2021.

Åtgärder i bytespunkten svarar mot regionens egna prioriteringar i förslaget till länsplan och mål i den regionala utvecklingsplanen

Som svar på Region Stockholms fråga nummer 2 anser Huddinge kommun att Bytespunkt Flemingsberg och specifikt nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder mer än väl möter upp regionens mål och inriktning, varför



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

detta objekt borde ingå i länsplanen. Nedsänkningen bidrar till att uppfylla samtliga av länsplanens sex huvudprinciper:

- Tät och flerkärnig region med effektiva bytespunkter och tvärförbindelser
- Hög tillgänglighet med kollektivtrafiken som norm
- Utnyttja befintlig transportinfrastruktur smart och effektivt
- Utbyggnad av det regionala cykelvägnätet
- Stimulera hållbara godstransporter och välfungerande nyttotrafik
- Öka samverkan och samfinansiering

Nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder samt i förlängningen hela Bytespunkt Flemingsberg bidrar till att uppnå den regionala utvecklingsplanens mål om en tillgänglig och jämlik region, samt den regionala kollektivtrafikplanens mål om en god tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna och en ökad kollektivtrafikandel.

Bytespunkten består av olika delar

En attraktiv bytespunkt i Flemingsberg, med goda förutsättningar för kollektivtrafikens resenärer och stadsutveckling i den regionala kärnan, skapar möjligheter för ett storregionalt resande med kollektivtrafik och avlastar andra delar av regionens trafiksystem. Bytespunkten består av flera delar, som tillsammans syftar till att skapa en bytespunkt där kollektivtrafiken är det givna valet av färdmedel. Bytespunktens framtida gestaltning och funktion är en av de mest avgörande planeringsförutsättningarna i Flemingsberg.

Nedsänkning av väg ger förutsättningar för ett hållbart resande

Den första beståndsdelen i bytespunkten är nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder som löper genom Flemingsbergs mest centrala delar och korsar den framtida spårvägen. Åtgärderna i detta objekt syftar helt till att ge förutsättningar för ett bra byte för kollektivtrafikresenärer och för resande med cykel och kollektivtrafik. Nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder i Flemingsberg är också en förutsättning för genomförande av Spårväg syd i enlighet med Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm. I objektet ingår förutom nedsänkning av vägen även bussgata, tunneltak och regional gång- och cykelväg.

Sammantaget utgör nedsänkningen med tillhörande åtgärder en förutsättning för en vidare utveckling av bytespunkten och stadsutveckling i den regionala stadskärnan. En nedsänkning av väg 226 är också en viktig planeringsförutsättning när Huddinge kommun planerar en ny vägbro i Flemingsbergsledens förlängning, norr om stationen.

Övriga delar av bytespunkten

Övriga delar i bytespunkten har utretts i åtgärdsvalsstudien för bytespunkt Flemingsberg och består bland annat av stationsbyggnad för samtliga resenärer, överdäckning i flera delar, perronger och lyftpaket. Dessa delar behöver utredas ytterligare och nya överenskommelser om finansiering behöver tecknas, med utgångspunkt i den avsiktsförklaring som tecknades 1 december 2020 mellan



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Åtgärder från dessa överenskommelser kan bli aktuella för framtida länsplaner.

Konsekvenser om finansiering fortsatt uteblir

Genomförandet av Sverigeförhandlingens åtaganden innebär att Spårväg syd, anslutande gång- och cykelvägar, samt ett stort antal bostäder kommer att byggas, varav 18 500 i Huddinge. Samtidigt pågår både inflyttning, byggnation och planering av cirka 35 000 ytterligare arbetsplatser i den regionala kärnan fram till 2050. En stor ökning av antalet boende, verksamma och besökande på platsen innebär ett ökat resbehov som behöver rymmas någonstans i trafiksystemet, samt en ökad belastning på den befintliga stationen. Om förutsättningarna för att resa kollektivt inte är tillräckligt goda riskerar resandet behöva ske på andra sätt och då skapa omfattande investeringsbehov i andra delar av trafiksystemet.

En utebliven finansiering av planering och genomförande av nedsänkningen av väg 226 med tillhörande åtgärder får stora konsekvenser.

I ett första skede innebär det hinder för fortsatt samverkan mellan stat, region och kommun enligt avsiktsförklaringen mellan parterna, då statliga medel skulle saknas för att utreda vidare och samplanera med kommun och region i tidigt skede. Att inte veta hur bytespunkten gestaltas och fungerar och när i tiden den skulle kunna byggas om innebär en stor osäkerhet i planeringen av såväl Spårväg syd som planering av stadsutveckling i Flemingsberg som helhet.

Det innebär även att spårvägen behöver planeras för att byggas i kostnadsdrivande etapper som det i dag inte finns utrymme för i den beslutade finansieringen av Spårväg syd. Det riskerar också att kräva tillfälliga lösningar för bytespunkten och potentiellt behov av kompletterande busstrafik som idag är svår att hitta utrymmen för. En omplanering av Spårväg syd innebär en trolig senareläggning av genomförandet.

Stora risker finns för att något av, eller i värsta fall båda, projekten belastas med fördyringar. Osäkerhet i planeringsförutsättningarna för stadsutvecklingen i Flemingsberg som helhet kan i längden innebära att Flemingsberg blir ett mindre attraktivt område att investera i. Den utveckling som är påbörjad riskerar att stannas av och/eller utebli, hindra intentionerna i den regionala utvecklingsplanen.

Omprövning av objekt i länsplan till förmån för nedsänkning väg 226 i Flemingsberg

Huddinge kommun anser att om något av de fyra nya namngivna objekten¹ i förslag till länsplan av någon anledning inte skulle visa sig genomförbara under planperioden, så bör de konkretiserade och planmogna åtgärder från den beskrivna bristen Flemingsberg i gällande länsplan stå först på tur. För en förutsägbar process så bör rimligen beskrivna brister i gällande länsplan få företräde.

¹ De fyra av de totalt åtta nya namngivna objekten som är helt nya i länsplan, dvs. exklusive de åtgärder som tidigare finansierats genom åtgärdsområden



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

Eftersom konsekvenserna av utebliven planering och genomförande av nedsänkning av väg 226 med tillhörande åtgärder genom Flemingsberg är så stora så är Huddinge kommun också öppna för en omprioritering av de fyra helt nya utpekade objekten i förslaget till länsplan.

Huddingespecifika synpunkter som kompletterar det Södertörns-gemensamma yttrandet.

Inom Spårväg syds influensområde planeras för 18 500 bostäder. Den höga takten i bostadsbyggandet inom Huddinge kommun och specifikt i den regionala stadskärnan Flemingsberg måste också mötas upp med ökade investeringsmedel från länsplanen. Av de objekt som Huddinge kommun angivit som prioritet 1 (under processen med att spela in brister till länsplan under våren 2021, RS 2021-0109) så anser Huddinge att nedsänkning av väg 226 är det mest prioriterade objektet. Kommunen ställer sig därför öppen för en omprioritering av nya namngivna kollektivtrafik/cykel-objekt i Huddinge. Åtgärden väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan kan hanteras i framtida länsplaner om detta ger utrymme att påbörja genomförandet av objekt väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226).

Eftersom Årstaberg bytespunkt, som länsplanen medfinansierar, inte finns med i förslag till nationell plan för transportsystemet, så finns även ett utrymme på ytterligare drygt 250 miljoner som kan gå till finansiering av objekt väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226). Huddinge är måna om att arbetet kan komma igång. Även om full finansiering inte kan erhållas för detta under planperioden 2022-2033, så kan och bör delar av finansieringen säkras. Det är viktigt att minst arbete med vägplan kan starta inom de närmaste åren så att planeringsförutsättningarna i den regionala stadskärnan är tydliga.

Dessutom finns sannolikt medel från de ur länsplan borttagna projekten Gullmarsplan och Brommaplan. Huddinge kommun anser att projekt Gullmarsplan behöver bli planeringsmoget till nästkommande plan. I väntan på det bör medel från dessa bortplockade projekt gå till nya objekt, och inte täcka upp eventuella fördyringar i andra befintliga projekt inom länsplan. Huddinge kommun anser att dessa medel i första hand bör omfördelas till objekt väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226).

Synpunkter på namngivna objekt i förslag till länsplan

Det noteras att medel för *Spårväg syd* finns kvar i förslag till länsplan vilket är positivt. Huddinge kommun vill i sammanhanget lyfta betydelsen av att en nedsänkning av väg 226 är en förutsättning för att *Spårväg syd* ska nå sin fulla potential, och för att investeringsmedlen används så kostnadseffektivt som möjligt.

Det är positivt att finansieringen av *väg 226 Trafikplats Höskolan, anslutning Alfred Nobels allé* är löst och att projektet kan genomföras. Finansiering sker dels genom länsplan och dels genom medfinansiering från Huddinge kommun.

Väg 259 Glömstavägen cykelväg har gång efter gång skjutits fram i tid och skulle enligt kostnadsfördelning i gällande länsplan stått färdig år 2021. Huddinge



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

kommun anser att det är väsentligt att åtgärden inte skjuts längre fram i tid utan genomförs utan fördröjning. Gång- och cykelvägen längs Glömstavägen är ett utpekad regionalt cykelstråk och Huddinge kommun vill även poängtera att standarden på denna och på anslutande cykelvägar ska följa utformningsprinciperna i den regionala cykelplanen.

Ett nytt namngivet *objekt väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående kollektivtrafikkörfält* är med i förslaget till länsplan. Detta är positivt då framkomligheten för kollektivtrafiken behöver förbättras, vilket Huddinge kommun även yttrade sig om i under remissen av brister till länsplan under våren 2021. Specifikt utpekades då att det norrgående kollektivtrafikkörfält som byggts fram till Ågestavägen byggs ut hela vägen till Rågsvedsvägen.

Huddinge kommun anser dock att detta nya namngivna objekt med södergående kollektivtrafikkörfält och ombyggnation av gång- och cykelbanor kan senareläggas till kommande länsplan om det är nödvändigt för att få igång genomförandet av väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning av väg 226). För en finansiering av *objekt väg 226 Rågsvedsvägen-Västra stambanan, södergående kollektivtrafikkörfält* i framtida länsplaner vill Huddinge kommun ge följande medskick.

Det regionala cykelstråk som byggts ut mellan Huddinge gymnasium och Ågestavägen under 2021 uppfyller inte den standard som kan krävas av ett regionalt cykelstråk. Den fortsättning som ingår i objektet bör därför uppnå en högre nivå vad gäller utformning för oskyddade trafikanter. Det krävs också utredning och ordentliga konsekvensbeskrivningar för exempelvis markintrång och gåendes och cyklisters tillgänglighet.

Övriga behov

För den södra regionhalvans behov ser Huddinge kommun framförallt att förutsättningarna för utvecklingen i Flemingsberg behöver säkras genom bytespunkt Flemingsberg, enligt resonemang ovan. Dessutom finns ytterligare behov i kommunen som helhet både på kort och lång sikt. Längs och tvärs Huddingevägen behöver trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter förbättras. Det generella behovet av utbyggda regionala cykelvägar i länet är också stort. Vissa av dessa åtgärder bör kunna hanteras inom åtgärdsområde cykel.

Huddinge kommun förutsätter att Orlångenbron får finansiering och rustas inför överlämnande till Huddinge kommun i samband med att den övergår i kommunal ägo efter att Tvärförbindelse Södertörn byggts. På längre sikt behöver utöver ovan nämnda objekt i yttrandet även följande objekt utvecklas, enligt det remissvar om brister som Huddinge kommun lämnade till regionen under våren 2021 (RS 2021-0109):

- Förlängning av Spårväg syd ner i Flemingsbergsdalen
- Bytespunkt Huddinge station med trafikplatserna Storängen och Fullersta
- Utredningsstråk i regional cykelplan "Järnvägsstråket"



Datum
2021-11-24

Diarienummer
KS-2021/2608.109

För Huddinge kommun

Daniel Dronjak

Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 2 februari 2022