



Datum
2025-01-13

Diarienummer
KS-2024/2129.351

Handläggare
Hirsch, Emma

Kommunstyrelsens förvaltning

Bilaga 3. Utredning Väg 226, Flemingsberg – Sammanfattande beskrivning av framtagna utredningsalternativ

Inledning

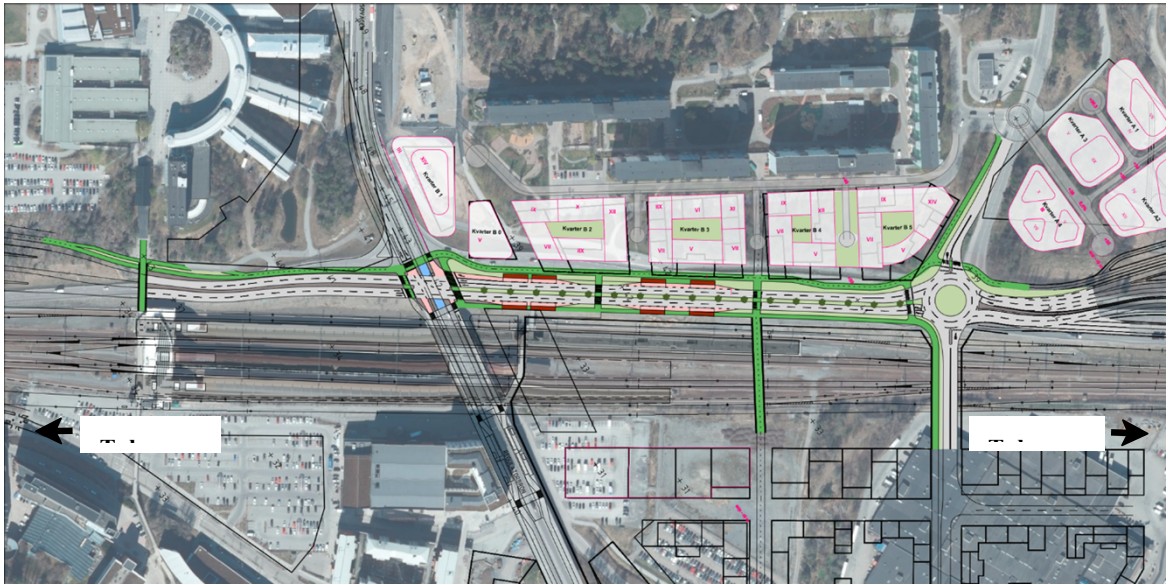
I denna sammanfattning redogörs kort för utredningsalternativ 1 – 4 (UA1-4) avseende anläggningsdelar och funktioner samt bedömd kostnad och måluppfyllnad.

Rapporten för den fördjupade utredningen håller på att färdigställas under Q1 2025. I rapporten beskrivs utredningsalternativen mer utförligt.

De färglagda delarna i ritningarna (Figur 1-4) ingår i utredningsalternativen. Färgerna illustrerar olika funktioner; grått=vägbana, rosa=busskörfält, rött=busshållplatser, ljusblått=spårvägsanläggning, mörkgrönt=gång- och cykelbana.

Utredningsalternativ 1 (UA1) - Stadsgata

- Väg 226 bibehåller korsningar i plan, men flyttas närmare järnvägen (österut) och befintlig slänt mot järnvägen ersätts med stödmur
- Väg 226 har två körfält i vardera riktningen
- Väg 226 regleras till 40 km/tim för att möjliggöra nya passager för gående och cyklister i plan
- Korsning väg 226/Hälsovägen anpassas till spårväg samt passager för gående och cyklister
- Regulatorbron stängs av för allmän biltrafik och upplåts för kollektivtrafik, uttryckningstrafik samt gående och cyklister
- Vid anslutningen av Flemingsbergsleden byggs korsningen om till cirkulationsplats och en ny bro över järnvägen adderas för ny vägkoppling till Flemingsbergsdalen
- En ny gc-bro över järnvägen anläggs norr om Regulatorbron
- Hållplatser för buss anläggs längs med väg 226
- Regionalt cykelstråk inklusive gångbana längs med väg 226



Figur 1. Utredningsalternativ 1 (UA1).

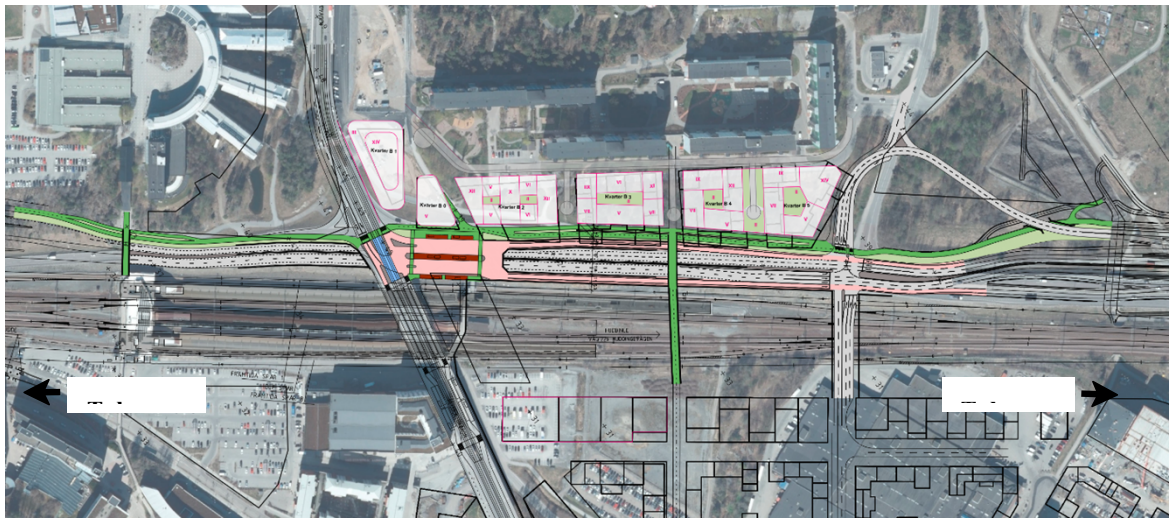
Kostnad och måluppfyllnad

Kostnaden bedöms vara 600 mnkr.

Alternativet bedöms inte rimligt att kunna genomföras avseende för stor påverkan på framkomlighet på väg 226. Alternativet innebär även utmaningar för genomförandet av ny bebyggelse avseende bland annat angöring, riskavstånd, buller med mera.

Utredningsalternativ 2 (UA2) – Kort tråg

- Väg 226 läggs i tråg om ca 210 m, med en tunnel under korsningen med Hälsovägen. Den nedsänkta vägen ligger ungefär i samma höjd som järnvägsspåren
- Väg 226 har två körfält i vardera riktningen
- Tunneltaket utgör ett busstorg, som nås via ramper endast för buss norrut. Tunneltaket är ca 125 meter långt
- Tunneltaket utgör nya kopplingar för gående och cyklister att passera planskilt över väg 226 samt passage för spårväg, bussar och uttryckningstrafik
- Regulatorbron stängs av för allmän biltrafik och upplåts för kollektivtrafik, uttryckningstrafik samt gående och cyklister
- En ny bro adderas för ny vägkoppling till Flemingsbergsdalen vid Flemingsbergsleden. Bron förutsätts ha totalt 5 körfält. Korsningen byggs om med en tillkommande ramp från ny trafikplats inom Tvärförbindelse Södertörn samt tillkommande svängkörfält
- En ny gc-bro över järnvägen och Väg 226 anläggs norr om Regulatorbron
- Regionalt cykelstråk inklusive gångbana längs med väg 226



Figur 2. Utredningsalternativ 2 (UA2).

Kostnad och måluppfyllnad

Kostnaden bedöms vara 1 350 mnkr. Förutsättningarna för att möjliggöra bytespunkten är bra samt att upprätthålla framkomlighet på Väg 226 och Tvärförbindelse Södertörn. Den nya bron över till Flemingsbergsdalen med tillkommande korsningsutformning (tillkommande ramp) är inte stadsmässigt anpassad och kostsam.

Utredningsalternativ 3 (UA3) – Långt tråg

- Väg 226 läggs i tråg på ca 520 m, med en tunnel under korsningen med Hälsovägen. Mellan Flemingsbergsleden fram till strax söder om Hälsovägen ligger den nedsänkta väg 226 i samma höjd som järnvägen
- Väg 226 har två körfält i vardera riktningen
- Tunneltaket utgör ett busstorg med busshållplatser. Tunneltaket är ca 125 meter långt
- Tunneltaket utgör nya kopplingar för gående och cyklister att passera planskilt över väg 226, samt passage för spårväg, bussar och uttryckningstrafik
- Regulatorbron stängs av för allmän biltrafik och upplåts för kollektivtrafik, uttryckningstrafik samt gående och cyklister
- Bussar når busstorget via en ny lokalgata väster om väg 226
- En ny bro adderas över Väg 226 och järnvägen för ny vägkoppling till Flemingsbergsdalen. Bron nås från väg 226 via norrliggande ramper. Bron förutsätts ha totalt tre körfält
- Regionalt cykelstråk inklusive gångbana längs med väg 226



Figur 3. Utredningsalternativ 3 (UA3).

Kostnad och måluppfyllnad

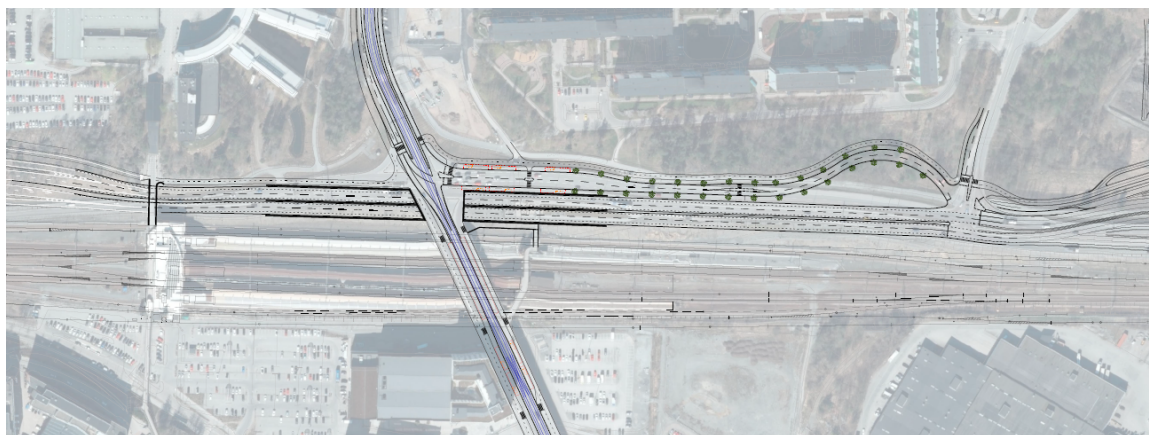
Kostnaden bedöms vara 1 650 mnkr. Förutsättningarna för att möjliggöra bytespunkten är bra. Lösningen vid förlängningen av Flemingsbergsleden och den nya bron över till Flemingsbergsdalen är stadsmässigt anpassad och bidrar till att koppla samman stadsdelarna längs hela utredningsområdet för väg 226.

Utredningsalternativ 4 (UA4) – Kortare tråg och bro

- Väg 226 läggs i tråg på ca 270 m, med en bro¹ över vägen som förbinder Hälsovägen och Regulatorbron. Under bron ligger nedsänkta väg 226 ungefär i samma höjd som järnvägsspåren
- Väg 226 har två körfält i vardera riktningen
- Bron över väg 226 varierar mellan 28-46 meter i bredd
- Bron utgör nya kopplingar för gående och cyklister att passera planskilt över väg 226, samt passage för spårväg, bussar och uttryckningstrafik
- Regulatorbron stängs av för allmän biltrafik och upplåts för kollektivtrafik, uttryckningstrafik samt gående och cyklister
- Busshållplatser anläggs längs med en ny lokalgata väster om väg 226
- Vid anslutningen av Flemingsbergsleden byggs korsningen om för att möjliggöra att bussar kan åka in på den nya lokalgatan
- Regionalt cykelstråk inklusive gångbana längs med väg 226

Avgränsning

De anläggningsdelar som inte ingår i Utredningsalternativ 4 är en ytterligare vägkoppling till Flemingsbergsdalen (i UA1-UA3 i form av en ny bro i Flemingsbergsledens förlängning). Den bron ska utgöra en andra infart tillsammans med kommande trafikplats Högsolan. Vägbron har också möjligheter att fungera för gående och cyklister. Vidare finns inte heller en gc-bro norr om Regulatorbron.



Figur 4. Utredningsalternativ 4 (UA4).

Kostnad och måluppfyllnad

Kostanden bedöms vara 730 mnkr. Förutsättningarna för att möjliggöra bytespunkten är bra. Behovet av att säkerställa ytterligare kopplingar för gående och cyklister över järnvägen och Väg 226, samt en andra infart för biltrafik till Flemingsbergsdalen kvarstår och bedöms bli mer prioriterade när utvecklingen av Flemingsberg kommit längre. Detta behöver studeras i samband med fortsatt planering av Flemingsberg.

¹ Definitionen mellan när bro övergår till att klassas som tunnel är en bredd på ca 100 meter. Vid en klassning som tunnel ställs högre krav på bland annat ventilation och säkerhet.