

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2018/86716

Dokumentdatum

2020-12-01

## Avsiktsförklaring med utgångspunkt från åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg

Parterna vill med denna avsiktsförklaring verka för att de åtgärder som rekommenderas i åtgärdsvalsstudie (ÅVS) bytespunkt Flemingsberg utreds vidare. Mellan nedanstående Parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

### 1. Parter

Trafikverket, region Stockholm, org nr 202100-6297 (nedan Trafikverket).  
Region Stockholm trafikförvaltningen, org nr 232100-0016 (nedan Regionen).  
Huddinge kommun, org nr 212000-0068 (nedan Huddinge).

Trafikverket, Regionen och Huddinge kallas nedan gemensamt för Parterna.

### 2. Bakgrund och syfte

#### 2.1 Bakgrund

Flemingsberg är utpekad som en regional stadskärna i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS) 2050.

I linje med RUFSS 2050 har Huddinge kommun, Botkyrka kommun och Region Stockholm antagit ett gemensamt utvecklingsprogram för att Flemingsberg ska utvecklas till en konkurrenskraftig innovationsmiljö med stadskvalitéer.

Flemingsberg och dess omland förväntas växa kraftigt fram till år 2030 med cirka 10 000 nya bostäder och 20 000 nya arbetsplatser. Flemingsberg är en bytespunkt för buss och spårbunden trafik. Bytespunkten är utpekad som en birst i gällande länsplan. I Flemingsbergs mest centrala del planeras för utveckling av ett nytt rese- och stadscentrum, vilket väntas ske samtidigt som Spårväg syd byggs ut. Detta sammantaget kommer innebära ett ökat resande och att Flemingsbergs roll som regional målpunkt förstärks i enlighet med RUFSS 2050.

Barriärerna, i form av järnvägen och väg 226, innebär att stadskärnan i Flemingsberg i nuläget inte är sammanhängande. Nivåskillnader och långa gångavstånd skapar barriäreffekter vilket medför att tillgängligheten och orienterbarheten i bytespunkten har identifierats som två stora brister.

Flemingsbergs station är en av de stationer i regionen som har högst antal omkomna i personpåkörningar på järnväg och obehöriga i spår. Det är vidare den järnvägsstation i landet som har flest antal dödade och allvarligt skadade i suicid. Avsaknad av trygghet och säkerhet har därför identifierats som birst i stationen.

#### 2.1.1 Åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) bytespunkt Flemingsberg påbörjades hösten år 2018 och avslutades i början av år 2020. Syftet med ÅVS:en har varit att, med utgångspunkt i den planerade bebyggelseutvecklingen och de planerade infrastruktursatsningarna i området, ta fram förslag på åtgärder som möjliggör att en attraktiv, effektiv, trygg och säker bytespunkt utvecklas i Flemingsberg. Inom ramen för studien var syftet även att hitta åtgärder som medför att tåg, spårvagn, stombuss, övriga bussar, fotgängare, cyklister och nyttotrafik kan angöra den norra uppgången vid Flemingsbergs station på ett effektivt och säkert sätt. I ÅVS:en ingick även att ta hänsyn till den stadsutveckling i Flemingsberg som planeras av Huddinge kommun, att överbygga de barriärer som infrastrukturen kring stationen skapar men samtidigt inte försämra kapaciteten hos den befintliga infrastrukturen genom Flemingsberg.

Studien rekommenderade sju åtgärds paket, med steg 1-3 åtgärder, som uppfyller ÅVS:ens mål på kort sikt. För att uppnå ÅVS:ens samtliga överenskomna mål krävs dock mer omfattande åtgärder. Studien presenterar två alternativa lösningar innehållandes steg 4-åtgärder; Planskild korsning respektive Överdäckning.

### **2.1.2 Åtgärdsvalsstudie väg 226 Huddingevägen Vårsta-Södra länken (TRV2016/96935)**

En ÅVS genomfördes under åren 2014-2017 i syfte att nå en samsyn kring lämpliga funktioner och utformning för väg 226 mellan Vårsta och Södra länken. Deltagande parter i studien var kommunerna Huddinge, Botkyrka och Stockholms stad samt Regionen och Trafikverket. Samtliga parter utom Stockholms stad har tagit fram en avsiktsförklaring.

Det finns beroenden mellan åtgärder enligt ÅVS väg 226 Vårsta-Södra länken och ÅVS bytespunkt Flemingsberg. Åtgärderna behöver därför samordnas. Av särskild vikt för fortsatt planering av bytespunkt Flemingsberg är att utredning för ökad andel hållbart resande genomförs.

### **2.1.3 Sverigeförhandlingen**

Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm med tillhörande objektsavtal för Spårväg syd, där staten, Region Stockholm och Huddinge kommun är parter, reglerar bland annat finansiering och utbyggnad av Spårväg syd. Region Stockholm, Huddinge kommun och Stockholms stad har tecknat en överenskommelse om förskottering av medel och tidigareläggning av planering av Spårväg syd i syfte att tidigarelägga även trafikstarten. Fortsatta utredningar till följd av föreliggande avsiktsförklaring ska beakta Ramavtal 6.

Avtalen inom ramen för Sverigeförhandlingen omfattar bland annat bostadsåtagande, cykelobjekt och kollektivtrafikobjekt (Spårväg syd) i Flemingsberg.

### **2.1.4 Regeringsuppdrag om ny nationell plan och nya stambanor**

I juni 2020 fick Trafikverket i uppdrag från regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag för en ny nationell infrastrukturplan. Trafikverket har även fått i uppdrag att uppdatera och komplettera uppgifterna om nya stambanor för höghastighetståg för sträckorna Stockholm-Göteborg samt Stockholm-Malmö.

En utbyggnad av ytterligare järnvägsspår genom Flemingsberg bedöms påverka Flemingsbergs bytespunkt.

### **2.1.5 Åtgärdsvalsstudie grönt ljus stombuss - Stråk 4 Flemingsberg – Skarpnäck**

Inom ramen för ÅVS grönt ljus stombuss har deltagande parter tillsammans studerat förutsättningarna för stombustrafiken mellan Flemingsberg och Skarpnäck, vilket resulterat i ett antal föreslagna åtgärder. Den åtgärd som berör bytespunkt Flemingsberg är busskörfält i södergående riktning mellan Flemingsberg och Glömstavägen längs väg 226. Åtgärden omhändertas i avsiktsförklaringen för ÅVS väg 226 Vårsta-Södra länken.

## **2.2 Syfte**

Syftet med denna avsiktsförklaring är att beskriva och befästa en gemensam process för parternas fortsatta samverkan med de rekommenderade åtgärderna från ÅVS bytespunkt Flemingsberg. Detta med utgångspunkt från den planerade bebyggelseutvecklingen och de planerade infrastruktursatsningarna i området.

Denna avsiktsförklaring behandlar ansvars- och kostnadsfördelningen mellan parterna för genomförande av fördjupade utredningar av de föreslagna steg 4-åtgärder i ÅVS bytespunkt Flemingsberg. De fördjupade utredningarna genomförs i syfte att utgöra underlag för kommande beslut och avtal som bland annat reglerar val av lösning, finansiering och genomförande.

### 3. Åtgärdsvalsstudiens resultat och fortsatta utredningar

#### 3.1 Ansvar och kostnader

Den Part som anges som "ansvarig Part" ska snarast initiera arbetet samt genomföra och bekosta nedan beskrivna utredningar i samverkan med de Parter som anges som "deltagande". Respektive Part ansvarar för att aktivt delta och ingå med de personella resurser som respektive organisation behöver för att kunna fullfölja sitt åtagande. "Deltagande part" medverkar i utredningsarbetet utan krav på ersättning för nedlagd tid.

Ansvar och kostnadsfördelning för planläggning och genomförande av steg 4-åtgärder omfattas inte av denna avsiktsförklaring, utan ska föregås av särskilda avtal. Parternas respektive ekonomi/ekonomiska beslut och direktiv avgör vilka åtaganden, utöver det som överenskoms i denna avsiktsförklaring, som respektive Part kan genomföra.

Respektive Parts interna process för beslut och politisk beredning ska följas och respekteras.

#### 3.2 Åtgärdsvalsstudiens rekommenderade åtgärder

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar genomförande av ett antal åtgärdspaket för steg 1-3 åtgärder. På kort sikt väntas dessa åtgärdspaket delvis uppfylla ÅVS:ens mål. Några av dem är sammankopplade med de långsiktiga åtgärdspaketerna (steg 4-åtgärder).

För att på lång sikt nå målen om en attraktiv, effektiv, trygg och säker bytespunkt som klarar resandeprognoserna, i enlighet med RUF 2050 och Utvecklingsprogram Flemingsberg, rekommenderas även steg 4-åtgärder. I ÅVS:en har två alternativa åtgärdspaket med steg 4-åtgärder utretts, alternativ Planskild korsning respektive alternativ Överdäckning.

### 3.3 Åtgärdspaket, steg 1-3

#### 3.3.1 Åtgärdspaket för utökad samverkan

Åtgärdspaketet syftar till att skapa samverkan i bytespunkten för att arbeta både med nuläget men även löpande genom den kommande ombyggnationen samt framtida drift och underhåll av den nya bytespunkten.

Parterna är överens om att bytespunkten ska ha en så god tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet och säkerhet som möjligt utifrån förutsättningarna både före, under och efter planerad byggnation. För att åstadkomma detta krävs en samverkan som i sin form, omfattning och i sitt innehåll förmår anpassas över tid utifrån bland annat vilka behov och vilka frågor som är aktuella samt i vilket skede planeringen befinner sig.

Parterna förbinder sig att ingå i en samverkansgrupp som ska arbeta med åtgärder identifierade i ÅVS:en.

Intiellt behöver Parterna inventera platsen för att utifrån ÅVS:ens identifierade åtgärder klargöra vilka utöver undertecknade Parter som bör ingå i samverkansgruppen.

Ansvarig part: Huddinge

Deltagande part: Trafikverket och Regionen

#### 3.3.2 Åtgärdspaket för färre omkomna och skadade i personpåkörningar på järnväg och minskat antal obehöriga i spår

Flemingsbergs station är en av de stationer i regionen som har högst antal omkomna i personpåkörningar på järnväg och obehöriga i spår. Det är vidare den stationen i landet som har flest antal dödade och allvarligt skadade i suicid. Syftet med åtgärdspaketet är att finna åtgärder för att minska antalet omkomna och skadade i personpåkörningar på järnväg och minska antalet obehöriga i spårområdet.

Ett bredare samarbete ska initieras mellan medverkande Parter i ÅVS:en och övriga berörda aktörer med syfte att förebygga suicid på Flemingsbergs station och i järnvägsanläggningen. Parterna är överens om att suicidprevention behöver hanteras ur ett bredare samhällsperspektiv, vilket inkluderar fler aktörer än Parterna i avsiktsförklaringen. Detta för att få till stånd effekter som inte kan uppnås med enbart fysiska åtgärder i järnvägsanläggningen. Hur formen för det fortsatta samverkansarbetet ska se ut behöver diskuteras i den fortsatta processen.

Inom ramen för samarbetet kommer en ny åtgärdsvalsstudie genomföras. I denna åtgärdsvalsstudie ska åtgärder i järnvägsanläggningen fördjupat studeras med syfte att minska antalet omkomna och skadade i personpåkörningar på järnväg och antal obehöriga i spår vid Flemingsberg.

Ansvarig part: Trafikverket

Deltagande part: Huddinge och Regionen

### 3.3.3 Cykel

#### 3.3.3.1 Åtgärds paket för cykeltrafik

Åtgärds paketet syftar till att förbättra för cyklister och öka andelen cykelresor inom länet. Både cykelvägnätet och cykelparkeringar i Flemingsberg är identifierade med brister i dagens anläggning. Parterna är överens om att det ska vara en regional cykelväg utmed väg 226 Huddingevägen.

Parterna har för avsikt att ha en fortsatt nära dialog i hantering av cykelåtgärder i och genom Flemingsberg. Respektive huvudman planerar och genomför utbyggnad av cykelåtgärder. Vissa av Huddinges åtgärder är reglerade i Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 Storstad Stockholm. Trafikverket är huvudman för regionala cykelvägar och Huddinge för de kommunala cykelvägarna.

Ansvarig part: Huddinge för kommunala cykelvägar och Trafikverket för regionala cykelvägar

Deltagande part: Regionen

#### 3.3.3.2 Cykelparkering

Åtgärden cykelparkering, som regleras i Sverigeförhandlingen, ska hanteras inom ramen för åtgärds paketet Cykeltrafik. Funktionen är beroende av såväl regionalt cykelstråk som utformning av bytespunkten. Det är viktigt att funktionen hanteras aktivt i utvecklingen av bytespunkten.

Ansvarig part: Huddinge

Deltagande part: Regionen och Trafikverket

### 3.3.4 Åtgärds paket för gångtrafik

Idag upplevs området kring Flemingsbergs station på flera punkter brista för gångtrafikanter avseende tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet och säkerhet.

För att nå de mål ÅVS:en satt upp är det viktigt att arbeta med åtgärder i bytespunkten och i dess omland som förbättrar upplevelsen av tillgängligheten till bytespunkten.

I Huddinge har det gjorts flera inventeringar av gångtrafiken kring saknade länkar, gångbanors bredd, belysning, lutning, tillgänglighet m m. Kommunen har och ska ta fram åtgärdsplaner för ett antal utpekadebrister, vilka kommer att hanteras inom kommunens basuppdrag. Denna avsiktsförklaring omfattar endast åtgärder inom parternas fastigheter samt där kommunen är väghållare/huvudman för det kommunala gångvägnätet.

Ansvarig part : Huddinge

Deltagande part: Trafikverket och Regionen

### 3.4 Åtgärds paket, steg 4-åtgärder; Planskild korsning och Överdäckning

I ÅVS:en har två alternativa åtgärds paket som innefattar steg 4-åtgärder föreslagits, Planskild korsning och Överdäckning. Åtgärds paketet omfattar vissa gemensamma åtgärder som t ex nedsänkning av väg 226 och en bredare Regulatorbro men alternativen skiljer sig åt gällande utförande och omfattning av överbyggnad av järnvägsanläggningen. Funktionella beroenden för respektive utformningsförslag har översiktligt studerats och kartlagts i ÅVS-processen.

Det är Parternas avsikt att gemensamt och var för sig verka för att steg 4-åtgärder ska bli realiserade. Behov av och ansvar för fortsatta utredningar för att kunna ta ställning till val av steg 4-åtgärd regleras i denna avsiktsförklaring. Finansiering, fördelningsgrund och genomförande av åtgärden avses regleras i kommande avtal.

Det noteras att steg 4-åtgärderna är till nytta för samtliga Parter. Nyttornas fördelning mellan Parterna behöver tydliggöras i kommande processer.

Huddinge kommer att inneha ett övergripande samordningsansvar för fortsatt planerings- och utredningsarbete av steg 4-åtgärder.

### 3.4.1 Nedsänkning av väg 226

För att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik för områdena i södra Stockholm är det viktigt att bytespunkten i Flemingsberg medger tillgängliga, trafiksäkra och snabba byten mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samtidigt krävs god framkomlighet på väg 226. För Flemingsbergs stadsutveckling är det betydelsefullt med ett attraktivt stationsområde och att barriäreffekten av väg 226 minskas. I ÅVS:en konstateras att projektmålen inte kan uppfyllas av en korsning i plan. Den identifierade åtgärden är en nedsänkning av väg 226 genom Flemingsberg.

En ny kommunal bro i Flemingsbergsvägens förlängning som ansluter till väg 226 och går över järnvägen (i ÅVS:en benämnd Flemingsbro) har utgjort en förutsättning i ÅVS:en. Huddinge har i utredningar konstaterat att den nya bron har ett funktionellt beroende till nedsänkning av väg 226. De två åtgärderna behöver därför samplaneras och byggas tillsammans.

Regionen ansvarar för upprättande av länsplanen och ansvarar för prioritering av nya kandidater. För att åtgärden nedsänkning av väg 226 ska kunna ingå i en prioritering i kommande länsplan för år 2022-2033 har erforderligt underlag som beskriver åtgärden (t.ex. utredningen Nedsänkning och överdäckning av väg 226 vid Flemingsberg (2019, Sweco), en samlad effektbedömning (SEB) och en grov kostnadsindikation (GKI)) tagits fram. I åtgärden ingår även del av Flemingsbro, korsningspunkten Regulatorbron/Hälsovägen, regionalt cykelstråk och Blickagången.

Parterna är överens om att ta fram en avsiktsförklaring för nedsänkning av väg 226 för ansvarsfördelning och finansieringsprinciper som underlag för prioritering i länsplan och för ett efterföljande finansieringsavtal mellan Parterna. För att uppnå detta ska en förhandlingsprocess mellan Parterna påbörjas snarast.

Trafikverket ansvarar för att färdigställa och sammanställa underlaget och lämna in det som förslag till kommande länsplan samt göra erforderliga kompletteringar vid behov.

Ansvarig part: Trafikverket

Deltagande part: Regionen och Huddinge

### 3.4.2 Överbyggnad av järnvägsanläggningen – Planskild korsning och Överdäckning

Överbyggnad av järnvägsanläggningen kommer krävas i båda åtgärds paketerna med steg 4-åtgärder, Planskild korsning och Överdäckning. I alternativet Planskild korsning avser överbyggnad en stationsbyggnad över järnvägsspåren samt en torgyta placerad mellan stationsbyggnaden Regulatorbron. I alternativ Överdäckning är det samma överbyggnad av järnvägsanläggningen som i alternativ Planskild korsning, men med skillnaden att överbyggnaden efter stationsbyggnaden fortsätter fram till den planerade nya bron i Flemingsvägens förlängning. För att kunna säkerställa förutsättningarna för genomförbarheten för överbyggnad av järnvägsanläggningen och samtidigt få fram ett relevant underlag för val av överbyggnadsalternativ har Parterna identifierat nedanstående åtgärder som nödvändiga att genomföra med start under 2021.

1. En gångflödes- och kapacitetsanalys av nuvarande trafiksystem och framtida behov i bytespunkten både avseende kollektivtrafiknät och region- och stamnät.

Analysen behöver kunna ge svaret och input till hur bytespunkt Flemingsbergs behöver dimensioneras och planeras för att klara framtida behov för samtliga trafikslag i bytespunkten. Dimensioneringen avser både Regionens, Trafikverkets och Huddinges anläggningar.

Ansvariga Parter föreslås att i samverkan genomföra gångflödes- och kapacitetsanalysen samt att en av parterna upphandlar konsult men att båda parter står för utredningskostnaden. Trafikverket och Regionen överenskommer särskilt om detta.

Ansvarig part: Trafikverket och Regionen

Deltagande part: Huddinge

2. Risk- och genomförandeanalys av båda alternativen för överbyggnad av järnvägsanläggningen

Analyserna ska utredas i den omfattning som krävs för att Parterna ska kunna göra ett ställningstagande kring vilket av de två alternativen för överbyggnad av järnvägsanläggningen de avser att arbeta vidare med.

Ansvarig part: Huddinge

Deltagande part: Trafikverket och Regionen

3. Underlag för kommande överenskommelse om finansiering

Detta underlag ska bestå av kalkyler, utredning av olika finansieringsalternativ samt förslag till finansieringsprinciper.

Ansvarig part: Huddinge

Deltagande part: Trafikverket och Regionen

Undertecknade avtal/ställningstagande om val av steg 4-åtgärd ska utgöra underlag för att åtgärden ska prövas som namngivet och finansierat objekt i kommande länsplan och/eller i kommande nationell plan.

Det finns åtgärder som har identifierats som kommer behöva eller kan komma att behöva utredas och hanteras tillsammans med åtgärden överbyggnad av järnvägsanläggningen. Dessa åtgärder är:

- Förlängda pendeltågsplattformar. Utifrån resultat ifrån gångflödes- och kapacitetsanalysen behöver Parterna ta ställning till om denna åtgärd ska utredas vidare.
- Utformning av ny bussterminal. Åtgärden är beroende av utformning av väg 226 och vilket överbyggnadsalternativ som väljs.

Anpassning av Regulatorbron till Spårväg syd. En utredning behöver genomföras av Regulatorbrons tekniska förutsättningar för att anlägga och tillgodose en hållplats för Spårväg syd på bron.

- Anpassning av Regulatorbron till överbyggnadsalternativ. Utredning av om Regulatorbrons tekniska utförande behöver anpassas till överbyggnad av järnvägsanläggningen. När utredningsarbetena har genomförts och den fortsatta inriktningen för utvecklingen av bytespunkten har klargjorts behöver platsens utformning mer ingående studeras. Parterna behöver nå samsyn gällande utformning av en ny stationsbyggnad inklusive byggnadens funktioner och innehåll samt de allmänna platserna kring stationen.
- Utredning av om behov finns att anlägga nya entréer till pendeltågs- och järnvägsstationen behöver genomföras. Parterna behöver klarlägga vilken part som ansvarar för att utveckla en eventuell ny stationsentré. Dialog mellan Parterna påbörjas snarast.

Inom fastställt spårreservat för järnvägen ingår, förutom ytterligare spår genom Flemingsberg, även möjligheten att förlänga och bredda plattformen närmast Flemingsbergsdalen. Behovet av ytterligare spår genom Flemingsberg hanteras i regeringsuppdrag enligt punkten 2.1.4 ovan. Förlängning och breddning av plattform är i nuläget översiktligt studerat. I fortsatt arbete behöver underlag och utredningar förhålla sig till en sådan möjlighet i framtiden.

#### 4. Beroenden mellan åtgärder

Steg 4-lösningarna är indelade i ett antal funktioner vilka är beroende av varandra i utförandeskedet. Det innebär att funktionerna behöver utredas, beslutas och genomföras i en viss ordning.

I bilaga 1 redovisas steg 4-åtgärder samt vilka funktioner som ingår och beroende mellan dessa åtgärder.

#### 5. Samordning och uppföljning

##### 5.1 Samordningsgrupp

För att få en god framdrift samt hög kvalitet i det fortsatta planerings- och utredningsarbetet är det viktigt att åtgärderna samordnas. Samordning av utredningsarbetet ska ske av en samordningsgrupp. I samordningsgruppen deltar representanter från Huddinge, Trafikverket och Trafikförvaltningen. Sammanställande till samordningsgruppen är Huddinge. Samordningsgruppen rapporterar till styrgruppen.

Parterna förbinder sig att ingå i samverkansgruppen.

##### 5.2 Styrgrupp

Styrgruppen är sammansatt av representanter från Huddinge, Trafikverket och Trafikförvaltningen. Sammanställande är Huddinge. Parterna ska inom ramen för styrgruppen ha regelbundna avstämningar rörande utredningarnas framdrift och, vid behov, fatta beslut om innehåll, omfattning och tidsramar.

Parterna förbinder sig att ingå i styrgruppen.

#### 6. Villkor

Denna avsiktsförklaring gäller endast under förutsättning att den godkänns av kommunstyrelsen i Huddinge genom beslut som vinner laga kraft. Skulle ovanstående förutsättningar inte uppfyllas är avsiktsförklaringen förfallen i sin helhet utan rätt till ersättning för någondera Part.

Avsiktsförklaringen har upprättats i tre (3) likalydande exemplar av vilka Parterna tagit varsitt.

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Region Stockholm, Underskrift

David Lagneholm  
\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Trafikverket, Underskrift

Helena Sundberg  
\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Huddinge kommun, Underskrift

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Huddinge kommun, Underskrift

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

## Bilaga 1

Steg 4-åtgärd	Kommande aktivitet	Åtgärder som ingår	Beroende av	Förbättrar möjligheter för
<b>Nedsänkning av väg 226*</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Underlag till anpassning av länsplan</li> <li>○ Medfinansieringsavtal för vägplan</li> <li>○ Beslut om nedsänkning och finansiering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Flemingsbro</li> <li>○ Korsningspunkt Regulatorbro/Hälsövägen</li> <li>○ Regionalt cykelstråk</li> <li>○ Blickagången</li> <li>○ Bussgata (bussterminal)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Framkomlighet Regional trafik genom Flemingsberg, samt kollektivtrafik till/genom Flemingsberg</li> <li>○ Stadsutveckling</li> <li>○ Spårväg syd</li> <li>○ Förutsättningar för hållbart resande från Flemingsberg</li> <li>○ Gång- och cykeltrafik</li> <li>○ Framkomlighet på regulatorbron</li> </ul>
<b>Överbyggnad av järnvägsanläggningen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gångflödes- och kapacitetsanalys</li> <li>○ Risk- och genomförandeanalys</li> <li>○ Underlag för ökad finansiering</li> <li>○ Beslut överdäckning, utbredning, samt finansiering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Förlängda plattformar och ny entré</li> <li>○ Bussterminal</li> <li>○ Stationsbyggnad</li> <li>○ Torgyta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nedsänkning av väg 226</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stadsutveckling</li> <li>○ Bytespunkt</li> <li>○ Framkomlighet</li> <li>○ Förutsättningar för hållbart resande från Flemingsberg</li> <li>○ Gång- och cykeltrafik</li> <li>○ Cykelgarage och regionalt cykelstråk</li> </ul>
<b>Regulatorbron</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Utredning av behov och åtgärder</li> <li>○ Investeringsbeslut</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nedsänkning av väg 226</li> <li>○ Ev. överbyggnad av järnvägsanläggning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bytespunkt</li> <li>○ Gång- och cykeltrafik</li> </ul>
<b>Spårväg syd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aktualitetsprövning</li> <li>○ Planläggningsprocess</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nedsänkning av väg 226</li> <li>○ Regulatorbron</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hållbart resande</li> <li>○ Flemingsberg som Regional Kärna</li> <li>○ Stadsutveckling</li> </ul>