



Datum
2020-10-20

Diarienummer
KS-2015/1835.351

Handläggare
Liselott Söderström
Liselott.Soderstrom@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Ny avsiktsförklaring avseende åtgärdsvalsstudie väg 226 Huddingevägen Vårsta- Södra länken

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Med upphävande av fullmäktiges beslut den 20 augusti 2018 paragraf 12 föreslås att avsiktsförklaring mellan Huddinge kommun, Trafikverket och Region Stockholm genom trafikförvaltningen avseende åtgärdsvalsstudie väg 226 Huddingevägen Vårsta-Södra länken godkänns i enlighet med bilaga till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 oktober 2020.

Sammanfattning

En åtgärdsvalsstudie har genomförts under åren 2014 - 2017 och arbetet har syftat till att nå en samsyn om lämpliga funktioner och utformning för stråket Vårsta-Södra länken av väg 226.

Två avsiktsförklaringar har upprättats mellan berörda kommuner (Botkyrka och Huddinge), Trafikverket och Region Stockholm. En del är gemensam och en del är för respektive kommun.

Avsiktsförklaringen i en första version togs fram under våren 2018 och godkändes då av Huddinges kommunfullmäktige (2018-08-20 KF §12). Efter detta framkom att Stockholms stad inte avsåg att skriva under avsiktsförklaringen. Ett omtag gjordes därför att övriga parter. Justeringar har gjorts i texten sedan den beslutade versionen från 2018.

Avsiktsförklaringarna syftar till att lägga fast de val och överväganden som gjorts i arbetet med åtgärdsvalsstudien samt ge vägledning för fortsatt arbete och precisera ansvarsfördelning mellan parterna.

Den långsiktiga inriktningen för väg 226 är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet och öka tillgänglighet mellan kommundelar på var sida om vägen genom att bygga om de signalreglerade korsningarna till planskilda korsningar samt att komplettera vägen med ett regionalt cykelnät.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se

Utredningar om hållbart resande med mera planeras. En avstämning av stråkets utformningsprincip ska göras efter utvärdering av utredningar och med hänsyn till Stockholms stads planering.

På kort sikt behöver åtgärder prioriteras för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikens framkomlighet.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

En åtgärdsvalsstudie har genomförts under åren 2014 - 2017 och arbetet har syftat till att nå en samsyn om lämpliga funktioner och utformning för stråket Vårsta-Södra länken av väg 226.

Två avsiktsförklaringar har upprättats med berörda kommuner (Botkyrka och Huddinge), Trafikverket och Region Stockholm genom trafikförvaltningen, där inledande punkter 1-3 utgör en gemensam del. För Botkyrka och Huddinge kommuner har därutöver gjorts särskilda preciseringar i sina respektive avsiktsförklaringar. Avsiktsförklaringarna syftar till att dokumentera, tydliggöra och lägga fast de val och överväganden som gjorts i det gemensamma arbetet med åtgärdsvalsstudien. Vidare ska avsiktsförklaringen ge vägledning för fortsatt arbete samt precisera ansvarsfördelning mellan parterna.

Avsiktsförklaringen i en första version togs fram under våren 2018 och godkändes då av Huddinges kommunfullmäktige (2018-08-20 KF §12). Den tidigare versionen av avsiktsförklaringen blev aldrig giltig eftersom den inte skrevs under av parterna. Slutligen meddelade Stockholms stad att de inte avsåg att skriva under avsiktsförklaringen med motiveringen att de inte brukar skriva under avsiktsförklaringar kopplat till åtgärdsvalsstudier och att de inte var berörda på samma sätt som Huddinge och Botkyrka. Efter detta besked gjordes därför ett omtag av övriga parter, framförallt under våren 2020. Skillnaden mellan den gamla och den nya avsiktsförklaringen redovisas i Bilaga 2.

Avsiktsförklaringen i huvudsak

Nedan redovisas i korthet innehållet i avsiktsförklaringen.

För samtliga parter gemensamma avsikter

Mellan Vårsta och trafikplats Högsolan har väg 226 främst lokal och mellankommunal funktion.

Mellan trafikplats Högsolan och Södra länken innebär en nedsänkning av väg 226 på sträckan genom Flemingsberg att hela sträckan får en primär regional funktion.

Mellan trafikplats Högsolan och Södra länken ska ökade anspråk för kollektivtrafik och cykelpendling inrymmas. Vägens funktion och utformning är också beroende av den utveckling som planeras inom Stockholms stad.

Ett regionalt cykelnät utformat enligt standard för regional cykelplan ska finnas utmed väg 226.

Datum
2020-10-20Diarienummer
KS-2015/1835.351*Fortsatta utredningar*

Efterfrågan på bilresor och vägtransporter i Stockholmsregionens centrala delar kommer i framtiden inte fullt ut kunna mötas med ökad vägkapacitet. Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet och övrig infrastruktur behöver utnyttjas bättre. En fortsatt utredning om hållbart resande i stråket ska därför göras av parterna. Trafikverket ska även leda ett arbete om åtgärder för att balansera efterfrågan och kapacitet, samt ett arbete om att precisera åtgärder för att minska problem med buller och luftföroreningar. Kommunerna ska även leda arbeten inom sina respektive kommuner om utveckling av huvudgatunät för lokal trafik.

Avsiktsförklaringen inom Huddinge kommun

Parterna är överens om att åtgärder för förbättrad tillgänglighet till Flemingsberg är viktiga och att sådana åtgärder därför ska prioriteras i respektive parts planering. En åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Flemingsberg har tagits fram inklusive ett förslag till en avsiktsförklaring.

Arbete med en utvecklingsplan för centrala Huddinge pågår. Som ett led i detta arbete förs en dialog mellan parterna om vidare utredning av de centrala delarna av väg 259, vilken då innefattar väg 226 mellan Glömstavägen och Fullersta trafikplats. Glömstavägens anslutning mot väg 226 kan finnas kvar med nuvarande trafikföring även efter att Tvärförbindelse Södertörn färdigställts.

Den långsiktiga inriktningen för väg 226 inom Huddinge kommun mellan Storängens trafikplats och Stockholm är att det ska vara planskilda korsningar. De signalreglerade korsningarna Lännavägen/Sågbäcksvägen, Björkängsvägen/Stationsvägen och Stuvstaleden/Ågestavägen bör byggas om till planskilda korsningar. Möjligheten att stänga in- och utfarter behöver utredas. De idag planskilda trafikplatserna vid Storängsleden och Fullersta behöver anpassas för ökad stadsmässighet och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

På kort sikt behöver trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras. En tidigare tecknad avsiktsförklaring för oskyddade trafikanter ska följas upp och utbyggnad av kollektivtrafikkörfält ska ske där så är möjligt. Även ITS (intelligenta transportsystem) kan användas för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. En avstämning av stråkets utformningsprincip ska göras efter utvärdering av arbetet enligt framförallt utredning Hållbart resande i stråket. Även Stockholms stads planering för stråket är ett viktigt underlag att ta med i utvärderingen. Beroende på vad utvärderingen kommer fram till, kan utformningen behöva justeras.

Förändringar sedan tidigare version

Justeringar har gjorts i texten sedan den beslutade versionen från 2018, se bilaga 2. Bland annat beror detta på att planeringen gått framåt bland annat i Flemingsberg och centrala Huddinge. Vissa förtydliganden och omformuleringar har också gjorts i texten. Nedan beskrivs de huvudsakliga ändringarna.

Datum
2020-10-20Diarienummer
KS-2015/1835.351

Den funktionella uppdelningen av stråket har delats upp ytterligare där Flemingsberg (mellan trafikplats Högsolan och trafikplats Solgård) blivit en egen delsträcka. Innan nedsänkningen av vägen genom Flemingsberg blivit till ska vägen behålla sin mellankommunala och regionala funktion, men efter nedsänkningen blir funktionen primärt regional. Ett tillägg har också gjorts som tydliggör att vägens funktion och utformning är beroende av den utveckling som planeras inom Stockholms stad.

Cykelvägen längs väg 226 beskrivs som utformad enligt regional standard, där *god* standard strukits. För sträckorna Västra stambanan norr om Huddinge C-Huddinge Gymnasium samt Ågestavägen-Rågsvedsvägen pekas i den nya versionen ut att planering och åtgärder bör starta.

ITS lyfts fram för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet.

Fortsatt utredning hållbart resande i stråket har till stor del skrivits om. Beskrivningen om vad som ska göras inom detta arbete har förtydligats. Omfattningen på utredningen har minskat och det har tydliggjorts att endast egna resurser och befintligt material kommer att användas. Parterna får ett mer likvärdigt ansvar i projektet och Region Stockholm är sammankallande. Det är i den nya versionen tydligare vad projektet ska resultera i och att fortsatt arbete krävs efter att PM tagits fram. En utvärdering och gemensam överenskommelse om fortsatt arbete ska tas fram efter slutfört PM.

Tidplanen för de gemensamma punkterna 3.2-3.6 har uppdaterats med start från år 2021.

Avsnittet om *Åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Flemingsberg* i den tidigare versionen har skrivits om då detta arbete har slutförts under den tid som gått sedan den förra och nuvarande versionen av avsiktsförklaringen. Istället för att beskriva vad åtgärdsvalsstudien för bytespunkt Flemingsberg ska innehålla så beskrivs vad den innehåller.

Även i centrala Huddinge har utvecklingen gått framåt och den utvecklingsplan som skulle påbörjas då den förra versionen av avsiktsförklaringen skrevs har nu påbörjats. En komplettering har också gjorts i den nya versionen om att i detta arbete förs en dialog mellan Huddinge kommun, Trafikverket och Region Stockholm om vidare utredning av de centrala delarna av väg 259, vilken ska innefatta väg 226 mellan Glömstavägen och Fullersta trafikplats. Arbetet leds av Huddinge kommun där också Trafikverket och Region Stockholm deltar. Utredningen berör sträckan från Lännavägen/Storängsleden i öster till korsningen väg 226/Glömstavägen i väster, inklusive Fullersta trafikplats. Särskilt viktiga punkter att belysa i arbetet är Glömstavägens koppling och funktion till väg 226 samt Fullersta och Storängens trafikplatser. Ytterligare ett tillägg i den nya versionen är att tydliggöra att Trafikverket efter att åtgärdsvalsstudien för väg 226 färdigställdes har meddelat att Glömstavägens anslutning mot väg 226 kan finnas kvar med nuvarande trafikföring även efter att Tvärförbindelse Södertörn färdigställts.

Datum
2020-10-20Diarienummer
KS-2015/1835.351

Ett tillägg har gjorts för att tydliggöra ansvarsfördelning men också vikten av dialog och gemensamma lösningar mellan parterna då det gäller åtgärder i infrastrukturen.

Avsnittet Förslag till åtgärder i infrastrukturen har delats upp i tre delar; åtgärder på lång sikt, åtgärder på kort sikt samt utvärdering. Tillägg har gjorts att det är mellan Storängens trafikplats och Stockholm som det ska vara planskilda korsningar. De signalkorsningar som ska byggas om till planskilda korsningar har förtydligats att detta är för att förbättra framkomligheter för kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt att minska barriärer. Tillägg har även gjorts att möjligheten att stänga av in-/utfarter längs sträckan behöver utredas. Anpassningen av Storängen och Fullersta trafikplats har förtydligats att detta har som syfte att öka stadsmässigheten och förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

Ett busskörfält mellan Glömstavägen och Flemingsberg i södergående riktning har lagts till som en åtgärd på kort sikt.

I tidigare version fanns en skrivning om att de utpekade åtgärderna på lång sikt tillsammans med de gemensamma arbetena förväntades leda till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken utan att bygga ut ytterligare körfält enligt åtgärdsvalsstudiens utformningsprinciper. Detta har nu strukits och formulerats om enligt följande *”En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafikkörfält kan även ske där så är möjligt, framförallt med ett norrgående kollektivtrafikkörfält från Stuvstaleden till Rågsvedskorset.”*

Från den tidigare versionen har styckena:

- ”• förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken utan att bygga ut ytterligare körfält enligt åtgärdsvalsstudiens utformningsprinciper,*
- förbättringar ur framkomlighets-, barriär- och miljösynpunkt. leda till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och förbättringar ur barriär- och miljösynpunkt.”*

ersatts med *”förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och förbättringar ur barriär- och miljösynpunkt.”*

Utvärderingen har i den nya versionen lagts som ett eget avsnitt och formulerats om enligt nytt förslag nedan.

”Det är viktigt att utvärdera om utformningen med planskilda korsningar längs väg 226 genom Huddinge, tillsammans med utredningar om hållbart resande m m, verkligen ger tillräckligt positiva effekter på framkomlighet, minskade barriärer och minskad miljöpåverkan. Även Stockholms stads planering för stråket är ett viktigt underlag att ta med i utvärderingen. Beroende på vad utvärderingen kommer fram till, kan utformningen behöva justeras.”

Datum
2020-10-20Diarienummer
KS-2015/1835.351

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser positivt på att den avsiktsförklaring som arbetades fram under år 2018 nu har uppdaterats och att fortsatt arbete kan påbörjas. Huddingevägen är både en viktig transportlänk och en barriär mellan kommundelar i Huddinge.

Nedan beskrivs förvaltningens synpunkter på avsiktsförklaringen och i huvudsak de ändringar som gjorts sedan tidigare version.

Förvaltningen har gjort bedömningen att avsiktsförklaringen är viktig och positiv för den fortsatta bebyggelseutvecklingen i Huddinge kommun, även utan att Stockholm skrivit under avsiktsförklaringen. Den barriär som väg 226 utgör behöver överbryggas genom att få till stånd planskilda korsningar och kollektivtrafikens och cykeltrafikens framkomlighet och tillgänglighet behöver förbättras genom utbyggnad av kollektivtrafikkörfält och cykelväg. Det är också viktigt att komma vidare i utredningar, framförallt fortsatt utredning för hållbart resande i stråket. Skrivningen kring väg 226 funktion och utformning kopplar nu tydligare till att det är beroende av utvecklingen inom Stockholms stad.

Barriären som vägen utgör i Flemingsberg behöver minska kraftigt för en positiv utveckling av den regionala stads kärnan. Nedsänkningen av väg 226 genom Flemingsberg lyfts i den nya versionen tydligare fram som en förutsättning för att vägen ska kunna ha en primärt regional funktion. Åtgärdsvalsstudien för bytespunkt Flemingsberg med tillhörande avsiktsförklaring blir ett viktigt underlag för åtgärder i Flemingsberg i kommande länsplan/nationell plan.

Strykningen av ”god” standard enligt regional cykelplan är inte odelat positivt. Huddinge kommun kommer då det blir aktuellt driva frågan om vilken standard som det regionala cykelstråket ska ha, men förutsättningarna är inte alltid sådana att god standard kan nås överallt. På vissa platser kan det innebära oönskat intrång eller att andra viktiga funktioner prioriteras bort om god standard (i nuvarande regional cykelplan 5,3 meter) ska uppnås på hela sträckan. I den nya versionen har två sträckor, Västra stambanan norr om Huddinge C-Huddinge Gymnasium samt Ågestavägen-Rågsvedsvägen, särskilt pekats ut som viktiga att komma igång med för planering och åtgärder.

En ökad efterfrågan på resor och godstransporter i stråket och i regionen kan inte fullt ut mötas genom att öka kapaciteten i vägnätet. Det omgivande trafiknätet med till exempel Essingeleden och Södra länken har redan idag kapacitetsbrist vissa tider och köer riskerar att flyttas utåt i regionen och i stråket. Ett hållbart framtida resande innehåller en ökad andel resande med kollektivtrafik, effektivare användning av bilen som transportmedel, utveckling av den regionala cykelpendlingen och gång för lokala resor. Kommunens bebyggelsestruktur och den vardagssituation många Huddingebor befinner sig i gör att bilen för många Huddingebor är en förutsättning för att livspusslet ska gå ihop. Därför är det viktigt att vägen är fortsatt framkomlig för dem som så behöver, men det innebär också att fler behöver välja andra färdssätt än bil. Därför är det positivt att utredningen för hållbart resande har skrivits om och dess innehåll förtydligats. Det finns nu en tydlig formulering kring vad som ska göras och hur resultatet ska tas vidare, samt en tidplan för arbetet.



Datum
2020-10-20

Diarienummer
KS-2015/1835.351

Som ett resultat av det pågående arbetet med en utvecklingsplan för centrala Huddinge har dialog mellan parterna kring fortsatta utredningar kring väg 259 och dess koppling till väg 226 samt Fullersta och Storängens trafikplatser, lagts till i avsiktsförklaringen. Denna utredning behöver komma igång för att den långsiktiga planeringen för centrala Huddinge ska få korrekta förutsättningar. Trafikplatserna Fullersta och Storängen behöver anpassas för ökad stadsmässighet och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken. Tydliggörandet att Glömstavägens koppling till Huddingevägen kan vara kvar med nuvarande funktion även efter att Tvärförbindelsen byggts innebär att planeringsförutsättningarna för delen mellan Glömstavägen och Storängens trafikplats inte är låsta.

På längre sikt är inriktningen att det ska vara planskilda korsningar längs Huddingevägen vid Lännavägen/Sågbäcksvägen, Björkängsvägen/Stationsvägen och Stuvstaleden/Ågestavägen. Att syftet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt att barriärer ska minskas har lyfts fram, vilket är positivt.

Kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet i stråket har avgörande betydelse för hur den nuvarande och framtida trafikefterfrågan ska kunna hanteras. Enligt trafikförvaltningens studier finns det, om framkomligheten för kollektivtrafiken längs väg 226 är god, potential till en stor ökning av kollektivtrafikresandet i framtiden. Utifrån tidigare framtagna åtgärdsvalsstudie *Förbättrad framkomlighet i stomnätet*, pekas ett antal sträckor ut för utbyggnad av kollektivtrafikkörfält. Trafikverket planerar för utbyggnad av kollektivtrafikkörfält på sträckan mellan Huddinge gymnasium och Ågestavägen med färdigställande år 2021. Därutöver planeras för utbyggnad av södergående kollektivtrafikkörfält mellan Glömstavägen och Flemingsberg vilket nu har lagts till i avsiktsförklaringen. Dito norrgående byggdes år 2019.

I tidigare version var skrivningen att utbyggnad av kollektivtrafikkörfält kan ske inom befintligt vägområde medan det i den nya versionen har skrivits om till ”*där så är möjligt*”. Denna nya formulering öppnar för framtida dialog kring utbyggnad och går inte heller stick i stäv med åtgärdsvalsstudie *Förbättrad framkomlighet i stomnätet*. Framförallt pekas nu en fortsättning på norrgående sträcka mellan Ågestavägen och Rågsvedsvägen ut. Åtgärder för att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna prioriteras med uppföljning av tidigare träffad avsiktsförklaring om de oskyddade trafikanterna (*Åtgärdsvalsstudie – väg 226, Huddingevägen, delen Västra stambanan – Rågsvedsvägen, 2014*). En gång- och cykelbro tvärs väg 226 vid Ågestavägen är särskilt viktig för Huddinge kommun. För barn blir konsekvenserna av infrastrukturåtgärderna en förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet längs och tvärs Huddingevägen.

ITS (intelligenta transportsystem) som ett sätt att säkra kollektivtrafikens framkomlighet har lyfts fram och förvaltningen anser att det kan vara ett bra sätt att förbättra framkomligheten utan att behöva göra större infrastrukturåtgärder som i vissa fall kan innebära intrång.



Datum
2020-10-20

Diarienummer
KS-2015/1835.351

Det är viktigt att utvärdera om utformningen med planskilda korsningar längs väg 226 genom Huddinge, tillsammans med utredningar om hållbart resande med mera, verkligen ger tillräckligt positiva effekter. Även Stockholms stads planering för stråket är ett viktigt underlag att ta in i utvärderingen. Då planeringen för Stockholms del av stråket inte är klar så kan utformningen även på delar av stråket inom Huddinge kommun behöva omprövas. Om Stockholm till exempel vill bygga mer stadsmässig gata så får det följdvärkningar även för Huddinges del. Beroende på vad utvärderingen kommer fram till, kan utformningen behöva justeras.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Huddinge kommun åtar sig i och med denna avsiktsförklaring att genomföra respektive delta i fortsatta arbeten och utredningar. I nuläget kommer framförallt den gemensamma utredningen om hållbart resande i stråket att kräva personella resurser från samhällsbyggnadsavdelningen. Detta arbete görs inom ramen för basuppdraget och finansieras via driftmedel. Slutsatserna från Utredning hållbart resande kan komma att leda till att ytterligare utredningar eller åtgärder behöver hanteras. Detta ska hanteras i en separat överenskommelse då utredningen avslutas. Skillnaden vad gäller ekonomiska konsekvenser mellan den nya och den gamla avsiktsförklaringen är att utredningen för väg 259 kommer att kräva resurser, såväl personella som finansiella. En prioritering av nivå av insats kommer att behövas då kostnaderna skall rymmas inom förvaltningens driftsbudget.

Då det gäller väg 259 och väg 226 kan utredningsarbetet leda till faktiska investeringsprojekt som behöver hanteras i kommunens ordinarie planeringsprocess för samhällsbyggnadsprojekt.

Avsiktsförklaringen innebär inga juridiska konsekvenser.

Camilla Broo
Kommundirektör

Heléne Hill
Samhällsbyggnadsdirektör



Datum
2020-10-20

Diarienummer
KS-2015/1835.351

Bilagor

- Bilaga 1. Förslag till ny avsiktsförklaring avseende åtgärdsvalsstudie väg 226 Huddingevägen Vårsta-Södra länken (daterad 2020-09-21)
- Bilaga 2. Avsiktsförklaring med föreslagna ändringar markerade (i förhållande till den tidigare beslutade avsiktsförklaringen)
- Bilaga 3. Tidigare beslut 2018-08-20 KF §12 (protokollsutdrag, protokollsbilaga, tjänsteutlåtande, avsiktsförklaring, åtgärdsvalsstudie)

Beslutet ska skickas till

Trafikverket

Region Stockholm, trafikförvaltningen

Botkyrka kommun