

## Instruktioner för besvara åtgärdsförfrågan

Åtgärdsförfrågan besvaras genom att fylla i mallen (flik 2 "Behovsremiss") och skicka till Region Stockholm på e-postadressen: [registrator.rlk@sll.se](mailto:registrator.rlk@sll.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 prioriteringsordningen 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

| Nr | Utmaning/problem  | Funktion  | Sträcka alt. Stråk           | Planeringsfas  | Prioritet | Kommentarer |
|----|---|---|------------------------------|--|-----------|-------------|
| 1  | Utveckling av den regionala stads kärnan 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               | ÅVS ska påbörjas, finns med i ÖP samt KS beslut. Utveckling av XX finns med i RUF5 | Hög       |             |
| 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 | Kommunen är beredd att ingå överenskommelse om medfinansiering, finns med i ÖP     | Medel     |             |
| 3  |   |   |                              |  | Låg       |             |

| Nr | Utmaning/problem   | Sträcka alt. Stråk   | Funktion  | Planeringsfas   | Prio-ritet | Kommentarer   |
|----|--|--|---|---|------------|---|
|    | <p>Beskriv utmaningarna och problemen som identifierats, vad är bristen som behöver åtgärdas? Hur ser behovet ut?</p>  | <p>Återge berörd sträcka/stråk och om möjligt vägvsnitt.</p>   | <p>Beskriv sträckans/stråkets funktion idag samt förbättrad funktion efter att bristen åtgärdats. Med sammanhang åsyftas exempelvis om det handlar om en följdinvestering.</p>  | <p>information om bristens aktuella planeringsfas, exempelvis stöd i ÖP, KS-beslut, ÅVS, idéstadie.</p>   |            | <p>Övriga kommentarer kopplat till bristen/behovet.</p>   |
|    | <p><b>Huddinge kommun förutsätter att ingångna avtal och gällande planer genomförs.</b></p>  |  |   |   |            |   |
| 1  | <p><b>Bytespunkt Flemingsberg.</b><br/>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, RUF 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: 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> | <p><b>Objektet är planeringsmoget.</b></p> <p>Flemingsberg är beskriven under "brister" i nu gällande länsplan.</p> <p>Det har genomförts en åtgärdsvalsstudie för bytespunkten, för vilka åtgärder en samhällsekonomisk bedömning gjorts (SEB) samt en grov kostnadsbedömning (GKI).</p> | Hög        | <p><b>Objektet kräver finansiering i länsplan.</b></p> <p>I projekt bytespunkt Flemingsberg ingår flera delar, varav vissa delvis eller helt bör finansieras i länsplan/nationell plan.</p> <p>En gemensam avsiktsförklaring mellan Huddinge kommun, Region Stockholm och Trafikverket är beslutad av Huddinges kommunfullmäktige 8/2 2021. Planprogram för Flemingsbergsdalen, 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.</p> |

|   |  |   |  |   |       |  |
|---|--|---|--|---|-------|--|
| 2 | <p>Situationen för <b>oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 226</b> 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>   | <p>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.</p> | Hög   |  |
| 3 | <p><b>Regulatorbron och ändhållplats för spårväg syd.</b> 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.</p> <p>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.</p> | <p>Regulatorvägen, Flemingsberg</p>                         | <p>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.</p> | <p>Spårväg syd och ÅVS bytespunkt Flemingsberg möjliggör för en förlängning av spårvägen. Behovet av förlängningen konkretiseras i planprogram Flemingsbergsdalen.</p>                            | Medel | <p>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.</p> <p>När avtal om spårväg syd tecknades fanns inte de konkreta planerna kring Flemingsbergsdalen. Sträckningen bör därför anpassas efter nya planeringsförutsättningar.</p> |

|   |   |                                  |   |  |              |  |
|---|---|----------------------------------|---|--|--------------|--|
| 4 | <p><b>Framkomligheten för kollektivtrafiken längs väg 226</b> 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.</p> | <p>Väg 226<br/>Huddingevägen</p> | <p>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> | <p>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 stråket på längre sikt.</p> | <p>Medel</p> |  |
|---|---|----------------------------------|---|--|--------------|--|

|   |   |  |   |  |       |  |
|---|---|--|---|--|-------|--|
| 5 | <p><b>Bytespunkt Huddinge station med trafikplatserna Storängen och Fullersta.</b> Centrala Huddinge kommer att växa kraftigt och bussterminalens kapacitet kommer att behöva fördubblas år 2030 för att klara kollektivtrafikresandet. 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.</p> | <p>Bytespunkt Huddinge station med trafikplatserna Storängen och Fullersta</p> | <p>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.</p>  | <p>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, inklusve 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.</p> | Medel |  |
| 6 | <p>Det saknas <b>en gen regional cykelförbindelse i stråket Huddinge-Årstabron</b>. Sträckan saknas helt i dagsläget.</p>   | <p>Mellan Årstabron och Huddinge C</p>   | <p>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.</p> | <p>Sträckan är utpekad som utredningsstråk i den regionala cykelplanen, "järnvägsstråket". Stråkstudie samt ÅVS bör genomföras</p>   | Medel |  |

|   |   |                                  |   |  |       |  |
|---|---|----------------------------------|---|--|-------|--|
| 7 | <p>De <b>regionala cykelstråken i länet behöver byggas ut</b> 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.</p>  | 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.   | Sträckorna är utpekade i regionala cykelplanen. Stråkstudier behöver genomföras för de stråk där dessa studier saknas.                               | Medel |  |
| 8 | <p>Utveckling av <b>bytespunkt i Skärholmen</b>. Bytespunkten utgörs idag av en tunnelbanestation och bussterminal och är den femte största bytespunkten söder om Stockholms innerstad.</p> <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> <p>I Sverigeförhandlingen 2017, undertecknades ett avtal om genomförande av Spårväg syd. År 2019 omförhandlades starten av planläggningen och denna tidigareläggs till år 2020. Spårväg 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 Förfart Stockholm (i fortsättningen Förfart Stockholm) bussramper vilka beräknas kunna trafikeras år 2030.</p> | Bytespunkt Skärholmen            | Förbättrad tillgänglighet till den regionala stadskärnan, samt en förutsättning för att den regionala stadskärnan kan länkas samman och utvecklas. Minska Förfart 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 Förfart Stockholm. | ÅVS pågående men pausad under 2021. Arbete med överenskommelse för fortsatta utredningar har inletts under vinter 2021 för att komma vidare i ÅVSen. | Låg   |  |

|    |   |  |  |  |     |  |
|----|---|--|--|--|-----|--|
| 9  | <p>Utveckling av regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens kurva, specifikt över E20 vid <b>trafikplats Kungens Kurva</b>. 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  | 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 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. | Utvecklingsplan för Kungens Kurva, Huddinge kommun. Samråd 1 feb-15 april 2021.                | Låg |  |
| 10 | Höga fordonsflöden och hastigheter och avsaknad av <b>gångs- och cykelbana längs Lissmavägen</b> gör att trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister är låg.   | Lissmavägen mellan Länna köpcentrum och väg 259                  | 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.  | Lissmavägen är utpekad som huvudcykelstråk i Huddinges cykelplan.                              | Låg |  |
| 11 | Den <b>regionala cykelförbindelsen i stråket längs väg 226</b> går i dagsläget genom centrala delar av Huddinge C. Förbindelsen är inte genast 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 konkurrenskraft. Utöver detta finns potential för att trafiksäkerheten kan förbättras. Söderut på stråket, mot Flemingsberg behöver trafiksignalerna cykelanpassas.   | Sträckan utpekad i regionala cykelplanen   | Låg |  |
| 12 | <b>Planskilda korsningar väg 226</b> . 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.  | ÅVS väg 226 med tecknad avsiktsförklaring (Huddinge kommun, Trafikverket och Region Stockholm) | Låg |  |

|    |   |                         |   |  |     |  |
|----|---|-------------------------|---|--|-----|--|
| 13 | <p><b>Kapacitet och tillförlitlighet i pendeltågssystemet.</b><br/>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 tillförlitlig.</p> | Hela pendeltågssystemet | Ökad tillförlitlighet och kapacitet i pendeltågssystemet. | ÅVS Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm | Låg |  |
|----|---|-------------------------|---|--|-----|--|

**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 Högskolans trafikplats anslutning Alfred Nobels allé