

Avsiktsförklaring avseende AVS väg 226 Huddingevägen Vårsta-Södra länken (20180509)

1. Utgångspunkter

Parterna Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Stockholms stad, Stockholms läns landsting genom Trafikförvaltningen (nedan kallad SLL) och Trafikverket.

Parterna är genom tre avsiktsförklaringar, med likalydande innehåll i punkterna 1-3, överens om gemensamma planeringsförutsättningar för stråket Vårsta-Södra länken av väg 226 samt därutöver preciserade avsikter i punkten 4 mellan Trafikverket, SLL och respektive kommun specifikt för stråkavsnittet inom den egna kommunen.

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. Ur ett samhällsbyggnadsperspektiv ska de gemensamma planeringsförutsättningarna ses som ett verktyg för att skapa tydlighet i vägens funktion och hur vägens framtida utformning ska förhålla sig till omgivande, nuvarande och planerade stads- och landskapsmiljöer.

2. Syfte

Avsiktsförklaringen 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.

3. Parternas gemensamma avsikt för stråket

3.1 Funktionell uppdelning av stråket

Parterna har enats kring en funktionsuppdelning av vägen i tre delar med olika trafikuppgifter. Detta ger olika förutsättningar vid utformning av vägrummet i förhållande till en stadsmässig utbyggnad i stråket.

- Vårsta-Tumba, liten regional funktion och planeringsförutsättningen präglas av ökad stadsmässighet med fokus på lokala funktioner och behov.
- Tumba-Flemingsberg, stark lokal- och mellankommunal funktion men den regionala funktionen är sekundär. Ny sträckning av väg 226 förbi Tullinge anpassas i sin utformning för att tillgodose dessa behov. Sträckningen genom Tullinge ges därefter ökad fokus på prioritering av miljö- och stadsbyggnadsfrågor. För sträckningen genom Flemingsberg gäller ökat fokus på prioritering av miljö- och stadsbyggnadsfrågor samordnad med utvecklingen av Flemingsberg som regional stadskärna.
- Flemingsberg-Södra Länken, den regionala funktionen är primär, där utformning och hastighetskrav anpassas för att tillgodose krav på god transportkvalitet och principer i Framkomlighetsprogrammet¹. För att hantera den framtidaresefterfrågan ska stråket

¹ Framkomlighetsprogram, Trafikverket Region Stockholm, 2015.

inrymma ökade anspråk på framkomlighet för kollektivtrafik och cykelpendling samt förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafiken. På sträckan ska sociala och miljömässiga utmaningar hanteras i stråket tillsammans med en kraftfull stadsutveckling i framväxande stadsdelar. Tillgängligheten till Flemingsberg norrifrån ska präglas av en regional funktion inklusive samband med den planerade regionala Tvärförbindelse Södertörn.

Parterna är överens om att den funktionella uppdelningen är en utgångspunkt för åtgärdsvalsstudiens gemensamma utformningsprinciper (se även pkt 3.3 om fortsatt utredning om hållbart resande i stråket).

3.2 Stråket ska utvecklas med starka radiella cykelförbindelser

Parterna är överens om att det ska vara ett regionalt cykelvägnät utmed väg 226 Huddingevägen och att cykelvägen ska utformas som en cykelväg med god standard enligt regional cykelplan, som ges god tillgänglighet till regionala målpunkter och lokala cykelnät samt samordnas med Tvärförbindelse Södertörns regionala cykelvägnät. Staten är väghållare och ansvarar för det regionala cykelvägnätet.

3.3 Åtgärder för att reglera efterfrågan på vägkapacitet från biltrafiken

Parterna är överens om att det i regionens centrala delar i framtiden inte kommer gå att hålla jämna steg mellan bilreseefterfrågan och vägkapaciteten. Utvecklingen framöver innebär efterfrågan på mer resor och godstransporter, men det kan inte mötas fullt ut med åtgärder i vägnätet i form av ökad kapacitet för vägtrafik. Vägkapaciteten bör prioriteras mellan olika typer av trafik, i synnerhet vid kritiska tidpunkter.

Åtgärder är därför nödvändiga för att kunna balansera efterfrågan och kapacitet. En kombination av flera åtgärder kan ge en samlad effekt som kan bidra till en mer förutsägbar framkomlighet i nätet. Syftet är därutöver att skapa en effektivare vägtrafik och en minskad miljöpåverkan. Åtgärder för detta har olika huvudmän och kräver ett samarbete mellan berörda aktörer för att ge full effekt.

Parterna är överens om att Trafikverket leder arbetet med aktiv samverkan från övriga parter om principer för åtgärder. Resultatet ska fungera som underlag för olika strategiska planer samt för kommunernas och regionens fysiska planering.

3.4 Fortsatt utredning av hållbart resande i stråket

För att i framtiden kunna hantera alla anspråk på resor i stråket som idag utgörs av väg 226 med omland är det nödvändigt att tillskapa möjligheter och incitament för hållbara val av färdmedel. För att utreda detta åtar sig Parterna att genomföra en fortsatt studie kring hållbart resande i stråket. Studien ska ledas av SLL. Delar som behöver studeras vidare innefattar:

1. Bebyggelsestruktur som möjliggör hållbara lokala resor och stärker möjligheten att bedriva effektiv och attraktiv kollektivtrafik
2. Utformning och dimensionering av kollektivtrafiksystemet
3. Incitament för att välja gång, cykel eller kollektivtrafik framför bil
4. Infrastruktur som möjliggör och stödjer lokalt och regionalt hållbart resande

Parallellt med arbetet för åtgärdsvalsstudien för väg 226 har även en åtgärdsvalsstudie för kollektivtrafik, stråk 4 genomförts av SLL med utgångspunkter och förslag till åtgärder som beaktas i det fördjupade arbetet.

3.5 Det lokala vägnätet behöver samordnas

Parterna är överens om att framtida planering av väg- och bebyggelsestrukturer ska utgå från en ökad tydlighet i rollfördelningen mellan lokal, mellankommunal och regional trafik. Utveckling av befintliga huvudgator och förbindelser till huvudgator samt nya tänkbara länkar i ett huvudgatunät behöver utredas vidare av respektive kommun.

Parterna är överens om att kommunerna leder arbetet inom respektive kommun med aktivt deltagande av övriga parter.

3.6 Fortsatt arbete om påverkan av buller samt luftföroreningar

Behov av åtgärder för att minska problem med höga bullernivåer och höga luftföroreningshalter i den befintliga miljön och i kommande planering, av såväl kommunala planer och program som i Trafikverkets planering, ska tas fram i ett fördjupat samarbete. I detta arbete ska både normer, riktvärden och miljö kvalitetsmål beaktas.

Parterna är överens om att Trafikverket leder arbetet med aktivt deltagande av övriga parter och att dessa preciseringar kan utgöra underlag för den fysiska planeringen.

Parterna är överens om att punkterna 3.2-3.6 ska genomföras med start 2019 och för att möjliggöra är en förutsättning att parterna avsätter medel och resurser i sina respektive budgetar och verksamhetsplaner.

4. Gemensam avsikt inom Huddinge kommun – Trafikverket, SLL trafikförvaltningen och Huddinge kommun (Parter Huddinge)

4.1 Flemingsberg

Flemingsberg planeras, i enlighet med RUFSS 2010 samt den aktualiserade RUFSS 2050, som en regional stadskärna och en kraftfull mål- och bytespunkt med ett utvecklat resecentrum i södra Storstockholm. Parterna Huddinge är överens om att åtgärder för förbättrad tillgänglighet till Flemingsberg är viktiga för den flerkärniga regionala utvecklingen i Storstockholm med bostadsförsörjning och kvalificerade verksamheter. Dessa åtgärder ska därför prioriteras i respektive parts planering innevarande planperiod för transportsystemet 2018 - 2029.

Det direkta funktionella och fysiska sambandet mellan resecentrum Flemingsberg, Spårväg syd, Västra stambanan och barriärminskningen för väg 226 gör att parterna Huddinge är överens om att planering, avtal och genomförande ska ske samordnat.

SLL i samarbete med Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF), Huddinge och Botkyrka kommuner har arbetat fram ett utvecklingsprogram för Flemingsberg som remissbehandlats under hösten 2017. Huddinge kommun har påbörjat en konkretisering av programmet genom en utvecklingsplan.

4.1.1 Åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Flemingsberg

Parterna Huddinge är överens om att en åtgärdsvalsstudie ska genomföras för bytes- och målpunkten Flemingsberg. Åtgärdsvalsstudien kommer att utföras i samverkan med Huddinge kommuns pågående utvecklingsplan för Flemingsberg.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att:

- föreslå åtgärder som medför en utvecklad funktion för bytespunkten.
- utgöra underlag för parterna Huddinges fortsatta fysiska planering av bytespunkten och dess tillgänglighet.
- vara ett underlag för överenskommelser om planering och finansiering av åtgärder som har samband med bytespunkten Flemingsberg.

Åtgärdsvalsstudien ska studera en sänkning av väg 226 förbi Flemingsbergs bytespunkt. Syftet med nedsänkningen av vägen är att minska barriären i den regionala stadskärnan och möjliggöra en tillgänglig, attraktiv och funktionell bytespunkt.

Åtgärdsvalsstudien avses färdigställas under andra kvartalet 2019, så att resultatet kan ligga till grund för revidering av länsplan 2022-2033.

Trafikverket leder arbetet med aktivt deltagande och samarbete från SLL och Huddinge kommun.

4.2 Centrala Huddinge

En utvecklingsplan för centrala Huddinge med Huddinge centrum, Sjödalen och Fullersta ska påbörjas.

Syftet är att på en övergripande nivå visa kommunens vilja och ambitioner för den fortsatta utvecklingen av området. Utvecklingsplanen ska innehålla en strategisk trafikplan med strategier för hållbart resande samt strukturer för samtliga trafikslag.

Huddinge kommun ansvarar för att initiera och driva denna utvecklingsplan med aktivt deltagande av Trafikverket och SLL.

4.3 Förslag till åtgärder i infrastrukturen

Inriktningen är att det på väg 226 genom Huddinge kommun in mot Stockholm ska vara planskilda korsningar. Det innebär att de signalreglerade korsningarna Lännavägen/Sågbäcksvägen, Björkängsvägen/Stationsvägen och Stuvstaleden/Ågestavägen bör byggas om till planskilda korsningar.

Trafikplatserna Storängsleden och Fullersta vid Huddinge C är i dag planskilda, men behöver anpassas.

Parterna Huddinge är vidare överens om att det ska finnas ett regionalt cykelstråk längs med väg 226 genom Huddinge kommun.

Dessa åtgärder förväntas tillsammans med de gemensamma avsikterna om fortsatt arbete om hållbart resande m m i punkt 3 leda till:

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

Parterna Huddinge är överens om att en avstämning av dessa punkter och stråkets utformningsprincip genom Huddinge kommun ska göras efter utvärdering av arbetet enligt punkt 3 samt den uppdatering av samhällsplaneringen längs stråket som då kan föreligga från Stockholms stad.

I avvaktan på en utbyggnad enligt ovan har Parterna Huddinge tidigare genomfört en åtgärdsvalsstudie för oskyddade trafikanter och träffade år 2015 en avsiktsförklaring. Del av åtgärden ”226 Oskyddade trafikanter Huddingevägen” ligger i länsstyrelsens länsplan 2018 - 2029 med medel avsatta år 2018 - 2021.

Parterna Huddinge är överens om att i samverkan följa upp avsiktsförklaringen från år 2015 för oskyddade trafikanter och att precisera ytterligare sådana åtgärder enligt den nu genomförda åtgärdsvalsstudien för ombyggnad av Huddingevägen med underlag inför nästa revidering av länsplanen år 2022.

Parterna Huddinge är därutöver överens om att i avvaktan på planskilda korsningar behövs åtgärder för kollektivtrafikens framkomlighet och att kollektivtrafikkörfält i norrgående riktning ska byggas ut på sträckan Huddinge gymnasium-Stuvstaleden. Denna åtgärd har föreslagits i en åtgärdsvalsstudie för stombusstrafikens framkomlighet i stråket Flemingsberg-Skarpnäck. Åtgärden ska vara klar år 2021.

En fortsatt utbyggnad kan eventuellt ske med ett södergående kollektivtrafikkörfält framförallt från Rågsvedskorset till Stuvstaleden. En utbyggnad här kommer bland annat behöva föregås av en utredning som studerar sträckan från centrala Huddinge upp till kommungränsen mot Stockholm.

HUDDINGE KOMMUN

STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

TRAFIKVERKET, Region Stockholm