

# Avsiktsförklaring avseende AVS väg 226 Huddingevägen Vårsta-Södra länken

## Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

- ITS – Intelligent transport system, innebär lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet, t.ex. varierande hastighet, kövarning och restidsinformation.

## 1. Utgångspunkter

Parterna Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Region Stockholm genom trafikförvaltningen (nedan Region Stockholm) och Trafikverket.

Parterna är genom två avsiktsförklaringar, med likalydande innehåll i punkterna 1-3, överens om gemensamma planeringsförutsättningar för stråket Vårsta-Södra länken av väg 226. I punkt 4 preciseras avsikter mellan Trafikverket, Region Stockholm och respektive kommun för delstråk 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 skapa tydlighet i vägens funktion och gällande 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. Avsiktsförklaringen ska vidare 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 väg 226 i fyra delar med olika trafikuppgifter. Detta ger skilda 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 (trafikplats Högskolan), 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.
- Flemingsberg (trafikplats Högskolan – trafikplats Solgård), en nedsänkning av väg 226 genom Flemingsberg innebär att vägsträckan får en primär regional funktion. Innan detta sker ska den befintliga mellankommunala och regionala funktionen upprätthållas. Sträckan ska ha ett ökat fokus på prioritering av miljö- och stadsbyggnadsfrågor samordnad med utvecklingen av Flemingsberg som regional stadskärna i enlighet med planprogram för Flemingsbergsdalen samt ÅVS bytespunkt Flemingsberg.

Flemingsberg (trafikplats Solgård) – Södra Länken, den regionala funktionen är primär, där utformning och hastighetskrav anpassas för att tillgodose krav på god transportkvalitet och principer i Framkomlighetsprogrammet<sup>1</sup>. 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.

För att hantera den framtida reseefterfrågan ska stråket mellan Flemingsberg (trafikplats Högskolan) och Södra länken inrymma ökade anspråk på framkomlighet för kollektivtrafik och cykelpendling samt förbättrad tillgänglighet för kollektivtrafiken. Vägens funktion och utformning är också beroende av den utveckling som planeras inom Stockholms stad.

### **3.2 Stråket ska utvecklas med starka radiella cykelförbindelser**

Parterna är överens om att det ska vara en regional cykelväg utmed väg 226 Huddingevägen och att denna ska utformas med standard enligt regional cykelplan. Cykelvägen ska ges god tillgänglighet till regionala målpunkter och lokala cykelnät samt samordnas med Tvärförbindelse Södertörns regionala cykelvägnät.

### **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 behöver prioriteras mellan olika typer av trafik, i synnerhet vid kritiska tidpunkter. Framförallt behöver kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet säkras, t.ex. med ITS-åtgärder.

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 uppnå 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, Trafikverkets och regionens fysiska planering.

---

<sup>1</sup> Framkomlighetsprogram, Trafikverket Region Stockholm, 2015.

### **3.4 Fortsatt utredning av hållbart resande i stråket**

För att i framtiden kunna styra resor i stråket som idag utgörs av väg 226 och dess influensområde till mer hållbar mobilitet är det nödvändigt att utnyttja den kapacitet som finns i kollektivtrafiksystemet och övrig infrastruktur. Dessutom behövs ytterligare möjligheter och incitament för hållbara val av färdmedel, vilket kräver att samtliga parter gemensamt utreder detta.

Mycket av de underlag som behövs för att skapa sig en gemensam behovs- och målbild finns redan idag men behöver sammanställas. Exempel på underlag som är viktiga för utredningen och som just nu är under framtagande är Kollektivtrafikplan 2050 (Region Stockholm) och ÅVS pendeltågssystemet (Trafikverket, 2020).

Parterna åtar sig att med egna resurser och befintligt material ta fram en PM innehållande:

- Målbild, kort och lång sikt
- Brister och behov
- Gemensam strategi för att uppnå målbilden
- Gemensam plan för fortsatta utredningar

Parterna har ansvar att ombesörja vidare hantering av slutsatserna i PM inom respektive organisation samt en gemensam utvärdering av slutsatserna inför fortsatt samverkan. Parterna ser framför sig att fortsatt arbete med att ta fram åtgärder enligt fyrstegsprincipen kommer att behövas efter framtagande av ovanstående PM. En överenskommelse för detta fortsatta arbete ska tas fram i samband med slutförandet av PM.

Parterna åtar sig också att aktivt delta i en mötesserie och i framtagande av PM. Region Stockholm är sammankallande för detta arbete. Arbetet påbörjas senast 2021 och beräknas pågå ca ett år. Respektive part reserverar erforderliga resurser.

### **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 trafiknät behöver utredas vidare av respektive kommun.

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

### **3.6 Fortsatt arbete om påverkan av buller samt luftföroreningar**

Det finns 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. Åtgärder ska tas fram i ett fördjupat samarbete mellan parterna. I arbetet ska både normer, riktvärden och miljö kvalitetsmål beaktas. I den täta stadsmiljön som vägen går igenom finns även viktiga allmänna platser som behöver skyddas.

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 systematiskt genomföra punkterna 3.2-3.6 med start från 2021. För att möjliggöra detta är en förutsättning att parterna avsätter resurser i sina verksamhetsplaner och efter behov medel i respektive budget.

## **4. Gemensam avsikt inom Huddinge kommun – Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun (Parter Huddinge)**

Nedanstående del av avsiktsförklaringen gäller mellan parterna Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun nedan förkortas det med Parterna Huddinge.

### **4.1 Flemingsberg**

Flemingsberg planeras, i enlighet med 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 och kommande planperiod för transportsystemet.

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

En ÅVS för bytespunkt Flemingsberg har tagits fram under år 2018-2019. Arbetet har letts av Trafikverket med aktivt deltagande av Huddinge kommun och Region Stockholm. Ett förslag till en avsiktsförklaring för denna ÅVS har tagits fram under våren 2020, diarienummer TRV 2018/86716. I denna hanteras kopplingen mellan bytespunkt Flemingsberg och väg 226 samt det regionala cykelstråket mellan trafikplats Solgård och trafikplats Högskolan. Den nedsänkning av väg 226 som föreslogs som åtgärd i ÅVS väg 226 har studerats i ÅVS bytespunkt Flemingsberg. Två åtgärdspaket med steg 4-åtgärder, rekommenderas i ÅVS:en, där nedsänkning av väg 226 ingår i båda alternativen. Detsamma gäller överbyggnad av järnvägen, fast där omfattningen av överdäckningen skiljer sig åt i alternativen.

### **4.2 Centrala Huddinge**

En utvecklingsplan för centrala Huddinge med Huddinge centrum, Sjödalen och Fullersta har påbörjats. Syftet är att på en övergripande nivå visa kommunens vilja och ambitioner för den fortsatta utvecklingen av området. Utvecklingsplanen ska innehålla strategier för hållbart resande samt strukturer för samtliga trafikslag.

Som ett led 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. Efter att ÅVS:en för väg 226 färdigställdes så har Trafikverket meddelat att Glömstavägens anslutning mot väg 226 kan finnas kvar med nuvarande trafikföring (vänstersväng från Glömstavägen) även efter att Tvärförbindelse Södertörn färdigställts.

### **4.3 Förslag till åtgärder i infrastrukturen**

Huddingevägens funktion och utformning påverkar Huddinges invånare i hög grad. Därför är det särskilt viktigt att finna gemensamma lösningar. Då åtgärder i infrastrukturen planeras, utformas och genomförs ska dialog hållas mellan parterna i alla skeden. Trafikverket är ansvarig och leder arbetet men med aktiv medverkan av Huddinge kommun och Region Stockholm.

### **4.3.1 Åtgärder på lång sikt**

Den långsiktiga inriktningen är att det på väg 226 igenom Huddinge kommun mellan Storängens trafikplats och Stockholm ska vara planskilda korsningar. Det innebär att de signalreglerade korsningarna Lännavägen/Sågbäcksvägen, Björkängsvägen/Stationsvägen och Stuvstaleden/Ågestavägen bör byggas om till planskilda korsningar för att förbättra framkomligheter för kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt att minska barriärer. Möjligheten att stänga av in-/utfarter längs sträckan behöver utredas. Trafikplatserna Storängen och Fullersta vid Huddinge C är i dag planskilda, men behöver anpassas för ökad stadsmässighet och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Parterna Huddinge är vidare överens om att det ska finnas ett regionalt cykelstråk med standard enligt regional cykelplan längs med väg 226 igenom Huddinge kommun. Planering och åtgärder bör starta för sträckorna Västra stambanan norr om Huddinge C-Huddinge Gymnasium samt Ågestavägen-Rågsvedsvägen.

### **4.3.2 Åtgärder på kort sikt**

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. Ett kollektivtrafikkörfält i norrgående riktning ska byggas ut på sträckan Huddinge gymnasium-Stuvstaleden. Åtgärden ska vara klar år 2021. Även ett busskörfält i södergående riktning mellan Glömstavägen och Flemingsberg ska genomföras. Dessa åtgärder har föreslagits i en åtgärdsvalsstudie för stombusstrafikens framkomlighet i stråket Flemingsberg-Skarpnäck.

En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafikkörfält kan även ske där så är möjligt, framförallt med ett norrgående kollektivtrafikkörfält från Stuvstaleden till Rågsvedskorset. ITS kan användas på hela sträckan inom Huddinge kommun för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

Dessa åtgärder på kort och lång sikt förväntas tillsammans med de gemensamma avsikterna för fortsatt arbete om hållbart resande m m i punkt 3 leda till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och förbättringar ur barriär- och miljösynpunkt.

### **4.3.3 Utvärdering**

Parterna Huddinge är överens om att en avstämning av stråkets utformningsprincip genom Huddinge kommun ska göras efter utvärdering av arbetet enligt framförallt punkt 3.4 Fortsatt utredning av hållbart resande i stråket. 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.

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

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

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

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

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

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

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

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

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

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande