

## 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 prioritetsordningen 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 återfinns till höger.

## Exempelsvar

Nr	Utmaning / problem
1	Utveckling av den regionen. Det är en punkt där många möts och behöver samspela stadsutveckling. Det finns tydligare konkretisera bel bostadsutvecklingen och resandet. I dagsläget tra och köer.
2	Svårt att passera från XX barriäreffekter samt trafik passerar cirka 10000 ford trafikplatsen. En trafiksäl öka tryggheten samt ge f att utveckla XX med nya b tillgänglighet för boende
3	

	Funktion	Sträcka alt. Stråk	Planeringsfas	Prioritet	Kommentarer
ala stadskärnan XX. ga trafiklösningar elas med övrig s ett behov att hoven kopplat till det ökade fiksäkerhetsbrister	Tillgänglighetsförbättringar, ökar förutsättningar för bostadsbyggande, trafiksäkerhetsåtgärder, hållbart resande	resecentrum XX	ÅVS ska påbörjas, finns med i ÖP samt KS beslut. Utveckling av XXfinns med i RUF5	Hög	
: till XX, kfarligt. i dagsläget lon/dygn ker passage skulle förutsättningar för ostäder samt till resecentrum	Trafiksäkerhet, tillgänglighet	passage över XX mellan XX-XX	Kommunen är beredd att ingå överenskommelse om medfinansiering, finns med i ÖP	Medel	
				Låg	



Nr	Utmaning/problem	Sträcka alt. Stråk
1	<p><b>Gudöbroleden.</b> Både i Haninge kommun och i Tyresö kommun planeras det för fler bostäder, bland annat i Trollbäckens centrum stråk vilket medför ett ökat tryck på den redan idag belastade Gudöbroleden. Utvecklingen i Tyresö följer redan tagna mål enligt RUFSS 2050 och kommunen arbetar aktivt för att öka andelen hållbara transporter som buss och cykel. Det finns ett behov att stärka och trygga kollektivtrafikens och cyklisternas framkomlighet längs Gudöbroleden idag och i framtiden. För att säkerställa framkomligheten för alla transportslag längs Gudöbroleden, som redan i dagsläget är hårt trafikerad, krävs samarbete i planeringen och att utrymme för det säkras. Idag planeras åtgärder separat för olika trafikslag vilket kommunen inte ser är en hållbar planering av vägens utveckling. Olika transportslagen kan bäst hanteras på ett samlat sätt i en ÅVS. Då kan vi enas om problembild och föreslå samordnade åtgärder längs vägen på både kort och lång sikt.</p>	<p>Väg 260, Gudöbroleden</p>
2	<p><b>Planskild korsning gång och cykel, väster om Norra SKöndal.</b> I gällande länsplan finns Bytespunkt Norra Sköndal (tabell3) och Stråk 1 +3 väg 73 (tabell1) namngivna. I framtagandet av vägplan för Norra Sköndal har åtgärden att ersätta trafiksignalen för planskild GC-passage väster om bytespunkten plockats bort tidigt i den processen. Sedan står det att Stråk 1+3 ska ha hand om åtgärden men behandlas inte i planeringen i fördjupad utredning av ståket. Att denna åtgärd inte längre verkar finns med i något projekt är negativt. Det ger negativ påverkan på restider för buss och motorfordon samt på trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och gående. Vid restidsstudier för buss som genomförts i den pågående fördjupad studie av Stråk 1 + 3 finns dock åtgärd om planskild GC-passage med som en förutsättning, men trafikverket tar inte ansvar för att genomföra åtgärden. För att öka framkomligheten för bussar men även för den motortrafik som behöver trafikera vägen samt för att minska barriäreffekten av väg 229 behöver åtgärd om planskild GC-passage komma till stånd.</p>	<p>Väg 229, Trafiksignal väster om Norra Sköndal</p>

- 3 **Tvärförbindelse Södertörn.** Dagens väg 259 är trafikosäker, håller endast BK2-klass (bron över Orlången), möjliggör inte cykling, erbjuder ingen gen kollektivtrafik samt ger upphov till köer, trafikbuller och utsläpp.
- Dagens väg ger upphov till bilolyckor då det endast är 1+1 körfält med breda vägrenar (13-metersväg) utan mittseparering eller belysning.
- Logistiknavet Norviks hamn genererar stora mängder tung trafik som hänvisas till befintligt vägnät och anläggningar som inte är dimensionerade för denna trafik. Det gäller tung trafik på bron över sjön Orlången, trafiksäkerhetsbrister längs väg 225 och trängsel i Södra länken.
- Idag finns ingen effektiv kollektivtrafik på tvären på Södertörn. Nästan alla resor mellan olika delar på Södertörn sker genom ett byte centralt i Stockholm vilket leder till långa restider.
- I den regionala cykelplanen finns en regional cykelväg utpekad mellan Haninge stad och Flemingsberg/Huddinge men den är ännu inte utbyggd och idag saknas cykelväg mellan dessa målpunkter.
- Idag bor över 500 000 människor på Södertörn och fram till 2030 planeras för ytterligare 100 000 nya invånare med ett omfattande bostadsbyggande och tillskapandet av tusentals nya arbetsplatser. Tvärförbindelse Södertörn har utretts i olika projekt i över 20 år. Under denna tid har Södertörns kommunerna befolkning växt kraftigt, vilket lett till en överbelastning av befintliga trafikleder.
- 4 **Ny Passage av Södertälje kanal.** Södertälje kanal är en utpekad brist avseende sårbarhet i nationell plan för 2018-2029. Via motorvägsbroarna över Södertälje kanal transporteras stora delar av Stockholmsregionens varuförsörjning. Idag passerar drygt 8 000 lastbilar per dag och en betydande arbetspendling till de stora arbetsplatserna i Södertälje med omnejd sker över broarna.
- En åtgärdsvalsstudie är genomförd som redovisar flera alternativa lösningar. Södertörns kommunerna förordar alternativet tunnel som har störst nytta och lägst byggkostnad. En tunnel minskar sårbarheten samtidigt som belastningen på Mälarbron i centrala Södertälje avlastas vilket möjliggör kollektivtrafikkörfält och utökad busstrafik över kanalen. Tunnelalternativet omfattar nytt statligt omledningsvägnät i Södertälje och att trafikplats Hovsjö på E20 byggs. Dessutom minskar de höga partikelhalterna och kväveoxidnivåerna på ömse sidor om Mälarbron som idag begränsar bostadsutbyggnaderna i Södertälje.
- 5 **Ny järnväg mellan Järna och Stockholm.** När Ostlänken byggs uppstår kapacitetsbrist från Järna in mot Stockholm och nya spår krävs på sträckan. Södertörns kommunerna förordar att dessa spår utformas för att stärka arbetspendlingen i södra delen av Stockholmsregionen samtidigt som valet av sträckning ska möjliggöra för höghastighetsstopp i Södertälje syd.
- Väg 259 från väg 73 vid Jordbro via Flemingsberg till E4/420 vid Masmo.
- E4/E20 genom Södertälje från trafikplats E4/E20 Moraberg till E4 Saltskog och E20 Trafikplats Hovsjö (ny)
- Två nya järnvägsspår på sträckan Järna (ostlänken/västra stamabanan)- Stockholm C via Södertälje Syd och Flemingsberg.

6 **Bytespunkt Flemingsberg.**

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.

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.

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.

7 **Kapacitetsstark kollektivtrafik Östra Södertörn- Spårburen kollektivtrafik till Tyresö.**

Befolkningen i den östra delen av Södertörn förväntas öka kraftfullt under långt tid framöver. Många invånare arbetspendlar mot centrala regionkärnan och mot norra länshalvan. Långa restider med byten, samt trängsel i bussar vid rusningstrafik, gör att kollektivtrafikresandet inte kan utvecklas. Kollektivtrafiken är idag hänvisad till vägtrafiksystemet som är hårt belastat vilket gör att busstrafiken inte får tillräcklig framkomlighet. Med Norviks hamn ökar trycket ytterligare på väg 73. Det begränsar möjligheten till bostadsbyggande och stadsutveckling som avlastning för centrala regionkärnan. Busstrafikens kapacitetsproblem finns i stråket längst väg 73, i bytespunkten Gullmarsplan och vidare mot centrala Stockholm. Tyresö kommun är en av få kommuner i länet som idag saknar spårburen kollektivtrafik. Förutsättningarna för spårburen kollektivtrafik på sträckan Tyresö-Stockholm, och i ett andra steg vidare från Tyresö mot övriga regionala stadskärnor såsom Haninge och Flemingsberg, måste utredas.

Stockholm C mot Tyresö och därefter vidare från Tyresö mot Haninge, Flemingsberg.

8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18

19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68

69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107  
108  
109  
110  
111  
112  
113  
114  
115  
116  
117  
118



119  
120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
129  
130  
131  
132  
133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168

169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200

Funktion	Planeringsfas	Prioritet
<p>Är en väg i det primära vägnätet och är en statlig väg. Det är dessutom en sekundär led för farligt gods. Längs väg 260 löper också ett regionalt cykelstråk det s.k. Vendelsöstråket. Sammantaget innebär det att detta är en väg som har betydelse för regional framkomlighet för så väl cykel, kollektivtrafik, bil och farligt gods.</p>	<p><b>Åtgärdsvalsstudie krävs</b></p>	<p>Medel</p>
<p>En statlig väg som kopplar ihop Tyresö med väg 73 samt med Örbyleden. Stor barriäreffekt och minskar framkomligheten för gåenden och cykliser som ska ta sig över vägen. Med ny planskild GC-koppling ökar framkomligheten för dessa trafikanter men även för framomligheten för buss. I underlag som Tyresö kommun fått från Trafikförvaltningen ses busstrafiken öka kraftigt framåt år 2030 och sedan mot 2050. Bussen framkomlighet och förbättrad restid ökar i och med denna åtgärd.</p>	<p><b>Objektet är planeringsmoget</b></p>	<p>Medel</p>

Tvärförbindelsen är en fyrfilig motortrafikled och den sista saknade länken i en tvärlinje runt Stockholm som syftar till att knyta ihop hela länet. Tvärförbindelsen förbättrar den regionala sammanhållningen med ökad tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning och bostäder genom att bättre förbinda de regionala stadskärnorna.

Tvärförbindelse Södertörn blir:

- en trafiksäker och gen förbindelse för personbilstrafiken samt för godset och den tunga trafiken
- en förutsättning för ett kollektivtrafiksystem med konkurrenskraftiga restidor för resor på tvären
- en utbyggd och gen länk för cykelinfrastrukturen för arbetspendling mellan Södertörns regionala stadskärnor
- en förutsättning för att understödja stadsutvecklingen i våra regionala stadskärnor som en del av samhällsutvecklingen.

En ny passage i form av en tunnel från Trafikplats Moraberg till trafikplatserna Saltskog och Hovsjö minskar sårbarheten i snittet över Södertälje kanal samtidigt som det ökar kapaciteten i normalläge. Stora nyttor skapas för Varuförsörjning, luftkvalitet, arbetspendling och kollektivtrafik

Nya järnvägsspår möjliggör för framtida Höghastighetståg och storregionala tåg på Grödingebanan samtidigt som kapaciteten för regional- och pendeltåg ökas. På så sätt kan en omflyttning av arbetspendlingen från bil till tåg möjliggöras i hela regionen. Med nya spår kan restiderna på Södertörn och angränsande områden minskas och kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet stärkas.

#### **Objektet är planeringsmoget**

Vägplan är ute för granskning vintern 2021.

#### **Objektet är planeringsmoget.**

Utpekad steg 4 åtgärd i slutförd ÅVS. Sträckningsstudie genomförd.

#### **Vidare sträckningsstudie krävs.**

Objekt finns beskrivet som brist i nu gällande Nationell plan. Kapacitetsstudie och åtgärdsvalsstudie genomförd av Trafikverket

Hög

Hög

hög

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.

**Objektet är planeringsmoget.**

Flemingsberg är beskriven under "brister" i nu gällande länsplan.

Det har genomförts en åtgärdsvalsstudie för bytespunkten, för vilka åtgärder en samhällsekonomisk bedömning gjorts (SEB) samt en grov kostnadsbedömning (GKI).

Hög

Spårburen kapacitetsstark kollektivtrafik som minskar restiderna mot centrala regionkärnan och vidare mot andra regionala kärnor och arbetsplatsområden i övriga delar av länet.

**Åtgärdsvalsstudie krävs**

Avlastning av befintliga depåer, terminaler och vägar.

Stärkt kapacitet för att hantera befolkningsökning, ökad andel kollektivtrafikresenärer samt möjliggör bostadsbyggande och stadsutveckling.

Minskad köbildning, minskad belastning av det regionala vägnätet, minskade emissioner och bättre tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden.

Hög











## Kommentarer

Brister i framkomligheten redan idag, för kommande kollektivtrafik ser vi inte att framkomligheten för hållbara transporter studeras och lösningar är inte tillräckliga i arbetet med Vendelsöstråket, regionalt cykelstråk.

En åtgärd som vi ser har hamnat mellan stolar, behöver åtgärdas.

**Objektet kräver full finansiering i nationell plan.**

Finansiering finns delvis avsatt i Nationell plan för transportsystemet då uppdelat på två objekt (där det ena är själva Tvärförbindelsen och det andra koppling mot E4/E20 och Förbifart Stockholm).

**Objektet kräver full finansiering i nationell plan.**

Arbete med avsiktsförklaring pågår.

Åtgärdsvalsstudien har pekat ut tre alternativa sträckningar varav ett strider mot Södertäljes avtal med Sverigeförhandlingen. De två kvarvarande alternativen är nya spår utmed Grödingebanan eller Södertörnsbanan.

Behoven mellan Flemingsberg och Stockholm C behöver preciseras ytterligare.

**Objektet kräver finansiering i länsplan.**

I projekt bytespunkt Flemingsberg ingår flera delar, varav vissa delvis eller helt bör finansieras i länsplan/nationell plan.

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.

Stora kapacitetsbrister är identifierade i det arbetet som pågår med Kollektivtrafikplan 2050.













