

RAPPORT  
Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn  
*Stockholms län*



Titel: Rapport Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn Stockholms län  
Publikationsnummer: 2014:078  
ISBN: 978-91-7467-604-4  
Dokumenttyp: Rapport  
Utgivningsdatum: April 2014  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Johanna Skur  
Produktion: Grafisk form  
Tryck: Ineko  
Distributör: Trafikverket

**Projektgrupp**

Projektledare: Per-Erik Wikström, Trafikverket

Johanna Skur, Trafikverket

Jonas Nimfelt, Atrax Energi & Miljö

Zanna Ehn, Atrax Energi & Miljö

Terese Höög Wall, Atrax Energi & Miljö

**Konsultgrupper**

WSP: Uppdragsledare Anders Markstedt

M4 Traffic: Uppdragsledare Mats Tjernkvist

**Arbetsgrupp**

Huddinge kommun: Gunilla Wastesson, Lotta Berggren, Juan Pinones Arce, Thomas Strid

Haninge kommun: Bengt Svenander, Kent Lindgren

Botkyrka kommun: Lars Olson

Nynäshamns kommun: Anna Eklund

Länsstyrelsen: Robert Örtegren, Vahid Fararos

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting: Mikael Eriksson, Mari Widegren, Per Ekberg, Jan Eklund

Tillväxt, miljö, regionplanering inom Stockholms läns landsting: Gunilla Rosenqvist, Susanne Skärlund

Trafikverket: Helena Sundberg, Susanne Ingo

# Förord

Trafikverket har under de senaste 20 åren arbetat med planeringen och utformningen av en ny väg, Södertörnsleden. Byggnationen av Södertörnsleden på sträckan Gladö kvarn – Jordbro färdigställdes 1999 men planeringen för resterande sträcka, Masmo - Gladö kvarn drog ut på tiden, bland annat till följd av att finansieringen av en vägutbyggnad inte kunde lösas. De arbetsplaner som togs fram blev fastställda men överklagade till regeringen. Under den långa planerings- och beslutsprocessen förändrades lagstiftningen och förutsättningarna för vägens utformning. I februari 2013 bad därför Trafikverket regeringen att upphäva beslutet om fastställande av arbetsplanerna för delen Masmo - Gladö kvarn. Ett nytt beslut togs om att inleda en åtgärdsvalsstudie kring infrastrukturen tvärs Södertörn.

En åtgärdsvalsstudie är ett förberedande steg för val av åtgärder. Arbetet i en åtgärdsvalsstudie ska vara trafikslagsövergripande där både kollektivtrafik, gång- och cykel- samt väg- och järnvägskommunikationer ska ingå.

Arbetet med studien har drivits av Trafikverket med stöd av en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering inom Stockholms läns landsting (TMR), Länsstyrelsen i Stockholm län, Huddinge kommun, Botkyrka kommun, Haninge kommun och Nynäshamns kommun. Arbetet har skett i enlighet med fyrstegsprincipen. I arbetet har också en workshop genomförts med ett urval regionala och kommunala aktörer med insyn i natur- och kulturmiljöfrågor, näringsliv eller tunga transporter för att få en mer heltäckande problembild.

Åtgärdsvalsstudien ligger till grund för kommande överenskommelser. Nästa steg efter genomförd process är att fatta beslut om inriktning gällande föreslagna åtgärder samt ansvaret för dessa åtgärder. Med en samordnad kombination av åtgärder inom alla fyra stegen enligt fyrstegsprincipen och med beaktande av alla trafikslag finns stora möjligheter att förstärka och förbättra kommunikationerna i öst-västlig riktning tvärs Södertörn.

Föreliggande rapport har uppdaterats efter inkomna synpunkter på en remissversion daterad 2013-12-03. Inkomna synpunkter från remissen har sammanfattats och kommenterats av Trafikverket, se bilaga 6 till åtgärdsvalsstudien.

Helena Sundberg  
Regionchef, Trafikverket region Stockholm

# Innehåll

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Förord.....                                                            | 3  |
| 1. Sammanfattning .....                                                | 6  |
| 2. Inledning.....                                                      | 9  |
| 2.1 Bakgrund .....                                                     | 9  |
| 2.2 Syfte .....                                                        | 10 |
| 2.3 Geografisk och funktionell avgränsning.....                        | 11 |
| 2.4 Tidshorisont .....                                                 | 12 |
| 2.5 Ändamål .....                                                      | 12 |
| 2.6 Organisation .....                                                 | 12 |
| 2.7 Arbetsprocessen .....                                              | 13 |
| 2.8 Angränsande projekt .....                                          | 15 |
| 3. Förutsättningar på Södertörn.....                                   | 16 |
| 3.1 Befolkning och bebyggelsestruktur .....                            | 16 |
| 3.2 Regionala stadskärnor på Södertörn.....                            | 18 |
| 3.3 Befintlig infrastruktur .....                                      | 20 |
| 3.4 Pendling.....                                                      | 27 |
| 3.5 Trafiksäkerhet .....                                               | 27 |
| 3.6 Resande och transporter .....                                      | 28 |
| 3.7 Luftföroreningar, buller, barriäreffekter och klimat.....          | 40 |
| 3.8 Natur- och kulturmiljöer .....                                     | 42 |
| 3.9 Nollalternativet.....                                              | 46 |
| 4. Problembild .....                                                   | 49 |
| 5. Mål.....                                                            | 52 |
| 5.1 Nationella mål .....                                               | 52 |
| 5.2 Regionala mål.....                                                 | 53 |
| 5.3 Kommunala mål .....                                                | 55 |
| 5.4 Projekt mål åtgärdsvalsstudie Tvärförbindelse Södertörn .....      | 58 |
| 6. Åtgärder och effekter .....                                         | 61 |
| 6.1 Samordnad planering av markanvändning och transportsystem.....     | 61 |
| 6.2 Parkeringsstrategi .....                                           | 63 |
| 6.3 Mobility management .....                                          | 63 |
| 6.4 Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)..... | 65 |
| 6.5 Lättillgängliga och effektiva bytespunkter för resenärer .....     | 66 |
| 6.6 Attraktiv cykelinfrastruktur .....                                 | 68 |
| 6.7 Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss .....                   | 69 |

|      |                                                                   |    |
|------|-------------------------------------------------------------------|----|
| 6.8  | Förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn..... | 71 |
| 6.9  | Ny vägförbindelse på Södertörn inklusive gång- och cykelväg.....  | 73 |
| 6.10 | Ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik.....                   | 75 |
| 6.11 | Bortvalda åtgärder.....                                           | 79 |
| 7.   | Samlad bedömning.....                                             | 81 |
| 7.1  | Steg 1 åtgärder .....                                             | 81 |
| 7.2  | Steg 2 och 3 åtgärder .....                                       | 81 |
| 7.3  | Steg 4 åtgärder.....                                              | 82 |
| 7.4  | Samlad bedömning steg 1-4 åtgärder .....                          | 83 |
| 8.   | Fortsatt arbete .....                                             | 84 |
| 8.1  | Samordnad planering och formella processer .....                  | 84 |
| 8.2  | Förslag till fortsatt arbete.....                                 | 84 |
| 9.   | Litteraturlista.....                                              | 93 |
| 10.  | Bilagor.....                                                      | 96 |

# 1. Sammanfattning

För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) måste också infrastrukturen följa med. De bristande kommunikationerna gör att möjligheterna att etablera nya bostäder och verksamheter begränsas vilket ger en minskad tillväxt i denna del av regionen och en svårighet att nå målen i regional och kommunal planering. I nuläget är tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum otillräcklig vilket gör att deras möjlighet att fungera som attraktivt alternativ till centrala Stockholm minskar.

Föreliggande **åtgärdsvalsstudie** har tagits fram för att beskriva och analysera problem samt föreslå åtgärder som ger en förbättrad tillgänglighet tvärlängs i södra Stockholmsregionen. I studien studeras tillgängligheten mellan infrastrukturstråken i väster (E4/E20 samt tunnelbanans röda linje) och öster (väg 73 och Nynäsbanan).



Figur 1.1. Utredningsområdet för åtgärdsvalsstudien.

Kommunikationerna i öst-västlig riktning i södra Stockholmsområdet är bristfälliga för både gång, cykel, kollektivtrafik, gods och personbilar. Vagnätet är högt belastat vilket gör att bilköer uppstår och att restiden för kollektivtrafik, lastbilar och personbilar förlängs. Trafiksäkerheten är låg och vägarna, som på långa sträckor går genom bostadsområden, skapar störningar i form av buller och luftföroreningar. På, och i anslutning till Södertörn finns flera viktiga målpunkter för godstrafiken. Genom utbyggnaden av den nya storhamnen i Norvik kommer godsflödena att öka ytterligare.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har bedrivits av en projektgrupp inom Trafikverket tillsammans med en arbetsgrupp med representanter från Botkyrka kommun, Haninge kommun, Huddinge kommun, Nynäshamns kommun, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) inom Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (tidigare SL) inom Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Arbetsgruppen har enats om följande **ändamål** för åtgärdsvalsstudien:

*För att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn ska den fysiska tillgängligheten för personer och gods tillgodose och kommunikationerna förbättras:*

- *Mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge Centrum*
- *Mellan Södertörn och omvärlden*

*Trafiklösningarna ska ha sin utgångspunkt i de kommunala, regionala och transportpolitiska målen.*

Utifrån ändamålet har arbetsgruppen tagit fram ett antal **projekt mål**, indelade i hänsynsmål och funktionsmål som ska vara vägledande för val av åtgärder.

#### **Funktionsmål:**

- God tillgänglighet med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor inom Södertörn samt till angränsande huvudnät för kollektivtrafik
- God tillgänglighet och attraktivitet med cykel mellan regionala stadskärnor inom Södertörn, viktiga målpunkter för cykel samt till angränsande regionala cykelstråk
- God tillgänglighet med bil mellan regionala stadskärnor inom Södertörn samt till angränsande huvudvägar
- God tillgänglighet för gods inom Södertörn samt till angränsande huvudstråk och omvärld

#### **Hänsynsmål:**

- Begränsad klimatpåverkan
- God boendemiljö
- God trafiksäkerhet
- Värna om befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer

Utifrån framtagna mål och ändamål har möjliga åtgärder för att lösa problemen diskuterats vid workshops inom arbetsgruppen och underlag har tagits fram av olika konsultgrupper. De **åtgärdsområden** som föreslås och som i huvudsak utgör *steg 1* åtgärder enligt fyrstegsprincipen är "Samordnad planering av markanvändning och transportsystem", "Parkeringsstrategi" och "Mobility management". Sådana åtgärder kan påbörjas relativt snabbt, men kommunerna på Södertörn arbetar redan i dagsläget med den här typen av åtgärder, reduceras

potentialen till ytterligare resultat. Att stärka detta arbete och att fortsätta pågående arbete är ändå viktigt.

I åtgärdssvalsstudien har flera åtgärdsområden identifierats som i huvudsak innebär åtgärder i *steg 2 och steg 3*. De åtgärdsområden som identifierats bidrar till en förbättring av trafiksituationen och ger en förbättrad tillgänglighet men inga steg 2 och 3 åtgärder eller kombinationer av dessa, anses vara tillräckliga för att uppfylla ändamålet. Åtgärdsområden i steg 2 och 3 listas nedan:

- Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)
- Lättillgängliga och effektiva bytespunkter för resenärer
- Attraktiv cykelinfrastruktur
- Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss
- Förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn

För att uppnå åtgärdsvalsstudiens ändamål görs bedömningen att åtgärder i *steg 4* är nödvändiga. Den åtgärd som enskilt bedöms ge högst måluppfyllelse är ”Ny vägförbindelse på Södertörn inklusive gång- och cykelväg”. En ny väg ger en ökad tillgänglighet både för bil, gods och kollektivtrafik med buss samtidigt som den även förbättrar tillgängligheten för gående och cyklister. En ny väg riskerar dock påverka projektområdet om begränsad klimatpåverkan negativt och ge ett markintrång som kan motverka projektområdet om att värna Södertörns natur- och kulturmiljöer.

Även ”Ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik” har identifierats som en möjlig steg 4 åtgärd och skulle kunna vara ett sätt att till viss del avlasta vägnätet och förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken. Två alternativ för en ny spårvägsförbindelse har studerats: Spårväg syd och Spårväg Älvsjö – Handen. En ny spårväg löser inte dagens och framtidens tillgänglighetsproblem i området men kan kombineras med en ny vägförbindelse.

Det finns ingen åtgärd som enskilt klarar att uppfylla hela ändamålet utan kombinationer av flera åtgärder behövs för att närma sig en lösning på den problembild som åtgärdsvalsstudien visar. I åtgärdsvalsstudien föreslås ett fortsatt arbete inom samtliga redovisade åtgärdsområden. En ny väg leder till ökade utsläpp av koldioxid. Om ny väg genomförs krävs därför att den kombineras med steg 1-3 åtgärder för att målet om begränsad klimatpåverkan ska uppnås. Inom samtliga områden gäller att åtgärderna först måste förankras inom respektive organisation. Det kommer också att krävas en dialog mellan parterna om hur arbetet ska drivas vidare. Denna dialog bör leda till överenskommelser mellan berörda aktörer för att tydliggöra det fortsatta samarbetet och vilka åtgärder som behöver vidtas.

## 2. Inledning

### 2.1 Bakgrund

Stockholmsregionen är en av de snabbast växande regionerna i Europa men infrastrukturen i södra Storstockholm har inte byggts ut i samma takt som regiondelens tillväxt och utveckling i övrigt. Inom Södertörn är infrastrukturnätet särskilt bristfälligt i öst-västlig riktning. Varken vägnätet eller strukturen för kollektivtrafikresor är utformade för att klara stora effektiva resandeflöden. En del av godstrafiken, bilisterna och kollektivtrafikresenärerna som ska tvärs Södertörn belastar därför infrastrukturen närmare innerstaden.

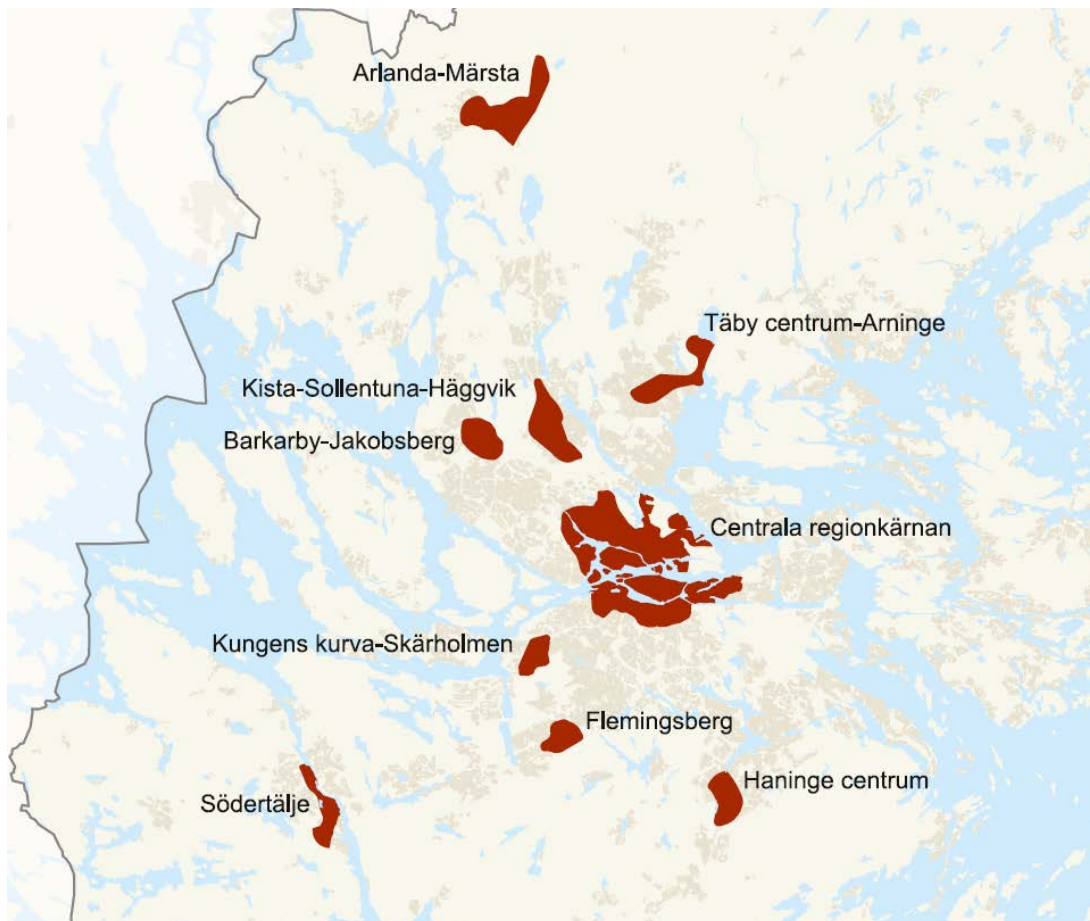
I Stockholms län är målsättningen att uppnå en regional struktur med ett starkt regioncentrum i Stockholms innerstad och med regionala stadskärnor i en ring runt centrum. De regionala stadskärnorna ska fungera som alternativ och avlastning till regioncentrum. På Södertörn finns fyra av länets regionala stadskärnor men tillgängligheten till dem och mellan dem är inte tillräcklig. För att de regionala stadskärnorna ska fungera som attraktiva alternativ till innerstaden behöver tillgängligheten till och mellan dem förbättras för att få en mer integrerad regiondel. För Södertörn och för denna studie är det särskilt viktigt att knyta ihop de regionala stadskärnorna Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum för att stärka deras utvecklingspotential, se figur 2.1<sup>1</sup>.

En bristande infrastruktur bidrar till en rad följdproblem inom olika områden. Vägarna i utredningsområdet har nått sitt kapacitetstak vilket gör att nyetableringar av bostäder och verksamheter hindras. Även bussarna fastnar i trafiksystemet vilket gör att restiden både för kollektivtrafik och bil förlängs till målpunkter inom området och till målpunkter utanför regiondelen. Godset till viktiga logistiknav i södra Stockholmsområdet måste köra omvägar för att ta sig till sina målpunkter. Farligt gods transporteras i dag genom tätbebyggda områden för att kunna komma fram. Den bristande tillgängligheten<sup>2</sup> bidrar också till att denna regiondel blir mindre attraktiv för företag som söker platser för nyetablering. Idag återfinns två tredjedelar av arbetsplatserna i Stockholms län norr om Saltsjö – Mälarsnittet samtidigt som bostäderna är mer jämt fördelade i länet. Detta skapar en arbetspendling från söder mot norr under morgonen och tvärtom under eftermiddagen. Sådana resandeströmmar gör att infrastrukturen inte utnyttjas effektivt.

---

<sup>1</sup> Planeringsunderlag för Regional Utveckling på Södertörn

<sup>2</sup> Med tillgänglighet avses i rapporten en samviktning av restiden och kostnaden för resan



Figur 2.1. Regionala stadskärnor enligt RUFS 2010. På Södertörn finns Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje. Den sistnämnda berörs inte av denna studie.

Med den starka befolkningstillväxt som sker i Stockholms län kommer problemen som beskrivs ovan att förvärras. Flera aktörer, bland annat Trafikverket och berörda kommuner på Södertörn, är därför angelägna om att det utförs förbättringar i transportsystemet så att ökad efterfrågan kan mötas och fortsatt tillväxt kan säkerställas. Trafikverket har ett övergripande ansvar för transportinfrastrukturen i landet. Med bakgrund i de brister och det behov som finns av åtgärder inom Södertörn har Trafikverket initierat arbetet med en åtgärdsvalsstudie i syfte att ta ett bredare grepp om tillgänglighetsfrågan på Södertörn.

## 2.2 Syfte

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att beskriva och analysera problem samt att studera och föreslå åtgärder som ger en förbättrad tillgänglighet i södra Stockholmsregionen. Dagens och framtidens problem i området ska belysas och både övergripande målsättningar (ändamål) samt detaljerade målsättningar (projekt mål) ska formuleras. Vidare ska åtgärdsvalsstudien vara trafikslagsövergripande där åtgärderna prövas enligt fyrstegsprincipen (fyrstegsprincipen förklaras i avsnitt 2.7). Måluppfyllelse och konsekvenser av möjliga lösningar ska beskrivas. Resultatet av åtgärdsvalsstudien ska ligga till grund för fortsatt ekonomisk och fysisk planering.

## 2.3 Geografisk och funktionell avgränsning

I åtgärdsvalsstudien studeras kommunikationerna tvärs Södertörn mellan infrastrukturstråken i väster (E4/E20 samt tunnelbanans röda linje) och öster (väg 73 och Nynäsbanan) samt resor mellan de regionala stadskärnorna:

- Kungens Kurva - Skärholmen
- Flemingsberg
- Haninge centrum

Tvärförbindelse Södertörn är ett led i att genomföra den regionala samsynen vad gäller att utveckla trafiksystemet i enlighet med RUFS 2010. Trafikverket arbetar parallellt med framtagande av en åtgärdsvalsstudie för väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje. Av den anledningen ingår inte åtgärder på och i anslutning till väg 225 eller den regionala stadskärnan Södertälje i denna åtgärdsvalsstudie.

Grunddragen i den **geografiska avgränsningen** redovisas i figur 2.2 nedan. Området inom den streckade linjen benämns i rapporten som *utredningsområdet*. Botkyrka, Huddinge, Haninge och Nynäshamn är de kommuner som anses vara mest berörda.



Figur 2.2. Geografisk avgränsning för studien med utredningsområdet markerat.

Den **funktionella** avgränsningen definieras av olika reserelationer:

- Resor och transporter i öst-västlig riktning från och till berörda kommuner på Södertörn samt till de utpekade regionala stadskärnorna Skärholmen - Kungens kurva, Flemingsberg och Haninge C.

Den funktionella avgränsningen innebär också att studiens huvudfokus ligger på inomregional arbetspendling under högtrafiktid, d.v.s. mellan klockan sju och nio på morgonen samt mellan klockan fyra och sex på eftermiddagen.

## 2.4 Tidshorisont

Åtgärdssvalsstudien ska ha ett planeringsperspektiv som sträcker sig fram till år 2050 men i framtagna konsultutredningar har år 2030 använts som prognosår för att få en tydligare koppling till den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010. Större investeringar (framför allt i form av nya steg 4 åtgärder) ska ha en möjlig byggstart inom fem till tio år.

## 2.5 Ändamål

I åtgärdsvalsstudien har arbetsgruppen enats om ett ändamål utifrån vilket föreslagna åtgärder utvärderas. Ändamålet är ett övergripande syfte som också är en beskrivning av vad åtgärderna ska skapa och möjliggöra.

För att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn ska den fysiska tillgängligheten för personer och gods tillgodoseas och kommunikationerna förbättras:

- Mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva -Skärholmen, Flemingsberg och Haninge Centrum
- Mellan Södertörn och omvärlden

Trafiklösningarna ska ha sin utgångspunkt i de kommunala, regionala och transportpolitiska målen.

## 2.6 Organisation

Ett av syftena med åtgärdsvalsstudier är att de aktörer som är berörda av problemen i området och som kan ta ansvar för åtgärder även ska vara delaktiga i att utforma och driva åtgärdsvalsstudien. Det har varit vägledande när organisationen har skapats.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har bedrivits av en projektgrupp inom Trafikverket tillsammans med en arbetsgrupp med representanter från Botkyrka kommun, Haninge kommun, Huddinge kommun, Nynäshamns kommun, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) inom Stockholms läns landsting,

Trafikförvaltningen (tidigare SL) inom Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Stockholm stad har beretts möjlighet att delta i arbetet men tackat nej och istället fått underlagsmaterial under arbetets gång.

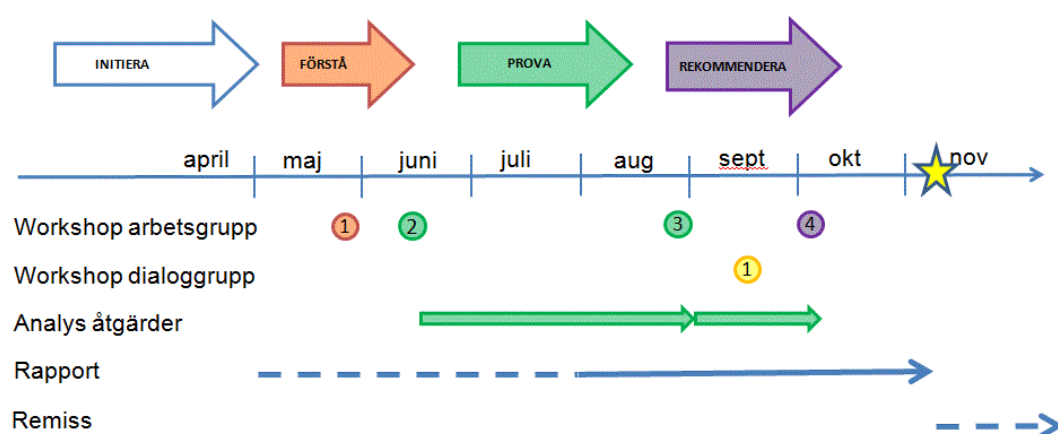
Vid sidan av arbeten i projektgrupp och arbetsgrupp har konsulter från WSP och M4 Traffic bidragit med underlag till arbetet.

## 2.7 Arbetsprocessen

Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg för val av åtgärder som föregår den formella fysiska planläggningsprocessen av vägar och järnvägar. I en åtgärdsvalsstudie ska arbetet vara förutsättningslöst vilket betyder att man kritiskt ska testa flera möjliga utvägar för att åtgärda ett problem utan att vara låst vid tidigare framtagna lösningar. Den tidigare planerade vägen, Södertörnsleden, som planerades på sträckan mellan Masmo och Jordbro, finns dock med i aktuell nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

I arbetet har Trafikverkets metodbeskrivning för åtgärdsvalsstudier, *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar,Handledning* (publikation 2012:206) tillämpats. Åtgärdsval genomförs som ett första utredningsskede för att analysera brister i transportsystemet, formulera projektspecifika mål och pröva åtgärder som kan bidra till att lösa brister och nå överenskomna mål. Resultatet från arbetet med åtgärdsval ligger till grund för åtgärdsplanering och fysisk planering. Arbetet är indelat i skedena: Initiera, Förstå situationen, Prova tänkbara åtgärder, Forma inriktning och rekommendera åtgärder. Arbetsprocessen i denna åtgärdsvalsstudie sammanfattas i figur 2.3 nedan:

### Åtgärdsvalsstudie – Upplägg av arbetet



Figur 2.3. Arbetsprocess för åtgärdsvalsstudien. Tidslinjen avser arbete år 2013.

I skedet Initiera har en projektgrupp inom Trafikverket skapats med uppgift att driva arbetet med åtgärdsvalsstudien. På initiativ av Trafikverket har en arbetsgrupp formerats med deltagare från de kommuner och organisationer som

berörs och som har möjlighet att påverka åtgärdsvalet. Konsulter som ska medverka i arbetet har upphandlats. När organisationen bildats har arbetet med åtgärdsvalsstudien planerats.

I skede Förstå situationen, Prova åtgärder och Rekommendera har arbetsgruppen träffats i form av fyra heldags workshops med olika teman. Det huvudsakliga innehållet i respektive workshop har varit:

- Workshop 1: Problem och behov, ändamål, underlagsmaterial och analysbehov
- Workshop 2: Projekt mål, åtgärder
- Workshop 3: Måluppfyllelse, prioritet
- Workshop 4: Måluppfyllelse, prioritet, ansvarig

Mellan varje workshop har analyser tagits fram av konsultgrupperna och arbete har bedrivits inom projektgruppen. Deltagare i arbetsgruppen har bland annat granskat material och förankrat arbetet inom den egna organisationen mellan workshopstillfällena.

För att inhämta kunskap om befintliga förhållanden, problembild och få in förslag på möjliga åtgärder har också en heldagsworkshop hållits med en dialoggrupp. Till dialoggruppen inbjöds olika företag och intresseföreningar med lokal eller regional anknytning till området och med god kännedom om natur- och kulturmiljövärden eller näringsliv inom utredningsområdet, se deltagarförteckning i bilaga 5. Urvalet togs fram tillsammans med arbetsgruppen. Synpunkterna och information från mötet med dialoggruppen har inarbetats i denna rapport.

Analys av åtgärder har utförts utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som utgår från ett problem och där möjliga lösningar analyseras i fyra steg. I det första steget studeras om, och hur, behovet av transporter kan påverkas. Först i det fjärde och sista steget studeras

#### **Fyrstegsprincipen**

##### **Tänk om**

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

##### **Optimera**

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

##### **Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

##### **Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

investeringar i nybyggen/utbyggnad av infrastrukturen, se textruta. Förslagen värderas efter hur stora och dyra de förväntas bli. Genom att inte föreslå en större åtgärd än vad som är nödvändigt kan man hushålla med resurser och minska transportsystemets negativa påverkan. För att uppnå bäst effekt kan åtgärder i olika steg kombineras med varandra.

Åtgärdsvalsstudien i version 2013-12-03 har skickats ut på remiss under perioden 2013-12-10 till 2014-02-18. En sammanfattning av synpunkterna från remissen samt Trafikverkets kommentarer bifogas som bilaga 6 till åtgärdsvalsstudien. Föreliggande slutversion av åtgärdsvalsstudien har reviderats utifrån inkomna synpunkter.

## **2.8 Angränsande projekt**

Nedan listas ett urval av pågående utredningar alternativt beslutade infrastruktursatsningar med koppling till den här åtgärdsvalsstudien:

- Bana/väg Flemingsberg
- Citybanan, stärkt pendeltågstrafik
- Förbifart Stockholm
- Norviks hamn- Stockholm Norvik
- Nynäsbanan, dubbelspårutbyggnad Hemfosa - Tungalsta
- Spårväg syd, utredning för sträckan Skärholmen/Kungens kurva – Flemingsberg
- Stomnässtrategi för Stockholms län, etapp 2
- Uppgradering tunnelbanans röda linje, kapacitetsförstärkning
- Väg 226, trafikplats Pålamalmsvägen till trafikplats Högsplan
- Åtgärdsvalsstudie för väg 226, Huddingevägen
- Åtgärdsvalsstudie för väg 225
- Åtgärdsvalsstudie för väg 257 Tungalstavägen och Stavsvägen

### 3. Förutsättningar på Södertörn

I det här kapitlet redovisas en beskrivning av dagsläget samt en uppskattning av framtida förutsättningar och behov. Sist ges en beskrivning av nollalternativet. Avsnittet utgör en bakgrund till de problem, målsättningar och åtgärder som redovisas längre fram i rapporten.

#### 3.1 Befolkning och bebyggelsestruktur

##### 3.1.1 Befolkning

I Stockholms län bor år 2012 drygt 2,1 miljoner invånare<sup>3</sup>. Befolkningen är relativt jämnt fördelad i den norra och södra regionhalvan. Befolkningen i Stockholms län har under de senaste 30 åren ökat med nästan 400 000 personer. Stockholm växer starkt med en befolkningstillväxt på cirka två procent per år. Prognoser utförda av TMR visar att befolkningen i länet kan uppgå till mellan 2,4 och 2,6 miljoner år 2050<sup>4</sup>. Av länets sex största kommuner vad gäller antalet kommuninvånare ligger fyra på Södertörn. Dessa är Huddinge, Haninge, Södertälje och Botkyrka kommun<sup>5</sup>.

Inom de kommuner som berörs av åtgärdsvalsstudien bor år 2012 över 290 000 människor. Enligt Stockholms läns landstings demografiska prognos kommer invånarantalet till år 2040 ha ökat till ca 350 000 människor vilket ger en tillväxt som är klart över riksgenomsnittet. Södertörnskommunerna prognostiseras dock ha en lägre tillväxt än genomsnittet för Stockholms län. Till år 2030 beräknas befolkningen för respektive kommun i området öka enligt tabell 3.1, se också karta i bilaga tre<sup>6</sup>. Det planerade framtida transportsystemet inom utredningsområdet måste klara av prognoserna som anges i RUFS 2010 prognos Hög vad gäller befolkningstillväxt och planerat bostadsbyggande.

|           | 2010   | 2030 Hög |
|-----------|--------|----------|
| Huddinge  | 98 000 | 122 000  |
| Haninge   | 77 000 | 100 000  |
| Nynäshamn | 26 000 | 29 000   |
| Botkyrka  | 82 000 | 101 000  |

Tabell 3.1. Befolkning per kommun 2010 och 2030, alternativ Hög. Källa: RUFS 2010

<sup>3</sup> www.scb.se

<sup>4</sup> Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige. TMR 2012

<sup>5</sup> RUFS 2010

<sup>6</sup> RUFS 2010

### 3.1.2 Bebyggelsestruktur

Bebyggelsen i södra länet är i stor utsträckning koncentrerad till de radiella, nord-sydliga infrastrukturstråken:

- E4/E20 och tunnelbanans röda linje
- Väg 226, pendeltågets Södertäljelinje och Västra stambanan
- Väg 73, pendeltågets Nynäshamnslinje och Nynäsbanan

Mellan dessa bebyggelsestråk är bebyggelsen glesare och de gröna kilarna (Hanveden och Bornsjökilen) med flera naturreservat och friluftsområden breder ut sig.

Bostadsbebyggelsen är blandad med småhus och flerfamiljshus. Flerfamiljshusen är oftast koncentrerade till centrumområden i anslutning till tunnelbane- eller pendeltågsstationer. Antalet bostäder i regionen beräknas öka fram till 2030 i enlighet med tabell 3.2<sup>7</sup>.

|           | <b>Bostadsbestånd</b> | <b>Årligt tillskott till<br/>2030</b> | <b>Antal bostäder år<br/>2030</b> |
|-----------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
|           | <b>2010</b>           | <b>Hög</b>                            | <b>Hög</b>                        |
| Huddinge  | 38 800                | 700                                   | 52 800                            |
| Haninge   | 32 000                | 600                                   | 44 000                            |
| Nynäshamn | 12 300                | 200                                   | 16 300                            |
| Botkyrka  | 32 500                | 650                                   | 45 500                            |

Tabell 3.2. Bostadstillskott per kommun samt antal bostäder i alternativet Hög till år 2030. Källa: RUFS 2010 och TMR

I området finns även bebyggelse i form av arbetsplatser. Fördelningen mellan folkmängd och arbetsplatser är i enlighet med tabell 3.3. För förändringar i antalet arbetsplatser se karta i bilaga 2.

<sup>7</sup> Regional bedömning av behovet av nya bostäder i Stockholmsregionen fram till 2030. TMR 2013

|           | Arbetsplatser<br>2010 |
|-----------|-----------------------|
| Huddinge  | 42 244                |
| Botkyrka  | 22 637                |
| Haninge   | 24 744                |
| Nynäshamn | 7 117                 |

Tabell 3.3. Folkmängd och arbetsplatser. Källa SCB

## 3.2 Regionala stadskärnor på Södertörn

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS) ingår en central regionkärna och åtta regionala stadskärnor inom länet. RUFS föreslår att stadskärnorna bör få bättre tillgänglighet och tydligare kopplingar till järnvägsnät, regionalt vägnät och till tunnelbana och spårväg<sup>8</sup>. De regionala stadskärnorna föreslås i RUFS bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser och stombussar. Stombussnätet behöver utvecklas med bland annat tvärleder som exempelvis den så kallade Yttre tvärleden<sup>9</sup> som därigenom blir strukturerande och stödjer utvecklingen av de regionala stadskärnorna.

Inom åtgärdsvalsstudien finns tre av regionens utpekade stadskärnor, Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum.

### 3.2.1 Kungens kurva - Skärholmen

Den regionalt utpekade stadskärnan Kungens kurva - Skärholmen ligger i två kommuner, Huddinge och Stockholm. Skärholmen är ett av regionens stora detaljhandelscentrum och Kungens kurva är Nordens största externhandelsområde. Tillsammans besöks Kungens kurva i Huddinge och Skärholmen i Stockholm av 30 miljoner människor varje år och handeln omsätter cirka fem miljarder kronor per år. Skärholmen är utpekad som ett viktigt handelsområde i Stockholms översiktsplan. För områdets fortsatta utveckling har en gemensam vision tagits fram av Stockholm och Huddinge; "Vision Kungens kurva Skärholmen 2030":

"Kungens kurva - Skärholmen är en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll gör området till ett alternativ till city.<sup>10</sup>"

Huddinge kommun arbetar med upprättande av fördjupad översiktsplan för att skapa förutsättningar för fortsatt utveckling i Kungens kurva på kort och lång sikt. Ett planförslag finns framtaget. Förslaget innebär att Kungens kurva ges en tätare och mer stadslig gatu- och bebyggelsestruktur. Utgångspunkten är att handeln ska vara drivkraften men att området ska kompletteras med upplevelser, kultur, kontor och andra verksamheter så att det tillsammans med Skärholmen blir en

<sup>8</sup> RUFS 2010, se bilaga 4

<sup>9</sup> Yttre tvärleden är enligt RUFS 2010 tänkt att knyta samman de regionala stadskärnorna i ytterförorterna med väg 73, E4/E20 och E 18 genom befintlig Norrortsled, planerad Förbifart Stockholm samt Södertörnsled.

<sup>10</sup> [www.tmr.sll.se](http://www.tmr.sll.se)

komplett stadskärna. En utbyggnad enligt planförslaget innebär att mellan 10 000 och 15 000 nya arbetsplatser kan bli verklighet i Kungens kurva. På sikt föreslås en överdäckning av motorvägsområdet för att bättre knyta samman Kungens kurva och Skärholmen<sup>11</sup>.

### 3.2.2 Flemingsberg

Den regionala stadskärnan Flemingsberg ligger till större delen inom Huddinge och till en mindre del i Botkyrka. I Flemingsberg arbetar, studerar och bor fler än 40 000 människor. Flemingsberg är södra Stockholms mest kunskapsintensiva centrum för forskning, utbildning, rättsväsende och sjukvård. I Flemingsberg finns bland annat Södertörns Högskola, Karolinska Institutet, Kungliga Tekniska Högskolan, Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge (Nordens största sjukhus), Karolinska Institutet Science Park, Centrum för teknik i medicin och hälsa och ett drygt tjugotal forskningsintensiva life science-företag. Bostadsområdena, som har olika karaktär, har en ung och internationell befolkning. Flemingsberg är samtidigt en viktig bytespunkt för resenärer med såväl pendeltåg som regional- och fjärrtåg<sup>12</sup>.

Huddinge och Botkyrka kommuner samt Landstinget har en gemensam organisation för utvecklingen av den regionala stadskärnan Flemingsberg. Visionen är en stadsdel som är centrum för cirka 70 000 människor och en plats där kunskap driver näringslivet<sup>13</sup>. Ett fåtal stora offentliga arbetsplatser med inriktning på sjukvård, högre utbildning, forskning (bioteknik och medicinsk teknik) och rättsväsen dominerar således den regionala kärnan, medan detaljhandeln är svagt utvecklad<sup>14</sup>.

### 3.2.3 Haninge centrum

Haninge centrum är en regional stadskärna för östra Södertörn och ligger helt inom Haninge kommun<sup>15</sup>. Många av de stora företagen i Haninge är lokaliserade till Haninge centrum och Jordbro företagsområde. Samtidigt börjar nu utbyggnaden av Albybergs företagsområde i nära anslutning till Haninge centrum. Offentlig sektor dominerar bland arbetsplatserna i kärnan. Norr om Haninge centrum finns ett större externhandelsområde i Länna i Huddinge. Omfattande förtätning samt en ny bussterminal är planerad i den regionala stadskärnan<sup>16</sup>. I den norra delen av kärnan planeras nya bostäder, en ny pendeltågsstation i Vega samt en ny trafikplats till motorvägen (väg 73).

### 3.2.4 Övriga, stora arbetsplatser

Förutom de regionala stadskärnorna Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum där de flesta arbetsplatserna återfinns, finns också andra stora arbetsområden. Exempel på företagsområden som också är beroende av fungerande förbindelser i öst-västlig riktning på Södertörn:

---

<sup>11</sup> [www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

<sup>12</sup> Planeringsunderlag för Regional Utveckling på Södertörn

<sup>13</sup> Planeringsunderlag för Regional Utveckling på Södertörn

<sup>14</sup> RUFS 2010

<sup>15</sup> [www.haninge.se](http://www.haninge.se)

<sup>16</sup> RUFS 2010

- Jordbro företagspark i Haninge är ett av regionens största arbetsområden, läs mera under kapitel 3.4.5 om godstransporter och hamnar på Södertörn.
- Inom Huddinge finns också Länna industriområde och Länna gårds handelscentrum vid väg 73. Där finns både handel och industri.
- I Gladö industriområde finns ett antal arbetsplatser, bland annat en regional kommunalteknisk avfallsanläggning och en krossanläggning.
- Hamnen i Nynäshamn är både en passagerar- och rorohamn och skapar många arbetstillfällen på Södertörn.
- Nya arbetsplatsområden planeras i kommunerna. Albyberg och Fors i Haninge är sådana exempel. Områdena ligger intill väg 73.
- En ny storhamn planeras av Stockholm hamnar till Norviksudden i Nynäshamn. Förutom att arbetstillfällen skapas inom hamnverksamheten planeras en logistikpark i nära anslutning till hamnen.

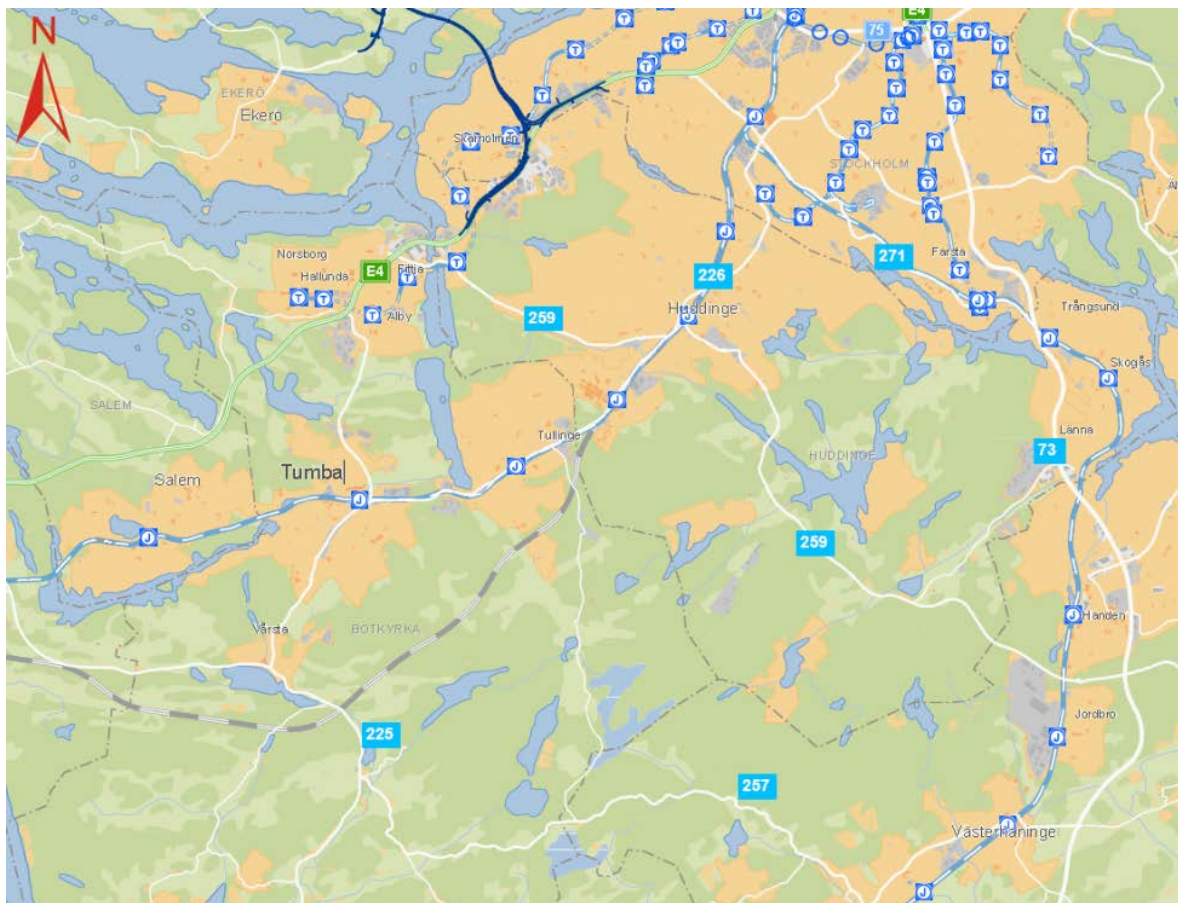
### 3.3 Befintlig infrastruktur

#### 3.3.1 Vägnät

Följande befintliga huvudvägar som är vägar av riksintresse finns inom utredningsområdet:

- väg E4/E20
- väg 259
- väg 226 (riksintresse på del av sträcka)
- väg 73

**Väg E4/E20** passerar inom utredningsområdet och har åtta körfält på sträckan förbi Kungens kurva/Skärholmen, Vårby och Fittja, se figur 3.4. Vägen passerar genom Huddinge, Stockholm och Botkyrka kommuner. Sträckan är en viktig del av det nationella vägnätet och den viktigaste infarten till södra Stockholm. Sträckan är i dag hårt trafikerad, med en stor andel tunga transporter. Trafikintensiteten är cirka 99 000 fordon/dygn. I nära anslutning till Kungens kurva/Skärholmen planeras Förbifart Stockholm att ansluta, se blå markering i figur 3.4.



Figur 3.4. Befintligt statligt vägnät, järnvägsnät och planerad sträckning av Förbifart Stockholm. (T) avser tunnelbanestation, (J) pendeltågsstation.

På **väg 259**, sträckan mellan Huddinge och E4/E20, går det ca 20 000 fordon/dygn, se figur 3.4. Trafikbelastningen på denna del är hög i förhållande till vägens standard. Lokal trafik från närliggande områden blandas med regional trafik. Tillgängligheten och framkomligheten på vägen är låg för akuta transporter till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge<sup>17</sup>. Väg 259 är inte lämpad för de höga trafikflödena och den tunga trafik som har mål- eller startpunkter i stråket mellan Vårby och Jordbro samt vidare söderut till Nynäshamn. Väg 259 passerar bron över Orlången som har begränsad bärighet (bärighetsklass två) vilket gör att den tyngsta trafiken, med störst miljöbelastning per kilometer, måste välja andra och längre vägar. På väg 259 och sträckan mellan Huddinge och Haninge, Haningeleden, går det ca 7 300 fordon/dygn, se tabell 3.14. Denna del av väg 259 har länets högsta lastbilsandel<sup>18</sup>. Nästan 17 % av trafiken totalt utgörs av tung trafik vilket beror på många viktiga logistiknav utmed vägen bl.a. Gladö industriområde och Jordbro företagspark.

**Väg 226**, Huddingevägen, tar sin början i trafikplats Årsta i Södra Länken och fortsätter som stadsmotorväg till korsningen Sockenvägen/Östbergavägen, därefter som fyrfärlig väg till Flemingsberg, se figur 3.4. Huddingevägen är vid sidan om Södertäljevägen och Nynäsvägen en av Stockholms viktiga infartsleder söderifrån. Trafikintensiteten är 35 000 fordon/dygn.

<sup>17</sup> Södertörnsleden. Felande länk i Södra Stockholmsområdet

<sup>18</sup> Södertörnsleden. Felande länk i Södra Stockholmsområdet

**Väg 73**, Nynäsvägen, har en betydelsefull regional funktion som förbindelse mellan Haninge, Nynäshamn och Stockholm, se figur 3.4. Vägen har sex körfält fram till trafikplats Handen och fyra vidare söderut. Den skyltade hastigheten är 110 km/timme. Sträckan mellan trafikplatserna Länna och Handen trafikeras dagligen av drygt 45 000 fordon.

Utöver vägarna inom utredningsområdet utgörs det statliga vägnätet i öst-västlig riktning över Södertörn av väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje, väg 257 mellan Västerhaninge och Grödinge samt väg 271 mellan Gubbängen och Älvsjö.

### 3.3.2 Spårssystem

Spårssystem som berör utredningsområdet är bland annat **Västra stambanan** som är av riksintresse, av internationell betydelse och som ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Göteborg och är mycket viktig för person- och godstrafik. Stationerna utmed banan är också av riksintresse och inkluderar inom utredningsområdet Huddinge centrum och Flemingsberg. Dessa stationer trafikeras av **pendeltåget** mellan Södertälje och Stockholm Central.

**Nynäsbanan** som går mellan Stockholm Central-Nynäshamn är av riksintresse och av interregional betydelse. Banan trafikeras främst av pendeltåg men även av godståg. Pendeltågslinjen till Nynäshamn stannar bland annat vid Haninge centrum och Jordbro station inom det studerade området.

Tunnelbanelinje som trafikerar utredningsområdet är **röd linje** T13 till Norsborg.

### 3.3.3 Bussförbindelser

Området som berörs av studien har en väl utbyggd kollektivtrafik med ett flertal busslinjer, se figur 3.5. I dagsläget går det en buss var sjätte minut i högtrafiktid på sträckan mellan Flemingsberg och Vårby. På sträckan mellan Flemingsberg - Haninge centrum går det en buss var femtonde minut i rusningstid. Nedan beskrivs ett par av busslinjerna:

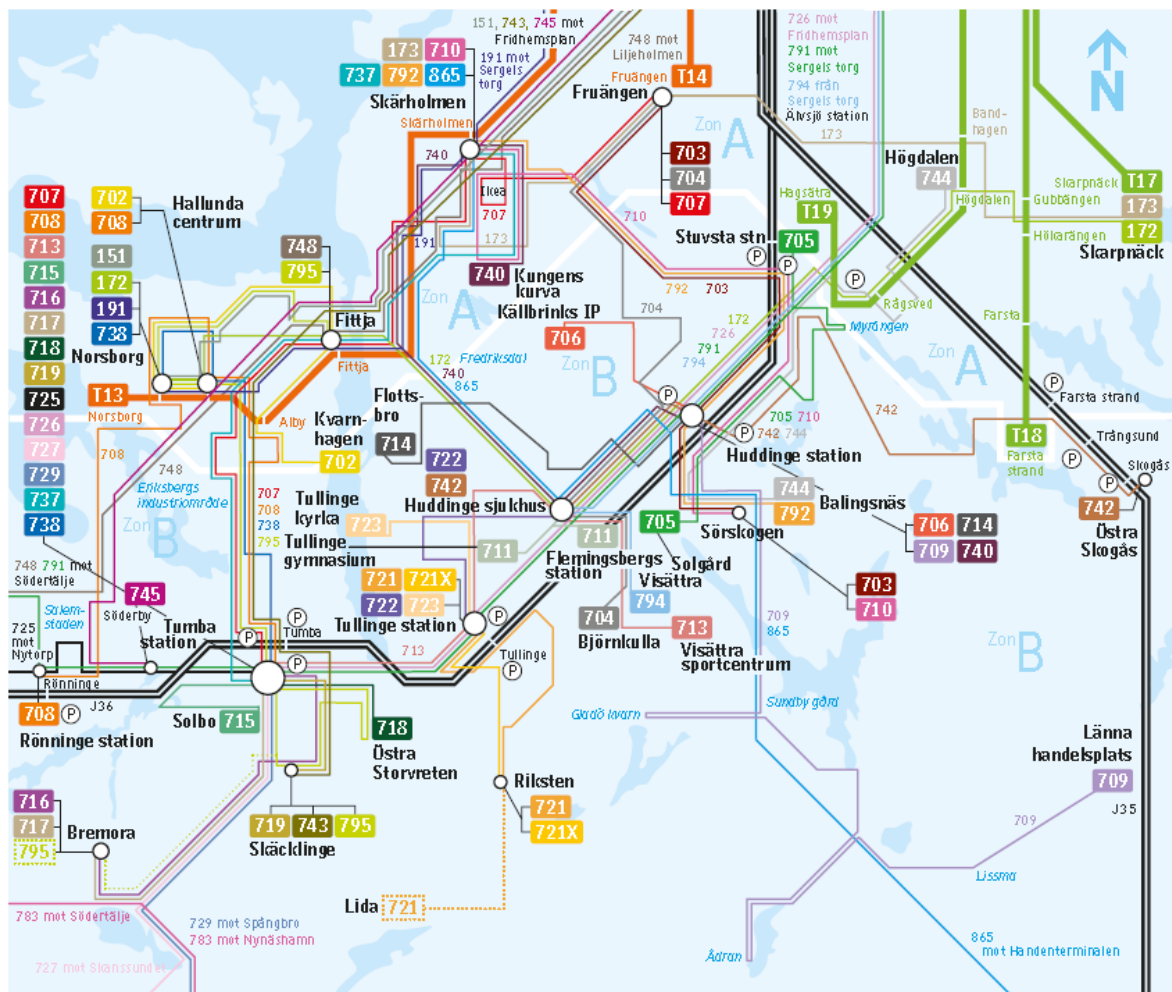
**Stombusslinje 172** går mellan Norsborg - Skarpnäck och trafikerar bland annat sträckan Huddinge - Botkyrka. I högtrafik går bussarna ca sex gånger i timmen. Linje 172 är i dagsläget den stombuss som har flest antal resenärer i ytterförort.

**Linje 865** går i kvartstrafik på delar av sträckan i högtrafik och förbinder Skärholmen, via Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge med Haninge centrum. Linjen utgör därmed en kollektiv tvärförbindelse mellan de regionala stadskärnorna inom åtgärdsvalsstudien.

**Linje 740** förbinder Huddinge station med Kungens kurva, går cirka en gång i halvtimmen i högtrafik.

**Linje 710** förbinder Huddinge station med Skärholmen, går cirka en gång i halvtimmen i högtrafik.

**Linje 709** går en gång i timmen under högtrafik och förbinder Huddinge station och Länna.



Figur 3.5. Bussnätkartan SLL. På kartan visas också pendeltåg (dubbla svarta streck) samt tunnelbana T13, T14, T18<sup>19</sup>.

### 3.3.4 Cykel

Inom utredningsområdet utmed väg 259 på sträckan mellan Vårby-Huddinge och Glömstavägen, är cykelbanan i nuläget mycket bristfällig för de oskyddade trafikanterna. Cykelbana saknas utmed vissa sträckor och långa sträckor även vägren, samtidigt som trafikmängderna är stora. Cykelväg finns längs skogskanten i södra Glömstadalgången men det behövs fler anslutningar att ta sig dit från Glömstavägen.

På sträckan Huddinge - Haninge centrum saknas i stort sett helt cykelväg utefter väg 259 och på delar av sträckan får man välja att cykla på den gamla vägen via Björksättra gård. Cykelvägen är här ogen och inte utformad som ett pendlingsstråk för cyklister. På långa sträckor saknas cykelbana och cykling sker i blandtrafik, särskilt trafikfarligt är det utmed väg 259 från korsningen med Lissmavägen till Jordbro.

<sup>19</sup> [www.sl.se](http://www.sl.se)

### *Regionalt cykelvägnät*

Inom utredningsområdet finns så kallade regionala cykelstråk för arbetspendling utpekade. Dessa stråk går till Stockholm city i nord-sydlig riktning från Nynäshamn (utefter gamla Nynäsvägen), Tumba (utefter väg 226) och Salem (utefter väg E4/E20). I öst-västlig riktning finns regionala cykelstråk på följande sträckor:

- Tumba – Alby (utefter väg 258)
- Huddinge C- Vårby (i Glömstadalen)
- Huddinge C – Kungens Kurva (genom Fullersta)
- Farsta - Segeltorp (via Ågestavägen och Häradsvägen)
- Farsta - Fruängen (längs väg 271 via Älvsjö).

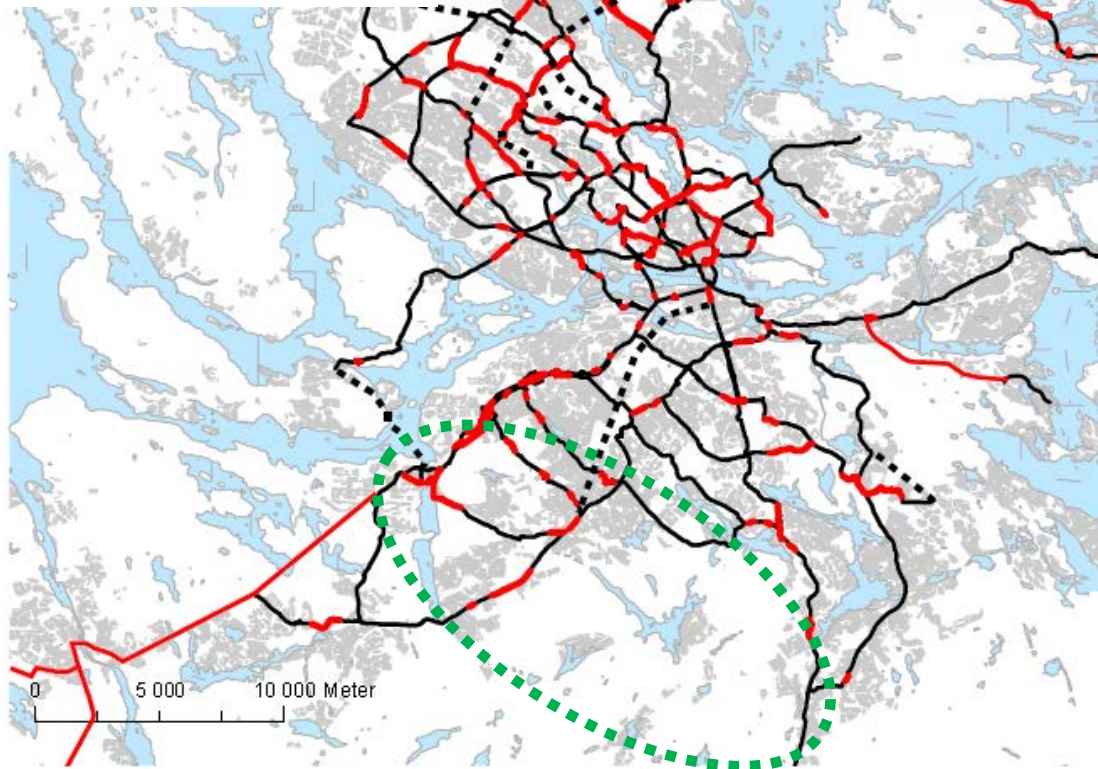
Det regionala cykelvägnätet på Södertörn saknar länkar och håller låg standard på vissa sträckor, se figur 3.6. Figuren visar ett utpekat regionalt cykelvägnät i Stockholms län för arbetspendling där saknade länkar är markerat med rött. Bristfällig vägvisning är ofta ett problem längs stråken, vilket gör att det kan vara svårt för personer utan lokalkännedom att hitta<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Regional cykelplan för Stockholms län, remissversion 2013

### Regionala cykelstråk

- Saknade länkar och blandtrafik
- - - Utredningsstråk
- Befintliga regionala cykelstråk

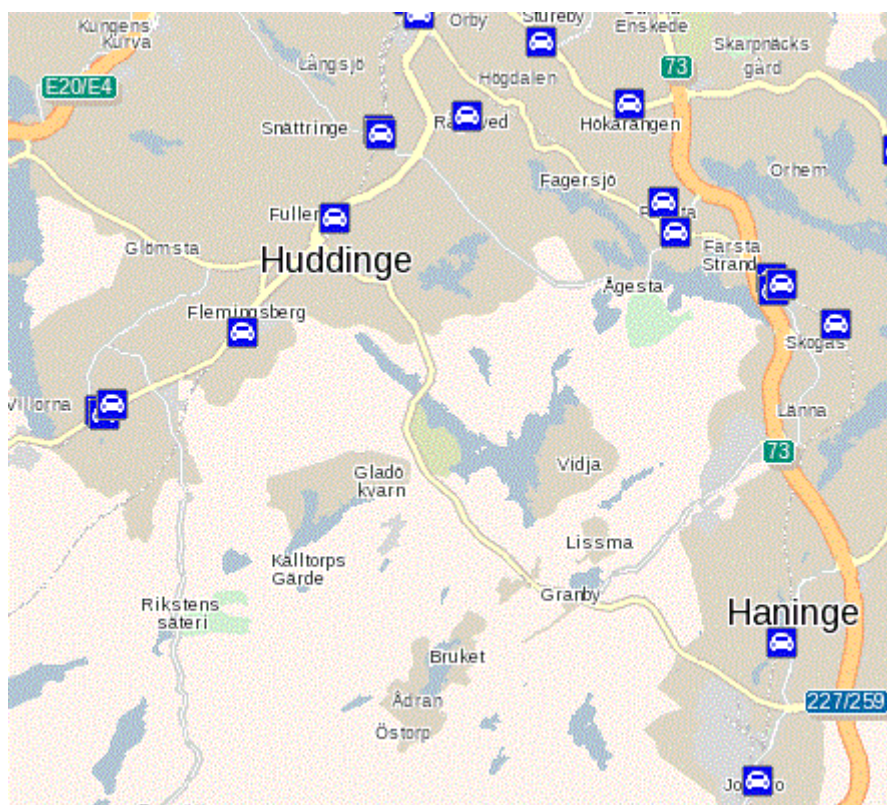


Figur 3.6. Utpekat regionalt cykelvägnät i Stockholms län för arbetspendling med saknade länkar/blandtrafik. Det streckade gröna området är utredningsområdet för åtgärdsvalsstudien. Inom utredningsområdet finns i dagsläget inget regionalt stråk utpekat på sträckan mellan Huddinge - Haninge centrum. Utdrag från karta i Regional cykelplan för Stockholms län, remissversion 2013.

### 3.3.5 Parkering med bil

På de flesta håll i Södertörnskommunerna finns gratis gatuparkering och gratis parkering med tidsbegränsning i form av p-skiva.

Infartsparkering ger en möjlighet att kombinera cykel-, bil- och kollektivtrafik. Infartsparkering finns normalt sett vid de större bytespunkterna med kollektivtrafik, se figur 3.7 för infartsparkeringar inom utredningsområdet.



Figur 3.7. Infartsparkeringar i Huddinge, Botkyrka och Haninge<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> [www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

### 3.4 Pendling

Merparten av pendlingen sker radiellt norrut till Stockholm stad och arbetsplatserna norr om Saltsjö- Mälarsnittet. För samtliga kommuner i söderort utom Södertälje är utpendlingen i morgontrafiken väsentligt större än inpendlingen, se tabell 3.8 nedan.

| Pendling 2011 | Inpendling | Utpendling | Bor och arbetar i kommunen |
|---------------|------------|------------|----------------------------|
| Stockholm     | 273 338    | 116 468    | 332 835                    |
| Huddinge      | 29 274     | 33 767     | 14 055                     |
| Botkyrka      | 11 248     | 26 398     | 11 668                     |
| Haninge       | 11 530     | 24 114     | 14 097                     |
| Nynäshamn     | 1 396      | 6 343      | 5 973                      |

Tabell 3.8. In- och utpendling per dygn. Källa SCB

### 3.5 Trafiksäkerhet

På flera håll inom utredningsområdet saknas både gång- och cykelväg vilket gör det trafikfarligt för oskyddade trafikanter att röra sig längs befintligt vägnät. Planskilda korsningar för gående och cyklister finns på några platser men vid de flesta korsningspunkter saknas sådana. Bristerna i vägnätet gör det svårt och trafikfarligt för oskyddade trafikanter att nå målpunkter i närmiljön såsom busshållplatser, skolor och centrum.

Barns möjligheter att på egen hand och med god säkerhet kunna förflytta sig i transportsystemet begränsas många gånger av brister i infrastrukturens utformning, trafikmängder och fordonshastighet. Många barn skjutsas därför till och från skola och fritidsaktiviteter, vilket gör att trafikmängden i anslutning till barnens målpunkter ökar<sup>22</sup>.

Trafiksäkerheten på det statliga vägnätet inom Södertörn är i flera fall nedsatt. Andelen olyckor är särskilt hög på väg 259 och väg 257 där olyckskvoten ligger långt över genomsnittet för dessa typer av vägar jämfört med övriga vägar inom utredningsområdet. På väg 257 är antalet polisrapporterade olyckor med döda eller svårt skadade 36 stycken år 2007-2010<sup>23</sup>. Enligt den officiella olycksstatistiken (polisrapporterade olyckor) har sex personer dödats och 50 personer skadats svårt på väg 259 åren 2004-2012<sup>24</sup>. Singelolyckorna är dominerande och utgör 70 % av antalet sådana olyckor öster om Gladö kvarn. Väster om Gladö kvarn har också flera allvarliga mötandeolyckor, korsningsolyckor och upphinnandeolyckor inträffat. En av olyckorna på väg 259 var mellan bilist och cyklist/mopedist. Ingen allvarlig trafikolycka med fotgängare har inrapporterats på väg 259 år 2004-2012.

<sup>22</sup> Barnkonsekvensanalys Västra Botkyrkaleden

<sup>23</sup> Olycksanalys av det statliga vägnätet i Stockholms län, Trafikverket publikation 2012:081

<sup>24</sup> Utdrag från STRADA augusti 2013

Väg 225, 226, 257 (kort sträcka) och 259 har försetts med fartkameror (ATK) för att höja trafiksäkerheten.

### 3.6 Resande och transporter

En individs resmönster påverkas av bland annat ålder, kön och hushållstyp. Exempelvis väljer män bil i större utsträckning, medan kvinnor reser med kollektiva färdmedel samt går och cyklar. Kvinnor gör betydligt fler service- och fritidsresor än män, medan män gör fler tjänsteresor och längre resor än kvinnor<sup>25</sup>.

För resor i öst-västlig riktning på Södertörn är bilen ett vanligare transportmedel än kollektivtrafiken, se tabell 3.9. Val av färdmedel beror på reserelationen. De radiella stråken till och från Stockholms centrala delar är väl utbyggda för både bil- och kollektivtrafik. Däremot finns det brister i den tvärgående strukturen och kopplingen till och från de regionala stadskärnorna på Södertörn. För resor till och från Stockholms innerstad är kollektivtrafik det vanligaste färdmedlet.<sup>26</sup>

| Reserelation           | Bilresenärer maxtimma<br>(ca personer) | Bussresenärer kl 06-09<br>(ca personer) |
|------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|
| Glömstavägen (väg 259) | 2400                                   | 1360                                    |
| Haningeleden (väg 259) | 870                                    | 370                                     |

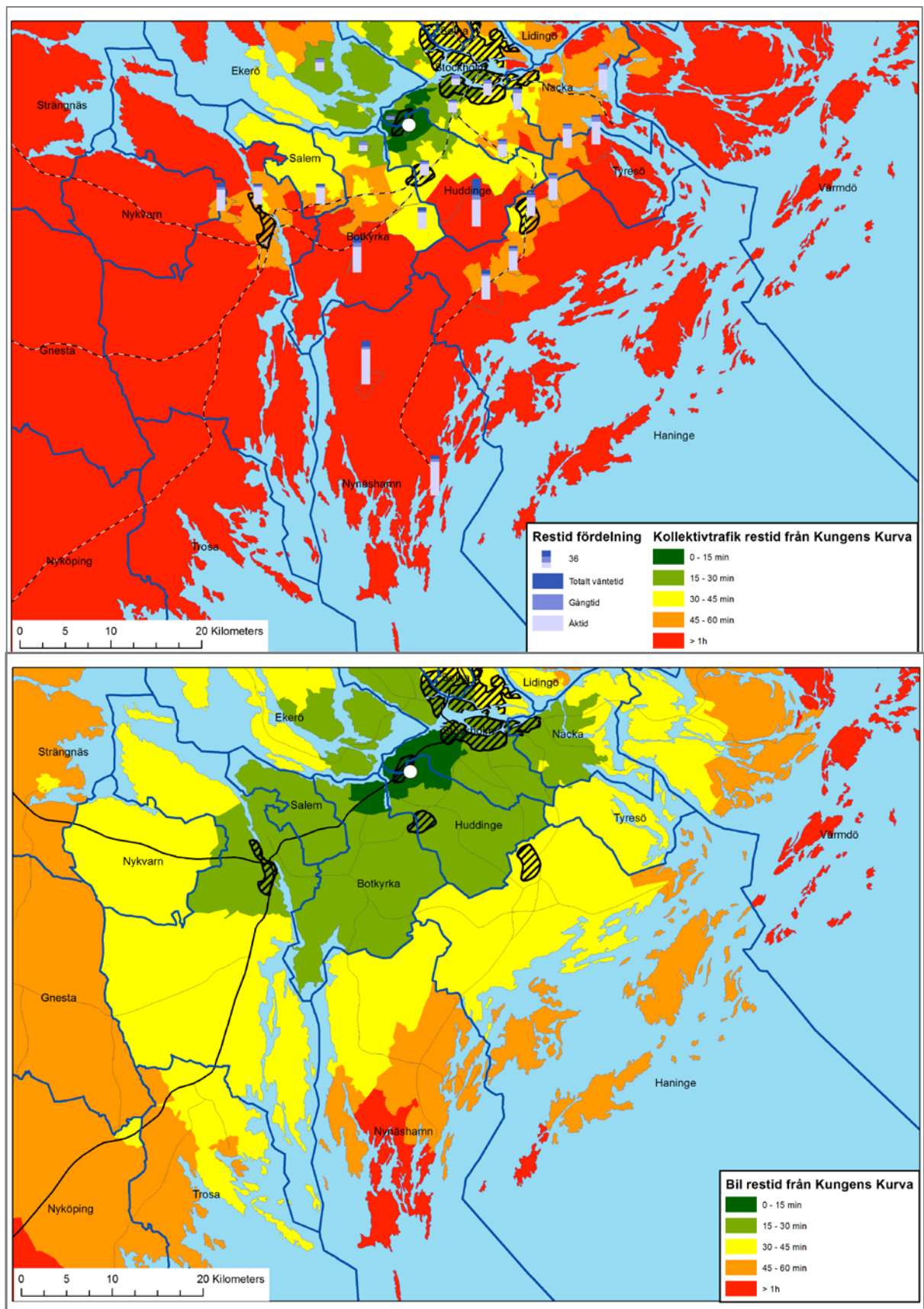
Tabell 3.9. Antal bil- och kollektivtrafikresenärer på Glömstavägen och Haningeleden<sup>27</sup>

Tillgängligheten för bilister är betydligt högre än för andra färdmedel för resor tvärs Södertörn, se figur 3.10. Figurerna nedan redovisar restid från Kungens kurva (se vit prick) där områdets färg anger restiden dit. Mörkgrönt motsvarar en restid på 0-15 minuter, ljusgrönt restid på 15-30 minuter, gult 30-45 minuter, orange 45 minuter –1 timma och rött innebär restid över en timma.

<sup>25</sup> Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

<sup>26</sup> Fakta om SL och länet 2011

<sup>27</sup> Strukturanalys Tvärförbindelse Södertörn, Underlag från WSP 2013

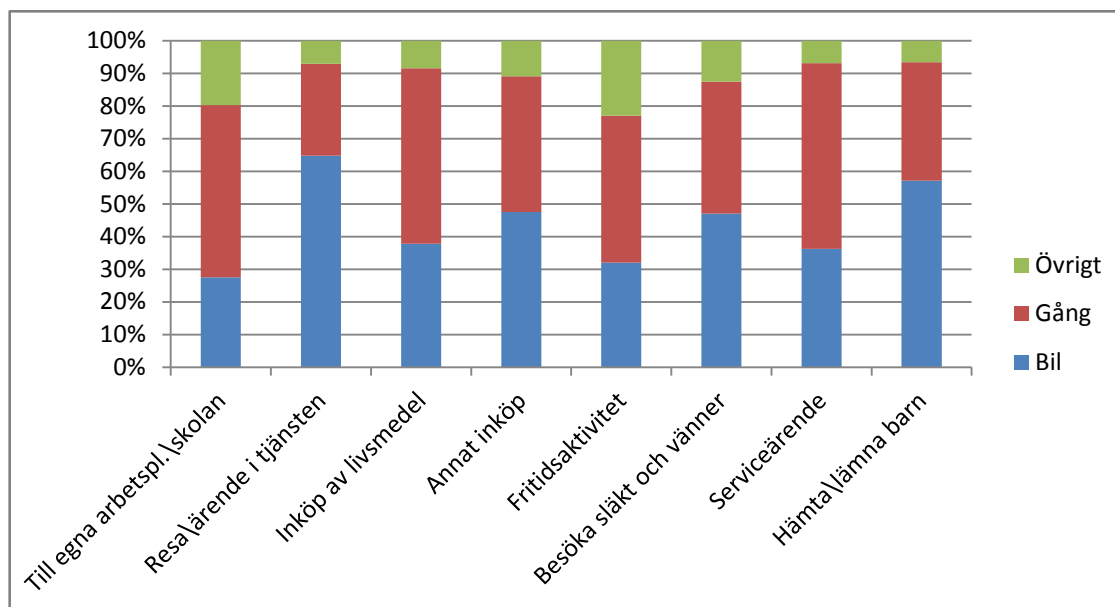


Figur 3.10. Restid med kollektivtrafik (ovan) och bil (nedan) från Kungens kurva<sup>28</sup>.

Många resor på Södertörn är lokala inom den egna kommunen. Den största målpunkten för resor över den egna kommungränsen är innerstaden åtföljt av

Flemingsberg. Andra viktiga målpunkter med stora resandeströmmar (särskilt med bil) är Kungens Kurva/Skärholmen och Södertälje.<sup>29</sup>

Av alla resor inom Södertörn är 20 % under en kilometer och 40 % av alla resor inom Södertörn är under tre kilometer. Av resorna under en kilometer sker nästan 40 % av resorna på Södertörn med bil. Även resor upp till tre kilometer sker till stor del med bil. Det finns med andra ord en potential att flytta över de korta bilresorna till kollektiva färdmedel eller till cykel<sup>30</sup>.



Figur 3.11. Ärenden för resor kortare än en kilometer, fördelat på transportslag<sup>31</sup>.

När det gäller besökarna till Kungens kurva kommer 42 % en eller flera gånger i veckan och 86 % av besökarna tar bil. Kungens kurva och Skärholmen har ca 30 miljoner besökare per år.<sup>32</sup> Förutsatt 1,5 besökare per bil innebär det att antalet bilresor till Kungens kurva skulle vara i genomsnitt 47 000 per dag. En stor del av de bilburna kan tänka sig att ta sig dit på annat vis om förutsättningar till kollektivt resande eller cykling var bättre.<sup>33</sup>

### 3.6.1 Kollektivtrafik

Stommen för det kollektiva resandet i Stockholms län är SL:s spårtrafik i form av pendeltåg, tunnelbana, lokalbana och nätet med stombussar. Viktigt i sammanhanget är hela-resan-perspektivet med bytespunkter som knyter samman bil- gång- och cykelresandet med kollektivtrafiken i länet.

Varje dag görs ca 1,6 miljoner resor med kollektivtrafik i Stockholms län. Kollektivtrafikandelen i Stockholms län är högst i riket, 37 %, jämfört med övriga riket där andelen är ca 15 %.<sup>34</sup> För resorna tvärs Södertörn är

<sup>28</sup> Strukturanalys Tvärförbindelse Södertörn, Underlag från WSP 2013

<sup>29</sup> SL Stomnätstrategin

<sup>30</sup> Strukturanalys Tvärförbindelse Södertörn, Underlag från WSP 2013

<sup>31</sup> Strukturanalys Tvärförbindelse Södertörn, Underlag från WSP 2013

<sup>32</sup> Sveriges största handelsplats, HUI, 2009

<sup>33</sup> Resvaneundersökning Kungens kurva 2012, Huddinge kommun

<sup>34</sup> Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, september 2012

kollektivtrafikandelen låg.<sup>35</sup> Inom Södertörn är kollektivtrafikandelen ca 15 %, vilket motsvarar rikets andel.<sup>36</sup> Kollektivtrafikresor till innerstaden är däremot snabba och kapacitetsstarka, t.ex. tar pendeltåget från Huddinge C till Stockholm C cirka 16 minuter i rusningstid. Att jämföra med samma resväg med bil som tar cirka 27 minuter<sup>37</sup>.

Det finns idag befintliga flaskhalsar utmed sträckan som försämrar framkomligheten för både bilar och bussar, t.ex. utmed Glömstavägen. Vissa busslinjer saknar idag hållplatslägen i direkt anslutning till stationerna vilket försvårar/förlänger byten mellan olika färdmedel. Att flytta hållplatserna närmare stationerna kan dock ge längre totala restider mellan bussens ändhållplatser.

Restiden i öst-västlig riktning skiljer sig inte särskilt mycket åt vid jämförelse mellan en buss som går tvärledes till de regionala stadskärnorna alternativt att åka pendeltåg från Flemingsberg eller Haninge centrum och sedan byta närmare innerstaden vid t.ex. Älvsjö för att därefter åka söderut till Kungens kurva/Skärholmen. Som restidsexempel tar en kollektivtrafikresa med pendeltåg och buss mellan Huddinge station och Kungens kurva ca 30 % längre tid jämfört med bil och på sträckan Haninge - Skärholmen tar resan nästan 70 % längre tid.<sup>38</sup>

Inom utredningsområdet planerar Trafikförvaltningen för en spårvägsförbindelse, Spårväg syd, på sträckan mellan Kungens kurva/Skärholmen och Flemingsberg. För närvarande pågår en fördjupad studie över sträckan med planerad byggstart 2019, se figur 3.12.

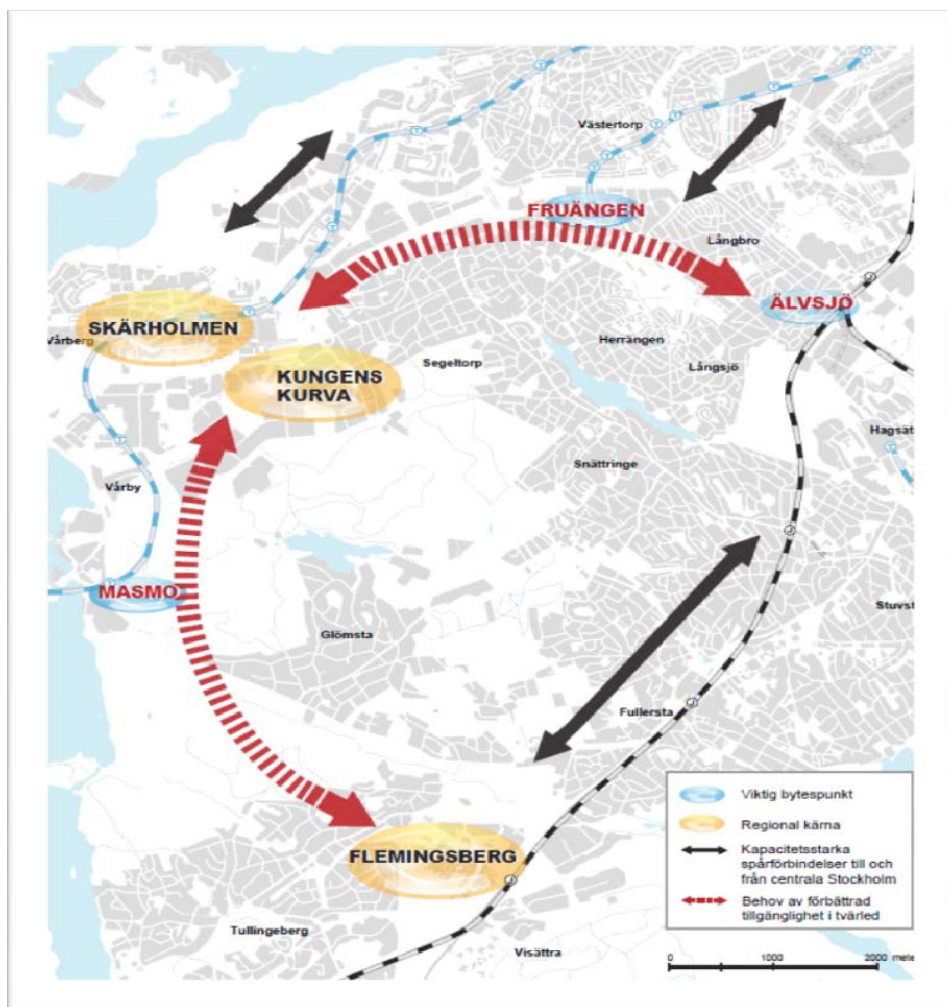
---

<sup>35</sup> SL Stomnätstrategin 2013

<sup>36</sup> Resvaneundersökning trängselskatt 2006

<sup>37</sup> [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)

<sup>38</sup> [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)



Figur 3.12. Schematisk bild över tänkt Spårväg syd, spårväg på sträckan Skärholmen/Kungens kurva. BRT (Bus Rapid Transport) på sträckan Skärholmen/Kungens kurva - Älvsjö.

Både Spårväg syd och befintlig stombuss 172 kommer att trafikera samma delsträcka (Flemingsberg - Masmo) men kommer att ha olika funktioner. De kopplar flera regionala stadskärnor i öst-västligt riktning med kollektivtrafik.

Utöver Spårväg syd planeras det för en utökad pendeltågstrafik när Citybanan öppnas år 2017 och tätare trafik på tunnelbanans röda linje med ett nytt signalsystem och flera fordon. En ny stombusslinje planeras också på Förbifart Stockholm som kommer att binda samman Täby- Sollentuna – Barkarby - Stockholm västerort - Skärholmen/Kungens kurva – Flemingsberg – Haninge - Tyresö.

### 3.6.2 Bilresor

Av resorna tvärs över Södertörn sker en stor andel med bil<sup>39</sup>. På Södertörn reser de som har bil ofta med bil och bilinnehavet är högt.

Nio av tio på Södertörn bor i ett hushåll som har tillgång till bil. Fler än fyra femtedelar av befolkningen över 18 år har körkort. Nästan alla som har körkort och är över 18 år har tillgång till bil i hushållet. De som har låg inkomst har lägre

<sup>39</sup> SL Stomnätstrategin 2013

bilinnehav, men antal bilresor varierar bara marginellt med inkomst för de som har tillgång till bil<sup>40</sup>.

Antalet bilresor norrut i maxtimmen har sedan början av 1990-talet legat på en nivå som motsvarar maxkapacitet. När stora delar av vägtrafiksystemet har nått sin kapacitetsgräns är det stor risk för störningar, som kan fortplanta sig och påverka trafik också till andra resmål än den centrala regionkärnan<sup>41</sup>.

Trafikmängderna stiger markant ju närmare avståndet är från Stockholms innerstad.

Det mest trafikerade stråket tvärs Södertörn är Glömstavägen. Idag uppstår köbildning för all trafik på Glömstavägen. Det uppstår även köbildning vid många av Huddingevägens korsningar och trafikplatser där vissa på- och avfartsramper har låg framkomlighet, särskilt ramperna vid Huddinge centrum. På vägnätet in mot innerstaden är köer mycket vanliga<sup>42</sup>. Under sommarhalvåret bidrar både skärgårdstrafiken och färjetrafiken mellan Nynäshamn och Gotland till att biltrafiken blir mer intensiv. Köbildningen på Glömstavägen är även ett framkomlighetsproblem för akuta sjuktransporter till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge. Inom utredningsområdet finns planer på trimningsåtgärder i trafiksignaler för att få trafiken att flyta bättre, främst på Glömstavägen.

| Väg                                       | Antal fordon/dygn<br>2010 | Andel tung<br>trafik |
|-------------------------------------------|---------------------------|----------------------|
| Glömstavägen, väg 259, Huddinge – E4/E20  | 20 000                    | 10 %                 |
| Haningeleden, väg 259, Haninge – Huddinge | 7 300                     | 17 %                 |
| Väg 225, Ösmo - E4/E20                    | 6 500                     | 12 %                 |
| Väg 257, Tungalsta - Vårsta               | 1 700                     | 13 %                 |
| Ågestavägen, Farsta - Stuvsta             | 8 900                     | 4 %                  |
| Häradsvägen, Stuvsta - E4                 | 11 000                    | 4 %                  |

Tabell 3.13. Trafikflöden per dygn på vägar i öst-västlig riktning över Södertörn.

### 3.6.3 Cykel

Resande med cykel är idag cirka fem procent av allt resande i Stockholms län. Stockholm har en låg andel cyklande jämfört med andra svenska län. Cyklister återfinns främst i de centrala och mer tätbefolkade delarna. Tvärrelationerna har betydligt färre cyklister men där stråket Tyresö över Söderort och mot Huddinge-Botkyrka tillhör ett av få undantag.

<sup>40</sup> Underlag från WSP 2013

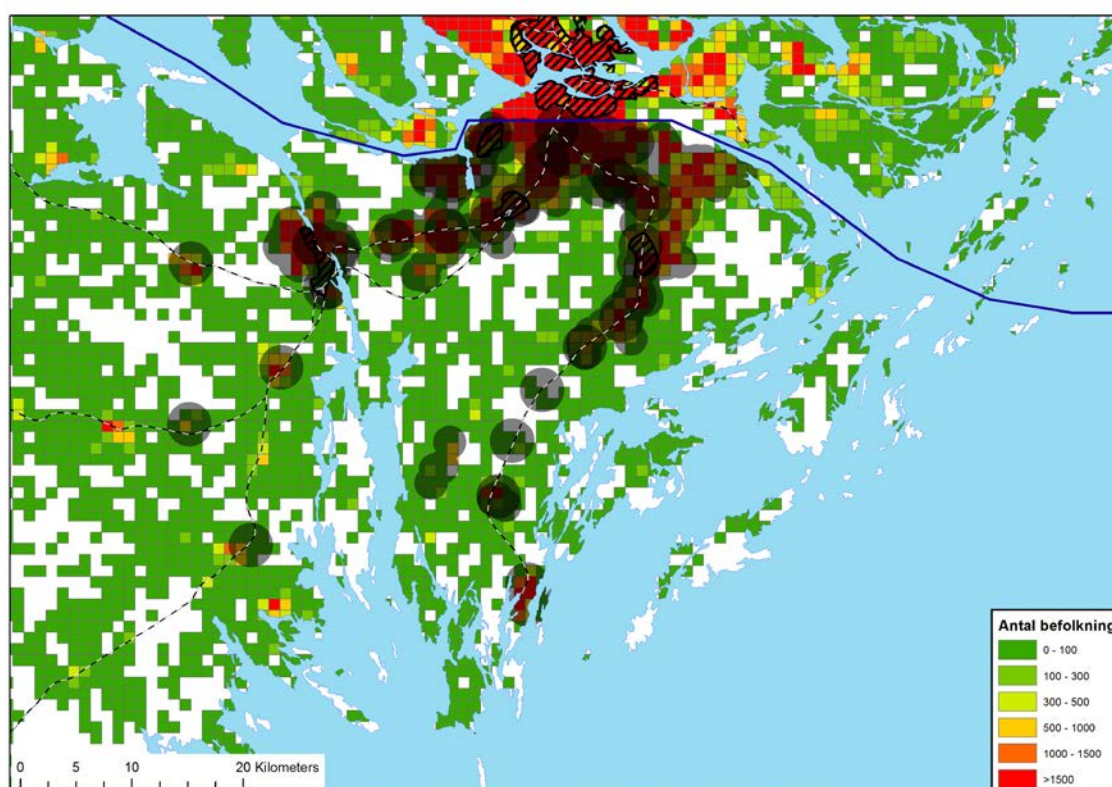
<sup>41</sup> RUFS 2010

<sup>42</sup> Flaskhalsar och köer i Stockholmstrafiken. Movea 2008

Den regionala cykelplanen för Stockholms län har som mål att öka cykeltrafikandelen från fem procent till minst 20 % till år 2030.<sup>43</sup> År 2011 genomfördes nästan 23 miljoner cykelresor i Stockholms län. Om samma trend fortsätter som trenden sett ut mellan 2006-2011 så förväntas antalet cykelresor i Stockholms län att ha ökat till nästan 42 miljoner.<sup>44</sup>

Antal cyklister varierar stort beroende på årstid. Hastigheten på cyklisterna varierar också.<sup>45</sup> Medianlängden på cykelresor till och från arbete är knappt sju kilometer för kvinnor och ca nio kilometer för män.<sup>46</sup> Flera större målpunkter inom Södertörn ligger på cykelavstånd för arbetspendling (<14 km<sup>47</sup>) från varandra, men saknar ett attraktivt cykelvägnät däremellan.

De flesta boende på Södertörn har cykelavstånd (<2 km) till en station eller kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet (var 15:e minut), se figur 3.14.



Figur 3.14. De mörka cirkelarna visar områden som har cykelavstånd (<2 km) till kollektivtrafik med hög turtäthet (var 15:e minut).

### 3.6.4 Gångtrafik

När det gäller gångtrafik så kan promenader konkurrera med andra färdmedel på kortare sträckor inom respektive regional stadskärna och korta, lokala resor inom utredningsområdet. Resvaneundersökningar visar att resenärerna på Södertörn är mycket bilberoende, även vid mycket korta resor. Omkring hälften av resorna

<sup>43</sup> Regional cykelplan för Stockholms län, remissversion 2013

<sup>44</sup> Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län, 2013

<sup>45</sup> Regional cykelplan för Stockholms län, remissversion 2013

<sup>46</sup> Schantz et al. 2006 Svensk Idrottsforskning nr 3, s. 8-13

<sup>47</sup> Regional cykelplan för Stockholms län, remissversion 2013

under en kilometer på Södertörn sker till fots, dessa resor är främst lokala till viktiga målpunkter inom närområdet. Till exempel ligger flera skolor och andra målpunkter invid befintliga vägar men det är svårt att ta sig till dessa på ett trafiksäkert sätt. Barnens skolvägar är i flera fall inte säkra inom utredningsområdet.

### 3.6.5 Godstransporter och hamnar på Södertörn

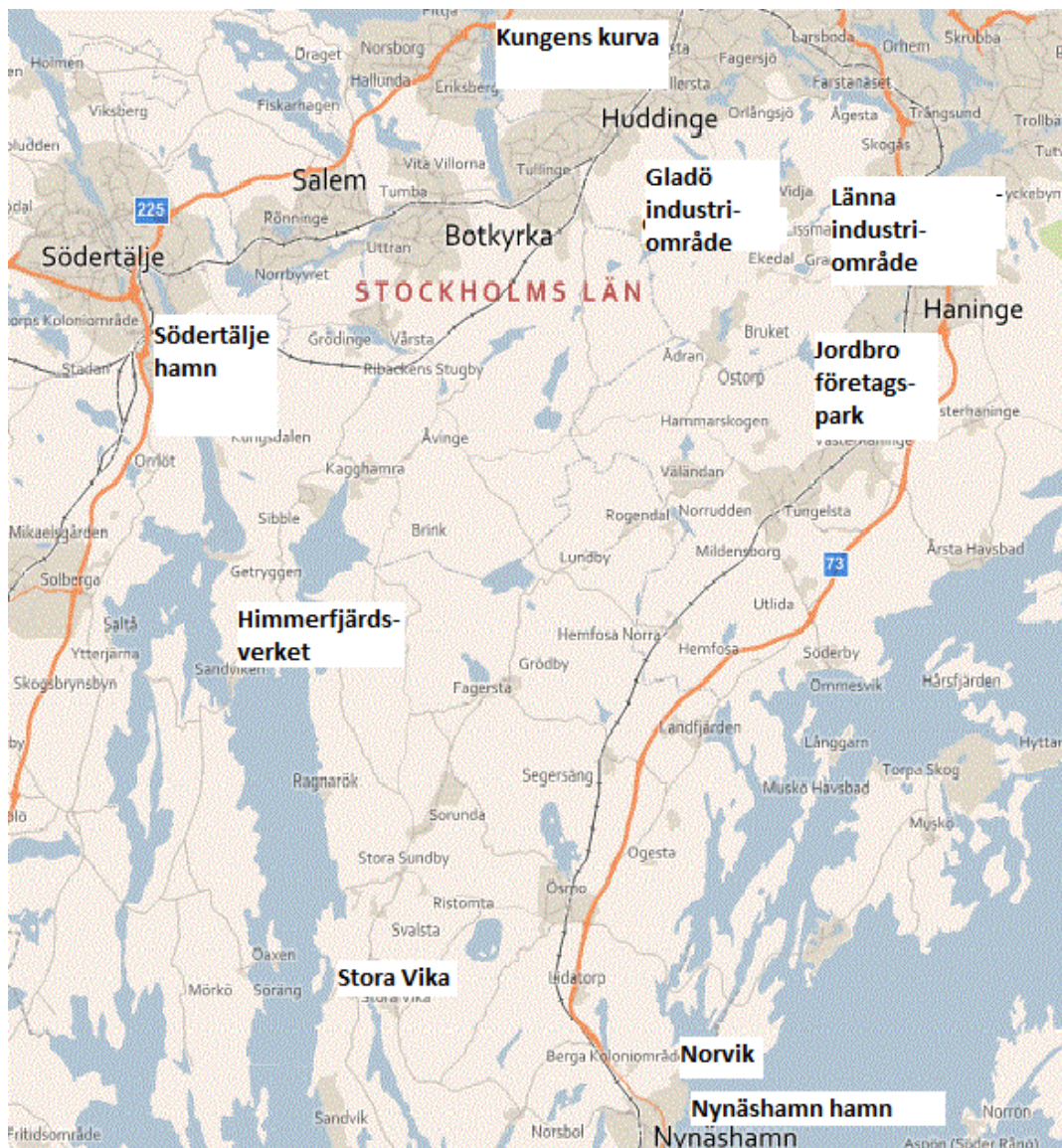
Stockholmsregionen är landets största konsumentmarknad och kräver omfattande transporter av gods. Då godsflödena har en mycket nära koppling till BNP- och befolkningsutvecklingen kan den förväntade ökningen av godsflöden från 2010 till 2030 ligga på 9-22% utöver den årliga ökningen kopplad till den ekonomiska utvecklingen. Distributionen av gods och varor till handel, industri m.m. sker nästan enbart med vägtransporter, detta gäller även för Södertörn. Kraven på framkomlighet och tillförlitlighet är höga. Inom utredningsområdet går många godstransporter och transporter av farligt gods. Dessa går framförallt tvärs Södertörn mellan E4/E20 och väg 73. De vägar som berörs av den tunga trafiken är främst de som återfinns i tabell 3.13.

Som redan angivits har väg 259 på sträckan Gladö kvarn- Jordbro den högsta andelen tung trafik jämfört med samtliga statliga vägar i länet. Även Lissmavägen som går mellan väg 259 och väg 73, på sträckan Gladö kvarn - Jordbro, har en hög andel tung trafik.

Viktiga målpunkter för de tunga transportererna är befintliga gods- och logistiknav på Södertörn, se figur 3.15. Dessa genererar en stor andel tung trafik som även har start- och målpunkter utanför Stockholms län:

- Nynäshamn hamn och framtida Stockholm Norviks hamn
- Himmerfjärdsverket
- Stora Vika
- Jordbro företagspark
- Länna industriområde
- Gladö industriområde
- Kungens kurva

Nedan följer en kortfattad beskrivning över de befintliga logistiknaven på Södertörn:



Figur 3.15. Exempel på viktiga logistiknav för godstransporter på Södertörn.

### 3.6.6 Nynäshamns hamn och den nya hamnen Stockholm - Norvik

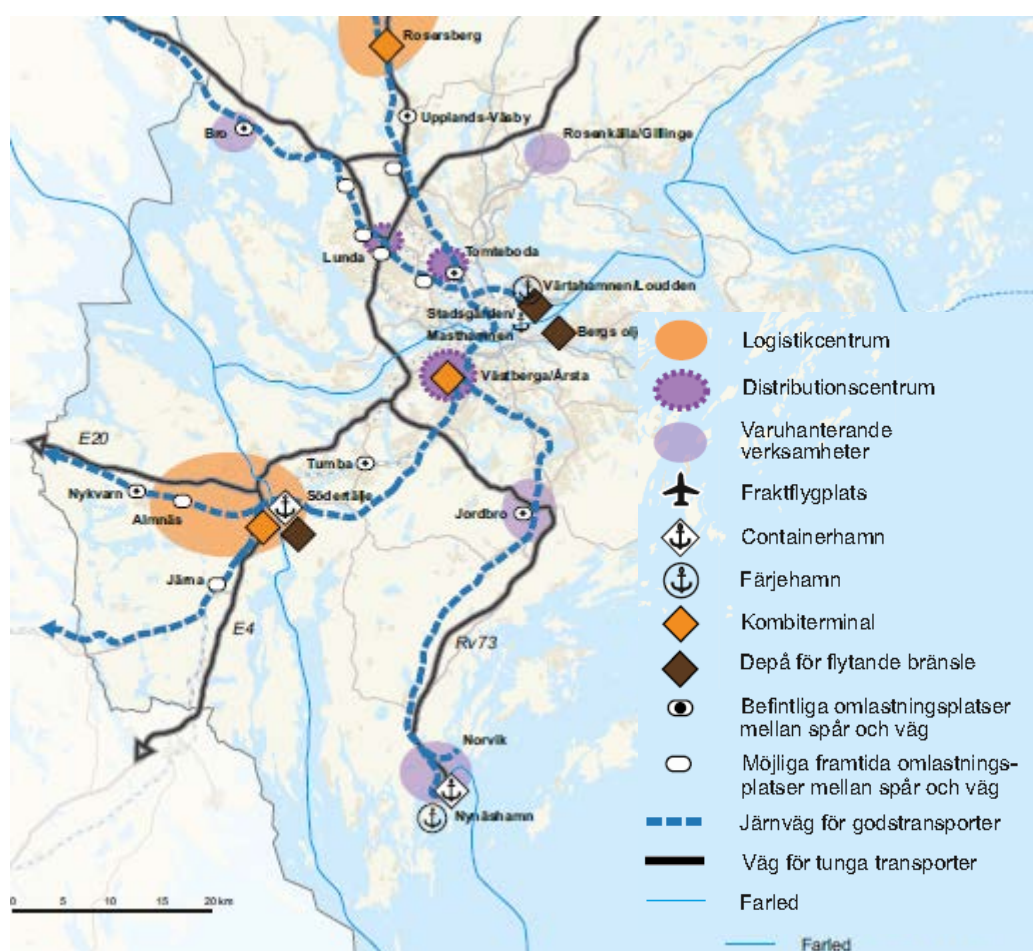
När det gäller de viktiga logistiknaven på Södertörn är både Södertälje och Nynäshamns hamn regionens portar mot öster men i denna åtgärdsvalsstudie ingår endast transporter till och från Nynäshamns hamn. Denna hamn är av riksintresse och ingår i det så kallade TEN-T- nätet, d.v.s. hamnen är av särskild betydelse inom det transeuropeiska vägnätet. Samtidigt finns det en brist i att det saknas TEN-T länkar i öst-västlig riktning från hamnen (d.v.s. vägarna som ansluter är inte så kallade TEN-T länkar).

Nynäshamns hamn ägs av Stockholm hamnar och har idag främst bulk- och färjetransporter från Gotland, Baltikum och Polen. Cirka 1,2 miljoner passagerare och cirka 60 000 lastenheter<sup>48</sup> per år passerar hamnen. Lastbilar som kommer med färjor från Baltikum ska vidare i riktning mot E4/E20. Studier visar att

<sup>48</sup> Trailers på båt

många av dessa lastbilar väljer att köra väg 225 till Södertälje.<sup>49</sup> Färjetrafiken via hamnarna i Stockholmsregionen som Nynäshamns hamn är av stor betydelse för handeln mellan de växande ekonomierna i öst och Skandinavien.

I Nynäshamn planerar Stockholm hamnar att bygga ut Norviksudden till en ny hamn, Stockholm Norvik, som ska avlasta och ta över de transporter som idag går till Frihamnen i Stockholm, se figur 3.16. Stockholm Norvik planeras att bli en modern hamn för rullande gods- och containertrafik<sup>50</sup>. Transporter till och från hamnen kommer ske såväl på järnvägs- som på vägnätet. Med en fullt utbyggd hamn kommer Stockholm Norvik år 2035 hantera cirka 300 000 containrar per år<sup>51</sup>. När hamnanläggningen nyttjas fullt ut planerar verksamheten ha ca 450 000 godstransporter på väg, 80 000 järnvägsvagnar och 130 000 personbilstransporter per år<sup>52</sup>. Kommande transporter från hamnen planeras att gå på väg 225, väg 73 och väg 259<sup>53</sup>.



Figur 3.16. Infrastruktur för godstransporter, källa RUFS 2010.

<sup>49</sup> Enkätundersökning Lastbilstrafiken från Nynäshamns hamn, 2006 andra kvartalet, Stockholms hamnar

<sup>50</sup> Södertörnsleden. Felande länk i Stockholmsområdet

<sup>51</sup> Högsta domstolen har beslutat om tillåtlighet, nu återstår frågan om villkor för prövning i Mark- och miljödomstolen

<sup>52</sup> Miljökonsekvensbeskrivning. Anläggande och drift av hamn på Stockholm – Nynäshamn Norviksudden. 2007

<sup>53</sup> Trafikanalys Norviks hamn 2007

### 3.6.7 Himmerfjärdsverket

Vid Himmerfjärden (se fig. 3.15) ligger Himmerfjärdsverket som är Sveriges femte största reningsverk. Flerparten av kommunerna i södra länet är anslutna dit. En omfattande ombyggnad är planerad av verket. På Himmerfjärdsverket utvinns också biogas ur det slam som blir kvar efter att avloppsvattnet är renat. En stor del av biogasen förädlas till fordonsgas som levereras ut till Stockholms bensinstationer. År 2011 producerades ca 2,0 miljoner Nm<sub>3</sub> fordonsgas. Det finns tillstånd att externt ta emot cirka 50 000 ton material per år vilket gör att många transporter går till och från verket via väg 225<sup>54</sup>.

### 3.6.8 Stora Vika

I Stora Vika, Nynäshamn, ligger Stockholms bulkhamn som är en privat hamn. Hamnen hanterar och transporterar i dagsläget ca 200 000 ton av fast biobränsle/år. Dessa transporter väljer i första hand väg 225.

### 3.6.9 Jordbro företagspark

Jordbro företagspark i Haninge (se figur 3.15) är en av Södertörns största arbetsplatser med cirka 3 500 anställda och cirka 190 hektar planlagd mark för industriändamål. I området finns främst lager och distributionsföretag men även tjänsteföretag och tillverkning. I Jordbro företagspark ligger bland annat flera stora företag med såväl huvudkontor som anläggningar och med distribution i hela landet eller Norden<sup>55</sup>. I Jordbro planeras för närvarande långsiktigt att upprätta en kombiterminal för att kunna föra över gods från lastbil till järnväg och vice versa, bl.a. vad gäller transporter från den planerade hamnen i Norvik<sup>56</sup>. Godstransporter till och från Jordbro industriområde kommer dit via väg 259, väg 605 (Lissmavägen) eller väg 73.

### 3.6.10 Länna industriområde

Inom Huddinge har Länna industriområde (se figur 3.15) och Länna gårds handelscentrum vid väg 73 expanderat starkt. Länna industriområde är tillsammans med Flemingsberg och Kungens kurva utpekade som ett av kommunens stora tillväxtområden<sup>57</sup>. Inom Länna finns både handel och industri. Området expanderar kontinuerligt och planläggning pågår för lättare industri och viss tillverkning<sup>58</sup>.

### 3.6.11 Gladö industriområde

I Gladö industriområde (se figur 3.15) i nära anslutning till väg 259 och väg 605, finns bl.a. SRV återvinning som ansvarar för Sofielunds återvinnings- och deponianläggning<sup>59</sup>. SRV återvinning är ett aktiebolag ägt av de fem kommunerna Botkyrka, Huddinge, Haninge, Nynäshamn och Salem. Kommunerna har gett SRV i uppdrag att sköta insamling och hantering av hushållssopor. Anläggningen har tillstånd till mottagning av över 800 000 ton avfall per år<sup>60</sup>. Alla transporter

---

<sup>54</sup> [www.syvab.se](http://www.syvab.se)

<sup>55</sup> Södertörnsleden. Felande länk i Stockholmsområdet

<sup>56</sup> Konkurrentanalys Jordbro kombiterminal och Logistikstudie Jordbro 2012

<sup>57</sup> [www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

<sup>58</sup> Huddinge översiktsplan

<sup>59</sup> SRV Återvinning som ägs av kommunerna på Södertörn

<sup>60</sup> [www.srvatervinning.se](http://www.srvatervinning.se)

kommer till anläggningen via väg 259. SRV Återvinning har ansökt hos Miljödomstolen om fortsatt och utökad verksamhet. Det skulle motsvara en uppgradering av dagens verksamhet med tre till fem gånger. Det planeras och pågår också väsentliga ombyggnationer för större volymer inom området förutom SRV Återvinning. Det finns bl.a. en fragmenteringsanläggning för Stena metall, en krossanläggning och en stor bilskrot m.m. Då bron över sjön Orlången har nedsatt bärighet medför det att många tunga transporter till och från industriområdet får ta långa omvägar, se figur 3.17.



Figur 3.17. Exempel på situation i dagens trafiknät. Den nedsatta bärigheten på bron över Örlången (väg 259) gör att tunga avfallstransporter till och från Sofielunds avfallsanläggning i Gladö industriområde måste köra en omväg via väg 73 och Södra Länken för vidare färd söderut på E4/E20<sup>61</sup>.

### 3.6.12 Kungens kurva

Kungens kurva är förutom att vara en regional stadskärna även ett viktigt logistiknät för tunga transporter. Inom handelsområdet finns även tillverkningsindustri och transporter som går till och från de stora handelscentrumen inom kärnan.

### 3.6.13 Farligt gods

Farligt gods trafikerar i dagsläget både väg 259 och väg 225 då båda vägarna är utpekade som primära vägar för farligt gods. På väg 225 är det farliga godset på sträckan mellan Vårsta-E4/E20 anvisad till väg 226 eller väg 258. I vissa fall går det farligt gods på det lokala gatunätet i Botkyrka, Huddinge och Haninge då restriktioner finns för farligt gods i bl.a. Södra Länken.

<sup>61</sup> Muntlig information från Haninge åkeri

### 3.7 Luftföroreningar, buller, barriäreffekter och klimat

Nedan ges generell information om luftföroreningar, buller, barriäreffekter och klimat inom utredningsområdet.

#### 3.7.1 Luft

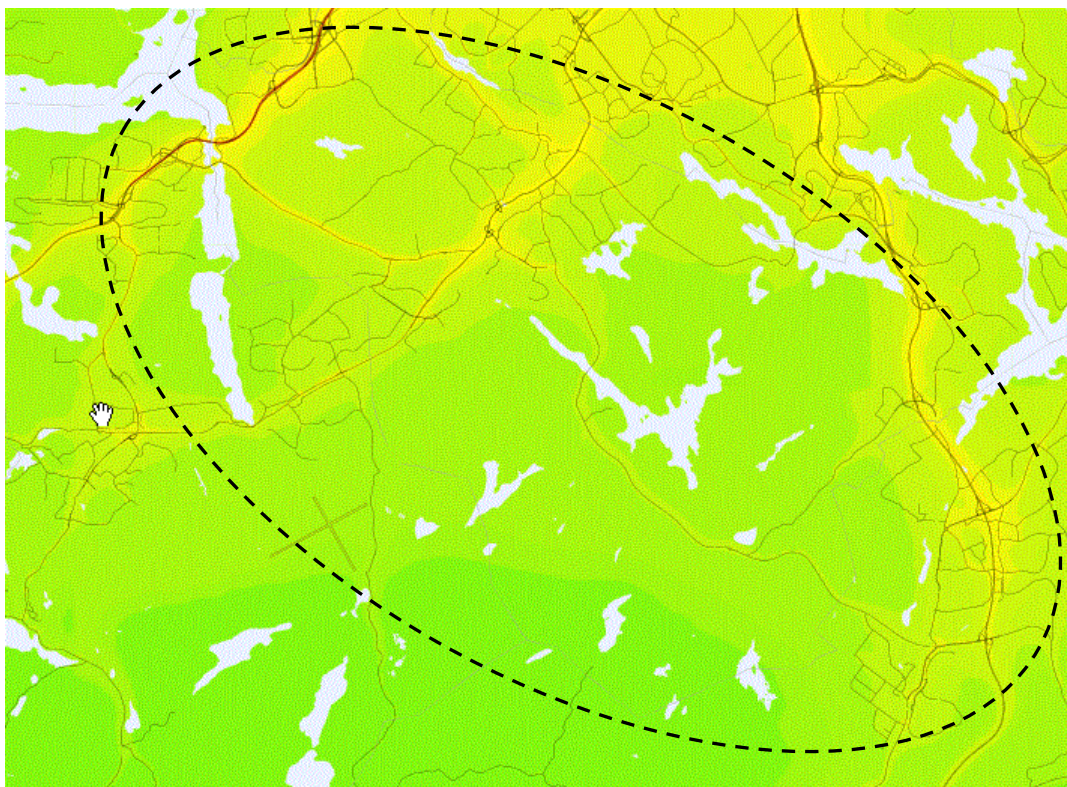
Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människa och miljö. Vägtrafiken är en stor källa till spridning av luftföroreningar som partiklar, kolväten och kväveoxider. För att skydda människor och miljö från att utsättas för höga luftföroreningsnivåer har miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft tagits fram. Miljö kvalitetsnormerna för luft regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477).

De luftföroreningar som förekommer inom förstudieområdet är främst genererade av trafiken utmed de stora vägarna E4/E20, väg 259, väg 226 och väg 73. Det finns en klar koppling mellan trafikmängd och den halt som genereras. Enligt Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds kartläggning år 2010 av PM10 och kvävedioxid ligger halterna vid E4/E20 inom utredningsområdet nära eller över gränsen för både kvävedioxid och partiklar<sup>62</sup>. Punktvis överskrids normerna längs väg 226 och i nära anslutning till Vega trafikplats utmed väg 73. För övriga vägar ligger halterna under gällande normer, se figur 3.18<sup>63</sup>.

---

<sup>62</sup> Partiklar mindre än 10 mikrometer

<sup>63</sup> Sammanfattande miljööversyn. PM-avseende arbetsplanerna för Botkyrkaleden och Haningeleden 1, Trafikverket 2008



Figur 3.18. Dygnshalter av kvävedioxid och partiklar (PM10) inom utredningsområdet. Rött utmed E4/E20 visar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar ligger nära normen eller överskrids men MKN vid bostäder överskrids inte<sup>64</sup>.

Tack vare renare bränslen och renare motorer med effektivare reningsutrustning har vägtrafikens utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen minskat kraftigt. Minskningen gäller inte för hälsovådliga partiklar som till stor del alstras från körbanan. Spårtrafikens påverkan på luftens kvalitet är i jämförelse med andra trafikslag mycket begränsad. Mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av luftföroreningarnas svavel- och kväveoxider och koldioxid kommer från järnvägstrafiken. Problem med partikelspridning från spår och spårfordon kan dock förekomma vid stationer och i tunnlar.

### 3.7.2 Buller

Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högst upp på listan över allvarliga störningar i samhället. Nationella bullerkartläggningar visar att cirka två miljoner medborgare utsätts för trafikbullernivåer högre än riksdagens långsiktiga mål. Den dominerande bullerstörningar är trafikbuller och de flesta bullerutsatta finns idag längs kommunala vägar i tätorter och städer.

Inom utredningsområdet är ett stort antal hus i nära anslutning till befintliga vägar utsatta för bullernivåer över riktvärdet 55 dB(A)<sup>65</sup>. Detta gäller bland annat

<sup>64</sup> <http://slb.nu/lvf/>

<sup>65</sup> Riktvärdena för ljudmiljön finns för olika typer av byggnader och för både utomhus och inomhusmiljö. Riktvärdet utomhus för bostäder, vårdlokaler och undervisningslokaler är ekvivalent ljudnivå 55 dB(A) vid fasad och maximal ljudnivå 70 dBA vid uteplats i anslutning till bostaden.

utmed väg E4/E20, väg 259, väg 226 och väg 73<sup>66</sup>. Även järnvägarna i området ger upphov till bullernivåer som överskrider riktvärdena.

### 3.7.3 Barriäreffekter

Infrastrukturen i form av vägar och järnvägar utgör barriärer både för människor och djur och de utgör också hinder för växternas spridning. Barriärerna gör att man får svårare att röra sig till målpunkter och till grönområden lämpade för rekreation. Detta är negativt eftersom forskning allt tydligare visar på värdet av tillgång till grönområden i ett hälsoperspektiv.

Inom området utgör samtliga större vägar samt järnvägar stora barriärer i boendemiljöer och naturområden. Järnvägarna och de största vägarna, som väg 226, 73 och E4/E20 kan endast passeras vid de planskilda korsningar som skapats.

### 3.7.4 Klimat

Förutom luftföroreningar medverkar vägtrafiken också till stora utsläpp av växthusgasen koldioxid. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige kommer cirka 30 procent från vägtransportsektorn från lastbilar, bussar, bilar och motorcyklar. Av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid svarar järnvägstrafiken för mindre än en procent. I Stockholms län står transportsektorn för ungefär hälften av koldioxidutsläppen. För att klimatmålen ska klaras måste transportsektorns utsläpp av koldioxid minskas radikalt, se avsnitt 5.1.2.

## 3.8 Natur- och kulturmiljöer

Inom området för åtgärdsvalsstudien finns flera värdefulla och skyddsvärda natur- och kulturmiljöer, såsom riksintresse för det rörliga friluftslivet och ett flertal naturreservat med goda möjligheter till friluftsliv och rekreation. Här finns fortfarande större, sammanhängande områden som är oexploaterade. Det aktuella området är därmed en viktig del i den regionala grönstrukturen i Stockholms län.

### 3.8.1 Natura 2000

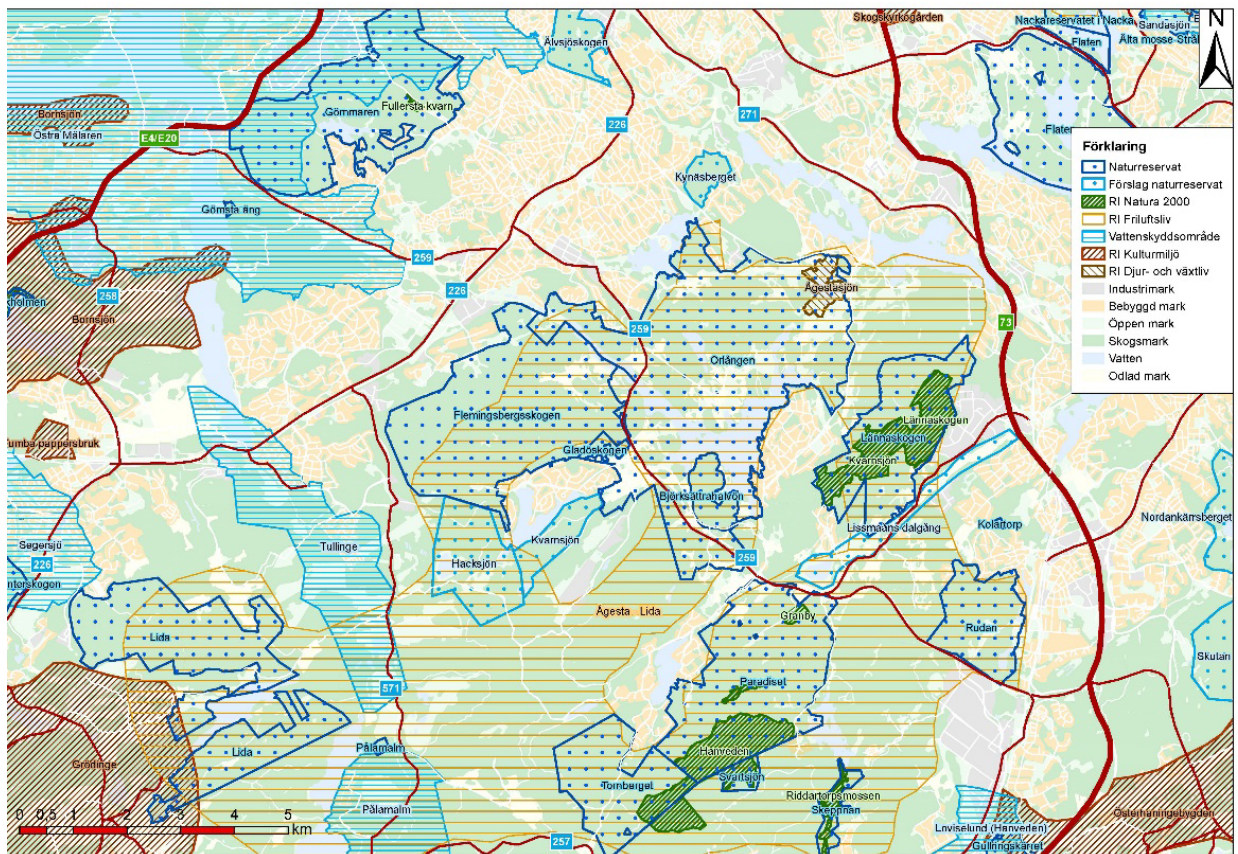
Natura 2000 är ett nätverk inom EU som syftar till att värna om naturtyper och arter som EU-länderna har kommit överens om är av gemensamt intresse. I Sverige är Natura 2000-områden skyddade med stöd av miljöbalken och alla är klassade som riksintresse.

Inom det studerade området finns flera Natura 2000-områden med anledning av att områdena innehåller arter och/eller naturtyper förtecknade i Habitatdirektivet, se figur 3.19.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> Sammanfattande miljööversyn. PM-avseende arbetsplanerna för Botkyrkaleden och Haningleden 1, 2008. Förstudie väg 259, delen Gladö kvarn-Jordbro 2012. Trafikverket

<sup>67</sup> Miljöbalken, 7 kap 27 §



Figur 3.19. Skyddade områden för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv.

### 3.8.2 Naturreservat

Befintliga naturreservat inom utredningsområdet redovisas i figur 3.19. Naturreservat bildas för att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer, tillgodose områden för friluftslivet samt skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer eller livsmiljöer för skyddsvärda arter. Naturreservat är skyddade enligt miljöbalken. Syftet med naturreservatet avgör vilka begränsningar och inskränkningar i rätten av att använda mark- och vattenområden som gäller. Följande naturreservat finns inom utredningsområdet<sup>68</sup>:

- Naturreservatet Gömmaren är huvudsakligen ett skogsområde som omger sjön Gömmaren.
- Flemingsbergsskogens naturreservat består av ett stort sammanhängande skogsområde, varav stora delar är gammal naturskog med höga naturvärden.
- Gladöskogens naturreservat består av starkt varierad och kuperad gammelskog med en rik vedsvampsflora.
- Ormlångens naturreservat har ett sprickdalslandskap med lundartad skog, sällsynta växter och ett rikt fågelliv.
- I Björksättrahälvens naturreservat finns gammal hållmarkstallskog samt gran-, löv-, sump- och ädellövskog.

<sup>68</sup> [www.lansstyrelsen.se](http://www.lansstyrelsen.se)

- I Tornbergets naturreservat finns ett stort naturskogsområde med äldre hållmarkstallskog och myrmarker.
- Naturreservatet Rudan har höga naturvärden, främst knutna till gammal hållmarkstallskog och våtmarker.
- Lännaskogens naturreservat består av barrskogar, hållmarker, myrar, sjön Kvarnsjön, odlingsmark, gungflyn, mossar, naturbetesmarker och fuktängar.

### 3.8.3 Gröna kilar/samband

Det studerade området berör två av Stockholms gröna kilar, Bornsjön och Hanveden, som är utpekade i RUFS 2010, se figur 3.20 samt bilaga 4. Dessa kilar består av mindre biologiska kärnområden och större sammanlänkande arealer i form av spridningskorridorer. Kilarna är viktiga för friluftsliv, biologisk mångfald och kulturmiljö. I RUFS 2010 redovisas svaga samband i de gröna kilarna som pilar med olika klasser. De är känsliga partier i kilarna som särskilt bör uppmärksammas och stärkas, för att centrala regionala funktioner i kilarna ska upprätthållas. De gröna kilarna har inget formellt skydd, men delar av områdena har avsatts som naturreservat.



Figur 3.20. Gröna kilar och värdekärnor med utredningsområdet inlagt. RUFS 2010.

### 3.8.4 Kulturlandskap och riksintresse för kulturmiljövården

Kulturlandskap är områden där människan har påverkat naturen till exempel genom odling eller skogsbruk. Flera skyddsvärda kulturlandskap berörs av det studerade området för åtgärdsvalsstudien. Glömstadalen och dess omgivning bär många spår från svunnen tid. Flemingsberg – Glömstaområdet är av regionalt

intresse för kulturminnesvården. Arkeologiska undersökningar har gjort det möjligt att datera bosättningar inom detta område till romersk järnålder. Glömstadalen och området runt Tingsvägen är utpekade som kulturlandskapsmiljöer där särskilda restriktioner gäller för eventuella förändringar.

Bornsjön är ett riksintresse för kulturmiljövården med anledning av att det funnits jordbruk sedan bronsåldern, via medeltidens sockenindelning till dagens herrgårdsmiljö, se figur 3.19.<sup>69</sup>

### 3.8.5 Riksintresse friluftsliv

Inom utredningsområdet finns Ågesta – Lidaområdet, ett riksintresse för det rörliga friluftslivet, med höga naturvärden och närhet till tätortsområden, se figur 3.20. Området genomkorsas av ett stort antal vandringsstigar och är flitigt nyttjat som rekreationsområde.

### 3.8.6 Vatten

EU:s gemensamma regelverk det så kallade vattendirektivet, ska säkra en god vattenkvalitet i Europas yt- och grundvatten. Det finns fastställda miljö-kvalitetsnormer för större sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten och dessa vattenområden kallas formellt för vattenförekomster. De vattenförekomster som berörs inom utredningsområdet är sjön Orlången och grundvattenförekomsten Jordbromalm. Sedan berörs även två huvudavrinningsområden eller sjösystem; Mälaren och Tyresöån.

Det studerade området ligger också inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, vilket innebär att skyddsföreskrifterna skall följas. Skyddsföreskrifterna syftar till att reglera och förhindra sådana verksamheter, hantering och åtgärder som kan medföra risk för vattenförorening och negativ påverkan på råvattenkvaliteten.

---

<sup>69</sup> Riksintressen, Stockholm. RAÄ 2009-09-09

### 3.9 Nollalternativet

Nollalternativet är en analys av hur trafiksituationen bedöms se ut år 2030 under förutsättning att ingen ny vägförbindelse mellan väg 73 och E4/E20 byggs ut samt att Spårväg syd inte genomförs. I övrigt förutsätts i nollalternativet att de åtgärder som ingår i RUFS 2010 samt länsplanen<sup>70</sup> och nationella planen<sup>71</sup> genomförs. Som grund till detta kapitel ligger en trafikanalys framtagen av M4 Traffic<sup>72</sup>.

Syftet med nollalternativet är att illustrera hur tillgängligheten och trafiksituationen påverkas under förutsättningen att ingen steg 4 åtgärd utförs inom åtgärdsområdet. Trafikanalyserna redovisar bara delar av hur den verkliga problematiken kan bedömas bli, då en utebliven steg 4 åtgärd starkt begränsar möjligheterna i åtgärdsområdet till exploatering och uppfyllandet av målen i RUFS 2010.

#### 3.9.1 Resultat

Trafikanalysen visar att om inga åtgärder genomförs överbelastas Glömstavägen ytterligare (ca 1 300-1 500 fordon i maxtimmen). De platser som har köbildning idag kommer att få en ännu sämre situation. Vagnätet närmare innerstaden kommer att få ytterligare, ökad trängsel.

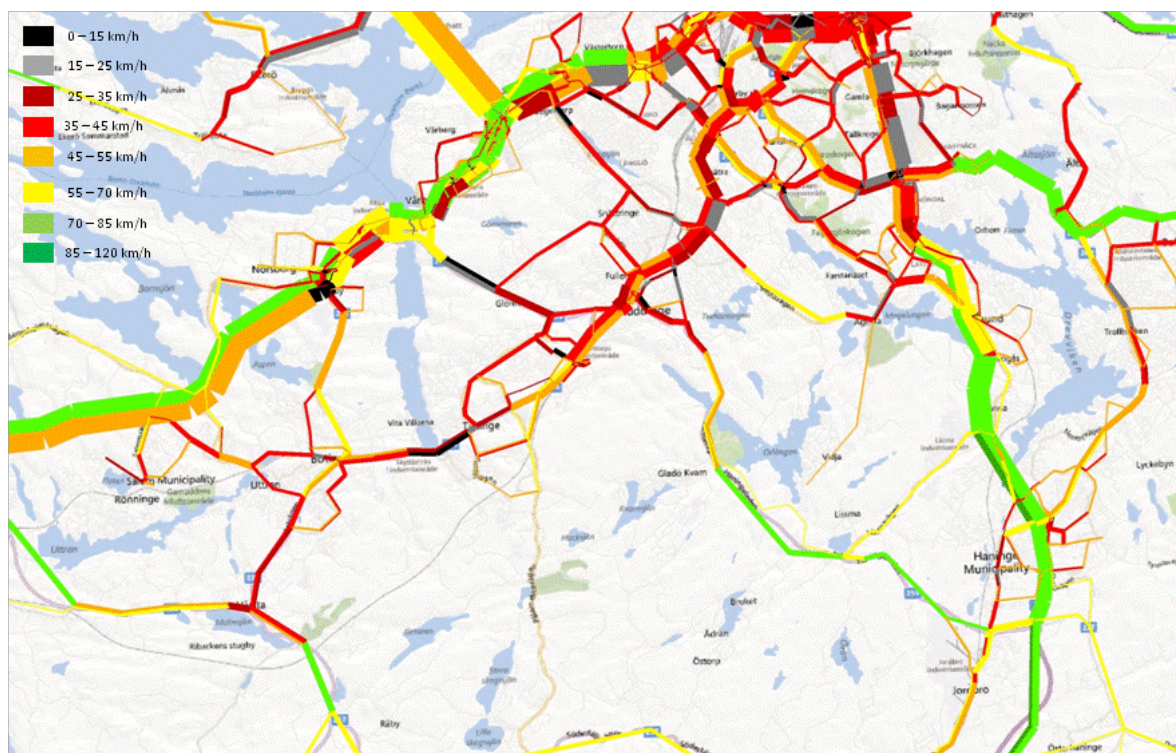
I nollalternativet kommer hastigheterna på stora delar av vagnätet i området, under vardagens högtrafiktimmar, inte överstiga 45 km/h år 2030. På delar av vagnätet överstiger hastigheten inte 15 km/h (bland annat på delar av Glömstavägen). Den begränsade framkomligheten på vagnätet påverkar bil- och godstrafikanter såväl som kollektivtrafikresenärer.

---

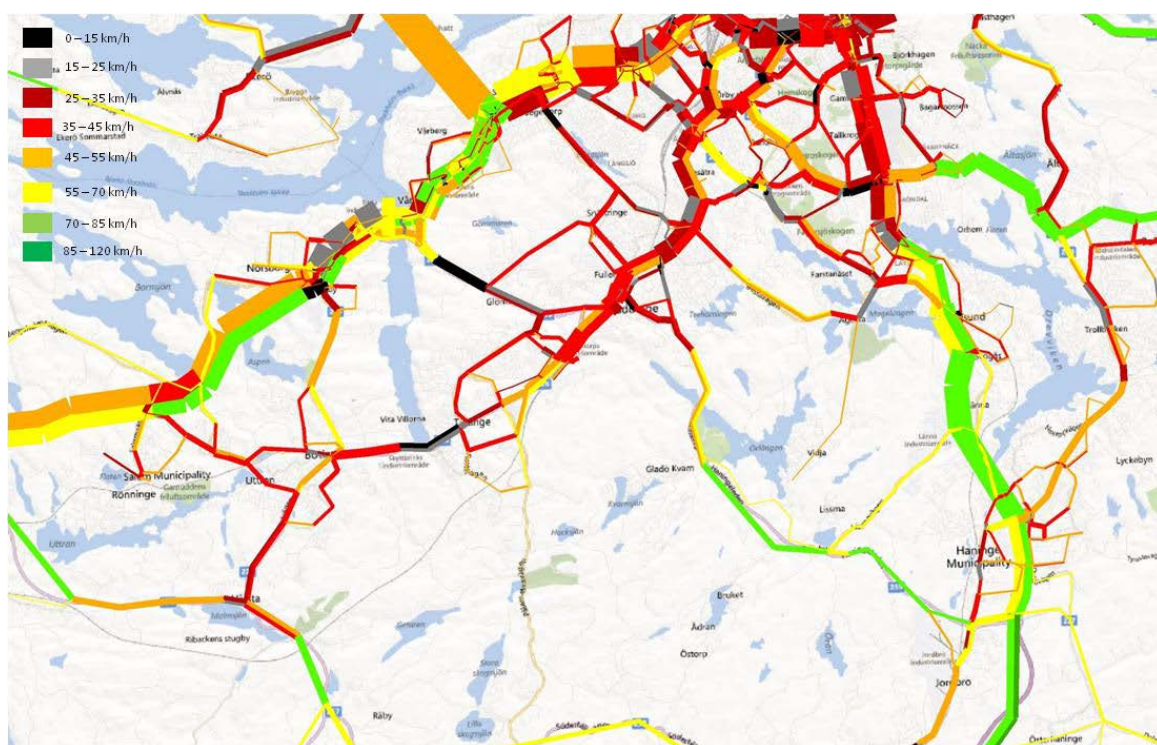
<sup>70</sup> Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, Länsstyrelsen i Stockholms län 2010

<sup>71</sup> Nationell plan för transportsystemet, 2010-2021.

<sup>72</sup> Trafikanalys Södertörn. 2013 M4 Traffic.



Figur 3.21. Nollalternativ 2030 - Hastigheter bil förmiddag.



Figur 3.22. Nollalternativ 2030 - Hastigheter bil eftermiddag.

### 3.9.2 Konsekvens av nollalternativet

Om inga förstärkningar av infrastrukturen genomförs i tvärlid kommer den nedsatta framkomligheten på vägnätet inom utredningsområdet att försvåra genomförandet av RUFS 2010 och av de kommunala översiktsplanerna.

Tillgängligheten till de regionala kärnorna kommer inte att stärkas på det sätt som avses i planerna. Problemet med ambulanstransporters tillgänglighet till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge kommer att förvärras och kan i förlängningen utgöra en fara för människors liv.

Då alternativ saknas kommer den tunga trafiken och det farliga godset fortsätta att gå på vägar genom bostadsområden i Huddinge och Haninge, som inte är anpassade för denna trafik. Trafiken med personbilar och godstransporter gör att miljöstörningarna i bostadsområdena längs befintliga vägar kommer att förvärras till följd av den trafiktillväxt som förväntas till 2030. Den bristande framkomligheten på vägnätet påverkar inte bara bilister och godstrafik utan utgör även ett allvarligt problem för kollektivtrafiken som i utredningsområdet till stor del utgörs av busstrafik. På samma sätt kommer problematiken och den bristande säkerheten för cykel och gångtrafikanter att kvarstå.

Eventuella steg 4 åtgärder kommer sannolikt innebära intrång i befintliga naturreservat och rekreationsområden. Om dessa åtgärder uteblir, uteblir troligtvis även intrången.

Sammantaget bedöms områdets attraktivitet för boende och näringsliv minska vilket gör att tillväxten för kommunerna och arbetsmarknaden för invånarna på Södertörn hämmas vilket i sin tur påverkar tillväxten för Stockholmsregionen.

## 4. Problembild

Nedan sammanfattas problembilden avseende infrastrukturen på Södertörn i fyra problemområden. Samtliga problemområden har sin bakgrund i att varken vägnätet eller strukturen för kollektivtrafikresor är utformade för att klara stora och effektiva resandeflöden i öst-västlig riktning. Bristande infrastruktur skapar en rad följdproblem som exempelvis hämmad utveckling och störningsutsatt boendemiljö.

### **Bristande transportsystem begränsar tillväxt och bostadsutbyggnad i södra Stockholmsregionen**

Utbyggnaden av transportsystemet i regionen har under de senaste 20–30 åren inte följt den ökande efterfrågan på transporter och regionens tillväxt. Därför har både tillgängligheten i regionen och transportsystemets tillförlitlighet blivit alltmer begränsad. På Södertörn har den bristande transportinfrastrukturen begränsat möjligheterna att etablera nya bostäder/verksamheter där det annars hade varit lämpligt. Ett exempel på område där exploatering och utveckling hindrats till följd av otillräcklig infrastruktur är Glömsta och Glömstadalen där befintliga väg 259 genom området ligger nära sitt kapacitetstak.

För att nå Stockholmsregionens planeringsmål enligt RUFS 2010 behövs en rad investeringar i nya bostäder och arbetsplatser. Södertörnskommunerna har åtagit sig att bidra till utvecklingen genom att skapa förutsättningar för 65 000 nya bostäder och 110 000 nya arbetsplatser fram till år 2030. En förutsättning för att detta ska kunna genomföras är att infrastrukturen inom Södertörn byggs ut för att möta den ökade efterfrågan som sådan exploatering ger upphov till.

### **Kommunikationerna till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum behöver stärkas**

I RUFS 2010 pekas tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna ut som särskilt prioriterad i Stockholms län. För att de regionala stadskärnorna ska fungera som alternativ till Stockholms city är god tillgänglighet till kärnorna och mellan dem nödvändigt.

Nuvarande kommunikationer mellan stadskärnorna i den södra regionhalvan är bristfälliga. Spårförbindelser och länkar i cykelnätet saknas och godstrafikens framkomlighet är begränsad. Vägförbindelserna i öst-västlig riktning har idag låg kapacitet, låg standard och de är inte gena. Stora omvägar är kostsamma både samhällsekonomiskt och miljömässigt. Tillgängligheten från olika delar av södra Stockholmsområdet till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge och Södertörns högskola, polishuset och tingsrätten i Flemingsberg är begränsad.

Det befintliga vägnätet nyttjas också av busstrafiken men på grund av långa restider och delvis låg turtäthet är busslinjerna mellan Haninge och Kungens kurva samt mellan Haninge och Flemingsberg, lågt utnyttjade. Såväl den tunga trafiken som bilar och bussar fastnar i köer under högtrafik förbi Huddinge centrum och längs Glömstavägen vilket förlänger restiden.

### **Det saknas bra kommunikationer i öst-västlig riktning i södra Storstockholm**

Generellt sett är hela trafiksystemet i Stockholmsregionen hårt nyttjat och bygger främst på ett radiellt nät. Under högtrafik har kapacitetstaket nåtts i stora delar av systemet och utrymme saknas i både spår- och vägnät. Framtida trafiktillväxt gör att problemen kommer att öka ytterligare.

På Södertörn är kommunikationsbristerna, för såväl kollektivtrafik som cykel och bil, särskilt påtagliga i öst-västlig riktning. I cykelvägnätet saknas länkar mellan viktiga målpunkter som Huddinge och Haninge centrum. Det finns inga spårbundna förbindelser på tvären som förbinder pendeltågs- och tunnelbanelinjerna med varandra. Befintliga framkomlighetsproblem på vägnätet gör att residerna med buss blir långa. Kollektivtrafiken upplevs därför som ett mindre attraktivt alternativ.

De befintliga bilvägarna på Södertörn har låg standard i form av slingriga, trafikfarliga sträckningar med många hastighetsnedsättningar.

Den väg som har högst kapacitet är väg 259 mellan Jordbro och Vårby. Kapaciteten på väg 259 är dock otillräcklig under högtrafik vilket gör det störningskänsligt och köbildningar är vanliga på bland annat Glömstavägen och Storängsleden. Tillgängligheten i öst-västlig riktning är också låg till viktiga målpunkter för gods i Jordbro och Gladö industriområde till följd av den nedsatta bärigheten på bron över Örlången som gör att den tyngsta trafiken måste hitta andra vägar. Väg 257 och 259 är också ett par av länets mest olycksdrabbade vägar.

Ofta är det enklare att åka en längre resväg via de centrala regiondelarna än en betydligt kortare resa tvärs Södertörn.



*Bild. Nuvarande situation på väg 259 i Glömsta.*

### **Många boende störs av vägtrafiken**

De tvärgående förbindelserna som finns inom Södertörn är hårt belastade samtidigt som vägarnas standard inte är anpassade till trafikmängderna. Väg 225 och väg 259 är rekommenderade färdvägar för farligt gods trots att de går genom flera bostadsområden. Den stora trafikbelastningen och den höga andelen tung trafik medför höga buller- och luftföroreningsnivåer i boendemiljöerna. På flera håll saknas gångbana och cykelväg vilket gör det trafikfarligt för oskyddade trafikanter att röra sig längs vägnätet. Planskilda korsningar för gående och cyklister finns på några platser men vid de flesta korsningspunkter saknas sådana. Bristerna i vägnätet gör det svårt och trafikfarligt att nå målpunkter i närmiljön såsom busshållplatser, skolor och centrum.

## 5. Mål

I detta kapitel redovisas ett utdrag av de nationella, regionala och kommunala mål som anses ha störst relevans kopplat till åtgärdsvalsstudiens ändamål. Därutöver redovisas identifierade projektmål som är en nedbrytning och ett förtydligande av ändamålet. Projektmålen och har tagits fram för att fungera som ett verktyg i utvärderingen av framtagna åtgärder.

### 5.1 Nationella mål

#### 5.1.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet kompletteras av två jämbördiga mål, ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). I den gällande Nationella planen för 2010-2021 preciseras de transportpolitiska målen enligt följande:

##### *Funktionsmål – tillgänglighet*

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

##### *Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa*

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

#### 5.1.2 Klimatmål i den svenska transportsektorn

Att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser är en av de största utmaningarna för Trafikverket och för transportsystemet. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige kommer cirka 30 procent från vägtransportsektorn. I Stockholms län står transportsektorn för ungefär hälften av koldioxidutsläppen. Transportsektorns utsläpp av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser har under många år ökat, beroende på att resor och transporter ökar. För att bidra till att de internationella och nationella klimatmålen måste transportsystemet bli energieffektivare och fossilberoendet brytas:

- År 2030. Fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030. Av Trafikverket tolkat som åtminstone 80 procent lägre användning av fossil energi till vägtransporter 2030 jämfört med 2004.
- År 2050. Transportsektorn ska bidra till det nationella miljökvalitetsmålet för begränsad klimatpåverkan. Visionen om

att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser 2050 innebär även att transportsektorn utsläpp bör vara nära noll.<sup>73</sup>

### 5.1.3 Nationella miljömål

Regeringens övergripande miljöpolitiska mål är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. För att nå dit har 16 miljömål formulerats. Av dessa bedöms följande miljömål vara särskilt relevanta för denna studie. För närmare beskrivning av respektive miljömål se Naturvårdsverkets hemsida<sup>74</sup>.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Levande sjöar och vattendrag
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

## 5.2 Regionala mål

### 5.2.1 Den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010

I den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010, är visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att nå dit har följande mål och strategier ställts upp:

Mål:

- En öppen och tillgänglig region
- En ledande tillväxtregion
- En region med god livsmiljö
- En resurseffektiv region

Strategier:

- Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn
- Utveckla idéer och förnyelseförmåga
- Säkra värden för framtida behov
- Utveckla en flerkärnig och tät region

---

<sup>73</sup> Samlat planeringsunderlag för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan. Trafikverket 2012

<sup>74</sup> <http://www.naturvardsverket.se>

- Stärk sammanhållningen
- Frigör livschanser

Till år 2050 beräknas fem miljoner människor bo i östra Mellansverige. Stockholmsregionen står då inför utmaningen att växa och samtidigt utvecklas till en attraktiv plats för de som bor, verkar och besöker den.

En av utmaningarna ligger i att öka tillgängligheten och samtidigt skapa fler bostäder och arbetsplatser. En av strategierna i RUFS är att vidareutveckla en flerkärnig och tät region. Genom att utveckla strategiskt placerade regionkärnor och förtäta i befintliga områden skapas bättre förutsättningar till stadsliv, tätare kollektivtrafik och grönare resvanor samt en effektiv infrastruktur. Samtidigt hindras en bebyggelsespridning och det blir lättare att bevara gröna korridorer och natur- och kulturmiljöer. Vid förtätning är det också viktigt att det sker en utveckling kring knutpunkter och stationslägen där det är lätt att gå, cykla och åka kollektivt.

I RUFS finns också en fysisk målbild (plankarta) för Stockholms län år 2030 som inkluderar en ny väg- och en ny spårförbindelse för kollektivtrafik på Södertörn samt ger inriktning för kommunernas planering av framtida markanvändning, se bilaga 4.

## 5.2.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län rymmer långsiktiga mål för kollektivtrafiken till år 2030. Landstingets vision är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. På så sätt ska den regionala utvecklingsplanens mål nås om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion.

De övergripande målen för kollektivtrafiken är:

- attraktiva resor
- tillgänglig och sammanhållen region
- effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Attraktiva resor innebär att kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas behov samt att kollektivtrafiken ska utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseplaneringen.

En tillgänglig och sammanhållen region innebär att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen. Kollektivtrafiken ska också stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen samt bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen.

Miljö- och hälsopåverkan från kollektivtrafiken ska förbättras genom att minska dess förbrukning av fossilt bränsle, minska buller och luftföroreningar, öka energieffektiviteten och förbättra säkerheten.

Syftet är att skapa en samordnad och långsiktig kollektivtrafik med kvalitet. Resorna ska vara till för alla samt bidra till regional tillgänglighet och tillväxt. De ska också bidra till bättre miljö och hälsa samt vara effektiva.

### 5.2.3 Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län har föreslagit följande inriktning för regionens samarbete i syfte att skapa god samhällsnytta och på ett hållbart sätt öka tillgängligheten i regionen:

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart
- Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm
- Ökade satsningar framförallt på kollektivtrafik men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik
- Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer<sup>75</sup>

## 5.3 Kommunala mål

### 5.3.1 Södertörnskommunernas gemensamma mål för Södertörn

De åtta kommunerna på Södertörn - Botkyrka, Nykvarn, Nynäshamn, Haninge, Huddinge, Salem, Södertälje, Tyresö – har en lång tradition av samarbete. En vision och ett gemensamt utvecklingsprogram har beslutats i de åtta kommunerna:

”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm- Mälarenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling.”

År 2020:

- Utgör de fyra regionala kärnorna på Södertörn tillväxtmotorer med specifika särdrag
- Är kommunikationerna mellan Södertörn och omvärlden mycket goda, med Flemingsberg och Södertälje som två kommunikationsnav
- Är Södertörn en del av Sveriges industriella utvecklingscentrum
- Är näringslivsstrukturen på Södertörn breddad och står stabil inför framtida konjunktursvängningar
- Är utbildningsnivån på Södertörn lika hög som genomsnittet i Sverige
- Är arbetskraftsdeltagandet i olika yrkesområden på Södertörn lika stort för alla grupper oavsett etnisk bakgrund

---

<sup>75</sup> Regionala inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län, Länsstyrelsen i Stockholms län 2012

- Utgör Flemingsberg ett nationellt nav inom utbildning i en attraktiv och världsledande forskningsmiljö
- Är Stockholm-Nynäshamns hamn, tillsammans med Södertälje, regionens port mot öster

### 5.3.2 Huddinge

De kommunala målen för Huddinge finns beskrivna i Översiktsplan 2030 som planeras antas 2014. Den övergripande inriktningen i översiktsplanen är en långsiktig hållbar utveckling genom att skapa levande stadsmiljöer som underlättar ett bra vardagsliv samtidigt som större grönområden värnas och klimatutsläppen minskar. Inriktningen för Huddinge kommuns nya översiktsplan sammanfattas i fyra huvudinriktningar med ett antal delmål för respektive inriktning. De fyra huvudinriktningarna är:

- Fler arbetsplatser inom tillväxtbranscher samt levande stadsmiljöer
- Ett grönt och hållbart Huddinge med en ansvarsfull samhällsutveckling
- Huddinge växer och sammanhållningen ökar genom att kommunens olika delar binds samman och levandegörs
- De regionala infrastrukturprojekten genomförs och inom kommunen prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik

Huddinge kommuns har upprättat en trafikstrategi. Som grund för trafikstrategin ligger kommunens vision att transportsystemet ska vara långsiktigt hållbart, tillgängligt, tryggt och säkert samt stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer. Visionen konkretiserats till en strategisk huvudinriktning som innebär att:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad

### 5.3.3 Haninge

I översiktsplanen för Haninge kommun (antagen 2005, uppdaterad 2011) har Haninge identifierat för kommunen övergripande mål och strategiska mål. I översiktsplanen betonas att i en region som Stockholm med gemensam bostads- och arbetsmarknad, är det helt avgörande för regionens utveckling mot flerkärnighet att radiella och tvärkommunikationer ges erforderliga kapacitetsförstärkningar. Det är därför avgörande för Haninges utveckling att kommunikationerna med övriga regionala kärnor som Flemingsberg och Skärholmen/Kungens kurva förbättras.

Övergripande mål:

- Långsiktigt hållbar utveckling ekonomiskt, ekologiskt, socialt och kulturellt

Strategiska mål:

- Goda möjligheter till arbete, bostad, utbildning och service
- Hälsosam och trygg miljö innehållande bebyggelse med skönhet och trevnadsvärden
- En utvecklad stadsmiljö med möjlighet till möten, nöjen, kultur och shopping
- Våra parker, vattnet, natur- och kulturvärdena och andra rekreativvärden skyddas och vårdas. Den biologiska mångfalden upprätthålls
- Goda kommunikationer
- Goda förutsättningar för företag att etablera sig och utvecklas
- En balanserad befolkningsutveckling

#### 5.3.4 Botkyrka

Botkyrka kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan. Ett planförslag har varit ute på samråd mellan mars och sista juni 2013. Planförslaget visar hur Botkyrka kan utvecklas fram till år 2040. I planförslaget finns fem planeringsstrategier som nedan redovisas kortfattat:

- Leva klimatsmart. Kollektivtrafiken ska byggas ut och det ska gå att leva utan bil. Jordbruksmarken och vattnet ska skyddas.
- Plats att växa. Botkyrka ska ge plats till 20 000 nya invånare genom att förtäta i redan bebyggda områden nära kollektivtrafiken. Bostäderna ska blandas med arbetsplatser, service och affärer. Kopplingarna mellan olika stadsdelar ska förbättras.
- Hemma i storstaden. Man ska känna sig hemma i den egna kommunen. Det ska vara lätt att ta sig fram inom stadsdelarna, mellan stadsdelarna och till viktiga platser i Storstockholm.
- Nära till storstadsnatur. Det ska bli lättare att ta sig till och uppleva naturen. Det ska finnas parker och grönområden i alla stadsdelar. Sambanden inom och mellan de stora sammanhängande grönområdena ska stärkas.
- Utrymme för kreativitet. Det ska finnas möjlighet att utveckla idéer och att mötas på kontrastrika platser. Följande centrum i Botkyrka ska stärkas: Tumba, Hallunda-Alby-Eriksberg och stråken däremellan, Fittja, Tullinge och Vårsta.

#### 5.3.5 Nynäshamn

Kommunfullmäktige i Nynäshamn antog den 17 oktober 2012 den nya översiktsplanen. Den övergripande visionen är att Nynäshamn ska vara den mest attraktiva kommunen i storstadsregionen Stockholm. Det som ska känneteckna kommunen för att visionen ska nås sammanfattas i fyra mål: en öppen och tillgänglig kommun, en ledande tillväxtkommun, en kommun med god livsmiljö samt en resurseffektiv kommun.

Planeringen ska ske utifrån tre strategier som sammanfattas nedan:

- En bärkraftig Ortsstruktur. Kommunen ska främst växa i kommunens åtta befintliga tätorter. För att nå hållbar utveckling ska ny bebyggelse lokaliseras där det finns goda förutsättningar att använda och stärka befintlig service och infrastruktur
- Hållbart ort- och stadsliv. Orterna ska vara trygga och varierande. Bostäder, verksamheter och arbetsplatser ska finnas sida vid sida. Det ska vara attraktivt att promenera, cykla och att resa med kollektivtrafik. Park- och grönområden ska bevaras och utvecklas
- Levande landsbygd och skärgård. Landsbygd och skärgård är viktiga i kommunens identitet och skapar möjligheter att bevara och utveckla kulturlandskapet med dess värden

## 5.4 Projektmål åtgärdsvalsstudie Tvärförbindelse Södertörn

Åtgärderna ska bidra till att Stockholmsregionen kan växa på det sätt som förutsätts i RUFS 2010 bl.a. vad gäller invånarantal och arbetsplatser. I RUFS planeras det för 65 000 nya bostäder och 110 000 nya arbetsplatser på Södertörn.

För att utvärdera åtgärderna har ett antal projektmål formulerats. Projektmålen har delats in i funktionsmål och hänsynsmål utifrån de transportpolitiska målen. Var och en av åtgärderna kommer inte att uppfylla samtliga mål så som de är formulerade i åtgärdssvalstudien men de kommer att bidra i olika utsträckning.

I processen att ta fram mål för åtgärdsvalsstudien har diskussioner förts om något eller några mål ska ha högre prioritet än andra. Diskussioner har även förts kring vilka mått som är lämpliga för de olika målen och om kvantifierbara nivåer för målen ska anges. De projektmål som redovisas är inte rangordnade, kvantifierade eller måttsatta. Istället föreslås att i samband med genomförandet av en åtgärd, som syftar till att närma sig det övergripande ändamålet i denna åtgärdsvalsstudie, ta fram nedbrutna projektmål. De kan utgå från målen i denna åtgärdsvalsstudie.



Nedan ges en beskrivning av respektive projektmål:

**God tillgänglighet med kollektivtrafik mellan regionala stads kärnor inom Södertörn samt till angränsande stamnät för kollektivtrafik**

Målet syftar till att förbättra tillgängligheten till och mellan Södertörns regionala stads kärnor samt förbättra kopplingen till angränsande stamnät för kollektivtrafik. Möjligheterna att åka med kollektivtrafiken behöver inte bara förbättras för att uppfylla dagens krav utan även förbättras för att kunna möta och möjliggöra framtida hållbar tillväxt på Södertörn. Kollektivtrafiken ska ge Södertörn sammanlänkade marknader för arbete, bostäder, utbildning och näringsliv.

**God tillgänglighet och attraktivitet med cykel mellan regionala stads kärnor inom Södertörn, viktiga målpunkter för cykel samt till angränsande regionala cykelstråk**

Målet syftar till att förbättra tillgängligheten med cykel mellan och inom Södertörns regionala kärnor samt förbättra kopplingen till de viktigaste målpunkterna samt till angränsande regionala cykelstråk. Cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsval. Cykelbanorna ska vara trafiksäkra och farbara vintertid.

**God tillgänglighet med bil mellan regionala stads kärnor inom Södertörn samt till angränsande huvudvägar**

Målet syftar till att förbättra tillgängligheten till och mellan Södertörns regionala kärnor samt förbättra tillgängligheten till angränsande huvudvägar E4/E20, väg 73 samt väg 226. Vagnätet är i dagsläget underdimensionerat i området och behöver inte bara förbättras för att uppfylla dagens krav utan även förbättras för att kunna möta och möjliggöra regionens framtida ekonomiska tillväxt och befolkningsökning. Målet är att Södertörn ska ha sammanlänkade marknader för arbete, bostäder, utbildning och företagande. Transportsystemet ska vara mindre störningskänsligt än idag och mer tillförlitligt med förutsägbara restider.

Med god tillgänglighet mellan de regionala stads kärnorna inbegrips möjlighet till byte mellan trafikslag.

**God tillgänglighet för gods inom Södertörn samt till angränsande huvudstråk och omvärld**

Målet syftar till att förbättra tillgängligheten för tung trafik inom Södertörn samt till angränsande stråk. Genomfart av utredningsområdet ska vara möjlig för tunga fordon. För godstrafiken från Nynäshamn och Norvik i öst-västlig riktning på väg och järnväg ska restiden genom Södertörn vara kortare än via befintlig väg 225. Restiden ska vara förutsägbar.

**Begränsad klimatpåverkan**

Målet syftar till att resultera i åtgärder som både på kort och lång sikt bidrar till att transporternas risker och negativa effekter på klimatet ska minska på Södertörn.

**God boendemiljö**

Målet syftar till att på lång och kort sikt bidra till en god boendemiljö för så stora delar av befolkningen på Södertörn som möjligt. Åtgärder som minskar föroreningar och buller samt ökar tillgängligheten till grönområden ska prioriteras. Åtgärder som är förenade med barriärer, utsläpp och buller ska utformas så att den negativa påverkan minimeras.

**God trafiksäkerhet**

Målet syftar till åtgärder som både på lång och kort sikt bidrar till en god trafiksäkerhet för samtliga trafikslag på Södertörn. Åtgärder som ökar trafiksäkerheten ska prioriteras.

**Värna om befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer**

Målet syftar till att resultera i åtgärder som tar hänsyn till och om möjligt stärker upplevelsevärden i Södertörns natur- och kulturmiljöer. Intrång i riksintressen för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar, Bornsjökilen och Hanvedenkilen, ska minimeras. Tillgängligheten till befintliga natur- och kulturmiljöer ska öka.

## 6. Åtgärder och effekter

I arbetet med åtgärdsvalsstudien har möjliga åtgärder för att minska tillgänglighetsproblemen på Södertörn, diskuterats. Åtgärderna som framkommit har organiserats inom åtgärdsområden som i de flesta fall täcker in flera åtgärder. Samtliga åtgärder syftar till att bidra till en uppfyllelse av det övergripande ändamålet att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn och att tillgängligheten för personer och gods ska förbättras. Endast de åtgärdsområden som bedöms vara realistiska och praktiskt genomförbara i närtid har medtagits i sammanställningen. Detta innebär att några åtgärdsområden, t.ex. införande av trängselskatter på vägnätet inom Södertörn, har tagits bort.

De typer av åtgärder som beskrivs i redovisningen är:

- Samordnad planering av markanvändning och transportsystem
- Parkeringsstrategi
- Mobility management
- Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)
- Lättillgängliga och effektiva bytespunkter för resenärer
- Attraktiv cykelinfrastruktur
- Konkurrentkraftig kollektivtrafik med buss
- Förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn
- Ny vägförbindelse
- Ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik

### 6.1 Samordnad planering av markanvändning och transportsystem

Åtgärden syftar till att minska beroendet av bil och bilresande. Detta går att åstadkomma genom att i den kommunala markplaneringen styra nybyggnation av bostäder och verksamheter till platser med god tillgänglighet för cykel och kollektivtrafik. Andra åtgärder kan vara att förtäta i kollektivtrafiknära lägen eller att genom förtätning skapa underlag för en tätare kollektivtrafik. I åtgärden ingår också att skapa attraktiva stadsmiljöer med fokus på gång- och cykelvägnätets genhet, trygghet och med hastigheter på gator utifrån fotgängare och cyklisters villkor. Med en funktionsblandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och service inom samma område kan också behovet av bil minska.

En förtätning och funktionsblandning samt utformning och hastigheter på gator utifrån gång- och cykeltrafikanternas villkor har kartlagda effekter på trafikgenereringen med bil.

Kända effektsamband är<sup>76</sup>:

- Täthet: 10 % ökad täthet (invånare/ha) reducerar transportarbetet med bil med en till tre procent.
- Funktionsblandning: Områden med god funktionsblandning har 5-15 % lägre bilanvändning per person.
- Utformning av hastigheter på gator utifrån gåendes och cyklisters villkor: I dessa områden är det 5-15 % lägre bilandel.

### 6.1.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Södertörnskommunerna verkar aktivt för att styra den fysiska planeringen av markanvändningen till kollektivtrafiknära lägen och detta är också en inriktning som anges i kommunernas översiktsplaner, se kapitel fem. Genomförandet av RUF 2010 pågår vilket verkar för mer sammanhållen och resurseffektiv markanvändning.

På flera platser runt om Södertörn planeras nybyggnation och förtätning av områden där flera olika aktörer involveras. I exempelvis Glömstadalen planerar Huddinge kommun för nya bostäder och arbetsplatser i ett område där även en ny spårväg planeras och där en ny statlig väg (Södertörnsleden) länge har varit planerad. Även i Flemingsberg planerar kommunen för nya bostäder och arbetsplatser samtidigt som planer finns för en spårutbyggnad och förändringar av Huddingevägens utformning. Samordnad planering mellan de olika parterna är viktig för att de sammantaget bästa lösningarna ska kunna skapas.

### 6.1.2 Måluppfyllelse

En samordnad bebyggelse- och trafikplanering med funktionsblandad och kollektivtrafiknära bebyggelse ger en minskad användning av bil vilket ger mindre trängsel på vägnätet. En sådan planering ger också ett högre utnyttjande av kollektivtrafiken och behovet av nya transportleder kan minskas. Ett minskat resande med bil leder i sin tur till minskade utsläpp av koldioxid och därmed minskad klimatpåverkan.

Arbete pågår kontinuerligt med den fysiska planeringen som verkar för att styra byggnationen till kollektivtrafiknära lägen. Hög andel korta bilresor samt låg kollektivtrafikandel visar att det finns potential till fortsatta förbättringar inom området.

En tät bebyggelsestruktur tillsammans med en god framkomlighet för bussar på vägnätet och attraktiva hållplatser/stationer är förutsättningar för en god kollektivtrafik. Tillsammans med funktionsblandning och utformningsåtgärder är det även en förutsättning för ökad tillgänglighet för gående och cyklisterna.

---

<sup>76</sup> Klimat 2030 – Planeringsåtgärder för minskat bilresande i städer. Åtgärdsomfattning för att klimatmålen ska nås.

## 6.2 Parkeringsstrategi

Åtgärden syftar till att med olika parkeringsåtgärder minska bilanvändningen och behovet av bil, vilket i sin tur leder till lägre belastning på vägnätet och minskade utsläpp av koldioxid.

Parkering är en effektiv åtgärd för att styra trafiken och använda den befintliga infrastrukturen mer effektivt. Parkeringsstrategier kan användas för att reglera parkeringstalen för bil och cykel vid nybyggnation, för att reglera parkeringsavgifterna på gatumark och tidsreglering av parkering.

Analyser visar på att en stor del av parkeringen inom Södertörn är gratis vilket ger biltrafiken konkurrensfördelar gentemot t.ex. befintlig kollektivtrafik.

### 6.2.1 Pågående och föreslagna åtgärder

De berörda kommunerna har, alternativt håller på att ta fram, parkeringsstrategier för respektive kommun. Parkeringsstrategierna syftar inte primärt till att göra det dyrare/svårare att parkera utan till att lösa behovet av parkering samtidigt som mark i kollektivtrafiknära lägen ska kunna frigöras för bebyggelse.

Exempel på andra åtgärder är att använda flexibla parkeringstal (se fotnot nedan) tillsammans med mobilitetstjänster, som t.ex. bil eller cykelpool istället för parkeringsnormer<sup>77</sup>, ta ut marknadsmässiga hyror för parkeringsplatser<sup>78</sup> och att avgiftsbelägga gatuparkering. En låg parkeringsnorm i områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik kan leda till en lägre bilandel i dessa områden.

### 6.2.2 Måluppfyllelse

Den samlade bedömningen är att ett fortsatt, samordnat och stärkt arbete med parkeringsstrategier kan ge positiva effekter genom ett minskat bilresande och ett ökat resande med kollektivtrafik, cykel och till fots. En höjning av parkeringsavgiften med 10 kr per dag på all gatuparkering på Södertörn skulle leda till en minskning av biltrafiken med omkring 3%<sup>79</sup>. Om det används flexibla parkeringstal för hälften av alla nybyggda bostäder, med marknadshyror för parkering och mobilitetstjänster, kan biltrafiken minska med 3 %.<sup>80</sup> Åtgärderna inom detta område syftar till att främja hållbara transportslag och minska antalet bilresor, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp av koldioxid.

## 6.3 Mobility management

Mobility management är ett begrepp för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

---

<sup>77</sup> Flexibla parkeringstal innebär att kommunerna inte använder sig av fasta parkeringstal utan istället använder flexibla parkeringstal som tas fram för varje specifikt projekt utifrån vilka förutsättningar och behov som föreligger där. En reduktion på parkeringstalen bör även erbjudas i fall att byggherren erbjuder de boende mobilitetstjänster (t.ex. bilpool, lådcyklar, inflyttningspaket med information om andra färdmedel, prova-på kampanjer med kollektivtrafiken) som underlättar mobiliteten med andra färdmedel än bil.

<sup>78</sup> I dagsläget korssubventioneras ofta hyran av parkeringsplatser genom lägenhetshyran.

<sup>79</sup> Antaget att totala körkostnaden ökar med 30 % och att 50 % av alla parkeringsplatser omfattas.

<sup>80</sup> Antaget att de reser 30 % mindre med bil.

Färdmedelsvalet är vanligtvis vanebaserat, vilket betyder att resenärer ofta reser med det färdmedel som de brukar använda, utan att överväga alternativ. Mobility management-åtgärder är därför ofta effektiva åtgärder i samband med förbättringar i infrastrukturen eller i samband med byte av bostad eller arbetsplats.

Resenärerna inom Södertörn är mycket bilberoende, även vid mycket korta resor. Nästan 40 % av resorna under en kilometer görs med bil<sup>81</sup>. Vanan att åka bil och att parkeringen är billig eller gratis är exempel på orsaker till den omfattande bilanvändningen.

Inom mobility management kan en rad åtgärder genomföras. Resplaner för exempelvis företag och skolor är en åtgärd där arbetsgivaren tillhandahåller ett paket av åtgärder för att uppmuntra sina anställda eller föräldrar att använda mer miljöanpassade färdmedel än egen bil. Det kan handla om att erbjuda dusch och ombytesmöjlighet vid arbetsplatsen, ge möjlighet till flexibla arbetstider eller distansarbete, ge sponsring av kollektivtrafikresor, genomföra hälsokampanjer eller att verka för samåkning. Andra exempel är informationskampanjer till nyinflyttade och i samband med infrastrukturinvesteringar, och testresenärskampanjer.

Hos de berörda kommunerna sker redan mycket arbete med mobility management men om kompletterande åtgärder kan hittas som har effekt finns möjlighet att minska belastningen på vägnätet. Exempelvis finns det enligt SCB ca 120 arbetsplatser med över 100 anställda inom Södertörn, varav 11 har fler än 500 anställda. Om de 11 största arbetsplatserna på Södertörn skulle införa resplaner skulle ca 20 000 anställda omfattas. Kungens Kurva har tillsammans med Skärholmen centrum ca 30 miljoner besökare per år<sup>82</sup> och Nynäshamns hamn har cirka 1,3 miljoner resenärer per år. Resplaner minskar i genomsnitt antalet bilresor till en arbetsplats eller skola med mellan 10 och 20 %.

Informationskampanjer och prova-på kampanjer i samband med ny infrastruktur och vid nyinflyttning är åtgärder som ytterligare kan minska biltrafiken något.

### 6.3.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Samtliga Södertörnskommuner arbetar med mobility management på olika sätt. Exempel på åtgärder som genomförs är:

- Huddinge kommun arbetar tillsammans med företagen i Kungens kurva med att utveckla av koncept för mobility managementåtgärder anpassade till externhandelsområden. Kommunen tar också fram en Mobility management plan för hela Huddinge kommun.
- Utökad information om befintlig och eventuella förändringar av kollektivtrafiken. Exempelvis om hållplatser, turtäthet, målpunkter m.m.

---

<sup>81</sup> Strukturanalys Tvärförbindelse Södertörn. Underlag WSP 2013

<sup>82</sup> Resvaneundersökning Kungens Kurva. Huddinge kommun 2012

- Information om förbättringar av cykelvägnät och parkeringsmöjligheter, tillsammans med arbetsgivare.
- Arbete med säkra skolvägar och vandrande skolbussar m.m.

Trots att mycket redan pågår finns potential att ytterligare skärpa arbetet med mobility management genom att arbeta mer systematiskt med exempelvis resplaner och informations/prova-på-kampanjer. Man kan också utreda möjligheten att sprida resandet i tiden även för kollektivtrafikresenärer. Även att ge förbättrad information om befintlig kollektivtrafik (om hållplatser, turtäthet, målpunkter m.m.) och om förändringar av kollektivtrafiken är möjliga åtgärder. Information om förbättringar av cykelvägnät och parkeringsmöjligheter kan genomföras tillsammans med arbetsgivare.

### 6.3.2 Måluppfyllelse

Den samlade bedömningen är att ett fortsatt, samordnat och stärkt arbete med mobility management inom kommunerna kan ge positiva effekter genom ett något minskat bilresande och ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel. Genom att bilresandet minskar ger det en bättre framkomlighet för kvarvarande bilister, för godstrafik och för kollektivtrafik med buss. En förutsättning för att åtgärderna ska fungera är att det finns goda och attraktiva alternativ till bilen.

Åtgärderna inom detta område syftar till att främja hållbara transportslag och minska antalet bilresor, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp av koldioxid.

## 6.4 Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)

Med trimningsåtgärder avses mindre åtgärder av begränsad omfattning som syftar till att öka framkomligheten i cykel- och vägnät genom att den befintliga infrastrukturen kan användas mer effektivt.

Trimningsåtgärder handlar ofta om åtgärder inom befintligt vägområde som kan genomföras inom de närmsta åren. Det kan handla om att signalregleringar, trafikstyrning med ITS-åtgärder<sup>83</sup> och att åtgärda flaskhalsar. Trimningsåtgärder för den spårburna trafiken behandlas under åtgärdsområdet attraktiv kollektivtrafik.

### 6.4.1 Pågående och föreslagna åtgärder

De åtgärder som föreslås genomföras är:

- Genomföra trimningsåtgärder som förbättrar framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 259 och väg 226.
- Trimningsåtgärder på det kommunala vägnätet som avlastar väg 259.

---

<sup>83</sup> Med Intelligent transport system (ITS) menas tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem

- Utredda hur den tunga trafiken kan få högre framkomlighet på befintligt vägnät och välja kortaste väg. Utredda för- och nackdelar med att höja bärigheten på bron över Orången till BK1.
- Förbättrad skyltning och vägvisning för cykel och biltrafik på det kommunala och statliga vägnätet.

#### 6.4.2 Måluppfyllelse

Trimningsåtgärderna bidrar till att öka tillgängligheten till de regionala kärnorna för vägtrafiken genom att kapaciteten på vägnätet ökar och trängseln minskar. Trimningsåtgärder på cykelvägnätet ger förbättrad orientering, trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister.

### 6.5 Lättillgängliga och effektiva bytespunkter för resenärer

Åtgärden syftar till att ge en förbättrad tillgänglighet genom att skapa attraktivare kollektivtrafik med förbättrade bytespunkter mellan trafikslag. Detta ger möjlighet till överflyttning av bilresor till kollektivtrafik.

Attraktiva och effektiva bytespunkter för persontrafik innebär att bytespunkter i kollektivtrafiken utformas så att det blir enkelt, snabbt och smidigt att resa med kollektivtrafik ur ett hela-resan-perspektiv. Både åtgärder som underlättar att ta sig till bytespunkten samt åtgärder som gör bytet smidigare ingår.

Analyser med modellverktyget SamPers<sup>84</sup> visar att gångtiden till hållplatser och väntetiden vid hållplatser står för en relativt stor del av den totala restiden med kollektivtrafik. Totalt utgör gångtiden till hållplatserna vid fem studerade punkter på Södertörn i genomsnitt 10-15 % av den totala restiden, medan väntetiden i genomsnitt står för cirka 10 % av restiden<sup>85</sup>. Bytestiden skulle kunna minskas genom att minska avstånden inom stationerna eller i andra hand anlägga fler rullband, hissar och rulltrappor för att minska gångtiden vid bytet.

Infartsparkeringarna för bil vid pendeltågsstationerna på Södertörn är överfulla, men utredningar visar att många som parkerar där inte fortsätter åka med kollektivtrafiken<sup>86</sup>. En anledning till att parkeringsplatserna snabbt fylls upp är att de oftast är gratis och därför attraherar även andra än de som infartsparkerar. Ett effektivare utnyttjande av infartsparkeringar, exempelvis genom smart infartsparkering, skulle därför kunna vara en effektiv åtgärd. Smart infartsparkering är ett koncept där bl.a. infartsparkeringen avgiftsbeläggs för de som inte reser vidare med kollektivtrafik. Andra tjänster kan också kopplas till infartsparkeringen såsom information om lediga platser och möjlighet att boka en p-plats med telefonen. Enligt utvärderingen av pilotprojektet med smart

<sup>84</sup> SamPers är en transportmodell utvecklad av Trafikverket

<sup>85</sup> Resultaten kommer från simuleringar med modellverktyget LUTRANS och avser restiden från 5 platser på Södertörn till samtliga platser i Stockholms län. Startpunkterna som har analyserats är Södertälje, Tyresö, Kungens Kurva, Flemingsberg och Jordbro.

<sup>86</sup> Se t.ex. Infartsparkering för bil i Huddinge kommun. I rapporten framgår att de som använder infartsparkering för att infartsparkera understiger 50 %. Huddinge har därför avgiftsbelagt vissa infartsparkeringar, men med giltigt SL-kort står man gratis.

infartsparkering i Sickla köpkvarter i Nacka (där ett antal vanebilister provade smart infartsparkeringen) halverades antalet vanebilister<sup>87</sup>.

Boendetätheten är hög i närheten till pendeltågsstationer på Södertörn och många bor inom gångavstånd till pendeltåg eller till busshållplatser med hög turtäthet. I genomsnitt är det 2,3 parkerade cyklar per 100 påstigande vid pendeltågen på Södertörn jämfört med fem procent i Jakobsberg. Vid Handen finns det en parkerad cykel på 100 påstigande pendeltågsresenärer. Trots att det är få som cyklar till hållplatserna blir cykelparkeringarna under tak ofta fulla. Åtgärder för att få fler att cykla till hållplatser och stationer är att anlägga fler säkra cykelparkeringar under tak och att komplettera saknade länkar i gång- och cykelvägnätet till stationerna.

Genom att minska restiden till hållplatsen och bytestiden inom hållplatsen kommer den totala restiden med kollektivtrafiken att minska. I denna åtgärdsvalsstudie bedöms det som genomförbart att i ett första skede förbättra infartsparkeringarna och förbättra cykelparkeringarna runt stationerna och de strategiska hållplatserna. En förbättrad samplanering mellan berörda aktörer är också en viktig åtgärd.

#### 6.5.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Kommunerna och Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med att förbättra bytespunkterna och möjligheten att ta sig till bytespunkterna på ett snabbt och säkert sätt. Andra exempel är:

- Tidtabellsanpassning för att få till kortare väntetider vid byten.
- Bättre fungerande infartsparkeringar där syftet är att minska andelen parkerare som inte åker vidare kollektivt.
- Förbättra möjligheten till säker cykelparkering under tak i anslutning till stationer och strategiska hållplatser.
- Bättre bytespunkter, t.ex. byggs bussterminalen vid Handen om vilket ger en bättre bytespunkt där. Målsättningen ska vara att få till enkla och snabba byten mellan t.ex. cykel och kollektivtrafiken där ett hela-resan-koncept ska fungera.

#### 6.5.2 Måluppfyllelse

Attraktiva och effektiva bytespunkter bidrar främst till målet om god tillgänglighet för kollektivtrafik, genom att restiden med kollektivtrafik minskar. Kortare restid med kollektivtrafik ger ett ökat kollektivt resande vilket rimligen minskar antalet bilresor och trycket på huvudvägnätet kan därmed minska något. Avlastningen på vägnätet bedöms som relativt marginell men i vilken omfattning kösituationen på vägnätet påverkas är inte studerat inom åtgärdsvalsstudien.

För att få bäst effekt av åtgärder med bytespunkterna krävs samtidigt förbättringar av kollektivtrafiken samt informationskampanjer och kanske prova-på kampanjer.

---

<sup>87</sup> Smart infartsparkering, underlag för införande.

Attraktivare och effektiva bytespunkter bidrar något till en minskad klimatpåverkan genom att koldioxidutsläppen minskar när resenärer väljer att resa med kollektivtrafik istället för med bil.

## 6.6 Attraktiv cykelinfrastruktur

Åtgärden syftar till att förbättra cykelinfrastrukturen för att åstadkomma bättre tillgänglighet med cykel och en förstärkning av cyklingens konkurrenskraft gentemot biltrafiken.

En attraktiv cykelinfrastruktur är en förutsättning för att främja cykeltrafiken. Det är viktigt att det finns säker cykelparkering i anslutning till startpunkt (t.ex. hemmet) och målpunkt (t.ex. arbetet, service), samt att det finns goda cykelvägar med tillräcklig kapacitet och tydlig skyltning. Förutom detta är bra drift och underhåll (snöröjning, halkbekämpning och sandsopning) viktigt för att främja cykeltrafiken.

Det regionala cykelvägnätet saknar länkar, håller låg standard, är ogent, saknar tydlig vägvisning etc. Det saknas även säker cykelparkering vid viktiga målpunkter och det finns hinder på cykelbanorna som minskar framkomligheten.

Det finns goda möjligheter att underlätta för cyklister, både genom att skapa bättre förutsättningar för cykelpendlare och för resor med andra ärenden. Nästan 60 % av alla resor inom Södertörn är fem kilometer eller kortare.

Ett omfattande cykelåtgärdsprogram i hela Södertörn skulle ha störst effekt på resorna upp till fem kilometer<sup>88</sup>, men det skulle även påverka en del längre resor. 10 % minskning av bilresorna under fem kilometer skulle leda till fem procent färre bilresor totalt. För att åstadkomma dessa förändringar krävs även mobility managementåtgärder som informationskampanjer, prova-på kampanjer etc.

### 6.6.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Översyn och planering för förbättring av cykelvägnätet pågår kontinuerligt. Cykelplaner finns mer eller mindre uppdaterade i respektive kommun. Framtagande av strategi för ett regionalt cykelnät pågår via Trafikverket (samverkansprojekt SATSA II Regional cykelstrategi).

De åtgärder som behöver arbetas vidare med är:

- Beslut om prioritering och finansiering av föreslagna åtgärder enligt den regionala cykelstrategi som tagits fram inom ramen för SATSA II. Åtgärda brister i de regionala cykelstråken som ger förbättrad tillgänglighet till regionala kärnor.
- Bättre drift och underhåll för cykelvägnätet mellan regionala kärnor inom Södertörn.

---

<sup>88</sup> Ca 50 % av bilresorna är under 5 km, 40 % under 3 km och 20 % är under 1 km enligt WSP strukturanalys 2013.

- Ta fram fördjupad utredning av vad man kan göra med cykelvägen utefter väg 259 för att åstadkomma bättre cykelförbindelser mellan regionala kärnor.
- Förbättrade cykelparkeringar vid bytespunkter.

### 6.6.2 Måluppfyllelse

Åtgärdsområdet bidrar positivt till ökad tillgänglighet för cyklister och den kan få till följd att vägnätet avlastas till en liten del. För att öka cyklingen och för att åstadkomma en överflyttning från bil till cykel, krävs insatser för att förbättra infrastrukturen för cyklister. Cykelåtgärder i form av nya cykelvägar kan leda till intrång i kultur- och naturmiljöer beroende var de placeras. Genom att utveckla cykelvägnätet ökar tillgängligheten till rekreationsområden.

Åtgärder som förbättrar förutsättningar för att använda cykel ökar möjligheten att ersätta kortare bilresor med cykel. Nästan 40 % av alla bilresor på Södertörn är kortare än 3 kilometer. Under de tre första kilometerna av en resa är bilens utsläpp av avgaser 50 till 60 gånger högre per kilometer. Om en del av dessa kan ersättas med gång- och cykeltrafik kan flera klimat, hälso- och miljönyttor uppnås.

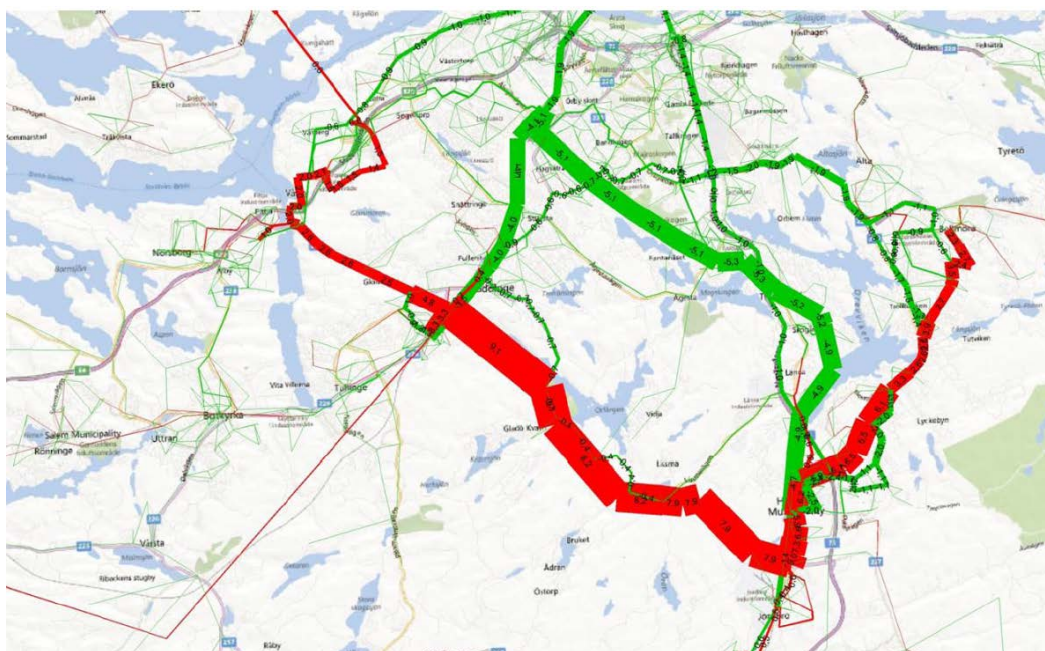
## 6.7 Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss

En konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss syftar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv så att trafikanterna i större utsträckning väljer bussen istället för bilen. Framkomlighetsåtgärder på vägnätet medför också minskade kostnader för busstrafiken. Inom åtgärdsområdet ingår åtgärder i steg 1-3 enligt fyrstegsprincipen, åtgärder i steg 4 redovisas separat i avsnitt 6.9.

Kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen i tvärled. Till följd av lågt resandeunderlag är turtätheten ofta låg, linjedragningarna är ogena (p.g.a. bristande vägnät) och flaskhalsar/köbildningar försämrar framkomligheten. För att kollektivtrafiken ska bli attraktivare än idag behöver dörr-till-dörr restiden med kollektivtrafiken förbättras.

Exempel på åtgärder inom åtgärdsområdet är nya buss- och stombusslinjer, genare linjedragning på befintliga stomlinjer, signalprioritering för kollektivtrafiken, busskörfält på belastade vägar, snabbusslinje för att minska restiden, ökad turtäthet, minskad väntetid genom påstigning vid samtliga dörrar och åtgärdande av flaskhalsar. Se även avsnittet om lättillgängliga bytespunkter.

Trafikförvaltningen planerar för en ny stombusslinje mellan Skärholmen och Tyresö. I stomnätstrategin anges att denna ska läggas på en ny vägförbindelse om en sådan kommer till stånd men behovet av en sådan stombusslinje finns även om en ny väg inte byggs. En trafikanalys har tagits fram för ett alternativ med stombuss på en ny väg i tidigare planerade Södertörnsledens sträckning, se figur 6.1.



Figur 6.1. Skillnaden i dygnsflöden år 2030 med kollektivtrafik mellan nollalternativ och ett alternativ med en stombusslinje (på ny väg) mellan Skärholmen och Tyresö. Röd färg visar ett ökat flöde och grön färg kollektivtrafiklinjer som avlastas.<sup>89</sup>

En ny stombusslinje mellan Skärholmen och Tyresö på en ny vägförbindelse ger 3 500 fler kollektivtrafikresor per vardag jämfört med nollalternativet utan stombuss<sup>90</sup>. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter. En sådan stombusslinje gör att pendeltågstrafiken avlastas enligt figur 6.1.

Trafikanalys för ett alternativ med stombuss som trafikerar befintligt vägnät har inte tagits fram men kapacitetsbristerna på befintligt vägnät gör att en sådan stombuss får längre restid och högre restidsosäkerhet.

En omfattande förbättring av kollektivtrafiken, med fler, genare och snabbare linjer i tvärlinje inom Södertörn har potential att öka kollektivtrafikandelen. Dubblerad turtäthet i kollektivtrafiken har bedömts kunna minska resandet med personbil med 6 %<sup>91</sup>. Resandeunderlaget avgör den samhällsekonomiska lönsamheten i att addera nya linjer eller öka turtätheten.

### 6.7.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerlig med att förbättra kollektivtrafiken. Verktyg för detta är bl.a. Trafikförvaltningens regionala Trafikförsörjningsprogram och Stomnässtrategi. Exempel på pågående/planerade åtgärder är:

- Utökad pendeltågstrafik när Citybanan öppnas
- Tätare trafik på tunnelbanans röda linje, nytt signalsystem, fler fordon (tåg)

<sup>89</sup> Trafikanalys Södertörn. 2013 M4 Traffic.

<sup>90</sup> Trafikanalys Södertörn. 2013 M4 Traffic

<sup>91</sup> Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Rapport 2012:105.

- Ny bussterminal i Handen
- Ny stombusslinje mellan Skärholmen och Tyresö

Utöver detta föreslås i åtgärdsvalsstudien att man genomför en trimning och översyn av framtagna stamnätsstrategi. Nya linjer och tätare turer kan ställa krav på anpassningar i vägsystemet för att bättre kunna ta sig tvärs Södertörn. Eventuellt behövs snabbusslinjer som bara stannar vid större målpunkter och som knyter samman de regionala stadskärnorna bättre.

En utredning kring tätare trafik på befintlig busslinje på sträckan Flemingsberg – Skärholmen kan också behövas för att se om detta stråk kan stärkas. Det kan också behövas en utredning för att klargöra vilka fysiska åtgärder som krävs för att de befintliga och föreslagna busslinjerna bättre ska kunna trafikera t.ex. Glömstavägen, Huddingevägen, Storängsleden och andra vägar inom det studerade området.

### 6.7.2 Måluppfyllelse

En attraktiv kollektivtrafik med buss leder främst till att tillgängligheten med kollektivtrafik ökar. Trafiksäkerheten förbättras då det är säkrare att åka med kollektivtrafik än med bil. Indirekt kan åtgärderna leda till att framkomligheten för biltrafiken ökar genom att vägtrafiken avlastas. Åtgärden kan även leda till minskad framkomlighet för biltrafiken på vissa sträckor genom att kollektivtrafiken får företräde framför biltrafiken. Den samlade bedömningen är att tillgängligheten med biltrafiken förbättras något. Den regionala tillgängligheten med cykel och för gods beräknas inte att påverkas nämnvärt.

Förbättrade förutsättningar för buss ger en ökad sannolikhet att fler väljer kollektivtrafik framför bilen. Åtgärdsområdet bidrar därmed till hänsynsmålen om minskade koldioxidutsläpp, god boendemiljö och god trafiksäkerhet. Åtgärderna kan innebära intrång i omgivande mark om nya körfält adderas. Möjligen kan ett förbättrat utbud och ökad kapacitet öka tillgängligheten till naturområden vilket är positivt ur rekreationssynpunkt.

Åtgärdsområdet är beroende av fysisk planering och starkt kopplad till attraktiva och effektiva bytespunkter. Mobility managementåtgärder ökar också effektiviteten av åtgärden precis som trimning av befintligt vägnät som gynnar kollektivtrafiken.

## 6.8 Förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn

Godsflödena förväntas att öka snabbare än befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling inom utredningsområdet. Med en fullt utbyggd hamn i Norvik kommer godsflödena att tiodubblas fram till 2035 vilket ytterligare förstärker behovet av åtgärder för att förbättra förutsättningarna för godstransporterna på Södertörn.

För att klimatmålen ska klaras bör godsandelen på järnväg öka. Järnvägskapaciteten behöver ses över på flera håll i Södertörnsregionen bl.a. vid Jordbro företagspark, även om en utbyggnad till dubbelspår mot Hemfosa pågår. Andra viktiga godsområden är Stora Vika, Länna och Gladö industriområde.

För att minska belastningarna på vägnätet är det bra att styra godsflödena till lågtrafiktid. Samlastning är ett annat sätt att effektivisera transporter.

På de vägar som har stora godstrafikflöden går det att göra punktinsatser genom att rätta ut snäva kurvor, förbättra korsningar med bland annat utbyggd lastbilsprioritering i trafiksignaler, plana ut branta backar, ta bort utfarter och farliga korsningar. Sådana åtgärder kan ha effekt på exempelvis väg 225. En åtgärd som kan ha viss effekt är att ge information om lämpligaste färdväg till utländska åkare som har sämre däck vintertid.

En förstärkning av bron över Orlången skulle möjliggöra fler godstransporter på väg 259 vilket skulle ge kortare transporter och en avlastning av Södra Länken. Befintlig väg 259 passerar förbi flera skolor, Huddinge centrum och genom tätbebyggda områden.

Den tunga trafiken utgör 5-17% av trafiken på vägarna inom utredningsområdet. Om godsflödena kan reduceras eller styras om innebär det att motsvarande utrymme frigörs på vägnätet.

Godsdistributörerna i området arbetar aktivt med att öka fyllnadsgraden i sina fordon, optimera rutterna och för att så långt möjligt styra trafiken till tider då trycket på vägnätet är lägre. I kontakterna med godsdistributörerna blir det tydligt att det är svårt att genomföra ytterligare åtgärder som har effekt utan att bygga ut infrastrukturen med fler spår eller bättre vägnät.

#### 6.8.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Gladö industriområde, Jordbro företagspark, Länna industriområde, Albyberg, Fors samt planerad utbyggnad av Norviks hamn är exempel på områden där nya exploateringar planeras som kommer att generera ökade godsflöden.

Arbetsgruppen har diskuterat ett genomförande av följande åtgärder för att få bättre kunskap om godsflödena för att ge bättre förutsättningar för godstrafiken:

- Godsflödesstudie och nulägesanalys över viktiga målpunkter, verksamheter och hamnar på Södertörn. En övergripande godsundersökning för Södertörn.
- Översyn av vägutformning på befintliga vägar, punktinsatser för att exempelvis rätta ut snäva kurvor, plana ut branta backar m.m.
- Farligt gods utredning för Södertörn.
- Information om lämpligaste färdväg till åkare.
- Utredda förutsättningar för godstrafik på Nynäsbanan med anslutning till södra stambanan i Älvsjö.
- Utredda hur den tunga trafiken kan få högre framkomlighet på befintligt vägnät och välja kortaste väg. Utredda för- och nackdelar med att höja bärigheten på bron över Orlången till BK1.



*Bild. Väg 259 Gladö kvarn-Jordbro har en hög andel tung trafik.*

### 6.8.2 Måluppfyllelse

Åtgärderna som hittats leder primärt till ökad kunskap om godsflödena i området vilket skulle kunna ligga till grund för åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gods i väg- och järnvägsnätet. För att få någon större effekt på tillgängligheten för gods, och en uppfyllelse av projektmålen, erfordras kraftfullare åtgärder i form av nya godsspår eller nya vägar som är utformade för att kunna ta hand om godstrafiken.

Om åtgärderna får till följd att godstrafiken på väg får kortare färdvägar eller kan hålla jämnare hastighet, minskar klimatutsläppen. Än större klimatnytta erhålls om godstrafik kan flyttas över från väg till järnväg.

## 6.9 Ny vägförbindelse på Södertörn inklusive gång- och cykelväg

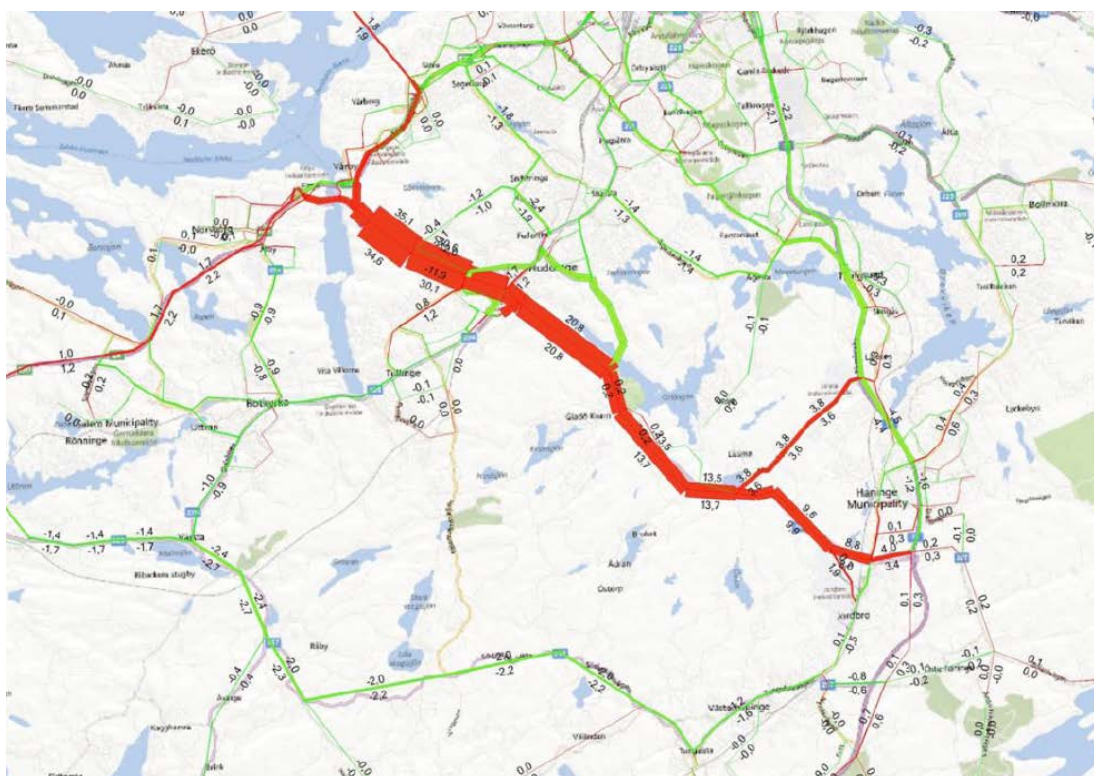
Åtgärden syftar till att förbättra tillgängligheten inom Södertörn genom att anlägga en ny väg i öst-västlig riktning mellan väg 73 och väg E4/E20.

Som beskrivits tidigare i åtgärdsvalsstudien saknas det bra vägförbindelser i tvärled söder om Södra Länken. Framkomligheten och trafiksäkerheten är låg på befintligt vägnät och godstrafiken på väg måste köra omvägar för att komma fram. Bristerna i vägnätet gör också att det är svårt att få till en konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss. Planerade exploateringar och befolkningstillväxt gör att belastningen på vägnätet kommer att öka. De ökade godsflödena i och med öppnandet av hamnen i Norvik kommer leda till ökade trängselproblem.

Då även behovet av förbättrade gång- och cykelförbindelser i tvärled är stort bedöms det inte som rimligt att genomföra en ny vägförbindelse utan att i samband med detta också förbättra gång- och cykelvägnätet i vägens sträckning.

En ny vägförbindelse hela sträckan mellan väg 73 och E4/E20 innebär stora investeringskostnader men det ger också en ökad kapacitet på vägnätet, vilket minskar problemen med trängsel och restidsosäkerhet.

En ny vägförbindelse kommer att ge en överflyttning av trafik från närliggande vägnät (se figur 6.2) men den kommer också att generera ny trafik vilket gör att det totala vägtrafikarbetet kommer att öka. Trafikverkets utredning visar att det totala trafikarbetet kommer att öka med omkring 2 000 privatresor med bil per vardag<sup>92</sup>.



Figur 6.2. Skillnaden i trafikmängder år 2030 mellan nollalternativ och ett alternativ med en nybyggd väg mellan Jordbro och Vårby. Röd färg visar vägnät som får en ökad trafik och grön färg vägnät som avlastas.<sup>14</sup> På bilden syns inte avlastningen som sker på befintlig väg 259, delen Glömstavägen.

En ny väg ger också möjlighet att få till en förbättrad busstrafik tvärs Södertörn, exempelvis med en ny stombusslinje i enlighet med Trafikförvaltningens stomnätstrategi, se figur 6.1. En ny stombuss på den nya vägen ger 3 500 fler kollektiva resor per dygn<sup>93</sup>.

I denna åtgärdsvalsstudie har inte olika sträckningar eller utformningar av en ny vägförbindelse studerats. Om planeringen drivs vidare med en ny vägförbindelse på Södertörn måste vägsträckningen och vägutformningen studeras i efterföljande planeringsskeden.

<sup>92</sup> Trafikanalys Södertörn. 2013 M4 Traffic. Indirekta effekter som ökad trafik till följd av exempelvis följdexploateringar (utöver RUFs 2010) är inte medtagna.

<sup>93</sup> Trafikanalys Södertörn. 2013 M4 Traffic.

### 6.9.1 Pågående och föreslagna åtgärder

Den åtgärd som föreslås utredas vidare är en ny väg med gång- och cykelförbindelse tvärs Södertörn. I det pågående arbetet med nationell plan för transportsystemet 2014-2025 finns medel avsatta för en tvärförbindelse på Södertörn. Kostnaden bedöms till cirka 4,9 miljarder kr<sup>94</sup>.

### 6.9.2 Måluppfyllelse

En ny vägförbindelse ökar kapaciteten i tvärled och den bidrar framför allt till god tillgänglighet med bil. Tillgängligheten för godstransporter på väg förbättras också och merparten av den tunga trafiken och transportererna med farligt gods flyttas längre bort från bostäderna. Genom att även cykelförbindelserna kompletteras bidrar den också till en förbättrad tillgänglighet med cykel. Genom att restiderna från öst till väst på vägnätet kortas minskar också restiderna för de busslinjer som kommer att trafikera den nya vägen.

Trots minskade restider med kollektivtrafik och cykel bedöms en ny vägförbindelse generera ett ökat vägtrafikarbete vilket gör att de totala utsläppen av klimatgaser och luftföroreningar ökar. Buller och luftföroreningar längs befintligt vägnät kommer att minska om trafiken flyttas till den nya vägen, samtidigt riskerar nya bostadsmiljöer att utsättas för förhöjda buller- och luftföroreningsnivåer. En ny väg kan också ge upphov till barriäreffekter och negativ påverkan på Södertörns natur- och kulturmiljöer. I kommande utredningsskeden måste utredas hur en vägs negativa miljökonsekvenser kan begränsas.

## 6.10 Ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik

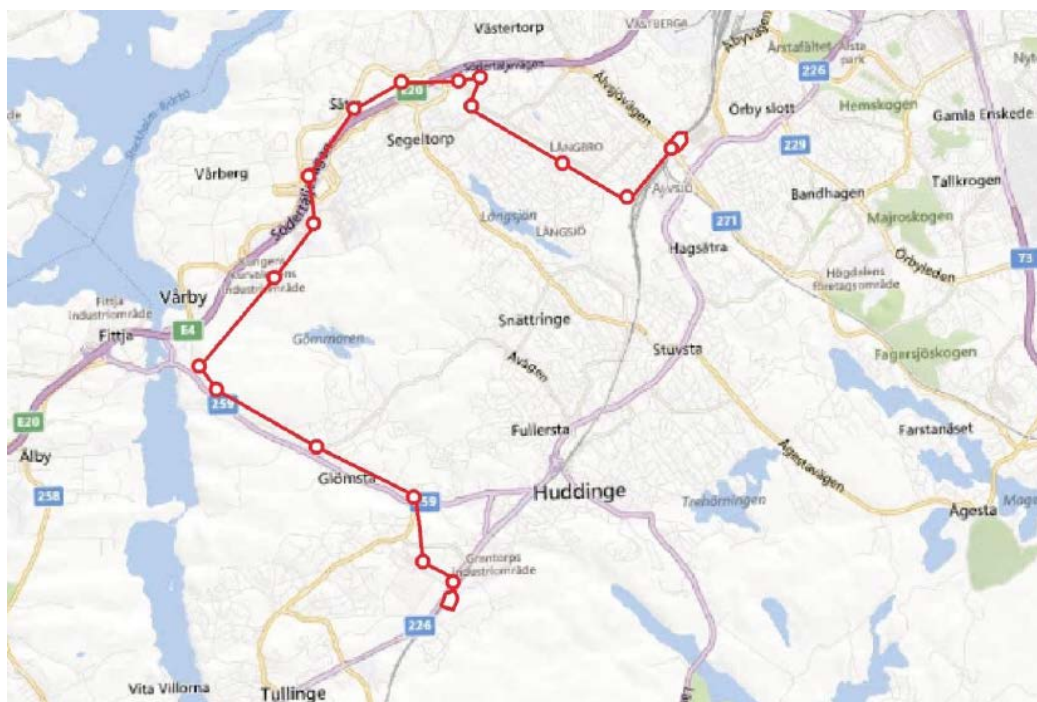
Åtgärden syftar till att förbättra kollektivtrafiken genom att anlägga en ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik. I åtgärdsvalsstudien har anläggande av en ny spårväg sträckan Älvsjö – Flemingsberg (Spårväg syd) och sträckan Älvsjö – Haninge centrum diskuterats.

### 6.10.1 Spårväg syd

Projektet Spårväg syd har funnits med i regionens planer sedan lång tid och har utretts i olika omgångar. Trafikförvaltningen planerar bygga ut Spårväg syd från Älvsjö via Skärholmen till Flemingsberg och trafikera den med 10-minuterstrafik.

---

<sup>94</sup>[www.trafikverket.se/PageFiles/129095/forslag\\_till\\_nationell\\_plan\\_for\\_transportsystemet\\_2014\\_2025\\_remissversion.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/129095/forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2014_2025_remissversion.pdf)



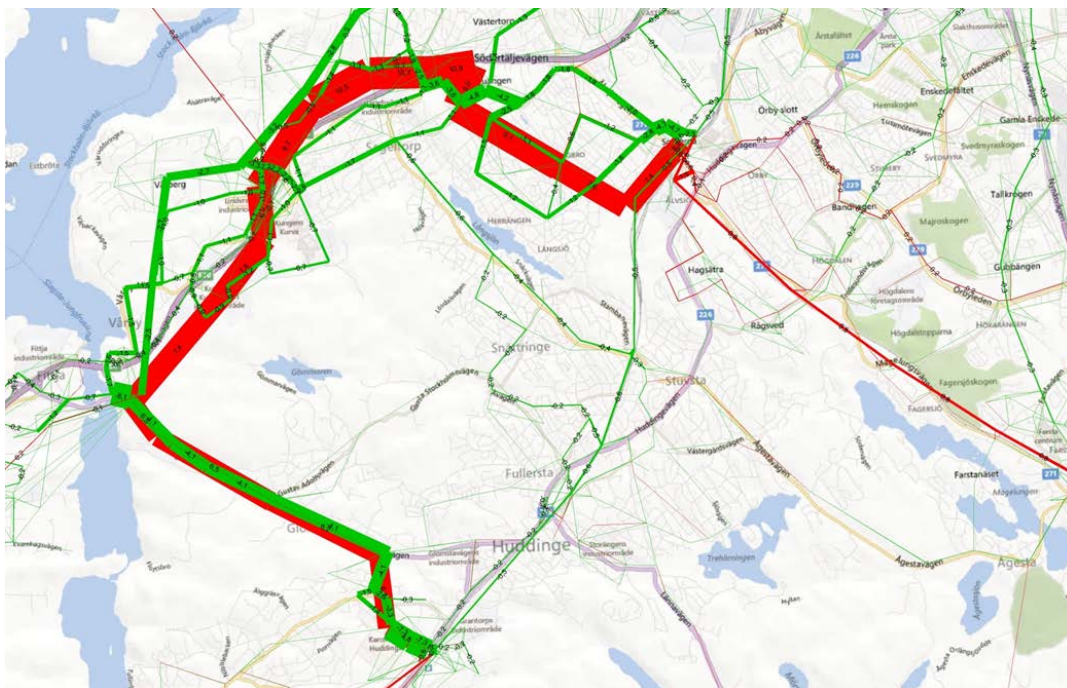
Figur 6.3. Hållplatslägen i framtiden i trafikanalys för spårvägsalternativ Spårväg syd<sup>95</sup>.

En trafikanalys har tagits fram för Spårväg syd med den sträckning och de hållplatslägen som visas i figur 6.3<sup>96</sup>. Spårvägen får enligt trafikanalysen ett flöde på 6 000-10 000 resenärer per dygn vilket innebär ca 1 000 fler kollektiva resor per dygn år 2030 jämfört med ett alternativ utan spårväg och stombuss denna sträcka<sup>97</sup>. Restiden med kollektivtrafiken sträckan Flemingsberg – Kungens kurva minskar med 6-7 minuter jämfört med befintligt kollektivtrafiknät men restidsvinsten sträckan Haninge centrum – Kungens kurva blir inte lika stor på grund av att det krävs ett eller flera byten. Spårväg syd ger en omfördelning av passagerare från andra kollektivtrafiklinjer till den nya spårvägslinjen, se figur 6.4. Pendeltågstrafiken avlastas i mycket liten utsträckning. Även avlastningen av vägnätet är liten, 450 färre privatresor med bil beräknas ske per vardag med en utbyggnad av spårvägen.

<sup>95</sup> Trafikanalys Södertörn. M4 Traffic 2013.

<sup>96</sup> Trafikanalys Södertörn. M4 Traffic 2013.

<sup>97</sup> Trafikanalys Södertörn. M4 Traffic 2012. Modellen fångar inte upp trängseffekterna för busstrafiken.



Figur 6.4. Skillnader i dygnsflöden på kollektivtrafiken med Spårväg syd till Flemingsberg jämfört med nollalternativet år 2030. Grön färg visar en avlastning av befintliga kollektivtrafiklinjer och röd färg en ökning.

Kostnaden bedöms till 6-8 miljarder sträckan Älvsjö – Flemingsberg<sup>98</sup>. Effekten för biltrafikens/godsets restider är försumbar då antalet bilresor inte påverkas i någon större utsträckning<sup>99</sup>.

#### 6.10.2 Spårväg Älvsjö – Haninge centrum

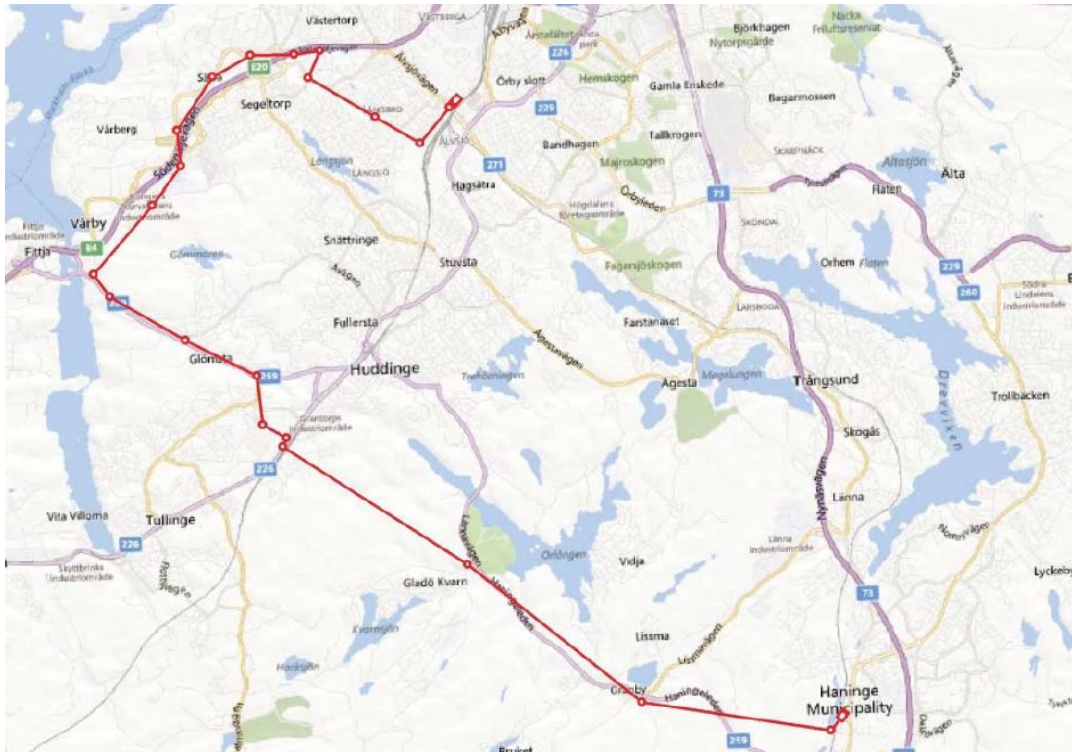
I detta alternativ förlängs Spårväg syd från Flemingsberg till Haninge centrum. Precis som för en ny vägförbindelse kan spårvägen kompletteras med anläggande av en parallell gång- och cykelväg. En gång- och cykelväg utefter spårvägen kräver en samplanering mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket och berörda kommuner.

En trafikanalys har tagits fram för den spårvägssträckning och de hållplatslägen som visas i figur 6.5<sup>100</sup>. En spårvägsförbindelse Älvsjö – Haninge centrum minskar restiden med kollektivtrafik sträckan Kungens Kurva – Haninge centrum från 62 minuter till 51 minuter år 2030. Enligt trafikanalysen får spårvägen 9 000-11 000 passagerare per vardagsdygn och det totala antalet kollektivtrafikresor ökar med 2 800 per dygn jämfört med nollalternativet utan stombuss eller spårväg. Belastningen på pendeltågsnätet Flemingsberg – Älvsjö samt sträckan Haninge centrum – Älvsjö minskar markant. Spårvägsalternativet ger en minskning med 1 200 privatresor med bil per vardagsdygn vilket är marginellt i jämförelse med det totala vägtrafikarbetet.

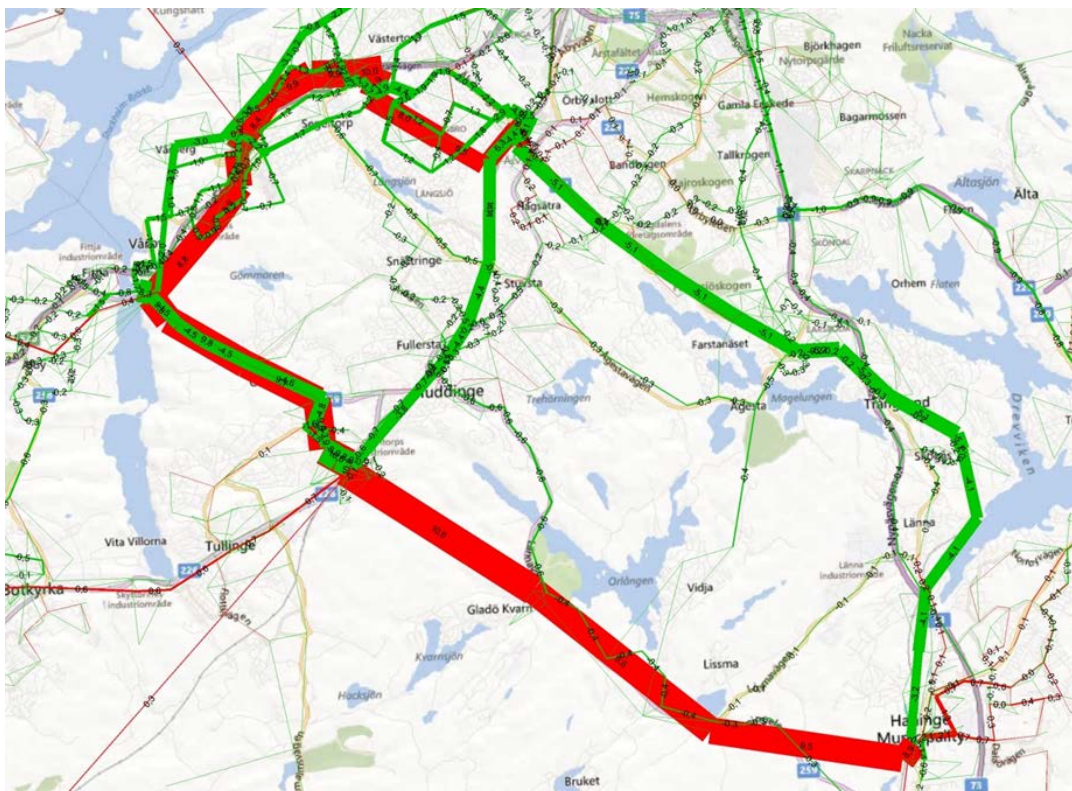
<sup>98</sup> Förstudie Spårväg Syd, slutrapport. AB Storstockholms lokaltrafik 2012

<sup>99</sup> Förstudie Spårväg Syd, slutrapport. AB Storstockholms lokaltrafik 2012

<sup>100</sup> Trafikanalys Södertörn. M4 Traffic 2013.



Figur 6.5. Hållplatslägen i framtagna trafikanalys för spårvägsalternativ Älvsjö – Haninge centrum<sup>101</sup>.



Figur 6.6. Skillnader i dygnsflöden på kollektivtrafiken med Spårväg Älvsjö – Haninge centrum jämfört med nollalternativet 2030 utan spårväg. Gröna färger visar en avlastning av befintliga kollektivtrafiklinjer och röd färg en ökning.

Kostnaden för en förlängning av spårvägen till Haninge centrum har inte beräknats.

### 6.10.3 Pågående och föreslagna åtgärder

Fördjupad sträckningsstudie Kungens Kurva/Skärholmen - Flemingsberg pågår under 2013-2014. BRT utredning pågår för sträckan Älvsjö – Skärholmen/Kungens kurva. För sträckan Flemingsberg - Haninge är inriktningen i stomnätsstrategin trafikering med stombuss.

### 6.10.4 Måluppfyllelse

Båda spårvägsalternativen ger en kortare restid och förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik jämfört med nollalternativet. Uppfyllelsen av ändamålen i denna studie blir större om spårvägen förlängs till Haninge centrum samtidigt som kostnaden ökar avsevärt för den längre sträckningen.

Resandet med kollektivtrafik i tvärled ökar något men en stor del av resandet på spårvägen är överflyttning från busslinjer. En del busstrafik och viss biltrafik minskar vilket ger marginell positiv inverkan på målen om förbättrad tillgänglighet för bil och gods. Samtidigt öppnar det upp för möjligheten att bebygga nya områden med god kollektivtrafikförsörjning.

Satsningar på spårtrafiken ger en överflyttning från bil- och busstrafik till spårtrafik. Ett väl fungerande "hela-resan-perspektiv" kan främja ett kombinerat resande med t.ex. cykel och spårtrafik. God möjlighet att kunna parkera sin cykel vid stationen, eller att ta med cykeln på tåget, ger förutsättningar för mer hälsosamma och klimatsmarta resvanor.

Precis som en ny väg riskerar en ny spårväg att medföra intrång i natur- och kulturmiljöer längs sträckan, i olika hög grad beroende på sträckningsval. Spårvägen kommer också, om den byggs, att medföra nya barriäreffekter i området.

## 6.11 Bortvalda åtgärder

Några åtgärder som diskuterats under arbetet med åtgärdsvalsstudien har valts bort då de av olika anledningar inte ansetts genomförbara eller bidra till projektmålen i tillräcklig omfattning.

### 6.11.1 Trängselavgift/vägavgift

För närvarande finns ett system med trängselavgifter på infartsvägarna till Stockholms centrala delar. Systemet syftar till att minska användandet av bil och att styra bilresorna till tider på dygnet då det inte är trängsel på vägnätet. En åtgärd som innebär att ett sådant avgiftssystem byggs ut inom Södertörn har diskuterats inom åtgärdsvalsstudien.

En avgift på tvärlederna på Södertörn skulle minska belastningen på vägarna under de högst belastade timmarna och det skulle ske en överflyttning till andra färdmedel, till andra vägar samt till mindre belastade tidpunkter. En trängselskatt har potential att minska trafiken på de hårdast belastade vägarna och tiderna med 10-15 %.

---

<sup>101</sup> Trafikanalys Södertörn. M4 Traffic 2013.

Åtgärden valdes bort då den bedömdes som mycket svårutformad. Det är mycket svårt att hitta en utformning som inte flyttar över trafik till mindre vägar som inte är anpassade för höga trafikflöden. Vidare bedömdes den även som svårgenomförd politiskt i de berörda kommunerna.

#### 6.11.2 Gratis kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Stockholms skulle med denna åtgärd bli gratis för användarna (så kallad noll-taxa) och finansieras uteslutande av skattemedel.

Ingen djupare analys har gjorts av noll-taxa i den här utredningen. Erfarenheter tyder dock på att kollektivtrafikresandet ökar om noll-taxa införs, men att merparten av trafikökningen kommer från befintliga kollektivtrafikresenärer samt från fotgängare och cyklister. Detta skulle kräva att utbudet i kollektivtrafiken ökade för att ta omhand de tillkommande resenärerna. Åtgärden skulle troligtvis även leda till att biltrafiken minskar.

Åtgärden valdes bort eftersom en stor del av trafikantökningen i kollektivtrafiken antas komma från fotgängare och cyklister. Trafikförvaltningen anser att åtgärden bedöms vara dyr i förhållande till åtgärdens effekt. Ett genomförande av åtgärden saknar också politisk förankring i nuläget.

#### 6.11.3 Industrispår till Gladö industriområde

Gladö industriområde är en stor målpunkt för tunga transporter framför allt med avfall från södra Stockholmsområdet. Samtidigt har vägnätet västerut från Gladö industriområde begränsningar för tunga fordon vilket gör att stora delar av transporterna mot E4/E20 måste köra långa omvägar. Med en förlängning av befintligt järnvägsspår från Jordbro skulle det vara möjligt att åstadkomma ett alternativ med godstransporter på järnväg till Gladö industriområde. Åtgärden har valts bort då nyttan med åtgärden inte bedöms som tillräckligt stor i förhållande till ändmål och måluppfyllelsen i denna studie.

#### 6.11.4 Ny järnväg i tvärled

Järnvägsnätet i Stockholm är radiellt med linjesträckningar som går från den centrala regionkärnan. Möjligheten att binda ihop Nynäsbanan och Västra stambanan med en tvärgående järnvägsförbindelse har diskuterats. En sådan järnvägsförbindelse skulle göra att exempelvis gods på järnväg till/från hamnen i Norvik inte behöver passera via Älvsjö för att gå söderut. Det skulle också skapa nya möjligheter för pendeltågstrafik mellan exempelvis Södertälje och Nynäshamn. Om den tvärgående järnvägen förlängdes ytterligare västerut mot exempelvis Kungens kurva skulle en ny koppling till målpunkter och infrastrukturstråk runt tunnelbanans röda linje och E4/E20 skapas.

En ny järnväg i tvärled bedöms som ett intressant alternativ men nyttan med åtgärden är svår att bedöma utan att utreda alternativet ytterligare. Kostnaderna för åtgärden bedöms erfarenhetsmässigt som höga i förhållande till det utnyttjande som kan förväntas på en sådan järnväg. Då järnvägssträckningen är tidigare outredd och saknas i aktuella planer för infrastrukturen kan man inte förvänta sig att järnvägen kan byggas före 2025. Åtgärden faller därför utanför den tidshorisont som valts för åtgärdsvalsstudien.

## 7. Samlad bedömning

I detta kapitel redovisas en samlad kvalitativ bedömning av framtagna åtgärdsområden baserat på de slutsatser och bedömningar som gjorts i åtgärdssvalstudien. Åtgärdsområdena har grupperats i enlighet med fyrstegsprincipens fyra steg. Fyrstegsprincipens steg 1 utgör åtgärder som minskar behovet av transporter, steg 2 utgör åtgärder som optimerar befintligt system, steg 3 utgör åtgärder som innebär begränsade ombyggnationer och steg 4 utgör nybyggnationsåtgärder. Indelningen av åtgärdsområden i de fyra stegen går inte att få helt exakt då exempelvis åtgärdsområdet ”Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss” inkluderar åtgärder i samtliga fyra steg.

### 7.1 Steg 1 åtgärder

Fördelen med steg 1 åtgärder är att de går förhållandevis snabbt att planera och genomföra. De åtgärdsområden som föreslås och som i huvudsak utgör steg 1 åtgärder är ”Samordnad planering av markanvändning och transportsystem, ”Parkeringsstrategi” och ”Mobility management”. Kommunerna arbetar i dagsläget med den här typen av åtgärder men då många bilresor fortfarande är korta och kollektivtrafikandelen låg finns en potential till att erhålla förändringar utifrån dagens situation.

Genom fortsatt arbete och samordning mellan de olika aktörerna i arbetet med steg 1 åtgärder kan effekten av steg 4 åtgärder och även delar av steg 2-3 åtgärderna förbättras. Framför allt ”Samordnad planering av markanvändning och transportsystem” anses inte bara ha inverkan på framtida exploateringsmöjligheter utan även påverka framtida tillgänglighet och trafikflöde.

### 7.2 Steg 2 och 3 åtgärder

I åtgärdssvalstudien har flera åtgärdsområden identifierats som i huvudsak innebär åtgärder i steg 2 och steg 3. De åtgärdsområden som identifierats bidrar till en förbättring av trafiksituationen och ger en förbättrad tillgänglighet men inga steg 2 och 3 åtgärder eller kombinationer av dessa, anses vara tillräckliga för att säkerställa att ändamålet uppfylls. Åtgärdsområden i steg 2 och 3 listas och utvärderas nedan:

- Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)
- Lättillgängliga och effektiva bytespunkter för resenärer
- Attraktiv cykelinfrastruktur
- Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss
- Förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn

#### **Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)**

Mindre trimningsåtgärder för att förbättra framkomligheten för bil och godstrafik är möjliga att utföra inom noll till fem års perspektiv. Trimningsåtgärder som förbättrad skyltning och vägvisning för cykel är exempel på åtgärder som är möjliga att genomföra på kort sikt. De trimningsåtgärder som bedöms ha störst inverkan på tillgängligheten är av mer omfattande karaktär men löser ändå inte

den framtida trafiksituationen som helhet. Därför får dessa åtgärder störst samhällsekonomisk nytta om de utreds och utförs i kombination med en ny vägförbindelse.

### **Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss och lättillgängliga bytespunkter**

Av åtgärdsområdena i steg 2 och 3 bedöms konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss och lättillgängliga bytespunkter vara de åtgärder som har störst effekt. Här finns möjlighet till utbudsförbättringar inom en 0-2 års period för sträckor där reseunderlaget anses tillräckligt. Förbättringspotentialen för kollektivtrafiken med buss är starkt förknippad med kapaciteten i vägnätet samt placering och utformning av bytespunkter. Lokalisering av bebyggelse och beteendepåverkande åtgärder stärker också kollektivtrafikens konkurrenskraft. Därför behövs en kombination av dessa åtgärder via en samplanering för att få bäst effekt.

### **Attraktiv cykelinfrastruktur**

I utredningsområdet finns stora brister i befintligt cykelvägnät. Nästan 60 % av samtliga resor på Södertörn är kortare än fem kilometer. Det innebär att det finns potential att omfördela delar av biltrafiken till andra trafikslag såsom cykel vilket i sin tur skulle ge bättre flöden för bil-, gods- och busstrafiken. Det största hindret i dagsläget är att cykelvägnät delvis saknas, innehåller hinder eller innebär långa omvägar. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det lämpligt att planera och bygga stora delar av cykelnätet i samband med en eventuell vägombyggnad men mindre åtgärder går att utföra under närmaste två till fem åren som separata projekt eller förarbeten inför en steg 4 åtgärd.

### **Förbättrande förutsättningar för godstransporter på Södertörn**

Den åtgärd som anses ge störst inverkan på framkomligheten för godstrafiken är förstärkningsåtgärder på bron över Orlången. Detta medför dock en ökad mängd av godstrafik genom tätbebyggda områden vilket ger negativa konsekvenser för boendemiljö och säkerhet.

## **7.3 Steg 4 åtgärder**

Med de planeringsförutsättningar som varit utgångspunkt i denna åtgärdsvalsstudie, d.v.s. att regionen ska tillåtas fortsätta utvecklas, förtätas och exploateras i enlighet med RUFS 2010, görs det i åtgärdsvalsstudien bedömningen att åtgärder i steg 4 är nödvändiga. Den åtgärd som enskilt bedöms ge störst effekt är "Ny vägförbindelse på Södertörn inklusive gång- och cykelväg". En ny väg ger en ökad tillgänglighet för både bil, gods och kollektivtrafik med buss samtidigt som den även förbättrar tillgängligheten för gående och cyklister förutsatt att den, som föreslagits, kombineras med en separat gång- och cykelväg. För att få bäst effekt av en sådan åtgärd genomförs den lämpligast i kombination med steg 1,2 och 3 åtgärder.

Även "Ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik" har identifierats som en möjlig steg 4 åtgärd och skulle kunna vara ett sätt att till viss del avlasta vägnätet och förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken. En ny spårförbindelse mellan Kungens kurva och Flemingsberg skulle förutom en sammanlänkning av de två regionala stadskärnorna även innebära en sammanlänkning av tunnelbana och

järnväg som inte är beroende av vägnätet. En förlängning av spårvägen till Haninge gör även att tillgängligheten med kollektivtrafik till Haninge centrum förbättras samtidigt som kostnaderna för en sådan förlängning blir höga. En ny spårväg löser inte enskilt dagens och framtidens problem för samtliga trafikslag, däremot kan effekterna vara stora för kollektivtrafiken och kan utgöra ett komplement till en ny väg.

Föreslagna steg 4 åtgärder kommer förbättra boendemiljön för många men riskerar att försämra boendemiljön för några. Detta är en av många utmaningar i planering och utförande av steg 4 åtgärder. Åtgärderna riskerar även att orsaka intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer vilket är en negativ effekt som måste beaktas och i möjligaste mån minimeras.

## **7.4 Samlad bedömning steg 1-4 åtgärder**

För att Södertörn ska kunna fortsätta att utvecklas i enlighet med den regionala och kommunala planeringen och för att behoven från en växande region ska kunna mötas, behöver infrastrukturen för samtliga trafikslag förbättras. Ändamålet för åtgärdsvalsstudien är att hitta lösningar som säkerställer en hållbar tillväxt för Södertörn och tillgodoser att den fysiska tillgängligheten och kommunikationerna för personer och gods förbättras.

Av de åtgärdsområden som behandlats i åtgärdsvalsstudien utgör åtgärden att anlägga en ny vägförbindelse med gång- och cykelväg i tvärled mellan väg 73 och väg E4/20, den åtgärd som bäst tillgodoser transportbehoven på längre sikt. En ny vägförbindelse är också den åtgärd som bedömts i störst utsträckning verka för en uppfyllelse av ändamålet. Dock leder en ny väg till ökade utsläpp av koldioxid. För att målet om begränsad klimatpåverkan ska uppnås bör denna åtgärd kombineras med steg 1-3 åtgärder. För att ytterligare förstärka kontakten mellan de regionala stadskärnorna och för att sammanlänka tunnelbane- och pendeltågsnäten inklusive kontakt med regiontåg och fjärrtåg i Flemingsberg, framstår också Spårväg syd som en åtgärd som verkar för ändamålet i kombination med en ny väg.

## 8. Fortsatt arbete

Resultatet av åtgärdsvalsstudien ska kunna användas som underlag för val av åtgärder att genomföra för att närma sig det ändamål och mål som åtgärdsvalsstudien presenterar. Det finns inte en ensam åtgärd som klarar att uppfylla hela ändamålet utan det är kombinationer av flera åtgärder som behövs för att närma sig en lösning på den problembild som åtgärdsvalsstudien visar.

### 8.1 Samordnad planering och formella processer

I processen med åtgärdsvalsstudien har bland annat en viktig pusselbit identifierats för ett effektivt genomförande av åtgärder; att genomföra en samordnad planering. Exempelvis bör tillkommande bebyggelse samplaneras tillsammans med ny kollektivtrafik och infrastruktur för att få fungerande och effektiva lösningar. Samplaneringen kring markanvändning och trafikslag i viktiga bytespunkter är också viktig.

Alla åtgärder som innebär förändringar kräver en formell process som föregås av politiska beslut eller investeringsbeslut. Fysiska åtgärder innebär ofta, utöver detta, även en formell process via detaljplan, väg- eller järnvägsplan.

### 8.2 Förslag till fortsatt arbete

I denna åtgärdsvalsstudie har ett flertal åtgärder behandlats och beskrivits under tio olika åtgärdsområden. Ett flertal åtgärder arbetar man med redan i dag och andra åtgärder har prioriterats bort då de bedömts inte ge tillräckliga positiva effekter. Nedan föreslås ett fortsatt arbete inom samtliga åtgärdsområden. Några av åtgärder har tidigare studerats och vissa är pågående men för många av åtgärderna krävs fortsatt utredning och planering. Det finns ingen åtgärd som enskilt klarar att uppfylla hela ändamålet utan kombinationer av flera åtgärder behövs för att närma sig en lösning på den problembild som åtgärdsvalsstudien visar. Beroende på åtgärd behöver olika frågor fördjupas. Förslaget ska inte ses som heltäckande.

En ny vägförbindelse som är en steg 4 åtgärd behöver kombineras med en rad steg 1-3 åtgärder. Inom samtliga områden gäller att åtgärderna först måste förankras inom respektive organisation. Det kommer också att krävas en dialog mellan aktörerna om hur arbetet ska drivas vidare. Denna dialog bör leda till överenskommelser mellan berörda aktörer för att tydliggöra det fortsatta samarbetet och vilka åtgärder som behöver vidtas.

### 8.2.1 Samordnad planering av markanvändning och transportsystem

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 1 åtgärd                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Huvudansvarig                | Berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Pågående arbete              | <p>Den fysiska planeringen av markanvändning bedrivs kontinuerligt av kommunerna. Nya översiktsplaner borgar för fortsatt arbete med förtätning i kollektivtrafikhärla lägen.</p> <p>Genomförande av RUF5 2010</p>                                                                                                                     |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Genomförande av RUF5 2010</p> <p>Genomförande av kommunala översiktsplaner i de delar som handlar om successiv förtätning i kollektivtrafikhärla lägen.</p> <p>Samplanering av bebyggelse, spårväg, bytespunkt och ny väg i Glömstadalen och Flemingsberg m.fl. platser</p>                                                         |
| Utmaningar och möjligheter   | <p>Utmaning: Tidsaspekten. Planeringstiderna är långa och det krävs en koordinering av genomförandet mellan flera olika parter för att nå framgång. En annan utmaning är att luftkvalitet och bullernivåer ofta är ogynnsamma i kollektivtrafikhärla lägen.</p> <p>Möjlighet: Stärka Södertörns konkurrenskraft och attraktivitet.</p> |

### 8.2.2 Parkeringsstrategi

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 1 åtgärd                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Huvudansvarig                | Berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Pågående arbete              | Arbetet med att ta fram parkeringsstrategier pågår i berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Utreda möjlighet och genomförande av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lägre p-normer i områden med god tillgänglighet till kollektivtrafik</li> <li>• Använda flexibla parkeringstal tillsammans med mobilitetstjänster</li> <li>• Högre parkeringsavgifter och avgiftsbelägga gatuparkering</li> <li>• Säkra att marknadsmässiga hyror för parkeringsplatser tas ut</li> </ul> |

### 8.2.3 Mobility management

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 1 åtgärd                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Huvudansvarig                | Berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Pågående arbete              | <p>Huddinge testar utvecklande av koncept för Mobility managementåtgärder anpassade till externhandelsområden i Kungens kurva, tillsammans med företagen i området.</p> <p>Mobility management plan för hela Huddinge kommun.</p> <p>Huddinge och Haninge kommuner har påbörjat arbetet med resplaner i den egna kommunen.</p> <p>Kommunerna arbetar med mobility management systematiskt genom resplaner och informations/prova-på-kampanjer.</p> <p>Utökad information om befintlig och ev. förändringar av kollektivtrafiken. Exempelvis om hållplatser, turtäthet, målpunkter mm.</p> <p>Information om förbättringar av cykelvägnät och parkeringsmöjligheter, tillsammans med arbetsgivare.</p> |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Arbeta med mobility management systematiskt genom exempelvis resplaner och informations/prova-på-kampanjer.</p> <p>Utredning av medel och möjlighet att sprida resande i tiden även för kollektivtrafikresenärer.</p> <p>Utökad information om befintlig och ev. förändringar av kollektivtrafiken. Exempelvis om hållplatser, turtäthet, målpunkter mm.</p> <p>Information om förbättringar av cykelvägnät och parkeringsmöjligheter, tillsammans med arbetsgivare.</p>                                                                                                                                                                                                                           |
| Utmaningar och möjligheter   | Samplanering bör ske med fysiska åtgärder för att uppnå störst effekt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

## 8.2.4 Mindre förbättringar av befintligt transportsystem (trimning)

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 3 åtgärd                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Huvudansvarig                | Trafikverket ansvarar för det statliga vägnätet och berörda kommuner ansvarar för det kommunala vägnätet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Pågående arbete              | Trafikverket genomför utredning om smärre åtgärder på vissa punkter längs väg 226 och väg 259.<br><br>Åtgärdsvalsstudie pågår för väg 225 och väg 257 genom Tungalsta.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Förslag till fortsatt arbete | Genomföra trimningsåtgärder som förbättrar framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 259.<br><br>Trimningsåtgärder på det lokala vägnätet som avlastar väg 259.<br><br>Utreda hur den tunga trafiken kan få högre framkomlighet på befintligt vägnät och välja kortaste väg. Utreda för och nackdelar med att höja bärigheten på bron över Orlången till BK1.<br><br>Förbättrad skyltning och vägvisning för cykel och biltrafik på det kommunala och statliga vägnätet.<br><br>Öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter längs och tvärs 259 för att verka för ökat gång och cyklande lokalt. |
| Utmaningar och möjligheter   | Trimningsåtgärderna ger avsedd effekt.<br><br>Bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och övrig trafik på Södertörn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

### 8.2.5 Lättillgängliga och effektiva bytespunkter för resenärer

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 2-3 åtgärd              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Huvudansvarig                | Trafikförvaltningen, Trafikverket och berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Pågående arbete              | Ny bussterminal ska byggas i Handen. Passningskrav finns för vissa busslinjer, för att passa mot pendeltågsavgångar. Kan ändras årligen om stora brister uppmärksammas.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Införa infartsparkeringar som fungerar som infartsparkeringar, t ex måste man ha SL-kort för att kunna parkera.</p> <p>Cykelparkering vid viktiga bytespunkter.</p> <p>Förbättrade infartsparkeringar och bättre bytespunkter för kollektivtrafik, enkla snabba byten mellan t ex cykel och kollektivtrafiken, hela-resan-konceptet ska fungera.</p> <p>Samplanering mellan kommun, Trafikförvaltningen och Trafikverket för viktiga bytespunkter.</p> |
| Utmaningar och möjligheter   | Skapa bra bytespunkter med god tillgänglighet vid viktiga målpunkter. Exempelvis vid Flemingsberg, Huddinge sjukhus.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

### 8.2.6 Attraktiv cykelinfrastruktur

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 2-3 åtgärd              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Huvudansvarig                | Trafikverket och berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Pågående arbete              | <p>Framtagande av strategi för ett regionalt cykelnät pågår via Trafikverket (SATSA II).</p> <p>Cykelplaner finns mer eller mindre uppdaterade i respektive kommun.</p>                                                                                                                                                                                                                                         |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Beslut om prioritering och finansiering av föreslagna åtgärder enligt den regionala cykelstrategi som tagits fram inom ramen för SATSA II.</p> <p>Bättre drift och underhåll för cykelvägnätet mellan regionala kärnor inom Södertörn</p> <p>Åtgärda brister i det regionala cykelvägnätet som ger förbättrad tillgänglighet till regionala kärnor.</p> <p>Förbättrade cykelparkeringar vid bytespunkter</p> |
| Utmaningar och möjligheter   | <p>Utmaning: Cykelvolymen varierar över året</p> <p>Möjlighet: Sammanhängande och väl fungerande cykelvägnät över kommungränserna till viktiga målpunkter och bytespunkter.</p>                                                                                                                                                                                                                                 |

### 8.2.7 Konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 2-3 åtgärd              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Huvudansvarig                | Trafikförvaltningen, Trafikverket och berörda kommuner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Pågående arbete              | <p>Trafikförvaltningens kontinuerliga arbete med sedvanliga årliga trafikförändringar inom kollektivtrafiken för en bättre kollektivtrafik genom bl.a. Trafikförsörjningsprogrammet och Stomnätsstrategin.</p> <p>Utökad pendeltågstrafik när Citybanan öppnas</p> <p>Tätare trafik på tunnelbanans röda linje, nytt signalsystem, fler fordon</p> <p>Ny bussterminal i Handen</p> <p>Nya stombusslinjer enligt Stomnätsstrategin</p> <p>Testresenärsprojekt i Huddinge kommun 2013-2014</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Trimning och översyn av framtagna stomnätsutbyggnad enligt Trafikförvaltningen. Nya linjer och tätare turer kan ställa krav på anpassningar i vägsystemet för att bättre kunna ta sig tvärs Södertörn. Eventuellt snabbusslinjer som bara stannar vid större målpunkter och knyter samman de regionala kärnorna bättre.</p> <p>Bytespunkt/resecentrum i Flemingsberg.</p> <p>Innan spårvägen öppnas: utredning kring tätare trafik på befintlig busslinje på sträckan Flemingsberg-Skärholmen.</p> <p>Genomföra fysiska åtgärder så att de befintliga och föreslagna busslinjerna bättre ska kunna trafikera t ex Glömstavägen, Huddingevägen och andra vägar inom det studerade området.</p> <p>Ny stombusslinje på tvären på Södertörn vid utbyggd Förbifart Stockholm.</p> |
| Utmaningar och möjligheter   | <p>Utmaning: Begränsad framkomlighet i vägnätet.</p> <p>Möjlighet: konkurrenskraftig kollektivtrafik med ökad kapacitet till målpunkter.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

### 8.2.8 Förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 2-3 åtgärd              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Huvudansvarig                | Trafikverket, berörda kommuner och SLL/TMR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Pågående arbete              | <p>Fortsatta exploateringar och utveckling pågår i bland annat Sofielund, Jordbro, Länna, Albyberg och Fors. Utbyggnaden av Norviks hamn.</p> <p>Framtagande av detaljplan för kombiterminal i Jordbro företagspark.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Erhålla bättre kunskap om godsflödena på Södertörn inklusive farligt gods. Genom exempelvis godsflödesstudie och nulägesanalys över viktiga målpunkter, verksamheter och hamnar på Södertörn. Farligt gods utredning för Södertörn.</p> <p>Förbättring av vägutformning på befintliga vägar. Punktinsatser för att exempelvis räta ut snäva kurvor, plana ut backar mm.</p> <p>Information om lämpligaste färdväg till åkare</p> <p>Utreda möjligheterna och förutsättningar till ökad godstrafik på Nynäsbanan samt på anslutningsspår till Jordbro</p> |
| Utmaningar och möjligheter   | <p>Effektivisera och minimera miljöeffekterna av godstrafik på Södertörn</p> <p>Få en täckande bild över godsets väg på Södertörn och framtid.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

## 8.2.9 Ny vägförbindelse på Södertörn inklusive gång- och cykelväg

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 4 åtgärd                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Huvudansvarig                | Trafikverket                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Pågående arbete              | ÅVS tvärförbindelse Södertörn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Förslag till fortsatt arbete | <p>Bygga en ny väg och GC-väg tvärs Södertörn som binder samman de regionala stadskärnorna Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge Centrum och Södertörn med omvärlden. Detta sker via planläggningsprocessen, vägplan.</p> <p>Som underlag till vägplan bör följande genomföras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utredda hur tvärförbindelse Södertörn kan bli en effektiv och attraktiv förbindelse för kollektivtrafik.</li> <li>• Utredda sträckning och utformning.</li> <li>• Utredda hur fortsatt stora flöden av gods och farligt gods på Södertörn ska hanteras.</li> <li>• Utredda hur en cykelförbindelse utmed hela sträckan kan angöra viktiga målpunkter såsom bytespunkter, arbetsplatser och friluftsområden mm.</li> <li>• Studera viktiga natur- och kulturvärden på Södertörn och identifiera s.k. "no-go-areas" där bl.a. viktiga samband som grönstruktur och gröna kilar ingår.</li> </ul> |
| Utmaningar och möjligheter   | <p>Att få till en väg som samtidigt hanterar god tillgänglighet, farligt gods, tunga transporter, klimatpåverkan och gröna samband samt viktiga natur- och kulturvärden mm på Södertörn.</p> <p>Vägen ska hantera bytespunkter, exempelvis Flemingsberg, med höga trafik- och personflöden, Huddingevägen och kommande spårväg.</p> <p>Att få till en samhällsekonomisk lönsam vägförbindelse som bidrar till ändamålet i åtgärdsvalsstudien och samtidigt värnar om natur- och kulturvärden i området.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

#### 8.2.10 Ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steg 4 åtgärd              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Huvudansvarig              | Trafikförvaltningen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Pågående arbete            | Fördjupad sträckningsstudie Spårväg syd Kungens Kurva - Flemingsberg pågår under 2013-2014. För sträckan Flemingsberg - Haninge C är dagens inriktning i stomnätsstrategin stombuss.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Fortsatt arbete            | Fullfölj genomförandet av Spårväg syd.<br><br>Samplanering i Glömstadalen och samlokalisering med en vägförbindelse på Södertörn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Utmaningar och möjligheter | Utveckling av effektiv spårtrafik på Södertörn som bidrar till ändamålet i åtgärdsvalsstudien och som tillgodoser god tillgänglighet, låg klimatpåverkan och liten påverkan på gröna samband och natur- och kulturvärden. Spårvägen ska samtidigt ge så stor nytta som möjligt i förhållande till investeringskostnaden.<br><br>Spårvägen ska även hantera bytespunkter, exempelvis Flemingsberg, med höga trafik- och personflöden och föreslagen ny väg. |

## 9. Litteraturlista

### Rapporter

Barnkonsekvensanalys Botkyrkaleden 2010 Trafikverket

Befolkning, sysselsättning och inkomster I Östra Mellansverige. Reviderade framskrivningar till år 2050. 1:2012 TMR

Bornsjökilen, Upplevelsevärden i Stockholmsregionens gröna kilar, 8:2004. Regionplane- och trafikkontoret

Botkyrka Översiktsplan

Enkätundersökning Lastbilstrafiken från Nynäshamns hamn, 2006, Stockholms hamnar

Fakta om SL och länet 2011. SL-2012-02981. AB Storstockholms lokaltrafik

Flaskhalsar och köer i Stockholmstrafiken. Movea 2008

Förbifart Stockholm – dagens resvanor kring viktiga trafikplatser, Målgruppsanalys, WSP 2012

Förstudie Spårväg Syd, slutrapport. AB Storstockholms lokaltrafik 2012

Förstudie väg 259 delen Gladö kvarn-Jordbro. Objekt 107257. Trafikverket 2012

Förändrade resvanor i Stockholms län. Effekter av Stockholmsförsöket. Rapport 2006:67 Trivector

Handlingsprogram regionala stadskärnor. Rapport 1:2013 TMR

Haninge Översiktsplan

Hanvedenkilen. Upplevelsevärden i Stockholmsregionens gröna kilar, 7:2004. Regionplane- och trafikkontoret

Huddinge Översiktsplan

Infartsparkering för bil i Huddinge kommun, Atkins 2011

Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, regeringens proposition 2012/13:25

Klimat 2030 – Planeringsåtgärder för minskat bilresande i städer. Åtgärdsomfattning för att klimatmålen ska nås. WSP 2013

Konkurrentanalys Jordbro kombiterminal och Logistikstudie Jordbro. ÅF-Infraplan 2012

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, rapport 2010:10, Länsstyrelsen i Stockholms län

Miljöbalken 1998:808

Miljökonsekvensbeskrivning. Anläggande och drift av hamn på Stockholm – Nynäshamn Norviksudden. Nynäshamn kommun 2007

Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Underlagsrapport. Trafikverket. Publikation 2012:105

Nationell plan för transportsystemet, 2010-2021

Nationell plan för Trafikverket 2014-2025. Trafikverket ärendenummer 2012/38626. Remissversion 2013

Olycksanalys av det statliga vägnätet i Stockholms län, Trafikverket publikation 2012:081

Planeringsunderlag för Regional Utveckling på Södertörn. Södertörnskommunerna 2010

Regional bedömning av behovet av nya bostäder i Stockholmsregionen fram till 2030. TMR 2013

Regional cykelplan för Stockholms län. Trafikverket, SLL, KSL, Länsstyrelsen i Stockholms län och EU. Remissversion 2013. LS 1102-0284

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län, Länsstyrelsen i Stockholms län 2012

Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFS). Tillväxt, miljö, regionplanering (TMR) inom Stockholms läns landsting 2010

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län. Trafiknämnden Stockholms läns landsting 2012

Resvaneundersökning Kungens kurva 2012, Huddinge kommun

Resvaneundersökning trängselskatt. Trivector. 2006

Riksintressen, Stockholm. RAÄ 2009-09-09

Trafikstrategi Huddinge kommun

Samlat planeringsunderlag för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan. Trafikverket 2012

Sammanfattande miljööversyn. PM avseende arbetsplanerna för Botkyrkaleden och Haningeleden. Trafikverket 2008-09.

Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län 2013

Smart infartsparkering: Underlag för införande. Trafikverket och SL 2011

Stockholm attraherar arbetskraften. Rapport 2013:3 Stockholms handelskammare

Stockholmsregionens regionala stadskärnor, publikation 4:2013, TMR

Stomnässtrategi för Stockholms län. Etapp 2 – Stockholms län utanför innerstaden. Remissversion 2012. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting.

Strukturanalys Tvärförbindelse Södertörn, underlag från WSP 2013

Sveriges största handelsområde. Kartläggning av Kungens kurva-Skärholmen. AB Handelns utredningsinstitut 2009

Systemanalys Stockholm-Mälarenregionen och Gotland, Infrastrukturplaneringen 2010-2020. Regionförbunden i Uppsala, Sörmlands och Örebro län. Länsstyrelsen i Stockholm, Västmanland och Gotlands kommun 2008

Svensk Idrottsforskning nr 3, Schantz et al. 2006 s. 8-13

Södertörnsleden. Felande länk i Södra Stockholmsområdet, 2007 Inregia

Trafikanalys Norviks hamn, 2007 WSP

Trafikanalys Södertörn, 2013 M4 Traffic

### **Internetsidor**

[www.botkyrka.se](http://www.botkyrka.se)

[www.eniro.se](http://www.eniro.se)

[www.google.se](http://www.google.se)

[www.haninge.se](http://www.haninge.se)

[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

[www.lansstyrelsen.se](http://www.lansstyrelsen.se)

[www.maps.google.se](http://www.maps.google.se)

[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

[www.notisum.se](http://www.notisum.se)

[www.nynashamn.se](http://www.nynashamn.se)

[www.scb.se](http://www.scb.se)

[www.slb.nu](http://www.slb.nu)

[www.sl.se](http://www.sl.se)

[www.sll.se](http://www.sll.se)

[www.stockholmsforsoket.se](http://www.stockholmsforsoket.se)

[www.sodertornskommunerna.se](http://www.sodertornskommunerna.se)

[www.srvatervinning.se](http://www.srvatervinning.se)

[www.stockholmhamnar.se](http://www.stockholmhamnar.se)

[www.syvab.se](http://www.syvab.se)

[www.trafa.se](http://www.trafa.se)

[www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)

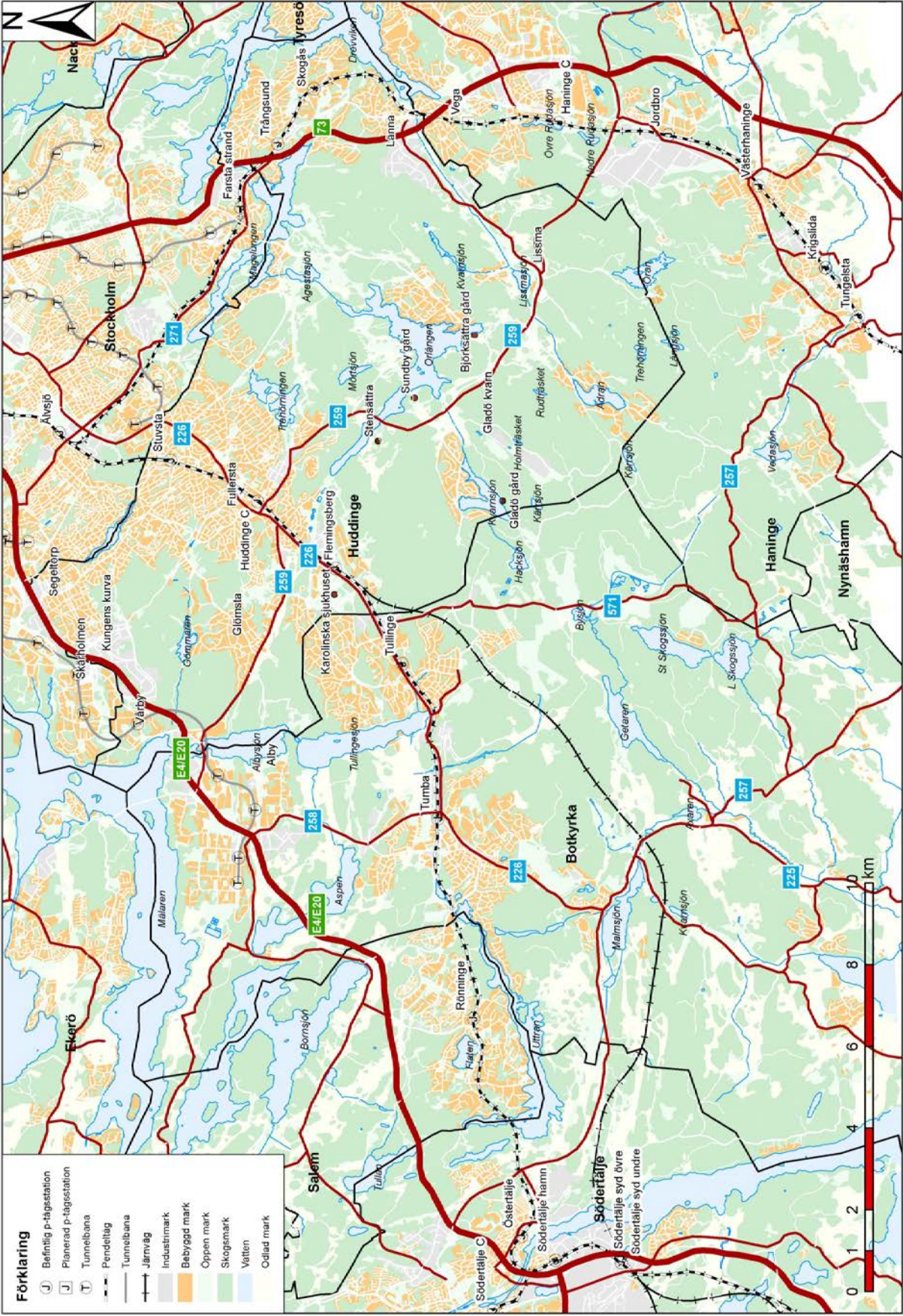
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

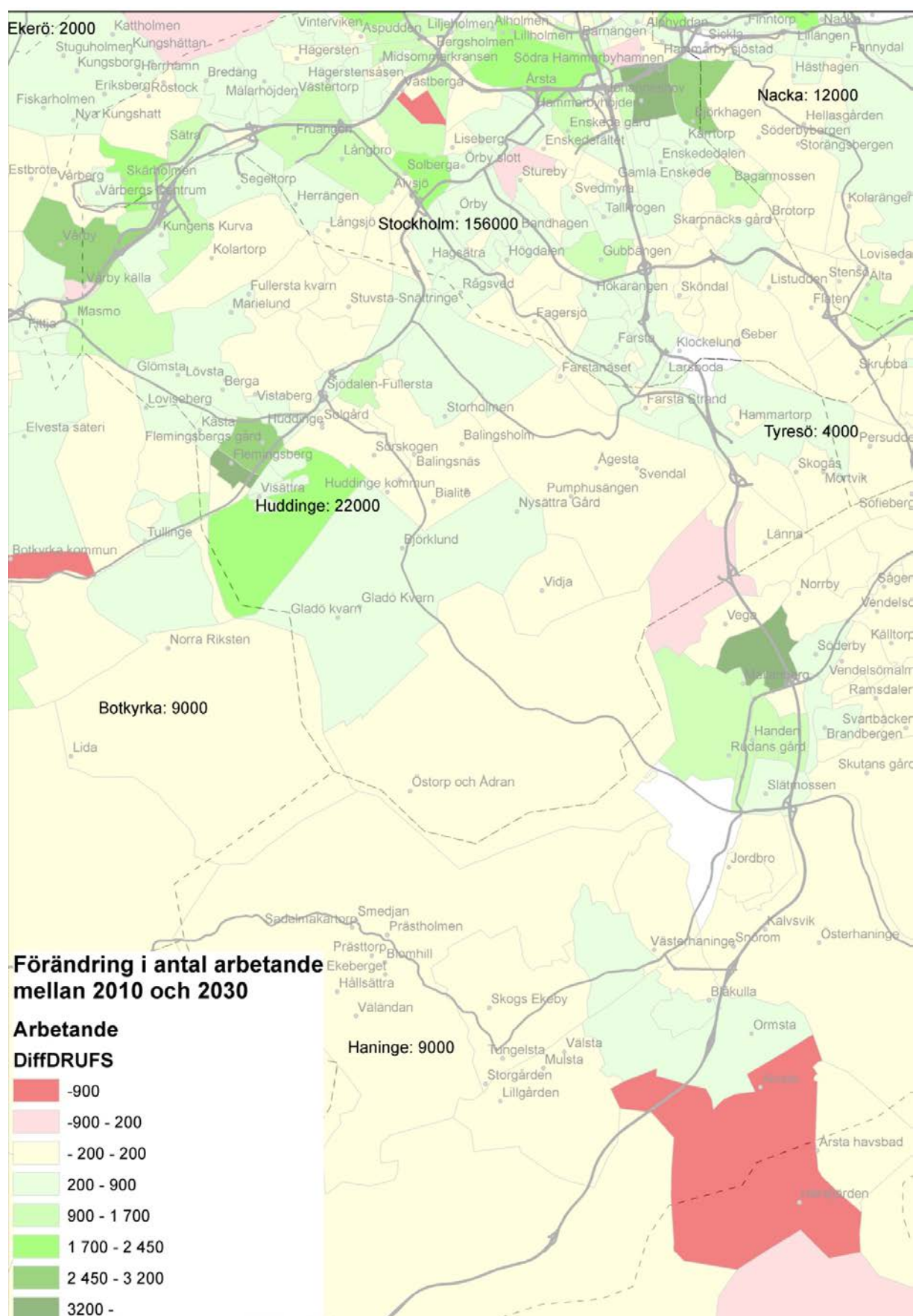
## 10. Bilagor

1. Översiktskarta
2. Förändring i antalet arbetsplatser 2010-2030 enligt RUFS
3. Förändring i antalet boende 2010-2030 enligt RUFS
4. RUFS 2010
5. Deltagarförteckning dialoggrupp
6. Sammanställning remissynpunkter

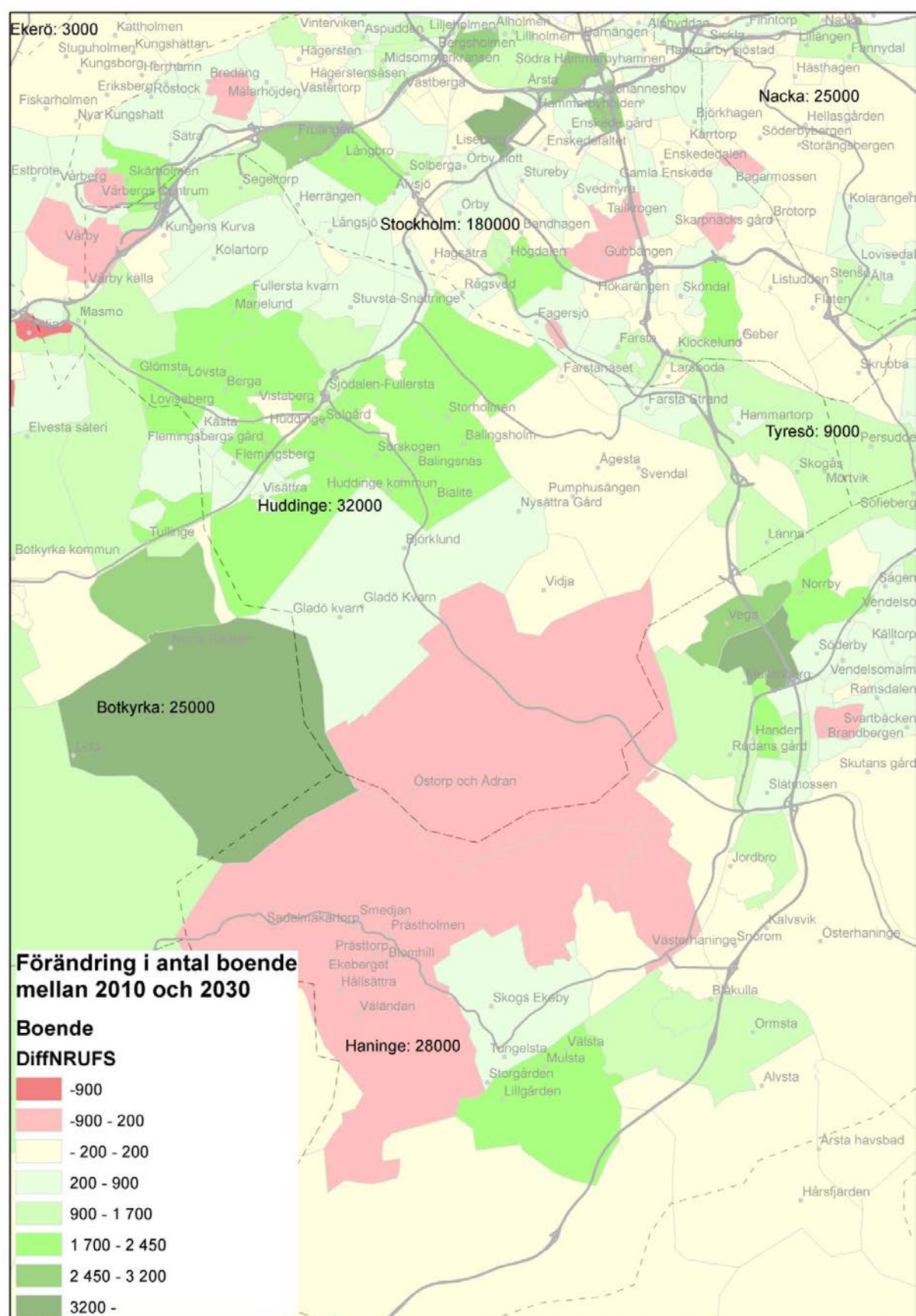
Bilaga 1. Översiktskarta



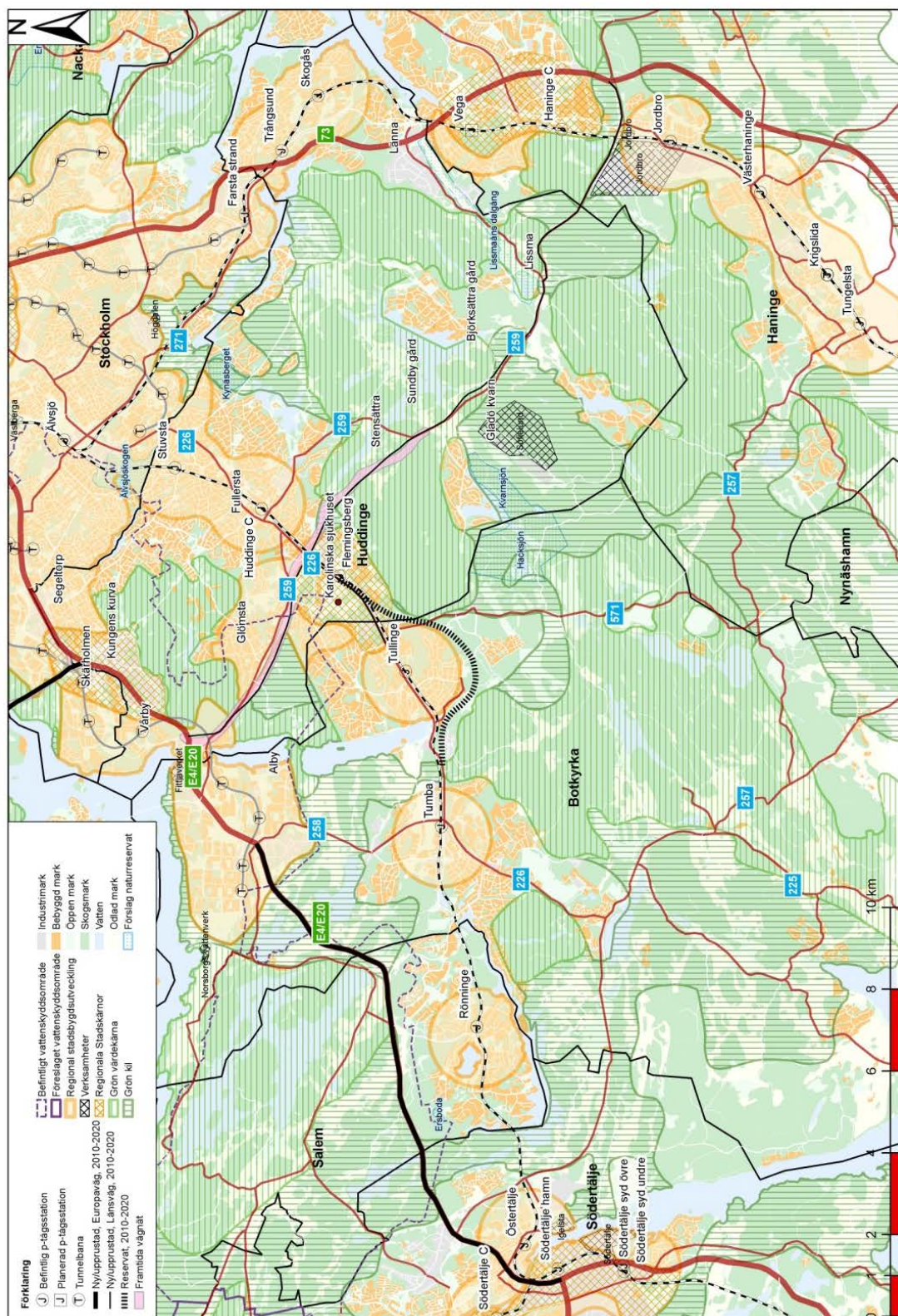
## Bilaga 2. Förändring i antalet arbetsplatser 2010-2030 enligt RUF5



### Bilaga 3. Förändring i antalet boende 2010-2030 enligt RUF5



## Bilaga 4. RUFs 2010





**Bilaga 5. Deltagarförteckning dialoggrupp och möte 130918**

| <b>Nr</b> | <b>Namn</b>       | <b>Organisation</b>                         |
|-----------|-------------------|---------------------------------------------|
| 1         | Lotta Berggren    | Huddinge kn                                 |
| 2         | Kent Lindgren     | Haninge kn                                  |
| 3         | Annalena Sandor   | Haninge åkeri                               |
| 4         | Ingrid Larsson    | Friluftsförbundet<br>Huddinge               |
| 5         | Ove Håkansson     | Friluftsförbundet<br>Huddinge               |
| 6         | Magnus Nilsson    | Naturskydds-<br>föreningen Sthlm            |
| 7         | Kerstin Lundgren  | Huddinge<br>Naturskyddsförening             |
| 8         | Berne Fredby      | Villaägarföreningen<br>Huddinge             |
| 9         | Olle Wilson       | Huddinge<br>hembygdsmuseum                  |
| 10        | Bengt Söderström  | Lokala<br>handelskammaren<br>Botkyrka-Salem |
| 11        | Bertil Lindberg   | Nynäshamn                                   |
| 12        | Lars Olson        | Botkyrka                                    |
| 13        | Anders Mattsson   | SRV Återvinning                             |
| 14        | Helena Sundberg   | Trafikverket                                |
| 15        | Johanna Skur      | Trafikverket                                |
| 16        | Per-Erik Wikström | Trafikverket                                |
| 17        | Susanne Ingo      | Trafikverket                                |
| 18        | Terese Höög Wall  | Trafikverket                                |

## Bilaga 6. Sammanställning remissynpunkter

Åtgärdsvalsstudien har varit på remiss under perioden 10 december 2013 – 18 februari 2014. Nedan sammanfattas de inkomna yttrandena. Trafikverket har också kommenterat dem.

### Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har deltagit i en arbetsgrupp i projektet och har inget ytterligare att tillägga i detta skede men kommer att vara en samrådspart i efterföljande planeringsprocesser. Satsningar på att förbättra tillgängligheten till och inom Södertörn har identifierats som viktiga och är prioriterade i förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025.

### Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen anser att åtgärdsvalsstudien ringar in det väsentliga i den samlade bedömningen och att ett fortsatt arbete bör baseras på att stärka trafiksystemet för att ge en hållbar tillväxt i regionen. Trafikförvaltningen instämmer i problembilden och nulägesbeskrivningen.

Synpunkt: Funktionsmålet ”God tillgänglighet med kollektivtrafik” uppnås i stora delar med dagens kollektivtrafik.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket anser det viktigt att ha med ett mål om kollektivtrafiken i åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien visar också på att det finns ett behov av att vidareutveckla infrastrukturen inklusive kollektivtrafiken för att regiondelen ska kunna fortsätta att växa i enlighet med RUF5.*

Synpunkt: Trafikförvaltningen kan inte i alla delar hålla med om problembeskrivningen. Trafikförvaltningen håller inte med om att utnyttjandet av bussförbindelser i tvärled är lågt, att turtätheten i kollektivtrafiken är låg och att det är en stor brist i avsaknaden av spårförbindelser i tvärled.

*Trafikverkets kommentar: För att möta framtidens behov och för att korta restiden föreslås i åtgärdsvalsstudien att kollektivtrafiken förstärks med förbättrade förbindelser i tvärled.*

Synpunkt: Åtgärdspaket konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss är bristfällig. Trafikförvaltningen hänvisar istället till den löpande verksamheten samt till stomnätplanen för analys och beskrivning av kollektivtrafikens utveckling. Trafikförvaltningen har inte för avsikt att genomföra en översyn av stomnätplanen som anges på sid 71.

*Trafikverkets kommentar: I arbetet med åtgärdsvalsstudien har en översyn av stomnätplanen varit en åtgärd som föreslås. Det är inom ramen för Trafikförvaltningens ansvar att driva frågan vidare.*

Synpunkt: Trafikförvaltningen håller inte med om att cykel ska konkurrera med kollektivtrafik som anges på sid 67. Kollektivtrafik och cykel ska samverka för att konkurrera med bilresor.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien förtydligas med avseende på detta.*

Synpunkt. En spårvägsförbindelse Älvsjö – Haninge ingår inte i Trafikförvaltningens planer. Åtgärdsvalsstudien anger att en sådan spårväg minskar restiden med kollektivtrafik mellan Kungens kurva och Haninge centrum från 62 minuter till 51 minuter år 2030. Idag går det snabbare att resa med linje 865, ca 45 minuter. En spårvägsförbindelse medför alltså till synes längre restider än vad dagens kollektivtrafik erbjuder till en oerhört hög kostnad.

*Trafikverkets kommentar: Trafikprognosen redovisar restider för en trafiksituation år 2030 vilket gör att jämförelser med situationen år 2013 inte blir rättvisande. I trafikprognosen som tagits fram ingår vid sidan av restiden även en anslutningstid (tid från startpunkt till hållplats samt tid från hållplats till målpunkt) som i prognosen uppgår till ca 10 minuter. Om man inte beaktar anslutningstiden uppgår restiden med en spårväg Haninge centrum Kungens Kurva till ca 41 minuter vilket, enligt trafikprognosen, är ca 8 minuter kortare än jämförelsealternativet med buss på dagens vägnät.*

Synpunkt: Måluppfyllelsen för åtgärds paket Spårväg Älvsjö – Haninge centrum behöver revideras utifrån det faktum att spårvägs länken är kraftigt samhällsekonomiskt olönsam.

*Trafikverkets kommentar: I åtgärds valsstudien har inte någon samhällsekonomisk bedömning av åtgärds områdena gjorts.*

Synpunkt: Om fortsatt planering för en tvärförbindelse initieras av Trafikverket är det av största vikt att planering för kollektivtrafik i samma stråk ingår. Samplanering med Spårväg syd inom Glömstadalen är väsentlig. Detta behöver komplettera beskrivningen av fortsatt arbete för åtgärd ny vägförbindelse. Trafikförvaltningen förutsätter att Trafikverket inte försvårar ett genomförande av Spårväg syd.

*Trafikverkets kommentar: Det ligger alltid i Trafikverkets intresse att så långt möjligt försöka samordna och samplanera verksamheter som har gemensamma beröringspunkter och intressenter. Trafikverket anser att rapporten inte behöver kompletteras med avseende på detta.*

Synpunkt: Åtgärds förslagen som anges under fortsatt arbete anser Trafikförvaltningen vara just förslag. Inom landstingets regi genomförs arbete inom flera av de föreslagna åtgärds områdena. Förtydliganden och avgränsningar bör formaliseras i den fortsatta dialogen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket håller med om synpunkten.*

## **Stockholms Hamn AB**

Synpunkt: Stockholms hamnar delar uppfattningen att infrastrukturen i södra Storstockholm är eftersatt och inte har motsvarat den tillväxt som i övrigt skett i området. Stockholms hamn ser positivt på att godsfrågorna och tillgängligheten till existerande och planerade godsterminaler är högt prioriterade i studien. Åtgärder som ökar tillgängligheten till den nya hamnen i Norvik är av stor betydelse för hela Stockholm – Mälardalsregionen.

*Trafikverkets kommentar: Förbättringar av Nynäsbanan ingår i Trafikverkets planering.*

Synpunkt: Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på väg 225 är viktiga. Stockholms hamnar är angelägen om att planeringsperspektivet för åtgärder på väg 225 blir relativt kort.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärds valsstudie för väg 225 är påbörjad och när studien är färdigställd kommer den att ingå som ett underlag i fortsatt planering.*

Synpunkt: Det är viktigt att investeringar på väg 259 kommer till stånd så snart som möjligt samt att Trafikverket tidigt initierar olika trimningsåtgärder som till relativt låga kostnader kan förbättra förutsättningar för varutransporter i södra Storstockholm, exempelvis ytterligare åtgärder på Nynäsbanan.

*Trafikverkets kommentar: I Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025 är medel för trimningsåtgärder på väg 259 och anslutande vägar prioriterade tidigt i planperioden.*

Synpunkt: Det är positivt att åtgärdsvalsstudien uppmärksammar frågan om att binda ihop Nynäsbanan och västra stambanan med en tvärgående järnvägsförbindelse. Stockholms hamnar ser positivt på om sådant projekt förutsättningslöst kan studeras i en kommande åtgärdsvalsstudie på Trafikverket.

*Trafikverkets kommentar: En sådan åtgärd har tagits upp i åtgärdsvalsstudien men föreslås inte ingå i den kommande planeringen.*

## **Stockholms handelskammare**

Synpunkt: Stockholmsområdet är en av Europas snabbast växande städer. Det redan höga trycket på trafiksystemet på Södertörn kommer att öka kraftigt till följd av fler boende, arbetande och transporter. Det är hög tid att öka kapaciteten i trafiksystemet framför allt när det gäller tvärförbindelserna. Handelskammaren delar uppfattningen om att steg 1-3 åtgärder inte är tillräckliga för att klara trycket. Med bakgrund av den snabba befolkningsökningen är det viktigt att planering för ny infrastruktur kommer igång så snart som möjligt.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien är ett underlag för fortsatt planering.*

Synpunkt: Handelskammaren anser det ytterst angeläget att Södertörnsleden byggs färdigt snarast.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien är ett underlag för fortsatt planering.*

Synpunkt: Det är mycket angeläget att förbättra tvärförbindelserna med kollektivtrafik på Södertörn. Handelskammaren anser att Spårväg syd ska genomföras som BRT-lösning. En sådan busslinje skulle kunna dras vidare både till Haninge och i andra riktningen från Älvsjö och vidare till Enskede och Bagarmossen/Skarpnäck.

*Trafikverkets kommentar: Trafikförvaltningen planerar Spårväg syd.*

## **Södertörns brandförsvarsförbund**

Synpunkt: Södertörns brandförsvarsförbund delar Trafikverkets syn på den problematik som finns i dagsläget gällande trafiksäkerhet och transporter av farligt gods. Förbundet ser därför ett stort behov av ny och förbättrad vägsträckning i en tvärförbindelse. En tvärförbindelse ger färre transporter av farligt gods på väg 225 vilket är positivt. Med planerad utveckling av verksamheter i Nynäshamn och Jordbro kan antalet transporter av farligt gods förväntas öka vilket ytterligare förhöjer riskbilden längs dagens primära farligt godsleder. En ny tvärförbindelse ger bättre förutsättningar för snabba förflyttningar av räddningsfordon, ambulans och polis.

*Trafikverkets kommentar: Dessa frågor tas upp i åtgärdsvalsstudien.*

Synpunkt: Brandförsvarsförbundet välkomnar en utredning om flöden av farligt gods på Södertörn. I nuläget används bristfälliga underlag för att göra riskanalyser vid planläggning.

*Trafikverkets kommentar: Dessa frågor tas upp i åtgärdsvalsstudien.*

### **Friluftsförbundet Huddinge**

Har inga kommentarer till det nu framlagda förslaget men avser återkomma när det finns något mer konkret att ta ställning till. Friluftsförbundet anser att både bygga väger för att underlätta för trafiken och samtidigt klara miljömålen blir avgörande.

### **Naturskyddsföreningen Stockholms län**

Föreningen uppskattar den förutsättningslösa analysen och sökandet efter optimerade lösningar.

Synpunkt: Föreningen anser det inte meningsfullt att avgöra val av åtgärd förrän man utrett vilka begränsningar som landskapet och dess värden sätter upp för utvecklingen av infrastrukturen. Eftersom någon analys av var dessa no-go areas inte gjorts är det i princip inte möjligt för Trafikverket att slutgiltigt ta ställning till frågan om en nyanläggning av väg är lämplig.

*Trafikverkets kommentar: Om planering påbörjas av en ny vägförbindelse kommer sådana studier att genomföras.*

Synpunkt: I studien diskuteras inte att de prognoser över biltrafikens utveckling som hittills gällt för trafikplaneringen i regionen inte längre tycks vara relevanta. Det finns skäl att Trafikverket ytterligare analyserar stabiliteten i de nuvarande trenderna när det gäller trafikarbetet i regionen innan man väljer åtgärder. Detta med bakgrund i att vägtrafikarbetet stagnerat sedan 2008 enligt statistik från SCB. Höjd och utökad trängselskatt och utbyggnad av tunnelbana och kollektivtrafik, främst Citybanan kan förväntas förstärka tendensen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar kontinuerligt med att ta fram ett aktuellt och korrekt underlag till trafikprognoser.*

### **Naturskyddsföreningen Haninge**

Synpunkt: Föreningen är för ett samhälle som utvecklas på ett miljöriktigt och hållbart sätt. Utveckling och förändring måste ske i samklang med naturens och människors villkor. Föreningen är tveksam till det bakomliggande syftet med studien om att det finns ett behov av att regionen måste ha en tillväxt enligt RUF. Det finns ett tak för hur många människor som kan bo inom ett avgränsat område för att vara hållbart på sikt.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärder i åtgärdsvalsstudien ska bidra till att Stockholmsregionen kan växa på det sätt som förutsätts i RUF. En utgångspunkt för studien har bland annat varit regionens inriktningsdokument "Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län", som är framtaget för att utgöra ett gemensamt och samlat ramverk för kommande revideringar och prioriteringar av nationell plan och av länsplanen för den förlängda planperioden till 2025. Inriktningen har sin utgångspunkt i Stockholmsöverenskommelsen och regionplanen (RUF 2010).*

Synpunkt: Södertörn har många orörda naturområden som måste bevaras och skyddas. När bilvägar och järnvägar anläggs måste stor hänsyn tas till både miljö och naturvårdsaspekterna. Hänsyn måste också tas till buller och klimatpåverkan i form av ökade koldioxidutsläpp som ökad biltrafik ger upphov till. Godstrafiken på bilvägarna måste begränsas för att minska koldioxidutsläppen. Järnvägslösningar ska prioriteras.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering. Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer buller- och klimatfrågor att studeras.*

## Naturskyddsföreningen Huddinge

Synpunkt: Huddinge har en unik resurs i sina stora grönområden. Huddinge naturskyddsförening anser att en trafikled genom Flemingsbergsskogens naturreservat inte ska byggas.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering. Lokalisering av en steg 4 åtgärd har inte studerats i detta skede.*

Synpunkt: Föreningen förordar ytterligare kreativa satsningar på steg 1-3 åtgärder. Bron över Flemingsbergsviken bör förstärkas.

*Trafikverkets kommentar: I arbetet med åtgärdsvalsstudien har mycket arbete lagts ned på att hitta lämpliga åtgärder i steg 1-3.*

Synpunkt: Om en steg 4 åtgärd krävs måste detta innebära nya spårlösningar för transport av såväl gods som människor. Ett långsiktigt hållbart samhälle kräver att de regionala stadskärnorna förbinds med spårbunden trafik och cykelleder. Nya spår kan inte tillåtas gå genom områden med natur- eller kulturskydd.

*Trafikverkets kommentar: En sådan åtgärd har tagits upp i åtgärdsvalsstudien men föreslås inte ingå i den kommande planeringen.*

Synpunkt: Beskrivningen av naturreservat måste kompletteras med att där även finns rödlistade djur t ex bergscikadan.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien har inte haft den detaljeringsnivån för att beskriva olika rödlistade djur.*

Synpunkt: Översiktsplan Huddinge 2030 visar att utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn ger ökad biltrafik vilket gör att Huddinges klimatpåverkan inte minskar så mycket som krävs vilket är oacceptabelt.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärdsvalsstudien visar att en kombination av åtgärder behövs för att uppsatta mål ska kunna nås. Åtgärdsvalsstudien ingår som ett underlag vid val av åtgärder i fortsatt planering.*

Synpunkt: Innebär att kapacitetstaket nått att köer uppstår? Är den eftersträvarsvärda trafikbilden en väg där biltrafiken alltid kan köra i för vägen maximal hastighet? Den svenska livsstilen tillämpad på hela jordklotet lär kräva resurser motsvarande 3 planeter. Vi har bara en.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar för att bidra till bättre nyttjande av infrastrukturen, förbättra kapaciteten och tillförlitligheten i kollektivtrafiken och att underlätta för människor att gå och cykla säkert.*

Synpunkt: Studien anger att många bilresor är korta och att kollektivtrafikandelen är låg. Att passivt acceptera och än värre, bädda för expansion av ohållbara normer och kulturer är alltför uppgivet.

*Trafikverkets kommentar: Frågeställningen tas upp i åtgärdsvalsstudien.*

Synpunkt: Det är bekymmersamt att tungt och farligt gods går genom bostadsområden. Saknas lämpliga vägar för tung trafik bör denna trafik inte heller tillåtas gå. En ny hamn i Nynäshamn eller de tunga industrierna i Gladö borde förutsätta erforderliga industrispår.

*Trafikverkets kommentar: Tungt och farligt gods behandlas i åtgärdsvalsstudien och åtgärder för ett fortsatt arbete föreslås.*

## **Friluftsförändring Botkyrka lokalavdelning**

Synpunkt: Tystnad är en bristvara i Stockholmsområdet. Allt måste göras för att bullret från vägtrafiken ska störa så lite som möjligt.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer bullerfrågor att studeras.*

Synpunkt: Stora trafikleder hindrar djur och växlighet att sprida sig. Problemen kan minskas något med ekodukter.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer barriärfrågor att studeras.*

Synpunkt: Södertörn har många stora natur och friluftsområden. Det är viktigt att stockholmarnas möjligheter att komma ut i naturen inte hindras. För att underlätta för människor att komma ut i naturen måste man se till att det finns avfarter och parkeringsmöjligheter.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer friluftsfrågorna och eventuella parkeringsplatser i anslutning till natur- och friluftsområden att studeras.*

Synpunkt: Det är viktigt att det finns tillräckligt med parkeringsplatser vid större trafikstråk och vid tåg och busshållplatser för att möjliggöra samåkning eller fortsatt färd med kollektiva färdmedel.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig denna fråga till eventuellt efterföljande utredningsskeden.*

## **Södertörnskommunerna**

Ordförandena i kommunstyrelserna för Botkyrka, Huddinge, Södertälje, Salem, Nynäshamn, Haninge, Tyresö och Nykvarn har lämnat ett gemensamt yttrande.

Södertörnskommunerna har sedan länge dragit de principiella slutsatser som till stor del upprepas i åtgärdsvalsstudien. De slutsatser som också ligger till grund för utvecklingen av regionens transportinfrastruktur i RUFS 2010.

- För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFS 2010 måste infrastrukturen följa med.

- Brister i transportsystemet begränsar möjligheterna att bygga bostäder och verksamheter. Detta begränsar i sin tur tillväxten i regiondelen och ger svårigheter för Stockholmsregionen att nå målen i RUF 2010.
- Tillgängligheten till och mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva – Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje är otillräcklig vilket gör att deras möjlighet att utvecklas som attraktiva alternativ till centrala Stockholm minskar
- Kommunikationerna mellan de stora kommunikationsstråken i södra Stockholmsregionen är bristfälliga för gång- cykel- och kollektivtrafik, gods och personbilar. Vagnätet är hårt belastat och trafiksäkerheten är låg.
- På Södertörn finns viktiga målpunkter för godstrafiken. Ny storhamn i Norvik och oljehamnen i Södertälje kommer att ge ökade godsflöden.

Synpunkt: För att understryka behovet av bättre tvärförbindelser mellan de regionala stadskärnorna på Södertörn vill Södertörnskommunerna bekräfta behovet av att på sikt förlänga Spårväg syd till Haninge. Förstudier för detta spårvägsprojekt bör initieras i närtid. Även en förlängning av Spårväg syd till Riksten bör studeras i det fortsatta arbetet.

*Trafikverkets kommentar: Spårväg syd beskrivs i åtgärdsvalsstudien. Trafikförvaltningen planerar Spårväg syd.*

Synpunkt: Det är väl känt att Södertörnsleden/Tvärförbindelse Södertörn är en nödvändighet för att nå de mål som Södertörnskommunerna och Stockholmsregionen har. Det är därför viktigt att Trafikverket snarast kommer till byggstart för Tvärförbindelse Södertörn.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärden är med i åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering.*

## **Botkyrka kommun**

Botkyrka kommun har inkommit med Södertörnskommunernas gemensamma yttrande.

Synpunkt: Dessutom anger kommunen vikten av att Trafikverket gör allt för att snarast komma till byggstart för bättre tvärförbindelse mellan tre regionala stadskärnor på Södertörn. Kommunen har anledning att särskilt uppmärksamma behovet av tvärförbindelsen i grannkommunerna för att kapacitetsbristerna i statens vagnät inom Botkyrka inte ska bromsa bostadsbyggande och företagsutveckling. Kommunen vill också se en utvecklad samplanering av infrastruktur och stadsutveckling vid Fittja-Masmo.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärden är med i åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering.*

## **Haninge kommun**

Kommunen översänder Södertörnskommunernas gemensamma remissvar.

## **Folkpartiet Liberalerna Haninge och Kristdemokraterna Haninge**

Synpunkt: Folkpartiet och Kristdemokraterna står bakom det Södertörnsregionens gemensamma remissvaret. Utöver detta anser partierna att det behövs en utredning om ett nytt separat tvärgående godsspår som knyter ihop Norvik med Västra stambanan. Detta för

att säkerställa infrastrukturens kapacitet för framtidens godstransporter och för att undvika negativa effekter för persontrafiken på Nynäsbanan.

*Trafikverkets kommentar: En sådan åtgärd har tagits upp i åtgärdsvalsstudien men föreslås inte ingå i den kommande planeringen.*

### **Raymond Svensson (C), kommunstyrelsen Haninge**

Synpunkt: Det är av yttersta vikt att för en långsiktigt hållbar utveckling av Södertörn i allmänhet och Haninge i synnerhet som regional stadskärna, att Spårväg syd förlängs till Haninge. Detta är också vad landstinget uttalat i RUFS 2010.

*Trafikverkets kommentar: Spårväg syd beskrivs i åtgärdsvalsstudien. Trafikförvaltningen planerar Spårväg syd.*

### **Nykvarn kommun**

Kommunen översänder Södertörnskommunernas gemensamma remissvar och betonar vikten av att Trafikverket gör allt för att snarast komma till byggstart för det som kallas Tvärförbindelse Södertörn.

### **Huddinge kommun**

Kommunen bilägger Södertörnskommunernas gemensamma remissvar (se ovan). Kommunen anger även följande.

Synpunkt: Huddinge kommun vill starkt betona vikten av att en ny vägförbindelse från Kungens kurva – Skärholmen via Flemingsberg till Haninge (södertörnsledens funktion) och en ny spårvägsförbindelse mellan kungens kurva – Skärholmen och Flemingsberg, får högsta prioritet både tids och finansieringsmässigt. Dessa saknade länkar i det regionala trafiksystemet är nödvändiga för att ge de utvecklingsförutsättningar som behövs för utvecklingen av Huddinge, Södertörn och för att Stockholmsregionen ska kunna upprätthålla sin konkurrenskraft.

*Trafikverkets kommentar: Åtgärden är med i åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering.*

Synpunkt: Huddinge kommun delar Trafikverkets uppfattning om att en kombination av steg 1-4 åtgärder krävs för att lösa trafiken tvärlängs på Södertörn. De föreslagna steg 4 åtgärderna bör genomföras så snart som möjligt och Huddinge kommun förutsätter att kommunen aktivt får delta i den fortsatta processen kring dessa åtgärder.

*Trafikverkets kommentar: I Trafikverkets arbete ingår att samarbeta med berörda aktörer.*

Synpunkt: Kommunen förutsätter att de faktafel som tidigare framförts på utkast av rapporten rättas till. I förordet till rapporten står att endast eventuella större synpunkter efter remissen kommer att infogas i rapporten. Huddinge vill framföra att det är av största vikt att alla synpunkter som anses relevanta för innehållet inarbetas i rapporten eftersom den kommer att ligga som grund för det fortsatta arbetet och kommande beslut.

*Trafikverkets kommentar: Faktafel korrigeras. De synpunkter som bedöms relevanta för innehållet kommer att inarbetas i rapporten.*

Synpunkt: Projekt målet ”Värna om befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer” syftar till att minimera intrång i skyddade områden med för natur och friluftsliv. Huddinge kommun förutsätter att Trafikverket presenterar lösningar som innebär att målet uppfylls och att den nya tvärförbindelsen byggs så att ingrepp i naturmiljön minimeras och miljöpåverkan minskar.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer intrång och åtgärder för att minska intrång och påverkan att studeras.*

## **Salems kommun**

Kommunen översänder Södertörns kommunernas gemensamma remissvar. Följande tillägg görs:

Synpunkt: Ett nytt separat godsspår som knyter ihop Norvik med Västra stambanan behöver utredas i syfte att undvika negativa effekter för persontrafiken på Nynäsbanan.

*Trafikverkets kommentar: En sådan åtgärd har tagits upp i åtgärdsvalsstudien men föreslås inte ingå i den kommande planeringen.*

## **Nynäshamns kommun**

Kommunen delar de synpunkter som Södertörns kommunerna gemensamt ställer sig bakom. Kommunen gör följande tillägg:

Synpunkt: För att säkerställa att infrastrukturens kapacitet klarar framtidens godstransporter behöver ett nytt separat, tvärgående godsspår som knyter ihop Norvik med Västra stambanan utredas i syfte att undvika negativa effekter för persontrafiken på Nynäsbanan.

*Trafikverkets kommentar: En sådan åtgärd har tagits upp i åtgärdsvalsstudien men föreslås inte ingå i den kommande planeringen.*

## **Huge Fastigheter AB**

Synpunkt: Huge stödjer den samlade bedömningen i rapporten där det påpekas att om Södertörn ska kunna fortsätta att utvecklas och om man ska kunna möta behoven måste infrastrukturen för samtliga trafikslag förbättras. Huge planerar för att stort bostadsbyggande. För att det ska kunna förverkligas krävs de föreslagna steg 4-åtgärderna som bör genomföras så snart som möjligt.

*Trafikverkets kommentar: Sådana åtgärder föreslås i åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering.*

Synpunkt: Redan i dagsläget är situationen ohållbar på bland annat Storängsleden och Glömstavägen. Åtgärder måste vidtas snabbt i avvaktan på den nya tvärförbindelsen.

*Trafikverkets kommentar: I förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025 är medel för trimningsåtgärder på väg 259 och anslutande vägar prioriterade tidigt i planperioden.*

Synpunkt: Tvärförbindelsen måste utformas på ett sätt som innebär en långsiktigt hållbar miljölösning. Detta för att kunna möjliggöra framtida bebyggelse och undvika bullerbelastning och andra immissioner i områden som idag inte är belastade av sådana problem.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer buller- och luftföroreningsfrågor att studeras.*

## **Villaägarna Huddingekretsen**

Synpunkt: Påståendet att det är en åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen är inte korrekt. Trafikverket har redan bestämt steg 4 vad gäller ny väg mellan väg 73 och E4/E20 och att detta är lika med den tidigare Södertörnsleden.

*Trafikverkets kommentar: Framtagen metodik för åtgärdsvalsstudier har använts när föreliggande åtgärdsvalsstudie tagits fram. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering.*

Synpunkt: Föreningen har tidigare påpekat att Södertörnsledens i tidigare sträckning och utförande medförde oacceptabla överskridanden av både PM10 och bullernivåer.

*Trafikverkets kommentar: Synpunkten utgår inte från remitterat material. Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer beräkningar av luftföroreningar och buller att tas fram.*

Synpunkt: Föreningen anser att vägen ska förläggas i tunnel eller annan inkapsling i närheten av villabebyggelse. Vid korsningen med Huddingevägen/järnvägen ska den dras i tunnel under dessa.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer lokaliserings- och utformningsfrågor att behandlas.*

Synpunkt: Föreningen anser att Spårväg syd ska byggas och att den skall passera Segeltorps centrum.

*Trafikverkets kommentar: Trafikförvaltningen planerar Spårväg syd.*

## **Gladökvarns fastighetssägareförening**

Synpunkt: Korsningen Gladövägen/väg 259 är livsfarlig idag. Trafiksäkerhetsåtgärder måste vidtas omedelbart. Det är inte rimligt att framkomlighet prioriteras högre än trafiksäkerhet på en av Sveriges farligaste vägar. Korsningen behöver vara planskild.

*Trafikverkets kommentar: I Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025 är medel för trimningsåtgärder på väg 259 och anslutande vägar prioriterade tidigt i planperioden.*

Synpunkt: Det finns behov av en upplyst cykelväg mellan Gladö kvarn och Balingsnäs längs väg 259.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar till sig önskemålet. Åtgärdsvalsstudien går inte in på den detaljeringsnivån.*

Synpunkt. Väg 259 bro över Orlången är inte bara klent dimensionerad för tung trafik, den är också väldigt smal och saknar skydd mellan bilar och oskyddade trafikanter. Barnen i Gladö kvarn som går i skola i Balingsnäs kan inte själva ta sig till skolan till följd av riskerna vid passagen av bron.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar till sig önskemålet. Åtgärdsvalsstudien går inte in på den detaljeringsnivån.*

## **Solgårds villaförening, Peter Fagerlin, Berne Fredby**

Synpunkt: Rapporten vill ge ett intryck av att det är en fråga om en normal åtgärdsvalsstudie där steg 4 åtgärden "Bygga nytt" är en öppen fråga. I verkligheten är det redan beslutat att Tvärförbindelse Södertörn skall resultera i den gamla Södertörnsleden med smärre justeringar. Tvärförbindelse Södertörn är en ren fortsättning på projekt Södertörnsleden.

*Trafikverkets kommentar: Framtagen metodik för åtgärdsvalsstudier har använts när föreliggande åtgärdsvalsstudie tagits fram. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag i Trafikverkets fortsatta planering.*

Synpunkt: Alternativa dragningar förhindras. Villaföreningen kräver att Södertörnsleden dras söder om Flemingsbergs Gård och i en tunnel under Huddingevägen och järnvägen. För att förhindra prövningen av ett sådant utförande och kunna hålla fast vid den gamla arbetsplanens utförande har Huddinge kommun beslutat att förlägga en beachvolleyanläggning söder om Flemingsbergs gård i ett läge som förhindrar en vägdragning enligt föreningens förslag.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer lokaliserings- och utformningsfrågor att studeras.*

Synpunkt: Tillåtna värden för PM10 överskrids vid utförande enligt arbetsplanen trots att Trafikverket genom val av felaktigt beräkningsår räknade på för låga trafikvolymmer.

*Trafikverkets kommentar: Synpunkten utgår inte från remitterat material. Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer luftföroreningsfrågorna att studeras.*

Synpunkt: Åtgärdsvalsstudien sprider osanningar och är en skenprodukt som fylls av mycket ord och självklarheter. Det är en lögn att föreslagna steg 4 åtgärder kommer förbättra boendemiljön för många men riskerar att försämma boendemiljön för några. Det är tvärt om.

*Trafikverkets kommentar: Synpunkten utgår inte från remitterat material. Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer bullerfrågorna att studeras.*

## **Villaägarna Haninge – Tyresökreten**

Föreningen anser att den sedan länge planerade vägförbindelsen mellan väg 73 vid Jordbro och E4/E20 vid Vårby är viktig och ska prioriteras framför Spårväg syd.

Föreningen lyfter fram följande synpunkter på sådan en ny vägförbindelse:

- att tvärförbindelsen i princip bör ha kvar den tidigare planerade sträckningen för Södertörnsleden
- att större hänsyn måste tas till det buller tvärförbindelsen genererar pga Förbifart Stockholm, utbyggnaden av hamnen i Nynäshamn och ökad bebyggelse i området. De ökade trafikflödena måste få genomslag i hur tvärförbindelsen förläggs i terrängen
- att planeringen ska utgå från gällande gränsvärden för PM10 och PM2,5
- att hela tvärförbindelsen ska planeras med två körfält i vardera körriktning
- att större delen av sträckan Gladö kvarn – Flemingsberg bör förläggas i tunnel under känsliga naturområden. Tunneln ska ges en något sydligare dragning än den som tidigare varit planerad i ytläge

- att tvärförbindelsen ska ges ett sydligare läge än tidigare planerat och förläggas under eller i nedsänkt läge genom industriområdena vid Regulatorvägen/Jonvägen
- att tvärförbindelsen efter passagen av järnvägen och Huddingevägen ska dras söder om Flemingsbergs gård och i nedsänkt läge med hänsyn till omgivande bebyggelse och naturområden
- att den avslutande etappen efter Masmo gård precis som tidigare ska gå i tunnel genom Masmoberget
- att desto mer av tvärförbindelsen som förläggs i tunnel eller grävs ned ger mer utrymme för byggande av bostäder utan att bullerskydd behöver byggas.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer lokaliserings- och utformningsfrågor att studeras.*

## **Åke Liv**

Synpunkt: Nuvarande zonindelning för kollektivtrafiken är inte baserat på hur långt man åker. Det går exempelvis åt två kuponger att resa Norsborg - Hässelby men tre kuponger för att åka till Huddinge sjukhus. Vad är logiken bakom detta system? Kanske några ställer bilen om det blir billigare att åka kollektivt tvärledes.

*Trafikverkets kommentar: Detta ingår i Trafikförvaltningens verksamhet.*

## **Olle Oskarsson**

Bra att göra ett omtag och ta ett helhetsgrepp.

Synpunkt: Trafikverket bör i samarbete med berörda kommunen verka för att de steg 1-3 åtgärder som beskrivs genomförs.

*Trafikverkets kommentar: Steg 1-3 åtgärder tas upp i åtgärdsvalsstudien. Trafikverket har ett kontinuerligt samarbete med berörda aktörer.*

Synpunkt: Är positiv till steg 4 åtgärd i form av Spårväg syd. Trafikverket bör verka för att Stockholms läns landsting genomför den.

*Trafikverkets kommentar: Spårväg syd beskrivs i åtgärdsvalsstudien. Trafikförvaltningen planerar Spårväg syd.*

Synpunkt: Innan ställning tas till en ny vägförbindelse mellan Huddingevägen och Jordbroleden bör fortsatta utredningar göras av godstrafiken.

*Trafikverkets kommentar: Fortsatta utredningar om godstrafiken föreslås i åtgärdsvalsstudien.*

Synpunkt: Rapporten bör kompletteras med en sammanvägd bedömning av hur utsläppen, inkl utsläpp av koldioxid, påverkas om en ny väg byggs mellan Jordbro och Vårby.

*Trafikverkets kommentar: Om planeringen drivs vidare med en steg 4 åtgärd kommer luft- och klimatfrågor att studeras. Åtgärdsvalsstudien kommer inte att kompletteras med detta.*



