

Södertörnskommunernas BEHOVSINVENTERING INFÖR LÄNSPLAN 2022-2033/37

2021-04-15

Utmaning/problem	Sträcka alt. Stråk	Funktion	Planeringsfas	Prioritet	Kommentarer
<p>Tvårförbindelse Södertörn. Dagens väg 259 är trafikosäker, håller endast BK2-klass (bron över Örlången), möjliggör inte cykling, erbjuder ingen god kollektivtrafik samt ger upphov till köer, trafikbuller och utsläpp.</p> <p>Dagens väg ger upphov till bilolyckor då det endast är 1+1 körfält med breda vägrenar (13-metersväg) utan mittseparering eller belysning.</p> <p>Logistiknavet Norviks hamn genererar stora mängder tung trafik som hänvisas till befintligt vägnät och anläggningar som inte är dimensionerade för denna trafik. Det gäller tung trafik på bron över sjön Örlången, trafiksäkerhetsbrister längs väg 225 och trängsel i Södra länken.</p> <p>Idag finns ingen effektiv kollektivtrafik på tvären på Södertörn. Nästan alla resor mellan olika delar på Södertörn sker genom ett byte centralt i Stockholm vilket leder till långa restider.</p> <p>I den regionala cykelplanen finns en regional cykelväg utpekad mellan Haninge stad och Flemingsberg/Huddinge men den är ännu inte utbyggd och idag saknas cykelväg mellan dessa målpunkter.</p> <p>Idag bor över 500 000 människor på Södertörn och fram till 2030 planeras för ytterligare 100 000 nya invånare med ett omfattande bostadsbyggande och tillskapandet av tusentals nya arbetsplatser. Tvårförbindelse Södertörn har utretts i olika projekt i över 20 år. Under denna tid har Södertörns kommunerna befolkning växt kraftigt, vilket lett till en överbelastning av befintliga trafikleder.</p>	<p>Väg 259 från väg 73 vid Jordbro via Flemingsberg till E4/420 vid Masmo.</p>	<p>Tvårförbindelsen är en fyrfilig motortrafikled och den sista saknade länken i en tvärfled runt Stockholm som sftar till att knyta ihop hela länet.</p> <p>Tvårförbindelsen förbättrar den regionala sammanhållningen med ökad tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning och bostäder genom att bättre förbinda de regionala stads kärnorna.</p> <p>Tvårförbindelse Södertörn blir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - en trafiksäker och gen förbindelse för personbilstrafiken samt för godset och den tunga trafiken - en förutsättning för ett kollektivtrafiksystem med konkurrenskraftiga restider för resor på tvären - en utbyggd och gen länk för cykelinfrastrukturen för arbetspendling mellan Södertörns regionala stads kärnor - en förutsättning för att understötta stadsutvecklingen i våra regionala stads kärnor som en del av samhällsutvecklingen. 	<p>Objektet är planeringsmoget</p> <p>Väglän är ute för granskning vintern 2021.</p>	<p>Hög</p>	<p>Objektet kräver full finansiering i nationell plan.</p> <p>Finansiering finns delvis avsatt i Nationell plan på transportsystemet då uppdelat på två objekt (där det ena är själva Tvårförbindelsen och det andra koppling mot E4/E20 och Förbifart Stockholm).</p>
<p>Ny Passage av Södertälje kanal.</p> <p>Södertälje kanal är en utpekad birst avseende sårbarhet i nationell plan för 2018-2029. Via motorvägsbroarna över Södertälje kanal transporteras stora delar av Stockholmsregionens varuförsörjning. Idag passerar drygt 8 000 lastbilar per dag och en betydande arbetspendling till de stora arbetsplatserna i Södertälje med omnejd sker över broarna.</p> <p>En åtgärdsvalsstudie är genomförd som redovisar flera alternativa lösningar. Södertörns kommunerna förordar alternativet tunnel som har störst nytta och lägst byggkostnad. En tunnel minskar sårbarheten samtidigt som belastningen på Mälarenbron i centrala Södertälje avlastas vilket möjliggör kollektivtrafikörfält och utökad busstrafik över kanalen. Tunnelalternativet omfattar nytt statligt omledningsvägnät i Södertälje och att trafikplats Hovsjö på E20 byggs. Dessutom minskar de höga partikelhalterna och kväveoxidnivåerna på ömse sidor om Mälarenbron som idag begränsar bostadsutbyggnaderna i Södertälje.</p>	<p>E4/E20 genom Södertälje från trafikplats E4/E20 Moraber till E4 Trafikplats Hovsjö (ny)</p>	<p>En ny passage i form av en tunnel från Trafikplats Moraber till trafikplatserna Salskog och Hovsjö minskar sårbarheten i snittet över Södertälje kanal samtidigt som det ökar kapaciteten i normalläge. Stora nyttor skapas för Varuförsörjning, luftkvalitet, arbetspendling och kollektivtrafik</p>	<p>Objektet är planeringsmoget.</p> <p>Utpekad steg 4 åtgärd i slutförd ÄVS. Sträckningsstudie genomförd.</p>	<p>Hög</p>	<p>Objektet kräver full finansiering i nationell plan.</p> <p>Arbete med avsiktsförklaring pågår.</p>
<p>Ny järnväg mellan Järna och Stockholm.</p> <p>När Östlänken byggs uppstår kapacitetsbrist från Järna in mot Stockholm och nya spår krävs på sträckan. Södertörns kommunerna förordar att dessa spår utformas för att stärka arbetspendlingen i södra delen av Stockholmsregionen samtidigt som välet av sträckning ska möjliggöra för höghastighetsstopp i Södertälje syd.</p>	<p>Två nya järnvägsspår på sträckan Järna (ostlänken/västra stambanan) - Stockholm C via Södertälje Syd och Flemingsberg.</p>	<p>Nya järnvägsspår möjliggör för framtida Höghastighetståg och storregionala tåg på Grödingebanan samtidigt som kapaciteten för regional- och pendeltåg ökas. På så sätt kan en omflyttning av arbetspendlingen från bil till tåg möjliggöras i hela regionen. Med nya spår kan restiderna på Södertörn och angränsande områden minskas och kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet stärkas.</p>	<p>Vidare sträckningsstudie krävs.</p> <p>Objekt finns beskrivet som birst i nu gällande Nationell plan. Kapacitetsstudie och åtgärdsvalsstudie genomförd av Trafikverket</p>	<p>Hög</p>	<p>Åtgärdsvalsstudien har pekat ut tre alternativa sträckningar varav ett strider mot Södertäljes avtal med Sverigeförhandlingen. De två kvarvarande alternativen är nya spår utmed Grödingebanan eller Södertörnsbanan.</p> <p>Behoven mellan Flemingsberg och Stockholm C behöver preciseras</p> <p>Objektet kräver finansiering i länsplan.</p> <p>I projekt bytespunkt Flemingsberg ingår flera delar, varav vissa delvis eller helt bör finansieras i länsplan/nationell plan.</p> <p>En gemensam avsiktsförklaring mellan Huddinge kommun, Region Stockholm och Trafikverket är beslutad av Huddinges kommunfullmäktige 8/2 2021. Planprogram för Flemingsbergsdalen, inkl. resecentrum är antaget. Fortsatta utredningar av nivå på steg 4-åtgärder ska ske (överdäckning/planskild korsning). Avsiktsförklaringen pekar på att avtal behövs kring finansieringsprinciper för nedsänkning av väg 226, för vilken förhandling nu har inletts.</p>
<p>Bytespunkt Flemingsberg.</p> <p>Flemingsberg är redan i dag en viktig bytespunkt för buss och spårburen trafik och kommer i framtiden få en ännu tydligare storregional funktion. Flemingsbergs omland förväntas växa kraftigt framöver och i de mest centrala delar planeras för utveckling av ett nytt rese- och stadscentrum. Samtidigt ska Spårväg syd byggas ut och ansluta till resecentret. Det innebär ett ökat resande i kärnan och att Flemingsberg som målpunkt förstärks i enlighet med den regionala utvecklingsplanen, RUF5 2050.</p> <p>Idag utgör Västra stambanan och väg 226 barriärer med följd att stadskärnan i Flemingsberg inte är sammanhängande. Det innebär också att Spårväg syds framkomlighet och bytesrelationer i det kommande resecentret står i konflikt med god framkomlighet på väg 226. Flera åtgärder i centrala Flemingsberg är samtidigt beroende av varandra, och kan inte genomföras utan att de andra också genomförs.</p>	<p>Bytespunkt Flemingsberg, vilket inkluderar: nedsänkning av väg 226 inklusive regionalt cykelstråk, överdäckning/planskild korsning över väg 226 och järnväg, stationsbyggnad, förlängning av plattformar samt ramper för kollektivtrafik.</p>	<p>Förbättrad tillgänglighet till en befintlig och växande arbetsplatsnöd i södra Stockholmsregionen. Förbättrade bytesmöjligheter, samt framkomlighet för såväl nuvarande som kommande kollektivtrafik, samt framkomlighet på det regionala vägnätet (väg 226) samt utveckling av den regionala stadskärnan.</p> <p>Det har genomförts en åtgärdsvalsstudie för bytespunkten, för vilka åtgärder en samhällsekonomisk bedömning gjorts (SEB) samt en grov kostnadsbedömning (GKI).</p>	<p>Objektet är planeringsmoget.</p> <p>Flemingsberg är beskriven under "brister" i nu gällande länsplan.</p>	<p>Hög</p>	<p>Objektet kräver finansiering i länsplan.</p> <p>Stora kapacitetsbrister är identifierade i det arbetet som pågår med kollektivtrafikplan 2050.</p>
<p>Kapacitetsstark kollektivtrafik Östra Södertörn- Spårburen kollektivtrafik till Tyresö.</p> <p>Befolkningen i den östra delen av Södertörn förväntas öka kraftfullt under långt tid framöver. Många invånare arbetspendlar mot centrala regionkärnan och mot norra länshalvan. Långa restider med byten, samt trängsel i bussar vid rusningstrafik, gör att kollektivtrafikens andel inte kan utvecklas. Kollektivtrafiken är idag hänvisad till vägtrafiksystemet som är hårt belastat vilket gör att busstrafiken inte får tillräcklig framkomlighet. Med Norviks hamn ökar trycket ytterligare på väg 73. Det begränsar möjligheten till bostadsbyggande och stadsutveckling som avlastning för centrala regionkärnan. Busstrafikens kapacitetsproblem finns i stråket längst väg 73, i bytespunkten Gullmarsplan och vidare mot centrala Stockholm. Tyresö kommun är en av få kommuner i länet som idag saknar spårburen kollektivtrafik. Förutsättningarna för spårburen kollektivtrafik på sträckan Tyresö-Stockholm, och i ett andra steg vidare från Tyresö mot övriga regionala stads kärnor såsom Haninge och Flemingsberg, måste utredas.</p>	<p>Stockholm C mot Tyresö och därefter vidare från Tyresö mot Haninge, Flemingsberg.</p>	<p>Spårburen kapacitetsstark kollektivtrafik som minskar restiderna mot centrala regionkärnan och vidare mot andra regionala kärnor och arbetsplatsområden i övriga delar av länet.</p> <p>Avlastning av befintliga depåer, terminaler och vägar.</p> <p>Stärkt kapacitet för att hantera befolkningsökning, ökad andel kollektivtrafikresenärer samt möjliggör bostadsbyggande och stadsutveckling.</p> <p>Minskad köbildning, minskad belastning av det regionala vägnätet, minskade emissioner och bättre tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden.</p>	<p>Åtgärdsvalsstudie krävs</p>	<p>Hög</p>	<p>Stora kapacitetsbrister är identifierade i det arbetet som pågår med kollektivtrafikplan 2050.</p>