Regionledningskontoret
Helena Näsström

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-05-27

TRN 2021-0106

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över förslag till Trafikplan för Haninge kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över förslag till Trafikplan för Haninge kommun.

Sammanfattning

Haninge kommun har tagit fram ett förslag till Trafikplan för Haninge för att tydliggöra hur trafiksystemet i kommunen bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens mål. Trafikplanen har skickats på remiss till Region Stockholm.

Region Stockholm bedömer att målen och de prioriteringar som görs i trafikslagshierarkin i förslag till Trafikplan för Haninge kommun ligger i linje med mål och prioriteringar i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050.

Region Stockholm anser att kommunen bör överväga om de åtgärder som beskrivs i trafikplanen i tillräcklig omfattning bidrar till att nå trafikplanens mål om att prioritera och därmed öka hållbart resande.

Målsättningen i trafikplanen är att öka andelen hållbara resor där fler går, cyklar eller åker kollektivt. Trafikprognoserna visar att vägtransporterna och bilåkandet kommer att fortsätta att öka när fler personer bor och arbetar i Haninge stad. I trafikplanen konstateras att det innebär ett ökat behov av utveckling av väginfrastrukturen för att möjliggöra en fortsatt god tillgänglighet för alla trafikslag. Region Stockholm bedömer att en utveckling av väginfrastrukturen kommer att bidra till att konkurrenskraften för bil ökar på bekostnad av hållbara transportslag.

Region Stockholm ser ett behov av att kommunen i sitt arbete med att genomföra trafikplanen arbetar aktivt med målstyrning och åtgärder som främjar hållbara transporter. En utveckling av väginfrastrukturen bör göras på ett sätt som gynnar hållbara transportslag och ökar deras konkurrenskraft.

Bakgrund

Haninge kommun har tagit fram ett förslag till Trafikplan för Haninge för att tydliggöra hur trafiksystemet i kommunen bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens mål. Trafikplanen ska fungera som underlag för prioriteringar gällande kommande stads-utveckling och användas som ett verktyg i kommunens mål- och budgetarbete. Trafikplanen innehåller åtgärdsförslag som ska syfta till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på väg till förmån för hållbara färdsätt.

Trafikplanen är en del av Haninge kommuns Trafikstrategi som antogs 2018. Region Stockholm yttrade sig över Trafikstrategin via trafik-förvaltningen (TN 2018-0423).

Region Stockholms yttrande

Prioriteringar, mål och måluppfyllnad

Region Stockholm anser att utgångspunkterna för förslag till Trafikplan för Haninge kommun ligger i linje med den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Det är positivt att Trafikplanens intention är att prioritera hållbara färdmedel genom en trafikslagshierarki, där gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik har högsta prioritet, i all transport-planering. Regionledingskontoret ser dock inte att denna prioritering tydligt avspeglas i de åtgärder som redovisas i trafikplanen. Trafikplanens föreslagna åtgärder har fokus på ökad framkomlighet och tillgänglighet för samtliga motorfordon. Regionledningskontoret skulle gärna se att åtgärder som ger ökade förutsättningar för gång-, cykel- och busstrafik prioriteras i högre utsträckning.

Region Stockholm anser att det i planen saknas verktyg för att säkerställa att prioriteringar och mål får genomslag. Det är otydligt hur måluppfyllnad för målet om en ökad andel resande med kollektivtrafik har bedömts. Exempelvis saknas restidskvoter för bil och kollektivtrafiken.

För att tillskapa en förskjutning i resandet mot hållbara färdsätt krävs ett brett angreppssätt som inte bara fokuserar på vägsystemet. Region Stockholm ser därför positivt på kommunens satsning med smarta resval.

Vid konflikter mellan ökad framkomlighet för motordriven trafik och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter behöver en prioritering göras och eventuell avkall på trafiksäkerheten behöver motiveras. Region Stockholm bedömer att det generellt är få av de åtgärder som föreslås i trafikplanen som innebär ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Ett ökat bostadsbyggande är viktigt för Stockholmsregionens utveckling och attraktionskraft. Därför ser regionledningskontoret positivt på att Haninge kommun lyfter fram samspelet mellan trafikplanering och bostadsbyggande genom att prioritera att utveckla vägnätet för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande.

Kollektivtrafik
Region Stockholm ser positivt på kommunens ambition att ta fram en kollektivtrafikplan för kommunen. Det är Region Stockholms erfarenhet att de kommunala kollektivtrafikplaner som bidrar mest till kollektivtrafikens utveckling och får bäst genomslag är de som fokuserar på de delar av kollektivtrafiken som är beroende av insatser från kommunalt håll, det vill säga i huvudsak infrastruktur som trafikeras av busstrafik. Region Stockholm bör erbjudas möjlighet att delta i det kommande arbetet.

Region Stockholm konstaterar att andelen kollektivtrafikresenärer i kommunen har minskat över tid. Det finns ett behov av att arbeta med åtgärder som kan bidra till att öka kollektivtrafikens och de hållbara färdmedlens konkurrenskraft, till exempel genom att förbättra förutsättningarna för kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik.

Infartsparkeringar
Region Stockholm ser positivt på att trafikplanen tar upp betydelsen av bra utformade och rätt lokaliserade infartsparkering för att bidra till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken i stället för med bil. Region Stockholm anser dock att motsvarande resonemang bör gälla för infartsparkering för cykel. I arbetet mot fler hållbara resor är det viktigt att utveckla infartsparkering för cykel kombinerat med ett utvecklat lokalt cykelvägnät och goda anslutningar till kollektivtrafiken.

Cykel
Region Stockholm ser positivt på de tre övergripande principerna som cykelplaneringen ska utgå ifrån och instämmer i att det är viktigt med ett tydligt, effektivt regionalt cykelvägnät för att skapa förutsättningar för

arbetspendling med cykel. Det är bra att cykeltrafik ska betraktas som ett separat trafikslag.

Utifrån ett regionalt cykelperspektiv ser Region Stockholm ett behov av att de regionala cykelstråken lyfts i ett eget åtgärdsförslag. I förslaget till trafikplan återfinns delar av de regionala cykelstråken i olika åtgärdsförslag. Det gör det svårt att se om åtgärderna omfattar hela de regionala cykelstråken och vilken standard som åtgärderna innebär.

Näringslivets transporter
Region Stockholm konstaterar att trafikplanens prioritering av näringslivets transporter ligger i linje med den regionala godsstrategins prioriteringar. En tillförlitlig framkomlighet är viktig för ett hållbart näringsliv.

Framtida trafiksituation och behov av framkomlighet
Enligt trafikplanen kommer den pågående stadsutvecklingen i kommunen med nya bostäder och nya arbetsplatser att leda till ett ökat behov av vägtransporter i samhället. Kommunens målsättning är att öka andelen hållbara resor där fler går, cyklar eller åker kollektivt. Trafikprognoserna visar att vägtransporterna och bilåkandet kommer att fortsätta att öka när fler personer bor och arbetar i Haninge stad. Det leder i sin tur till ett ökat behov av utveckling av väginfrastrukturen för att möjliggöra en fortsatt god tillgänglighet för alla trafikslag. Region Stockholm anser att kommunen i sitt arbete med att genomföra trafikplanen behöver arbeta aktivt med målstyrning och åtgärder som främjar hållbara transporter och ökar deras konkurrenskraft.

Synpunkter på åtgärdsförslag
Bytespunkt Handen och Nynäsvägen
Det är positivt och nödvändigt att Nynäsvägen genom Handen utreds för kollektivtrafikkörfält och signalprioritering i korsningar. Region Stockholm vill genom sin trafikförvaltning delta i dessa utredningar.

För att möjliggöra för kollektivtrafikens drift och utveckling är det viktigt att det fortsatt bereds ytor för busstrafiken att angöra i gata i Bytespunkt Handen. Region Stockholm vill genom sin trafikförvaltning gärna föra en strategisk dialog om hur bytespunkten ska utvecklas och var bussar på bästa sätt kan angöra i den utvecklade stadsmiljön.

Handens bussdepå
Trafikplanen lyfter ett förslag att flytta befintlig bussdepå i Handen till en ny lokalisering i Albyberg. Region Stockholms bedömning av bussdepån i Handen är att den är väl placerad i anslutning till huvudgator och utsättningspunkter med goda förutsättningar att bedriva effektiv och tillgänglig kollektivtrafik med buss. Trafikplanen, och övriga kommunala planer, bör ta höjd för bussdepån vid nuvarande lokalisering och därtill kringliggande vägnät vid utveckling av kringliggande kvarter samt huvudgator. Region Stockholm har gjort en grov kostnadsuppskattning på vad en flytt av depån skulle kosta och bedömer att förändringen inte skulle vara ekonomiskt hållbar eller ett effektivt nyttjande av resurser samt att den skulle innebära risk för en försämrad kollektivtrafik med buss.

Stomlinje O samt Eskilsvägen
Region Stockholm och Trafikverket, i samråd med Haninge kommun, utreder i en så kallad stråkstudie framkomligheten för framtida stomlinje O inom ramen för ÅVS Förbättrad framkomlighet i stomnätet. Utredningen påbörjades under år 2021 och ska identifiera framkomlighetshöjande åtgärder för sträckan Tyresö centrum - Skrubba - Gudöbroleden - Nynäsvägen - Handen station. I sträckningsstudien som ledde till beslut om sträckning för stomlinje O beslutades också att stråkstudien kommer att analysera framkomlighetsproblem och möjliga åtgärder även på Eskilsvägen. Detta eftersom förbättringar där skulle gynna många resenärer trots att stomlinjen fått en annan sträckning.

Åtgärdsspecifika synpunkter:
2. Ökad framkomlighet vid korsning Vendelsö skolväg/Sågenvägen
Regionledningskontoret saknar en beskrivning av barnperspektivet. Detta är en komplex korsningspunkt där barn förväntas gå till/från skola varför barnperspektivet bör belysas.

Åtgärdsförslaget innebär att trafiksignalen tas bort och övergångsstället istället hastighetssäkras med till exempel vägkuddar. Det är viktigt att eventuella vägkuddar utformas så att bussar kan köra rakt i vägkuddens längdriktning. Vid planering av vägkuddar behöver därför hänsyn tas till eventuella uppställda fordon och exempelvis cirkulationsplatser och hållplatser i direkt anslutning till vägkuddarna. Här behöver detaljstudier utreda om vägkuddar är ett rimligt alternativ.

11. Ökad tillgänglighet längs Vendelsövägen
Region Stockholm ställer sig kritisk till åtgärden. Det är viktigt att bussens prioritering i vägnätet får finnas kvar här. Om Vendelsövägen ska öppnas upp för annan trafik än buss bör bussen få eget körfält.

12. Utveckling av Eskilsvägen
Det är viktigt att förbättrad framkomlighet för buss längs med Eskilsvägen eftersträvas. Region Stockholm hänvisar till resultat från pågående stråkstudie för Stomlinje O som även kommer att studera framkomlighetshöjande åtgärder för buss på Eskilsvägen.

En transporteffektiv planering är en förutsättning för att kunna utveckla en region med hög tillgänglighet, goda förutsättningar för bostadsbyggande och verksamheter, samt ett klimatneutralt transportsystem.
En förutsättning för en transporteffektiv planering är att kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva färdmedel prioriteras. En prioritering av kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedel betyder bland annat att gaturummet måste utformas med hänsyn till kollektivtrafikens och nyttotransporternas behov. Det sker genom gena körvägar, god framkomlighet och hög medelhastighet för kollektivtrafiken samt med hänsyn till gång- och cykeltrafikens behov.

Region Stockholm noterar att spårtrafik och sjötrafik kommer behandlas separat i en kollektivtrafikplan och konstaterar att det är bra att det kommer en bredare analys senare.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag
Förslag till Trafikplan för Haninge kommun

Beslutsexpediering
Haninge kommun

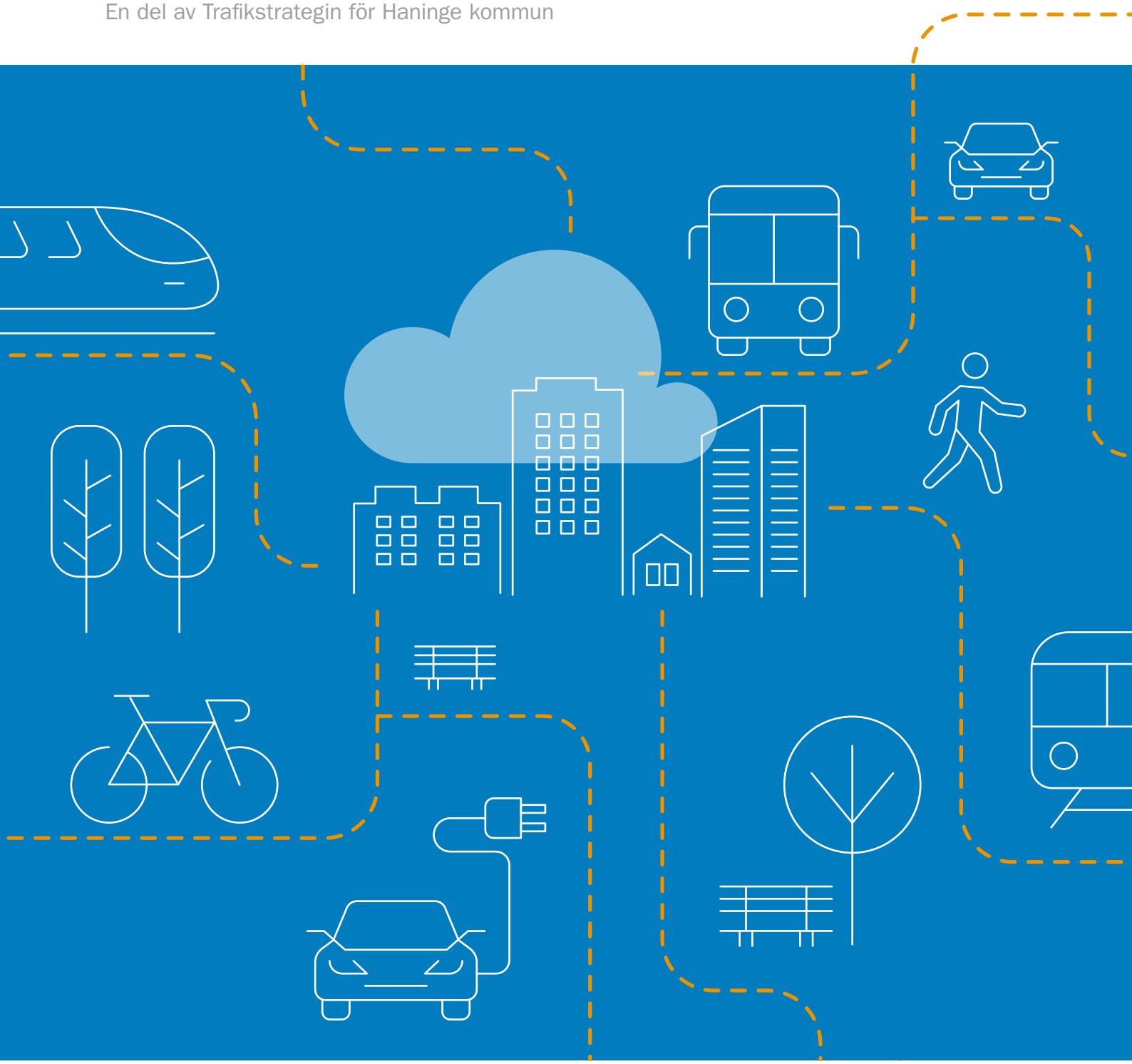
Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-05-27

TRN 2021-0106

Trafikplan 2021

Prioritering av åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på väg

En del av Trafikstrategin för Haninge kommun



Dokumenttyp: Styrdokument
Beslutat av: Stadsbyggnadsnämnden den xxx xxx
Dokumentnamn: Trafikplan 2021
Ansvarig avdelning: Stadsbyggnadsförvaltningen, Teknikavdelningen, Trafikenheten
Kontakt: haningekommun@haninge.se
Konsultstöd: Sweco Society AB och M4 Traffic AB
Layout: Detail Produktionsbyrå
Diarienr: SBN 2021/103

Förord

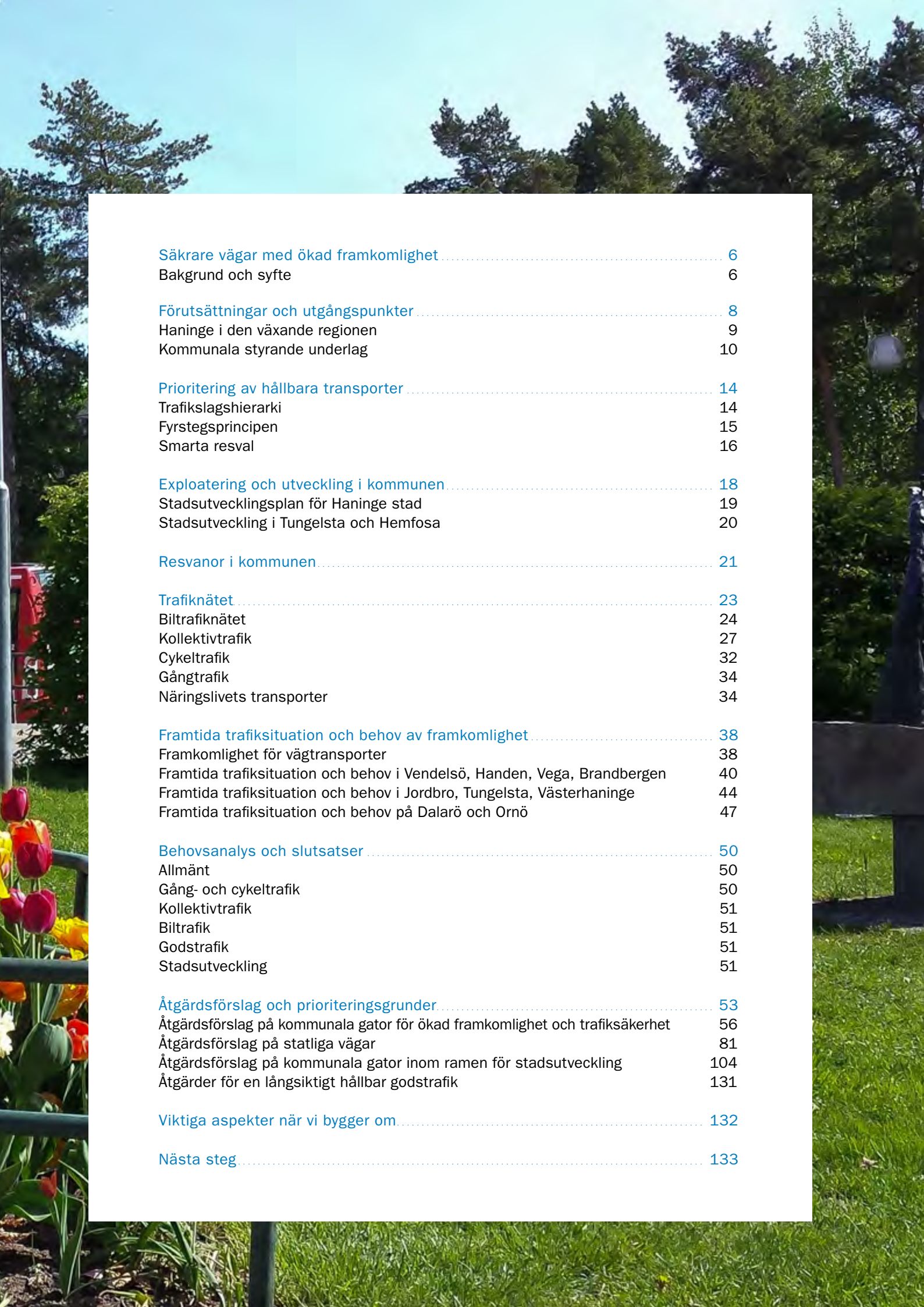
2018 antog Haninge kommun en Trafikstrategi som ska genomsyra hela kommunens arbete med trafik och resor. Trafikstrategin konkretiseras genom ett antal åtgärdsplaner varav Trafikplanen är en.

Haninge kommun har tagit fram denna Trafikplan för att tydliggöra hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens mål. Syftet är att presentera åtgärdsförslag som leder till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på väg till förmån för hållbara färdsätt.

Trafikplanen omfattar vägnät med både kommunalt och statligt väghållarskap.

Haninge januari 2021


6092
6092



Säkrare vägar med ökad framkomlighet ... 6
Bakgrund och syfte 6

Förutsättningar och utgångspunkter ... 8
Haninge i den växande regionen 9
Kommunala styrande underlag 10

Prioritering av hållbara transporter ... 14
Trafikslagshierarki 14
Fyrstegsprincipen 15
Smarta resval 16

Exploatering och utveckling i kommunen ... 18
Stadsutvecklingsplan för Haninge stad 19
Stadsutveckling i Tungelsta och Hemfosa 20

Resvanor i kommunen ... 21

Trafiknätet ... 23
Biltrafiknätet 24
Kollektivtrafik 27
Cykeltrafik 32
Gångtrafik 34
Näringslivets transporter 34

Framtida trafiksituation och behov av framkomlighet ... 38
Framkomlighet för vägtransporter 38
Framtida trafiksituation och behov i Vendelsö, Handen, Vega, Brandbergen 40
Framtida trafiksituation och behov i Jordbro, Tungelsta, Västerhaninge 44
Framtida trafiksituation och behov på Dalarö och Ornö 47

Behovsanalys och slutsatser ... 50
Allmänt 50
Gång- och cykeltrafik 50
Kollektivtrafik 51
Biltrafik 51
Godstrafik 51
Stadsutveckling 51

Åtgärdsförslag och prioriteringsgrunder ... 53
Åtgärdsförslag på kommunala gator för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet 56
Åtgärdsförslag på statliga vägar 81
Åtgärdsförslag på kommunala gator inom ramen för stadsutveckling 104
Åtgärder för en långsiktigt hållbar godstrafik 131

Viktiga aspekter när vi bygger om ... 132

Nästa steg ... 133

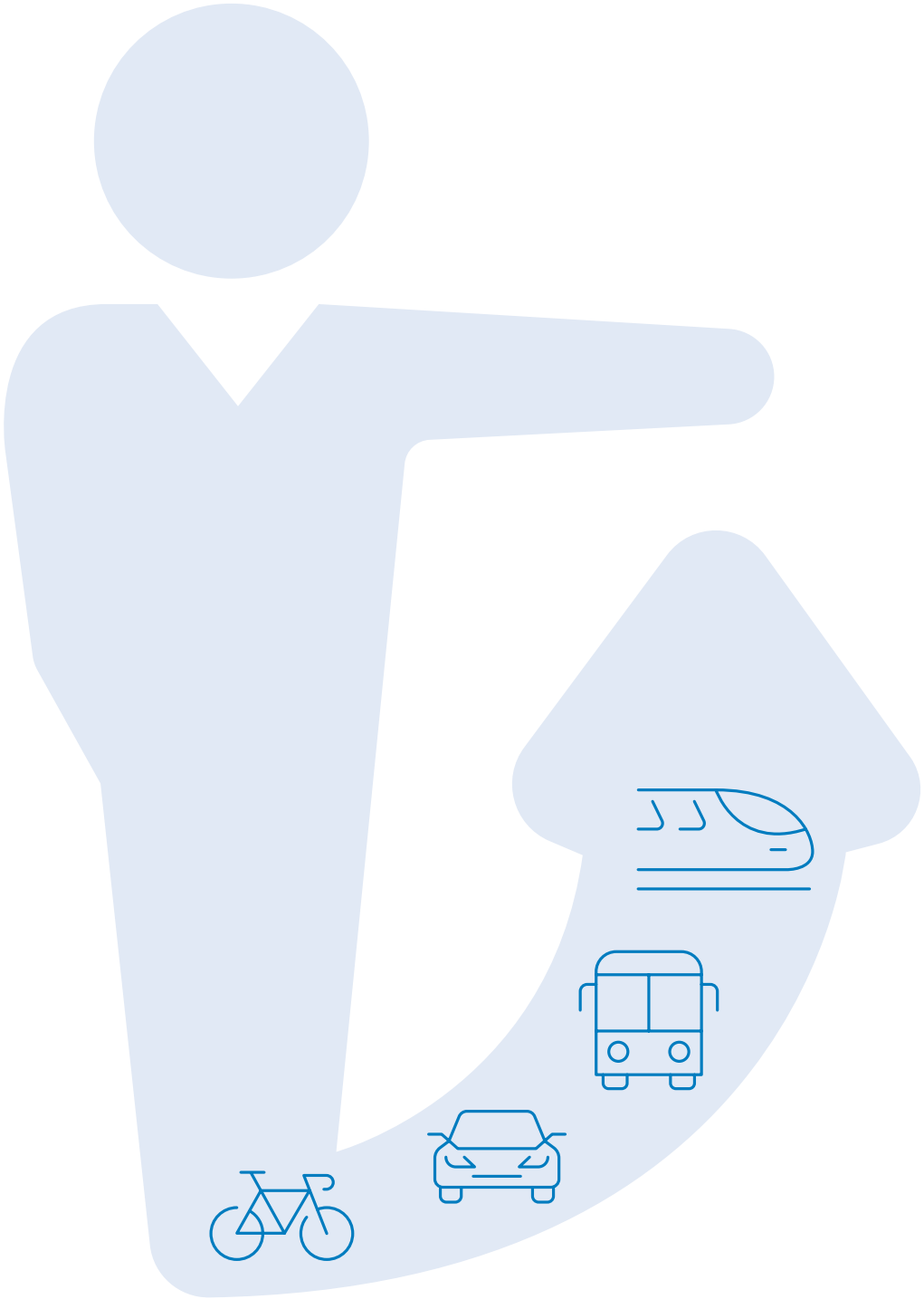
Säkrare vägar med ökad framkomlighet

Trafikplanen ska utgöra en tydlig grund att utgå ifrån för kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter i arbetet inom trafik- och stadsbyggnadsområdet. Trafikplanen beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål.

Bakgrund och syfte

Syftet med trafikplanen är att presentera åtgärdsförslag som leder till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på vägnätet. Det handlar om att göra prioriteringar för busstrafiken, cykeltrafiken och gångtrafiken samt i viss mån biltrafiken genom åtgärdsförslag som bidrar till kommunens arbete med hållbara transporter på väg. Trafikplanen ska fungera som underlag för prioriteringar gällande kommande stadsutveckling och användas som ett verktyg under kommande mål- och budgetarbete.

Åtgärdsplanen är uppdelad i *inledning, nuläget, problemanalys* och *åtgärdsförslag*. Det innebär konkret en genomgång av vilka problemområden som påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet på vägnätet samt vad, varför och hur olika åtgärder bör genomföras.

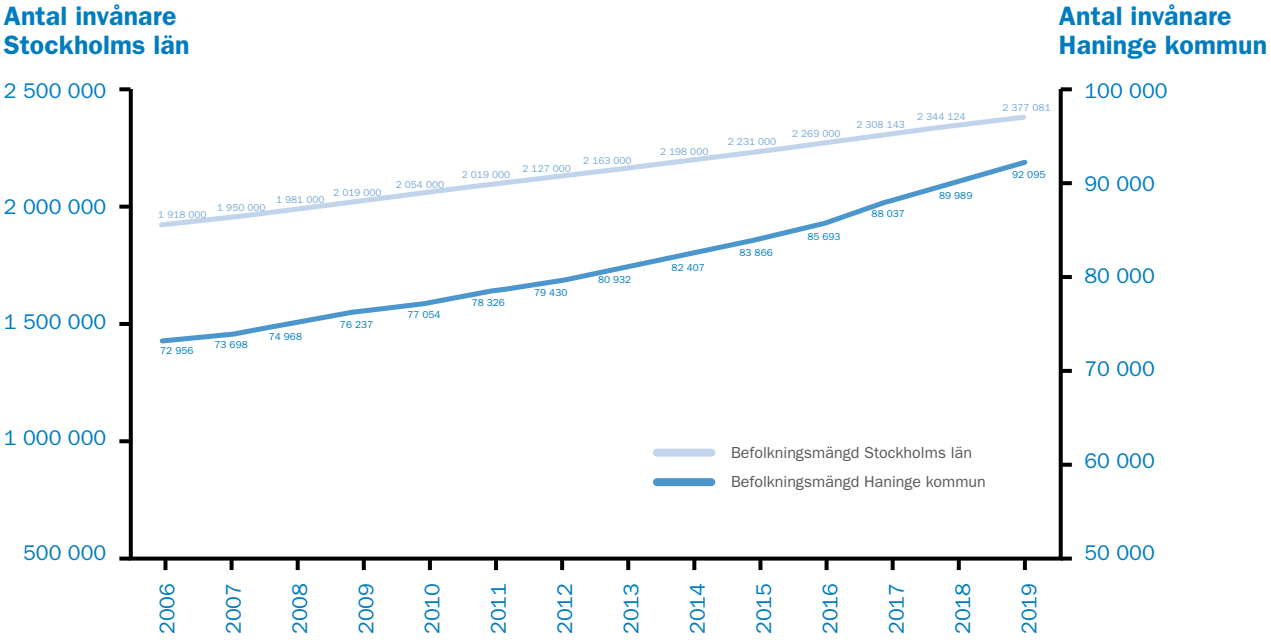


Förutsättningar och utgångspunkter

Denna trafikplan är en del av kommunens trafikstrategi.

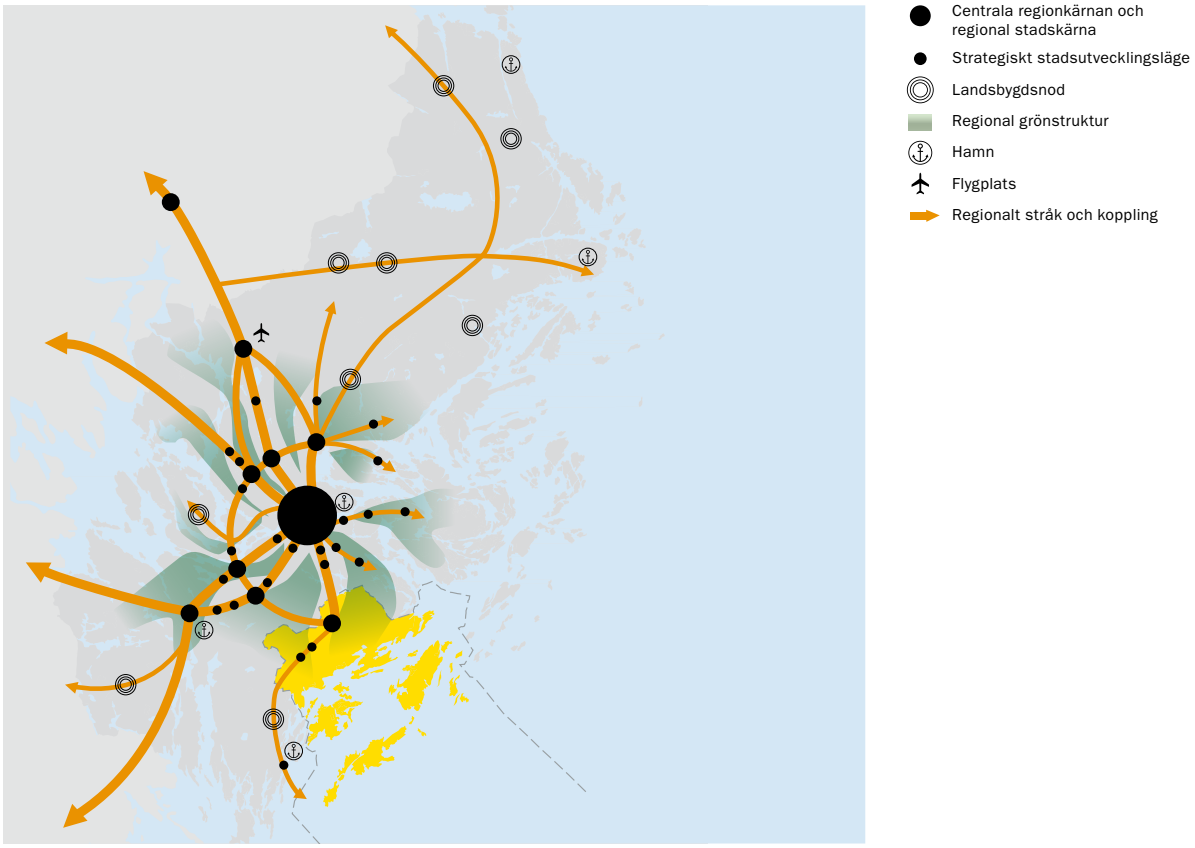
Haninge i den växande regionen

Haninge kommun passerade nyligen 93 000 invånare vilket gör den till den sjätte största kommunen i Stockholms län. Enligt befolkningsprognosen för Haninge ökar befolkningen procentuellt mer i kommunen än i Stockholms län och i landet som helhet. De senaste tio åren har befolkningen ökat med nära 16 000 invånare, vilket bland annat kan förklaras med ett högt bostadsbyggande. De områden i kommunen som ökar mest är Vega, Kolartorp och Handen. Kommunen omfattar både tätort, landsbygd och skärgård och en resa med pendeltåget från centrala Handen till Stockholm City tar drygt 20 minuter.



Figur 1. Befolkningsmängd för Haninge kommun. *Källa: SCB*

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) finns visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion.[1] Ett sätt att lyckas med det är att utveckla åtta regionala stadskärnor i Stockholms län, varav en ligger i Haninge. De regionala stadskärnorna ska utvecklas till knutpunkter i trafiksystemet och avlasta Stockholms innerstad genom att erbjuda stadskvaliteter i form av bland annat attraktiva bostäder, arbetsplatser, kultur, service och handel.



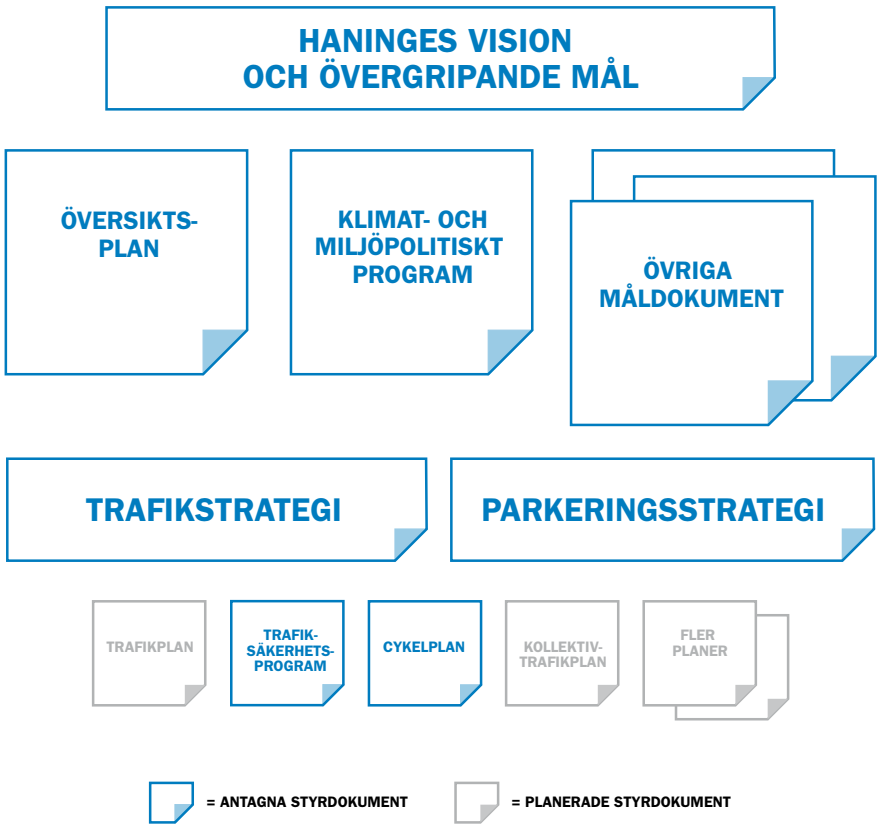
Figur 2. Haninge kommun i regionen.

[1] RUFS 2050, www.rufs.se/globalassets/e.-rufs-2050/rufs_regional_utvecklingsplan_for_stockholmsregionen_2050_tillganglig.pdf

Kommunala styrande underlag

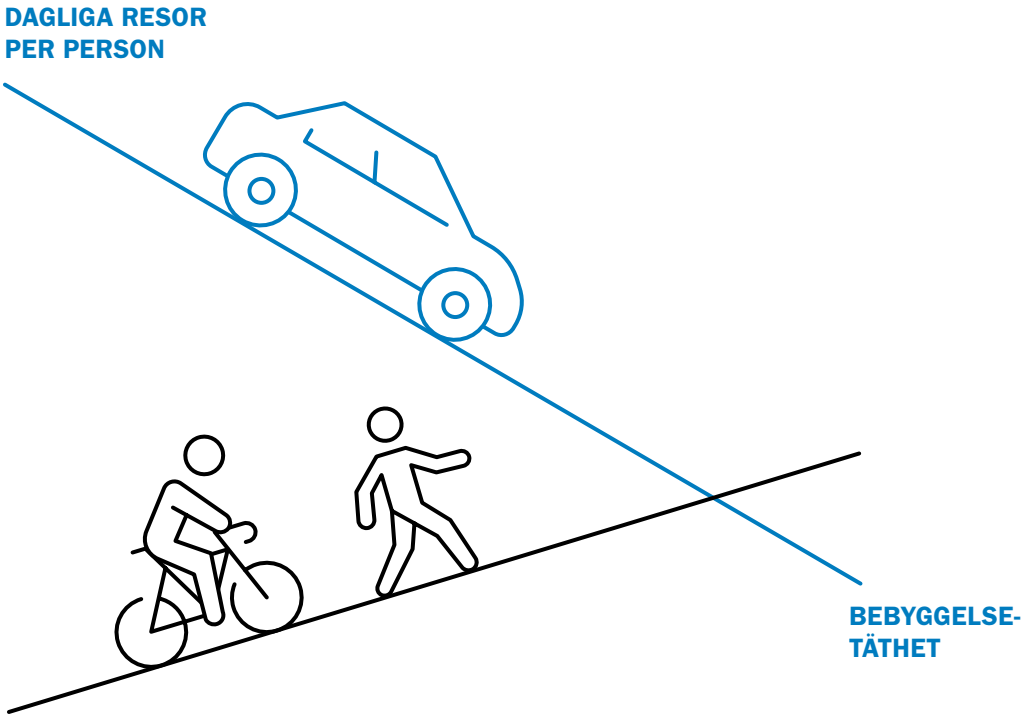
Utifrån kommunens översiktsplan och klimat- och miljöpolitiska program finns ett antal strategier antagna. En av dessa är trafikstrategin som antogs av kommunstyrelsen i maj 2018 och som konkretiseras genom ett antal åtgärdsplaner. Utöver denna trafikplan finns även specifika planer för trafiksäkerhet, parkering och cykel. Figur 3 nedan beskriver hur de olika dokumenten kopplar till varandra och hur de tillsammans bidrar till Haninge kommuns övergripande mål.

Figur 3. Koppling mellan styrdokument i Haninge kommun inom trafikområdet.



Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050

Översiktsplanen förespråkar att bebyggelseutvecklingen sker genom förtätning och i förståelse av transportbehovet för att underlätta en hållbar utveckling med närhet mellan boende, arbete och service. En högre täthet av boende är en viktig grund för att utveckla kollektivtrafiken som ett konkurrenskraftigt trafikslag gentemot bilen samt för att få fler att välja att gå eller cykla.



Figur 4. När tätheten i bebyggelsen ökar så ökar också andelen som går och cyklar.
Källa: Trafikstrategi för Haninge kommun

Trafikstrategi för Haninge kommun

Trafikstrategin för Haninge kommun[2], framtagen 2018, syftar till att möta framtida behov inom transportområdet, ge vägledning och vara ett stöd i beslut som rör trafikplaneringen i kommunen. Målbilden är att ”resor i Haninge ska vara **hållbara, trafiksäkra** och **tillgängliga**”.

Med **hållbara** resor menas att miljö- och klimatpåverkan ska minska, samt att trafikinfrastrukturen i form av vägar och spår måste nyttjas effektivare.

---

[2] Trafikstrategi, www.haninge.se/globalassets/globala-katalogen/styrdokument/strategier/trafikstrategin_haninge_kommun.pdf

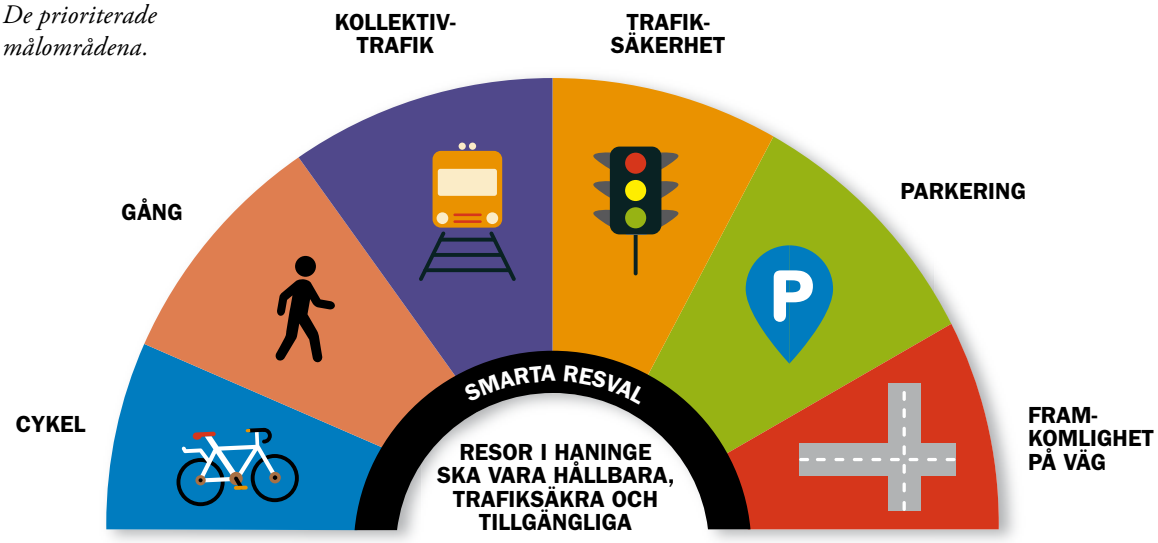
Med **trafiksäkra** resor menas att risken för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken ska minimeras.

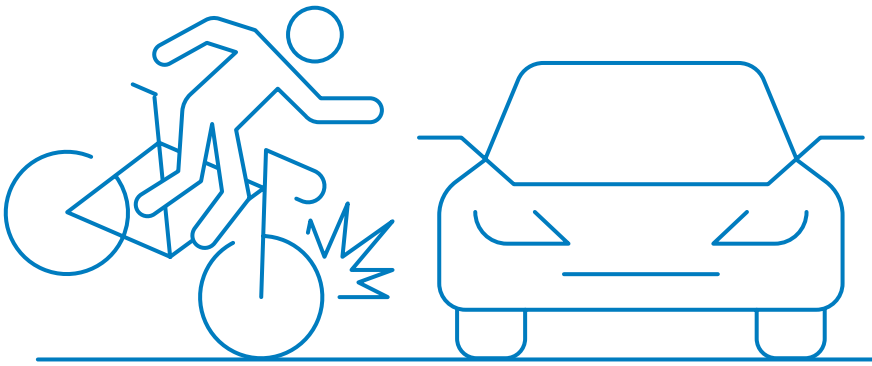
Med **tillgängliga** resor menas att förutsättningarna ska vara goda att nå olika målpunkter t.ex. skola, arbetsplats eller sjukhus.

För att uppnå målbilden har sex prioriterade målområden pekats ut i Trafikstrategin. Dessa är: cykel, gång, kollektivtrafik, trafiksäkerhet, parkering och framkomlighet på väg, se figur 5.

Denna handlingsplan hanterar främst målområdena framkomlighet och trafiksäkerhet på väg och hur vi med prioriteringar av framkomlighet på väg ska öka andelen hållbara färdmedelsval. Planen beskriver även hur arbetet med smarta resval samverkar med och förbygger behov av andra övriga fysiska åtgärder och understödjer utveckling i önskad riktning. De fysiska åtgärdsförslag som har tagits fram är baserade på den kunskap och de analyser som finns tillgängliga just nu och planens innehåll samt prioriterar kan komma att förändras vid förändrade förutsättningar. Målområdena, cykel, gång, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och parkering behandlas även i separata dokument i form av cykelplan, trafiksäkerhetsprogram och parkeringsstrategi. Fördjupningar av kollektivtrafikens och gångtrafikens behov av åtgärder planeras att tas fram i fristående dokument.

Figur 5.
De prioriterade målområdena.





25 %

Antalet skadade på det kommunala vägnätet ska minskas med 25 % enligt Trafiksäkerhets-programmet.

Cykelplan

Kommunen tog 2018 fram en cykelplan[3] som sträcker sig över 20 år och tar upp åtgärdsbehov av cykelvägar både på kommunala och statliga vägar.

Cykelplanen påpekar vikten av ett bra underhåll av gång- och cykelvägarna och föreslår att drift och underhåll utförs på ett mer systematiskt sätt. Finansieringen av åtgärderna kan ske på flera sätt, antingen genom kommunala investeringar med möjlighet till statlig medfinansiering eller i samband med att nya områden bebyggs.

Trafiksäkerhetsprogram

Kommunen tog 2017 fram ett trafiksäkerhetsprogram[4] som syftar till att ge en bild av trafiksäkerhetsläget och redovisa en åtgärdsplan för trafiksäkerhetsåtgärder för år 2017–2021, utifrån insatsområden och mål som tagits fram inom ramen för programmet.

Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin[5] är ett verktyg och fungerar som vägledning för hur parkeringsbehovet ska bedömas och hur parkering ska lösas vid ny- och ombyggnation. Den beskriver också hur alla inblandade aktörer tillsammans behöver agera för att uppfylla lagkraven enligt Plan- och bygglagen. Allt detta görs genom att tydliggöra sammanhanget mellan kommunens övergripande stadsplaneringsmål och parkeringsbehov för både cykel- och biltrafik.

---

[3] Cykelplan, www.haninge.se/siteassets/trafik-och-resor/trafik-och-gator/cykling-och-cykelvagar/haninge-kommun-cykelplan-2018.pdf

[4] Trafiksäkerhetsprogram, www.haninge.se/siteassets/trafik-och-resor/trafik-och-gator/trafikregler-och-sakerhet/trafiksakerhetsprogram-uppfoljning-2019.pdf

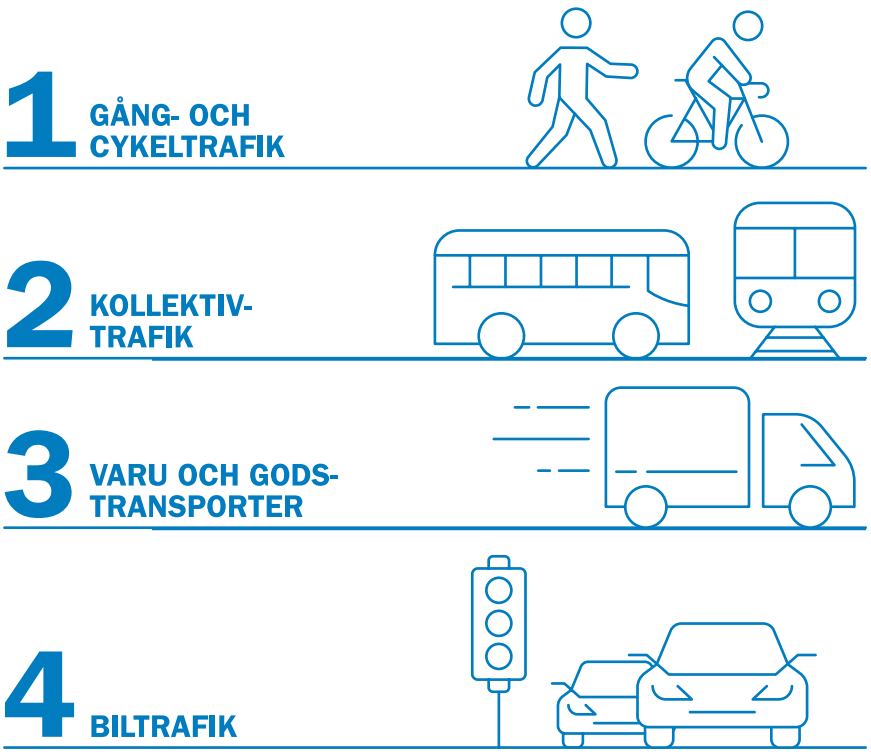
[5] Parkeringsstrategi, i www.haninge.se/globalassets/forvaltningsspecifikt-globalt-innehall/stadsbyggnadsforvaltningen/parkeringsstrategi-haninge-kommun.pdf

Prioritering av hållbara transporter

Utgångspunkten i ett hållbart transportsystem på sikt är att planera för att biltrafiken inte ska öka. Andelen hållbara transportmedel som gång- cykel- och kollektivtrafik behöver öka. Det är en stor utmaning som kräver långsiktighet och systematiskt planeringsarbete, både i den översiktliga planeringen och i detaljplaneringen.

Trafikslagshierarki

Prioritering mellan trafikslag är en viktig utgångspunkt för att kunna göra val och komma vidare vid planering och utbyggnad av åtgärder i vägnätet. Föra att prioritera transporter finns en trafikslagshierarki[6] som innebär en konsekvent prioritering av gående, cyklister och kollektivtrafiken. Den utgör en viktig utgångspunkt för all typ av transportplanering.



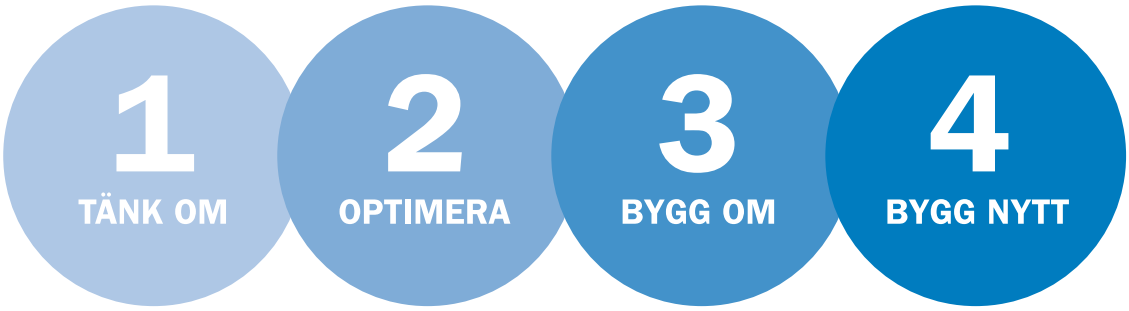
Figur 6. Den kommun-övergripande trafikhierarkin. Källa: Haninge trafikstrategi

[6] Beslutad enligt gällande översiktsplan och förankrad i Trafikstrategi för Haninge kommun 2018-05-28

Fyrstegsprincipen

För att uppnå en långsiktigt hållbar infrastruktur följer alla val av åtgärder för trafiken i kommunen den så kallade fyrstegsprincipen[7], se Figur 7. Det kan handla om att trimma det befintliga transportsystemet genom att utnyttja infrastrukturen effektivare för att hushålla med resurser eller att öka tillgängligheten för samma resa så att den blir kortare i tid, billigare och bekvämare.

Det är ett förhållningssätt som främjar en förutsättningslös och allsidig planering utifrån följande fyra steg:



Figur 7. Fyrstegsprincipens fyra olika steg.
Källa: Trafikverket.se

1. 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.

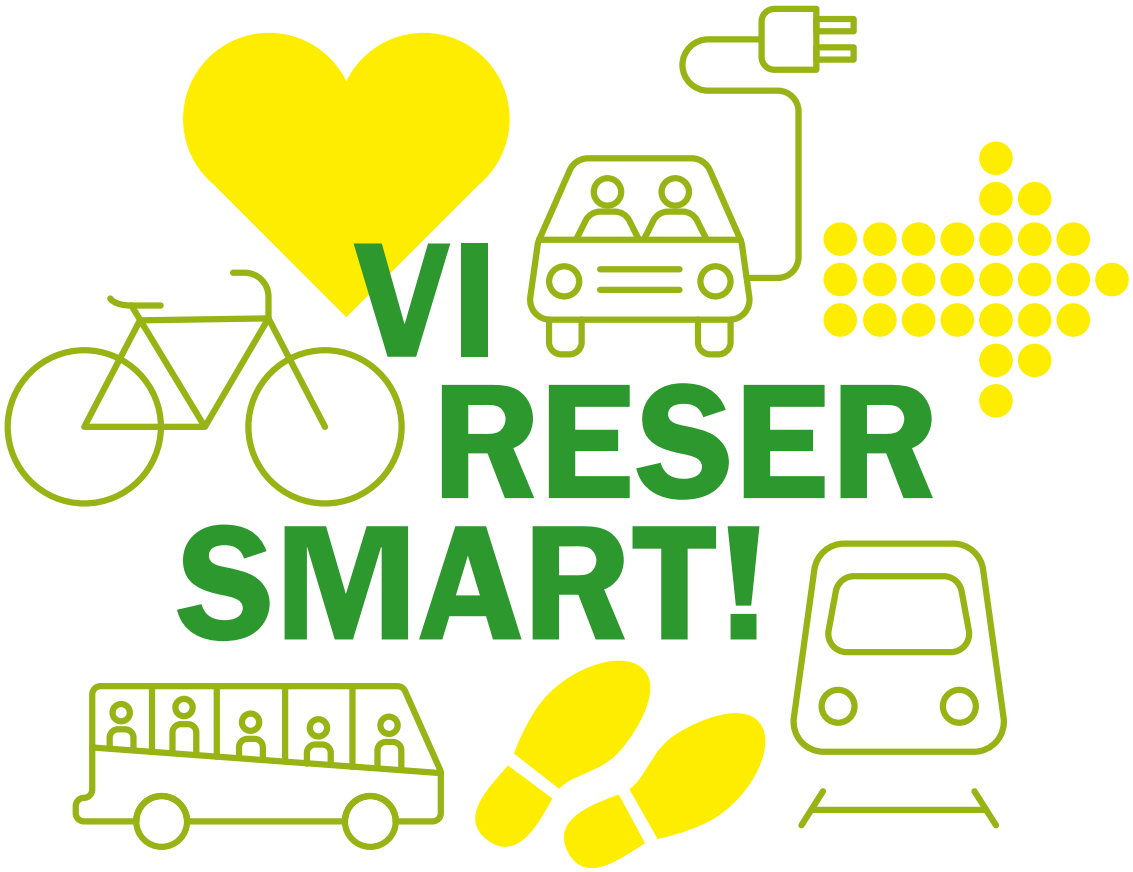
2. Optimera
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

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

---

[7] Fyrstegsprincipen www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/



Figur 8. Kommunens logga för smarta resval. *Källa: Haninge Trafikstrategi.*

Smarta resval

För att uppnå den övergripande målbilden att ”resor i Haninge ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga ” krävs ett aktivt arbete med beteendepåverkan för hållbart resande. Ofta används begreppet ”Mobility Management” för att beskriva denna typ av åtgärder. I trafikstrategin kallas detta för ”Smarta resval” och beteendepåverkan för hållbara resor. Smarta resval är Haninges strategiska arbete med åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg ett-åtgärder.

För att nå målen om att öka andelen som väljer att gå, cykla och åka kollektivt räcker det inte att erbjuda ett attraktivt och säkert gång- och cykelvägnät eller ett väl utbyggt kollektivtrafiknät. Haningeborna behöver också aktivt välja hållbara färdsätt. För att dem ska göra det behöver de känna till, hitta och våga testa alternativa färdsätt till bil. Här kan kommunen stödja med information, kampanjer och system för att underlätta och uppmuntra. Det handlar om att införa och stödja system som ger ett mer effektivt nyttjande av såväl vägar som våra monetära resurser.

Ett exempel på arbetssätt med smarta resval är kommunens arbete med säkra skolvägar. När många föräldrar skjutsar sina barn med bil till skolan blir trafiksituationen runt skolan otrygg för de barn som går eller cyklar. Det är bilarna och körbeteendet kring skolorna som i flera fall skapar osäkerheten, inte den fysiska miljön och de flesta av de bilar som är vid skolor/förskolor vid hämtning/lämning framförs av föräldrarna själva.

För att uppnå säkra skolvägar krävs beteendeförändringar och nya hållbara vanor bland barn och föräldrar. Säkra skolvägar kan inte byggs fram genom enbart fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Följaktligen är målet för projektet säkra skolvägar att fler barn och föräldrar ska gå eller cykla till skolan istället för att skjutsa med bil. Kommunen jobbar med en kombination av fysiska och beteendepåverkande åtgärder för att stödja detta.

För att få ett hållbart och balanserat transportsystem så behöver även de negativa effekterna från trafiken minska. Det innebär till exempel en trafiksäkrare och tryggare trafikmiljö med minskade barriäreffekter och minskat vägtrafikbuller och utsläpp av växthusgaser som ex. CO_2 (koldioxid).

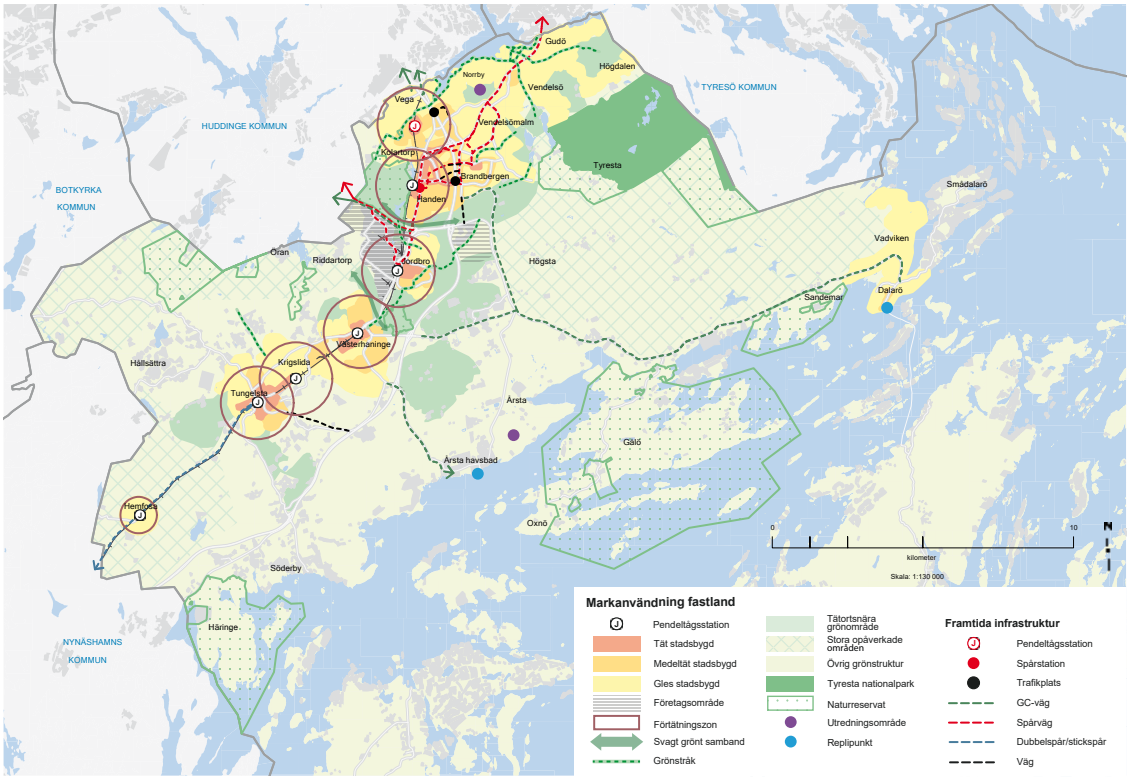
Den strategiska planeringen för vägtrafiken ska i framtiden fokusera på att styra så många som möjligt till att välja hållbara färdsätt genom att öka framkomligheten för busstrafiken, prioritera gående och cyklister i trafikmiljön, öka trafiksäkerheten och tillgängligheten samt utveckla vägnätet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Exploatering och utveckling i kommunen

Översiktsplanen ger generella riktlinjer för hur den fysiska planeringen i kommunen ska ske och ligger till grund för detaljplaner som blir aktuella att ta fram. Till översiktsplanen hör stadsutvecklingsplanen för Haninge stad (STUP), vilken utgör en fördjupning för stadskärnan i kommunen och är en utgångspunkt för trafikplanen och de åtgärdsförslag som presenteras senare i rapporten.

I översiktsplanen finns det utbyggnadsstrategier som är vägledande för hur kommunen planerar och prioriterar gällande stadsutvecklingen i kommunen:

1. Centralt i stadskärnan
2. Övriga stationsnära lägen Jordbro – Västerhaninge – Krigslida – Tungelsta
3. Förtäta i Vendelsö och Brandbergen
4. Berika landsbygd och skärgård vid befintlig bebyggelse och kollektivtrafik



Figur 9. Markanvändning i kommunen.
Källa: Haninge kommuns översiktsplan.



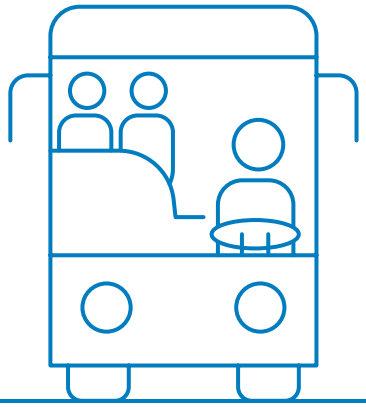
Stadsutvecklingsplanen (STUP) för Haninge stad redovisar kommunens inriktning och ambitioner med den fortsatta utvecklingen.

Stadsutvecklingsplan för Haninge stad

Stadsutvecklingsplanen (STUP)[8] för Haninge stad är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen och redovisar kommunens inriktning och ambitioner med den fortsatta utvecklingen. Centrala Haninge har i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2010) ansetts ha särskilt goda förutsättningar att vara en ledare för utvecklingen i en stor del av i södra Stockholm. STUP:en syftar till att redovisa hur kommunen ämnar utveckla en stad med ett stort antal arbetstillfällen, rekreationsmöjligheter, utbud och boendemöjligheter som stärker hela östra Södertörn.

I en tätare stad med fler invånare kommer antalet resor inom samt till och från Haninge stad att öka. Samtidigt ökar konkurrensen om ytorna i staden, fler ska få plats på samma yta och alla ska komma fram på ett trafiksäkert sätt. Genom att skapa ett optimerat transportsystem som samverkar med samhällsutvecklingen kan ytorna användas mer effektivt. Detta görs till viss del genom de åtgärdsförslag som presenteras senare i rapporten. Olika transportslag tar olika mycket/lite yta i anspråk och det måste tas i beaktande när åtgärder genomförs.

Bilens utrymme och roll i framtiden kommer att förändras genom att ytor omfördelas från biltrafik till kollektivtrafik, cykel och fotgängare. Det betyder att bilar ibland måste avstå från ytor. Det är dock viktigt att blåljustransporter och utryckningsfordon samt varuleveranser ges god framkomlighet.



Vid en jämförelse mellan personbilstrafik och kollektivtrafik så är den senare mer effektiv eftersom fler personer kan transportera sig på samma tid i en buss jämfört med att åka bil.

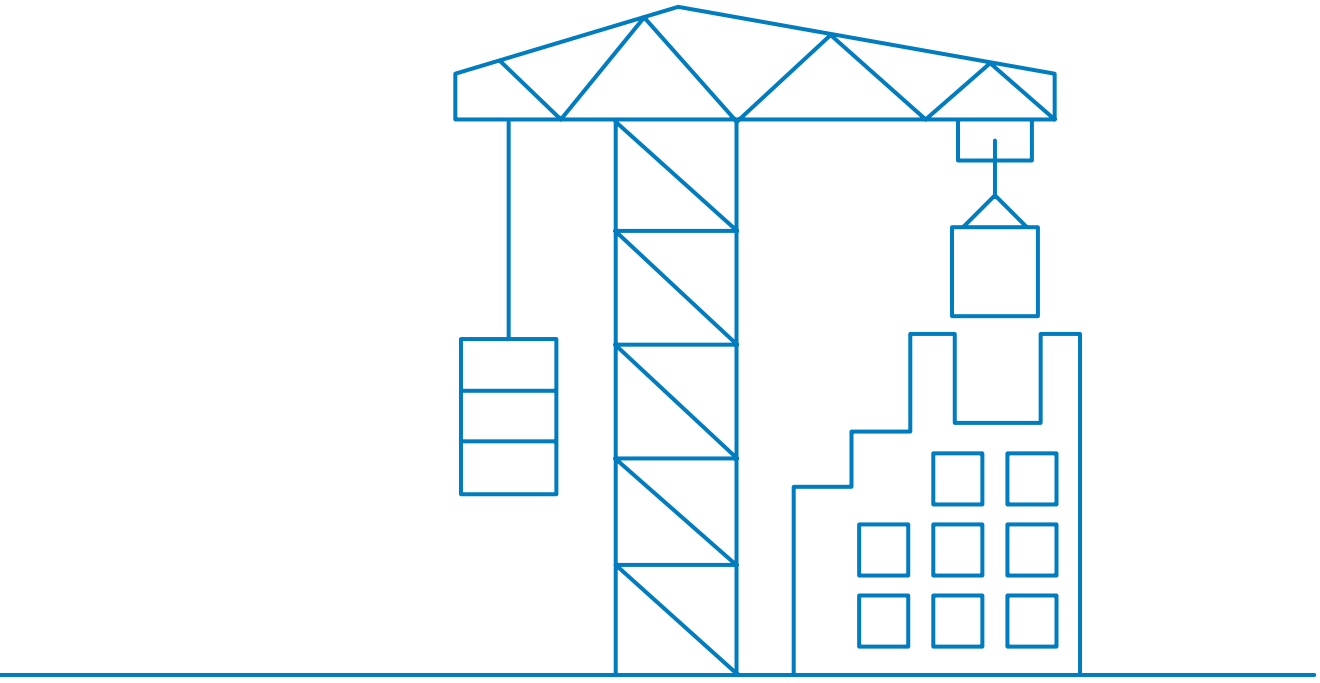
[8] www.haninge.se/siteassets/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/op2030/20180416_stup-haninge-stad-antagen-i-kf-webb.pdf, 2020-04-09

Stadsutveckling i Tungelsta och Hemfosa

Trafikverket har i samarbete med Region Stockholm, Haninge kommun och länsstyrelsen tagit fram en första etapp för en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för bostadsbyggande i Hemfosa och Tungelsta. Syftet med den första etappen har varit att få en gemensam bild och klargöra brister i infrastrukturen som påverkar möjligheterna att bygga bostäder i området.

Resultatet visar att frågor kring bostadsmarknad och flyttmönster, bebyggelsestruktur, etappindelning, arbetsplatsutveckling etc behöver utvecklas vidare för att få tillräckliga förutsättningar för planering av en ny väg.

Trafikverket har i samarbete med Region Stockholm, Haninge kommun och länsstyrelsen tagit fram en första etapp för en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för bostadsbyggande i Hemfosa och Tungelsta.

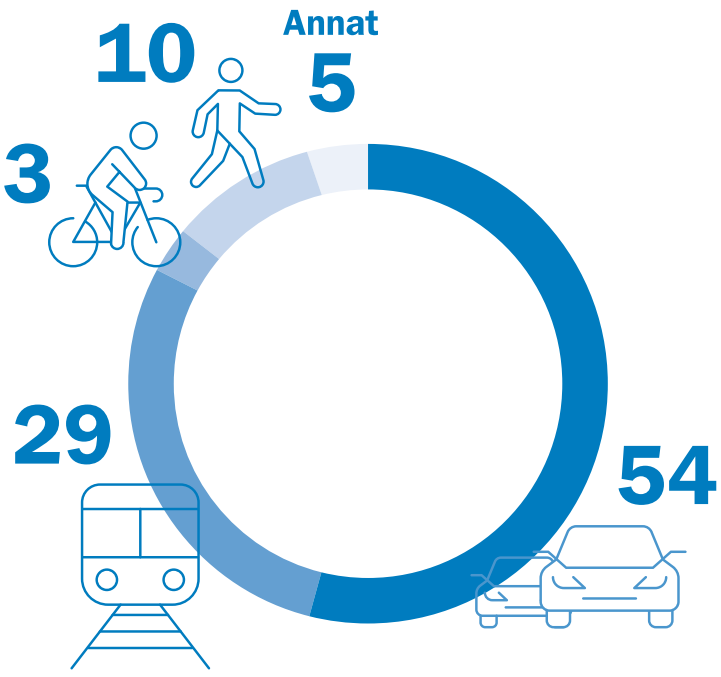


Resvanor i kommunen

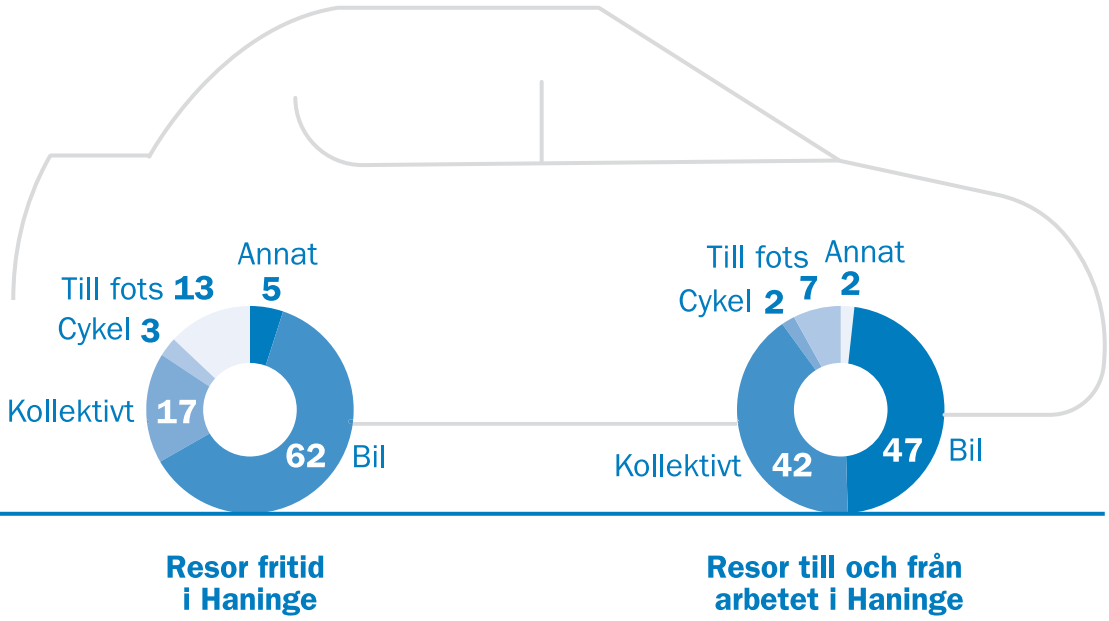
Resandet påverkas av en rad faktorer, bland annat befolkningsmängden, tillgång till kollektivtrafik, bilinnehav och befolkningens ekonomi. Förändringar i befolkningsmängden påverkar resandet allra mest. Även inkomstutvecklingen har stor betydelse för resandet eftersom god ekonomi hos befolkningen tenderar att öka resandet. Haninges befolkning ökar kontinuerligt och dessutom ökar befolkningens inkomster. Sammantaget tyder detta på att resandet kommer öka i Haninge – för samtliga färdsätt.

Haninges flerkärniga ortstruktur påverkar dagens resmönster och trafiksituation. Ungefär dubbelt så många bor i och arbetar utanför kommunen jämfört med de som bor och arbetar inom kommunen. Figur 10 nedan visar färdmedelsfördelningen för resor en vardag med mål i länet.

Haninge har högre andel bilresande än genomsnittet i länet, men ungefär samma fördelning mellan bil och kollektivtrafik som genomsnittet för övriga kommuner som ingår i kategorin *kommuner i motsvarande geografiskt avstånd från regionkärnan*.



Figur 10. Färdmedelsfördelningen i kommunen i procent.
Källa: RVU Stockholms län 2015



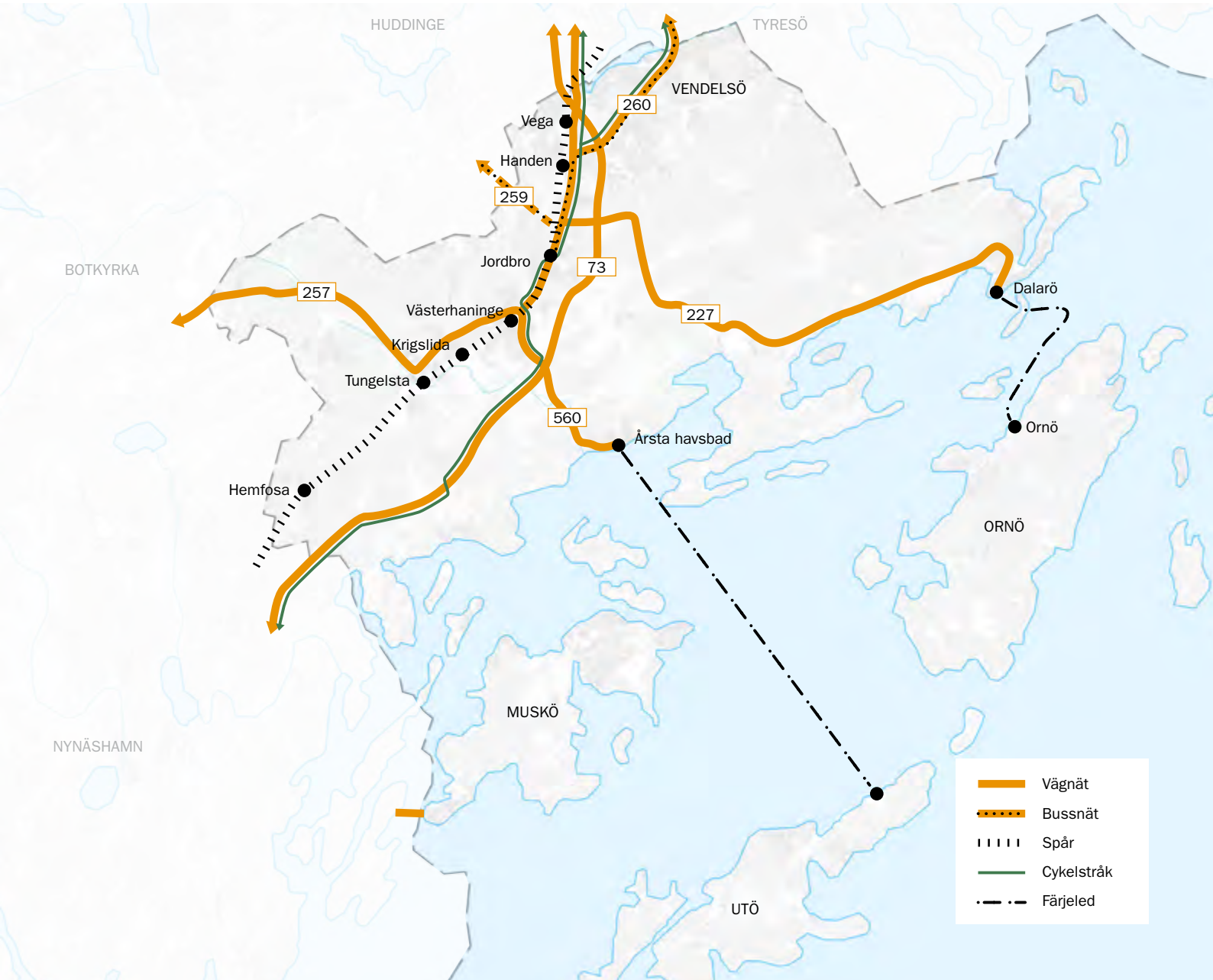
Figur 11. Färdmedelsfördelning i Haninge fritid samt till och från arbete.
Källa: RVU Stockholms län 2015

Drygt hälften av resandet är fritidsrelaterat. Fritidsresandet står alltså för en mycket stor del av det totala resandet och sker till 2/3 med bil. Genomsnittlig restid och reslängd för resor på fritiden för boende i Haninge kommun är 34 minuter respektive 19 kilometer. Figur 11 anger färdmedelsfördelningen för resor på fritiden samt till och från arbetet för boende i Haninge, jämfört med andra kommuner i kategorin *kommuner i motsvarande geografiskt avstånd från regionkärnan*.

Trafiknätet

Vid beskrivning av en tätorts trafiknät så görs en så kallad trafiknätsanalys, som redovisar de krav på framkomlighet och trafiksäkerhet som olika trafikslag ställer och hur dessa krav uppfylls i ett nuläge. Analysen förklarar indelningen av vägnätets länkar utifrån deras huvudsakliga trafikuppgift och delar in trafiknätet i ett huvudvägnät och ett lokalvägnät (begreppet gata används vid en avgränsad del av vägnätet och främst i stadsmiljö). Funktionen på länken avgör sedan vilket ytanspråk som måste reserveras för att möjliggöra framkomlighet för framtida vägtrafik. Det gäller utveckling för både bil-, buss-, cykel- och gångtrafik. Vägnätet har olika väghållare: statlig, kommunal eller enskild, där det övergripande vägnätet i huvudsak ingår i det statliga vägnätet. Figur 12 redovisar Haninges övergripande huvudvägnät för samtliga trafikslag exkl. gångtrafik oavsett väghållare.

Figur 12. Haninges övergripande huvudnät.



Biltrafiknätet

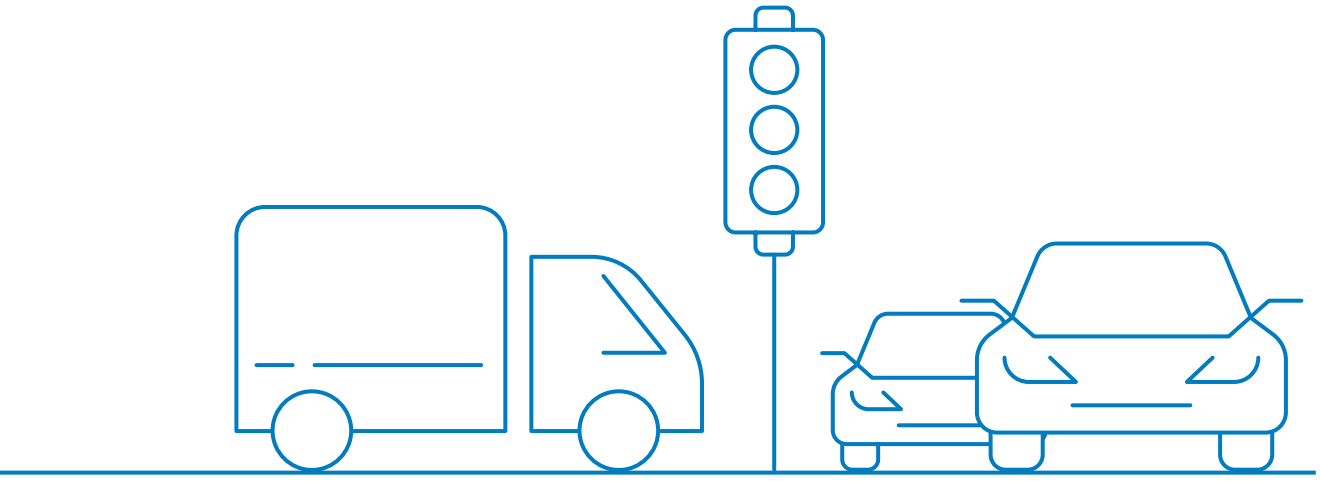
Biltrafikanternas anspråk på framkomlighet bedöms utifrån dagens biltrafiknät. Uppskattade trafikmängder samt nuvarande vägfunktion beskriver vilka anspråk biltrafiken har. Bilnätets funktionsindelning redovisas i figur 13.

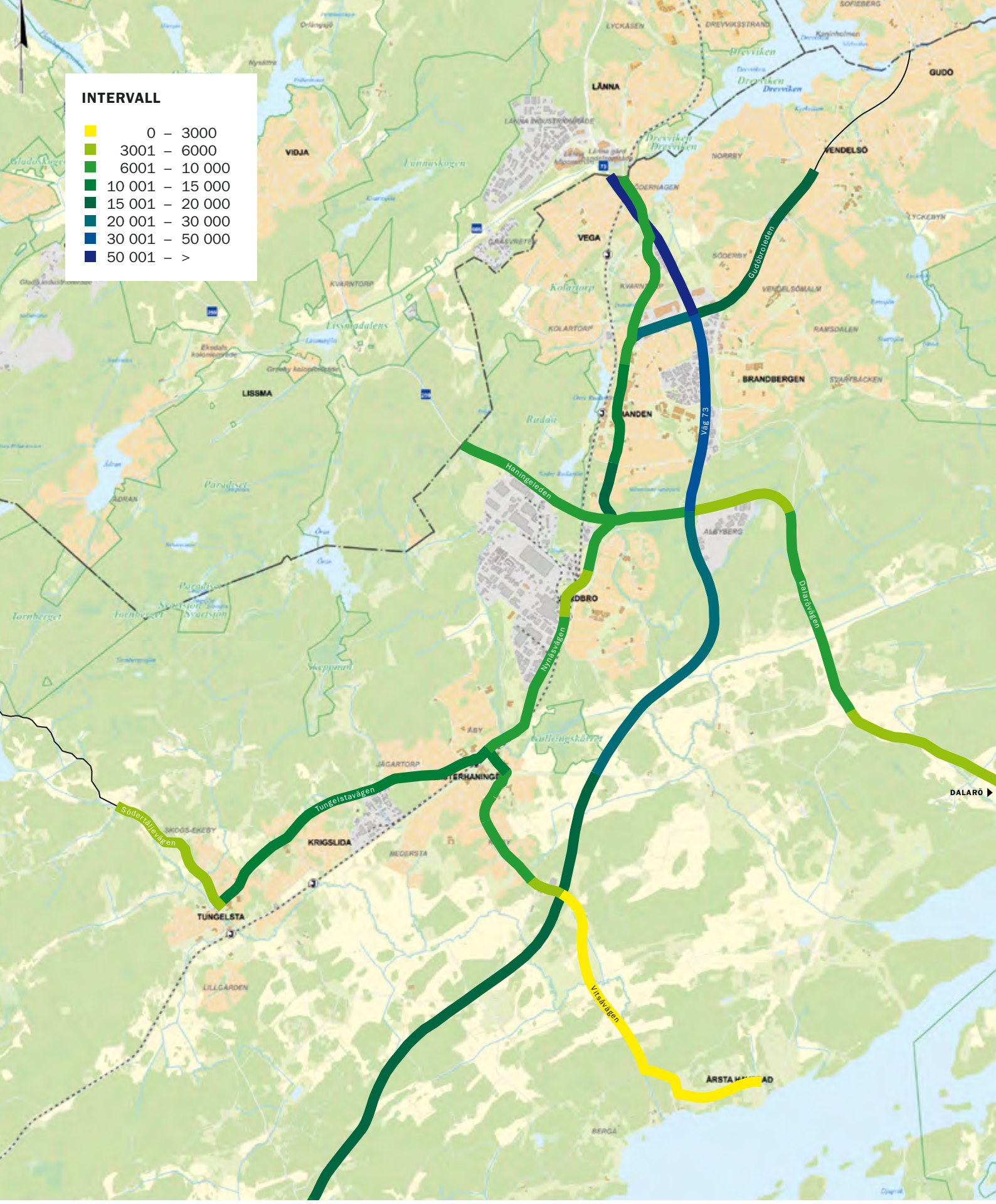
	Länktyp	Trafikuppgift	Hastighetsgräns
Huvudvägnät	Genomfart eller infart huvudgata (övriga länkar i huvudvägnätet)	Biltrafik genom eller till en tätort. Biltrafik mellan tätorters olika områden	≥ 40 km/h
Lokalvägnät	Lokalgata (länk lokalvägnät)	Trafik inom ett område	≤ 40 km/h

Figur 13. Klassificering av gatunätet.
Källa: Haninges hastighetsplan 2014 (bearbetad).

Huvudvägnätet består av vägar för trafik genom tätorten och gator för trafik till/från tätorten samt mellan stadsdelar inom tätorten. Inom huvudvägnätet finns länkar som ingår i ett övergripande nät som används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter, se figur 12. Viktiga målpunkter är centrum, verksamhetsområden och besökspunkter inom staden och fjärrpunkter utanför tätorten. Huvudgatorna har därför relativt höga anspråk på god framkomlighet. En översiktlig redovisning av trafikflödena för det övergripande huvudvägnätet framgår av figur 14.

I det kommunala huvudvägnätet är den skyltade hastigheten oftast 40 km/h men vissa vägar har hastigheten 60 km/h. Det lokala vägnätet består av de övriga gatorna i tätorten (i huvudsak bostadsgator) och dessa har låg eller ingen genomfartstrafik. Där är den skyltade hastigheten är som regel 30 eller 40 km/h.



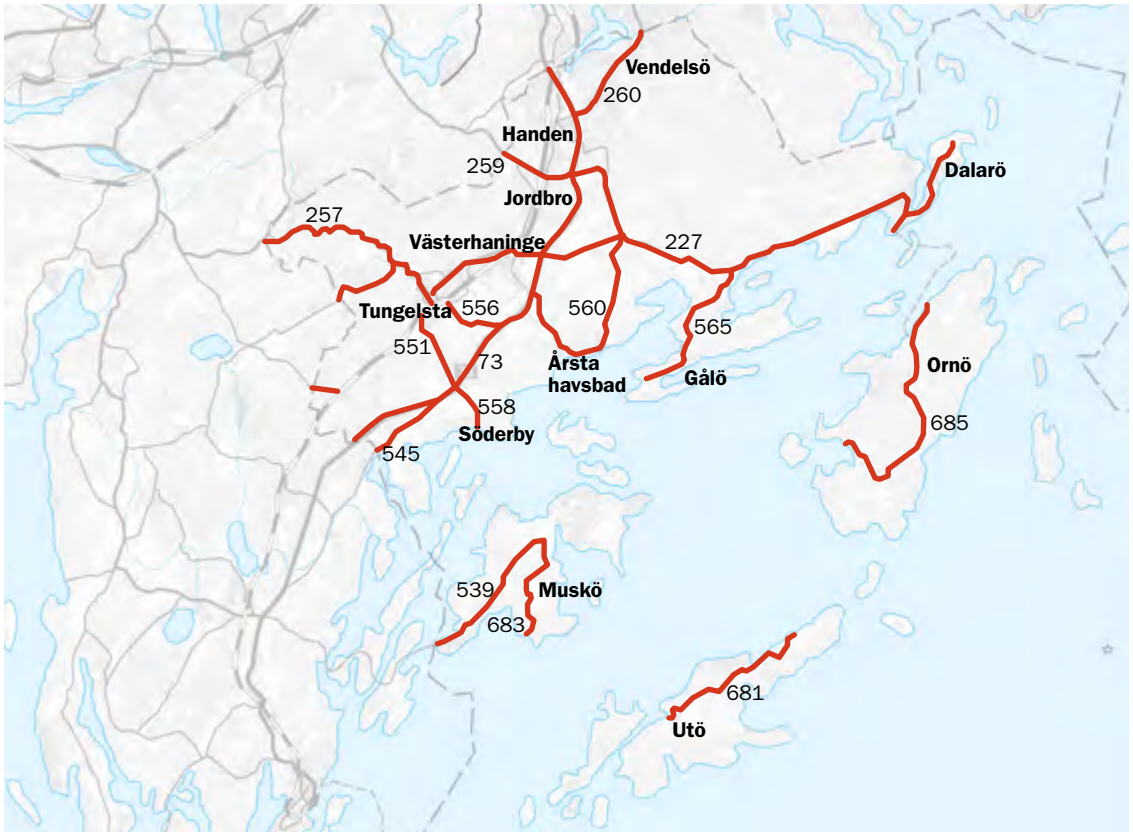


Figur 14. Trafikmängd per dygn (ÅDT) på det övergripande huvudvägnätet.

Koppling till det statliga vägnätet

Det övergripande huvudvägnätet i kommunen, förutom delar av Nynäsvägen och del av Gudöbroleden, ingår i det statliga vägnätet där Trafikverket är väghållare (se figur 15). Stommen i väginfrastrukturen utgörs av väg 73, väg 260 (Gudöbroleden), väg 259 (Haningeleden) och väg 257 (Tungelstavägen).

De statliga vägarna i det övergripande nätet är som regel hårt trafikerade och har höga anspråk på framkomlighet och god kapacitet. Väg 73 är klassad som motorväg och är en viktig transportled i nord-sydlig riktning genom kommunen och vidare mot Nynäshamn och Stockholm. Väg 260 är en viktig länk i nordöstlig riktning. Väg 259 är även den en viktig länk västerut mot Huddinge, Flemingsberg och E4:an. Väg 259 har idag låg framkomlighet och bristande trafiksäkerhet och därför genomför Trafikverket planering för Tvärförbindelse Södertörn.[9]
I södra delen av kommunen är väg 257 en viktig koppling mot Södertälje.
Väg 257 planeras att byggas om för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet genom Västerhaninge och Tungelsta. I östra delen av kommunen förbinder väg 227 (Dalarövägen) Jordbro med Dalarö och färjeförbindelser. Det finns även statliga vägar på Muskö, Ornö och Utö.



Figur 15. Statligt vägnät med vägnummer inom Haninge kommun

[9] www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/Tvarforbindelse-Sodertorn/, 2020-05-07

Kollektivtrafik

Antalet resande med kollektivtrafiken i kommunen har legat på en jämn nivå sedan 2009. Andelen kollektivtrafikresenärer har därmed minskat eftersom antalet resande har ökat i stort.

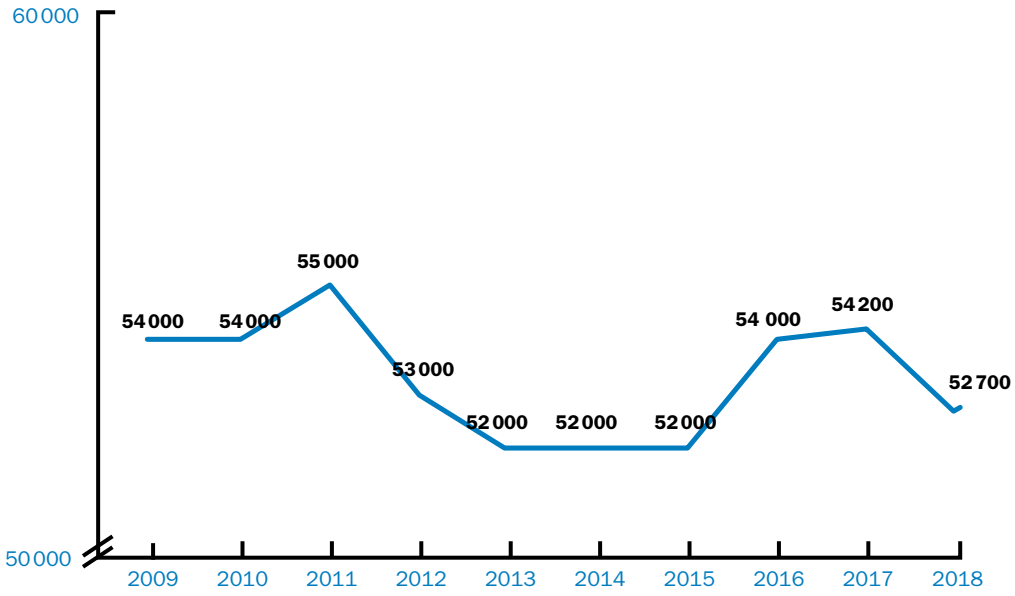
Samtliga transportslag inom kollektivtrafiken måste utvecklas för att klara av framtida behov och bidra till en hållbar utveckling. Det är även avgörande att noder/stationer och även pendlarparkeringar utvecklas på ett sätt som gör det enkelt att ta sig dit för att åka vidare till den destination som önskas. Vid längre resor kan det vara nödvändigt att använda sig av olika färdsätt. Genom att förbättra möjligheterna att kombinera cykel och kollektivtrafik kan konkurrenskraften för hållbara färdsätt öka.

Stockholm och olika orter i kommunen nås med de tjugotal regional- och lokalbussar som passerar bland annat centrala Haninge. Förutom busstrafik på vägnätet trafikerar pendeltåg Haninge via sju stationer och skärgården trafikeras av olika sjötrafikföretag.

Då Haninge kommun inte har en utarbetat kollektivtrafikplan ingår åtgärder för kollektivtrafikens framkomlighet på väg i denna åtgärdsplan. Således ingår inte åtgärder för spårtrafik och skärgårdstrafik.

Den analys som redovisas nedan ska ses som en bedömning av kollektivtrafik på vägs förutsättningar och behov, som baseras på den kunskap som finns idag. Om en kollektivtrafikplan tas fram så kommer den att ersätta den analys och de åtgärdsförslag som redovisas i denna rapport.

Antal påstigande i kollektivtrafiken i Haninge



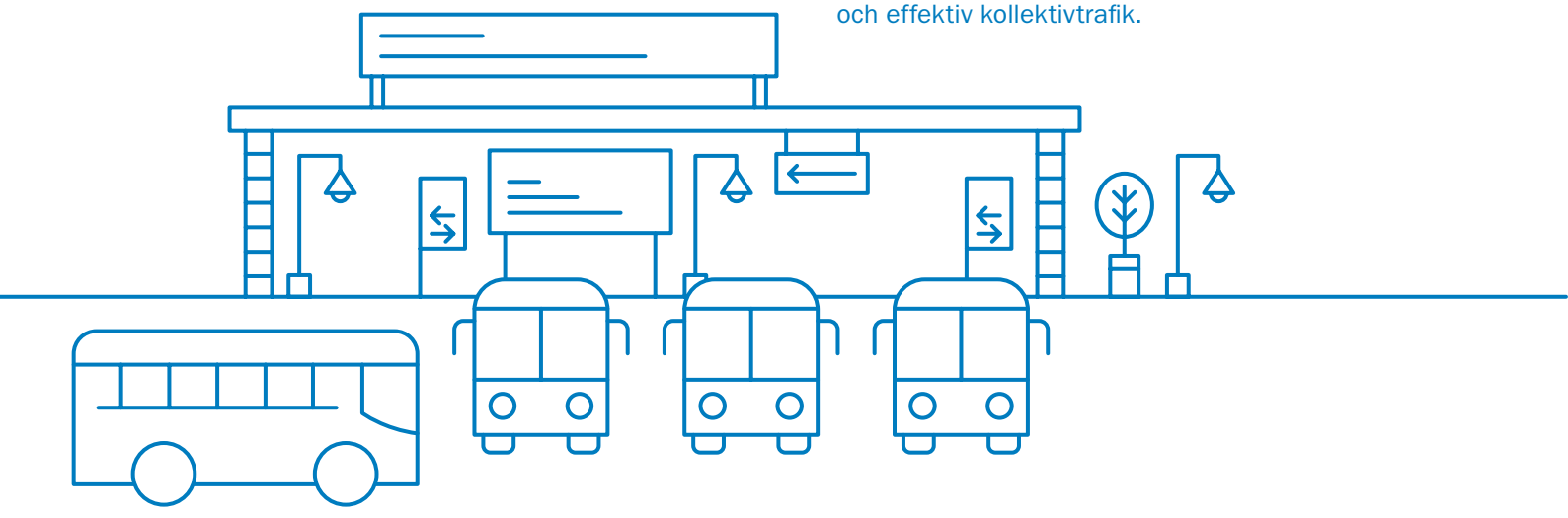
Figur 16. Utvecklingen av antal påstigande i kommunen.
Källa: Fakta om SL och länet 2018.

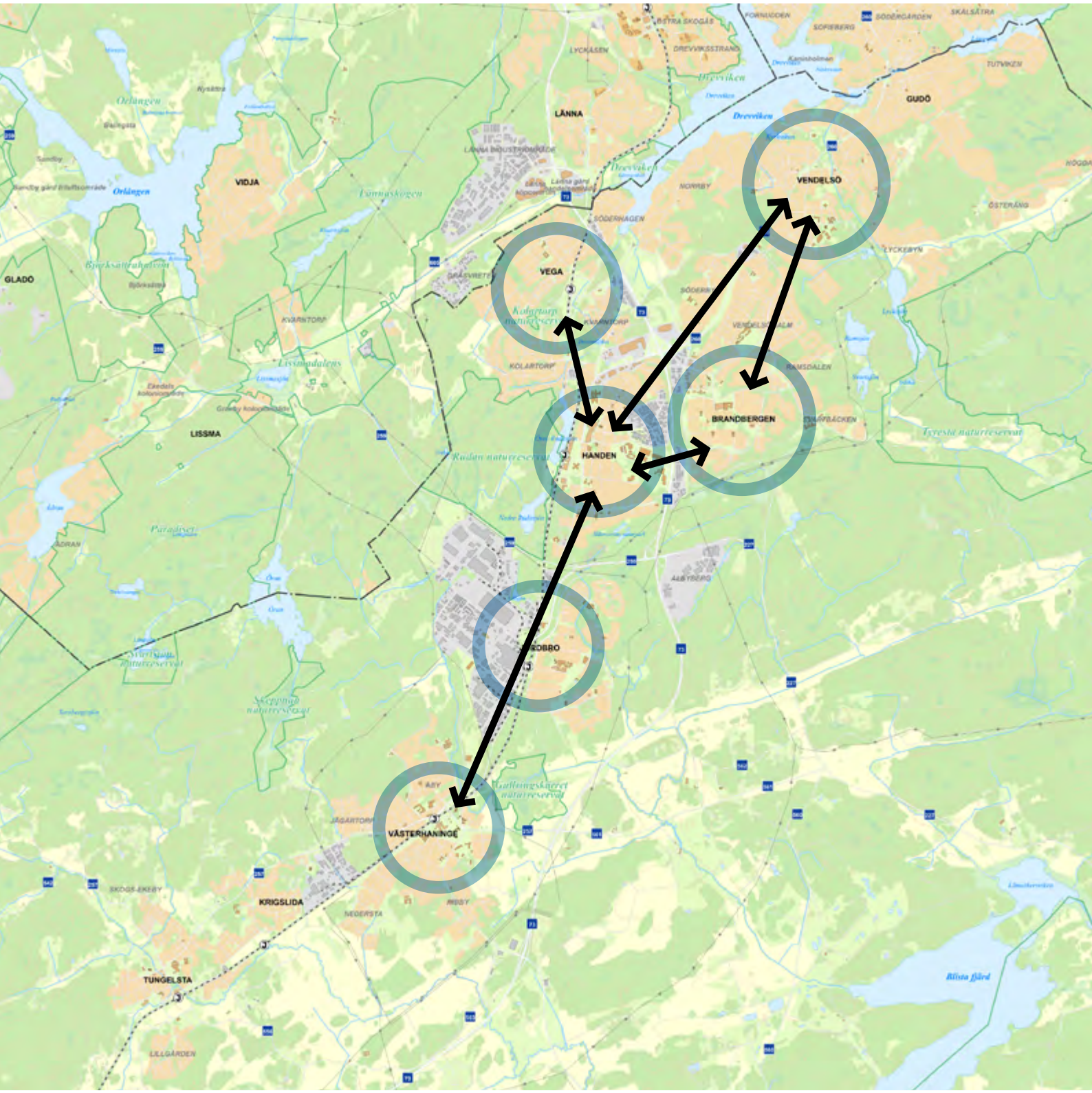
Busstrafik

Trafikverket och Region Stockholm arbetar med att utveckla stomnätet i länet. Stomnätet består av den spårbundna trafiken och ett antal så kallade stombusslinjer som har prioriterad framkomlighet och kompletterar spårtrafiken. Målet är att stomlinjerna ska ha en så hög framkomlighet att de inte drabbas av hastighetsnedsättningar på grund av trängsel. Tillsammans skapar stombussarna och spårtrafiken ett sammanbindande stomnät. En stombusslinje föreslås mellan Täby och Tyresö som bland annat skulle trafikera Tvärförbindelse Södertörn och fortsätta genom Handen på Nynäsvägen och längs Gudöbroleden genom Vendelsö vidare mot Tyresö. I det arbetet är Gudöbroleden ett viktigt stomnätsstråk i Haninge kommun. Mer om detta går att läsa under avsnittet *Åtgärdsförslag på statliga vägar*. En sträckningsstudie för stombusslinjen är genomförd där sträckningen slås fast enligt ovan, i fortsatt arbete genomförs en stråkstudie för att studera sträckor och platser med t.ex. bristande framkomlighet för busstrafiken. Haninge kommun har önskemål om att i framtiden utreda en förlängning av spårtrafik från Huddinge till Haninge och vidare till Tyresö. Den planerade stombusslinjen J (Tyresö-Täby) skulle eventuellt kunna ersättas av spårtrafik på sikt.

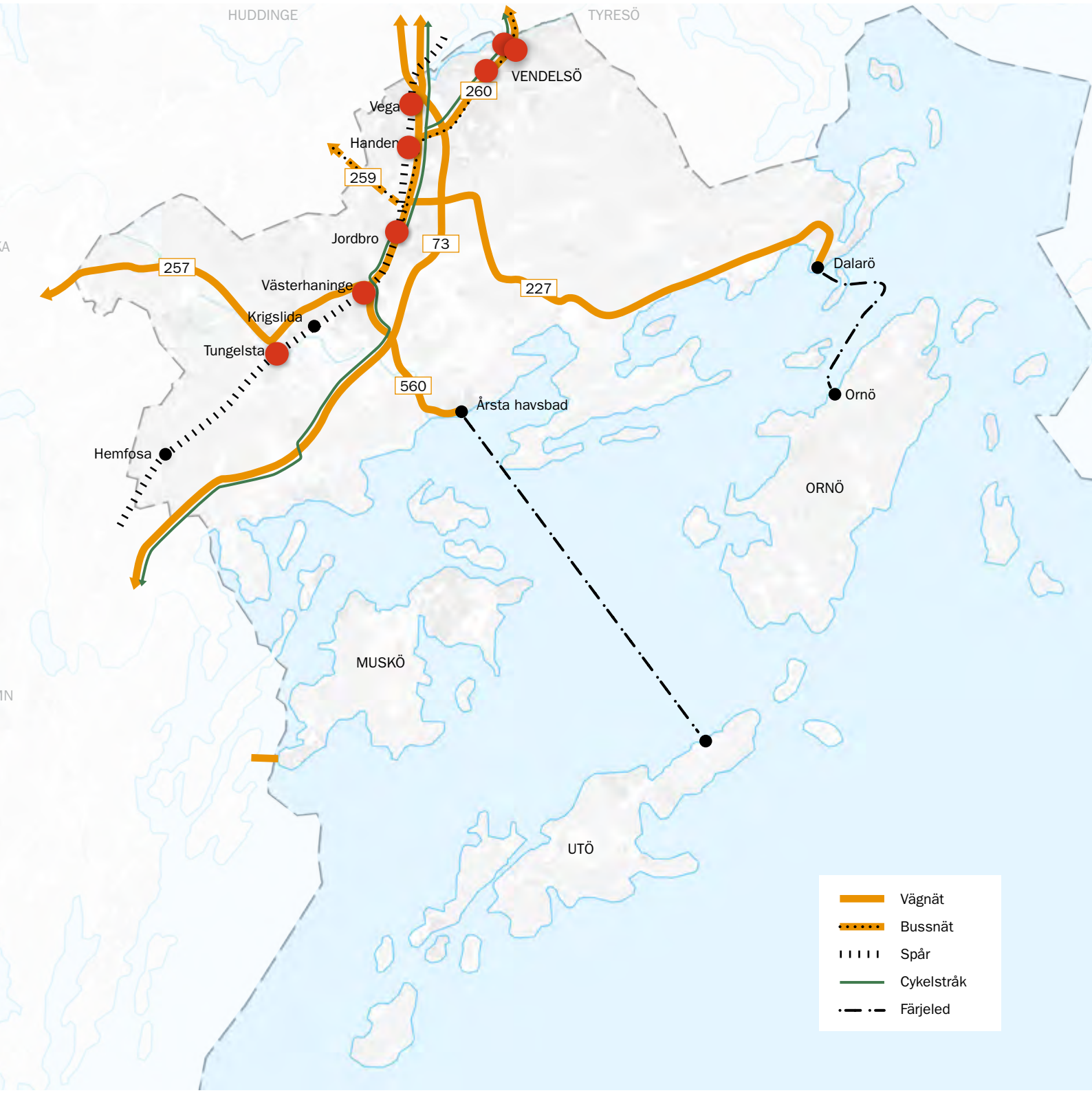
När stadskärnan utvecklas blir tre huvudnoder för kollektivtrafiken särskilt viktiga; Vega, Handen och Västerhaninge. Dessa platser är viktiga omstigningsplatser och knutpunkter för kollektivtrafiken. Med en modern bussterminal i anslutning till pendeltågsstationen i Handen och den nya pendeltågsstationen i Vega finns goda förutsättningar för både en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Med pendeltåg och direktbussar tar sig Haningebor snabbt till centrala Stockholm. Den nya bussterminalen i Handen kommer ligga inomhus och nära pendeltåget för att skapa en trygg och tillgänglig bytespunkt i kommunen och regionen. Med år av utveckling av Handenområdet har läget för bussgaraget i Handen hamnat i ett centralt läge i kommunen. En flytt av bussgaraget till Albyberg skulle möjliggöra att ytor i ett centralt läge kan användas för bl.a. bostäder.

Med en modern bussterminal i anslutning till pendeltågsstationen i Handen och den nya pendeltågsstationen i Vega samt Västerhaninge finns goda förutsättningar för både en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.





Figur 17. Övergripande busslinjekopplingar med flest linjer i Haninge kommun.



Figur 18. Infartsparkeringar i kommunen markerat i rött.

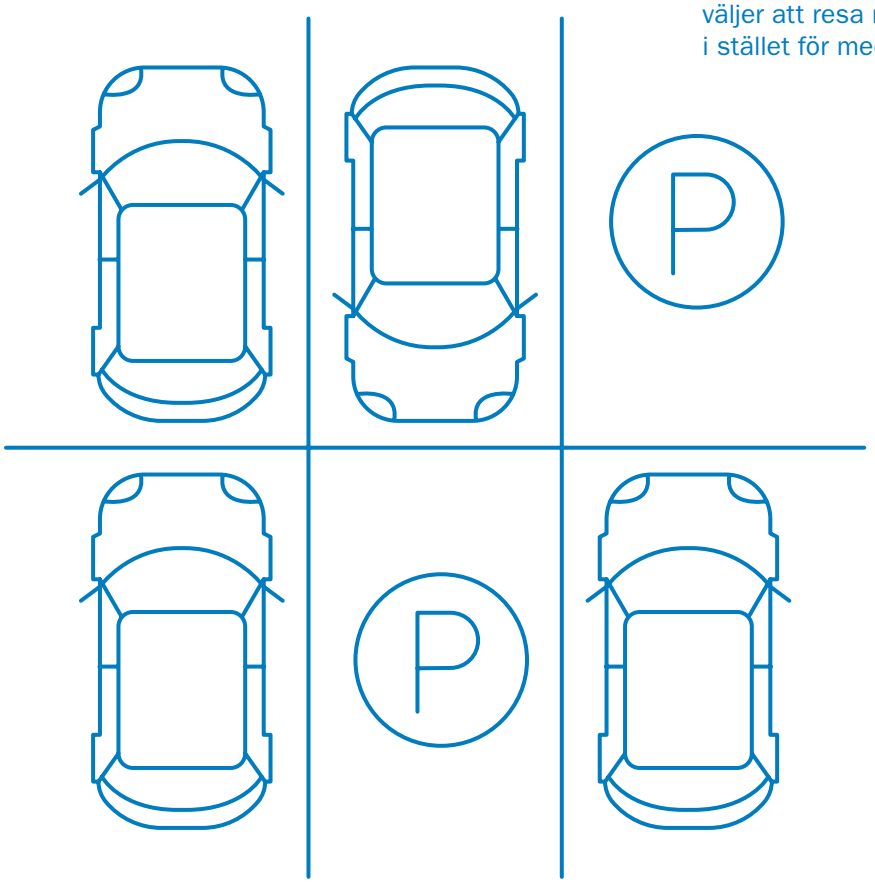
Infartsparkeringar

Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. En bra utformad och rätt lokaliserad infartsparkering kan bidra till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken i stället för med bilen.

Infartsparkeringar finns vid pendeltågsstationerna i Västerhaninge, Jordbro och Handen, Vega och Tungelsta station samt längs Gudöbroleden vid Gudö, Grindstugan och Sågen (se figur 18).

Det är inte alltid den infartsparkering som är belägen närmast bostaden som används i första hand. T.ex. attraherar infartsparkeringen i Västerhaninge trafikanter bosatta i Tungelsta trots att det finns ledigt utrymme på infartsparkeringen i Tungelsta. Detta bidrar till fler lokala bilresor i området och skapar ett högt tryck och överbelastning i Västerhaninge. Syftet med infartsparkeringarna är främst till för de resenärer som ska resa vidare med kollektivtrafiken och inte till för parkering vid arbetet.

En bra utformad och rätt lokaliserad infartsparkering kan bidra till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken i stället för med bilen.



Cykeltrafik

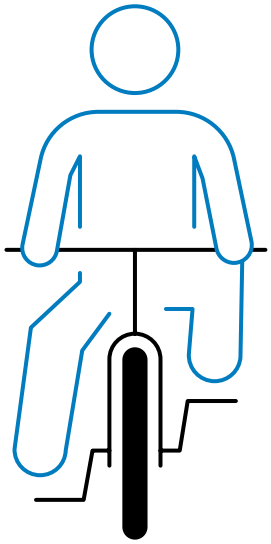
Cykelplanen handlar till stor del om att cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och tillgänglig stad. Den påvisar vikten av att det finns en bra infrastruktur, attraktiva omgivningar och bra parkeringsmöjligheter för att fler ska välja cykeln som ett transportmedel. Cykeltrafiken bidrar ofta till att andelen kollektivtrafikresor ökar genom kombinationsresor. För att det ska fortsätta att vara på det viset är det viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar vid pendeltågsstationerna och vid busshållplatser.

Planeringsprinciperna för cykeltrafiken är:

- ett tydligt, effektivt regionalt cykelvägnät är viktigt för att skapa förutsättningar för arbetspendling med cykel
- inom Haninge stad ska cykelvägnätet vara finmaskigt, sammanhängande, gent, väl skyltat och väl underhållet
- cykeltrafik ska betraktas som ett separat trafikslag.

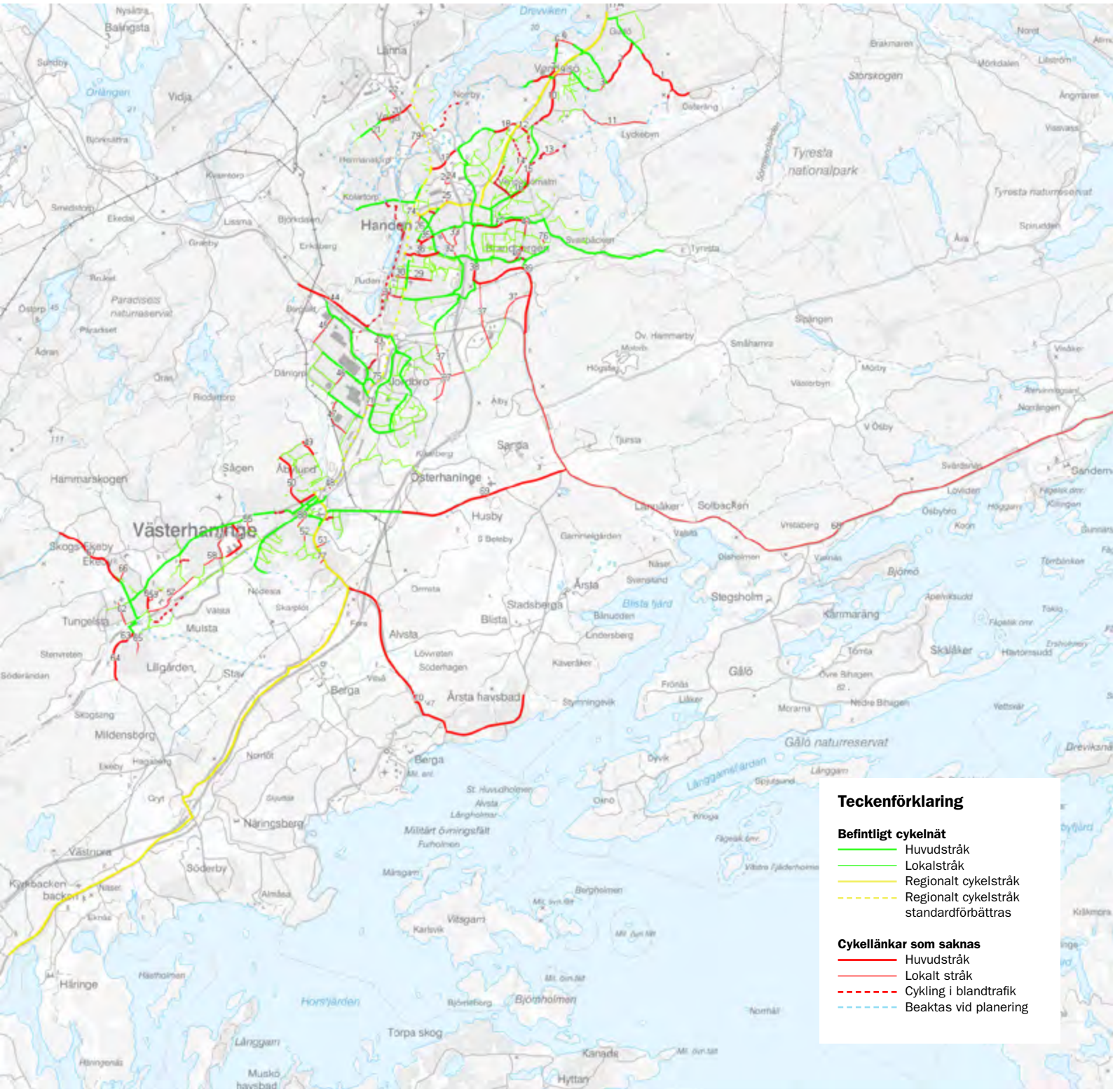
Cykeltrafiknätet är indelat i regionala stråk, huvudnät och lokalnät (se figur 19). Två regionala cykelstråk passerar genom den regionala stadskärnan Haninge: Nynässtråket mellan Stockholm och Nynäshamn via Handen, Jordbro och Västerhaninge, samt Vendelsöstråket mellan Handen och Vendelsö och vidare mot Tyresö C och Stockholm.

Längs kommunens huvudgator finns idag cykelbanor/cykelvägar på drygt 60 % av vägsträckningen. Det saknas dock cykelbanor utmed viktiga kommunala huvudgator och i områden som omvandlats från fritidsboende till permanentboende.



60 %

Längs kommunens huvudgator finns idag cykelbanor/cykelvägar på drygt 60 % av vägsträckningen.

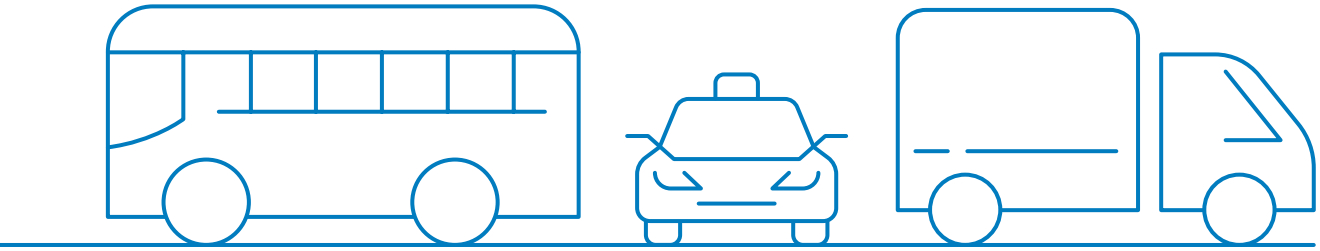


Figur 19. Cykelplanen, befintliga och saknade länkar (numrering enligt åtgärdslista i Cykelplanen).

Gångtrafik

En gångtrafikplan kan innehålla en analys av gångtrafikens nuläge, problembild och behov av åtgärder. I dagsläget saknas en sådan analys för kommunen varför gångtrafikens förutsättningar inte kan redovisas i denna plan.

Gångtrafiken är en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem och är det mest yteffektiva transportslaget som även bidrar till att skapa en mer levande stad. Utöver detta leder den precis som cykling till ökad folkhälsa. Gångtrafiken måste vara trafiksäker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar samt öka i omfattning. För att påverka att fler väljer att ta sig till fots mellan A och B är det viktigt att det finns ett finmaskigt nät med gena och attraktiva gångstråk.



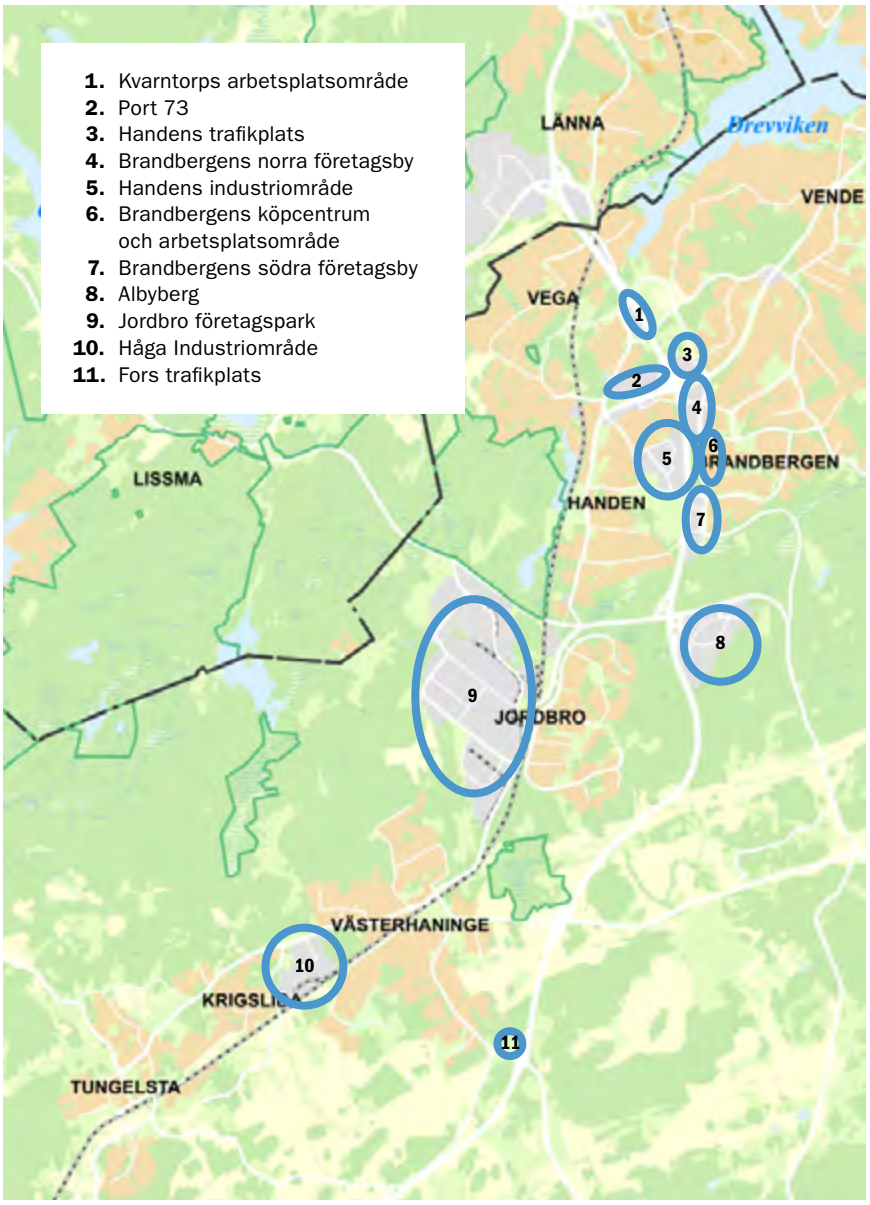
Figur 20. Näringslivets transporter.

Näringslivets transporter

Framkomlighet och tillförlitlighet för godstransporter är viktiga komponenter för att logistiken ska kunna bidra till ett konkurrenskraftigt och hållbart näringsliv. En övergripande ambition är att minimera riskerna för att köbildning uppstår i de stråk som är speciellt viktiga för näringslivet. En annan övergripande ambition är att arbetspendlingen till och från dessa områden i möjligaste mån ska kunna ske via kollektivtrafik, gång och cykel.

Flera av de befintliga områdena för näringslivet ligger längs med de större infrastrukturstråken och har goda transportmöjligheter. I dagsläget finns sex etablerade verksamhetsområden i Haninge samt fem under framväxt[10], se karta i figur 21 för geografisk placering och tabell sid 36–37 för hur verksamhets-områdena trafikförsörjs.

[10] www.haninge.se/naringsliv/foretagsmark-och-lokaler



Figur 21. Haninges företagsområden.

Etableringar av verksamheter utanför kommunen påverkar i olika omfattning behovet av transporter. Ett exempel är etableringen av hamnen i Norvik som kommer att påverka godsflödena på väg 73. Dessa transporter kommer att påverka miljön i Haninge, men de skapar också nya förutsättningar för näringslivets utveckling och kommer leda till efterfrågan av nya platser för logistikverksamhet.

Figur 22. Företagsområden och dess trafikförsörjning.

	Gång- och cykeltrafik	Kollektivtrafik	Bil- och godstrafik
Handens industriområde (Ingår i STUP-området)	Finns delvis, men saknade länkar förekommer. För att öka attraktiviteten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafik finns planer på cykelbanor längs Eskilsvägen.	Med kollektiva färdmedel nås området med pendeltåg och buss. Närmaste pendeltågsstation är Handen. En ny bussterminal är under uppbyggnad intill pendeltågsstationen i Handen.	Finns via huvudvägnätet med infarter från Dalarövägen och Söderbymalmsvägen. En ny trafikplats på väg 73 vid Dalarövägen (Torvalla) finns upptagen i ÅVS:en för väg 73. Området är utpekat för omvandling mot blandstad på sikt. En ny karaktär i området ställer krav på andra typer av gatumiljöer och eventuellt en ny gatustruktur.
Brandbergens köpcentrum och arbetsplatsområde	Finns delvis, men saknade länkar förekommer.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss mellan Brandbergen-Gullmarsplan och Stockholm city. Ny bussterminal planeras inom planprogram för Brandbergens centrum.	Finns via huvudvägnätet med infarter från Brandbergsleden. En ny trafikplats på väg 73 vid Dalarövägen (Torvalla) finns upptagen i ÅVS:en för väg 73.
Kvarntorps arbetsplatsområde	Det regionala cykelstråket Stockholm/Nynäshamn löper längs Nynäsvägen. Behovet av ett mer finmaskigt gång- och cykelvägnät och åtgärder p.g.a. ökade transporter kan komma att förändras i takt med att Vegastaden växer fram.	Med kollektiva färdmedel nås området med pendeltåg och buss, närmaste pendeltågsstation är Vega.	Finns via trafikplats Vega och det ombyggda vägnätet för Nynäsvägen och därintill.
Jordbro företagspark	Det regionala cykelstråket Stockholm/Nynäshamn löper längs Nynäsvägen. Nya gång- och cykelbanor planeras inom utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn.	Med kollektiva färdmedel nås området med pendeltåg och buss, närmaste pendeltågsstation är Jordbro.	Finns via huvudvägnätet med infarter från väg 259 (Haningeleden) och Nynäsvägen. Planering via Trafikverket pågår för utbyggnad av bilvägnätet inom projekt Tvärförbindelse Södertörn. Inom projektet planeras det för bl.a. nya trafikplatser längs väg 259.
Håga industriområde	Finns delvis, men saknade länkar förekommer.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss och pendeltåg, närmaste pendeltågsstation med anslutning till buss är Västerhaninge station.	Finns via huvudvägnätet med infarter från väg 257 (Tungelstavägen). Planering via Trafikverket pågår för ombyggnad av ett flertal platser längs väg 257.

	Gång- och cykeltrafik	Kollektivtrafik	Bil- och godstrafik
Albyberg	Finns delvis utbyggt inom området, men förbindelser till området saknas. En förutsättning för hållbar arbetspendling är gång- och cykelstråk till området.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss. En förutsättning för hållbar arbetspendling är kollektivtrafik (med ökad turtäthet) till området.	Finns via huvudvägnätet med infart från väg 227 (Dalarövägen). Området ligger intill trafikplats Jorbro. Inom området byggs gatorna ut allteftersom ny bebyggelse tillkommer. Gatorna håller god standard för godstrafik.
Port 73	Det regionala cykelstråket Stockholm/Nynäshamn och längs Gudöbroleden, saknade länkar förekommer längs Gudöbroleden. Saknade länkar på lokalnätet till området och inom området förekommer.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss.	Finns via huvudvägnätet med infart från väg 260 (Gudöbroleden) och Nynäsvägen.
Handens trafikplats	Det regionala cykelstråket löper längs Gudöbroleden. Saknade länkar till området förekommer bl.a. längs Torfastleden (vilket är under planering).	Med kollektiva färdmedel nås området med buss som i dagsläget stannar inne på området.	Finns via huvudvägnätet i anslutning till väg 260 (Gudöbroleden) och Torfastleden samt med infart från Söderbyleden. Godstrafiken kan till del av verksamheterna inom området angöra via en separat in- och utfart från Söderbyleden.
Brandbergens norra företagsby	Finns delvis men saknade länkar förekommer.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss.	Finns via huvudvägnätet med infart från Vendelsövägen och Söderbyleden.
Fors trafikplats	Det regionala cykelstråket Stockholm/Nynäshamn löper längs Nynäsvägen. Planering via Trafikverket pågår för utbyggnad av gång- och cykelbana längs Vitsåvägen till Årsta havsbad.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss.	Finns via huvudvägnätet med infart från Nynäsvägen och Vitsåvägen. Området ligger intill trafikplats Fors.
Brandbergens södra företagsby	Finns delvis men saknade länkar förekommer. Väg 73 utgör en barriär för kopplingar mellan Brandbergen och Handen. Planering pågår för en ny gång- och cykelväg parallellt med Kilowattvägen.	Med kollektiva färdmedel nås området med buss.	Finns via huvudvägnätet med infarter från Dalarövägen. Angöring sker via lokalgata, Kilowattvägen.

Framtida trafiksituation och behov av framkomlighet

Detta kapitel beskriver den övergripande behovsbilden för framkomlighet på väg uppdelat i tre geografiska områden och ligger till grund för åtgärdsförslagen som presenteras i nästa kapitel. Avsnittet fördjupar även föregående kapitel som beskrev nuläget och de utgångspunkter från strategier och styrdokument samt de olika förutsättningarna som de olika transportslagen har kopplat till de tre geografiska områdena i kommunen.

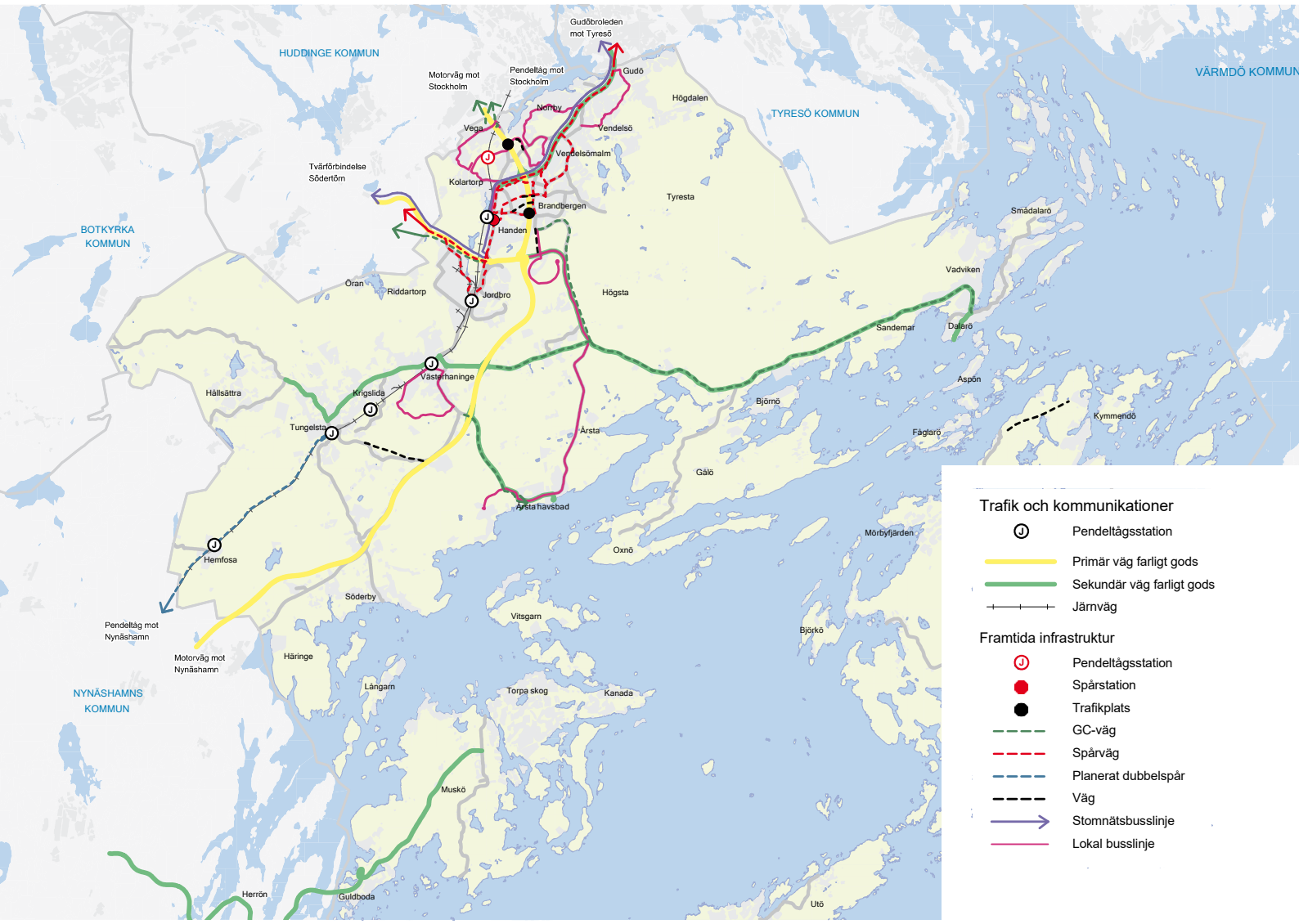
Framkomlighet för vägtransporter

Den pågående stadsutvecklingen i kommunen med nya bostäder och nya arbetsplatser leder till ett ökat behov av vägtransporter i samhället.

Målsättningen är att öka andelen hållbara resor där fler går, cyklar eller åker kollektivt men trafikprognoser visar att vägtransporterna och bilåkandet fortsätter att öka när fler personer bor och arbetar i Haninge stad. Det leder i sin tur till att ett ökat behov av utveckling av väginfrastrukturen för att möjliggöra en fortsatt god tillgänglighet för alla trafikslag.

Utformningen av infrastrukturen behöver optimeras och användas effektivt. Det kan handla om att använda det befintliga vägnätet på ett annat sätt än vad som görs idag och att rätt transport går på rätt typ av vägnät. Att det uppstår en viss kösituation under maxtimmarna är svårt att undvika, om vägnätet skulle vara helt framkomligt utan köer under dygnets alla timmar skulle det istället vara överdimensionerat och icke effektivt nyttjat större delen av dygnet. En välavvägd balans mellan ytorna för olika trafikslag kontra framkomlighet och kapacitetsstarka transportslag behöver finnas.

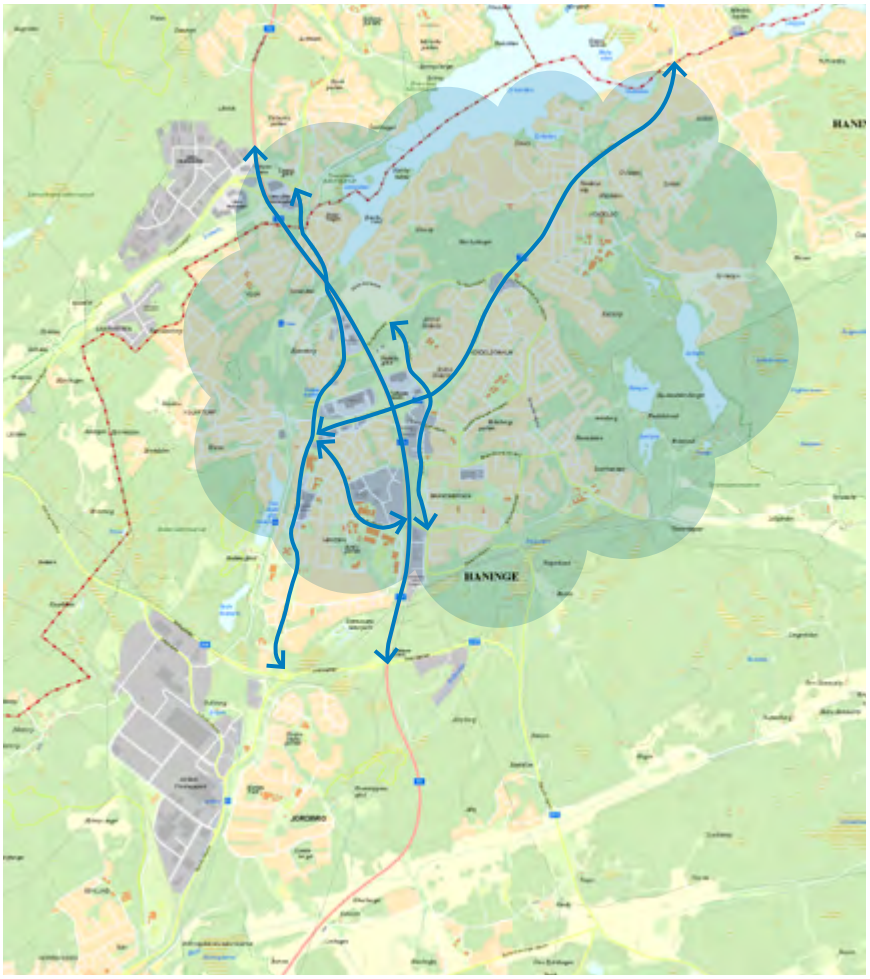
De samhällsekonomiska förlusterna är större för trafik som fastnar i köer för arbetsrelaterade resor än för resor som sker på fritiden. Det är extra viktigt att arbeta med fokus på framkomlighet i de fall där stråken för godstransporter sammanfaller med kollektivtrafikstråk för buss. En förutsättning för att öka kollektivtrafikandelen av det totala resandet är att bussarna inte fastnar i långvariga kösituationer.



Figur 23. Framtida infrastruktur.
Källa: Haninges översiktsplan.

Framtida trafiksituation och behov i Vendelsö, Handen, Vega, Brandbergen

De fyra största områdena i Haninge växer och utvecklas i takt med samhällsutvecklingen och befolkningsutvecklingen. Det leder till att behoven för framkomlighet, trafiksäkerhet, men även tillgänglighet förändras.



Figur 24. Vendelsö, Handen, Vega, Brandbergen.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Det övergripande trafiknätet i området innefattas av Nynäsvägen, väg 73 och väg 260 Gudöbroleden. Enligt trafikanalyser som genomförts är framkomligheten under rusningstrafik i dagsläget på en godtagbar nivå. Det förekommer dock perioder med förlängda restider i maxtimmarna längs Nynäsvägen och väg 260.

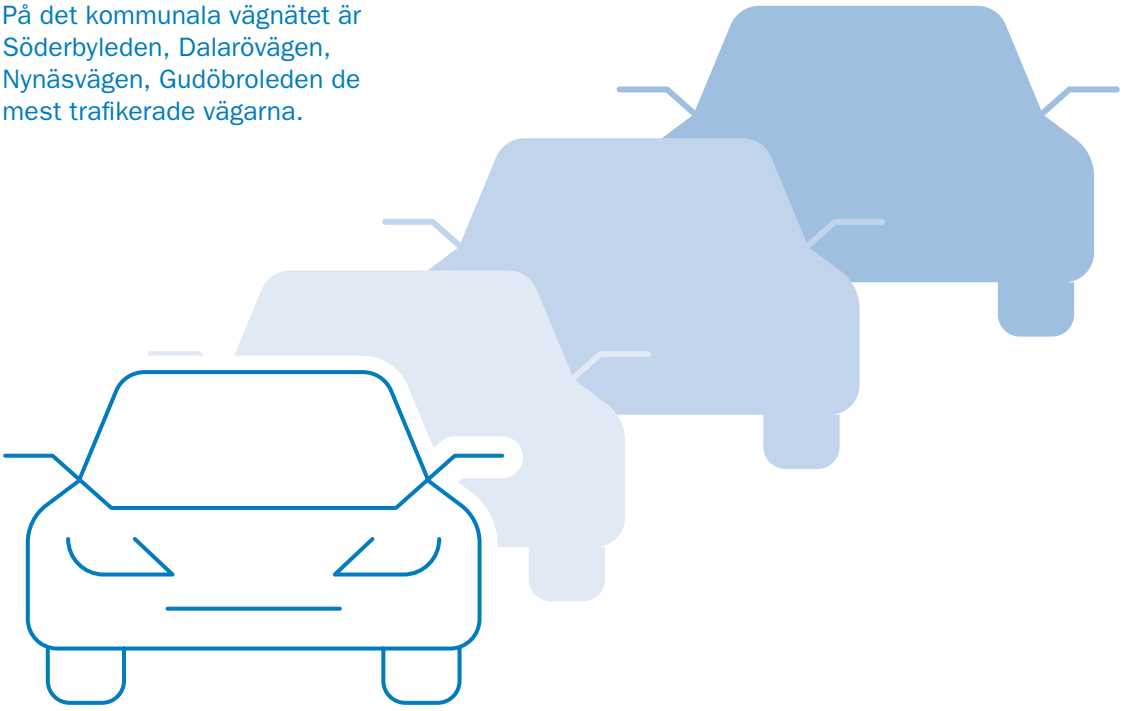
Väg 260 Gudöbroleden är ett viktigt framtida stomnätsstråk och är till större delen en statlig väg. Det är också en alternativ resväg till väg 73 i det större trafiksystemet

i Södra Stockholmsregionen, varför större incidenter på väg 73 påverkar dess framkomlighet. Det regionala cykelstråket löper längs med Gudöbroleden och Vendelsövägen.

På det kommunala gatunätet är Söderbyleden, Dalarövägen, Nynäsvägen, väg 260 Gudöbroleden (väster om trafikplats Handen) de mest trafikerade gatorna. Här uppgår trafikflödet till mellan 10 000 – 18 000 fordon/dygn. Längs dessa stråk finns det en risk att framkomligheten påverkas och att köbildning leder till att barriäreffekterna upplevs större samt att situationen även medför försämrad trafiksäkerhet.

I framtiden väntas en betydande exploatering ha skett inom STUP-området och inom Vega. Trafikanalyser har gjorts för kapaciteten i dagens trafiknät samt en prognos av kapaciteten för år 2030. I nuläget indikerar simuleringarna att om inga åtgärder vidtas så kommer belastningen i vägnätet att bli mycket hög främst i korsningspunkterna längs väg 260 Gudöbroleden och i anslutning till trafikplats Handen och handelsområdena, under eftermiddagens maxtimme. Analysen visar även att trafiken som svänger till och från Torfastleden från väg 260 Gudöbroleden ökar vilket medför en betydligt högre belastning i cirkulationsplatsen Torfastleden/Gudöbroleden/Vendelsömalmsvägen med risk för överbelastning under eftermiddagens maxtimme. Även korsningen väg 260 Gudöbroleden/Vendelsö skolväg får en ökad belastning.

På det kommunala vägnätet är Söderbyleden, Dalarövägen, Nynäsvägen, Gudöbroleden de mest trafikerade vägarna.





Figur 25. Fem korsningspunkter som har behov av åtgärder för en ökad framkomlighet i vägtrafiksystemet.

Längs det kommunala vägnätet är korsningarna Nynäsvägen/Dalarövägen/ Gudöbroleden/ Getporsvägen, Söderbyleden/Vendelsövägen, Dalarövägen/ Vendelsövägen och Nynäsvägen/Dalarövägen mest kritiska samt de centrala delarna av Nynäsvägen. Även korsningen på Söderbyleden väster om Gudöbroleden in till stormarknadsområdet har brister vad gäller kapaciteten vid tider med mycket handelstrafik.

Utmaningar – framkomlighet för kollektivtrafik när staden och befolkningen växer

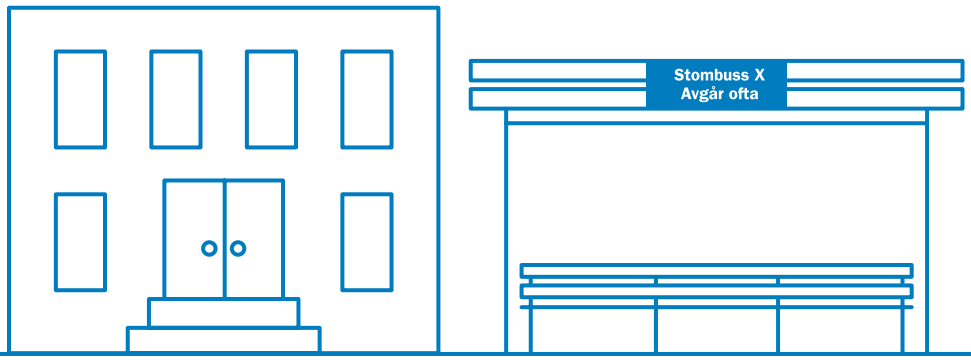
För att få ett vägnät som har god kapacitet, tillgänglighet, orienterbarhet och som samtidigt bidrar till en god stadsmiljö behöver vägnätet kompletteras med ett antal saknade länkar. Några av dessa länkar har kommunen identifierat som möjliga lösningar för att förbättra trafik- och stadsmiljön.

Exempel på saknade länkar för att möjliggöra trafikering med kollektivtrafik:

- förlängning av Solsätravägen till Nordenskiölds väg och Hermanstorpsvägen
- Lillängsvägen förlängs västerut till Lyckebyvägen/Skomakarvägen

Exempel på åtgärd som bidrar till ökad framkomlighet:

- ny trafikplats på väg 73 vid Torvalla med ramper riktning norrut



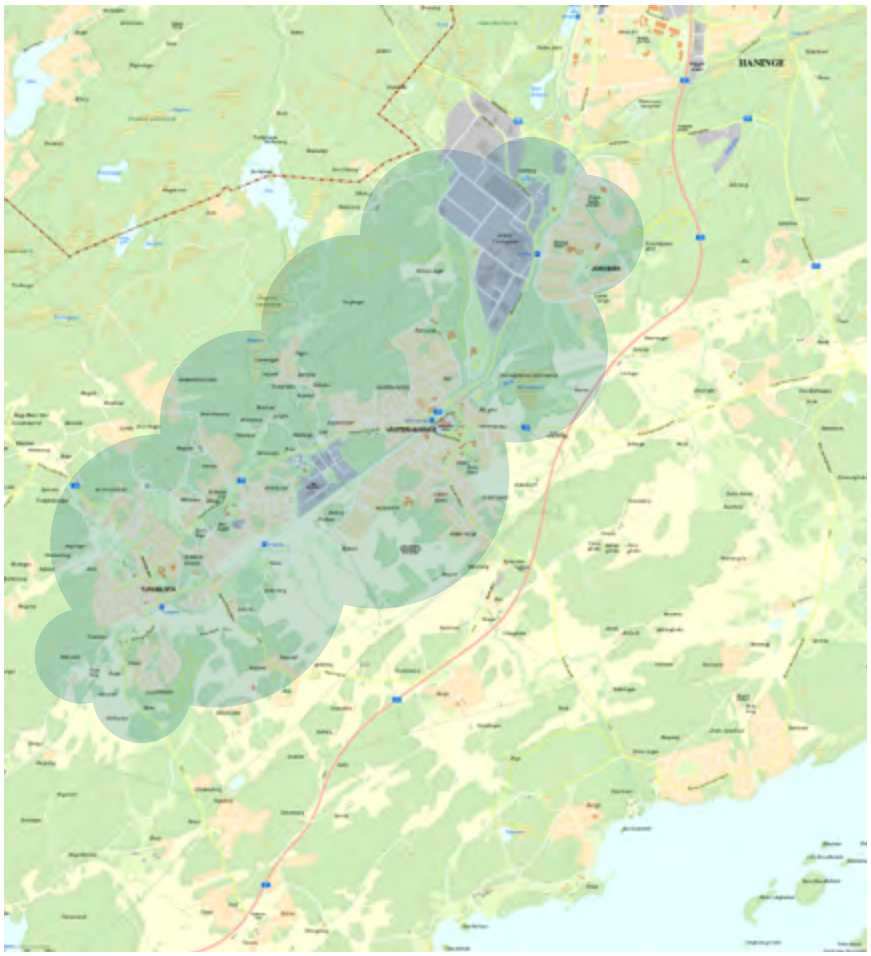
Figur 26. Stombuss.
Källa: Rapporten Stockholms transportsystem.

Generellt sett är utmaningarna på en övergripande nivå desamma i alla delar. En viktig del i att lyckas med ökad framkomlighet och trafiksäkerhet är att fler väljer kollektivtrafik som transportmedel eller går/cyklar i större utsträckning och att den stora befolkningstillväxten inte medför att fler väljer att köra bil.

I en stråkstudie som genomförts för Gudöbroleden har förslag på åtgärder som förbättrar bussens framkomlighet tagits fram. I stråkstudien för Gudöbroleden finns mål för stombussens framkomlighet framtagna. Den verkliga hastigheten för bussarna ligger idag under målhastigheten som är satt till 30–50km/h. Framkomlighetsproblemen är som störst i norrgående riktning under morgonens rusningstrafik, där hastigheten för busstrafiken är så låg som 15 km/h på vissa sträckor.

Framkomlighetsproblem för busstrafiken råder även vid Haninge centrum och Nynäsvägen samt i korsningar längs Söderbyleden och Dalarövägen. För att öka framkomligheten längs Nynäsvägen i centrum utreds kollektivtrafikkörfält och signalprioritering vid korsningspunkter.

I norra delen av kommunen är linjesträckningen för busstrafiken relativt väl utvecklad, men västra delen av Vega och östra delen av Vendelsö saknar idag bussar i linjetrafik. Även från Albybergs företagsområde finns önskemål om en ny genare busslinje mot Handen vilket förutsätter en ny sträckning av Dalarövägen. Bussgaraget som idag är lokaliserat i Handen föreslås flyttas till Albyberg för att frigöra utrymme för bl.a. bostadsbebyggelse i de mest centrala delarna av kommunen.



Figur 27. Jordbro, Tungelsta, Västerhaninge.

Framtida trafiksituation och behov i Jordbro, Tungelsta, Västerhaninge

För områdena Jordbro, Tungelsta och Västerhaninge finns det behov av att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten i takt med att områdena förändras och utvecklas.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Det övergripande vägnätet för motorfordonstrafik i Jordbro, Tungelsta och Västerhaninge består i huvudsak av väg 73, väg 259 (Haningeleden), Nynäsvägen, väg 257 (Tungelstavägen) och väg 556 (Stavsvägen). Det regionala cykelstråket löper längs med Nynäsvägen.

Väg 259 är en statlig väg som idag har bristande trafiksäkerhet och en låg framkomlighet varför Trafikverket fått i uppdrag att bygga Tvärförbindelse Södertörn, vilket ger en ökad tillgänglighet för stora delar av Södertörn.

Den statliga vägen 257 fungerar i den östra delen som en huvudinfart från väg 73 till Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta. Väg 257 har en relativt hög trafikmängd och är en begränsande faktor för bostadsbyggande i området då den idag har bristande trafiksäkerhet gällande korsningar och utfarter, samt kapacitetsproblem. För busstrafiken kan det vara svårare med framkomligheten i högtrafik på flera platser bland annat på Tungelstavägen, vid Åbyrondellen samt vid Västerhaninge centrum (se figur 28).



Figur 28. På Tungelstavägen och Nynäsvägen i Västerhaninge påverkas framkomligheten för buss i högtrafik.

Väg 257 är i dag genomfartsväg, huvudgata i tätorten, kollektivtrafikstråk, cykelförbindelse och skolväg och har därmed flera viktiga funktioner att fylla i transportsystemet. Det innebär att det kan uppstå målkonflikter vid åtgärder längs med vägen. För den statliga vägen 556 (Stavsvägen) är trafiksäkerhetsstandarden låg på grund av att det är en smal och kurvig väg med höga hastigheter. Stavsvägen har som en del i projektet med dubbelspår på Nynäsbanan byggts om och delvis fått en ny sträckning via en bro över järnvägen.

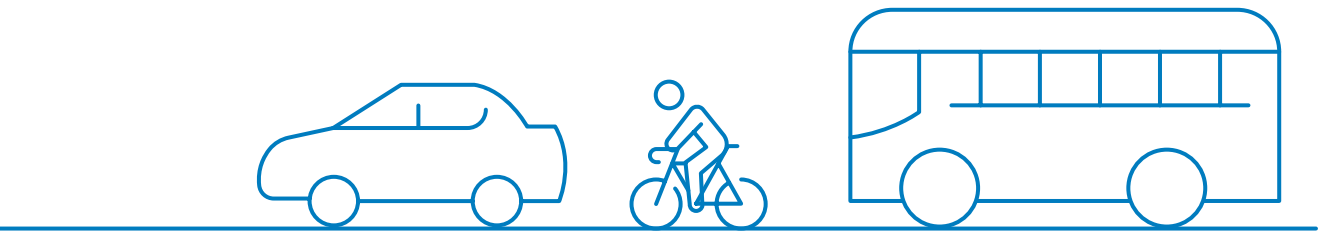
Trafikanalyser för vägnätet år 2030 visar att trafikökningen blir som störst i de mest centrala delarna längs väg 257, Nynäsvägen och Österhaningevägen. Den ökade exploateringen är en bidragande orsak till de kapacitetsbrister som kan uppstå i vägnätet. Vidare väntas även genomfartstrafiken öka främst till följd av en växande befolkningsmängd i hela regionen vilket främst påverkar trafikmängden på väg 73. Cirkulationsplatsen vid väg 257/Nynäsvägen/Åbyvägen (se figur 28) är redan i dag hårt belastad och indikeras bli överbelastad i framtiden

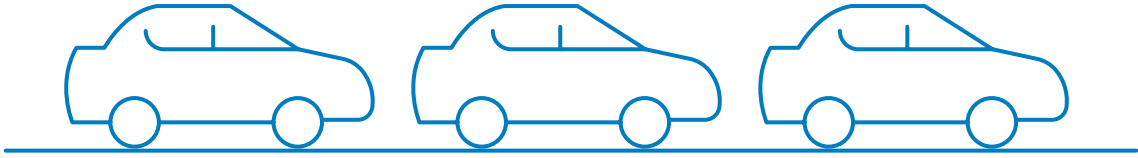
enligt framtagen prognos, vilket stundtals kan ge mycket lång köbildning. Även korsningen vid Österhaningevägen/Nynäsvägen och Nynäsvägen/Centrumvägen indikeras bli hårt belastad. I lokalvägnätet ökar trafiken främst på Centrumvägen (som dock planeras få en ny sträckning och utformning) och längs Ribby allé vars korsningspunkter med huvudvägnätet indikeras bli hårt belastade. Vid utveckling av vägnätet är det viktigt att hela spektrat av transporter på väg ses över och att framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter beaktas särskilt vid val av utformning.

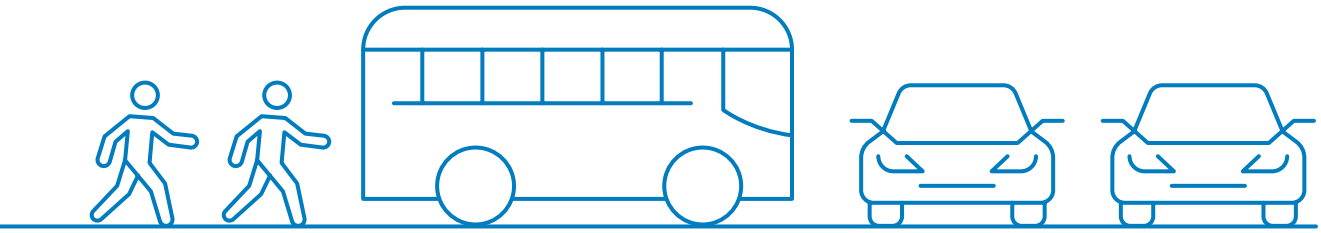
Utmaningar – framkomlighet för kollektivtrafik när staden och befolkningen växer

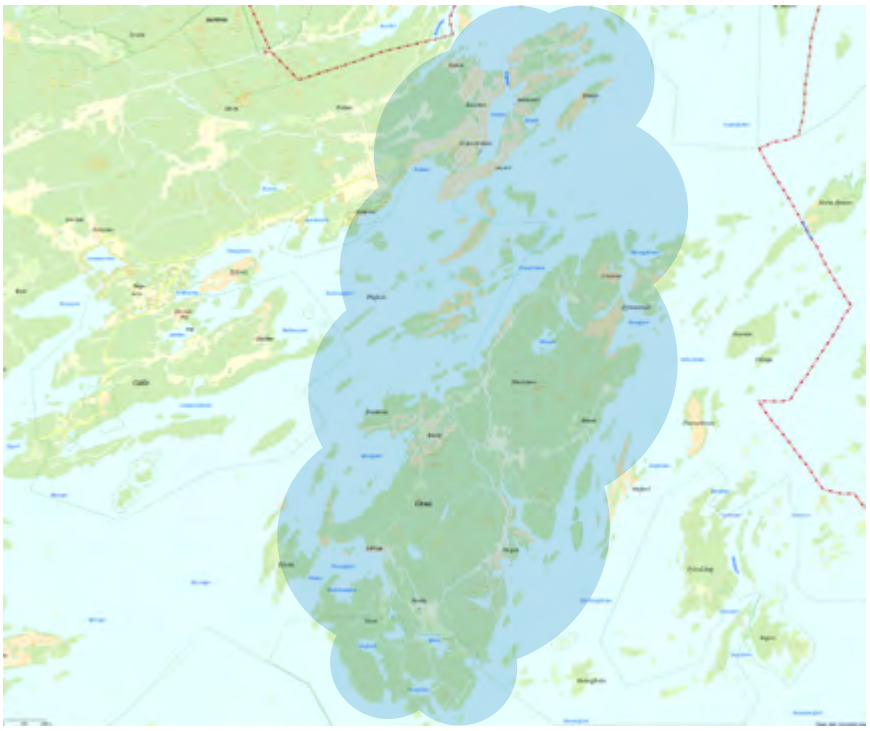
För att få ett vägnät med god kapacitet, tillgänglighet, orienterbarhet och som samtidigt bidrar till en god stadsmiljö behöver vägnätet kompletteras med ett antal saknade länkar. Några av dessa länkar har kommunen identifierat som möjliga åtgärder för att förbättra trafik- och stadsmiljön. De nya väglänkarna ska möjliggöra nya busslinjedragningar och ett ökat bostadsbyggande:

- ny väglänk mellan Nedersta allé och Skarplöts allé
- möjliggöra att Stabergsvägen mellan Mulstavägen och Nedersta allé kan vara öppen för trafik
- ny väglänk mellan Åkervägen och Ribby allé









Figur 29. Dalarö och Ornö.

Framtida trafiksituation och behov på Dalarö och Ornö

Dalarö är kommunens äldsta tätort och består av blandad bebyggelse för både permanentboende och fritidsboende. Väg 227 (Dalarövägen) sträcker sig mellan Jordbro och Dalarö brygga och utgör en viktig funktion för all trafik till och från Dalarö, men också vidare i skärgården via färjeförbindelser från Dalarö.

Färjelinjen som går mellan Dalarö-Ornö i Haninge kommun utgör en viktig länk i aktuell del av Stockholms skärgård. Boende och verksamma i regionen är starkt beroende av en fungerande förbindelse. Bilfärjan mellan Dalarö och Ornö drivs idag som en enskild färja och anslutningarna mellan bilfärja och buss är bristfälliga och det är svårt att leverera gods till Ornö med dagens system. Trafikverkets ställningstagande utifrån generella kriterier är att färjeläget bör vara allmän färja. En Åtgärdsvalsstudie har genomförts och resultatet har överlämnats till Länsstyrelsen i Stockholms län för beslut gällande såväl eventuellt förändrat huvudmannaskap för färjan som finansiering av medföljande investeringar.

Haninge kommun arbetar med en förstudie för en fördjupad översiktsplan för Ornö. I den förstudien är en färjeförbindelse som innebär en långsiktigt hållbar infrastrukturlösning central. Förstudien ska konkretisera kommunens syn på vilken utveckling och vilket läge för färjetrafiken som är önskvärd framöver. Några åtgärdsförslag för färjetrafiken finns därför inte i den här trafikplanens åtgärdskapitel.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Trafikutvecklingen har legat på en stabil nivå under flera år till och från Dalarö med en trafikökning på ett par procentenheter per år[11] och bristande kapacitet för vägnätet förekommer endast vid enstaka tillfällen. Även om Dalarövägen inte trafikeras av några större mängder trafik (trafik per årsdygn) är säsongsvariationerna stora med störst flöden under vår, sommar och höst. Under denna period kan det uppstå kapacitetsproblem, det är också under denna period som antalet gång- och cykeltrafikanter är som störst och trafiksäkerhetsproblemen blir påtagliga då det saknas gång- och cykelbanor längs med Dalarövägen. Bristande framkomlighet uppkommer på Gålövägen i korsningen med Dalarövägen efter en sommardag med badväder. Trafikverket har gjort en ÅVS med åtgärdsförslag signalreglerad korsning, se kapitlet *Åtgärdsförslag på statliga vägar*.

Odinsvägen, som ansluter mot Dalarövägen och mot Dalarö hotellbrygga, är smal och saknar på delar av sträckan separerade ytor för gång- och cykeltrafikanter. Både framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem uppstår under främst sommarhalvåret, inte minst då tunga transporter ska passera genom samhället på Dalarö. På grund av vägnätets struktur finns få omledningsvägar, detta innebär att en allvarlig incident på Dalarövägen eller Smådalarövägen kan få konsekvenser för framkomligheten för räddningstjänst, sjuktransporter och andra nödvändiga transporter. Förutom behovet av framkomlighetsåtgärder för bl.a. räddningstjänsten föreligger behov av att bredda Smådalarövägen för att kunna inrymma VA-utbyggnad samt gång- och cykelbana.

Utmaningar – framkomlighet för kollektivtrafik när befolkningen ökar

Två busslinjer trafikerar mellan Dalarö och Gullmarsplan respektive Handen. Restiden till Handen är cirka 30 minuter, därefter 25 minuter pendeltågsresa till Stockholm city. Restiden till Gullmarsplan med buss är ca 1 timme.

Det finns en bilfärja från Dalarö till Ornö som trafikeras året om. I övrigt finns båttrafik till omkringliggande öar med ökad frekvens sommartid. Huvudskärsbåten trafikerar på sommaren Fjärdlång och Huvudskär.

[11] Trafikmätning väg 227, http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation

Odinsvägen, som ansluter mot Dalarövägen, är smal och saknar på delar av sträckan separerade ytor för gång- och cykeltrafikanter. Både framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem uppstår under främst sommarhalvåret, inte minst då tunga transporter ska passera genom samhället på Dalarö.



Behovsanalys och slutsatser

Slutsatserna nedan är gjorda utifrån den övergripande behovsanalysen samt nulägesbeskrivningen som redovisas under avsnittet *förutsättningar och utgångspunkter.*



Allmänt

- Trafik- och stadsplaneringen behöver i högre grad prioritera gående, cyklister och kollektivtrafiken framför biltrafiken för att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.
- Det övergripande trafiksystemet utgör viktiga kopplingar, men ger även upphov till barriäreffekter främst för gående och cyklister och försämrar tillgängligheten inom tätorterna.
- Goda regionala förbindelser finns i nord-sydlig riktning men inte i öst-västlig riktning.
- För att få ett vägnät som har god tillgänglighet, god orienterbarhet och samtidigt bidrar till en god stadsmiljö, finns behov av att vägnätet kompletteras med ett antal saknade länkar.
- Det finns bristande trafiksäkerhet i flera korsningspunkter, ofta i kombination med höga trafikflöden.
- Trafikanalyser för vägnätet år 2030 visar att belastningen i vägnätet är hög i korsningspunkterna längs det statliga vägnätet på Gudöbroleden, särskilt i cirkulationsplatserna Torfastleden/Gudöbroleden/Vendelsömalmsvägen och Gudöbroleden/Vendelsö skolväg. På det kommunala vägnätet är korsningarna Nynäsvägen/Dalarövägen/Gudöbroleden/Getporsvägen, Söderbyleden/Vendelsövägen, Dalarövägen/Vendelsövägen och Nynäsvägen/Dalarövägen mest kritiska samt Nynäsvägen genom stadskärnan.



Gång- och cykeltrafik

- För att understödja gående som ett förstahandsval som transportmedel vid framförallt kortare resor behövs en mer finmaskig struktur som gör det enkelt att gå.
- Det lokala cykelvägnätet ska vara finmaskigt, väl skyltat och ha god tillgänglighet till lokala målpunkter som till exempel spårbunden kollektivtrafik.
- Gång- och cykelpassager behöver få en högre kvalitet och en ökad trafiksäkerhet.

Kollektivtrafik

- Andelen kollektivtrafikresenärer behöver öka för att utvecklingen ska vara hållbar och det kan betyda att bilens utrymme och roll förändras genom att ytor omfördelas från biltrafik till kollektivtrafik, cykel och fotgängare.
- Idag saknas kollektivtrafikkörfält och bussprioritering i trafiksignaler längs viktiga kollektivtrafiksstråk, som till exempel Nynäsvägen.
- Idag saknas kollektivtrafik till vissa delar av kommunen som exempelvis delar av Vegaområdet och vissa områden har ej tillräcklig turtäthet.
- Bussars framkomlighet är låg på Gudöbroleden, Tungelstavägen, vid Haninge centrum, vid Västerhaninge centrum samt i korsningar längs Söderbyleden och Dalarövägen.

Biltrafik

- Haninge kommun har idag en hög andel bilresor.
- Biltrafikens ytkrävande infrastruktur och höga framkomlighet bidrar till oattraktiva stadsmiljöer. Bilens utrymme och roll i framtiden kommer att behöva förändras. I vissa fall är det nödvändigt att bilar får mindre ytor.
- Under vissa tider är trafiksystemet hårt belastat med köbildningar som följd, vilket ger dålig framkomlighet inte bara för biltrafiken utan även för busstrafiken och näringslivets transporter.
- Tvärförbindelse Södertörn saknas som är en viktig länk för de regionala förbindelserna och syftar bland annat till att stärka Haninge kommuns koppling till Flemingsberg och vidare mot E4/E20.

Godstrafik

- Godstrafikens framkomlighet är låg längs bl.a. Gudöbroleden och Nynäsvägens centrala delar.
- Näringslivets transporter ska beaktas och utgöra underlag för prioriteringar i gaturummet.
- I kommunens planering ska det skapas förutsättningar för tillväxt genom bl.a. förbättringsåtgärder på vägnätet som elväg längs väg 73.
- Avsaknaden av Tvärförbindelse Södertörn påverkar godstrafiken och näringslivets utveckling negativt.

Stadsutveckling

- Haninge är en av de snabbast växande kommunerna i Stockholmsregionen och en av åtta regionala stadskärnor.
- Haninge som regional stadskärna ska utvecklas till en knutpunkt i trafiksystemet.
- Översiktsplanen förespråkar att bebyggelseutvecklingen sker genom förtätning, detta är en viktig grund för att utveckla kollektivtrafiken i kommunen och för att fler ska välja att gå eller cykla.
- Utbyggnadsstrategierna anger att stadsutvecklingen i kommunen främst ska ske genom att bygga centralt i stadskärnan och i stationsnära lägen. Genom att skapa ett optimerat transportsystem som samverkar med samhällsutvecklingen kan ytorna användas mer effektivt.


Haninge
kommun
LIEBHERR



Åtgärdsförslag och prioriteringsgrunder

Trafikplanen behandlar främst målområdet *framkomlighet på väg.* Den handlar om att göra prioriteringar för gångtrafiken, cykeltrafik och busstrafiken samt i viss mån biltrafiken genom åtgärdsförslag som bidrar till kommunens arbete med hållbara transporter på väg. Vissa åtgärdsförslag är kompletteringar till gällande cykelplan som avses arbetas in i kommande version av cykelplanen.

Utifrån den övergripande behovsbilden så är de största utmaningarna för Haninges trafiknät att i högre grad prioritera gående, cyklister och kollektivtrafiken framför biltrafiken. Samtidigt behöver framtida kapacitetsbrister i vägnätet hanteras vilka i sig är en begränsande faktor för busstrafiken.

I nuläget kan kapacitet och trafikbelastning på det kommunala vägnätet sägas vara i balans med vissa fördröjningar under rusningstrafik, men utan allvarliga låsningar. Om trafikmängderna kan hållas på sådana nivåer att stora ombyggnader och nya trafiklösningar inte behöver byggas av kapacitetsskäl kan resurser sparas. Om vi lyckas förändra resvanorna hos tillräckligt många av dagens resenärer och även hos en stor del av den tillkommande befolkningsökningen samt att nya bostäder inte genererar så mycket tillkommande trafik som dagens prognoser visar, kan vi skjuta kostsamma vägbyggen framåt i tiden och helt undvika andra. För att lyckas med detta arbetar kommunen strategiskt med val av hur och var vi bygger nya bostäder så att fler ska kunna välja mer klimatsmarta och yteffektiva färdsätt. Parkeringsnormer, flexibla parkeringstal, parkeringsreglering och parkeringsavgifter är också verktyg som används för att styra mot Trafikstrategins mål. Med ett strukturerat arbete med steg 1 och steg 2-åtgärder kan kostsamma steg 3 och 4-åtgärder skjutas framåt i tiden.

Arbetet med steg 1 och steg 2-åtgärder drivs dels inom ramen för den färdplan för Smarta resval som antogs 2020. Smarta resval involverar hela kommunen, både som organisation och som geografisk plats. Färdplan Smarta resval utgör en handlingsplan med åtgärder som styr mot och uppmuntrar till hållbara resor. Till stor del handlar det om beteendepåverkande åtgärder, som riktar sig till allt från kommunens medarbetare, medborgare, arbetsplatser och besökare i kommunen. Det handlar om att hjälpa trafikanterna att hitta alternativa färdsätt t.ex. genom gång- och cykelvägvisning, ny cykelkarta och marknadsföringsaktiviteter för nya gång- och cykelförbindelser eller elladdplatser. Att stödja system som gör det lättare att dela och samnyttja cyklar, bilar och andra transportmedel.

Det mest kapacitetsstarka färdmedlet i vägtrafik är buss. Från ett kapacitetsperspektiv är åtgärder som minskar risken för överbelastning av flaskhalsar som riskerar att drabba många trafikanter mest prioriterade. Sådana flaskhalsar utgörs främst av korsningar i eller i nära anslutning till huvudvägnätet. Korsningar i det kommunala vägnätet som idag har en hög belastning är främst Gudöbroleden/Dalarövägen/Nynäsvägen, Söderbyleden/Vendelsövägen och korsningen längs Söderbyleden/Handelsområdet öster om väg 73.

I dessa korsningar kan även mindre trafikökningar leda till köbildning som riskerar att störa det stora genomgående trafikflödet ute på Gudöbroleden. I dessa köer hamnar även busstrafiken.

Ovan nämnda korsningar har en så pass hög belastning att en mindre trafikökning under rusningstrafik kan ge negativa tröskeleffekter. Även mindre flöden kan ge stora effekter om köer riskerar att växa ut och låsa andra korsningar som i sin tur påverkar andra större trafikströmmar.

De fysiska åtgärder som genomförs i trafiknätet ska bidra till att stärka konkurrenskraften och förutsättningarna för de hållbara trafikslagen.

De kapacitetsåtgärder som föreslås är främst motiverade utifrån busstrafikens framkomlighet, men innebär ofta att även biltrafikens framkomlighet ökar. Generellt sett är kapacitetsbrister på väg ofta svåra att lösa utan att vidta fysiska åtgärder som ökar framkomligheten för alla vägtransporter (buss, bil, gods m.m.), som till exempel ökad kapacitet i korsningar och nya väglänkar.

De åtgärdsförslag på det kommunala vägnätet som föreslås prioriteras är de åtgärder som:
- ökar framkomligheten eller avlastar trafiken på Nynäsvägen,
- minimerar stora köbildningar i trafiknätet,
- ökar trafiksäkerheten i olycksdrabbade korsningspunkter,
- bidrar till att öka busstrafikens framkomlighet och tillgänglighet,
- samordning med andra ombyggnadsprojekt (”Passa på”-åtgärder).

De åtgärdsförslag på det statliga vägnätet som föreslås prioriteras är de åtgärder som:
- ökar framkomligheten eller avlastar trafiken på Gudöbroleden,
- minimerar stora köbildningar i trafiknätet,
- ökar trafiksäkerheten i olycksdrabbade korsningspunkter,
- bidrar till att öka busstrafikens framkomlighet och tillgänglighet,
- är nödvändiga för att möjliggöra stadsutveckling.

Åtgärderna som föreslås i nästkommande kapitel är uppdelade i fyra delar:
- åtgärder på det kommunala vägnätet som i flera fall behöver samordnas med exploatering, men som inte är beroende av stadsutveckling för att kunna genomföras,
- åtgärder på det statliga vägnätet,
- åtgärder på det kommunala vägnätet som planeras och genomförs i samband med stadsutveckling,
- åtgärder för långsiktigt hållbar godstrafik.

Varje åtgärd illustreras med en symbol för det trafikslag som har det primära behovet av förbättring. Åtgärder på det kommunala vägnätet redovisas med blå markering och på det statliga vägnätet med röd markering.

Åtgärdsförslag på kommunala gator för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet

Majoriteten av de åtgärdsförslag som redovisas nedan bedöms kunna genomföras inom en tidsperiod på upp till 10 år, några åtgärdsförslag är på medellång (10–20 år) eller lång sikt (≥ 20 år). Åtgärderna behöver i flera fall samordnas med kommande exploatering. Åtgärdsförslag som är redovisade med en streckad linje i karta per åtgärd symboliserar utveckling av en befintlig vägsträcka, medan åtgärdsförslag som är redovisade med en heldragen linje symboliserar en ny väglänk. Redovisning av nya väglänkar i karta ska ses som en riktning och redovisar inte nödvändigtvis en exakt placering. Åtgärdsförslagen är redovisade i geografisk ordning från norr till söder.



Figur 30. Sammanställning av åtgärder på det kommunala vägnätet.

1. Ny väglänk mellan Lillängsvägen och Lyckebyvägen/Skomakarvägen



Figur 31. Förlängning av Lillängsvägen till Lyckebyvägen/Skomakarvägen.

Förutsättningar

Skomakarvägen/Lyckebyvägen saknar idag en gen koppling mot Lillängsvägen som skulle möjliggöra försörjning av en större del av området med kollektivtrafik samt ge ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafik. Åtgärdsförslaget om en ny väglänk mellan Skomakarvägen/Lyckebyvägen och Lillängsvägen är en del av utvecklingsplanen för Vendelsö[12] som helhet och återfinns i Översiktsplanen som en del i utvecklingen av busslinjenätet[13]. Det pågående planarbetet för Lillängsvägen har till syfte att utreda och pröva lämplighet och förutsättningar för utökad bostadsbebyggelse. I samband med planarbetet utreds möjligheten att förse området med busstrafik mellan Tutviksvägen och Vendelsö skolväg via Bondvägen och Lillängsvägen. I dagsläget trafikeras Lillängsvägen av ca 300 fordon/dygn och Skomakarvägen av ca 2 000 fordon/dygn.

Analys och åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget innebär att en ny väg med standard för att möjliggöra kollektivtrafik inkl. gång- och cykelbana byggs där det idag är en gång- och cykelväg i Lillängsvägens förlängning och i ett grönområde i kuperad terräng. Åtgärden bidrar till målet om en ökad andel resande med kollektivtrafik och främjar resor med cykel och till fots. För att trafikering med kollektivtrafik ska vara möjlig behöver en längre vägsträcka byggas om, detta ingår i kommande arbete med detaljplan och exploatering. Dock ingår inte denna saknade väglänk för utbyggnad.

---

12 Utvecklingsprogram Vendelsö, www.haninge.se/siteassets/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/utvecklingsprogram/vendelso_utvecklingsprogram.pdf

13 Översiktsplanen, www.haninge.se/siteassets/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/op2030/haninge-kommun-oversiktsplan-2030-med-utblick-mot-2050-sid1-59.pdf

För biltrafiken väntas en förlängd Lillängsvägen endast få mindre trafikmängder, enligt analyser ungefär 300 fordon per dygn enligt prognos för 2040 och något mindre i nuläget.

Åtgärden i koppling till Lillängsvägen utreds inom ramen för detaljplanearbetet, i samband med detta tas sträckningsalternativ och genomförbarheten för förslaget i beaktning men behandlas som ett separat projekt. Åtgärden som helhet kräver dock anpassningar och hållplatser längs hela den tänkta busslinjestäckningen från Vendelsö skolväg till Tutviksvägens anslutning till Gudöbroleden.

Status och tidplan

Åtgärden bedöms ha hög prioritet för att möjliggöra busstrafik i området.



Finansiering

Åtgärden finansieras inom ramen för Trafikplanen.

2. Ökad framkomlighet vid korsning Vendelsö skolväg/Sågenvägen



Figur 32. Signalreglerat övergångsställe på Vendelsö skolväg.

Förutsättningar

På Vendelsö skolväg strax söder om korsningen med cirkulationsplatsen på Gudöbroleden och Sågenvägen finns ett signalreglerat övergångsställe. Vendelsö skolväg trafikeras av ca 2600 fordon/dygn och Gudöbroleden mellan ca 8000 och 12 000 fordon/dygn. Passagen används som en del i skolvägen till Hagalyckeby-skolan varför gröntiden i trafiksignalen är generös. Den längre gröntiden för gående påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken negativt och stundtals blir det smärre köbildning ut på Gudöbroleden. På sikt planeras stombussen att trafikera längs med Gudöbroleden, framkomligheten för kollektivtrafiken kommer att vara av stor vikt och då särskilt för stombussen.

Analys och åtgärdsförslag

Trafiksignalen påverkar framkomligheten för motorfordonstrafiken negativt och eftersom busstrafiken påverkas och på sikt stombussen behöver åtgärd genomföras som minskar risken för låsningar i trafiksystemet. Dock är trafiksäkerheten och framkomligheten viktig för de oskyddade trafikanterna varför åtgärdsförslaget innebär en fortsatt trafiksäker situation för gående och cyklister, men med förbättrad framkomlighet för bl.a. busstrafiken.

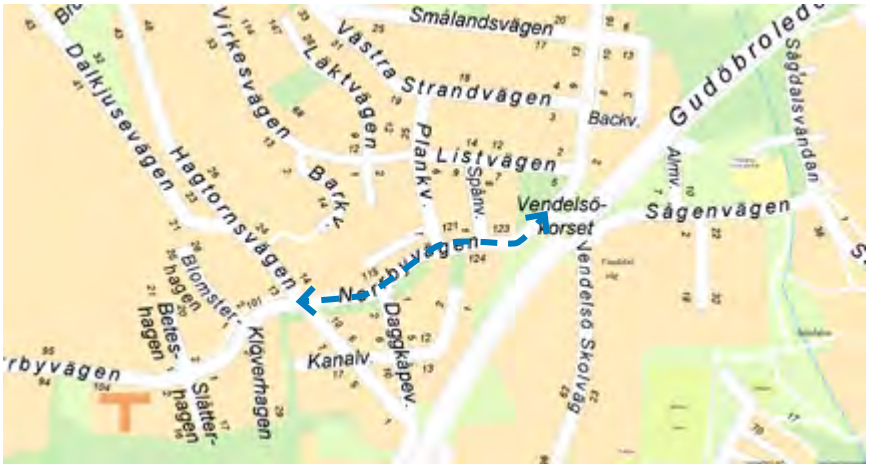
Åtgärdsförslaget innebär att trafiksignalen tas bort och övergångsstället istället hastighetssäkras med t.ex. vägkuddar.

Status och tidplan
Åtgärden är av relativt enkel karaktär och bör kunna genomföras på kort sikt.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering
Åtgärden föreslås att finansieras inom ramen för Trafikplanen.

3. Ökad framkomlighet längs Norrbyvägen



Figur 33. Ökad framkomlighet för buss längs Norrbyvägen.

Förutsättningar
Norrbyvägen trafikeras av kollektivtrafik längs del av sträckan, mellan Torfastleden och Flodvägen. Delar av Norrby saknar därmed tillgång till kollektivtrafik och de boende har ett längre avstånd till närmaste busshållplats. Dagens vägbredder medger inte alltid möjligheter till att busstrafiken ska kunna trafikera med godtagbar standard. Delar av Norrbyvägen avses utvecklas i samband med planarbete och exploatering, sträckan mellan Hagtornsvägen och Gudöbroleden är dock inte i dagsläget föremål för någon översyn och förändring.

Norrbyvägen trafikeras av ca 1000 fordon/dygn och har i höjd med Hagtornsvägen en körbanebredd på ca 5 m. Längs med körbanan löper en ca 2 m bred gångbana.

Analys och åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget innebär att Norrbyvägen mellan Hagtornsvägen och Gudöbroleden breddas för att kunna möjliggöra busstrafikering. Åtgärden bidrar till målet om en ökad andel resande med kollektivtrafik.

För att busstrafikering ska vara möjlig krävs dock att en längre sträcka erhåller standardhöjning, från Flodvägen till Gudöbroleden. En översyn och vidare utredning behövs både vad gäller samordning mellan pågående och planerade projekt, men också för planeringsförutsättningarna i form av behov av ny detaljplan och t.ex. bullerfrågor.

Status och tidplan

Åtgärdsförslaget behöver utredas vidare för bedömning av genomförbarhet. Samordning behöver ske med Trafikförvaltningens planering för utveckling och förändring av busslinjenätet.



Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

4. Ökad framkomlighet vid korsning Torfastleden/Järnåldersringen



Figur 34. Korsning Torfastleden/Järnåldersringen

Förutsättningar

Torfastleden trafikeras av ca 9000 fordon/dygn öster om korsningen med Järnåldersringen och ca 7800 fordon/dygn väster om korsningen med Järnåldersringen. Järnåldersringen trafikeras av ca 2350 fordon/dygn. Längs med delar av Torfastleden löper ett gång- och cykelstråk, stråket börjar väster om korsningen och fortsätter i riktning mot Nynäsvägen. Kollektivtrafik trafikerar Torfastleden och Järnåldersringen. Trafik på Järnåldersringen har väjningsplikt mot trafik på Torfastleden. Hastighetsgränsen på Torfastleden är 60 km/tim och på Järnåldersringen 30 km/tim.

Vissa tider på dygnet kan det vara något begränsad framkomlighet i korsningen för trafik som ska ut på Torfastleden från Järnåldersringen. Eftersom det inte finns några framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken påverkas den således av den ringa kösituation som uppstår. Den genomsnittliga väntetiden under morgonens maxtimme är ca 20 sek för fordon som ska ut på Torfastleden från Järnåldersringen. En känd trafikolycka har skett i korsningen sedan 2010, en trafikolycka 2019 mellan moped och lätt lastbil vid vänstersväng från Torfastleden in på Järnåldersringen.

Analys och åtgärdsförslag

För att förhindra att kollektivtrafiken blir stillastående i korsningen kan det finnas behov av åtgärder som underlättar. En möjlig åtgärd är att flytta gång- och cykelpassagen närmare korsningen och bredda den asfalterade ytan vid korsningen så att bussen kan ta ut svängen även om ett fordon ska göra en vänstersväng ut på

Torfastleden. Gång- och cykelpassagen kan också med fördel utformas genomgående för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

Status och tidplan

Inom ramen för Cykelplanen finns åtgärd för en ny gång- och cykelbana längs med Torfastleden utpekad (delar där det saknas), i samband med denna åtgärd föreslås lämpliga åtgärder för korsningen Torfastleden/Järnåldersringen genomföras.



Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

5. Ökad kapacitet i Torfastrondellen



Figur 35. Torfastrondellen.

Förutsättningar

I samband med att Trafikverket byggde trafikplats Vega förlängdes Söderbyleden från korsningen med Torfastleden till den nya trafikplatsen. Cirkulationsplatsen är utformad med ett genomgående körfält. Söderbyleden mellan trafikplats Vega och Torfastleden trafikeras av ca 7 400 fordon/dygn och söder om Torfastleden ca 4 900 fordon/dygn. Torfastleden öster om cirkulationsplatsen trafikeras av ca 8 900 fordon/dygn och väster om cirkulationsplatsen av ca 3 400 fordon/dygn. Längs Torfastleden österut löper en gång- och cykelbana parallellt med vägen, gång- och cykelbana finns även längs Söderbyleden söderut och norrut. Gång- och cykelpassage finns söder om cirkulationsplatsen och öster om cirkulationsplatsen.

Analys och åtgärdsförslag

I takt med att kommunen utvecklas och STUP:en förverkligas bedöms belastningen på denna korsning öka. För att möta den ökade efterfrågan på vägkapacitet i detta snitt kan cirkulationsplatsen utökas med ytterligare ett genomgående körfält som ansluter mot Söderbyleden och Torfastleden. Antal körfält på Torfastleden och Söderbyleden bör utökas till ca 50 m från korsningen. Utrymme för ytterligare körfält finns i gällande detaljplan.

Status och tidplan
Åtgärden föreslås för genomförande på lång sikt efter erforderliga utredningar.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering
Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

6. Ökad framkomlighet i korsning Söderbyleden/ infart till stormarknad



Figur 36. Korsning Söderbyleden/stormarknadsområde

Förutsättningar
Ca 170 m nordväst om korsningen Gudobroleden/Söderbyleden är infarten till stormarknaden vid Söderby placerad. Inom stormarknadsområdet finns bl.a. en större livsmedelsbutik och ett varuhus med tillhörande markparkering samt bensinstation. Infarten är en trevägskorsning med ett separat vänstersvängkörfält på Söderbyleden in till området söderifrån. Tidvis är trafikflödet in till stormarknadsområdet hög med köbildning som följd då trafik som kommer från sydöst och ska svänga vänster in till området blockeras av trafik som kommer från nordväst och ska svänga höger in till området. Vid enstaka tillfällen per vecka uppstår köbildning ut på Gudöbroleden. Ca 80 % av trafiken på Söderbyleden i

höjd med stormarknadsområdet har verksamheterna som målpunkt. En ombyggnad av trafikplats Handen stod färdig 2018, i samband med ombyggnaden av trafikplatsen genomfördes åtgärder för ökad framkomlighet även på Gudöbroleden t.o.m. korsningen med Söderbyleden. Bl.a. skapades ett högersvängkörfält utanför cirkulationsplatsen in mot Söderbyleden från Gudöbroleden österifrån.

Söderbyleden trafikeras av ca 13 400 fordon/dygn sydöst om infarten till stormarknadsområdet och av ca 4900 fordon/dygn nordväst om infarten. Myrmalmsringen trafikeras av ca 1 200 fordon/dygn. Gudöbroleden trafikeras av ca 18 000 fordon/dygn.

Analys och åtgärdsförslag

För att undvika köbildning ut mot Gudöbroleden kan trafiken från Söderbyleden söderifrån in på handelsområdet behöva få en ökad framkomlighet. En möjlig åtgärd är att utforma korsningen som en cirkulationsplats. Trafik söderifrån bedöms då få en ökad framkomlighet i och med att trafik som ska köra in i cirkulationsplatsen har väjningsplikt mot trafik inne i cirkulationsplatsen och att flödet bedöms vara störst söderifrån. Sammantaget ökar framkomligheten i korsningen, dock erhålls en försämrad framkomlighet för trafik på Söderbyleden norrifrån men inte i den omfattningen att korsningen blir överbelastad från den riktningen. Framkomligheten ökar främst genom att det sker en omfördelning av kapaciteten som minskar risken för kö för den vänstersvängande strömmen från Söderbyleden till handelsområdet som idag stundtals är högt belastad.

För att klara kapaciteten i korsningen på en godtagbar nivå med marginal kan cirkulationsplatsen utformas med ett körfält, det ger en marginal för ca 10 % mer trafik än idag. För att ytterligare öka kapaciteten kan cirkulationsplatsen utformas med två körfält. En ombyggnad av in- och utfarten till stormarknadsområdet kan kombineras med en ombyggnad av dagens utfart i den norra delen av området (strax norr om livsmedelsbutiken) genom att även tillåta infart den vägen. Denna åtgärd ger en marginal för ca 70 % mer trafik än idag (om trafikflödet fördelas lika mellan de två korsningspunkterna). Detta förutsätter dock omdisponering av körvägarna inom stormarknadsområdet och att busshållplatsen flyttas ut på Söderbyleden. Vid ny utformning av korsningarna är det viktigt att framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister ingår i utredningsalternativen och att dessa trafikslag ges prioritet vid korsningspunkter med motorfordonstrafiken.

Dagens utformning ger tidvis köbildning vid korsningen med risk för att köerna växer bakåt ut mot Gudöbroleden som följd. Trafiksituationen bedöms dock inte vara ansträngd i den omfattningen att en ombyggnad av korsningen är en åtgärd som bör genomföras på kort sikt. När en åtgärd genomförs bör den södra in- och utfarten till stormarknadsområdet prioriteras och en möjlig åtgärd är en cirkulationsplats. I samband med en åtgärd på vägnätet bör även trafikförsörjningen inne på stormarknadsområdet ses över och om möjligt förbättras.

Status och tidplan
Åtgärden föreslås för genomförande på kort sikt efter erforderliga utredningar.



Finansiering
Åtgärden föreslås finansieras av verksamheterna inom stormarknadsområdet då den större andelen av trafiken har dessa som målpunkt.

7. Ökad framkomlighet i korsning Söderbyleden/Vendelsövägen samt mellan Vendelsövägen och Gudöbroleden



Figur 37. Korsning Söderbyleden/Vendelsövägen.

Förutsättningar
Korsningen Söderbyleden/Vendelsövägen är en signalreglerad korsning som tidvis blir överbelastad med köbildning som följd ut i cirkulationsplatsen på Gudöbroleden. Vid köbildning norrut mot Gudöbroleden förekommer situationer där trafik kör i terrängen vid sidan om körbanan för att passera stillastående trafik längs med Söderbyleden och i cirkulationsplatsen. Trafikmängderna norr om korsningen på Söderbyleden är ca 17 500 fordon/dygn och öster om korsningen på Vendelsövägen ca 8200 fordon/dygn. Det finns ett genomgående körfält i korsningen, på

Söderbyleden finns det separata vänstersvängkörfält. Det regionala cykelstråket passerar korsningen. Korsningen är olycksdrabbad med främst olyckor mellan motorfordon, vanligast förekommande trafikolyckan är upphinnandeolycka.

I samband med utveckling av kollektivtrafiken i kommunen kan korsningen komma att trafikeras av stombuss.

Brandstationen har sin anslutning mot Söderbyleden strax norr om korsningen, det finns åtgärder vid in- och utfarten för att säkerställa en god framkomlighet vid utryckning, men det är av stor vikt att framkomligheten i korsningen också är god.

Analys och åtgärdsförslag

I takt med att kommunen utvecklas och planerna enligt STUP realiseras, visar trafikanalyserna på att korsningen kommer att överbelastas med köbildning ut mot Gudöbroleden som en normalsituation. För att framkomligheten ska vara godtagbar i ett framtida scenario behöver åtgärder i korsningen och längs Söderbyleden komma till stånd alternativt att en ny trafikplats på väg 73 i höjd med Torvalla byggs. En ny trafikplats på väg 73 i höjd med Torvalla skulle ge en betydande avlastning för korsningen Södebyleden/Vendelsövägen. Utan en ny trafikplats vid Torvalla krävs kapacitetsförstärkningar i form av t.ex. ombyggnad av den signalreglerade korsningen till en cirkulationsplats med två genomgående körfält alternativt att den signalreglerade korsningen utformas med två genomgående körfält. Denna åtgärd kombineras med fördel med att antal körfält på Söderbyleden utökas från dagens ett i vardera riktningen till två i vardera riktningen mellan korsningen med Vendelsövägen och Gudöbroleden. Att anlägga ett separat högersvängkörfält från Söderbyleden mot Gudöbroleden skulle ge marginell effekt och inte leda till önskvärd ökning av kapaciteten i korsningen med Vendelsövägen vilket är den högst belastade platsen.

En ökad framkomlighet för busstrafiken uppnås på denna plats bäst genom en generellt ökad kapacitet i korsningen mellan Vendelsövägen och Gudöbroleden som beskrivs ovan. Ett kollektivtrafikkörfält längs Söderbyelden bedöms inte vara en effektiv åtgärd, eftersom en framtida ökad trafik eller om kollektivtrafikfältet tar kapacitet från biltrafiken riskerar att bilköer växer ner längs Söderbyleden och når cirkulationsplatsen Gudöbroleden/Söderbyleden. En sådan situation innebär låsningar i cirkulationsplatsen som kan skapa betydande köer vidare längs Gudöbroleden med följden att både biltrafik och kollektivtrafik fördröjs avsevärt och att kollektivtrafiken då får svårt att nå ett eventuellt kollektivtrafikfält.

De redovisade alternativen till att öka framkomligheten på platsen ger negativa effekter på framförallt trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som i och med föreslagna åtgärder behöver korsa fler körfält än idag. Vid en cirkulationsplats kan gång- och cykelpassagerna höjas upp för att ge en ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna. Utformningen av gaturummet för dessa trafikantgrupper behöver studeras särskilt.

Status och tidplan

Åtgärden föreslås för genomförande på kort sikt efter erforderliga utredningar.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

8. Ökad framkomlighet i korsning Söderbyleden/Klockarleden



Figur 38. Söderbyleden/Klockarleden.

Förutsättningar

Korsningen Söderbyleden/Klockarleden är signalreglerad. Separata vänstersvängkörfält finns både på Söderbyleden och på Klockarleden. Söderbyleden trafikeras av ca 9 400 fordon/dygn och Klockarleden av ca 5 600 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 40 km/h. Gång- och cykelbanor finns längs Klockarleden och Dalarövägen samt Söderbyleden norr om korsningen. Under 2021 planerar kommunen att anlägga gång- och cykelbana längs Söderbyleden/Dalarövägen söder om korsningen.

I STUP:en är området utpekat som ett omvandlingsområde med framtida bostadsbebyggelse (blandstad). Söderbyleden norr om korsningen och Dalarövägen väster om korsningen ingår i ett framtida stråk för ökad och förstärkt kollektivtrafik.

Analys och åtgärdsförslag

Kapaciteten är tillräcklig i korsningen i ett nuläge, betydande kösituationer uppstår i normalfallet inte vid korsningen. Med ökade trafikmängder i samband med stadsutveckling enligt STUP bedöms dock korsningen överbelastas. Detta bedöms ske även om en trafikplats vid Torvalla på väg 73 byggs, konsekvenserna blir dock större utan en trafikplats än med. När korsningen överbelastas kommer inte köerna hinna avvecklas inom en omloppstid för trafiksignalen. För att öka kapaciteten vid och genom korsningen kan antingen den signalreglerade korsningen utökas med ytterligare ett körfält eller att korsningen ges en annan utformning som medger att större trafikströmmar kan passera utan fördröjning. Viktigt vid val av ny utformning av korsningen är att trafiksäkerheten ges stor prioritet och vikt, inte minst för gång- och cykeltrafikanter.

Status och tidplan

Åtgärden föreslås för genomförande på medellång/lång sikt efter erforderliga utredningar.



Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

9. Ökad framkomlighet i korsning Gudöbroleden/Nynäsvägen/Dalarövägen/ Getporsvägen



Figur 39. Korsning Gudöbroleden/Nynäsvägen/Dalarövägen/Getporsvägen.

Förutsättningar

Korsningen Gudöbroleden/Nynäsvägen/Dalarövägen/Getporsvägen är utformad som en cirkulationsplats med signalreglerade passager för gående och cyklister vid anslutningen mot Nynäsvägen söderut och mot Nynäsvägen norrut. I anslutningen mot Getporsvägen finns en passage för gående och cyklister, men utan trafiksignal. Cirkulationsplatsen är utformad med två genomgående körfält och vid den signalreglerade passagen mot Nynäsvägen söderut är det dubbla körfält. Vid röd signal för motorfordon i passagen mot Nynäsvägen söderut uppstår köbildning relativt lätt vilket blockerar cirkulationsplatsen med följdköer ut på de anslutande vägarna. Trafikflödet är på norra delen av Nynäsvägen ca 9 400 fordon/dygn, södra delen av Nynäsvägen ca 16 700 fordon/dygn, Gudöbroleden ca 19 700 fordon/dygn, Dalarövägen ca 9400 fordon/dygn och på Getporsvägen ca 300 fordon/dygn.

Analys och åtgärdsförslag

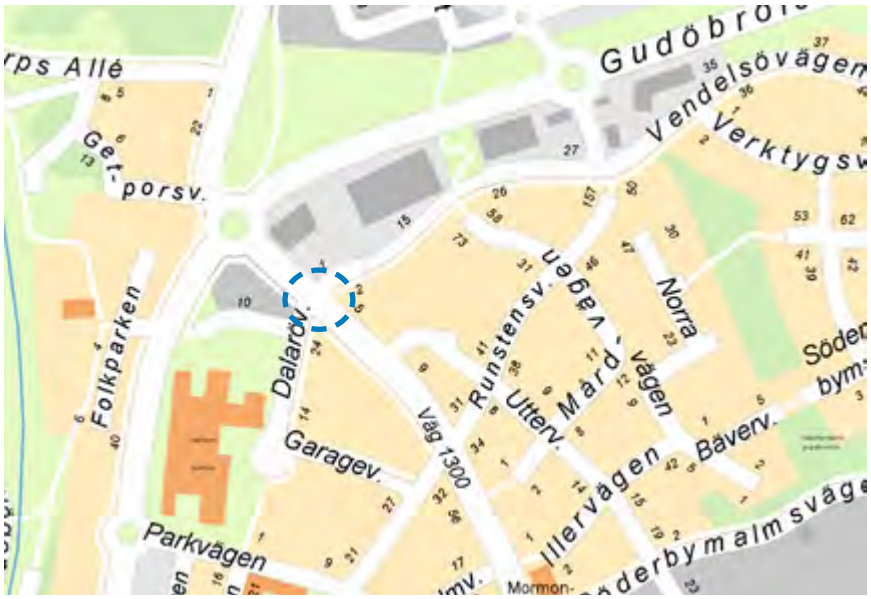
För att undvika låsningar i cirkulationsplatsen när gående och cyklister ska korsa Nynäsvägens södra del föreslås att trafiksignalen tas bort och ersätts med hastighetssäkrande åtgärder t.ex. vägkuddar eller att hela passagen höjs upp. Alla passagerna intill cirkulationsplatsen bör ha samma utformning varför trafiksignalerna föreslås tas bort vid samtliga till- och frånfarter och ersättas med hastighetssäkrande åtgärder. Föreslagen åtgärd ökar framkomligheten i korsningen, men ger samtidigt inte avkall på trafiksäkerheten för gående och cyklister utan höjer trafiksäkerheten då en signalreglering av en passage inte är en trafiksäkerhetsåtgärd utan en åtgärd för framkomlighet och styrning av trafik.

Status och tidplan
Åtgärden föreslås för genomförande på kort sikt efter erforderliga utredningar.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering
Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

10. Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i korsning Dalarövägen/Vendelsövägen



Figur 40. Korsning Dalarövägen/Vendelsövägen.

Förutsättningar
Dalarövägen/Vendelsövägen är en fyrvägskorsning där trafik från Vendelsövägen har väjningsplikt mot trafik på Dalarövägen. Dalarövägen sydöst om korsningen trafikeras av ca 9400 fordon/dygn (mätpunkt sydöst om Runstensvägen). Vendelsövägen österut är ej öppen för genomfart (endast buss-, gång- och cykeltrafik får trafikera), därmed torde trafikmängderna på aktuell del av Vendelsövägen vara låga. Kollektivtrafiken trafikerar till/från samtliga riktningar i korsningen och är en viktig del i trafikförsörjningen till bl.a. Handens sjukhus.

Framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister är relativt låg då det saknas refuger och åtgärder för att hastighetssäkra passagerna. Korsningen är olycksdrabbad och trafikolyckor har skett mellan cyklister/motorfordon, fotgängare/motorfordon och mellan motorfordon (upphinnandeolyckor). Eftersom korsningen ansluter mot Handens sjukhus rör sig ett större antal gående och cyklister i området vilket ytterligare pekar på vikten att korsningen utformas för de oskyddade trafikanternas anspråk. Det regionala cykelstråket passerar korsningen och framkomligheten för cykeltrafiken har därmed hög prioritet på platsen.

Sydväst om Dalarövägen (mellan Garagevägen och Dalarövägen samt Runstensvägen) pågår planarbete för bostadsexploatering.

Analys och åtgärdsförslag

Framkomligheten i korsningen är begränsad för kollektivtrafiken, men godtagbar för övrig motorfordonstrafik. Trafiksituationen i korsningen upplevs som svårorienterad med den huvudsakliga trafikmängden från tre riktningar. Eftersom kollektivtrafiken har tre viktiga anslutningspunkter mot fyrvägskorsningen uppstår svårigheter gällande vilka riktningar som bör prioriteras (från Handens sjukhus, från Vendelsövägen eller från Dalarövägen österifrån). Om det skulle bli aktuellt med stombuss som passerar denna korsning är detta ytterligare en aspekt som behöver tas i beaktning.

Ytterligare analyser av korsningen behövs för att fastställa lämplig utformning som bidrar till ökad framkomlighet för kollektivtrafiken, men som också ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter. En ny utformning för korsningen behöver också samordnas med kommande exploatering längs Dalarövägen. I ett tidigare skede har en ombyggnad av korsningen till en cirkulationsplats studerats, det föreligger dock svårigheter att få plats med en fullstor cirkulationsplats och samtidigt ha god standard för gång- och cykeltrafik. I vissa punkter blir inte utrymmena tillräckliga med en cirkulationsplats för att gång- och cykeltrafiken ska kunna ges godtagbar framkomlighet.

Status och tidplan

Åtgärden föreslås för genomförande på kort sikt efter erforderliga utredningar samt samordning med detaljplanearbete och exploateringsprojekt.



Finansiering

Åtgärden med en ombyggnad av korsningen föreslås finansieras inom detaljplanearbete/exploateringsavtal alternativt delar inom Trafikplanen.

11. Ökad tillgänglighet längs Vendelsövägen



Figur 41. Vendelsövägen.

Förutsättningar

Vendelsövägen mellan ca 100 m väster om anslutningen mot Gudöbroleden och Dalarövägen är i dagsläget endast tillåten för trafikering med busstrafik. För att säkerställa att personbilar inte kan passera avsnittet finns det ett spårviddshinder i höjd med Vendelsövägen 15. Körbanan är ca 4,3 m och det finns en gång- och cykelbana som löper längs med körbanan avskild med en grönremsa. Gång- och cykelbanan har en bredd på ca 2,5 m. Cykelstråket ingår i det regionala cykelstråket. Gatan har inte tillräcklig bredd för trafik i båda riktningarna. Vendelsövägen öster om anslutningen mot Gudöbroleden trafikeras av ca 3800 fordon/dygn, längs denna sträcka är gatan också bredare ca 6,5 m. Viadukten under väg 73 har en höjdbegränsning på 3,5 meter.

Analys och åtgärdsförslag

Med en framtida trafikökning blir Gudöbroleden högt belastad och det gäller särskilt delen förbi centrala Haninge där Gudöbroleden löper parallellt med Vendelsövägen. En möjlighet för att avlasta Gudöbroleden kan vara att öppna Vendelsövägen för genomfart. Vendelsövägen är attraktiv som förbindelse mellan Dalarövägen och Söderbyleden och vidare mot Gudöbroleden österut. Behovet av att avlasta Gudöbroleden minskar dock betydligt med en trafikplats vid Torvalla på väg 73 (se sid 72). Om Vendelsövägen ska öppnas för genomfart och förbudet om trafik med motorfordon förutom buss tas bort, behöver körbanan breddas för att inrymma god standard för kollektivtrafik. Förutom standardhöjning för körbanan finns det stort behov av att genomföra standardhöjning för gång- och

cykelstråket för att kunna separera gång- och cykeltrafikanter samt uppnå standard för regionalt cykelstråk. Ytor behöver omfördelas inom gaturummet för att uppnå detta. Frågor kopplat till buller behöver också utredas och hanteras.

En ökad tillgänglighet längs Vendelsövägen för alla trafikslag skulle innebära en minskning av trafiken från Dalarövägen mot Nynäsvägen med ca 100 fordon i maxtimmen. Detta skulle ge en viss avlastning i cirkulationsplatsen Gudöbro-leden/Nynäsvägen/Dalarövägen/Getporsvägen.

Status och tidplan

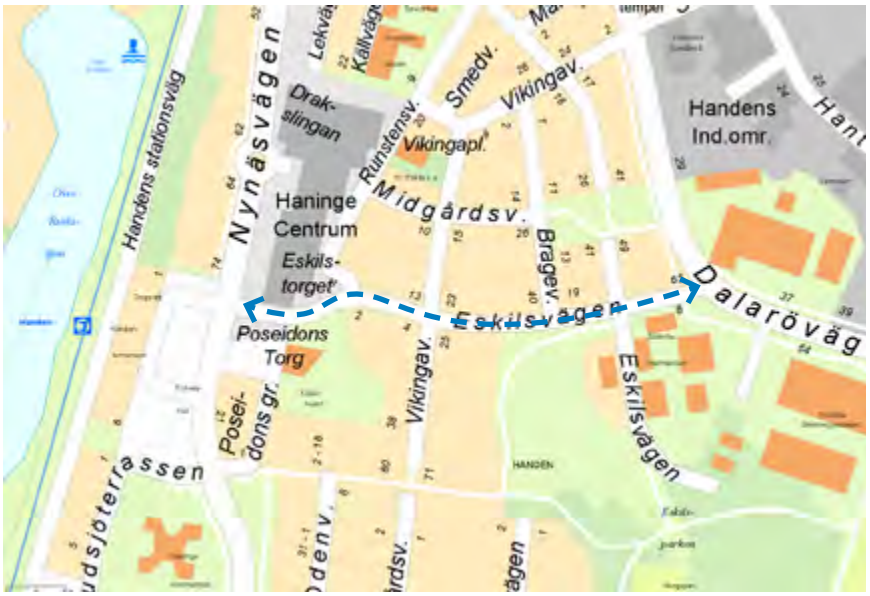
Åtgärden föreslås för genomförande på medellång/lång sikt efter erforderliga utredningar.



Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för Trafikplanen.

12. Utveckling av Eskilsvägen



Figur 42. Utveckling av Eskilsvägen.

Förutsättningar

Eskilsvägen binder samman Nynäsvägen och Dalarövägen och utgör en av kommunens huvudgator med en viktig funktion för främst kollektivtrafiken, men också för gång- och cykeltrafik. Längs gatan finns ett körfält i vardera riktningen och det saknas cykelbana. Gatans bredd varierar stort över sträckan med bredast sektion i väster mot Nynäsvägen och smalast sektion i öster mot Dalarövägen. Idag trafikeras Eskilsvägen av ca 5 000 fordon/dygn där ca 20 % utgör tung trafik d.v.s. relativt stor andel av den totala trafiken på Eskilsvägen är busstrafik. En utveckling av Eskilsvägen finns med som en del av stadsutvecklingsplanen (STUP) för Haninge stad. Med planerade exploateringar i centrala delarna av Haninge enligt STUP kan trafiken komma att öka på Eskilsvägen, vilket eventuellt kan ge kapacitetsproblem för busstrafiken i korsningspunkterna med Nynäsvägen och Dalarövägen.

Analys och åtgärdsförslag

Med bakgrund av att trafikanalyserna inte visar på några omfattande behov av åtgärder för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken längs med Eskilsvägen (även med en fullt utbyggd STUP) föreslås inte kollektivtrafikkörfält längs med gatan. Åtgärder föreslås dock i korsningspunkterna med Nynäsvägen och Dalarövägen t.ex. prioritet för busstrafiken i trafiksignalerna. Detta bedöms ge kollektivtrafiken god framkomlighet. Prioritet för busstrafiken i trafiksignalerna från Eskilsvägen kan dock ge en negativ konsekvens för trafiken på anslutande gator där Nynäsvägen väntas påverkas i störst utsträckning. Framkomligheten för en planerad stombusslinje längs med Nynäsvägen behöver ställas i relation till framkomligheten för busstrafiken längs med Eskilsvägen då det i korsningen inte kommer vara möjligt att ge prioritet för båda.

Framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister är relativt låg då det saknas cykelbanor och cyklister därmed färdas i blandtrafik. Skyltad hastighet är 30 km/tim. För att förbättra trafikmiljön kan en ny cykelbana anläggas längs med gatan och gångbanor kan breddas där det ges möjlighet. Med en kommande stadsutveckling finns det även fördelar med att studera flöden över och längs med gatan för gång- och cykeltrafikanter, inte minst kopplat till busshållplatser och centrum men också i korsningen Nynäsvägen/Eskilsvägen.

Status och tidplan

En omvandling av Eskilsvägen med ny utformning av hela gaturummet bedöms kunna genomföras på kort sikt, men behöver inledas med detaljplanearbete för bostäder och verksamheter.

Åtgärd som innebär enbart en ny gatuutformning för att möjliggöra en cykelbana längs hela Eskilsvägen bedöms kunna genomföras på kort sikt och behandlas samt prioriteras inom ramen för Cykelplanen. Denna åtgärd behöver dock inledas med detaljplanearbete då det inte finns tillräcklig plats inom dagens gatuutrymme.



Finansiering

Åtgärden med en omvandling av Eskilsvägen med ny utformning av hela gaturummet finansieras genom detaljplanearbete/exploateringsavtal. Åtgärd som innebär enbart en ny gatuutformning för att möjliggöra en cykelbana längs hela Eskilsvägen föreslås finansieras inom detaljplanearbete/exploateringsavtal alternativt inom Cykelplanen om exploateringen inte förverkligas.

13. Ökad tillgänglighet längs Stabergsvägen



Figur 43. Stabergsvägen.

Förutsättningar

Idag är Stabergsvägen mellan Mulstavägen och Nedersta allé en smal grusväg med ett genomfartsförbud som respekteras mindre bra. Trafikmiljön för oskyddade trafikanter håller låg standard då gång- och cykelbanor saknas. Järnvägen delar Västerhaninge och blir en barriär då det finns få korsningspunkter vilket ger längre färdvägar i området än önskat samt belastning på Åbyrondellen och Tungelstavägen. Detta i kombination med att vägnätet inte är fullt utbyggt/framkomligt gör att systemet inte nyttjas till sin fulla potential.

Markägare för del av Stabergsbergsvägens läge är Vattenfall, men kommunen sköter drift och underhåll av hela vägsträckan.

Analys och åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget att öppna Stabergsvägen för allmän trafik skulle ge en ökad framkomlighet genom att Krigslida och Västerhaninge kopplas samman. Vägen får därmed en god koppling till det övergripande vägnätet och tillgängligheten för boende söder om järnvägen skulle öka väsentligt, samtidigt ökar tillgängligheten för boende i Nedersta till skolor och förskolor i Lida.

Trafikanalyser visar att trafiken på Stabergsvägen ökar från dagens ca 400 fordon/dygn till ca 1300 fordon/dygn, om den öppnas för allmän trafik. Om åtgärden att öppna Stabergsvägen för allmän trafik genomförs i samband med att Skarplöts allé förlängs mot Nedersta allé bedöms trafikmängderna på Stabergsvägen bli lägre, ca 1000 fordon/dygn. Stabergsvägen får då en lokal funktion med trafik bestående

av kortare resor främst mellan Tungelsta och centrala Västerhaninge. Om Skarplöts allé inte förlängs i samband denna åtgärd bedöms Stabergsvägen dock trafikeras av en mindre trafikström mot väg 73 via trafikplats Västerhaninge, denna trafikström på ca 300 fordon per dygn flyttar över till att istället trafikera Skarplöts allé mot trafikplats Fors om Skarplöts allé förlängs.

I samband med att vägen öppnas för allmän trafik ges på sikt en standardhöjning för bl.a. gång- och cykeltrafikanter längs sträckan och behovet av åtgärder för gång- och cykeltrafik längs Mulstavägen norr om Stabergsvägen ses över.

På medellång sikt bedöms Stabergsvägen kunna öppnas för allmän trafik. Med bakgrund av trafikanalyserna som visar på en relativt låg trafikmängd även när genomfartsförbudet tas bort bedöms fördelarna uppväga nackdelarna då antalet boende som påverkas negativt är få medans vinsterna för området i stort är betydande.

Status och tidplan

Åtgärden föreslås för genomförande på medellång sikt då den ger en stor förbättring av tillgängligheten i trafiknätet.



Finansiering

En åtgärd som innebär att Stabergsvägen öppnas för allmän trafik föreslås finansieras inom Trafikplanen.

Rekommenderad prioritering av åtgärdsförslagen på kommunala gator

I tabellen nedan redovisas alla åtgärdsförslag på det kommunala vägnätet som behöver samordnas med exploatering, men som inte är beroende av stadsutveckling för att kunna genomföras. För varje åtgärd beskrivs inom vilken tidshorisont åtgärden bedöms kunna genomföras och vilken prioritering åtgärden har (flera åtgärder kan ha samma prioriteringsnivå). Vidare beskrivs syftet med åtgärden och förslag till finansiering. För prioriteringsgrunder se sid 53–55.

Figur 44. Prioritering av åtgärdsförslagen på kommunala gator.

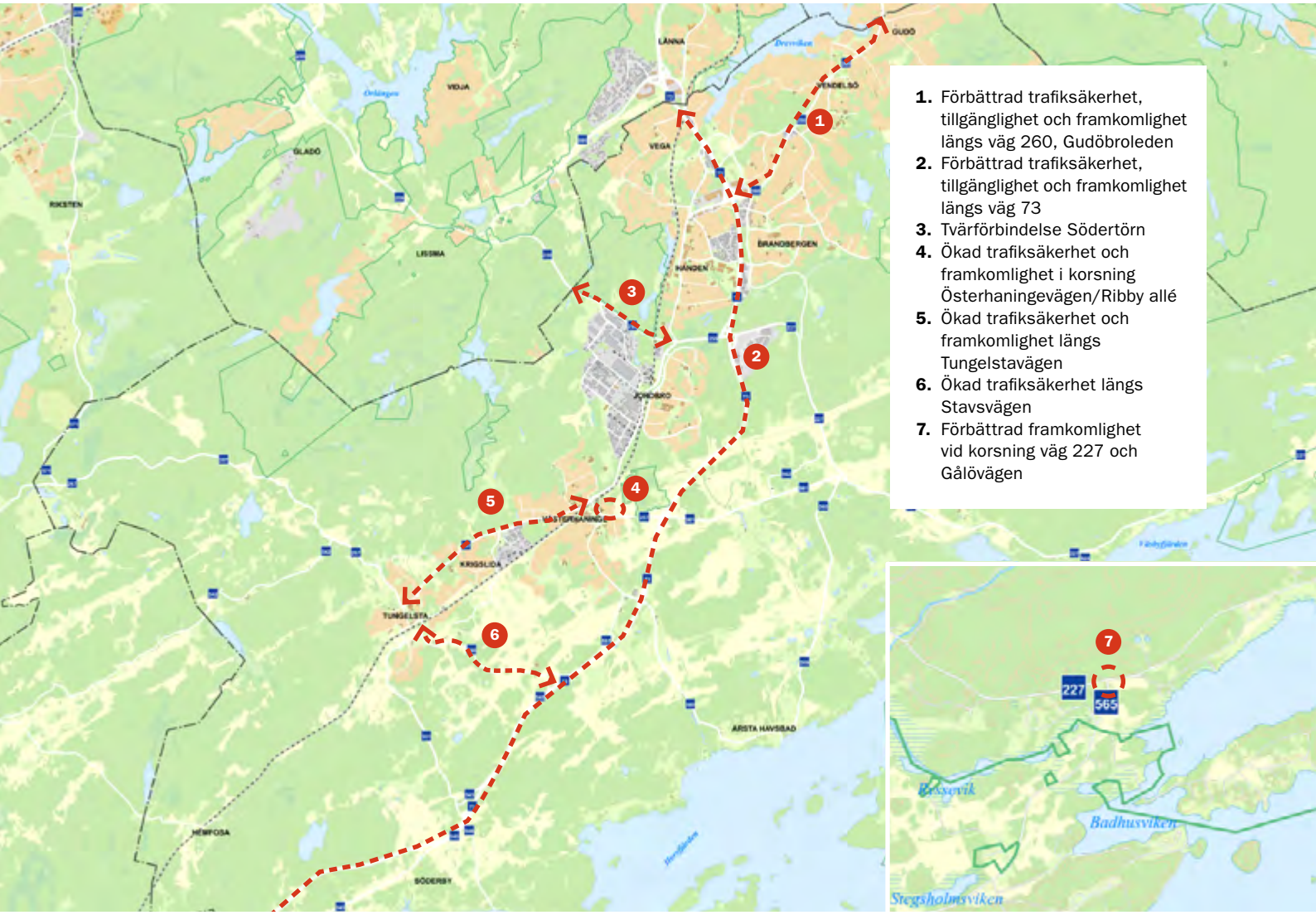
ÅTGÄRD	Tidshorisont	Prio	Finansiering	Syfte
Ny väglänk mellan Lillängsvägen och Lyckebyvägen/ Skomakarvägen	Kort sikt/medellång sikt (men är beroende av detaljplan för del av Lillängsvägen)	2	Trafikplanen	Geografiskt koppla samman områden för att möjliggöra busstrafik.
Ökad framkomlighet vid korsning Vendelsö skolväg/Sågenvägen	Kort sikt	1	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken
Ökad framkomlighet längs Norrbyvägen	Kort sikt/medellång sikt (är beroende av att sträckan väster om Hagtornsvägen byggs om)	2	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken
Ökad framkomlighet vid korsning Torfastleden/ Järnåldersringen	Kort sikt (i samband med cykelprojekt) Medellång sikt (enbart åtgärder i korsningen)	3	Cykelplanen	Förbättrad framkomlighet i korsningen för primärt kollektivtrafiken
Ökad kapacitet i Torfastrondellen	Lång sikt	3	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet i korsningen
Ökad framkomlighet i korsning Söderbyleden/ infart till stormarknad	Kort sikt	2	Privata aktörer	Förbättrad framkomlighet i korsningen
Ökad framkomlighet i korsning Söderbyleden/Vendelsövägen samt mellan Vendelsövägen och Gudöbroleden	Kort sikt (utan trafikplats Torvalla)	1	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet i korsningen och längs Söderbyleden för alla trafikslag.
Ökad framkomlighet i korsning Söderbyleden/Klockarleden	Medellång/Lång sikt	3	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet i korsningen
Ökad framkomlighet i korsning Gudöbroleden/ Nynäsvägen/ Dalarövägen/ Getporsvägen	Kort sikt	1	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet i korsningen
Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i korsning Dalarövägen/Vendelsövägen	Kort sikt (i samband med detaljplan för Söderbymalm 3:403)	1	Trafikplanen och exploateringsavtal	Trafiksäkerhet och framkomlighet för gående, cyklister och buss
Ökad tillgänglighet längs Vendelsövägen	Medellång/Lång sikt	3	Trafikplanen	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och avlasta Gudöbroleden samt Nynäsvägen
Utveckling av Eskilsvägen	Kort sikt	1	Exploateringsavtal alt Trafikplanen	Trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet cykeltrafik
Ökad tillgänglighet längs Stabergsvägen	Medellång sikt	2	Trafikplanen	Geografiskt koppla samman områden. Alla trafikslag.

Åtgärdsförslag på statliga vägar

Majoriteten av de åtgärdsförslag som redovisas nedan bedöms kunna genomföras inom en tidsperiod på upp till 10 år. Åtgärderna behöver i flera fall samordnas med kommande exploatering, men är inte beroende av exploatering för att kunna genomföras. Trafikverket är väghållare på de statliga vägarna och är ansvarig för planering och genomförandet av åtgärdsförslagen. Åtgärdsförslagen har därför tagits fram i samråd med Trafikverket. Åtgärder på statligt vägnät uppkommer ofta utifrån en åtgärdsvalsstudie och/eller vägplan.

Åtgärdsförslag som är redovisade med en streckad linje i karta per åtgärd symboliserar utveckling av en befintlig vägsträcka, medan åtgärdsförslag som är redovisade med en heldragen linje symboliserar en ny väglänk. Redovisning av nya väglänkar i karta ska ses som en riktning och redovisar inte nödvändigtvis exakt placering.

Figur 45. Sammanfattning av åtgärdsförslag på det statliga vägnätet



1. Förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet längs väg 260, Gudöbroleden



Figur 46. Platser för åtgärder längs väg 260.

Förutsättningar

Gudöbroleden trafikeras av ca 14 000–18 000 fordon/dygn och är en primär länsväg som knyter samman Handen/Vendelsö med Nacka via Tyresö. Vägen har ett körfält i vardera riktningen på sträckan. Torfastleden som ansluter till Mårtensbergskorset från väster trafikeras av ca 9000 fordon/dygn och Vendelsömalmsvägen som ansluter till Mårtensbergskorset österifrån trafikeras av ca 5900 fordon/dygn.

Längs vägen finns en gång- och cykelbana separerad från körbanan med grönremsa (från ca 500 m öster om Söderbyleden) och stråket utgör del av det regionala cykelstråket. Passager över vägen för oskyddade trafikanter är antingen planskilda, signalreglerade eller obevakade i anslutning till cirkulationsplats. Trafiksäkerhetsstandarden för passager i plan är låg då det i flertalet fall saknas trafiksäkerhetsåtgärder och gång- och cykeltrafikanter behöver korsa fler än ett körfält i vardera riktningen. Avsaknaden av trafiksäkerhetsåtgärder minskar också framkomligheten för dessa trafikantgrupper.

Vid ett flertal platser längs med Gudöbroleden förekommer brister gällande bl.a. framkomlighet då kapaciteten i vägnätet inte räcker till. Stundtals uppstår låsningar i och intill främst Mårtensbergskorset, Vendelsökorset och Gudöbroleden/Tutviksvägen vilket leder till förseningar för bl.a. busstrafiken. Gudöbroleden planeras att trafikeras av stombuss, detta styrker behovet av god framkomlighet längs stråket. Stombussen ska ges prioriterad framkomlighet och vara ett komplement till spårtrafiken för att ge ett sammanbindande stomnät. Sträckan längs Gudöbroleden har ingått i utredningen för ”Grönt ljus stombuss”[14] vilket är att ett samarbete mellan Trafikverket, Region Stockholm och berörda kommuner.

Analys och åtgärdsförslag

Korsningar i det kommunala vägnätet som idag har en hög belastning är främst korsningar i anslutning till Gudöbroleden. I dessa korsningar kan även mindre trafikökningar leda till köbildning som riskerar att störa det stora genomgående trafikflödet ute på Gudöbroleden. Att även små trafikökningar kan leda till stora ökade fördröjningar har att göra med att köbildning kan beskrivas som en tröskeleffekt. Så länge trafiken i en korsning håller sig något under vad korsningen har kapacitet för så är köbildningen marginell, men så fort kapaciteten överskrids kan köerna inte längre avvecklas utan fortsätter att byggas på med hela den tillkommande trafiken. Korsningar i anslutning till Gudöbroleden har en så pass hög belastning att en mindre trafikökning under rusningstrafik kan ge sådana negativa tröskeleffekter. Även mindre flöden kan ge stora effekter om köer riskerar att växa ut och låsa andra korsningar som i sin tur påverkar andra större trafikströmmar. Det riskerar exempelvis att vara fallet med korsningarna vid Mårtensbergskorset, Vendelsökorset och Gudöbroleden/Grindstuvägen samt Gudöbroleden/Tutviksvägen. Vid exempelvis Mårtensbergskorset kan köande trafik in mot handelsområdet riskera att växa ut och låsa cirkulationsplatsen på Gudöbroleden, det ger då nedsatt framkomlighet för den betydligt större genomgående trafiken på Gudöbroleden. Haninge kommun är inne i en expansiv fas och med en ökad befolkningsmängd och ett större antal arbetsplatser i kommunen kommer detta leda till att det blir påverkan även på andra platser i trafiksystemet om åtgärder för att förhindra detta inte genomförs. Även om infrastruktursatsningar genomförs på andra platser i kommunen som kommer Gudöbroleden tillgodo, t.ex. en ny trafikplats vid Torvalla, kommer det behövas åtgärder vid bl.a. Mårtensbergskorset.

---

[14] Grönt ljus stombuss, https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/aktuella-projekt/stombusslinje-4/stombussar-gront-ljus.pdf

Mårtensbergskorset
Söder om dagens cirkulationsplats möts två viktiga cykelstråk (det regionala cykelstråket längs med Gudöbroleden och ett huvudstråk längs med Torfastleden) och det är av vikt att dessa stråk utformas för att ge gående och cyklister god trafiksäkerhet och framkomlighet, detta kan göras genom att dagens passage markeras och höjs upp. För att öka framkomligheten genom cirkulationsplatsen för motorfordonstrafiken kan den utökas med ytterligare körfält som utökas till dubbla körfält i vardera riktningen även innan och efter korsningen.

Vendelsökorset och Gudöbroleden/Grindstuvägen
I och i anslutning till dagens cirkulationsplatser behöver framkomligheten öka för primärt kollektivtrafiken samtidigt som trafiksäkerheten och framkomligheten behöver höjas för de oskyddade trafikanterna. På Gudöbroleden vid cirkulationsplatsen Vendelsökorset finns inga passager i plan för oskyddade trafikanter (gång- och cykeltunnel finns söder om cirkulationsplatsen), däremot finns det passager i plan vid anslutningarna till Vendelsö skolväg och Norrbyvägen. På Gudöbroleden vid Grindstuvägen finns det en gång- och cykeltunnel söder om cirkulationsplatsen samt en gångpassage norr samt väster om cirkulationsplatsen. Ett övergångsställe med cykelpassage finns intill Grindstuvägen. För att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister behöver dessa passager höjas upp och för att öka framkomligheten genom cirkulationsplatsen kan den utökas med ytterligare körfält som utökas till dubbla körfält i vardera riktningen även innan och efter korsningen.

Gudöbroleden/Tutviksvägen
Strax söder om korsningen med Tutviksvägen övergår skyltad hastighet från 60 km/h till 50 km/h och antal körfält, i form av svängkörfält, utökas från ett till två i vardera riktningen mot korsningen. Sydväst om Gudöbroleden finns en busshållplats utformad som en fickhållplats. En stenlagd mittrefug skiljer körfälten åt och korsningen är signalreglerad. Det regionala cykelstråket löper längs vägens östra sida. Både på sträcka och vid korsningen är framkomligheten låg då det bl.a. saknas tillräckliga breddmått för att gång- och cykeltrafikanterna ska ha god standard.

Tidvis uppstår brister i framkomligheten vid korsningen som påverkar kollektivtrafiken negativt. Åtgärder behövs därför som säkrar kollektivtrafikens framkomlighet även med en växande stad, en åtgärd kan vara kollektivtrafikkörfält genom korsningen som även fortsätter åt norr och söder.

Ny utformning av korsningar och tillhörande passager utreds lämpligen inom ramen för en åtgärdsvalstudie som inkluderar hela väg 260.

2. Förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet längs väg 73



Figur 47. Väg 73, Nynäsvägen.

Förutsättningar

Väg 73 är ett sammanbindande vägstråk för sydöstra delen av Storstockholm-Södertörn med regionalt intresse. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten för person- och godstransporter från Nynäshamn genom Haninge och vidare norrut. Förutom vägen har cykelstråken och spårförbindelserna stor betydelse. Väg 73

trafikeras av uppemot 62 000 fordon/dygn och sex trafikplatser är lokaliserade inom Haninge kommun. Hela vägsträckan inom Haninge är klassat som motorväg. Antal körfält varierar längs sträckan, men är i huvudsak två. Samtliga passager och korsningspunkter för gång- och cykeltrafik samt motorfordon är planskilda. I och med att vägen har motorvägsstandard är antalet passager och korsningspunkter få vilket skapar en kraftig barriäreffekt, tillskapande av nya kopplingar är både tekniskt komplicerat och en kostsam åtgärd.

Analys och åtgärdsförslag

Kommunernas utvecklingsplaner och ett ökat bostadsbyggande kommer innebära ytterligare utmaningar för framkomligheten och tillgängligheten samt trafiksäkerheten längs sträckan. Trafiksystemet är redan idag ansträngt med betydande köer längs norra delarna av stråket. En åtgärdsvalsstudie togs fram (2017–2019) av Trafikverket där Region Stockholm och berörda kommuner medverkade.[15] I åtgärdsvalsstudien konstaterades att då Haninge kommun, likväl som andra kommuner längs stråket, planerar för en omfattande bostads- och verksamhetsexploatering kommer detta leda till en ökad efterfrågan på vägkapacitet. I de prognoser för år 2040 som gjorts bekräftas att utan åtgärder kommer dagens situation att förvärras med längre köer och förlängda restider som följd. En utveckling som i förlängningen kan leda till att regionens utveckling hämmas.[16] Därför är det viktigt att åtgärder vidtas som tillgodoser behovet av ett ökat resande. Dock har det inom samma studie gjorts tydligt att behovet av ett ökat resande inte enbart kan tillmötesgås genom fysiska åtgärder som innebär ökad vägkapacitet. Fokus på åtgärder kommer istället i första hand behöva handla om satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel samt optimering av befintligt vägnät. Dock finns det behov av ett par större åtgärder på väg 73, en ny trafikplats vid Torvalla samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i trafikplats Jordbro.

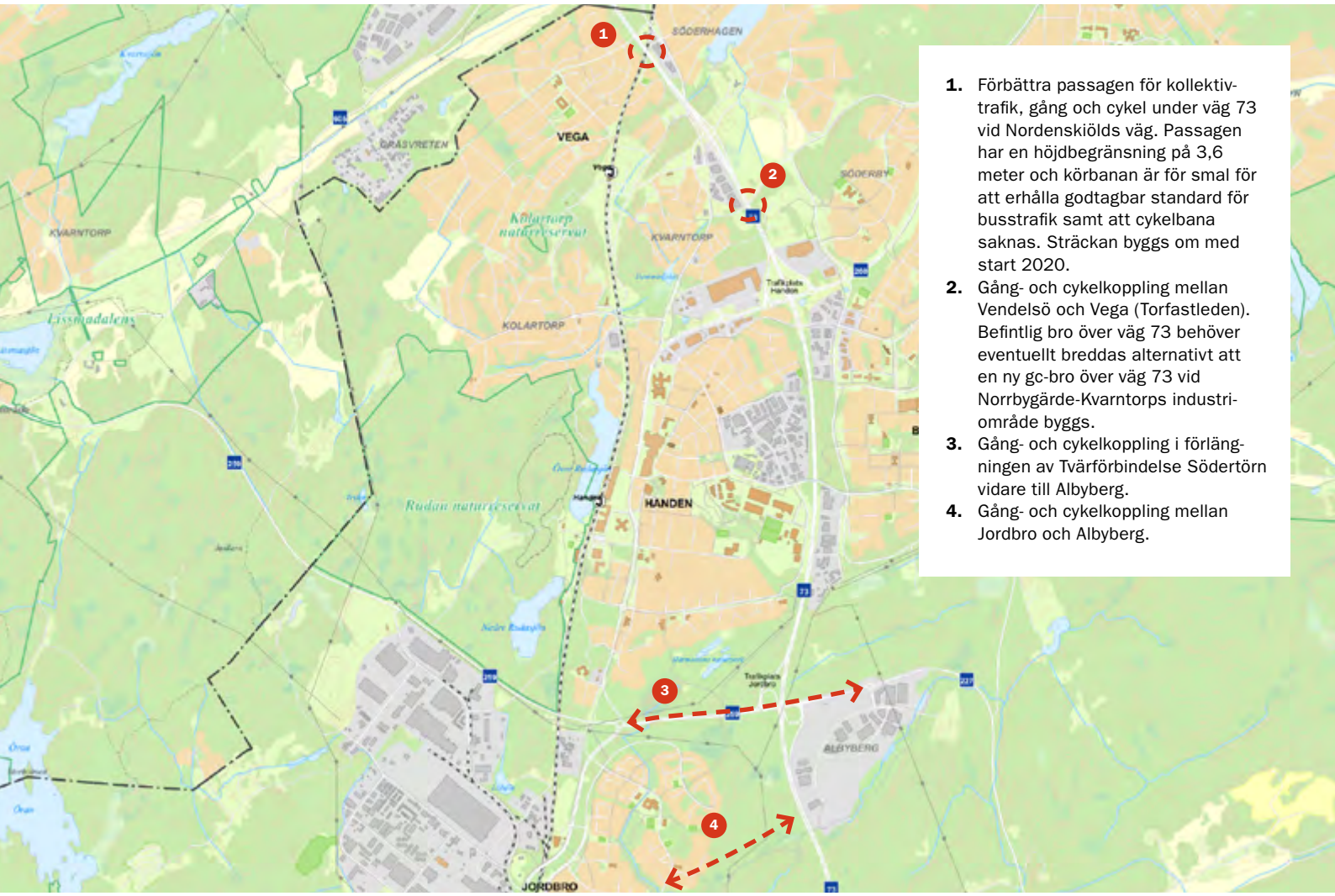


Åtgärder för gång- och cykeltrafik

Exempel på åtgärder som har identifierats inom åtgärdsvalsstudien, se figur 47 (numrering är ej prioritering):

[15] Åtgärdsvalsstudie väg 73, trafikverket.ineko.se/se/%C3%A5tg%C3%A4rdsvalsstudie-v%C3%A4g-73-3

[16] trafikverket.ineko.se/se/%C3%A5tg%C3%A4rdsvalsstudie-v%C3%A4g-73-3



1. Förbättra passagen för kollektivtrafik, gång och cykel under väg 73 vid Nordenskiölds väg. Passagen har en höjdbegränsning på 3,6 meter och körbanan är för smal för att erhålla godtagbar standard för busstrafik samt att cykelbana saknas. Sträckan byggs om med start 2020.
2. Gång- och cykelkoppling mellan Vendelsö och Vega (Torfastleden). Befintlig bro över väg 73 behöver eventuellt breddas alternativt att en ny gc-bro över väg 73 vid Norrbygärde-Kvarntorps industriområde byggs.
3. Gång- och cykelkoppling i förlängningen av Tvärförbindelse Södertörn vidare till Albyberg.
4. Gång- och cykelkoppling mellan Jordbro och Albyberg.

Figur 48. Områden för utveckling av infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel inom väg 73.

Trafikverket är väghållare för väg 73 inom Haninge kommun och har därför huvudansvaret för planering och genomförande av åtgärder. Kommunen är ansvariga för planering och genomförande av åtgärder som utvecklar kommunalt vägnät som korsar väg 73 och som inte är en direkt följd och konsekvens av åtgärder på väg 73.

Åtgärder för kollektivtrafik

Utredning för att förbättra för kollektivtrafikens framkomlighet mellan trafikplats Gubbängen och Gullmarsplan är under framtagande (2020). Stockholms stad är projektledare och väghållare och Haninge kommun tillsammans med Tyresö kommun, Region Stockholm, Trafikverket m.fl. är projektdeltagare. Utredningen har utmynnat från åtgärdsvalstudie stombuss för sträckan mellan Norra Sköndal

– Gullmarsplan – Solna c samt Skarpnäck – Flemingsberg. Syftet med åtgärderna är att minska restiden för busstrafiken och öka kapaciteten för 40 % fler resenärer. Haninge kommun beräknas erhålla ca 24 % av restidsvinsterna i och med föreslagna åtgärder. Som exempel förkortas restiden med ca 13 min från Brandbergen till Stockholm city. Haninge kommun är en av delfinansiärerna av projektet.

Åtgärder för godstrafik

Utredning pågår för pilotprojekt att bygga elväg för tung godstrafik längs väg 73 mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Åtgärden ska bidra till att bli ett komplement i morgondagens fossilfria transportsystem. Pilotprojektet ingår i den nationella färdplanen för utveckling av elvägar (2018–2022). En vägplan tas fram för att kunna genomföra pilotprojektet. Beslut om genomförande av pilotprojektet tas efter samråd av vägplanen som pågick våren/sommaren 2020.

Ny trafikplats vid Torvalla



Figur 49. Trafikplats Torvalla.

För centrala Handen utgörs idag kopplingen till det övergripande statliga vägnätet, väg 73, av trafikplats Handen. I takt med att stadskärnan byggs ut förväntas trafiken i Handen och trafikplats Handen öka. I översiktsplanen finns en ny trafikplats vid Torvalla utpekad. Behovet av en ny trafikplats omnämns även i Stadsutvecklingsplanen för Haninge stad.

Trafikanalyser för den regionala stadskärnan visar att en ny trafikplats på väg 73 vid Torvalla med på- och avfarter i riktning till och från Stockholm har god potential att avlasta gatunätet i Handenområdet. En ny trafikplats ingår i ÅVS:en för väg 73. Nya ramper i trafikplats Torvalla med riktning mot Stockholm ger en

minskning av trafiken på ca 10 % på Nynäsvägens norra del och med ca -5% på de södra delarna i centrala Handen (avlastningen av Söderbyleden är ca -30 %).

Trafikplatsen leder om trafik och avlastar de mest belastade sträckorna längs Gudöbroleden och dess korsningar vid Dalarövägen/Nynäsvägen och Söderbyleden. Även den hårt belastade korsningen Söderbyleden/Vendelsömalmsvägen avlastas. Trafikanalyserna visar också att korsningen Söderbyleden/Klockarleden behöver byggas ut med flera körfält som en följd av att trafikplats Torvalla byggs. För flaskhalsarna längs östra delarna av Gudöbroleden vid Torfastleden och Vendelsö skolväg har den nya trafikplatsen ingen avlastande effekt.

Vallavägen-Torvallavägen blir med koppling till trafikplatsen ett mer attraktivt vägval vilket stärker kopplingens funktion i huvudnät och kan avlasta Nynäsvägen på den belastade sträckan förbi Eskilsvägen.

Om inte trafikplats Torvalla kan genomföras behöver istället flera andra korsningar få en ökad kapacitet. Det gäller både Söderbyleden/Vendelsömalmsvägen, Söderbyleden/Klockarleden och Gudöbroleden/Torfastleden.

Utan Trafikplats Torvalla skulle enligt analyserna Vendelsömalmsvägen som idag endast är öppen för busstrafik behöva öppnas för all trafik. Med fortsatt utbyggnad av Stadsutvecklingsplanen visar analyserna att köerna i trafikplats Handen riskerar att växa ut på väg 73. Mot den bakgrunden bedöms Trafikplats Torvalla vara en förutsättning för kommunens fortsatta utbyggnad av Stadsutvecklingsplan.

Ombyggnad av Tpl Jordbro



Figur 50. Trafikplats Jordbro.

Förslaget till åtgärd finns med i ÅVS för väg 73. I samma ÅVS (åtgärdspaket 4) finns också en gång- och cykelkoppling i förlängningen av Tvärförbindelse Södertörn vidare till Albyberg utpekad. Väg 227 har cirka 5 700 fordon/dygn och väg 259 har cirka 17 000 fordon/dygn. Det är främst för trafik från väg 73 och vidare mot väg 259 som behovet av ny trafikplatsutformning har lyfts fram.

Trafikplats Jordbro är olycksdrabbad genom framförallt avsvängande fordon från väg 227 mot påfartsrampen norrut som kolliderar med fordon som ska rakt fram (österut) längs väg 227. Södertörns Brandförsvarsförbund har lyft behovet av åtgärder mot bakgrund av det större antalet insatser de behöver göra på platsen kopplat till fordonskollisioner.

För oskyddade trafikanter utgör väg 73 en barriär samtidigt som anspråken på att kunna cykla till och från Albyberg i förlängningen av tvärförbindelse Södertörn och vidare mot Dalarö behöver utvecklas. Möjligheter att cykla förbi/genom trafikplatsen behöver tillskapas även om det främst är förutsättningarna för trafiken från väg 227 och vidare mot väg 73 som aktualiserat åtgärden. I och med öppnandet av hamnen i Norvik 2021 beräknas den tunga trafiken i denna del av trafikplatsen öka i omfattning. Detsamma gäller när Tvärförbindelse Södertörn öppnar för trafik. Med anledning av detta behöver trafikplatsen byggas om.

3. Tvärförbindelse Södertörn



Figur 51. Tvärförbindelse Södertörn.

Förutsättningar

Idag bor cirka en halv miljon invånare på Södertörn. Befolkningsutvecklingen kommer att vara fortsatt kraftig, till år 2030 byggs och planeras därför 72 000 nya bostäder. I Haninge och Huddinge är ca 25 000 bostäder direkt beroende av Tvärförbindelsen. Utöver detta har regeringens utredare föreslagit två nya städer (Hemfosa och Segersäng) med ca 20 000 bostäder. I planerna ryms också 100 000 arbetsplatser. Målsättningen är att förverkliga de fyra regionala stadskärnorna (RUFS 2050).

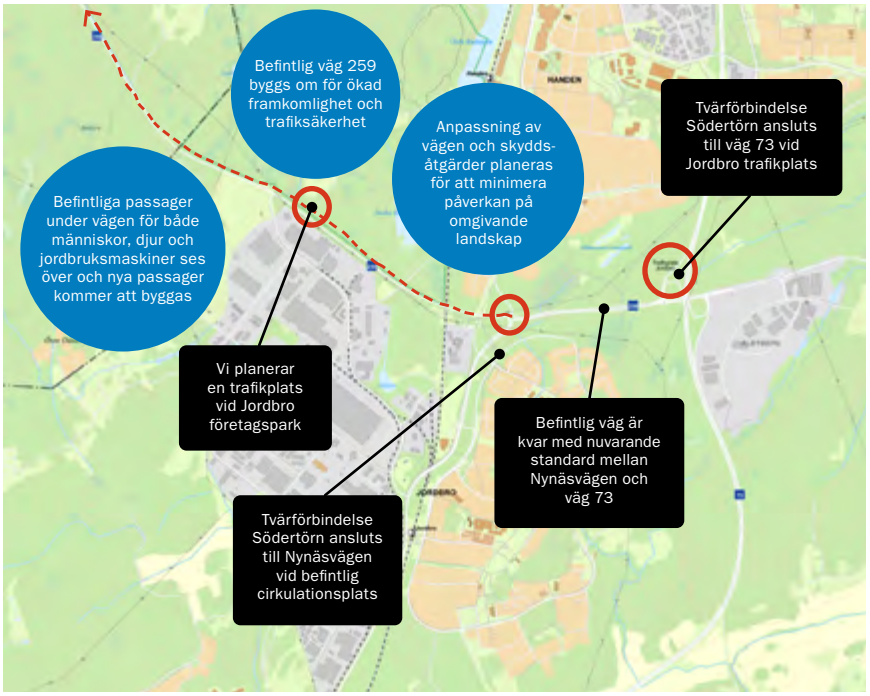
Tvärförbindelse Södertörn binder ihop hela Stockholms län genom att det skapas en koppling mellan E4/E20 (Förbifart Stockholm) och väg 73. Den avlastar trafikleder närmare Stockholms innerstad och knyter samman de regionala kärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen.

Väg 259, Haningeleden, som inom Haninge kommun sträcker sig från Trafikplats Jordbro och vidare förbi Jordbro företagspark kommer utvecklas till en del av Tvärförbindelse Södertörn. Väg 259 trafikeras i nuläget av ca 7 700 fordon/dygn. Majoriteten av kopplingarna för gång- och cykeltrafik håller i dagsläget antingen en låg standard eller saknas helt. Förbättringsmöjligheter finns också gällande trafiksäkerheten längs vägsträckan.

Analys och åtgärdsförslag

Tvärförbindelsen möjliggör utvecklingen av en attraktiv kollektivtrafik (bussar) som länkar samman med pendeltåg- och tunnelbanesystemen. Tvärförbindelse Södertörn kommer, tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden, att bilda en yttre tvärled och binda samman de södra och norra delarna av länet. Det skapar nya möjligheter för boende, pendling, arbetsliv och näringsliv i hela regionen.

Trafiksäkerheten ska öka längs med sträckan som idag är olycksdrabbad. Den nya vägen kommer ha två körfält i vardera riktningen och vara mötesseparerad. En ny gång- och cykelväg ska byggas längs med vägen och vara avskild från körbanan med vägräcke.



Figur 52. Tvärförbindelse Södertörn genom Haninge kommun.
Källa: trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn

Det är av stor vikt att Tvärförbindelse Södertörn kommer till stånd snarast. Dagens väg 259 är en av länets mest olycksdrabbade sträckor och andelen tung-trafik är mycket hög. Det är en saknad länk i det regionala trafiksystemet och nödvändig för att regionen ska utvecklas. Den bidrar till att utveckla och stärka Haninge som en regional stadskärna. Den nya vägen ger möjlighet till utvecklad och attraktiv kollektivtrafik med stombussar som förbinder Haninge med övriga delar på Södertörn och norra delarna av länet. Utformningen av de nya trafik-platserna (Rudan och Slätmossen) behöver anpassas efter kommunens ambitioner om stadsmiljö vid trafikplatsernas läge och att kapaciteten i de anläggningar som byggs blir långsiktigt hållbar.

Idag saknas också möjlighet att cykla mellan Haninge och Huddinge/Flemingsberg därför är det efterlängtat att ny cykelförbindelse byggs som skapar förutsättning för att fler ska kunna genomföra resor med cykel som färdmedel. I utformningen behöver ansträngningar göras för att hitta en lösning som skapar en gen gång- och cykelkoppling mellan de regionala stadskärnorna och att gång- och cykelvägen får regional prioritet och standard. Den gång- och cykelkoppling som finns öster om Rudanvägen söder om väg 259 behöver rustas upp inom projektet.

Dagens väg 259 har en högre lastbildandel än övriga delar av vägnätet på Södertörn och pga brister i bärighet på Orlångsbron kan inte tunga transporter idag trafikera hela sträckan längs väg 259. En ny förbindelse är därför nödvändig för säkra och effektiva godstransporter mellan E4/E20 och väg 73, inte minst i samband med utvecklingen av Norviks hamn i Nynäshamn men också för utveckling av våra arbetsplatsområden i både Jordbro företagspark och Albyberg. Med en utbyggd tvärförbindelse minskar också sårbarheten i regionens trafiksystem vid större incidenter eller olyckor.

Status och tidplan

Planeringen av den nya vägen startade hösten 2014. I mars 2017 valdes en av tre utredningskorridorer, den så kallade norra korridoren. Sommaren 2017 tog Trafikverket ställning till var vägen och de åtta trafikplatserna ska placeras. Samråd hålls löpande under planeringsprocessen och hösten 2020 ställs vägplanen ut för granskning. Byggstart bedöms i nuläget till mellan 2026 och 2028. Det är viktigt att projektets tidplan hålls och att byggstart kan påbörjas i Haninge parallellt med utbyggnaden av Förbifarten.

Finansiering

Tvärförbindelse Södertörn är delvis finansierat genom nationell plan (i nationell plan finns 4 564 mnkr upptaget).

4. Ökad trafiksäkerhet i korsning Österhaningevägen/ Ribby allé



Figur 53. Korsning Österhaningevägen/Ribby allé.

Förutsättningar

Väg 257 Österhaningevägen utgör vägförbindelse mellan Västerhaninge och väg 227 via trafikplats Västerhaninge. Skyltad hastighet i höjd med Ribby allé är 40 km/h. Väg 257 trafikeras av ca 13 000 fordon/dygn och Ribby allé av ca 1050 fordon/dygn. Korsningen är reglerad med väjningsplikt från Ribby allé mot väg 257 och separat vänstersvängkörfält finns på väg 257.

Det finns ett körfält i vardera riktningen. Gång- och cykeltrafiken löper längs med vägen avskild från körbanan med grönremsa. Gång- och cykelpassage sker över Ribby allé, vägmarkering för väjningsplikt är placerat så att motorfordon passerar gång- och cykelpassagen innan väjning.

Tre trafikolyckor har skett vid korsningen mellan 2010 och 2020, varav en dödsolycka under 2018 mellan motorcykel och personbil.

Analys och åtgärdsförslag

I dag kan det tidvis vara svårt att ta sig ut från Ribby allé på Österhaningevägen. Särskilt vänstersväng ut från Ribby allé i riktning mot Västerhaninge innebär en viss väntetid i morgontrafikens maxtimme. Analyser visar att ett framtida scenario med ca 700 tillkommande lägenheter skulle ge ungefär 5 000-5 500 fordon/dygn på Ribby Allé närmast Österhaningevägen. Med en sådan ökning av trafiken kommer det bli allt svårare att ta sig ut på den statliga vägen. Mot den bakgrunden behöver korsningsutformningen utredas.

5. Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 257, Tungelstavägen



Figur 54. Väg 257, Tungelstavägen.

Förutsättningar

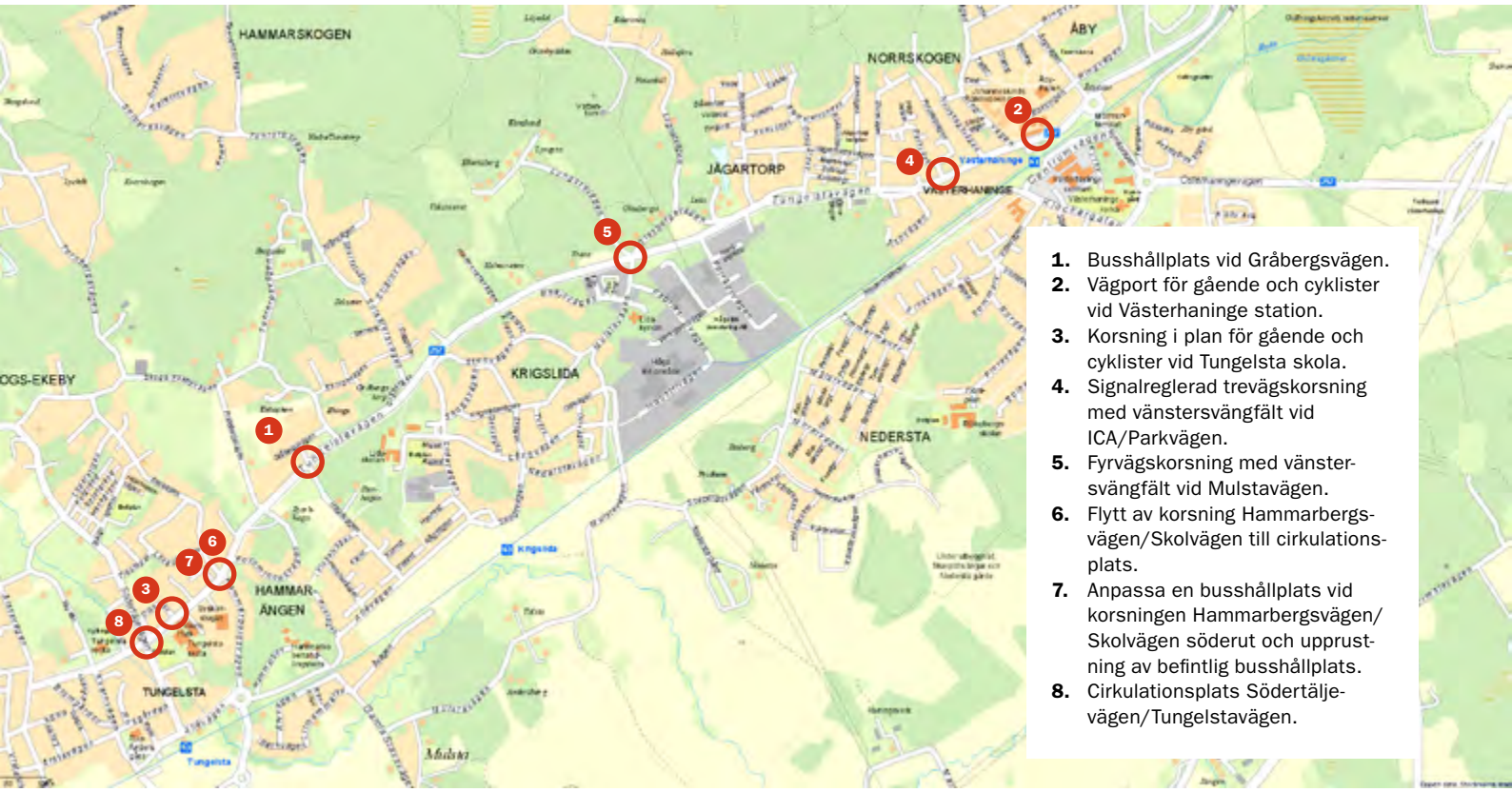
Väg 257, Tungelstavägen är en ca 5 km lång primär länsväg som trafikeras av ca 11 000 fordon/dygn (ca 15 000 fordon/dygn närmast Västerhaninge). Tungelstavägen förbinder Västerhaninge med Tungelsta och utgör ett viktigt huvudstråk för trafik i nordöst-sydvästlig riktning. Utformningen av vägen varierar längs sträckan där den längst i väster löper genom villaområden och har direktutfarter från husen till att övergå till en väg med landsvägskaraktär och längst i öster till en huvudgata genom Västerhaninge.

Det finns ett körfält i vardera riktningen. Gång- och cykeltrafiken löper längs med vägen avskild från körbanan med antingen kantsten eller grönremsa. Gång- och cykelpassager över vägen sker antingen planskilt, via signalreglerat övergångsställe eller obevakat övergångsställe med eller utan hastighetsdämpande åtgärder. Vägen utgör idag en barriär med brister gällande trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet samt framkomlighet. Boende längs med Tungelstavägen har även lyft fram problematik med buller och vibrationer.

Skyltad hastighet varierar mellan 40 och 60 km/h med lokala sträckor där skyltad hastighet är 30 km/h vardagar mellan kl 07 och 17.

Analys och åtgärdsförslag

2015 tog Trafikverket tillsammans med dåvarande SL och Haninge kommun fram en åtgärdsvalsstudie med syfte att identifiera brister och behov av åtgärder längs Tungelstavägen och Stavsvägen. ÅVS:en utmynnade i ett antal åtgärdsförlag för att öka trafiksäkerheten och tryggheten för de som går och cyklar längs med eller korsar de aktuella vägarna, åtgärder för att minska barriäreffekten och åtgärder som minskar de korta bilresorna. Utifrån ÅVS:en planerar Trafikverket därför att genomföra åtgärder vid åtta platser längs Tungelstavägen[17]. Följande åtgärder föreslås av Trafikverket inom samrådet av vägplanen, åtgärderna ska bidra till att uppnå projektets mål om förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken i området, ökad trafiksäkerhet och ökad vägkapacitet:



1. Busshållplats vid Gråbergsvägen.
2. Vägport för gående och cyklister vid Västerhaninge station.
3. Korsning i plan för gående och cyklister vid Tungelsta skola.
4. Signalreglerad trevägskorsning med vänstersvängfält vid ICA/Parkvägen.
5. Fyrvägskorsning med vänstersvängfält vid Mulstavägen.
6. Flytt av korsning Hammarbergsvägen/Skolvägen till cirkulationsplats.
7. Anpassa en busshållplats vid korsningen Hammarbergsvägen/Skolvägen söderut och upprustning av befintlig busshållplats.
8. Cirkulationsplats Södertäljevägen/Tungelstavägen.

Figur 55. Planerade åtgärder längs med Tungelstavägen enligt Trafikverkets samrådshandling 2020-05-20.
Källa: Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 26.

[17] www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/vag-257-tungelstavagen-okad-tillganglighet/

1. Busshållplats vid Gråbergsvägen
Vid platsen ansluter Hagavägen och Gråbergsvägen till Tungelstavägen. Norr om vägen ligger en handelsträdgård vid Gråbergsvägen. Söder om vägen ligger en öppen gräsplan. Strax öster om handelsträdgården ligger en busshållplats, i riktning mot Västerhaninge. Busshållplatsen används inte idag. Inga övergångsställen över Tungelstavägen finns vid platsen.[18]

En ny busshållplats föreslås anläggas väster om Gråbergsvägen i riktning mot Tungelsta. Busshållplatsen kommer att vara placerad vid en handelsträdgård. Ett övergångsställe och gångbanor föreslås anläggas i anslutning till den nya busshållplatsen. Övergångsstället saknar hastighetsdämpande åtgärd i förslaget. Med den långa raksträckan finns det risk att hastighetsgränserna överträds varför en hastighetsdämpande åtgärd behöver övervägas. Åtgärderna bidrar till att stärka kollektivtrafiken på Tungelstavägen och öka trafiksäkerheten.[19]

Kommunen anser att busshållplatsen i norrgående riktning bör upprustas för att erhålla godtagbar standard för trafikering. Den norrgående hållplatsen ingår inte i Trafikverkets vägplan, men bör inkluderas i projektet.

2. Vägport för gående och cyklister vid Västerhaninge station
Vid platsen passerar Tungelstavägen centrala delen av Västerhaninge. Platsen utgör entrén åt nordväst till Västerhaninge från pendeltågstationen. Tungelstavägen ligger mellan viktiga målpunkter i närområdet och idag passerar många gång- och cykeltrafikanter över vägen. För att röra sig över Tungelstavägen ligger ett övergångställe mellan pendeltågsstationen och Åby. Strax öster om övergångstället ligger en busshållplats i vardera riktningen. Det omgivande områdets nordvästra del utgörs till största del av bostadsbebyggelse i området Åby. I Åby finns flerfamiljshus och olika typer av service samt infrastruktur som angör till bebyggelsen. Åby gränsar i väster till ett villaområde som skiljs av Ringvägen, en tvärgata till Tungelstavägen. I områdets sydöstra del på östra sidan järnvägen ligger Västerhaninge centrum. Sydväst om centrum ligger Västerhaninge montessoriskola.[20]

En ny vägport för gående och cyklister föreslås under Tungelstavägen i höjd med Västerhaninge station. En ramp placeras på den norra sidan av Tungelstavägen vid en befintlig parkeringsplats för äldreboende. Rampen placeras bredvid befintlig gång- och cykelbana längs Tungelstavägen. Den södra rampen ansluter till befintlig vägport för gående och cyklister under järnvägsspåren.[21]

Kommunen har dock en annan uppfattning än Trafikverket gällande val av lösning och förordar att passagen som finns i plan behålls men får en standardhöjning med platågupp och trafiksignal. Trafiksignalen skulle kunna synkroniseras med signalen vid nästkommande passage intill Ringvägen och med tågens avgångstider så att de ger extra gröntid till gångtrafikanter i nära anslutning till avgångarna och lite längre väntetider när det dröjer innan tågen går.

---

[18] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 9.

[19] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 27.

[20] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 9–10.

[21] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 28.

3. Korsning i plan för gående och cyklister vid Tungelsta skola och Cirkulationsplats Södertäljevägen/Tungelstavägen
Platsen utgörs idag av en fyrvägskorsning och omfattar även Tungelstavägens dragning förbi Tungelsta skola. Vid fyrvägskorsningen byter väg 257 riktning från Tungelstavägen och vänder norrut i korsningen och fortsätter på Södertäljevägen. Kring korsningen ligger i dag en plantskola och villabostäder på Tungelstavägens norra sida. På södra sidan ligger en tankstation och ett värdshus samt Tungelsta skolas bollplan. Vid korsningen ligger övergångställen söder och öster om korsningen. Vid sträckan förbi Tungelsta skola ligger i dag en busshållplats i vardera riktningen som används av såväl barn som personal på skolan. Busshållplatserna ligger mittemot varandra. Öster om busshållplatserna smalnar vägen av som en hastighetssänkande åtgärd. Vid avsmalningen ligger det även ett övergångsställe. Ytterligare övergångställe finns strax öster om avsmalningen och övergångsstället. Såväl norr som väster om Tungelstaskolan finns bostäder. Norr om Tungelsta skola ligger Tungelsta IP med idrottshall.[22]

En passage i plan med platågupp över Tungelstavägen föreslås vid Tungelsta skola. Platåguppen ska fungera som en hastighetsdämpande åtgärd för passerande fordon. De båda körbanorna delas av med mittrefug och barriär, där barriären har till uppgift att hindra fotgängare att passera över vägen på andra platser än övergångstället. Befintliga busshållplatser på södra och norra sidan om vägen anpassas efter den nya vägutformningen. Strax öster om övergångstället föreslås en hämta/lämna ficka. Skyltad hastighet är 30 km/h.[23]

Korsningen Södertäljevägen/Tungelstavägen föreslås byggas om till cirkulationsplats med ett körfält i varje riktning. Befintlig gång- och cykelbana vid Södertäljevägen norr om korsningen förlängs fram till cirkulationsplats. Befintliga övergångsställen vid korsningen justeras efter cirkulationsplatsen. Utfarten till bensinstationen väster om korsningen föreslås stängas.[24]

4. Signalreglerad trevägskorsning med vänstersvängfält vid ICA/Parkvägen
Platsen utgörs i dag av en fyrvägskorsning. Här ansluter Parkvägen och ”Lilla Tungelstavägen” till Tungelstavägen. ”Lilla Tungelstavägen” löper parallellt med Tungelstavägen och har två in- och utfarter, en väster om Aspvägen och en öster om fyrvägskorsningen. Öster om korsningen ligger i dag en busshållplats i vardera riktningen och ett signalreglerat övergångställe. I anslutning till Parkvägen ligger butiken ICA. Norr om korsningen utgörs till stor del av villaområde i Jägartorp. Nordväst om korsningen ansluter sig flera fastigheter direkt till Tungelstavägen. Söder om korsningen finns en del bostadsbebyggelse som utgörs av flerfamiljshus.[25]

Befintlig fyrvägskorsning vid Parkvägen/ICA föreslås byggas om till en trevägskorsning med signalreglering. Tungelstavägen föreslås breddas för att anlägga ett vänstersvängskörfält vid korsningen för motorfordon som svänger in på Parkvägen.

---

22 Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 10.

23 Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 31.

24 Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 38.

25 Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 10.

En ny mittrefug anläggs på vägen vilket innebär att vänstersvängar till och från en del fastigheter med anslutning till Tungelstavägen begränsas. Fastigheterna leds om medsols runt sitt eget kvarter för att komma ut på Tungelstavägen via korsningen med Parkvägen. ”Lilla Tungelstavägens” södra in- och utfart vid korsningen föreslås att stängas. In- och utfarten väster om korsningen är relativt smal och föreslås att breddas samt rätas upp. För att möjliggöra möten på västra in- och utfarten föreslås två mötesplatser. Området söder om Tungelstavägen nås efter stängningen av Parkvägen genom befintlig in- och utfart strax öster om korsningen. Befintlig busshållplats öster om korsningen flyttas en bit österut på Tungelstavägen. Gångbanan som leder fram till busshållplatsen justeras och anpassas efter breddningen som görs av Tungelstavägen. Den intilliggande gång- och cykelvägen längs med Tungelstavägen flyttas söderut.[26]

5. Fyrvägskorsning med vänstersvängfält vid Mulstavägen
Platsen utgörs idag av en femvägskorsning. Här ansluter Mulstavägen, Glasbergavägen och Lyngstavägen till Tungelstavägen. De två norrgående anslutningarna Glasbergavägen och Lygnstavägen ansluter sig till Tungelstavägen alldeles intill varandra vilket skapar en otydlig utformning av korsningen. Väster om korsningen ligger busshållplats Mulstavägen i vardera riktning. Vid korsningen ligger övergångställen väster och söder om korsningen. Det råder i dagsläget stopplikt vid utfart från Mulstavägen mot Tungelstavägen och vid utfart från Glasbergavägen mot Tungelstavägen. Söder om korsningen finns Håga industriområde, där dominerande verksamheter är små och medelstora företag inom tillverkningsindustri, lager och distribution. Norr om korsningen finns ett fåtal bebyggelseområden.[27]

Befintlig femvägskorsning vid Mulstavägen föreslås byggas om till fyrvägskorsning. Lyngstavägen föreslås knytas samman med Glasbergavägen och bilda en gemensam in- och utfart på väg 257. Tungelstavägen föreslås att breddas för att anlägga ett vänstersvängskörfält för motorfordon som svänger in på Mulstavägen. Mindre mittrefuger placeras vid korsningen. Befintlig busshållplats på norra sidan av Tungelstavägen justeras och anpassas efter den nya utformningen. Befintlig gångbana väster om korsningen förlängs och separeras från vägbanan med kantstöd. Gång- och cykelbanan på södra sidan samt övergångställe justeras och anpassas efter den nya utformningen.[28]

6–8. Flytt av korsning Hammarbergsvägen/Skolvägen till cirkulationsplats och anpassa en busshållplats vid korsningen Hammarbergsvägen/Skolvägen söderut och upprustning av befintlig busshållplats
Platsen utgörs i dag av en fyrvägskorsning i Tungelsta. Här ansluter Skolvägen och Hammarbergsvägen till Tungelstavägen. Skolvägen och Hammarbergsvägen ansluter inte rakt mot varandra vilket gör att den inte fungerar optimalt. Väster om korsningen ligger busshållplats Hammarbergsvägen i riktning mot Västerhaninge och i öster om korsningen ligger busshållplatsen i riktning mot Tungelsta.

---

[26] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 32.

[27] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 10.

[28] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 34.

Vid korsningen ligger övergångställen väster, norr och söder om korsningen. Det råder i dagsläget stopplikt vid utfart från Skolvägen mot Tungelstavägen. På norra sidan av korsningen ligger Rodrets friskola. På norra sidan ligger även nybyggda tvåvåningsradhus bakom en bullerdämpande skärm mot Tungelstavägen. Anslutningen från Skolvägen är skymd av en bullerdämpande skärm vilket gör siktförhållandena försämrade västerut. På södra sidan Tungelstavägen ligger en fritidsgård och på motsatt sida Hammarbergsvägen en öppen gräsplan.[29]

Korsningen Hammarbergsvägen/Skolvägen föreslås flyttas söderut. Befintlig busshållplats vid norra sidan om Tungelstavägen föreslås att upprustas och justeras efter den nya korsningen. Befintlig busshållplats vid södra sidan om vägen justeras efter den nya korsningen. Väster om korsningen föreslås ett platågupp med mittrefuger vid övergångsstället över Tungelstavägen. Vid det befintliga övergångsstället över Hammarbergsvägen föreslås mittrefuger och övergångstället över Skolvägen justeras. Skyltad hastighet är 30 km/h.

Kommunen anser att två nya gång- och cykelpassager behövs i korsningen. Den ena över Skolvägen och den andra över Tungelstavägen öster om korsningen. Den senare passagen bör hastighetssäkras genom till exempel platågupp. Som alternativ till två upphöjda passager över Tungelstavägen höjs hela korsningen upp. Övergångsstället över Tungelstavägen behövs för att ta sig från den södergående busshållplatsen till Hammarbergsvägen. Utan denna passage finns risk för spring över vägen och en otillräcklig trafiksäkerhetssituation.

Status och tidplan

En vägplan för projektet är under framtagande av Trafikverket. Samråd av vägplanen skedde juni 2020 och en byggstart till 2022.

Finansiering

Åtgärder längs med Tungelstavägen finns upptagna i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029 där det finns avsatt drygt 65 mnkr.

[29] Samrådshandling plan och miljöbeskrivning 2020-05-20 sid 10.

6. Ökad trafiksäkerhet längs Stavsvägen



Figur 56. Stavsvägen.

Förutsättningar

Stavsvägen förbinder Tungelsta med väg 73 och trafikeras av ca 1400 fordon/dygn (13 % tung trafik). Vägen har olika karaktär beroende på sträcka och omgivning. Genom Tungelsta och Lillgården är det ett körfält i vardera riktningen, belysning längs med vägen som också utgör separeringszon mellan körbanan och gång- och cykelvägen. Denna sträcka byggdes om inom projektet med dubbelspår på Nynäsbanan och benämns Nya Stavsvägen, kommunen är väghållare. Därefter får vägen mer karaktären av en landsväg och belysning samt gång- och cykelbana saknas, Trafikverket är väghållare. Genom Stav smalnas vägen av och den skyltade hastigheten sänks till 40 km/h. I Stav löper vägen tätt inpå bostadsfastigheterna. Mellan Stav och väg 73 återgår Stavsvägen till att mer få karaktären av en landsväg. Vägen är olycksdrabbad med framförallt singelolyckor för motorfordon, dödsolycka har förekommit.

Analys och åtgärdsförslag

Stavsvägen har potential att kunna avlasta Tungelstavägen. För att åstadkomma detta och skapa en säkrare väg för alla behöver vägen byggas om med en standardhöjning för alla trafikanter. Vägen behöver breddas, en gång- och cykelbana anläggas längs med vägen och belysning sättas upp. Befintliga korsningspunkter behöver ses över. Dagens vägutformning medger inte möjlighet till trafikering av bussar i linjetrafik. Genom Stav är det lämpligt att Stavsvägen får en ny sträckning runt samhället för att undvika de trafiksäkerhetsproblem som uppstår när vägen leds i direkt närhet till bostadsfastigheterna. Förutom att trafiksäkerhetssituationen förbättras ökar också framkomligheten. En standardhöjning av Stavsvägen är även viktig för att arbetet med flera detaljplanarbeten i Tungelsta och Krigslida ska kunna fortgå.

7. Förbättrad framkomlighet vid väg 227 och Gålövägen



Figur 57. Korsning väg 227 och Gålövägen

Förutsättningar

Gålövägen, strax söder om korsningen med väg 227, trafikeras av ca 1500 fordon/dygn varav ca 13% är tung trafik. Skyltad hastighet är 50 km/h. Trevägskorsningen är reglerad med stopplikt från Gålövägen mot väg 227. ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) är placerat längs väg 227 på vardera sidan om korsningen med Gålövägen. Väg 227 trafikeras av ca 4700 fordon/dygn varav ca 9 % är tung trafik. Skyltad hastighet på väg 227 är 50 km/h.

Gålö förses av kollektivtrafik genom busslinje 845. Busslinjerna 839 och 869 trafikerar vid Gålö längs väg 227.

VA planeras byggas ut i området, dock har inte utbyggnadsplanen på Gålö för VA hög prioritet.

Analys och åtgärdsförslag

Väg 227 leder ut mot Dalarö och under sommarmånaderna uppstår framkomlighetsproblem vid korsningen med Gålövägen då det blir omfattande köer främst på Gålövägen.

Trafikverket har tagit fram en ÅVS för korsningen och främst två åtgärder har utretts: cirkulationsplats och signalreglering. En cirkulationsplats har högre kostnadsbild än en signalreglering. En cirkulationsplats kan ge för stora negativa effekter på trafiken längs väg 227 då trafiken från Gålövägen skulle ha betydligt lättare att ta sig ut på väg 227 än idag. En signalreglering ger också påverkan på trafiken längs väg 227, men inte i samma omfattning som en cirkulationsplats då signalfaserna kan styras för att fördela trafiken. En ombyggnad av korsningen kan kombineras med uppgradering av busshållplatser och infartsparkering intill busshållplatserna för att möjliggöra en omstigning mellan bil och buss för kombinationsresor.

Även om problembilden är som störst under sommarmånaderna, bör en åtgärd genomföras då påverkan blir stor för boende och verkande på Gålö. En signalreglering av korsningen är en smärre åtgärd som bör kunna prioriteras inom Trafikverkets budget.

Rekommenderad prioritering av åtgärdsförslagen på statliga vägar

I tabellen nedan redovisas alla åtgärdsförslag på det statliga vägnätet. För varje åtgärd beskrivs vilken prioritering åtgärden har (flera åtgärder kan ha samma prioriteringsnivå). Vidare beskrivs syftet med åtgärden.

Figur 58. Prioritering av åtgärdsförslagen på statliga vägar.

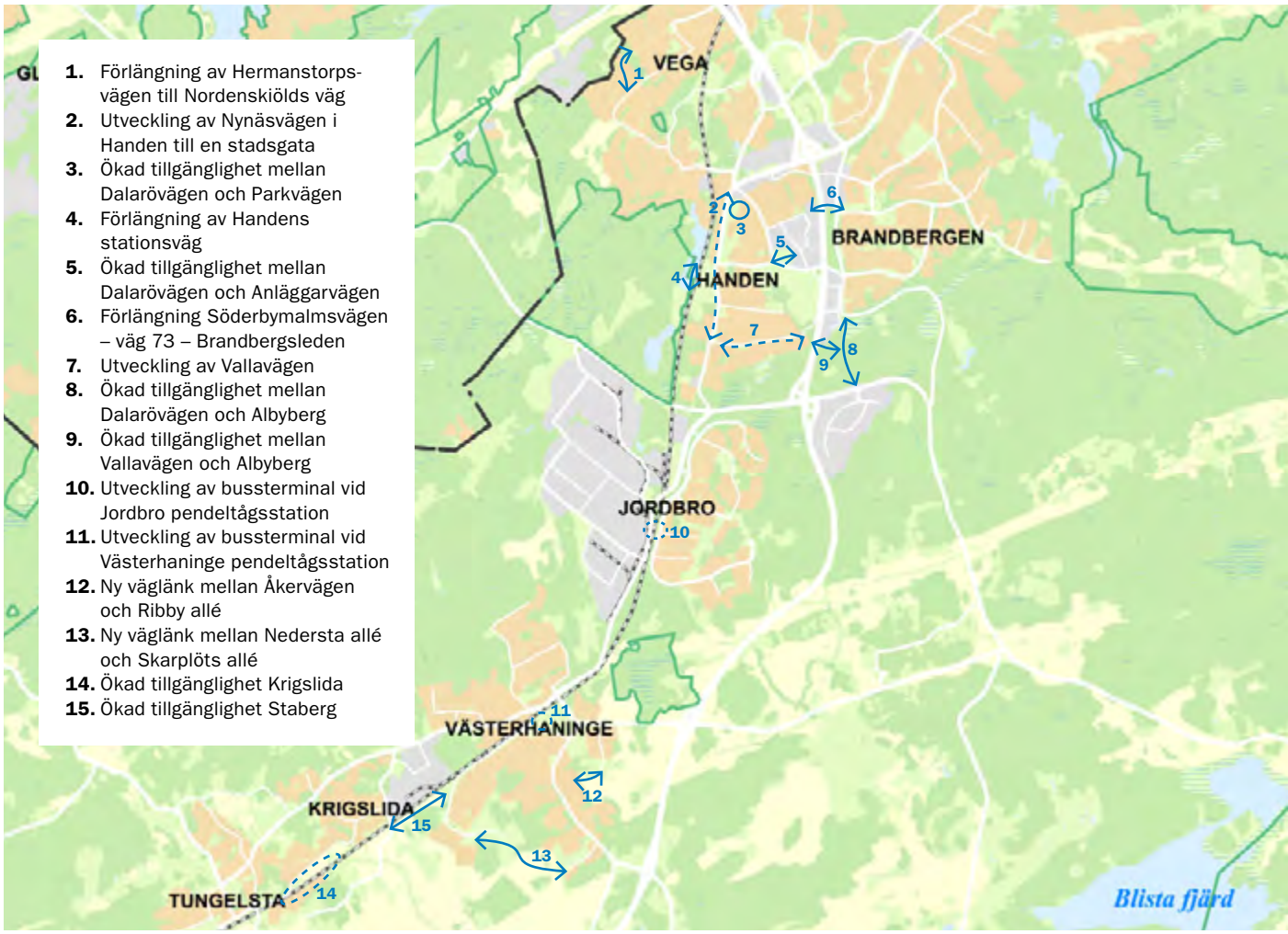
Åtgärd	Prio	ÅVS/vägplan finns framtagen	Syfte
Förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet längs väg 260, Gudöbroleden	1	För del av sträckan	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken och gc-trafikanter samt ökad trafiksäkerhet
Förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet längs väg 73	1	Ja	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik och godstrafik, ökad trafiksäkerhet för gc-trafikanter
Tvärförbindelse Södertörn	1	Ja	Förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för alla trafikslag
Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i korsning Österhaningevägen/Ribby allé	2	Nej	Förbättrad framkomlighet i korsningen för biltrafiken
Ökad trafiksäkerhet längs Tungelstavägen	1	Ja	Förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för alla trafikslag
Ökad trafiksäkerhet längs Stavsvägen	2	Ja	Ökad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter samt biltrafik. Möjliggöra trafikering av kollektivtrafik.
Förbättrad framkomlighet vid väg 227 och Gålövägen	2	Ja	Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken, godstrafiken och biltrafiken

Åtgärdsförslag på kommunala gator inom ramen för stadsutveckling

De åtgärdsförslag som redovisas nedan är beroende av den framtida stadsplaneringen. Åtgärderna ska betraktas som åtgärder som ska beaktas och analyseras i samband med kommande planprocesser och stadsutveckling. Åtgärdsförslagen är redovisade i geografisk ordning från norr till söder.

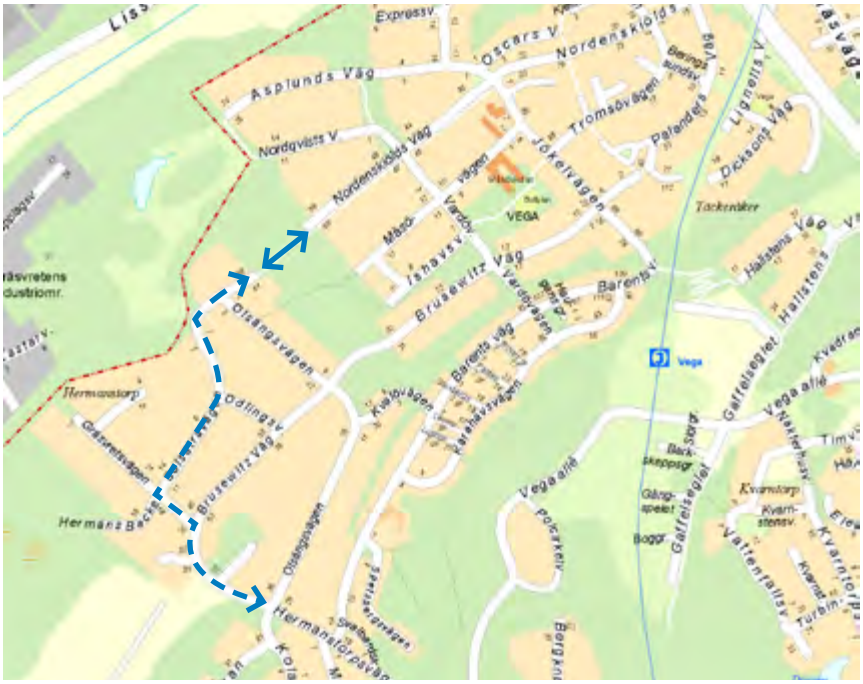
Åtgärdsförslagen i detta kapitel är inte prioriterade utifrån angelägenhetsgrad inom trafikområdet, utan styrs av prioriteringen utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv.

Åtgärdsförslag som är redovisade med en streckad linje i karta per åtgärd symboliserar utveckling av en befintlig vägsträcka, medan åtgärdsförslag som är redovisade med en heldragen linje symboliserar en ny väglänk. Redovisning av nya väglänkar i karta ska ses som en riktning och redovisar nödvändigtvis inte exakt placering.



Figur 59. Sammanställning av åtgärder på det kommunala vägnätet i samband med stadsutveckling.

1. Förlängning av Hermanstorpsvägen till Nordenskiölds väg



Figur 60. Förlängning av Hermanstorpsvägen.

Förutsättningar

Idag trafikeras Nordenskiölds väg av kollektivtrafik mellan Nynäsvägen och vändplatsen. För att busstrafik ska kunna angöra vidare in i Vega via Solsätravägen krävs en ny väglänk mellan vändplatsen och Solsätravägen. Nordenskiölds väg trafikeras av ca 4 300 fordon/dygn närmast Nynäsvägen.

Föreslagen ny sträckning för kollektivtrafiken finns med i Översiktsplanens förslag till framtida busslinjenät. En ny detaljplan är under framtagande för Hermanstorp, när detaljplanen vunnit laga kraft kan åtgärden genomföras (gatuprojektering pågår).

Analys och åtgärdsförslag

Föreslagen åtgärd möjliggör en utveckling av busstrafiken i området och ger en ökad tillgänglighet i Hermanstorp och mot Vega station. Förutom att tillgängligheten för busstrafik ökar, ökar den även för gång- och cykeltrafik i och med att åtgärden innefattar ny infrastruktur för gång- och cykeltrafik.

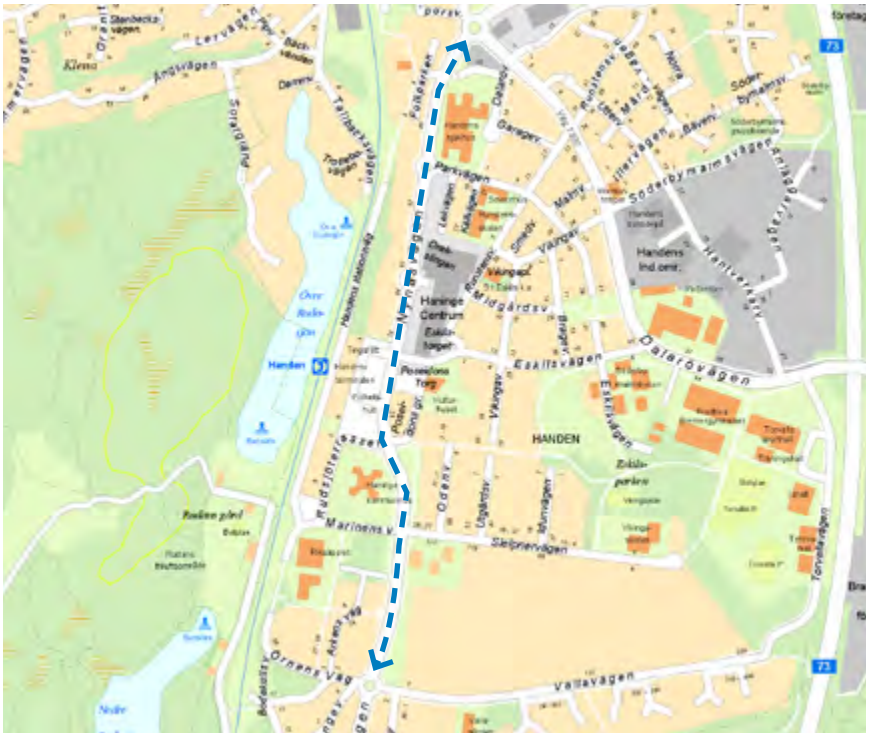
Tidigare prognoser för området till 2023 (med 235 tillkommande bostäder) visar att en förlängning av Nordenskiölds väg då kan väntas få ungefär 1 000 fordon per dygn. Med dagens bebyggelse bedöms förlängningen innebära trafikmängder på några hundra fordon per dygn.

Status och tidplan
Åtgärden planeras att genomföras så snart detaljplanen vunnit laga kraft.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering
Åtgärden finansieras inom ramen för detaljplan med en delfinansiering kommun och fastighetsägare.

2. Utveckling av Nynäsvägen i Handen till en stadsgata



Figur 61. Utveckling av Nynäsvägen till en stadsgata.

Förutsättningar
Nynäsvägen ingår i det övergripande vägnätet för kommunen och är med ca 13 000–17 000 fordon/dygn (vid Handen) en av de mest trafikerade delarna inom det kommunala vägnätet. Nynäsvägen utgör också en viktig förbindelse för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Det regionala cykelstråket löper längs med Nynäsvägen vidare mot Västerhaninge, Vega och Vendelsö.

Korsningen Nynäsvägen/Gudöbroleden/Dalarövägen har vissa tider bristande framkomlighet vilket leder till följdköer på bl.a. Gudöbroleden. Längs med Nynäsvägen saknas framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken vilket leder till påverkan för busstrafiken när kapaciteten i vägnätet inte räcker till.
Det regionala cykelstråket behöver breddas och korsningspunkter ses över för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. I och med den omfattande trafikmängden är väntetiden för gående som önskar korsa Nynäsvägen längre än önskat, vilket på vissa platser skapar situationer där trafikanterna går mot rött i trafiksignalen.

I utredningen om ny stombusslinje i Haninge pekas Nynäsvägen ut som ett framtida kollektivtrafikstråk med behov av hög framkomlighet och prioritet för busstrafiken. I kommunens översiktsplan finns samma stråk omnämnt för framtida spårtrafik.

Analys och åtgärdsförslag

Haninge kommuns ambition för Nynäsvägen är att omvandla det storskaliga gaturummet till en levande och attraktiv stadsgata. Avgränsningen för omvandlingen är från Jordbrorondellen till Vega allé. Omvandlingen av gaturummet ska utgå ifrån trafikslagshierarkin i Trafikstrategin där gång- och cykeltrafik prioriteras högst och i fallande ordning kollektivtrafik, varu- och godstransporter samt biltrafik.

En ombyggnad av Nynäsvägen behöver samordnas med kommande stadsutvecklingsprojekt i anslutning till vägen och utgå ifrån utredning som pågår för Nynäsvägens omvandling[30]. Planeringen går hand i hand med detaljplanearbete längs med sträckan.

Dagens och framtida trafiksituation på Nynäsvägen påverkas av en rad faktorer bl.a. omfattning och typ av stadsutveckling och åtgärder på andra platser i trafiksystemet. I takt med att Handen utvecklas och fler människor bosätter sig i området ökar trafikmängden i ett redan tidvis ansträngt system. En utveckling av Handen, Brandbergen m.fl. med fler bostäder och arbetsplatser beräknas leda till en befolkningsökning i Haninges centrala delar med ca 67 %. För att kollektivtrafiken ska kunna erbjudas god framkomlighet även vid de timmar under dygnet då viss köbildning uppstår krävs åtgärder i gaturummet som t.ex. kollektivtrafikkörfält. Samtidigt behöver gång- och cykeltrafiken god framkomlighet. Sträckan längs Nynäsvägen ingår i det regionala cykelstråket. Kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens utrymmesanspråk i gaturummet kommer vara dimensionerande för utformningen av Nynäsvägen och leda till ett bredare gaturum än vad som finns idag. Det krävs en hög grad av samordning mellan kommande bebyggelse och gaturummets utformning.

En ny trafikplats vid Torvalla skulle kunna minska trafikmängden längs med Nynäsvägens centrala delar genom att trafikflödet omfördelas i vägnätet. Det kommer dock krävas andra åtgärder i trafiksystemet för att bibehålla godtagbar

[30] Utredning inför kommande stadsutveckling och ombyggnation av Nynäsvägen 2018-07-03.

framkomlighet längs med Nynäsvägen under stora delar av dygnet. Utformningen av Nynäsvägen kommer behöva ta avstamp i Trafikstrategin om kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken ska ha god framkomlighet under hela dygnet.
Det är således en kombination av åtgärder som är framgångsfaktorn för Nynäsvägens utveckling till en attraktiv stadsgata.

Status och tidplan

Utveckling av Nynäsvägen planeras ske i etapper i takt med stadsutveckling längs med stråket.



Finansiering

Finansiering kommer att kräva politiskt beslut för att inrymmas i KSF budget.

3. Ökad tillgänglighet mellan Dalarövägen och Parkvägen



Figur 62. Ny väglänk mellan Dalarövägen och Parkvägen.

Förutsättningar

Förslaget har sitt ursprung i STUP:en. Idag utgörs länken av en 110 m lång gång- och cykelväg som binder samman Dalarövägen med Parkvägen längs med Handens sjukhus. Gång- och cykelstråket är förutom att vara en välanvänd förbindelse till sjukhuset också ett viktigt stråk mot Haninge centrum.

Analys och åtgärdsförslag

Förslaget innebär att möjliggöra motorfordonstrafik längs vägförbindelsen. Åtgärden är en förutsättning för utveckling i stadskvarter med ett mer finmaskigt och robust vägnät. Trafikanalyserna visar att vid en ökad trafik på Nynäsvägen i samband med utbyggnaden enligt STUP:en skulle Parkvägen kunna bidra till att avlasta Nynäsvägen till viss del.

Status och tidplan

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för detaljplan/exploateringsavtal.

4. Förlängning av Handens stationsväg



Figur 63. Förlängning av Handens stationsväg.

Förutsättningar

Handens stationsväg löper parallellt med järnvägen i Handens centrala delar. I nuläget slutar gatan i en vändplan och endast gång- och cykeltrafik ansluter norrut mot Folkparken. Gatan trafikeras av ca 850 fordon/dygn. Bebyggelsen är i stort sluten mot gatan vilket leder till att tryggheten längs stråket upplevs bristfällig. I samband med att bebyggelsemiljön utvecklas finns det möjlighet att förlänga gatan både norrut (mot Parkvägen) och söderut (mot Örnens väg). Det finns dock stora höjdskillnader i området vilket behöver beaktas vid vidare planering och som kan komma att styra vilka alternativ som är möjliga att genomföra och för vilka trafikslag.

Åtgärden är en del av stadsutvecklingsplanen (STUP) för Haninge stad. Syftet med åtgärden är dels att trafikförsörja en kommande bostads- och verksamhetsbebyggelse, dels att underlätta stadsutvecklingen i en central del av kommunen där gatan skulle kunna få en annan funktion än vad den har idag och bidra till ett mer levande stadsrum.

Analys och åtgärdsförslag

En förlängning av gatan skulle kunna öka tillgängligheten för kollektivtrafiken genom att ersättningsbussar för pendeltåget kan trafikera gatan, dock visar trafikanalyser att den förväntade omfördelningen av trafiken från Nynäsvägen till Handens stationsväg är ringa i förhållande till den totala trafikmängden på Nynäsvägen om gatan endast är ansluten söderut mot Marinens väg. Minskningen på Nynäsvägen blir då ungefär 2 600 fordon per dygn i höjd med Eskilsvägen (under förutsättning att den förlängda Stationsvägen får en skyltad hastighet på 40 km/h) att jämföra med dagens trafik som är 14 400 fordon per dygn (enligt mätning från 2014) och prognosticerade ca 20 000 fordon per dygn år 2040 enligt STUP.

Kollektivtrafikkörfält på motsvarande sträcka längs Nynäsvägen skulle på ett bättre sätt kunna ge kollektivtrafiken god framkomlighet och konkurrenskraft i stomnätet. Om Handens stationsväg kan förlängas från Örnens väg till Getporsvägen förbi Folkparken skulle omfördelningseffekterna bli större, det kulturhistoriska värdet för Folkparken försvårar dock en anslutning i ett sådant läge. Om anslutningen norrut istället sker mot Parkvägen är omfördelningseffekterna för trafiken från Nynäsvägen lägre, det gäller även om Handens stationsväg förlängs söderut mot Örnens väg.

De trafikala vinsterna uppväger inte det komplexa genomförandet till följd av höjdskillnaderna i området såvida gatan inte kan anslutas mot Getporsvägen. Åtgärden i form av förlängning av gatan mot Parkvägen kan dock motiveras för att möjliggöra stadsutveckling och stärka gång- och cykelkopplingen mellan Parkvägen och Handens stationsväg. Framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter skulle öka i och med att gång- och cykelstråket får en höjd standard. En ytterligare aspekt av förslaget att öppna Handens stationsväg för genomfartstrafik är att åtgärden skapar en alternativ omledningsväg vid händelse av en incident på Nynäsvägen, ett gatunät som hänger samman ökar robustheten i trafiknätet.

Två alternativa åtgärdsförslag bör studeras närmare. Det ena alternativet är att Handens stationsväg förlängs norrut mot Parkvägen, åtgärden innefattar en brokonstruktion mot Parkvägen för att ta upp höjdskillnaderna. Gång- och cykelvägen föreslås i ny sträckning parallellt med brokonstruktionen mot Parkvägen, men stråket föreslås också fortsätta i riktning mot Folkparken som idag.

Det andra alternativet är att enbart gång- och cykelvägen förlängs och binds samman med Parkvägen.

Status och tidplan

Åtgärden med en ny väglänk för både kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafik mot Parkvägen bedöms kunna genomföras på kort sikt, men behöver inledas med detaljplanearbete för bostäder. Åtgärd som innebär enbart en ny länk för gång- och cykeltrafik mot Parkvägen bedöms kunna genomföras först på lång sikt och behandlas samt prioriteras i kommande version av Cykelplanen.



Finansiering

Åtgärden med en ny väglänk för både kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafik mot Parkvägen finansieras genom detaljplanearbete/exploateringsavtal. Åtgärd som innebär enbart en ny länk för gång- och cykeltrafik föreslås finansieras inom detaljplanearbete/exploateringsavtal alternativt inom Cykelplanen om exploateringen inte förverkligas.

5. Ökad tillgänglighet mellan Dalarövägen och Anläggarvägen



Figur 64. Ny väglänk mellan Dalarövägen och Anläggarvägen.

Förutsättningar

Åtgärden är möjlig inom ramen för kommunens framtida stadsutveckling, men är helt beroende av den framtida utvecklingen av området i stort. Det finns ett stort behov av gång- och cykelstråk i området. Idag finns det en gångstig genom området.

Analys och åtgärdsförslag

Det finns behov av gen gång- och cykelkoppling mellan Dalarövägen och Anläggarvägen. I dag sker gång- och cykeltrafik på upptrampade stigar i en oordnad och inte helt trygg miljö. En asfalterad, gen och belyst gång- och cykelväg behövs. Vid tillskapandet av en ny väglänk finns möjligheten att antingen bygga en väg öppen för alla fordonsslag, eller så finns valet att enbart bygga för gång- och cykeltrafik. En ny koppling för alla fordonsslag skapar ett mer finmaskigt vägnät vilket har fördelar som t.ex. ett mer robust vägnät, men enbart de trafikala vinsterna bedöms inte motivera den kostnad som åtgärden innebär. Den aktuella länken har inte potential att avlasta den ökande trafiken i det övergripande nätet mer än marginellt. En ny väg för motorfordonstrafik behöver därför kunna motiveras och finansieras ur ett stadsutvecklingsperspektiv.

Status och tidplan

Då åtgärden är starkt kopplad till STUP:en och den tänka förtätningen med bostäder och verksamheter bör lämplig utformning och läge utredas i samband med detaljplan för kommande bebyggelse. Skulle en detaljplan för exploateringsprojekt dröja många år kan en koppling för enbart gång- och cykeltrafik tas om hand i kommande revidering av cykelplanen.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för detaljplan/exploateringsavtal.

6. Förlängning Söderbymalmsvägen – väg 73 – Brandbergsleden



Figur 65. Ny väglänk mellan Söderbymalmsvägen och Brandbergsleden.

Förutsättningar

Väg 73 löper mellan områdena Handen och Brandbergen i Haninges mest centrala delar. Antalet korsningspunkter är få och vägen utgör därmed en barriär mellan områdena. För att överbrygga barriäreffekten och knyta samman Brandbergen med Handen föreslås i STUP:en en överdäckning av väg 73, i höjd med Söderbymalmsvägen och Brandbergsleden, i syfte att möjliggöra en

sammanhållen stadsbebyggelse med tonvikt på bostäder[31]. I nuläget är närmaste korsningspunkt för alla trafikslag lokaliserad ca 400 m norrut där Vendelsövägen går i tunnel under väg 73. Strax norr om Söderbymalmsvägen och Brandbergsleden finns det en gång- och cykeltunnel under väg 73, standarden är låg då bl.a. breddmåtten inte uppnår god standard för gång- och cykeltrafik. Väg 73 är utpekat som stråk för farligt gods vilket sätter begränsningar kring bl.a. avstånd till bebyggelse.

Analys och åtgärdsförslag

En utveckling av området mellan Handen och Brandbergen möjliggör ny infrastruktur med fokus på rörelse för fler trafikslag än motorfordonstrafiken. Avståndet mellan befintlig bebyggelse är i dagsläget långt (ca 300 m), en överdäckning möjliggör en minskning av det avståndet och bebyggelsen kan därmed komma närmare vägen. Tekniska möjligheter kan komma att styra för vilka trafikslag och på vilket sätt ett nytt vägnät mellan områdena kan komma till. En standardhöjning för gående och cyklister samt att möjliggöra passage för kollektivtrafik är högst önskvärt.

Status och tidplan

Åtgärden ingår i åtgärdsvalstudien för väg 73, men ingår i det kommunala vägnätet för planering och utförande. Erforderliga utredningar genomförs i samband med detaljplanearbete.



Finansiering

Åtgärden finansieras inom ramen för detaljplan/exploateringsavtal, vidare utredningar krävs för bedömning av omfattning och finansieringslösning.

[31] STUP Haninge stad sid 23.

7. Utveckling av Vallavägen



Figur 66. Utveckling av Vallavägen.

Förutsättningar

Vallavägen knyter samman Nynäsvägen med Torvallavägen och trafikeras av ca 6 000 fordon/dygn. Bostadsbebyggelse omgärdar vägen, närmast vägen är dock parkeringsytor lokaliserade. All bebyggelse är tillbakadragen från vägen vilket gör att dagens gaturum upplevs som storskaligt. Körbanan är ca 6 m bred, gångbanan som löper längs med norra sidan av vägen är ca 2,5 m bred och gång- och cykelbanan som löper längs med södra sidan av vägen är ca 3 m bred. En busslinje (närtrafik) trafikerar längs med Vallavägen. Vägen är försedd med ett antal hastighetsdämpande åtgärder (upphöjda passager och avsmalningar).

Analys och åtgärdsförslag

Planarbete pågår för utveckling av Torvallaområdet med bostäder och idrottsverksamhet. Om Torvalla får en förändrad tyngdpunkt i området finns det potential att utöka tillgängligheten längs Vallavägen med bl.a. standard för busstrafik. För att bussar i linjetrafik ska kunna trafikera Vallavägen på ett tillfredsställande sätt behöver vägen breddas och utformningen ses över samt busshållplatser tillskapas längs sträckan. Vägen är utpekad som huvudstråk för cykeltrafik i Cykelplanen, en separerad gång- och cykelbana bör vara 4,3 m bred enligt riktlinjer i planen. Detta innebär att gång- och cykelbanan behöver breddas med ca 1,3 m. Förutom att utredning pågår för utveckling av Torvallaområdet finns det i STUP:en redovisat tankar kring utveckling av områdena runt Vallavägen med kompletterande bostadsbebyggelse och viss verksamhet. I STUP:en pekas Vallavägen ut som ett huvudstråk för kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik.

En trafikplats vid Torvalla leder till att Vallavägen ges en viktigare funktion i vägnätet i Handen. Belastade sträckor i vägnätet, främst vid Nynäsvägen/Eskilsvägen, kan avlastas om trafik leds via Vallavägen. Med trafikplats Torvalla beräknas trafiken

öka längs Vallavägen med mellan 2 000 och 3 400 fordon/dygn. Om Vallavägen får en ny utformning finns det förutsättningar att axla denna trafikförändring.

En utveckling av Vallavägen behöver ske i symbios med stadsbyggnadsplaner.

Status och tidplan

Åtgärden föreslås för genomförande på medellång/lång sikt efter erforderliga utredningar i samband med stadsutveckling, åtgärder samordnas med vidare arbete för en trafikplats vid Torvalla.



Finansiering

Åtgärden föreslås samfinansieras genom exploateringsavtal, Trafikplan, Cykelplan och inom ramen för övriga teknikområden.

8. Ökad tillgänglighet mellan Dalarövägen och Albyberg



Figur 67. Ny väglänk mellan Dalarövägen och Albyberg.

Förutsättningar

Vägsystemet i Haninge har idag fler kopplingar i öst-västlig riktning än i nord-sydlig riktning. Ett sammankopplat vägsystem kan ge bättre förutsättningar och fördelning av trafiken i kommunen. Från södra delen av Brandbergen mot Albyberg vidare mot bl.a. Dalarö finns det i huvudsak en vägförbindelse, Dalarövägen. Söder om Brandbergen följer vägen områdets utkant och viker därefter av söderut mot väg 227. Dalarövägen har i detta snitt karaktären av en landsväg och relativt låg standard. Belysning saknas på del av sträckan och även infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Området söder om Brandbergen är obebyggt med stigar och naturområden.

Albyberg är ett företagsområde under utveckling. Projektet är indelat i två etapper och utbyggnad av den första etappen pågår. Tillgängligheten till området behöver förbättras då det saknas kopplingar för gång- och cykeltrafik samt god tillgänglighet för kollektivtrafiken.

Analys och åtgärdsförslag

En förlängning av Dalarövägen söderut mot Albyberg skulle förbättra tillgängligheten till Albybergs företagsområde och avlasta Handen från genomfartstrafik till Brandbergen och Vendelsömalm. På väg 227 strax norr om Albyberg finns det en cirkulationsplats där det är förberett för en anslutning norrifrån. En ny väglänk skulle passera genom naturområde ”Tyrestakilen” och Sörmlandsleden. Vid planering och genomförande behöver stor beaktning tas till natur-, rekreations- och miljövärden i området samt till hur påverkan på spridningssambandet kan minimeras.

Vidare utredning behövs för att kunna ta ställning till vilka trafikfunktioner som är nödvändiga i detta snitt. En utgångspunkt är att en ny väglänk ska kunna transportera gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Status och tidplan

Åtgärden föreslås för genomförande på kort-/medellång sikt efter erforderliga utredningar.



Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för detaljplan/exploateringsavtal.

9. Ökad tillgänglighet mellan Vallavägen och Albyberg



Figur 68. Ny väglänk mellan Vallavägen och Albyberg.

Förutsättningar

Åtgärdsförslaget togs fram under arbetet med STUP:en och har analyserats tillsammans med övriga trafikåtgärder i planen. Åtgärden innebär en förlängning av Vallavägen genom en ny koppling under väg 73 som kopplas ihop med en tänkt förlängning av Dalarövägen söderut. Under väg 73 finns idag en gång- och cykelport som nås på stigar från Vallavägens möte med Torvallavägen.

Analys och åtgärdsförslag

Flera av trafikåtgärderna i STUP:en har till syfte att avlasta Nynäsvägen genom att sprida den ökande trafiken i vägnätet. Vad gäller en ny koppling mellan Vallavägen och den tänka förbindelsen söderut mot Albyberg så påvisar trafikanalyserna inte någon betydande avlastande effekt. Åtgärden motiveras inte för att avlasta Nynäsvägen utan huvudsyftet är att minska barriäreffekten från väg 73. Dalarövägen föreslås ansluta till Dalarölänken vid cirkulationsplatsen vid Albyberg för att på så vis skapa nya kopplingar för framförallt gång-, cykel- och kollektivtrafik till Albyberg.

Det aktuella området är i dag ett grönområde som är en del av det svaga sambandet mellan de stora grönområdena Hanveden och Tyresta. Väg 73 är en stor barriär för djur och människor. Vid planering och genomförande behöver stor beaktning tas till natur-, rekreations- och miljövärden i området samt till hur påverkan på spridningssambandet kan minimeras. Utredning krävs för att fastställa den geografiska placeringen av åtgärden och åtgärdens genomförbarhet.

Status och tidplan

Åtgärden är relativt kostsam och ligger längre fram i tiden. En förutsättning är att tidigare åtgärd med koppling mellan Dalarövägen och Albyberg genomförs.



Finansiering

Åtgärden föreslås finansieras genom detaljplanearbete/exploateringsavtal och Trafikplanen.

10. Utveckling av bussterminal vid Jordbro pendeltågsstation



Figur 69. Bussterminalens placering vid Jordbro pendeltågsstation.

Förutsättningar

Detaljplanearbete pågår för utveckling av de centrala delarna av Jordbro bostadsområde. Målsättningen är att Jordbro centrum ska utvecklas och få en ny placering inom området, denna omlokalisering möjliggör att bl.a. bostäder kan byggas på den plats där centrum finns idag. Centrum med dess funktioner förläggs intill pendeltågsstationen och i samband med detta flyttas bussterminalen söderut. Utvecklingen av Jordbro är viktig för att stärka områdets attraktionskraft och bidra till ett levande centrum.

Analys och åtgärdsförslag

En ny bussterminal planeras söder om södra pendeltågsingången och byggs enligt gällande standard- och utformningskrav och i enlighet med RiTerm[32] för att kunna vara attraktiv och hållbar över tid. I dagsläget planeras det inte för några större förändringar gällande busslinjenätet i Jordbro, men en utblick mot 2030 och 2050 ligger till grund för önskad kapacitet i bussterminalen. Idag finns förutom den mindre bussterminalen två hållplatslägen längs med Nynäsvägen, dessa avses finnas kvar vid sin nuvarande placering och ingår i terminalen. I samband med utformning av terminalen studeras en rad faktorer kopplat till resenärsmiljö, busstrafikering och hållplatslägen samt hållplatsutformning. Terminalen studeras även i ett sammanhang med övrig infrastruktur för att skapa en god helhet.

[32] RiTerm Region Stockholm (Trafikförvaltningen) 2020-01-13



Figur 70. Dagens bussterminal vid Jordbro pendeltågsstation.

Status och tidplan

Åtgärden med en ny bussterminal vid Jordbro pendeltågsstation planeras och genomförs inom ramen för stadsutvecklingsprojektet i Jordbro, en flytt av bussterminalen följer därmed tidplanen för detaljplanearbete och efterföljande exploatering.



Finansiering

Åtgärden med flytt av bussterminalen föreslås finansieras inom ramen för detaljplanearbete/exploateringsavtal.

11. Utveckling av bussterminal vid Västerhaninge pendeltågsstation



Figur 71. Bussterminalens placering vid Västerhaninge station.

Förutsättningar

Ett detaljplaneförslag för utveckling av Västerhaninge centrum är under framtagande, syftet med detaljplanen är att bevara och utveckla centrumets befintliga kvaliteter. Detta sker genom förtätning med bostäder, offentlig och kommersiell service samt infarts- och besöksparkering. Parallellt med utveckling av centrum planeras det även för en utveckling av bussterminalen. 2018 hade Västerhaninge station ca 7 300 påstigande per dygn (buss och pendeltåg).

Analys och åtgärdsförslag

En ny bussterminal planeras längs med järnvägen i ungefärligt läge som den befintliga terminalen parallellt med centrum. Bussterminalen ansluter till järnvägsstationen och service intill torget. Terminalen planeras enligt gällande standard- och utformningskrav och i enlighet med RiTerm för att kunna vara attraktiv och hållbar över tid. Västerhaninge centrum är en tyngdpunkt för kollektivtrafiken i kommunen och är en av de större stationerna i länet. Detta ställer krav på en bussterminal som är robust och med utrymme att växa i takt med befolkningsökningen.

Status och tidplan

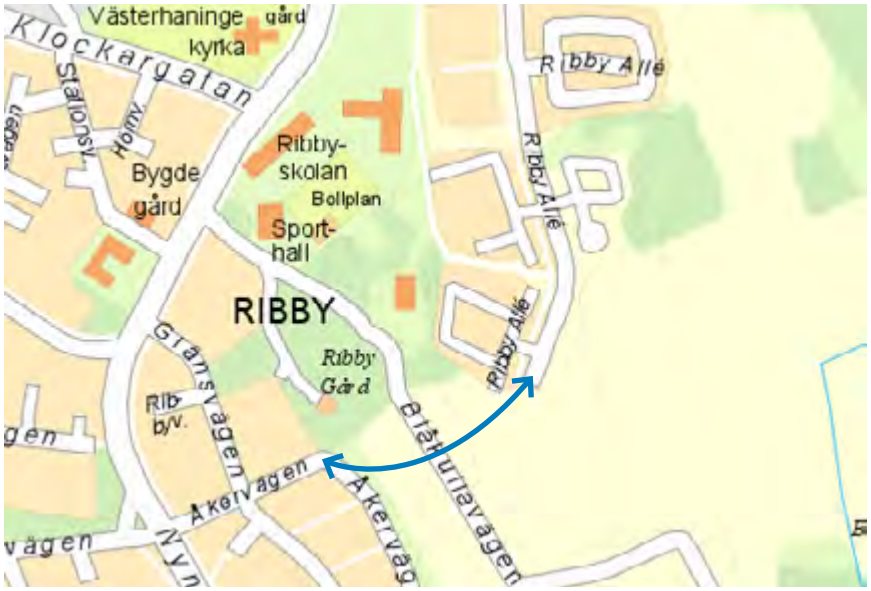
Smärre åtgärder för bussterminalen planeras att genomföras inom ramen för stadsutvecklingsprojektet i Västerhaninge centrum. En fullständig ombyggnad av bussterminalen kan komma att genomföras parallellt med utveckling av centrum, men kan också dröja i tid.



Finansiering

Åtgärden med utveckling av bussterminalen föreslås samfinansieras av kommunen och Trafikförvaltningen.

12. Ny väglänk mellan Åkervägen och Ribby allé



Figur 72. Ny vägförbindelse mellan Åkervägen och Ribby allé.

Förutsättningar

Idag saknas vägkoppling mellan Ribby allé och Åkervägen vilket begränsar den lokala tillgängligheten för bl.a. gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik, avsaknad av fysisk koppling mellan gatorna leder till att möjligheterna att välja hållbara färdsätt minskas. Åkervägen vid Nynäsvägen trafikeras av ca 2 200 fordon/dygn och Ribby allé vid Österhaningevägen trafikeras av ca 1000 fordon/dygn.

I samband med detaljplan för bostadsutbyggnad har möjligheterna att koppla samman områdena studerats, en ny detaljplan och exploatering i området är en förutsättning för att möjliggöra en vägförbindelse för motorfordonstrafik. Tillkommande bostäder leder även till ökad trafik i korsningen Ribby allé/ Österhaningevägen vilket gör att även den korsningen behöver ses över.

Analys och åtgärdsförslag

Tidigare analyser visar att en sammankoppling av Ribby Allé och Åkervägen i ett framtida scenario med ca 700 tillkommande lägenheter skulle ge ungefär 1500–2 000 fordon/dygn på Åkervägen närmast Nynäsvägen och 5 000–5 500 fordon/dygn på Ribby Allé närmast Österhaningevägen.

Åtgärden innebär ett nytt och attraktivt gång- och cykelstråk och bidrar till målet om en ökad andel som går och cyklar. Buss trafikerar i dagsläget längs Nynäsvägen och detta erbjuder i kombination med pendeltågsstationen i Västerhaninge de berörda områdena förhållandevis god kollektivtrafikförsörjning. I samverkan med SLL kommer dialogen om områdenas kollektivtrafikförsörjning fortgå, detta för att skapa ännu bättre förutsättningar genom möjligheter till busstrafik längs aktuell vägsträcka.

Status och tidplan

Åtgärden med en ny väglänk för både kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafik bedöms kunna genomföras på kort sikt, men behöver inledas med detaljplanearbete för bostäder. Åtgärd som innebär enbart en ny länk för gång- och cykeltrafik bedöms kunna genomföras på lång sikt och behandlas i kommande version av Cykelplanen.



Finansiering

Åtgärden med en ny väglänk för både kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafik finansieras genom detaljplanearbete/exploateringsavtal. Åtgärd som innebär enbart en ny länk för gång- och cykeltrafik föreslås finansieras inom detaljplanearbete/exploateringsavtal alternativt inom Cykelplanen om exploateringen inte förverkligas.

13. Ny väglänk mellan Nedersta allé och Skarplöts allé



Figur 73. Nedersta allé – Skarplöts allé.

Förutsättningar

I samband med exploatering av bostäder i Nedersta/Skarplöt är en ny väglänk planerad för att koppla samman bostadsområdena och möjliggöra kollektivtrafik samt ett nytt stråk för gång- och cykeltrafik.

Byggrätterna i gällande detaljplaner är utnyttjade och för att kunna finansiera ett färdigställande av vägen mellan områdena kan det bli nödvändigt med ny detaljplan som medger fler bostäder.

Analys och åtgärdsförslag

Åtgärden bidrar till målet om en ökad andel resande med kollektivtrafik. Åtgärden innebär även ett nytt och attraktivt gång- och cykelstråk och bidrar därför också till en ökad andel som går och cyklar. I kombination med att öppna Stabergsvägen för allmän trafik så ökar tillgängligheten till det övergripande vägnätet och ger en god koppling till Krigslida och Tungelsta mot trafikplats Fors. Dessa åtgärder samverkar därför med varandra.

Dimensionerande för vägen blir möjligheten att trafikera med kollektivtrafik och lokal biltrafik vilket kommer styra utformningen av gatan för att andel genomfartstrafik ska bli låg. Trafikflödet på den nya väglänken bedöms till ca 1400 fordon/dygn. Skarplöts allé och Nedersta allé som den nya väglänken ska förbinda är idag lokalgator med gång- och cykelbanor. I ett första skede planeras en vändplats i slutet på Nedersta allé för att möjliggöra kollektivtrafik i Nedersta.

Status och tidplan

Åtgärden bedöms kunna genomföras på kort sikt, men behöver inledas med detaljplanearbete för bostäder.



Finansiering

Åtgärden finansieras genom detaljplanearbete/exploateringsavtal.

14. Ökad tillgänglighet Krigslida



Figur 74. Översiktsbild för Krigslida.

Förutsättningar

I översiktsplanen är området norr om Krigslida pendeltågsstation utpekat som ett kollektivtrafiknära läge lämpligt för ny bebyggelse med såväl bostäder som verksamheter. Om det stationsnära området ska kunna utvecklas i enlighet med översiktsplanens intentioner behöver vägnätet utvecklas. Ett planarbete är påbörjat för exploatering med bostäder (flerfamiljshus) i grönytan norr om järnvägen. Inom ramen för arbetet med detaljplan har trafikanalyser genomförts och olika anslutningar till vägnätet studerats. Det finns svårigheter med alla alternativ till vägtrafikförsörjning som studerats och under år 2020 har inget aktivt arbete med detaljplanen pågått.

Det geografiska läget intill en pendeltågsstation är attraktivt ur kollektivtrafiksynpunkt, men med dagens vägnät är det inte möjligt att angöra Krigslida pendeltågsstation med buss. När ersättningstrafik för pendeltåget behövs stannar ersättningsbussarna ute på Tungelstavägen mer än en kilometer från stationen.

Analys och åtgärdsförslag

De befintliga lokalgatorna Allévägen och Skogsvägen är idag smala bostadsgator och därför är det inte lämpligt att trafikmata stationen och tillkommande bostäder via dessa gator med nuvarande utformning. I stället behöver möjligheten till en ny gatusträckning studeras. För att nå stationen norrifrån kan ett möjligt alternativ vara att bygga en ny gata parallellt med järnvägen och ansluta till Mulstavägen, i anslutning till Långvägen. En sådan ny väglänk skulle ge en ny koppling till huvudnätet norrut och västerut. En helt ny vägsträckning längs järnvägen är dock kostsam. Utmanande för det övergripande nätet är också Tungelstavägens begränsande kapacitet och hur mycket tillkommande trafik med naturlig trafikförsörjning via Tungelstavägen som är möjlig.

Krigslida ligger geografiskt i en del av kommunen som har en utmanande och begränsande trafiksituation i ett övergripande perspektiv med kapacitets-problem och brister i kopplingen till det statliga vägnätet. Krigslida tillhör det upptagningsområde som antingen nyttjar Tungelstavägen eller Stavsvägen för att ansluta till väg 73. Detaljplanearbetet påbörjades då Stavsvägen fortfarande var ett objekt i Länsplanen och en ny sträckning förväntades med avlastande effekt för Tungelstavägen. I de tidiga trafikutredningarna studerades en anslutning söderut via Allévägen mot Stavsvägen. Nu är inte längre Stavsvägen att objekt i Länsplanen och oavsett anslutningspunkter förväntas tillkommande trafik från exploateringen välja Tungelstavägen och inte Stavsägen för trafik mot väg 73.

Innan arbetet med planen kan återupptas behöver strategiska vägval göras. Trafik-lösningen för en bebyggelse vid Krigslida station kan inte lösas enbart inom ramen för den enskilda detaljplanen eller den här trafikplanen. Till grund för vägval behövs resultaten från den geografiskt mer ut-zoomade utredning som Trafikverket driver och som även studerar både bostadsutveckling och koppling till Tungelsta, Hemfosa och väg 73 . En bostadsutveckling i Krigslida behöver docka an till Trafikverkets och Länsplaneupprättarens långsiktiga planering.

Status och tidplan

Åtgärden är kopplad till exploateringen av det framtida planområdet och föreslås genomföras i samband med utbyggnaden av ett nytt område. Det påbörjade detalj-planarbetet är inte aktivt och övriga potentiella detaljplaner inom området bör inte återupptas förrän en långsiktig lösning för trafikförsörjningen till Krigslida finns.



Finansiering

För exploateringsprojekten erforderliga åtgärder finansieras genom detaljplane-arbete/exploateringsavtal.

15. Ökad tillgänglighet Staberg



Figur 75. Ny väglänk mellan Nederstaleden och Mulstavägen.

Förutsättningar

Nederstaleden ansluter i dagsläget till Mulstavägen via Stabergsvägen som är huvudgatan genom Staberg. Stabergsvägen är en smal grusväg med låg standard för gång- och cykeltrafikanter. Se sid 78 för beskrivning av de trafikala förutsättningarna för området.

Analys och åtgärdsförslag

En exploatering längs med järnvägen skulle kunna öppna möjligheterna för en ny väglänk från Nederstaleden till Mulstavägen. Detta alternativ ger motsvarande fördelar som en ombyggd Stabergsväg i form av ökad tillgänglighet (se sid 78–79).

Status och tidplan

Utredning av alternativet att öppna möjligheterna för en ny väglänk mellan Nederstaleden och Mulstavägen genomförs i samband med en ev. exploatering längs järnvägen.

INITIERING → UTREDNING → PROJEKTERING → GENOMFÖRANDE

Finansiering

Åtgärden finansieras genom detaljplanearbete/exploateringsavtal.

Åtgärder för en långsiktigt hållbar godstrafik

Haninge kommun har högt uppsatta mål gällande färdmedelsfördelning vid resor i kommunen. Målsättningen är att resor via gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka och att detta ska mötas genom en minskning av andelen personbilstransporter. Det finns dock samhällsviktiga transporter där näringslivets transporter är en del. Dessa ska prioriteras även fortsättningsvis.[33]

2017 tog kommunen fram en Näringslivsstrategi i vilken visionen om att *Haninge ska vara en attraktiv näringslivskommun och som regional stadskärna en tillväxtnod för utveckling på Södertörn,* slogs fast. I kommunens planering ska det skapas förutsättningar för tillväxt.

Haninge utgör en av Stockholmsregionens regionala tyngdpunkter och är hemvist för en rad stora och välkända företag. Det finns goda förutsättningar för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem för gods med Nynäsbanan, väg 73, sjöfart och industrispår. Det är viktigt att kommunen arbetar för att skapa bra förutsättningar, men också att arbeta för att den infrastruktur som finns bidrar till att godstrafiken sker på ett långsiktigt hållbart sätt.

Det finns behov av att kommunen arbetar vidare med att bl.a. samordna varutransporter och nyttja kommunens geografiska vattenläge på mest effektiva sätt. Detta arbete kan intensifieras och tydliggöras ytterligare. Flera av åtgärderna som beskrivs inom de tre åtgärdskapitlen är viktiga för godstrafiken, inte minst möjligheterna till elväg längs väg 73. Inom kommunen pågår planering för flera innovativa projekt bl.a. test med självkörande fordon inom Jordbro industriområde i syfte att effektivisera varutransporterna.

[33] Trafikstrategi för Haninge kommun sid. 18.

Viktiga aspekter när vi bygger om

Trafikstrategin för Haninge kommun anger att målen för cykeltrafik är att:
- andelen resor som sker med cykel ska öka samt
- det ska vara trafiksäkert att cykla

För att uppnå dessa mål behöver kommunen ställa höga krav på entreprenörer i samband med Trafikanordningsplaner (TA-planer) där hel eller del av gång- och/eller cykelväg behöver stängas av för att möjliggöra arbete. Det är av stor vikt att gång- och cykeltrafikanterna kan räkna med en gen och säker väg till sitt mål, detta bidrar till att fler väljer cykeln som transportslag.

Viktiga aspekter för effektiv omledning av gång- och cykeltrafik och som ska följas vid TA-planer:
- god framkomlighet genom minimering av omledningssträcka, i första hand bör gång- och cykeltrafiken på ett säkert sätt ledas genom arbetsområdet
- vid arbete som pågår längre tid än 6 månader bör standarden på omledningsvägen vara av permanent karaktär (se Cykelplanen för standard m.m.). Breddmåttet på omledningen ska ej understiga 2,3 m vid gång- och cykeltrafik (oavsett typ av stråk), är stråket huvudstråk eller högre gäller krav på breddmått enligt Cykelplanen.
- tydlig hänvisningsskyltning som finns uppsatt i god tid innan arbetsområdet börjar
- god komfort – minimering av ojämna ytor, höjdskillnader m.m.
- trafiksäkerhet – minimera ytmaterial som skapar bristande friktion t.ex. grus, rör/kablar m.m. som leds över gång- och cykelbanan, aktsamhet bör tas vid placering av vägmärken m.m. i anslutning till gång- och cykelbanan så att olyckor inte sker, varningslampor el dyl då cykellysen inte lyser upp reflexmaterial på samma sätt som t.ex. lysen på motorfordon.
- tillfällig belysning ska ha standard likt befintlig.

Nästa steg

I ett nästa steg behöver denna Trafikplan implementeras i samhällsbyggnadsprocessen och tas vidare i dess genomförandeskede. Trafikplanen dockas in i projekt- och portföljstyrningen för resursallokering.



En förutsättning för att Trafikplanen ska kunna realiseras är att det finns finansiering för planering och genomförande av åtgärderna upptagna i planen. Finansiering av åtgärderna behandlas i kommande verksamhetsplanering och budget. Åtgärder inom ramen för stadsutveckling och exploatering finansieras genom t.ex. exploateringsavtal, men kan också ske genom annat anslag. Även medel genom Stadsmiljöavtal eller annan statlig medfinansiering är möjligt för flertalet åtgärder.

Med tillkommande infrastrukturåtgärder följer också betydande kostnader för framtida drift och underhåll. Även kapitalkostnadstäckning behöver följa med vid planens genomförande.

Trafikplanen som del av kommunens Trafikstrategi fokuserar till stor del på fysiska åtgärder för framkomlighet på väg. I ett nästa steg är det önskvärt att dels en Kollektivtrafikplan tas fram, som även behandlar andra kollektivtrafikåtgärder än bussens framkomlighet och som sätter mål för kollektivtrafikens utveckling, dels så vore framtagandet av en Gångplan önskvärd.

Haninge
kommun