

**Rapport från möte 2007-05-04 med  
kompletterande telefonbesked**

BOSTADSRÄTTSFÖRENINGEN KRIGSLIDA 1:51  
BOSTADSRÄTTSFÖRENINGEN KRIGSLIDA 5:21, 7:1  
JÄGARTORPS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING II  
JÄGARTORPS VILLAÄGARFÖRENING  
SAMFÄLLIGHETEN HAMMARÄNGENS SMÅBRUK  
SÅGENS VÄGSAMFÄLLIGHET  
VRETA ANLÄGGNINGSSAMFÄLLIGHET 1-3  
VRETA VILLAFÖRENING  
VÄLSTA VILLAÄGARFÖRENING

**ATT AVLASTA TRAFIK FRÅN TUNGELSTAVÄGEN OCH  
FÖRBÄTTRA SÄKERHETEN UTEFTER DENNA MELLAN  
LIDA- OCH MULSTAVÄGARNA**

För kännedom överlämnas bifogade minnesanteckningar från möte 2007-05-04 om förutsättningarna att avhjälpa trafikproblemen på Tungelstavägen som ordförandena i Vreta anläggningssamfällighet 1-3 och Välsta villaägarförening hade med Tommy Lundin, ordförande i Stadsbyggnadsnämnden, och Kent Lindgren, Haninge kommun.

**BAKGRUNDEN TILL MÖTET**

I ett brev av den 22 februari 2007 från oss 9 villaägarföreningar/ samfälligheter i Krigslida, Lugnet och Jägartorp riktat till Länsstyrelsen, Kommunen, Vägverket och Banverket har vi yrkat att vägutbyggnader, som kommer att avlasta Tungelstavägen, påskyndas. Brevet har besvarats av kommunen den 2 april 2007.

Den starka tillväxten av Tungelstavägens trafik kan minskas genom att avlasta den med en ombyggnad av vägförbindelsen över Stav mellan Tungelsta och riksväg 73. I vårt brev den 22 februari 2007 har vi yrkat att *inriktningen på planeringen skall vara att upprustningen av Stavförbindelsen sker under perioden 2010 – 2019.*

Syftet med mötet 2007-05-04 var att **få planeringsläget klarlagt för ombyggnaden av Stavsförbindelsen** utöver vad som framgår av ”Trafikutredning Tungelsta –Västerhaninge”. Denna utredning finns att läsa i sin helhet på kommunens hemsida [www.haninge.se](http://www.haninge.se). Därutöver ställdes på mötet frågor om möjligheterna att snart vidta vissa åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och miljön på det avsnitt av Tungelstavägen som ligger mellan korsningarna med Mulsta- och Lidavägarna.

För att en avlastning av Tungelstavägen med den nya Stavsförbindelsen skall bli möjlig under nästa decennium krävs avsevärda planerings- och finansieringsinsatser inte minst från kommunens sida. Vår avsikt är att årligen följa upp det planeringsarbete, som rör den nya Stavsförbindelsen.

Yngve Boye, som fungerade som sekreterare vid mötet 2007-05-04  
Porfyrstigen 11  
137 37 Västerhaninge Telefon:08-50020824

Yngve Boye  
2007-05-30

## MINNESANTECKNINGAR

### **MÖTE OM PLANERINGSLÄGET FÖR OMBYGGNADEN AV STAVSVÄGEN MELLAN TUNGELSTA OCH RV 73 OCH OM ÅTGÄRDER FÖR ATT HÖJA SÄKERHETEN PÅ TUNGELSTAVÄGEN**

#### NÄRVARANDE

Tommy Lundin, ordf i Haninge kommuns stadsbyggnadsnämnd  
Kent Lindgren, Haninge kommun  
Per-Johan Rahm, ordf i Välsta villaägarförening  
Claes Åkerhagen, ordf i Vreta anläggningssamfällighet 1-3  
Yngve Boye, sekreterare under mötet

Mötet ägde rum i Gamla kommunhuset, Runstensvägen 11 i Handen den 4 maj 2007 kl 15-16.

Minnesanteckningarna har kompletterats 2007-05-08 med upplysningar per telefon från Lars Höglund och Lars Johnsson, Haninge kommun, om att öka säkerheten för gående vid korsningen med Mulstavägen och om möjligheterna att sänka hastighetsgränsen från 70 till 50 km/tim söder därom fram till Lidavägskorset, se svaren på frågorna 12 respektive 11 nedan.

För att sätta in de följande frågorna i ett sammanhang relateras först i korthet vad trafikutredningen Tungelsta-Västerhaninge säger om trafikutvecklingen på Tungelstavägen och vad en ombyggnad av Stavsvägen kan innebära för avlastning av Tungelstavägen.

#### **UTREDNINGENS SLUTSATSER OM TUNGELSTAVÄGENS TRAFIK OCH INVERKAN PÅ DENNA TRAFIK AV EN OMBYGGNAD AV STAVSVÄGEN.**

Utredningen beskriver i ett första scenario trafiksituationen med förväntad trafik år 2025 och med förväntad exploatering om inget görs på nuvarande vägnät:

”Till år 2025 har trafiken ökat markant och delar av Tungelstavägen närmar sig gränsen för vad denna typ av väg klarar av under högtrafiktid. Trafikmängderna kring Västerhaninge centrumområde ligger i nivå med vad som idag trafikerar väg 73.”, sid 24.

Utredningen konstaterar också: ”Om önskemålet är att Stavsvägen, i högre utsträckning än idag, skall utnyttjas för resor till och från Tungelsta och för genomfartsresor mellan Södertäljevägen och väg 73, måste vägen ges en avsevärt ökad framkomlighet och höjd kvalitet.”, sid 24.

Utredningen beskriver i ett andra scenario hur den bedömer att en utbyggnad av vägnätet med en ny Stavsförbindelse påverkar trafiksituationen på Tungelstavägen år 2025:

”På Tungelstavägen sjunker trafiken med ca 17 %, d v s runt ca 2000 fordon/dygn”, sid 26.

Inför ombyggnaden av Stavsförbindelsen måste planskilda korsningar med Nynäsbanan bestämmas till läge och utförande. Utredningen föreslår två planskilda korsningar för vägtrafiken över järnvägssträckan Västerhaninge –Tungelsta. Den ena är en bro över Hammarberget för den nya Stavsförbindelsen med anslutning till Lillgården och Söderbyvägen, den andra är en vägport för Mulstavägen under järnvägen istället för nuvarande plankorsning.. Detta innebär ett slopande av de befintliga plankorsningarna i Tungelsta för dels nuvarande Stavvägen, dels nuvarande vägen till Lillgården och vidare mot Söderby och riksväg 73.

Ett dubbelspår Västerhaninge - Tungelsta skall enligt utredningen vara färdigt tidigast hösten 2009..

Läsaren av utredningen ställer sig därmed frågan om dubbelspårsbygget kommer att samordnas med byggandet av leden över Hammarberget och i så fall när detta kommer att ske. För den längsta delen av Stavsvägen fram till rv 73 är Vägverket väghållare. Om denna del skall kunna byggas om före 2019 behöver medel vara avsatta i den ekonomiska länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010 – 2019.

Tidpunkten för att ersätta de två plankorsningarna med bron över Hammarberget beror nu mycket på om kommunen hinner få fram fastställda detsaljplaner för de fastigheter som berörs av den nya Stavsleden och arbetsplaner för själva leden med de anslutande vägarna på ömse sidor om järnvägen. Det gäller också att nå för kommunen acceptabla överenskommelser med Banverk och Vägverk. Kommunen måste även klara finansieringen av de investeringar kommunen har ansvaret för som väghållare.

## **DE UNDER MÖTET STÄLLDA FRÅGORNA MED SVAR**

### **rörande ombyggnaden av Stavsvägen**

1. Är kommunens planering inriktad på att själva byggandet av planskildheten över Hammarberget sker samtidigt med Banverkets dubbelspårsbyggande?

Svar:

*Kommunen vill ha samtidighet. För att nå dithän måste kommunen dels föra en dialog med Vägverket, Banverket och SL dels driva den interna kommunala planprocessen.*

*Från kommunens sida anser vi att Banverket skall ta ett kostnadsansvar för de planskilda korsningarna och inkludera kostnaderna för dem i de egna anläggningskostnaderna för dubbelspårsbyggandet. Dubbelspårsutbyggnaden är naturligtvis välkommen, men de konsekvenser i form av nya och ökade kostnader för olika trafiklösningar, som uppstår som en följd av den, måste finansieras med statliga medel.*

*De 100 milj. kr SL givit Banverket som ett förskotts lån skall i första hand gå till förlängning av mötesspår och plattformar. Banverket har dessutom fått 200 milj kr i statliga medel för upprustningen av Nynäsbanan söder om Västerhaninge. Bestämmelserna för vad dessa medel får användas till är oklara, men vi har från kommunens sida krävt att en betydande del av dessa medel skall gå till byggandet av planskildheterna på järnvägssträckan Tungelsta - Västerhaninge.*

*Banverket är inne på att senarelägga byggandet av dubbelspåret Tungelsta – Västerhaninge ett år, vilket väl innebär 2010 eller 2011.*

2. Finns någon tidplan för att färdigställa arbetsplanen för hela den kommunala investeringen i Stavsvägen inklusive anslutningarna till Lillgården, Söderby- och Mulstavägarna?

Svar:

*Vad gäller prioriteringen av den nya Stavsvägen har kommunen en helt klar hållning nämligen att denna väg kommer i angelägenhet direkt efter etappen fram till Huddingevägen på Södertörnsleden. Det är däremot alldeles för tidigt att fastställa någon tidplan för projekteringen av den nya vägen så länge diskussionerna med Vägverk och Banverk ännu inte slutförts och så mycket detaljplanearbete internt inom kommunen återstår. Kommunen överväger att upprätta ett planprogram över vilka detaljplaner som behöver utarbetas och fastställas för att få överblick över det stora planeringsarbete som förestår.*

3. Hur mycket kommer kommunens andel av Stavsvägens utbyggnad att kosta totalt inklusive anslutningarna till Lillgården, Söderby och Mulstavägarna?

Svar:

*Det är idag omöjligt att säga innan kommunen kommit en bra bit längre i detaljplanearbetet och inga överenskommelser träffats med Vägverk och Banverk. Diskussionerna med Vägverket kan resultera i en förändring av väghållningsgränserna mellan kommunen och staten.*

4. Hur tänker sig kommunen finansiera sin andel av utbyggnaden av den nya Stavsförbindelsen? Med lån?

Svar:

*Frågan är för tidigt ställd. Se svar på fråga 3.*

5. Har Vägverket gjort någon förstudie av den del av den nya Stavsvägen, som staten nu är väghållare för?

Svar:

*Nej*

6. Finns någon uppskattning av kostnaderna gjord av den del av Stavsvägen, som ligger på det statliga väghållningsansvaret?

Svar:

*Utan en förstudie finns inget underlag för ens en grov kostnadsuppskattning. Dessutom kan som sagt väghållningsgränsen förändras.*

7. Hur realistiskt är det egentligen att Vägverket får igång projektering i tid för att den statliga delen verkligen kommer in i planen för regional infrastruktur 2010 – 2019 och förverkligas under denna period?

Svar:

*Från kommunens sida står vi för att vägen har högsta prioritet efter etappen fram till Huddingevägen på Södertörnsleden, som sannolikt får byggstart redan 2009. I övrigt går det*

*knappast att göra någon bedömning av realismen med tanke på osäkerheten vad gäller den totala medelstilledningen till länet och konkurrerande projekt m m.*

8. Vilka tankar om etappuppdelning av utbyggnaden av Stavsvägen finns? Kan det klara sig att utnyttja den gamla Nynäsvägen från Berga fram till Fors så länge?

*Svar:*

*En ny trafikplats på rv 73 måste enligt kommunledningens uppfattning ingå i en ny Stavsförbindelse, även om det är en stor investering, uppskattningsvis av storleksordningen 100 milj kr. Annars blir inte den nya Stavsvägen tillräckligt attraktiv för att avlasta Tungelstavägen. Under en kortare övergångstid får kanske den gamla Nynäsvägen från Berga till Fors trafikplats dock duga.*

*Eftersom utbyggnaden av rv 73 till motorväg på sträckan Fors – Älgviken var så angelägen att få igång ville kommunen inte sinka utbyggnaden med krav på en ny trafikplats vid Berga.*

### **rörande några andra frågor**

9. Även om någon förbifart förbi Tungelsta inte är samhällsekonomiskt försvarlig att bygga de närmaste decennierna, är det inte klokt att reservera den terrängkorridor som den nuvarande Stavsvägen utnyttjar fram till Mulstavägen?

*Svar:*

*Kommunen har helt övergivit planerna för en förbifart. Med en sådan riskerar man få mer tung trafik förbi Tungelsta.*

10. Hur många lastekipage som idag passerar Tungelstavägen beräknar kommunen försvinna därifrån, när etappen fram till Huddingevägen av den nya Södertörnsleden blir färdig förhoppningsvis någon gång i mitten av nästa decennium?

*Svar:*

*Svårt att bedöma. Kommunen räknar med att inte bara varutransporterna i relationen E4/E20 – Jordbro industriområde försvinner utan också en stor del av grustransporterna från Pålalmalm.*

11. Länsstyrelsen meddelade återigen avslag på yrkandet att nuvarande hastighetsbegränsning till 50 km/tim på Tungelstavägen ut från Västerhaninge skulle förlängas till busshållplatsen Lidaskolan. I remissomgången som föregick länsstyrelsens beslut motsatte sig varken kommunen, polisen eller SL en sänkning av hastighetsgränsen till 50 km/tim. Vägverket avvisade yrkandet däremot med motiveringen att vägavsnittet ifråga inte gick genom tätbebyggt område. Kan man se fram mot att kommunen omprövar sin bedömning av detta avsnitt med avseende på om det går genom tätbebyggt område eller ej?

*Svar:*

*Vad som skall räknas som tätbebyggt område fastställdes år 1999. Inom kommunen pågår en översyn av gränserna för de tätbebyggda områdena tillsammans med en lång rad andra lokala trafikföreskrifter sammanlagt 600 st. När det gäller vad som skall betraktas som tätbebyggt område gäller det att komma fram till en samsyn med polis och Vägverk. Något besked kan inte idag lämnas om, när översynen av dessa områden är klar. (Enligt telefonsamtal med Lars Höglund och Lars Johnsson 2007-05-08)*

12.a Det nuvarande övergångsstället över Tungelstavägen vid korsningen med Mulstavägen slutar direkt i diket på vägens västra sida. Vägverket har ställt sig positivt till att skapa en

avskild gångyta med kantsten utmed vägens västra sida från nuvarande övergångsstället söderut fram till busshållplatsen, men kan inte säga när det blir av. Kan kommunen trycka på?

Svar:

*Från tjänstemannasidan i kommunen har vi redan informellt tagit upp denna förbättring med Vägverket. (Enligt telefonsamtal med Lars Höglund och Lars Johnsson 2007-05-08)*

12 b. En förbättring av belysningen över övergångsstället verkar av brev från Vägverket, David Wilde, ligga en bra bit fram i tiden. Vägverket tycks av brevet att döma vara inriktat på att ta fram en strategi för belysning vid obehövade övergångsställen i länet, men diskuterar inte belysningen generellt på detta vägavsnitt. Behovet av att belysningen blir bättre är stort på grund av att den är av äldre datum och inte når fram till övergångsställets västra del. Kan kommunen påskynda en förbättring?

Svar:

*Det är väghållaren d v s Vägverket som har det fulla ansvaret för vägbelysningen. Kommunen kan dock via sin trafiknämnd påtala behovet av en förbättring. Från tjänstemannasidan kan vi i nämnden föreslå att den tar kontakt med Vägverket om detta, vilket vi också kommer att göra. (Enligt telefonsamtal med Lars Höglund och Lars Johnsson 2007-05-08)*