



Datum
2020-02-19

Diarienummer
KS-2018/1281

Programsamrådsredogörelse för Planprogram för Flemingsbergsdalen, Huddinge kommun

Sammanfattning

Programsamråd genomfördes under tiden 21 oktober - 29 november 2019 genom att information om programförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Handlingarna har funnits tillgängliga på Servicecenter och kommunens hemsida.

Sammanfattningsvis har inkomna synpunkter under samrådet berört olika konsekvenser av den täta exploatering som föreslås i planprogrammet. Det finns en förståelse för behovet av att utveckla den regionala kärnan Flemingsberg med tät och levande stad. Oro lyfts för främst för konsekvenser för livskvalitéer som solljus på gårdar och tillgång till friytor för barn. I samrådet lyfts även projektets komplexitet och behov av fortsatt samordning med olika instanser och aktörer i området. Frågor som lyfts i samrådet:

- Riskfrågor kopplade till överdäckning av järnväg och exploatering i direkt anslutning till denna.
- Spårreservat, avstånd järnvägsspår och byggnadsverk
- Risk för översvämning eller erosion
- Miljökvalitetsnormer för vatten och luft
- Regional grönstruktur, vilket utgör ett mellankommunalt intresse.
- Skala och struktur
- Sol-och ljusförhållanden
- Friytor och rekreation
- Trafikbuller
- Vindpåverkan
- Förorenade områden
- Miljöbedömningsprocess

Kommunen har kompletterat den övergripande riskutredningen inför godkännande. Ansvarsfördelningen för överdäckningen kommer att beskrivas när utredningen fördjupas ytterligare i kommande planarbete.

Illustrationsplanen i programhandlingen har uppdaterats så att den föreslagna bebyggelsen tar hänsyn till den reservatsgräns (25 meter från befintligt spår) som Trafikverket tidigare har låtit kommunen ta del av. En fortsatt dialog kommer föras mellan kommunen och Trafikverket kring huruvida denna reservatsgräns behöver utökas och vilka konsekvenser det får.

Kommunen har förtydligat programhandlingen vad gäller risk för ras och skred.

Kommunen kommer att säkerställa att miljökvalitetsnormer för luft följs vid detaljplanering. Luftkvaliteten från de lokala gatorna samt föreslagen överdäckning kommer att utredas, sannolikt i en övergripande utredning och inte för respektive



detaljplan. Beräknade luftföroreningar från Tvärförbindelse Södertörn och dess tunnelmynning är redan framtaget och en dialog förs med Trafikverket.

Ambitionen är att dagvatten ut från programområdet totalt sett ska vara betydligt renare än idag när området är fullt utbyggt. Reningseffekten uppskattas dock bli olika stor i respektive etapputbyggnad. Kommunen är väl medveten om att ett helhetsgrepp behöver tas över dagvattnet i fortsatt planering och inte endast i respektive detaljplan. Dagvattenfrågan kommer att utredas vidare i fortsatt arbete, dialog förs kontinuerligt med Stockholm Vatten och Avfall. En strategi för hur dagvatten kan tas omhand under områdets utbyggnad ska tas fram. Även risken för översvämning vid skyfall kommer fortsatt att utredas på övergripande nivå och bland annat en översvämningsmodellering ska tas fram.

Föreslagen bebyggelse är i stor utsträckning placerad inom i dagsläget hårdgjord industrimark där det finns en potential att tillskapa nya parker, trädalléer, gröna gårdar och tak. Samtidigt innebär förslaget att naturmark med befintliga värden tas i anspråk inom det sydöstra programområdet. Att inte endast beakta utan även stärka den regionala kopplingen mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen avseende ekologisk spridning eller biologisk mångfald kan dock bli en utmaning till följd av Tvärförbindelse Södertörn och sett till den kumulativa effekten. Det finns bättre förutsättningar i programförslaget att bidra till att stärka den rekreativa kopplingen. Kommunen har påbörjat ett utredningsarbete för programområdet (vilket ska ge övergripande vägledning vid framtagande av detaljplaner) som delvis innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönstrukturen och påverkan på spridningssamband.

Kommunen instämmer i att alltför hög täthet kan leda till att ett område inte blir attraktivt. Inför godkännande har solförhållanden i förslaget studerats närmre och en målsättning för minsta antal soltimmar på bostadsgårdar, allmänna platser och torg har lagts till i programhandlingen.

Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna vilket betyder att platsen ska utvecklas med tät och funktionsblandad bebyggelse i kollektivtrafiknära läge. Det är utmanande att både planera för generösa förskolegårdar och placera dem centralt i en tät kollektivtrafiknära stadsmiljö. Förutom stora ljusa gårdar anser samhällsbyggnadsavdelningen att det också är viktigt för barn och vårdnadshavare att ha nära mellan bostad och förskola. Då samhällsbyggnadsavdelningen ser att utvecklingen i Flemingsbergsdalen har stora positiva konsekvenser för kommunen i form av många nya arbetsplatser och bostäder i ett mycket gott kollektivtrafikläge har vi gjort avvägningen att det är rimligt att göra avsteg från Boverkets rekommendationer för förskolegårdar. I illustrationsplanen når förskolegårdarna en yta på minst 2000 kvadratmeter vilket samhällsbyggnadsavdelningen anser är godtagbart.

Inför godkännande har bullerutredningen fördjupats och är nu mer omfattande. Den planerade bebyggelsen ska som minst klara gällande riktvärden för trafikbuller. Delar av bebyggelsen kommer fortsatt att behöva ses över för att klara gällande riktvärden. Att göra en skedesplanering för områdets utbyggnad för att alltid klara gällande riktvärden är också angeläget i fortsatt arbete.



Vindstudier kommer göras i kommande detaljplanearbete.

Vad gäller förorenade områden kommer kommunen i fortsatt arbete se över i vilken utsträckning provtagning, riskbedömningar och saneringsåtgärder skulle kunna samordnas oberoende av detaljplan eller fastighetsgräns. En dialog finns med kommunens tillsynsmyndighet kring markföroreningar.

Kommunens preliminära bedömning av det fortsatta arbetet är att en MKB inte tas fram för hela programområdet samlat, utan för vissa enskilda detaljplaner. Kommunen ser fortsatt en stor vikt i att hantera frågor som exempelvis grönstruktur och dagvatten på en övergripande programnivå, vilket ska ge vägledning ner i detaljplanerna. Även en MKB för en enskild detaljplan kan hämta information från dessa övergripande dokument.

Samrådsredogörelsens innehåll

Sammanfattning.....	1
Samrådsredogörelsens innehåll.....	3
Beskrivning av ärendet.....	3
Hur har programsamrådet gått till?.....	4
Inkomna yttranden från remissinstanser.....	4
Övriga instanser.....	57
Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning.....	61
Inkomna yttranden från övriga.....	72

Beskrivning av ärendet

Samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning fick i augusti 2018 i uppdrag av kommunstyrelsen att upprätta ett planprogram för Flemingsbergsdalen.

Planprogrammet syftar till att skapa förutsättningar för att utveckla Flemingsbergsdalen till en integrerad stadsdel med höga stadsbyggnadskvaliteter. Programmet ska ge möjlighet till nya arbetstillfällen, handel, nöjen, kultur, bostäder, samhällsservice och studieplatser inom högre utbildning samt ska bidra till att förverkliga den regionala stadskärnan Flemingsberg och till att uppnå de mål som finns utpekade i utvecklingsprogrammet Flemingsberg 2050.

Planprogrammet för Flemingsbergsdalen har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning.

Hur har programsamrådet gått till?

Samråd har skett under tiden 21 oktober – 29 november 2019. Information om programförslaget har skickats till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Under samrådstiden har programhandlingarna funnits tillgängliga på



Huddinge kommuns servicecenter och hemsida. Samrådet annonserades i kommunens kanaler i sociala medier samt i Huddinge Direkt och Mitt i Huddinge.

Programförslaget har redovisats vid ett offentligt annonserat samrådsmöte som hölls i på Hälsovägen 7 i Flemingsberg den 14 november 2020. Vid samrådsmötet närvarande ca 90 personer. Öppet hus annonserades i i kommunens kanaler i sociala medier samt i Huddinge Direkt och Mitt i Huddinge.

Inkomna remissvar och yttranden har sammanställts och sammanfattats i denna samrådsredogörelse men finns tillgängliga i sin helhet i kommunens planakt. Samtliga remissvar och yttranden bemöts i kommentarer nedan.

Inkomna yttranden från remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen tar i det följande yttrandet upp synpunkter på programmet med syftet att belysa vilka aspekter Länsstyrelsen bedömer behöver klargöras inför den fortsatta detaljplaneringen. Då planprogrammet omfattar ett stort geografiskt område finns det flera aspekter som återstår för kommunen att arbeta vidare med i kommande detaljpanelläggning när mer exakta förutsättningar är utredda och utformningen av detaljplaner är känd. Planprogrammet stämmer överens med översiktsplanens intentioner. Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen tagit del av synpunkter från Luftfartsverket (LFV) den 21 oktober 2019, Forsvarsmakten den 28 november 2019 och Trafikverket den 29 november 2019.

Sammanfattande bedömning

Flemingsbergs regionala stadskärna karakteriseras idag av betydande infrastrukturanläggningar med stora barriäreffekter. Kommunen planerar en mycket tät stadsbebyggelse där bostäder, kontor, lokal för evenemang och skolor ska ingå. En överdäckning av spårområdet samt Huddingevägen planeras också. Ovanpå överdäckningen av järnvägen föreslås ett torg och ovanpå vägens överdäckning lokalgata för buss. Exploateringen ovanpå och i den direkta närheten till överdäckningarna rymmer flera osäkerheter med hanteringen av risker, vilka i ett så tidigt skede som möjligt behöver identifieras och omhändertas för att ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att kommunen på ett så tidigt och övergripande sätt som möjligt hanterar frågor om miljökvalitetsnormer samt regional grönstruktur, vilket utgör ett mellankommunalt intresse. I yttrandet redogör Länsstyrelsen även för förbättringsområden kopplade till skala och struktur. Det kommer exempelvis att vara en utmaning att utforma goda sol- och ljusförhållanden på förskole- och bostadsgårdar på slutna gårdar och i anslutning till höga byggnader. Det krävs därför stor omsorg med att arbeta med dessa frågor.

Prövningsgrunder

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL, att kommunen i det fortsatta arbetet behöver studera hur föreslagen exploatering ska kunna tillgodose riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken MB, samordningen av



mark- och vattenområden som angår en annan kommun, uppfyllelsen av miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB, samt hur bebyggelsen kan bli lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Riksintressen

Riksintresse kommunikationsanläggningar – järnväg och väg

Inom programområdet finns Västra stambanan som är en anläggning av riksintresse. För att delar av programförslaget ska kunna genomföras krävs överdäckning av Huddingevägen och spårområdet. I nuläget är den tekniska genomförbarheten av vissa åtgärder som kommunen föreslår inte färdigutredda.

Kommunen måste kunna visa att genomförandet inte försvårar varken tillkomsten av nya spår eller nyttjandet av järnvägsanläggningen. Placering av byggnadsverk invid järnvägen måste ske på ett sådant sätt att utrymme finns kvar för att kunna anlägga nya spår förbi Flemingsbergs station.

Trafikverket har lämnat synpunkter på planförslaget utifrån bl.a. planens fysiska påverkan på järnvägsanläggningen. Trafikverket belyser bl.a. eventuellt behov av utbyggnad av den norra delen av Flemingsbergs station.

Även den framtida Tvärförbindelse Södertörn är utpekad som riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Länsstyrelsen utgår från att kommunen har en tät dialog med Trafikverket i det kommande planarbetet.

Riksintresse kommunikationsanläggningar - luftfart

Länsstyrelsen vill påminna om att detaljplaner som innehåller byggnader över 20 meter och är belägna inom MSA-yta (Minimum Sector Altitude-yta) för riksintresseflygplatserna Stockholm Bromma och Stockholm Arlanda behöver remitteras Swedavia.

Mellankommunal samordning

Förutom ett mer levande stadsliv, med människor i fokus, snarare än bil, har kommunen också lyft betydelsen av grönområden, rekreation och biologisk mångfald.

En slutsats i hållbarhetsprogrammet är att med tillkommande grönytor som knyter samman den regionala grönstrukturen kommer den biologiska mångfalden att bevaras och stärkas. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning då tillkommande ytor är av osäker naturvärdeskvalitet och troligen får ett högt slitage. Den höga exploateringsgraden kommer att medföra ett högt tryck på de parker som planeras. Slitaget på parker och naturmark utanför planområdet kan antas bli extra högt då flera förskolor och skolor i området dagligen antas nyttja dessa områden. Även om många små ytor tillför värden finns det kvaliteter som enbart kan uppnås genom större ytor. Grönytorna som tillförs kan dock ha en lokal effekt med tillkommande ekosystemtjänster.



Därutöver kan konstateras att områden med befintliga naturvärdesobjekt med påtagliga värden i den sydöstra delen av programområdet riskerar att försvinna vid ett genomförande av programförslaget. Det går även att anta att angränsande naturreservat får högre slitage med risk för att naturvärden försvinner.

Länsstyrelsen bedömer att potentialen att stärka grönstrukturen inte tas tillvara med programmets föreslagna bebyggelsestruktur. Det finns risk att spridningssambanden mellan Hanveden- och Bornsjökilarna kommer att försvagas ytterligare genom en sammanlagd, kumulativ effekt av den höga och täta stadsstrukturen med slutna gårdar som gör grönytorna mindre åtkomliga för spridning. Det förstärks av den planerade Tvärförbindelsen som går i ytläge norr om programområdet längs med ett i RUFS 2050 utpekat svagt samband tillsammans med kommande bebyggelseutveckling i närområdet. Koppling mellan den lokala och regionala grönstrukturen samt påverkan på spridningssamband bör utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Kommunen har som ambition att prioritera kollektivtrafik och cykling, men pågående infrastrukturprojekt som Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm kommer leda till ökning av biltrafiken i hela regionen samt till och från området. Den täta stadsbebyggelsen som föreslås samt ökad trafik är en av aspekterna som kommunen behöver arbeta vidare med i detaljplaneskedet. Länsstyrelsen anser att med en så tät bebyggelse som planprogrammet avser är det viktigt att ta fram en luftkvalitetsutredning för hela planområdet med fokus på de mest trafikerade vägarna, t.ex. Huddingevägen och Regulatorvägen. Risk finns också för höga partikelvärden närmast Tvärförbindelse Södertörns tunnelmynning. I utredningen bör hänsyn tas till bebyggelsens utformning som har stor påverkan på utspädningen av luft samt framtida ökning av trafik som bl.a. är ett resultat av de stora infrastrukturprojekten.

Överdäckningsprojekt kan leda till ökade luftföroreningar vid tunnelmynningar och ventilationstorn. Placering av bostäder, förskolor och vistelseytor ska planeras med hänsyn till detta. Det är positivt om förskolor placeras i planområdet där preciseringar i miljökvalitetsmålet för Frisk luft uppnås.

Kommunen behöver redovisa hur miljökvalitetsnormer för luft följs och ta hänsyn till människors hälsa vid planeringen av Flemingsbergsdalen.

Vatten

Planen innebär en tät och sluten bebyggelse i ett område som historiskt har haft problem med dagvattenhanteringen. Tillräckligt med lokala dagvattenlösningar kommer att behöva placeras inom varje etapp som följer planprogrammet för att inte skapa en försämring av vattenstatus i mottagande vattenförekomster. Både Örlången och nedströms vatten har ett stort åtgärdsbehov för att nå god vattenstatus. Dagvatten anses vara en kraftigt påverkande faktor för sjön Örlången.

Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen för planprogrammet är bra (Structor, 2019). Där framgår tydligt det stora behovet av både lokala och gemensamma



åtgärder för att få bukt med dagvattenproblematiken. Särskilt viktigt är det att konstatera att dagens bebyggelse i området inte är tillfredställande sett ur ett vattenförvaltningsperspektiv. Även då det är lätt att skapa förbättringar med dagens utsläpp av dagvatten som utgångsläge, behöver åtgärderna motsvara en nivå som krävs sett utifrån recipientens förbättringsbehov. En fördröjningsnivå på 20 mm är en rimlig utgångsnivå om det täcker samtliga ytor, både befintlig bebyggelse och ny. Det räcker inte att ha som mål att, såsom det anges i programbeskrivningen ”vattnet ska vara renare efter genomförandet av åtgärder än idag” (s 37). Målet borde vara att planprogrammets åtgärder bidrar till att miljö kvalitetsnormerna i Orlången kan uppnås senast 2027.

Det kan vara en fördel att prioritera de gemensamma dagvattenåtgärderna före en exploatering av de kommande detaljplanerna. Eftersom det inte finns utrymme för försämring i Orlången krävs att en fullgod vattenrening och fördröjning är på plats när exploatering sker av delområdena. Vidare befarar kommunen att byggnadsfasen kommer innebära omfattande negativa konsekvenser bland annat i form av förorenat dagvatten. Dagvattenanläggningarna kan därför med fördel byggas så att dessa kan rena dagvatten redan under byggfasen.

Länsstyrelsens rekommendation är att kommunen tar ett helhetsgrepp om dagvattenhanteringen i programområdet för att kunna uppnå miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten.

Hälsa och säkerhet

Olycksrisk

Kommunen föreslår att torg, lokalgata och en byggnad med resecentrum byggs ovanpå överdäckningen av Huddingevägen och järnvägen (2019-10-21, s. 8). Överdäckningen planeras bli cirka 420 meter lång (s. 42). Enligt bilden som utvisar tvärsektion kommer Huddingevägens fordonstrafik att separeras så att trafik aldrig möts. Även järnvägsspåren separeras mellan spår 4 och spår 5.

Länsstyrelsen yttrar sig i huvudsak gällande säkerheten för människor på och intill överdäckningen och inte för människor på järnvägsanläggningen och människor på vägen då deras säkerhet regleras av annan lagstiftning än plan- och bygglagen. Länsstyrelsen anser dock att det för personsäkerheten är önskvärt att separera transporter av farligt gods från persontransporter i så stor utsträckning som möjligt. Gällande säkerheten för människor i tunnlar bör kommunen samråda med Transportstyrelsen och Trafikverket. En överdäckning av järnvägen och vägen kan innebära att utökning av infrastrukturen i framtiden kan försvåras. Hur begränsande överdäckningen blir beror delvis på riskbilden i området, det vill säga hur nära och vad som byggs i närheten av tunnelmynningar och överdäckningskonstruktionen.

Länsstyrelsen anser att kommunen så tidigt som möjligt i arbetet med den planerade överdäckningen bör fundera över och beskriva ansvarsförhållanden som gäller eventuellt underhåll av överdäckningskonstruktionen. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att det är tydligt vem som ansvarar för vilka delar av underhållet i en överdäckningskonstruktion. Det är viktigt att konstruktionen är säker över tid. Det är önskvärt att helheten beskrivs i kommande planbeskrivningar.



Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva vilka konsekvenser en olycka med farligt gods under överdäckningen kan få. Om konstruktionen kollapsar över väg och järnväg kan det få stora direkta konsekvenser och med många omkomna. Det kan även innebära stora indirekta konsekvenser med avbrutna transportmöjligheter som innebär stora kostnader både lokalt och regionalt. Kommunen bör beskriva konsekvenserna av både de direkta och de indirekta konsekvenserna av en kollapsad överdäckning för att på ett tydligt sätt beskriva riskerna och den sårbarhet för samhället som en överdäckning innebär för både kommunen och för Stockholms län. Nödvändiga skyddsåtgärder för att möjliggöra planerad bebyggelse och stadigvarande vistelse på överdäckningen behöver säkerställas i aktuella plankartor om det planeras för stadigvarande vistelse på eller i direkt närhet av överdäckningen.

Länsstyrelsen anser att det i den fördjupade riskanalysen, som föreslås av den övergripande riskutredningen, både innehåller känslighetsanalys och en beskrivning av konsekvenserna av en stor olycka med farligt gods i tunnarna. Motiv till detta är att det saknas praxis gällande vad som är lämpligt att bygga på och intill överdäckningar av väg och järnväg där transport av farligt gods sker.

Länsstyrelsen anser även att kommunen ska beskriva och bedöma risken för suicid i programområdet. Möjliga åtgärder för att minska risken för suicid ska säkerställas i aktuella plankartor. Tunnelmynningarna bedöms vara två platser där förhöjd risk för suicid kan skapas.

Länsstyrelsen anser vidare att kommunen behöver beskriva och bedöma olycksriskerna inom programområdet med helikoptertrafiken till och från universitetssjukhuset.

Länsstyrelsen anser även att olycksrisken från transporter av eldningsolja till värmeverket behöver förtydligas. Länsstyrelsen delar alltså inte den övergripande riskutredningens bedömning att olycksriskerna som helikoptertrafiken innebär för programområdet inte behöver studeras närmare (2019-10-18, s. 37).

Vidare finns det olika klasser av eldningsolja och det framgår inte vilken klass det är som transporteras till Huddinge maskincentral (s. 38), varför avskrivningen av risken inte går att bedöma. Den mest brandfarliga, eldningsolja lätt, är lika brandfarlig som diesel och klassas vid transport på väg som farligt gods vilket innebär att MSBFS 2018:5 föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) gäller. Kommunen behöver förtydliga vilken eldningsolja det är som transporteras genom planområdet för att det ska vara möjligt att bedöma om avskrivningen av risken är rimlig.

Översvämning

Kommunen beskriver i planprogrammet att planområdet behöver ha tillräcklig avrinningskapacitet under Tvärförbindelse Södertörn och att höjdsättning av strategiska ytor som torg och översvämningssytor ska göras för att hantera risken för översvämning i programområdet. Kommunen skriver även att vidare studier i området behövs för att optimera hanteringen av dagvatten från skyfall (2019-10-21, s. 37).



Länsstyrelsen håller med om att kommunen i det fortsatta planarbetet behöver beskriva konsekvenserna av ett 100-årsregn med klimatfaktor med planerad bebyggelse, både för det aktuella området och intilliggande områden. Med en sådan beskrivning ska sedan kommunen bedöma och ange vilka åtgärder som är nödvändiga för att marken ska vara eller bli lämplig för planerad bebyggelse med hänsyn till risken för översvämning. Vidare bör kommunen beskriva åtgärdernas effekt för det aktuella området och intilliggande områden. Vi vill även påpeka att de åtgärder som kommunen bedömer nödvändiga lämpligen förs in i planbeskrivningar och att det är viktigt att de säkerställs i plankartorna eller i andra hand genom avtal.

Länsstyrelsen bedömer att risken för översvämning innebär fara för människors hälsa och säkerhet i första hand men anser även att byggnader som riskerar att översvämmas ska byggas så att vatten från en översvämning inte skadar byggnaderna. För mer information läs Länsstyrelsens *Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall*, Fakta 2018:5.

Geotekniska förhållanden

Under rubriken *Geotekniska förhållanden, grundvatten samt risk för ras och skred* anges att ingen risk för storskaliga skred förekommer men att det trots det krävs ytterligare geotekniska utredningar för att säkerställa stabiliteten i området (2019-10-21, s. 40). Länsstyrelsen anser att kommunen ska förtydliga huruvida risken för skred i programområdet är färdigutredd. Kommunen bör klargöra att risken för skred i kommande detaljplaner med planerad bebyggelse inte innebär fara för människors hälsa och säkerhet.

Trafikbuller

Programområdet utsätts för trafikbuller från järnvägen och väg 226.

Trots överdäckningen av spårområdet och Huddingevägen är det viktigt med fortsatta studier gällande bullernivåer vid tunnelmynningarna för att minimera uppkomst och spridning av buller i närområdet. Föreslagna bostäder i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn kommer att utsättas för höga bullernivåer från vägen. Därför är det extra viktigt att placera och utforma bebyggelsen som skärmar av bullret på ett bra sätt för att skapa en god bebyggd miljö med bullerdämpande innergårdar och fasader.

Kommunen behöver också beakta buller, vibrationer och högtalarutrop från Spårväg syd som kan tillkomma i framtiden.

Vindpåverkan

Tät bebyggelse med hög höjd betyder att det finns risk för problem med vindklimat. Hur man hanterar störningar i form av vind har avgörande betydelse för att åstadkomma en god utemiljö. Eftersom barn vistas mycket i sitt närområde är det särskilt viktigt att kommunen analyserar hur vindpåverkan påverkar barns utemiljö.

Förorenade områden

Kommunen behöver i sitt kommande arbete med detaljplaner inom programområdet göra en samlad bedömning av föroreningssituationen inom området.



Föreningar som har spridits eller förekommer inom flera fastigheter (exempelvis klorerade lösningsmedel) bör åtgärdas vid samma tillfälle oberoende av fastighetsgränser, för att minska riskerna på människors hälsa.

Länsstyrelsen anser att kommunen i ett tidigt skede i arbetet med detaljplanerna inom programområdet ska utföra prover, för att utreda eventuell förekomst av föreningar. Det är lämpligt att genomföra riskbedömningar vid behov för att säkerställa att eventuella föreningar inte utgör någon risk för människors hälsa.

Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripande-grunderna som framförs ovan ger Länsstyrelsen här råd om tillämpningen kring 2 kap. PBL. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna ta ställning till om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Social hållbarhet

Hållbarhetsprogram

Som underlag till planprogrammet har ett hållbarhetsprogram (WSP 2019-10-14) tagits fram. Det är bra att kommunen i hållbarhetsbedömningen lyfter de målkonflikter som förslaget innebär. I hållbarhetsprogrammet finns förslag på åtgärder och när dessa ska ske i processen. Länsstyrelsen utgår från att kommunen kommer att följa upp detta och vill också poängtera vikten av att kommunen i kommande detaljplaner arbetar in relevanta delar av hållbarhetsbedömningen i planhandlingarna för att säkra att de ställningstaganden och bedömningar som gjorts i hållbarhetsbedömningen får genomslag i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen ser positivt på att hållbarhetsbedömningen inkluderar den sociala dimensionen av hållbarhet och att dessa frågor även ska föras vidare i efterföljande detaljplanering. För att stärka arbetet med sociala aspekter i utvecklingen av Flemingsbergsdalen är det värdefullt om kommunen klargör hur frågor som inte går att reglera i detaljplan ska följas upp. Detta kommer att underlätta ett fortsatt fokus på social hållbarhet genom hela processen.

Barnperspektivet

Upprättad barnkonsekvensanalys (WSP, 2019-10-15) visar på flera problematiska aspekter vid ett genomförande av programförslaget ur ett barnperspektiv. De flesta av dessa relaterar till den täta och höga bebyggelsen. Länsstyrelsen ser särskilt allvarligt på de brister gällande lokalisering och utformning av förskolegårdar som planförslaget innebär och de dåliga ljusförhållanden som flera gårdar, grönområden och mötesplatser i området kommer att ha.

Flera förskolor är placerade i bottenplan med friytan på en gård som delas av boende i huset. Detta ger sämre ljud- och ljusförhållanden jämfört med en friliggande byggnad och kan även leda till en konflikt mellan de boende i huset och förskolan. Två av förskolorna är dessutom placerade med friytan på en stängd gård vilket ytterligare kommer att förstärka problem med ljud- och ljusförhållanden. Dessa förskolor bör omplaceras.



Boverket menar att byggnader för förskolor och skolor, behöver högre dagsljusfaktor än andra. Dagsljusfaktorn både inomhus och utomhus för barn och unga bör säkerställas när det kommer till utformning och placering av skolor och förskolor inom området. Genom att placera verksamheterna i friliggande hus intill ett grönområde och natur eller genom att till exempel sänka våningstalet kan ljusförhållandena förbättras. Lägre våningstal tillför också en mer mänsklig skala i området.

Länsstyrelsen ser ett behov av att ytterligare integrera barnperspektivet i utformningen av planförslaget. De konflikter som kan uppstå i en tät stadsmiljö mellan önskan om en viss bebyggelsegrad och barns behov synliggörs och åtgärdas för att säkerställa en miljö som är acceptabel ur ett barnperspektiv. På en övergripande nivå bör en lägre exploatering eftersträvas så att solljus når områdets innergårdar och att det går att skapa tillräcklig yta av god kvalitet för utevistelse och möjlighet till friliggande förskolor.

Länsstyrelsen ser vidare en risk att parkerna och närliggande grönstråk kommer att vara hårt belastade då antalet invånare ökar. Det har visat sig att i områden, där förskolebarn blir hänvisade till närliggande allmänna parker, medför detta ett stort slitage på offentliga platser och en begränsad möjlighet för andra besökare att nyttja ytorna. Det är därför viktigt att det finns kvar naturmark inne på skol- och förskolegårdarna som enkelt kan nyttjas av barnen. Naturmark på gårdar har stor positiv inverkan på barns lärande och utveckling. Naturmark är även bra för att det ger en naturlig skuggning på gårdarna vilket är bra för barnens hälsa.

Barnkonsekvensanalysen innehåller många viktiga rekommendationer kring exempelvis utformning av bebyggelse och grönområden, målpunkter och lokalisering av förskolor som behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

Naturmiljö

Utförd naturvärdesinventering (NVI) visar att flera naturvärdesobjekt kommer att påverkas i stor utsträckning vid ett genomförande av programförslaget. Det gäller bland annat objekt 36, 63, 64, 65, 66, 71. I planprogrammet synes den största påverkan på naturmiljön vara den sydöstra delen av området (etapp 5).

En ny vägdragning ut från programområdet mot Visättra förefaller gå rätt upp i skogen för att ansluta mot Kvarnängsvägen. Den kommer att splittra upp flera områden med höga naturvärden. I anslutning till vägen föreslås flera större byggnader i grönområdet. En stadsdelspark planeras i skogsobjekt vilket förändrar karaktären och troligen kommer att leda till högt slitage.

Kommunen bör i den fortsatta planeringen beakta hur intrånget i naturmiljön kan minimeras. Läs mer under avsnitt för Mellankommunala frågor.

Trygghet

I planprogrammet redogör kommunen för utmaningar som finns i vissa frågor och anger att det därför krävs extra stor omsorg kring arbetet med dessa frågor. Det gäller t.ex. utformning beträffande möjlighet till solljus i det tätbebyggda området.

Frågan om full uppsikt över uteytorna är av stor vikt för trygghet. Solstudien visar att stora delar av planområdet kommer att ha mycket lite solljus. Flera av



bostadsgårdarna kommer inte ha något solljus. Det gör det oattraktivt att vistas på gården vilket är problematiskt eftersom bostadsgården utgör en viktig del av den rekreationsyta som finns i programområdet.

Kommunen lägger stor vikt vid ”ögon mot gatan”. Det är osäkert vilken effekt detta har, särskilt om det gäller ögon många våningar upp. Länsstyrelsen anser att begreppet bör definieras inför kommande plansamråd för att möjliggöra en bedömning av effekten.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen avser att arbeta vidare med att tydligare visa hur man avser att ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Det är viktigt att förstå kulturvärden som en resurs i samhällsplaneringen där inte bara hänsyn utan integrering av värdena är eftersträfvansvärt.

Länsstyrelsen kan bedöma planen ur fornlämnings synpunkt först när den arkeologiska utredningen är genomförd. När utredningen är genomförd kommer Länsstyrelsen att meddela Huddinge kommun om resultatet. Om det påträffas fornlämningar vid utredningen har dessa skydd enligt 2 kap kulturmiljölagen (1988:950). Lagskyddet innebär att det krävs en tillståndsprövning enligt KML, som görs av Länsstyrelsen, om fornlämningar berörs av en planerad exploatering.

Vattenverksamhet, markavvattning, grundvatten

Tillståndsprövning enligt 11 kap. miljöbalken kan krävas inför anläggandet av dagvattendammen i programområdets nordöstra del samt för den grundvattensänkning och grundvattenbortledning för byggnader som byggs inom områden där grundvattennivån ligger nära markytan. Bortledning av vatten och avsänkning av grundvattennivåer utgör enligt 11 kap. 3 § miljöbalken vattenverksamhet vilket generellt kräver tillstånd.

I dagvattenutredningen framgår att berg möjligen kan behöva sprängas vid anläggandet av dagvattendammen, vilket kan medföra att dammens bottennivå kommer i kontakt med grundvattenmagasinet. Denna hantering kan behöva prövas enligt 11 kap. miljöbalken. I samband med detta behöver risken för att dagvattenföroreningar sprids till grundvattnet belysas.

Generellt behöver kommande planhandlingar beskriva nivåer och grundvattenströmningar i området, samt redogöra för hur programområdets hydrologi påverkas av närliggande projekt såsom Tvärförbindelse Södertörn.

Av dagvattenutredningen framgår att hela programområdet avvattnas till Flemingsbergsviken och sjön Orlången. I Flemingsbergsviken finns en tillståndsprövad våtmarksanläggning som ska kunna hantera den ökade belastningen från planområdet och då troligen behöver omprövas.

Miljöbedömningsprocess

Kommunen gör preliminärt den sammanvägda bedömningen att programmet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att genomförande av programmet kan antas innebära betydande miljöpåverkan.



Kommunen har av tids- och resursskäl valt att inte upprätta en miljökonsekvensbeskrivning i detta skede. Även om det inte är ett krav anser Länsstyrelsen att det borde ha gjorts.

Det vore fördelaktigt med en samlad MKB för hela programområdet för att kunna belysa kumulativa miljöeffekter. Då fördelarna med att ta fram en MKB och bedöma miljöeffekter ur ett helhetsperspektiv blir större ju tidigare i processen det sker så vore det önskvärt att kommunen reflekterar över en omprioritering avseende framtagande av en miljöbedömning och MKB. Detta gäller i synnerhet då det i det aktuella området enligt RUFS 2050 finns svaga gröna samband som behöver stärkas för att säkra ekologiska spridningsvägar och fungerande ekosystemtjänster. Konsekvenserna av misstag och förbiseenden riskerar att bli stora, vilket även kan påverka andra delar av regionen.

Vidare konstaterar kommunen att ambitionen är att genomföra programmet i sin helhet. Vad händer om bara delar av förslaget går att genomföra? Finns det en flexibilitet i förslaget. Detta kan med fördel behandlas i en miljöbedömningsprocess.

Kommentar: Sammanfattande bedömning: Kommunen delar bedömningen att det är angeläget att i tidigt skede identifiera risker och övergripande hantering av miljökvalitetsnormer samt regional grönstruktur. Kommunen kommer i det fortsatta planarbetet samordna utredningar som är av mer övergripande karaktär i Flemingsbergsdalen.

Riksintresse kommunikationsanläggningar: Illustrationsplanen i programhandlingen har uppdaterats så att den föreslagna bebyggelsen tar hänsyn till den reservatsgräns (25 meter från befintligt spår) som Trafikverket tidigare har låtit kommunen ta del av. En fortsatt dialog kommer föras mellan kommunen och Trafikverket kring huruvida denna reservatsgräns behöver utökas och vilka konsekvenser det får. Kommunen har även en dialog med Trafikverket om Tvärförbindelse Södertörn.

I kommande planarbete kommer Swedavia att remitteras i de detaljplaner som föreslår höga byggnader.

Övergripande grönstruktur samt naturmiljö:

Föreslagen bebyggelse är i stor utsträckning placerad inom i dagsläget hårdgjord industrimark där det finns en potential att tillskapa parker, trädalléer, gröna gårdar och tak. Samtidigt innebär förslaget att naturmark med befintliga värden tas i anspråk inom det sydöstra programområdet. Att inte endast beakta utan även stärka den regionala kopplingen mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen avseende ekologisk spridning eller biologisk mångfald kan dock bli en utmaning till följd av Tvärförbindelse Södertörn och sett till den kumulativa effekten. Det finns bättre förutsättningar i programförslaget att bidra till att stärka den rekreativa kopplingen. Kommunen har sett över skrivningen i hållbarhetsprogrammet. Kommunen har påbörjat ett utredningsarbete för programområdet (vilket ska ge övergripande vägledning vid framtagande av detaljplaner) som delvis innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönstrukturen och påverkan på spridningssamband. Denna utredning innefattar



även en inventering av skyddsvärda träd inom hela programområdet samt en fördjupad kartläggning av ekosystemtjänster – vilka som är viktigast att bevara, samt vilka som är realistiska att tillskapa i en urban miljö. Utredningen ska även ge en fördjupad kunskap om hur byggnader inom naturmiljön i det sydöstra programområdet (etapp 5) skulle kunna utformas och placeras.

Luftkvalitet: Kommunen kommer att säkerställa att miljökvalitetsnormer för luft följs vid detaljplanering. Luftkvaliteten från de lokala gatorna samt föreslagen överdäckning kommer att utredas, sannolikt i en övergripande utredning och inte för respektive detaljplan. Beräknade luftföroreningar från Tvärförbindelse Södertörn och dess tunnelmynning är redan framtaget och en dialog förs med Trafikverket.

Dagvatten, översvämning samt tillståndsprövning: Ambitionen är att dagvatten ut från programområdet totalt sett ska vara betydligt renare än idag när området är fullt utbyggt. Reningseffekten uppskattas dock bli olika stor i respektive etapputbyggnad. Kommunen är väl medveten om att ett helhetsgrepp behöver tas över dagvattnet i fortsatt planering och inte endast i respektive detaljplan. Dagvattenfrågan kommer att utredas vidare i fortsatt arbete, dialog förs kontinuerligt med Stockholm Vatten och Avfall. En strategi för hur dagvatten kan tas omhand under områdets utbyggnad ska tas fram. Även risken för översvämning vid skyfall kommer fortsatt att utredas på övergripande nivå och bland annat en översvämningsmodellering ska tas fram. Här förs även en dialog med Trafikverket kring Tvärförbindelse Södertörn som skär av programområdet från Orlången. Eventuell tillståndsansökan vid bortledning av vatten eller avsänkning av grundvattennivåer ska beaktas, likaså påverkan från befintliga markföroreningar i området. Stockholm Vatten och Avfall är verksamhetsutövare för Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning och förändringar som föranleder en ny tillståndsprövning ska ske i dialog med dem.

Olycksrisk: Ansvarsfördelningen för överdäckningen kommer att beskrivas när utredningen fördjupas i kommande planarbete.

Kommunen har kompletterat den övergripande riskutredningen med vilka konsekvenser en olycka med farligt gods under överdäckningen kan få, risk för suicid, risk kopplat till helikoptertrafik samt förtydligande kring eldningsolja.

Geotekniska förhållanden: Kommunen har förtydligat programhandingen vad gäller risk för ras och skred.

Trafikbuller: Kommunen tar med sig Länsstyrelsens rekommendationer i fortsatt planering.

Förorenade områden: Kommunen tar med sig Länsstyrelsens synpunkter och kommer i fortsatt arbete se över i vilken utsträckning provtagning, riskbedömningar och saneringsåtgärder skulle kunna samordnas oberoende av detaljplan eller fastighetsgräns. En dialog finns med kommunens tillsynsmyndighet kring markföroreningar.



Vindpåverkan: Vindstudier kommer göras i kommande detaljplanearbete.

Hållbarhetsprogram: Hållbarhetsprogrammet har förtydligats inför godkännande av planprogrammet, framförallt hur det fortsatta arbetet med hållbarhet i Flemingsbergsdalen ska organiseras och följas upp. Programmet har delats upp i två delar, en mer statisk del som innehåller hållbarhetsmål och ett dokument med aktiviteter som är kommer uppdateras kontinuerligt.

Barnperspektiv: Förutom stora ljusa gårdar anser kommunen att det också är viktigt för barn och vårdnadshavare att ha nära mellan bostad och förskola. Det är utmanande att både planera för generösa förskolegårdar och placera dem centralt i stadsmiljön. I illustrationsplanen når förskolegårdarna i yta på minst 2000 kvadratmeter vilket kommunen anser är godtagbart. Kommande detaljplanearbete är kommer studera hur konflikter mellan boende och förskolebarn kan undvikas. Det är även möjligt att studera huruvida de slutna förskolegårdarna kan öppnas upp och hur mer dagsljus och sol kan nå ner. I den uppdaterade programhandlingen visas hur olika höjder på bostadskvarteren ger olika resultat avseende sol under sommarhalvåret.

Trygghet: Bebyggelsen ska anpassas så att bostadsgårdarna får solljus. Halva bostadsgården ska uppnå 2 timmar sol i genomsnitt under sommarhalvåret.

Med "ögon mot gatan" menas att offentliga stråk och platser ska ramas in av bebyggelse där det vistas människor. Kommunen menar att för att en plats ska upplevas trygg under alla tider på dygnet ska det finnas ögon mot gatan alla tider på dygnet. Detta kan uppnås genom en blandning av kontor, service och bostäder inom kvarteren, framförallt på de lägre våningarna.

Kulturmiljö: Kommunen tar med Länsstyrelsens synpunkt i det fortsatta arbetet. En arkeologisk utredning håller på att tas fram.

Miljöbedömningsprocess: Kommunens preliminära bedömning av det fortsatta arbetet är att en MKB inte tas fram för hela programområdet samlat, utan för vissa enskilda detaljplaner. Kommunen ser fortsatt en stor vikt i att hantera frågor som exempelvis grönstruktur och dagvatten på en övergripande programnivå, vilket ska ge vägledning ner i detaljplanerna. Även en MKB för en enskild detaljplan kan hämta information från dessa övergripande dokument.

Trafikverket

Trafikverket skriver att de ser fram emot den utmaning som utvecklingen i Flemingsbergsdalen innebär. Trafikverket noterar också att den kommande planeringen i Flemingsbergsdalen är omfattande och komplex och understryker vikten av gemensam planering mellan Trafikverket, kommunen och andra aktörer.

Trafikverket vill att formulering om resecentrums placering förtydligas.

Trafikverket konstaterar att en flytt av Huddingevägen till ett nytt nedsänkt västligare läge inte har studerats inom tidigare åtgärdsvalsstudier och att ytterligare utredningar krävs för att säkerställa en sådan lösning.



Trafikverket har uppfattat att ändhållplats i temakarta kollektivtrafik Spårväg syd placerats i korsning väg 226/ Hälsovägen vilket inte stämmer med beslut inom Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg.

Trafikverket anser att måttangivelser för överdäckning av väg och järnväg inte ska anges om de inte är klarlagda genom systemhandlingsprojektering.

Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket påpekar vikten av att projekten för Flemingsbergsdalen och Tvärförbindelse Södertörn samråder kontinuerligt för att inte i onödan skapa intressekonflikter och suboptimeringar.

Trafikverket påpekar att byggnadskvarter närmast Tvärförbindelse Södertörn kan kräva omfattande bullerskyddsåtgärder (t ex vid en skola). Risk finns också för höga partikelvärden närmast Flemingsbergstunneln.

Trafikverket påpekar att område för idrott längst i norr berör mark som i vägplanen ianspråkats som vägområde och menar att planprogrammet bör justeras.

Trafikverket anser att planprogrammet inte är tydligt om det ska vara bostäder eller inte närmast Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket menar att skrivning om att gatuträd kan sänka föroreningshalter bör ändras till att det kan bidra till att sänka föroreningshalter då enbart träden inte kommer att rena luften till en godtagbar nivå.

Trafikverket undrar om skrivning om åtgärder för att minska Tvärförbindelse Södertörns barriäreffekt krävs innebär att det krävs ytterliga utöver de som föreslås i vägplanen som har samråtts med Huddinge kommun.

Trafikverket anser att en trafikplats i Regulatorvägens förlängning är svår att genomföra; den är kostnadskrävande och skulle medföra ingrepp i naturreservatet Flemingsbergsskogen. Trafikverkets trafikanalyser har visat att trafikplatsen inte behövs för att klara den trafik som analyserna baserar sig på. Trafikverket kommer inte att projektera någon trafikplats inom ramen för vägplanen. Trafikverket bedömer att det kommer att vara utomordentligt svårt att komplettera med en trafikplats på den här platsen i ett senare skede.

Trafikverket upplyser om att de ännu inte har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet, detta görs när vägplanen skickas in för fastställelse.

Järnväg

Trafikverket menar det just nu är omöjlig att ge ett svar på avståndet mellan framtida järnvägsspår och byggnadsverk invid järnvägen. Detta beror på följande frågeställningar:

Den utbyggnad av den norra delen av Flemingsbergs station som föreslås i Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg innebär att en ny bredare plattformsförbindelse mellan en ovanliggande station och östra plattformen (spår 6 & 7) måste byggas. Plattformen måste då breddas för att få plats med rulltrappor, trappa och hiss. Breddning av plattformen innebär att en pelare tillhörande Regulatorvägen kommer att hamna inom plattformen. Det innebär att



risk finns för att plattformen behöver breddas mer än vad som plattformsförbindelsen kräver då ett säkert avstånd mellan pelaren och plattformskanten måste skapas. Detta mått beror till stor del av maximalt förväntat antal personer på plattformen samt den tillåtna hastigheten på intilliggande spår. Trafikverket menar att spår 7 förefaller vara tvunget att placeras där spår 8 är tänkt att vara förlagt, samt spår 8 ytterligare 6-7 meter bortom spår 7.

Hur detta påverkar spårförläggningarna vid Flemingsbro går inte idag att bedöma, då flera faktorer är outredda:

Hur stor blir spårförändringen vid stationen Flemingsberg?

Hur långt norrut måste den nya spårförläggningen utjämnas till nuvarande spårläge?

Vad är i sådana fall det framtida spårläget i tvärsnittet vid den föreslagna bron i Flemingsbergsledens förlängning?

Trafikverket menar att en systemprojektering behöver tas fram för att få svar på ovanstående frågor. En förutsättning för systemprojekteringen är vilka spår- och plattformsförändringar som är nödvändiga vid det norra stationshuset utifrån valt alternativ i Åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg.

Luft

Trafikverket påpekar att det i kommande skeden behöver genomföras luftkvalitetsutredningar som beräknar PM10, PM2,5 och NO2 i förhållande till Frisk luft och miljökvalitetsnormer (MKN). För barns vistelsezoner ska halterna i Frisk luft uppnås enligt Trafikverkets principer. I övrigt bör halterna i Frisk luft eftersträvas där det planeras att människor måste och vill vistas.

Trafikverket kommenterar ett antal korrfel och kartor som bör uppdateras. (stamnät, färg på temakarta cykel och karta i Undersökning om betydande miljöpåverkan)

Kommentar: Allmänt:

Kommunen instämmer i projektets komplexitet och vikten av gemensam planering mellan Trafikverket, kommunen och andra aktörer i fortsatt arbete med Flemingsbergsdalens utveckling.

Formulering kring resecentrums placering förtydligas inför godkännande.

Kommunen instämmer i att ytterligare utredningar krävs för att säkerställa ett förändrat läge och nedsänkning av Huddingevägen.

Temakartan ändras inför godkännande så att ändhållplats placeras i det läge som beslutats inom Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg.

Bilden med sektion på överdäckningen har tagits bort från programhandlingen. De måttangivelser som anges för överdäckning av väg och järnväg i PM:en syftar till att visa att en sådan konstruktion är möjlig att göra och överensstämmer med planprogrammets intentioner och struktur. Vidare studier krävs för att säkerställa genomförandet, bland annat systemhandlingsprojektering.

Temakartan huvudcykelnät uppdateras inför godkännande.



Stamnät ändras till stomnät.

Kommunen anser att kartan på sida 5 i undersökningen om betydande miljöpåverkan på ett tydligt sätt redovisar programområdets avgränsning.

Tvärförbindelse Södertörn:

Kommunen instämmer i vikten av kontinuerlig dialog mellan projekten Tvärförbindelse Södertörn och Flemingsbergsdalen.

I det kommande detaljplanearbetet kommer bullernivåer och partikelhalter från TS och åtgärder för att minska påverkan på verksamheter att utredas vidare.

Idrottsbyggnaden i illustrationsplanen har inför godkännande flyttats så att den undviker vägområdet.

I detta skede bedömer kommunen att det är möjligt att uppföra bostäder i det stora kvarteret närmast Tvärförbindelse Södertörn men att andra verksamheter kan vara lämpligare. Detta har förtydligats i programhandlingen.

I godkännandehandling ändras skrivning kring gatuträds förmåga att bidra till att sänka föroreningshalter.

Kommunen anser att bron över till Solgård i vägplanen inte är en tillräcklig åtgärd då Tvärförbindelsen bryter av en viktig rekreationell koppling. En sociodukt som innehåller grönska och mer generösa ytor för människa och natur, och verkar till viss del bullerdämpande kommer stärka kopplingen mellan programområdet och Solgård samt det rekreativa området intill naturreservatet.

Huddinge kommun har sedan tidigare uttryckt oro kring hur stombusstrafikens framkomlighet ska lösas längs Tvärförbindelsen och till/från de regionala stadskärnorna. Kommunen anser inte att denna fråga är besvarad och därför vill kommunen fortsätta vara öppna för lösningar som tar höjd för ett robust trafiksystem som garanterar stombusstrafikens framkomlighet i stråket. Däremot behöver det inte vara en halv trafikplats, utan kan även vara en annan åtgärd. Det är dock viktigt att denna fråga hanteras och löses så att inte möjligheten byggs bort.

Kommunen noterar att Trafikverket inte har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet.

Järnväg:

Kommunen noterar Trafikverkets beskrivning av osäkerheten i avstånd mellan järnvägsspår och byggnadsverk. I programhandlingen måste kommunen dock förhålla sig till något när strukturen ritas och kommunen har utgått ifrån gällande spårreservatgräns. kommunen har dialog med Trafikverket om denna fråga.

Luft:

I kommande detaljplanearbeten kommer luftkvalitetsutredningar att göras. Kommunen kommer att eftersträva halterna i miljökvalitetsmålet Frisk luft och inte endast Miljökvalitetsnormerna.



Region Stockholm och Trafikförvaltningen

Region Stockholm ser mycket positivt på den planerade utvecklingen av den regionala stadskärnan.

Bostäder och arbetsplatser

Regionen är angelägen om att utvecklingen sker i enighet med utvecklingsprogrammet *Flemingsberg – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm* och önskar att kommunen tydligare redovisar hur planprogrammet har tagit avstamp i programmets mål och strategier för att säkerställa att de får genomslag. Region Stockholm är positiv till att förutsättningar för 5000 nya bostäder skapas, vilket lägger grunden för en femtedel av de ca 24500 bostäder som enligt RUFS 2050 ska skapas planberedskap för. Region Stockholm påpekar att de 35000 arbetsplatser som skapas förutsättning för ligger högt i relation till RUFS 2050 och utvecklingsprogrammet. Regionen tycker att antalet tillkommande bostäder och arbetsplatser kan relateras till vad som ska tillkomma i hela den regionala kärnan enligt RUFS 2050. Regionen tycker att planprogrammet tydligare kan redovisa hur blandade boendeformer och upplåtelseformer ska säkerställas, både i programområdet och i hela regionala kärnan.

Regional bebyggelseutveckling och livsmiljö

Regionen anser att planens ambitioner om att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga barriärer stämmer bra överens med RUFS 2050 och att den planerade överdäckningen ger goda förutsättningar att skapa den täta blandstad som kan utvecklas integrerat. Dock menar regionen att det är svårt att få överblick av vad de kopplingar som pekas ut i programmet möter för typ av stadsmiljöer i Visättra och Grantorp och förstå hur det är tänkt att röra sig inom den regionala kärnan.

Region Stockholm beskriver att en alltför hög täthet kan påverka ett områdes attraktivitet och att det kan finnas anledning att se över planens stora skala och täthet, för att åstadkomma den attraktiva livsmiljö som den avser ge förutsättningar för. Region Stockholm anser att gestaltningen av området behöver ses över för att anpassas till solljusförhållande, framförallt kopplat till barns utemiljö.

Region grönstruktur

Region Stockholm välkomnar att nya parker anläggs i området och att tillgängligheten till Stockholms gröna kilar som angränsar till programområdet ökar. Öster om programområdet finns ett utpekat grönt svagt samband klass 2 i RUFS 2050. Planen lyfter att Tvärförbindelse Södertörn kommer att anläggas i detta område men redovisar inte hur det svaga sambandet ska hanteras. Region Stockholm vill betona vikten av samordning mellan de olika planprocesserna för att det gröna svaga sambandet ska stärkas och förbättras. Regionen tycker att det vore önskvärt att planprogrammet redovisar hur man avser att koppla samman den lokala grönstrukturen med den regionala grönstrukturen för att säkra rekreatiionsstråk och upprätthålla ekologiska spridningssamband.



Regionalt transportsystem

Region Stockholm anser att programmets ambitioner om att alla resor ska ske hållbart och att ingen ska vara beroende av att äga en egen bil i området ligger i linje med de regionala ställningstagandena för transportsystemet. Regionen vill dock se en tydligare redovisning av programmets koppling till det regionala transportsystemet genom att relatera Flemingsbergsdalens trafiksystem till sitt omland både i ett regionalt och mellanregionalt perspektiv med en kartillustration.

Region Stockholm ser positivt på programmets förslag om flexibla parkeringstal men efterfrågar tydligare hänvisning till kommunens riktlinjer kring styrningen av parkeringsplatser för bil för att ambitionerna för hållbara färdmedel ska säkerställas.

Region Stockholm påpekar att RUFS 2050 pekar ut ett tillgänglighetsbehov av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Flemingsberg och Haninge. Region Stockholm efterfrågar att denna koppling tydligare redovisas.

Cykel

Region Stockholm efterfrågar att Cykelkansliet på Region Stockholm involveras vid förslag till förändringar och vidare utveckling kring de regionala cykelstråken och vill upplysa kommunen om att Trafikverket i samband med Tvärförbindelse Södertörn föreslagit åtgärder som påverkar Glömstastråkets dragning. Region Stockholm vill också betona vikten av att de regionala cykelstråken planeras för ökad cykling med god framkomlighet. Regionen vill också uppmärksamma kommunen på att cykelgarage kan ha låg attraktivitet om de inte är enkla att ta sig in och ut ur och om de inte upplevs som tillräckligt trygga och säkra.

Regionen påpekar också att de regionala cykelstråken och huvudcykelstråken har förväxlat på kartorna i planprogrammet.

Kollektivtrafik

Regionen påpekar att kollektivtrafiken ska prioriteras längs stamnätet genom eget utrymme i gatan och i korsningar. Kollektivtrafikkörfälten ska vara mittförlagda. Trafikplats Flemingsbro behöver utformas med åtgärder som prioriterar kollektivtrafiken. Vidare studier krävs för att säkerställa att körvägen mellan väg 226 och bytespunkten blir gen och framkomlig för kollektivtrafiken.

Regionen anser att påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet, hastighet och trafiksäkerhet utmed boulevarden behöver studeras vidare i fortsatt arbete då många korsningar föreslås där gång- och cykelvägar korsar busstrafik och spårväg.

Framkomlighet för buss behöver förtydligas genom att t.ex. förtydliga om stamnätsplanens mål för framkomlighet för stombuss klaras med hänsyn till medelreshastigheter.

Regionen vill att det förtydligas vilka gator som avses utformas med kollektivtrafikkörfält och om det avser busstrafik. Det är särskilt viktigt att tydliggöra stombusslinjerna, i gatusektionerna syns bara spårvägen med eget



utrymme. Vändytor som behövs runt framtida kvarter behöver förtydligas i programmet.

Region Stockholm framför att det i det fortsatta planeringsarbetet är viktigt att beakta de målsättningar och slutsatser i Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg och den terminalutredning som tagits fram som underlag till den. Region Stockholm påpekar att det finns byggnader i programförslaget som inte möjliggör den överblickbarhet som eftersträvas i bytespunkten. Trafikförvaltningen menar också att det i programhandlingen inte framgår om det ytbefov som framkommit i terminalutredningen är beaktat.

Spårväg Syd

Region Stockholm påpekar att Huddinge i och med strukturplanen tar initiativ till en inriktning för en framtida förlängning av Spårväg syd som inte är bedömd och utredd ur ett drifts- och systemperspektiv av Regionen. Förlängning till hållplats i Flemingsbergsdalen medför också troligtvis en ökad driftkostnad för Spårväg syd som inte är invägd i Sverigeförhandlingsobjekten och kräver vidare utredning. Regionen påpekar också att det kan finnas fördelar med att komma bort från Regulatorbron och den tunga bytespunkten med vändstationen.

Regionen påpekar att det är viktigt att bussen får egna hållplatslägen utanför spårvägen och att in och utvävning för bussen från spårvägen fungerar på ett tillfredsställande sätt, detta behöver studeras i detalj i kommande planering.

Godstrafik och nyttotrafik

Region Stockholm ser positivt på att planen föreslår att godstransporter ska lösas på ett effektivt sätt och ser gärna att den tydliga karta som finns i trafik- och mobilitetsutredningen borde ingå i programhandlingen.

Kommentar: Bostäder och arbetsplatser

Godkännandehandlingen kompletteras med ett förtydligande om hur det antal arbetsplatser och bostäder som programmet möjliggör relateras till mål i RUFS 2050 genom de mål som beskrivs i utvecklingsprogrammet Flemingsberg 2050.

Hur blandade boendeformer och upplåtelseformer ska säkerställas kommer att konkretiseras i det hållbarhetsprogram som tagits fram och som kommer att arbetas vidare med efter planprogrammets godkännande.

Regional bebyggelseutveckling och livsmiljö

Kommunen anser att stråk och kopplingar är tydligt beskrivna i programhandlingen, både i bild och text. Till godkännandehandlingen har ett kvalitetsprogram för allmän plats tagits fram där karaktärer för allmänna platser och stråk konkretiserats.

Kommunen instämmer i att alltför hög täthet kan leda till att ett område inte blir attraktivt. Inför godkännande har solförhållanden i förslaget studerats närmre och en målsättning för minsta antal soltimmar på bostadsgårdar, allmänna platser och torg har formulerats.

Regional grönstruktur



Föreslagen bebyggelse är i stor utsträckning placerad inom i dagsläget hårdgjord industrimark där det finns en potential att tillskapa parker, trädalléer, gröna gårdar och tak. Samtidigt innebär förslaget att naturmark med befintliga värden tas i anspråk inom det sydöstra programområdet. Att inte endast beakta utan även stärka den regionala kopplingen mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen avseende ekologisk spridning eller biologisk mångfald kan dock bli en utmaning till följd av Tvärförbindelse Södertörn och sett till den kumulativa effekten. Det finns bättre förutsättningar i programförslaget att bidra till att stärka den rekreativa kopplingen. Kommunen har påbörjat ett utredningsarbete för programområdet (vilket ska ge övergripande vägledning vid framtagande av detaljplaner) som delvis innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönstrukturen och påverkan på spridningssamband. Denna utredning innefattar även en inventering av skyddsvärda träd inom hela programområdet samt en fördjupad kartläggningen av ekosystemtjänster – vilka som är viktigast att bevara, samt vilka som är realistiska att tillskapa i en urban miljö. Utredningen ska även ge en fördjupad kunskap om hur byggnader inom naturmiljön i det sydöstra programområdet (etapp 5) skulle kunna utformas och placeras.

Regionalt transportsystem

Trafik- och mobilitets PM kompletteras med en ny kartillustration som beskriver det lokala trafiksystemets relation till sitt regionala och mellanregionala omland.

Inför godkännande har mobilitetsplanen kompletterats med en parkeringsstrategi som beskriver hur parkering kan styras.

Koppling till kapacitetsstark kollektivtrafik redovisas tydligare i trafik-PM inför godkännande.

Cykel

Kommunen samarbetar med Regionen, men även Trafikverket i arbetet gällande de regionala cykelstråken.

Temakartan för cykel uppdateras inför godkännande.

Kollektivtrafik

Kommunen noterar kommentar om prioriterad kollektivtrafik längs stamnätet och att vidare studier krävs tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm för koppling väg 226 och bytespunkten. Detsamma gäller för kollektivtrafikens förutsättningar utmed boulevarden. Framkomlighet för buss kommer att studeras vidare i kommande arbete.

Angående gator för kollektivtrafik har detta till viss del förtydligats i programhandlingen inför godkännande men behöver studeras närmre i den fortsatta planeringen.

Målsättningar och slutsatser från Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt kommer att beaktas i kommande arbete. Överblickbarhet i bytespunkten kommer att vara en del i det arbetet.



Angående ytbehov enligt terminalutredningen förtydligas i trafik-PM att utgångspunkten är de ytbehov som identifierats i Åtgärdsvalsstudie bytespunkt Flemingsberg och det kommande arbetet med bytespunkten.

Spårväg Syd

Spårväg Syd, eventuell förlängning och samspel med andra trafikslag kommer att studeras vidare i kommande planering.

Godstrafik och nyttotrafik

Godstrafik redovisas i programhandlingen i bilden Nyttotrafik.

Södertörns Fjärrvärme

Flertalet stamledningar för fjärrvärme och fjärrkyla finns inom planområdet och kommer påverkas av utbyggnadsplanerna.

Dessa ledningar måste hanteras i samråd med Huddinge kommun, exploatörer och Södertörns Fjärrvärme. Södertörns Fjärrvärme förväntar sig att bjudas in till samtal under hela ledningssamordningen.

Flytt eller förändring av marknivå som tvingar till flytt för befintliga fjärrvärmeledningar bekostas av beställaren.

Om kommunalmark överförs till kvartersmark, ska befintliga fjärrvärmeledningar skyddas genom införande av u-område på detaljplanen, samt att kommunen medverkar till upprättande av servituts- eller ledningsrättsavtal, med ny fastighetsägare.

Teknisk försörjning

Södertörns Fjärrvärme AB har stamledningar för fjärrvärme inom planprogrammets område och föreslår därför att uppvärmningen hos de planerade fastigheterna sker med vattenburna system som kan ansluta till fjärrvärmenätet. Även fjärrkyla finns inom planområdet.

Kommentar: Kommunen noterar yttrandet.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till planområdet. Skanova förväntar sig att åtgärder att kunna ansluta detaljplaneområdet till Skanovas nät kommuniceras under ledningssamordningen i kontakter med Skanova. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkten.

SRV återvinning AB

SRV anser att planprogrammet innehåller tydliga ambitioner att ge boende och verksamheter goda möjligheter till källsortering av matavfall, tidningar samt förpackningar. Det sopsugssystem som beskrivs i planen kan vara en bra dellsöning för att hantera de större avfallsfraktionerna.



SRV framför att det även är väsentligt att säkerställa möjligheten för hushåll och verksamheter att lämna grovavfall och att närheten till inlämningsplatser är av särskild vikt då området planeras för ett hållbart resande och ett mindre bilbehov. Föreslagna återbrukscentraler samt en miniåtervinningscentral inom planområdet kompletterar SRVs ordinarie återvinningscentraler.

För att minska trafiken i planområdet planeras samlastningscentraler för omlastning samt för hämtning av avfall. Från centralen ska mindre fordon verka inom planområdet. SRV påpekar att det i programmets senare faser behöver definieras hur denna logistiklösning ska genomföras.

SRV ser positivt på möjligheten att delta i den fortsatta planeringsprocessen.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkten.

Stockholm Vatten och Avfall

Dricksvattenkapacitet

För de närmaste 2-3 åren finns ingen identifierad kapacitetsbrist eller behov av åtgärder för de större tryckstegringsstationerna eller huvudvattenledningsnätet. Det ökade vattenbehovet i framtiden medför att nuvarande kapacitet hos tryckstegringsstationerna inte är tillräcklig. Tryckstegringsstationerna dimensioneras och byggs om för att klara framtida vattenförsörjningen.

Åtgärder som krävs för att klara framtida behov för kommande utbyggnadsplaner fram till år 2030/2050: Leveransen av dricksvatten ska säkras till alla kunder. Befintligt och nya vattennät ska dimensioneras och utformas så att de klarar att leverera dricksvatten till befintliga kunder och till nya bostadsområden samt klara den nuvarande och framtida snabba befolkningsutvecklingen.

Spillvattenkapacitet

Stor konflikt i programområdets norra gräns mot Tvärförbindelse Södertörn. Omläggning och uppdimensionering kommer sannolikt bli aktuellt. Åtgärd för förbättrad funktion vid korsning av tvärförbindelsen samt dike kommer behöva utföras. Utöver detta finns flertalet konflikter där planerade byggnader ligger på spillvattenledningar inom Programområdet.

Åtgärder behövs inom programområdet längs Regulatorvägen där delar av samlingsledningen är av dimension 600 mm jämfört med 800 mm uppströms. Även i delar av Tellusvägen behöver ledningen dimensioneras upp, något som bör samordnas med byggandet av Tvärförbindelse Södertörn

Lokal omdragning och uppdimensionering kan komma att krävas i de områden som ansluter på samlingsledningen som löper i Regulatorvägen inom programområdet: Sjukhusområdet, Visättra, Björnkulla och Grantorp. Hänsyn till exploateringar i dessa områden måste tas med vid dimensionering av programområdet.

Höjdsättning bör utföras så självfall möjliggörs. Pumpstationer kan bidra till ökad mängd bräddat spillvatten, ökad energiförbrukning och luktproblem. Känsliga punkter är de befintliga korsningar med järnvägen och Huddingevägen som ligger inom eller gränsar till programområdet.



Dagvatten

Förutom de punkter som beskrivs nedan instämmer Stockholm Vatten och Avfall i den lista av behov av vidare utredningar som presenteras i dagvattenutredningen.

Passage förbi Tvärförbindelse Södertörn

Det är av yttersta vikt att passagen förbi planerad motorväg (Tvärförbindelse Södertörn) utformas på så vis att dagvatten från planområdet kan passera motorvägen. Passagens utformning och kapacitet kommer bli en styrande förutsättning för hur dagvatten- och skyfallshantering ska utformas i planområdet. Stockholm Vatten och Avfall ser att alternativ för en större passage, via exempelvis en bro, valvbåge eller annan konstruktion, bör övervägas istället för den föreslagna lösningen med passage via trummor under motorvägen.

Flemingsbergs våtmarksanläggning

Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning tar emot områdets dagvatten. Våtmarksanläggningen däms upp av sjön vid höga vattenstånd. Påverkan av denna dämning behöver utredas vidare i förhållande till kommande ökade flöden från uppströms exploateringar, både från planprogrammet och andra planerade exploateringar. Stockholm Vatten och Avfall uppmärksammar att detta utredningsarbete kan komma bli tidskrävande.

Sedimentations- och utjämningsdamm

I dagvattenutredningen föreslås en sedimentationsdamm med en yta på 5 000 m². Dammen ska både rena och fördröja flödet ut från planområdet ner till dagens nivåer. Erforderlig yta bör därför beräknas både utifrån ett renings- samt fördröjningsbehov. Stockholm Vatten och Avfall har nu mätt utflödet till Flemingsbergsdalens våtmarksanläggning och med ett mer korrekt antagande (som behöver utredas vidare) beräknas en teoretiskt erforderlig fördröjningsvolym till 8 500 m³, istället för de 4700 m³ som dagvattenutredningen redovisar (baserat på ett grovt antagande). Erforderlig yta beror på hur djup dammens reglervolym görs vilket måste utredas vidare.

I dagvattenutredningen görs ett antagande om att reglervolymen kan ha ett djup på mellan 0,5 och 0,9 m vilket skulle medföra en erforderlig dammyta mellan 9 400 och 17 000 m². Reglervolymens djup kan komma att begränsas av dämning från Flemingsbergs våtmarksanläggning. För att minska dammytan bör man utreda om reglervolymens djup kan ökas, om det tillåtna utflödet mot Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning kan höjas samt om det finns möjlighet till ytterligare fördröjningsåtgärder längre upp i systemet.

Stockholm Vatten och Avfall önskar att det i dagvattenutredningen förtydligas om enbart ytor inom planområdet räknats som tillrinnande ytor till dammen eller om hela avrinningsområdet räknats med. Andra förutsättningar som kvarstår för att utreda storlek, ytbehov och utformning av föreslagen damm är exempelvis de geotekniska förutsättningarna, grundvattnets nivåer i området, vidare utredning av utlopp samt vattnets passage förbi planerad motorväg och eventuell dämning från våtmarken. Stockholm Vatten och Avfall påpekar att den planerade dammen, som



planeras i en av de senare etapperna, sannolikt kommer behöva byggas ut tidigare för att tidigare planerade etappers dagvattenhantering ska klaras. Detta behöver utredas vidare.

Avledning mot dagvattentunnel (södra avrinningsområdet)

Stockholm Vatten och Avfall ser att man i vidare arbete med planen behöver utreda om det även finns behov av ytor för utjämning och fördröjning av eventuella ökande flöden på grund av exploateringen även i det södra avrinningsområdet.

Björnkulladiket

Stockholm Vatten och Avfall påpekar att Björnkulladikets funktion måste utredas tillsammans med eventuella konsekvenser av framtida eventuell kulvertering av diket vid exploateringen. Sannolikt sker både fördröjning och rening i detta dike i nuläget, funktioner som bör eftersträvas även efter exploatering.

Övergripande dimensioneringsfrågor

Stockholm Vatten och Avfall anser att en sammanhållen hydraulisk modellering för hela planprogrammet behöver göras i ett tidigt skede. Detta är en förutsättning för att kunna dimensionera fördröjningsdammen. Först då kan man på ett tydligt sätt beskriva samverkan mellan en nedströmslösning i form av en större utjämningsdamm och uppströmslösningar i form av diken och andra fördröjningsåtgärder. Övergripande flödesberäkningar inte bör dock även fortsatt göras inom kommande detaljplaneutredningar, enligt punkter i Huddinge kommuns checklista för dagvattenutredningar så som i övriga detaljplaneutredningar.

Stockholm Vatten och Avfall anser att det i dagvattenutredningen är otydligt vilka antaganden som är gjorda avseende flödesberäkningar, bland annat motivering av vald rinntid, avrinningsområdets omfattning samt valda avrinningskoefficienter. Tolkningen är att man använt samma avrinningskoefficienter för både dimensionerande flöden samt volymavrinningskoefficienter vid beräkning av föroreningsbelastning vilket är fel. Det verkar också som att man har valt lägre avrinningskoefficienter för att beskriva fördröjning inom kvartersmark (LOD) vilket inte ska göras vid dimensionering av allmänna vatten- och avloppsledningar och – anläggningar.

Lokalt omhändertagande av dagvatten

Stockholm Vatten och Avfall menar att man i vidare utredningar bör utreda möjligheten att ”sprida ut” utjämnande och renande dagvattenåtgärder inom planområdet. Om dagvattenanläggningar på allmän plats förses med funktioner för skyfallshantering behöver uppdelning av bland annat drift och ansvarsfrågor för skötsel och underhåll eventuellt avtalas och/eller föras in i anläggningens skötselprogram. Stockholm Vatten och Avfall förordar även att lokal dagvattenhantering sker på kvartersmark, i enlighet med Huddinge kommuns dagvattenstrategi.

Skyfall



Stockholm Vatten och Avfall ser ett stort behov av att Kommunen fortsätter utreda skyfallsfrågan inom området i kommande arbete. Detta särskilt utifrån att planområdet, som beskrivet i dagvattenutredningen, kommer att utgöra ett "instängt område" efter utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn. Vid ett skyfall kommer även våtmarksanläggningens nivåer stiga, vilket kan påverka hur avledning vid skyfall uppträder. Om våtmarkens nivåer stiger kan avledningen från området komma att minska, vilket kan öka behovet av översvämningssytor inom planområdet.

Kommentar: Dricksvatten och spillvatten: Kommunen tar med informationen i det fortsatta arbetet.

Dagvatten:

Kommunen instämmer i att passagen under Tvärförbindelse Södertörn är av yttersta vikt. Fortsatt dialog kommer att ske med Trafikverket för att säkerställa passagens genomledningskapacitet och funktion tar hänsyn till framtida exploatering.

Stockholm Vatten och Avfall har initierat ett utredningsarbete för Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning och en sammanhållen hydraulisk modellering för programområdet. En rad randvillkor kommer att behöva följas upp liksom våtmarksanläggningens fördröjande och renade effekt, risken för uppdämning av sjön, passagen under Tvärförbindelsen, vilket vatten som fortsatt kan avledas till dagvattentunneln med mera. Stockholm Vatten och Avfall, Kommunen och Trafikverket kommer alla att behöva bidra till detta utredningsarbets framdrift i olika delar.

För att kunna fastslå hur stor volym föreslagen damm inom programområdet (i samverkan med uppströms åtgärder) behöver fördröja är det en rad ytterligare parametrar, utöver ovan nämnda, som behöver utredas vidare efter programmets godkännande. Dessa parametrar kommer sannolikt behöva utredas parallellt och kräva en iterativ process. Det vore emellertid önskvärt om kommunen skyndsamt kunde få ett definitivt svar från Stockholm Vatten och Avfall kring dagens utflöde till Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning. Det är en viktig beräkningsparameter att ha med sig in i redan i de första detaljplanerna.

Vilka tillrinningsytor dagvattenutredning har räknat på kommer att förtydligas i handlingen före programmets godkännande. Även övergripande dimensioneringsfrågor rörande avrinningskoefficienter kommer att förtydligas respektive beräknas om utifrån Stockholm Vatten och Avfall:s synpunkter.

Kommunen avser att senast i samband med detaljplaneläggning av det södra avrinningsområdet undersöka mer fördjupat vilka ytor som kan behövas för utjämning och fördröjning innan avledning till dagvattentunneln. Kommunen har även för avsikt att i det fortsatta arbetet utreda skyfall och risken för översvämning inom hela programområdet. Avsikten är att göra en skyfallsmodellering utifrån olika scenarion.



Svenska kraftnät

I anslutning till aktuellt planområde har Svenska kraftnät en 220 kV-ledning som passerar området norr om Visättra.

Inom ramen för Stockholms Ström planerar Svenska kraftnät för att riva ledningen som korsar Flemingsbergsdalen år 2023. För att förverkliga detta behöver flera delprojekt genomföras.

Svenska kraftnäts magnetfältspolicy

Informerar om magnetfältspolicy och forskning kring magnetfält kopplat till hälsorisker.

Allmän information

Om verksamhet planeras inom 250 meter från våra anläggningar vill Svenska kraftnät bli hörda. Svenska kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

Vid alla typer av markarbete inom en kraftledningsgata ska Svenska kraftnät rådföras om direktiv innan markarbete påbörjas.

Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter som bland annat reglerar byggnation och vissa typer av verksamheter på upp till 100 meters avstånd från kraftledningar. Exempel på detta är verksamhet med brandfarliga och explosiva varor, upplag, parkeringsplatser, busshållplatser med mera.

Svenska kraftnät önskar att Huddinge kommun tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga stamnätsledningar som Svenska kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. För att säkerställa att Svenska kraftnäts magnetfältspolicy uppfylls ska ny bostad- och skolbebyggelse placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning. Vi vill förtydliga att de schablonavståndet vi angett på 80 meter gäller för de områden där det passerar endast en ledning.

Schablonavståndet är baserat på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. För avstånd utifrån en eller flera parallellgående ledningars faktiska årsmedelströmvärde krävs en magnetfältberäkning. Svenska kraftnät utför beräkningar för sina egna ledningar utifrån magnetfältspolicyn, det vill säga 0,4 mikrotelsla.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att invid och under en kraftledning finns det risk för steg- och beröringsspänningar i marken.

Ärendespecifik information och slutsats

Svenska kraftnät önskar att Huddinge kommun beaktar Svenska kraftnäts 220 kV-ledning i området till dess att den är riven. Anläggningens person- och driftsäkerhet måste säkerställas i kommande planering och exploatering av aktuellt område fram tills anläggningen tas ur drift. Svenska kraftnät hänvisar till vår ledningsrätt samt till Elsäkerhetsverkets föreskrifter för säkerhetsavstånd för olika typer av verksamheter invid kraftledningen.



Vänligen observera att även icke-bygglovpliktiga åtgärder som exempelvis ändring och anläggande av vägar och uppsättande av stängsel ska samrådas med oss i de fall åtgärderna ligger i närheten av våra anläggningar.

Så länge våra rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuellt planprogram.

Kommentar: Kommunen och Svenska kraftnät har haft avstämningar i syfte att ge kommunen information i projektet Stockholms ströms framdrift och vilka risker som finns i detta projektet som kan påverka rivningen av ledningen.

Tillsammans har parterna fört dialog om vad som kommer att behöva göras både innan, under och efter en rivning av den befintliga kraftledningen. Parterna har även fört dialog om prioritering av ledningsstolpar inom planprogramsområdet och en initial tidplan för detta arbete är framtagen.

Kommunen är införstådd i Stockholms ströms tidplan och de osäkerheter som finns i denna men håller sig kontinuerligt informerad om läget.

I övrigt noterar kommunen yttrandet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom aktuellt område. Vattenfall Eldistribution har en 70 kV luftledning som ansluter till transformatorstation Flemingsberg västerifrån. Ledningen planeras under våren 2020 byggas om till 130 kV markförlagd kabel. Koncession finns för denna åtgärd som ingår i projektet Stockholms Ström. Genomförande av markförläggningen förutsätter att markupplåtelseavtal tecknas mellan Huddinge kommun och Vattenfall Eldistribution eller att ledningsrätt erhålls genom lantmäteriförrättning.

Vattenfall Eldistribution har en 70 kV markkabel som ansluter till transformatorstation Flemingsberg västerifrån. Denna kommer på några års sikt behöva ersättas med 130 kV markförlagd kabel.

Önskad markförläggning av de båda 130 kV ledningar som ska ersätta befintlig regionnätledning från station Flemingsberg i riktning mot sydost förutsätter att markutrymme reserveras för markkablar i detaljplanen. Vattenfall Eldistribution förutsätter att del av den merkostnad som uppstår till följd av markförläggning täcks av kommunen.

Vattenfall Eldistribution lämnar följande synpunkter vad gäller lokalt elnät:

Nya exploateringar medför ett behov av både nya ledningar och nya nätstationer för elförsörjning. Nya ledningar är i stort sett alltid markförlagda kablar i tätbebyggt område. För att undvika magnetfält ska avstånd från station till stadigvarande vistelse vara minst 5 meter. För att undvika brandrisk ska avstånd mellan station och brännbart material vara minst 5 meter.

En tumregel är att längsta kabelväg från nätstation till anslutningspunkt är cirka 200 m.



Vattenfall Eldistribution vill påminna om följande som gäller för både elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät och lokalt elnät:

För alla detaljer och anläggningar som placeras invid Vattenfalls elnätanläggningar gäller att dessa skall placeras så att drift- och underhållsarbeten för elnätanläggning inte försvåras. Schaktning och sprängning får inte ske i närheten av Vattenfalls elnätanläggningar utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande.

Hänsyn ska tas till försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken avseende att verksamheter eller åtgärder inte medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Ombyggnad eller flytt av Vattenfall Eldistributions anläggning ska anmälas i god tid. Ombyggnad/flytt bekostas av den som initierat ärendet, om det inte regleras på annat sätt i avtal. Vid behov av ombyggnad av ledningar inom regionalt elnät vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas vilket är tidskrävande.

Kommentar: Kommunen noterar yttrandet.

Swedavia

Swedavia Stockholm Arlanda Airport har tagit del av föreslaget planprogram för Flemingsbergsdalen. Planområdet ligger inom Stockholm Arlanda flygplats MSA-ytor. I aktuellt område är det för Arlandas del möjligt att bygga upp till +213 m (RH2000) totalhöjd utan krav på flyghinderanalys. Om det finns en risk att denna totalhöjd överskrids krävs en flyghinderanalys för att i detalj klarlägga påverkan på flygoperativa procedurer. Vi vill påminna om att alla planer i vilka avsikten är att uppföra objekt som är 20 m över mark eller högre måste remitteras även till LFV för en s.k. CNS-analys, se vidare <http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analys>.

Kommentar: Kommunen noterar yttrandet och kommer utföra flyghindernalyser i de kommande detaljplaner där det är aktuellt.

Förskolenämnden

Förskolenämnden framför att all planering av förskola ska utgå från de politiskt framtagna strategierna och i all mening vara i enlighet med barnkonventionen som blir lag 2020. Barnkonventionens huvudprincip beskrivs i artikel 3 barnets bästa ska alltid komma i första rummet. Nämnden ser positivt på förskolor nära både kollektivtrafik och naturreservat. Det underlättar familjers vardag och minskar bilbundenheten.

Förskolenämnden framför att deras tematiska strategier och Boverkets riktlinjer ska beaktas i den fortsatta planeringen, och lyfter särskilt fram att den sammanhängande friytan oavsett barnantal inte ska understiga 3000 kvm. Friytor och egen gård som inte delas med andra är viktiga parametrar som inte heller ska frångås. Däremot ser nämnden en möjlighet att förskolegårdarna används av barn och familjer i området utanför verksamhetens öppettider. Det är dock något som



leder till ökat slitage vilket kräver rutiner för skötsel och städning, och en tanke kring kostnadsfördelning.

Nämnden förordar inte förskolor med innergårdar och/eller gårdar som delas med boende. Förskolor ska inte byggas med innergårdar om inte synnerliga skäl föreligger. Innergårdar kan ge risker med hetta under sommartid, hög ljudnivå som ekar, känsla av instängdhet samt bristande möjligheter till varierad och kuperad lärmiljö. Förskolenämnden framför att friytan ska ha så stor del som möjligt av naturliga miljöer bevarade. Nämnden ser också negativt på att vissa förskolegårdar i det föreslagna planprogrammet skulle få 0-2 soltimmar om dagen (s.40).

Önskad verksamhetsstorlek är 5-8 avdelningar (ca 100-160 barn) med hänsyn till driftsekonomi och möjligheten att bygga tillagningskök.

Förskolenämnden vill särskilt peka på vikten av en god arbetsmiljö för både barn och personal. Förskolegårdar utgör inte allmän plats och öppet vatten eller gång- och cykelvägar får inte förekomma där barn vistas under skoldagen.

Att minska bilåkandet är en god ambition som har många positiva effekter såväl för miljön som för folkhälsan. Härvid erinras om att det måste finnas möjligheter att ta sig fram vid tillfällig eller permanent funktionsnedsättning, leveranser mm.

Förskolenämnden påpekar att det krävs trygga gång- och cykelvägar om naturreservatet och parkerna ska vara tillgängliga för barn och unga menar att man borde se vidare på hur tillgängligheten till reservatet kan öka, exempelvis genom att profilera området genom att till exempel skapa ett Huddingeleden för barn.

I planprogrammet skrivs om naturpedagogiska inslag i stadsdelen, det är positivt. Utöver parklekar behöver barn och unga också ha ytor för spontanlek och spontanidrott. Nämnden ser att dessa bör finnas tillgängliga över hela stadsdelen för att bli en mer barnvänlig stadsdel.

Nämnden vill betona vikten av att arbetet med risker kopplat till barnperspektivet hanteras inom ramen för fortsatt planering och lyfter några exempel:

I den barnkonsekvensanalys tagits fram identifieras en risk avseende att Regulatorvägen med dess bredd och funktion kan uppfattas som en barriär, Förskolenämnden pekar på att det därför är viktigt att jobba med passager och hastighetsreglerande åtgärder.

Förskolenämnden lyfter också risken att stadscentrum, ett centralt område som barn och unga behöver passera, blir en kontorsmiljö endast befolkad dagtid och kan upplevas otryggt på kvällar och nätter. Det är därför viktigt att det finns boende och kvällsverksamheter så att det befolkas under största delen av dygnet.

Kommentar: 3000 kvm friyta är mycket svårt att uppnå i en kollektivtrafiknära tät stadsdel. Risken är att detta krav leder till att förskolor placeras långt från hemmet. Förutom stora ljusa gårdar anser samhällsbyggnadsavdelningen att det också är viktigt för barn och vårdnadshavare att ha nära mellan bostad och förskola. Det är utmanande att både planera för generösa förskolegårdar och placera dem centralt i stadsmiljön. I illustrationsplanen når förskolegårdarna i yta på minst 2000 kvadratmeter vilket kommunen anser är godtagbart.



Kommande detaljplanearbete är kommer studera hur konflikter mellan boende och förskolebarn kan undvikas. Det är även möjligt att studera huruvida de slutna förskolegårdarna kan öppnas upp och hur mer dagsljus och sol kan nå ner. I den uppdaterade programhandlingen visas hur olika höjder på bostadskvarteren ger olika resultat avseende sol under sommarhalvåret.

De flesta förskolegårdarna i illustrationsplanen är placerade mot naturmark i halvöppna kvarter. De två förskolorna i den centrala delen av programområdet kommer studeras särskilt i den fortsatta planeringen för att åstadkomma så bra terräng och ljusförhållanden som möjligt. Dessa två förskolor kommer vara lokaliserade mycket nära bostäder vilket samhällsbyggnadsavdelningen tycker är positivt.

Samhällsbyggnadsavdelningen delar uppfattningen att förskolegårdar bör kunna nyttjas av boende den tiden som förskoleverksamheten inte nyttjar den. Ansvar för underhåll och kostnader bör studeras närmre i fortsatt planering.

Samhällsbyggnadsavdelningen kommer ha en fortsatt dialog med lokalplaneringen kring behov av utbyggnad av förskolor och skolor.

I det fortsatta arbetet kommer utformningen av boulevarden (Regulatorvägen) studeras närmre och även stadscentrum för att uppnå målet om en trygg och levande stadskärna.

Bygglövs- och tillsynsnämnden

Bygglövs- och tillsynsnämnden tycker det är positivt att kommunen satsar på Flemingsberg och det föreslagna planprogrammet ger ett genomarbetat intryck. Nämnden anser att programmet identifierar de avgörande frågorna och instämmer i bedömningen att flera frågor kräver fördjupade utredningar. Vad gäller frågan om betydande miljö-påverkan instämmer nämnden med kommunstyrelsens förvaltning att genomförandet av planprogrammet kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Frågor som särskilt behöver lösas i kommande planering är hanteringen av buller och dagvatten.

Övriga synpunkter har noterats nedan under respektive rubrik i planprogrammet.

Grönska och vatten

Nämnden anser att dagvattenutredningen tydligt pekar på framtida behov av ytterligare åtgärder. Det är av stor vikt att kapaciteten i Stockholm vatten och avfalls befintliga våtmarksanläggning i Örlången utreds vidare så att dimensioneringen av dagvattenanläggningar och -dammar inom programområdet blir korrekt. I det framtida projektet är det mycket viktigt att planeringen görs med stöd av de slutsatser som framkommer i dessa utredningar.

Miljö och hälsa

Buller och vibrationer

Buller är såsom det framhålls i planprogrammets bullerutredning ett stort samhällsproblem och leder till stora hälsoproblem för många människor som vistas i bullriga miljöer. Förutom hälsoeffekterna för enskilda människor finns det stora samhällsekonomiska vinster med att minska exponeringen för buller, genom att



sjukfrånvaro och vårdkostnader minskar. Det är därför av stor vikt att tillkommande bostäder placeras på en plats där bullret är så litet som möjligt.

Världshälsoorganisationens rekommendation för bostäder är att ekvivalenta nivåer vid fasad inte ska överskrida ca 48 dB(A) per dygn för spårbunden trafik och 50 dB(A) för vägtrafik, vilket är den ljudnivå som ur hälsoperspektiv är att föredra.¹ I Sverige tillåts dock betydligt högre nivåer, upp till 65 dB(A) ekvivalentnivå² vilket innebär en mer än dubbelt så hög ljudnivå. Sådana bullernivåer medför stora konsekvenser för folkhälsan och är enligt förvaltningens mening något som i största möjliga mån bör undvikas.

Nämnden anser att samtliga åtgärder som föreslås i bullerutredningen är lämpliga för att hantera buller i det nya Flemingsbergsdalen, men att det saknas en diskussion om varför bostadsbebyggelsen föreslås lokaliseras till programområdets mest bullerstörda områden, med beräknade ekvivalenta värden om över 60 dB(A).

Vid nyetablering av bostäder finns den stora fördelen att bebyggelsen kan placeras där det är som minst bullrigt, vilket inte är fallet när befintlig bebyggelse ska regleras i detaljplan. Förslaget i planprogrammet tycks dock inte utgå från kravet på den bästa placeringen ur intresset av att minska bullerexponering för de boende såsom det framhålls i plan- och bygglagen.

Nämnden anser att kommande bullerutredningar måste ta hänsyn till eventuella ändringar på stambanan vad gäller utformning och prognostiserad trafikökning i och med tillkommande höghastighetståg. Även frågan om vibrationer från eventuell höghastighetsspårtrafik är en öppen fråga. I bullerutredningen framgår att beräkningen vad gäller spårtrafik för år 2045 är baserad på nuvarande trafikläge. Det är därför mycket troligt att buller från spårtrafiken är underskattad i utredningen. Det kan därför ifrågasättas vilket värde redovisningen av buller från spårtrafik har, och om den är möjlig att utgå från i planeringen. Spårtrafik är den dominerande bullerkällan i området och det är därför mycket märkligt att ingen uppräknings av denna görs i rapporten.

Nämnden påpekar att en bostadsbebyggelse där den genomsnittliga bullernivån är 60 dB(A) är en miljö med påtagliga hälsorisker och medför en bostadsmiljö som inte är attraktiv. De mycket generösa bullerkraven i trafikbullerförordningen bör enligt nämnden inte betraktas som målsättningen i planeringen utan som maximalnivåer som bör undvikas, då det entydigt finns evidens för att sådana ljudnivåer medför betydande hälsorisker för de boende.

Nämnden vill påpeka vikten av genomförandet av de bulleråtgärder som föreslås för den mer känsliga bebyggelsen. Om inte bulleråtgärder genomförs som planerat

¹ Environmental noise guidelines for the European region, World Health Organisation 2019. Riktvärdet anges i enheten L_{den} vilket inte direkt går att omvandla till den svenska standarden med dygnsekvivalenta nivåer. Omräknat till svenska förhållanden innebär riktvärdet en ekvivalent ljudnivå på ca $L_{Aeq, 24h} = 48$ dB(A) för spårtrafik och 50 dB(A) för vägtrafik. Enligt WHO finns hälsorisker redan vid dessa ljudnivåer.

² 3 § 2 st. förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.



kan det ställa till det för enskilda byggherrar utifrån reglerna i plan- och bygglagen. Om en byggnad är en förutsättning för en annan byggnads uppfyllande av, i detta fall, bullerkrav måste denna byggnad ha uppförts och färdigställt innan det att den mer känsliga byggnaden kan beviljas slutbesked och börja användas.

Solljusförhållanden

Planprogrammet beskriver att området kommer innehålla tät och hög bebyggelse och enligt utförd solstudie kommer den planerade utformningen generera flertalet fasader, och i sin tur bostäder, som helt saknar soltimmar. Programmet lyfter frågan som utmanande och nämnden instämmer i den bedömningen. För att Boverkets Byggreglers (BBR) krav på tillgång till dags- och solljus ska kunna uppfyllas krävs att frågan tidigt uppmärksammas och ges stor omsorg.

Markföroreningar

En viktig fråga i planarbetet är att hantera genomförandefrågor på ett sätt så att saneringar kan genomföras utan att stoppa pågående byggnation. Det är också viktigt att det säkerställs att saneringen utförs och att ansvar är klarlagt tidigt i processen, innan arbeten påbörjas så att detta inte förhindrar genomförandet av de saneringsåtgärder som kommer att behövas. Etappindelningen som beskrivs i planprogrammet bedöms vara ett lämpligt sätt att hantera problematiken.

Kulturmiljö

Hur hänsyn ska tas till de tre solitärer med arkitektoniska och kulturhistoriska värden, som pekas ut i kommunens kulturmiljö-inventering från 2003 eller vilken påverkan förslaget kan komma att innebära för byggnaderna i fråga, är inte utrett i planprogramskedet. För att inte förlora möjligheten att vidta åtgärder med hänsyn till solitärerna, ser nämnden stort värde i att en sådan kulturmiljöinventering, som ska tas fram efter samråd, samt konsekvensbeskrivning tillkommer så snart som möjligt.

Barnperspektiv

Nämnden konstaterar att målsättningen i planprogrammet är halva ytorna gentemot Boverkets rekommenderade friytor.

Huddinge kommun har tagit fram ett förslag på interna riktlinjer på friyta. Dessa är inte beslutade, men utgår från att närhet till kollektivtrafik är den omständighet som är avgörande för de tillgängliga friytorna för skolbarn i samhällsplaneringen. Nämnden har tidigare ifrågasatt detta resonemang då det inte är helt klarlagt vilken koppling närhet till kollektivtrafik har på barns behov av friytor, vilket är en förutsättning för god hälsa och möjlighet till inläring. Detta är aspekter som direkt har samband med storleken på friytorna vilket också lyfts fram i barnkonsekvensanalysen.

Konsekvensen av att göra avsteg från den rekommenderade storleken på tillgängliga friytor saknas i barnkonsekvensanalysen. Nämnden önskar att barnkonsekvensanalysen kompletteras med en bedömning av detta.



Kommentar: Grönska och vatten: Dagvattenfrågan kommer att utredas vidare i fortsatt arbete, dialog förs kontinuerligt med Stockholm Vatten och Avfall. En strategi för hur dagvatten kan tas omhand under områdets utbyggnad ska tas fram.

Buller och vibrationer: Den planerade bebyggelsen ska som minst klara gällande riktvärden för trafikbuller. Inför godkännande har bullerutredningen fördjupats och är nu mer omfattande. Delar av bebyggelsen kommer fortsatt att behöva ses över för att klara gällande riktvärden. Samhällsbyggnadsavdelningen tar med sig önskan om att i fortsatt detaljplaneläggning även eftersträva en bättre ljudkvalité än endast gällande riktvärden. Att göra en skedesplanering för områdets utbyggnad för att alltid klara gällande riktvärden är också angeläget i fortsatt arbete.

Trafikverket själva gör ingen uppräknings av den framtida spårtrafiken i Flemingsberg inom projektet Tvärförbindelse Södertörn. Man har inom detta projekt bedömt att nuvarande spår har nått maxkapacitet och att en ökning måste föranleda att ytterligare spår byggs ut. Det är dessa trafiksiffror kommunen i sin tur har använt i bullerutredningen för programområdet. Samhällsbyggnadsavdelningen har emellertid fått olika uppgifter kring detta från olika delar av Trafikverkets organisation och ett samordnat besked om vad som gäller har efterfrågats.

Solljusförhållanden: En målformulering kring solljus har tagits fram till godkännande. Dialog förs med bygglov i frågan.

Markföroreningar: Samhällsbyggnadsavdelningen tar med sig framförda synpunkter och ser ett behov av fortsatt dialog med Tillsynsavdelningen i frågan.

Kulturmiljö: En kulturmiljöanalys har tagits fram till godkännande som beskriver förslagets konsekvenser.

Barnperspektiv: Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna vilket betyder att platsen ska utvecklas med tät och funktionsblandad bebyggelse i kollektivtrafiknära läge. Då samhällsbyggnadsavdelningen ser att utvecklingen i Flemingsbergsdalen har stora positiva konsekvenser för kommunen i form av många nya arbetsplatser och bostäder i ett mycket gott kollektivtrafikläge har vi gjort avvägningen att det är rimligt att göra avsteg från Boverkets rekommendationer.

Förutom stora ljusa gårdar anser samhällsbyggnadsavdelningen att det också är viktigt för barn och vårdnadshavare att ha nära mellan bostad och förskola. Det är utmanande att både planera för generösa förskolegårdar och placera dem centralt i en tät kollektivtrafiknära stadsmiljö. I illustrationsplanen når förskolegårdarna en yta på minst 2000 kvadratmeter vilket samhällsbyggnadsavdelningen anser är godtagbart.



Grundskolenämnden

Grundskolenämnden vill betona vikten av att barnens bästa alltid måste vara i fokus kopplat till barnperspektivet. Detta i synnerhet gällande programmets förslag till begränsade friytor vid det planerade 7-9 skolorna samt att den ena skolans tänkta placering är intill en genomfartsväg.

Grundskolenämnden vill betona att barnens rättigheter stärks den 1 januari 2020 då Barnkonventionen blir lag och att barnens bästa alltid måste vara i fokus kopplat till barnperspektivet. Nämnden uppfattar att planprogrammet överlag på ett bra sätt tar höjd för de utmaningar och behov som skolor ställer på sin kringliggande miljö. Däremot finns ett antal aspekter där nämnden ställer sig mer tveksam till. Dels den begränsade friytan vid vissa skolor och dels placeringen av en skola nära en stor genomfartsled som påverkar utemiljön negativt.

Grundskolenämndens tematiska strategier och Boverkets riktlinjer (Gör plats för barn och unga), utgör en viktig grund för samhällsplaneringen när det gäller skolor och bör därmed beaktas i den fortsatta planeringen. Härvid bör särskilt lyftas fram att den sammanhängande friytan oavsett elevantal aldrig ska understiga 3000 kvm.

Grundskolenämnden vill särskilt peka på vikten av en god arbetsmiljö både inom- och utomhus för elever och personal. Utemiljön bör inbjuda till aktiviteter och fungera som en pedagogisk miljö för lärande. Skolgårdar utgör inte allmän plats och öppet vatten eller gång- och cykelvägar får inte förekomma där elever vistas under skoldagen. Däremot ser nämnden en fördel med att samnyttja skolgårdarna efter skoltid för att barn, unga och föreningsliv gemensamt ska dela och utveckla miljön kring skolorna. Viktigt att tänka på är att ytor på tak och angränsande parker inte utgör friyta utan endast är att se som komplementyta.

Att minska bilåkandet är en god ambition som har många positiva effekter såväl för miljön som för folkhälsan. Härvid erinras om att det måste finnas möjligheter att ta sig fram vid tillfällig eller permanent funktionsnedsättning, leveranser mm.

Nämnden menar att är otydligt vilka årskurser de olika föreslagna skolorna omfattar. Detta behöver förtydligas och nämnden vill betona att det uppskattade behovet av platser kan komma att förändras och behöver kontinuerligt stämmas av med uppdaterade prognoser eller liknande underlag.

Viktigt att tänka på är att mark för skoländamål pekas ut i detta skede och att placering av skolor främst ska vara i närheten av hemmet för yngre elever. För äldre elever är centrala lägen med tillgång till goda kommunikationer lämpliga. Skollokaler och idrottshall som är en viktig del av undervisningslokalerna ska så långt som möjligt placeras i angränsande byggnader. Skola och idrottshall ska inte separeras genom att ligga på olika sidor om en gata eller GC-väg.

Med hänsyn till barns och elevers ökade känslighet för buller och föroreningar bör skolor inte placeras med närhet till större vägar eller andra källor till buller och föroreningar.



Grundeskolenämnden påpekar att det i programhandlingen är otydligt om de angiva ytorna beskriver byggnaden inklusive eller exklusive skolgården.

Det är även av vikt att byggnadsformen inte låses i detta tidiga skede då det försvårar att bygga såväl energieffektivt som pedagogisk och säkerhetsmässigt önskvärt.

Nämnden vill betona vikten av att arbetet med risker kopplat till barnperspektivet hanteras inom ramen för fortsatt planering och lyfter några exempel:

I den barnkonsekvensanalys tagits fram identifieras en risk avseende att Regulatorvägen med dess bredd och funktion kan uppfattas som en barriär, Förskolenämnden pekar på att det därför är viktigt att jobba med passager och hastighetsreglerande åtgärder.

Förskolenämnden lyfter också risken att stadscentrum, ett centralt område som barn och unga behöver passera, blir en kontorsmiljö endast befolkad dagtid och kan upplevas otryggt på kvällar och nätter. Det är därför viktigt att det finns boende och kvällsverksamheter så att det befolkas under största delen av dygnet.

Skolor är i huvudsak förlagda på ett visst avstånd från den större infrastrukturen för att skolgårdarna inte ska utsättas för höga trafikbullernivåer. Skolor har bland annat med anledning av luftkvaliteten inte placerats utmed de stora infrastrukturlederna. Ett undantag är en av skolorna som har ett föreslaget läge i den nordöstra delen vid Tvärförbindelse Södertörn. Utifrån barnperspektivet och nämndens tematiska strategier anser inte nämnden att denna placering är lämplig för en skolenhet enligt planprogrammets beskrivning av området.

Kommentar: 3000 kvm friyta är mycket svårt att uppnå i en kollektivtrafiknära tät stadsdel. Risken är att detta krav leder till att skolor placeras långt från hemmet. Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att 2000 kvm är godtagbart.

Samhällsbyggnadsavdelningen delar uppfattningen att skolgårdar bör kunna nyttjas av boende den tiden som förskoleverksamheten inte nyttjar den. Ansvar för underhåll och kostnader bör studeras närmre i fortsatt planering.

I den kommande planeringen kommer utformning och placering av skolor att studeras närmre bland annat utifrån närhet till buller och andra föroreningar. I det fortsatta arbetet kommer partikelhalter bevakas och utredas fördjupat. I lägen där partikelhalterna utgör ett problem ska möjliga åtgärder ses över. I dagsläget ser samhällsbyggnadsavdelningen att placering av skolor är rimlig, men vi kommer att ha en fortsatt dialog med lokalplanering kring placering.

Samhällsbyggnadsavdelningen kommer ha en fortsatt dialog med lokalplaneringen kring behov av utbyggnad av förskolor och skolor.

I det fortsatta arbetet kommer utformningen av boulevarden (Regulatorvägen) studeras närmre och även stadscentrum för att uppnå målet om en trygg och levande stadskärna.

I godkännandehandlingen förtydligas storlek på förskole- och skolgårdar.

Skrivning kring vilka årskurser som avses på de olika grundskolorna förtydligas i planhandlingen.



Klimat- och stadsmiljönämnden

Nämnden tycker det är positivt att kommunen satsar på Flemingsberg och det föreslagna planprogrammet ger ett genomarbetat intryck. Nämnden anser att programmet identifierar de avgörande frågorna och instämmer i bedömningen att flera frågor kräver fördjupade utredningar. Nämnden saknar en tydlig koppling mellan planprogrammet och målen i Huddinge kommuns beslutade miljöprogram. Frågor som särskilt behöver utredas vidare är innovativa former för drift av den offentliga miljön och hanteringen av dagvatten.

Drift och underhåll

Ambitionsnivån för utformningen av området med tät stadsstruktur och mycket grönska i parker, torg och gaturummet innebär en mer skötselintensiv offentlig miljö vilket ställer nya och högre krav på kommunens driftorganisation. För att lyckas med uppdraget att drifta och underhålla området krävs andra arbetssätt och fordon än dagens. Nämnden har för avsikt att stärka samarbetet med samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning för att tydliggöra driftkrav i planeringen och för att tillsammans kunna arbeta fram innovativa lösningar.

Hållbarhetsmål

Generellt saknar nämnden en tydlig koppling mellan planprogrammet och målen i Huddinge kommuns beslutade miljöprogram. En genomgång har gjorts av planprogrammet och målen i miljöprogrammet och det som är särskilt värt att påpeka beskrivs under rubrikerna nedan.

Nämnden ser positivt på att det tagits fram ett hållbarhetsprogram för Flemingsbergsdalen men efterfrågar vilket mandat hållbarhetsprogrammet får, om det ska beslutas av kommunfullmäktige och hur kommunen ska säkra att byggaktörerna följer hållbarhetsprogrammet i genomförandeskedet. Det är viktigt att hållbarhetsprogrammet utvecklas under fortsatta planeringsprocesser såsom det beskrivs i hållbarhetsprogrammet.

Planprogrammet anger att Flemingsbergsdalen är en energipositiv stadsdel, vilket är mycket positivt, en närmare beskrivning av vad som avses efterfrågas till kommande detaljplaner.

Nämnden håller inte med i skrivningen i planprogrammets tredje hållbarhetsmål om att "utvecklingen av Flemingsberg bidrar till en naturlig förlängning av de gröna kilarna som finns i regionen och bidrar till att de ekologiska funktionerna i landskapet upprätthålls och de regionala sambanden knyts samman". Nämnden ställer sig tveksamma till hur utvecklingen av bebyggelsen i Flemingsberg kan bidra till en naturlig förlängning av de gröna kilarna eftersom en stor del av den befintliga naturmarken inom planprogrammet kommer att försvinna. Nämnden anser att planprogrammet kan och bör utformas för att minimera intrånget genom olika anpassningar. Denna skrivning i planprogrammet bör därför omformuleras.

En generell synpunkt på planprogrammet och planerna på bebyggelse i detta område är att det kommer att försvaga ett redan svagt grönt samband mellan Hanveden- och Bornsjökilen. Enligt rapporten *Ekologiska samband i Huddinge*,



2018 riskerar planerna för området att påverka spridningssamband för arter knutna till småvatten och vattendrag samt arter knutna till ädellövträd negativt. Påverkan på dessa spridningssamband bör beaktas i planprogrammet och kommande detaljplanläggningar och hit skulle kompensationsåtgärder kunna riktas.

Trafik och mobilitet

Programmet anger att godstransporter ska ske på ett yt- och energieffektivt sätt genom att samordna och samlasta transporter som drivs med fossila bränslen. Nämnden saknar en precisering kring hur detta kan ske i genomförande-skedet och kommer att bevaka frågan.

Nämnden ser positivt på att Flemingsbergsdalen ska planeras så att ingen är beroende av att äga en egen bil. Planprogrammets mål att 70 % av alla resor ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik är bra ur ett klimatperspektiv. Här är samarbetet med regionen viktig för att se till att kollektivtrafikförsörjningen genomförs som planerat. Tanken med mobilitetshus är mycket god. En utmaning i genomförandeskedet kan vara att hitta utförare som är beredda att investera i en sådan anläggning samt att skapa tillräckligt trygga miljöer för att invånarna ska känna sig bekväma med att använda dem.

Nämnden saknar skrivningar i planprogrammet för hur laddinfrastrukturen för elbilar utanför mobilitetshusen ska byggas ut. Det är viktigt att få med planeringen och finansieringen av laddstolpar i den offentliga miljön i ett tidigt skede. Även strategi för tankställen för alternativa fossilfria drivmedel saknas.

För att nå kommunens interna miljömål om hållbara transporter är det en viktig förutsättning att se över hur planeringen av nya områden kan göras smartare för driften av den offentliga miljön ur ett transportperspektiv. För att minska störningar och även biltransporter för personal föreslår nämnden att så kallade servicepunkter för driften anläggs inom området.

Driften av den offentliga miljön behöver också planeras för att minimera att störningar uppstår för de som bor och vistas i området. Nämnden bedömer att området kommer vara mer skötselintensivt än övriga delar av Huddinge. Det måste därför vara möjligt att komma åt med driftfordon för snöröjning och skötsel av grönytor utan att trafiken påverkas negativt. Detta behöver undersökas närmare särskilt med möjlighet till nya innovativa metoder för skötseln.

Hanteringen av snö i trånga stadsmiljöer är ofta problematisk och det är både kostsamt och störande för trafikanter att snöröja och frakta bort snö. Nämnden ser gärna att kommunen i fortsatta planeringen undersöker om det finns andra metoder än traditionell snöröjning som kan tillämpas i detta område, tex. värmslingor i gatorna, sopsaltning eller andra metoder som underlättar i trånga stadsmiljöer.

Befintlig upplagsplats för snö och växtmaterial vid Ebba Bååts torg kommer att försvinna i och med planläggningen av området. Oavsett vilka lösningar som väljs för skötsel av grönytor och snöröjning så ser nämnden ett fortsatt behov av en upplagsplats i närheten av Flemingsberg.



Grönska och vatten

Det är mycket svårt att, som planprogrammet föreslår, skapa eller bibehålla spridningssamband för barrskogsarter. Däremot skulle det vara möjligt att stödja spridningssambandet för pollinerare med hjälp av planteringar och rätt skötsel av gräsytor.

När antalet bostäder ökar i området kommer slitaget i det närliggande Flemingsbergsskogens naturreservat att öka. Nämnden anser att det bästa vore att i planläggningen lämna en remsa med naturmark längs med reservatsgränsen, både för att undvika kantzon effekter i reservatet och för att lättare kunna ta bort träd som riskerar att hamna för nära bebyggelsen.

När det gäller redovisning av naturvärden verkar nyckelbiotopen Aspskog N 7538-1998 som ligger inom programområdet saknas. Nämnden anser att kartan med naturvärden är otydlig och för förtydligas. Den aktuella nyckelbiotopens utbredning redovisas på karta, bilaga 1.

Nämnden ser positivt på programmets intentioner med stort inslag av grönska och grönytor i området. Det är viktigt att beakta att träd och växtlighet i gaturummet behöver vatten, beskärning och övrig skötsel. Särskilt under de första åren under växternas etableringstid behövs bevattning och tillsyn på veckobasis. För att minimera påverkan på trafiken behöver kommunen se över förutsättningarna för att sköta det på ett sätt som stör så lite som möjligt, exempelvis genom nya metoder som t.ex. att placera ut vattenposter i varje kvarter, bygga bevattningskanaler eller etablera ett bevattningsnät i hela stadsdelen för att undvika bilar med bevattningstankar som påverkar trafikflödena negativt.

Nämnden tycker att möjligheterna till stadsodling i området ska ses över i den fortsatta planeringen. Stadsodling bör uppstå spontant men kommunen bör ha ramar och riktlinjer samt möjliga ytor för att kunna stödja engagemanget.

Den planerade bebyggelsen planeras bli väldigt tät och de många hårdgjorda ytorna innebär stora utmaningar för omhändertagande och rening av dagvattnet. Nämnden anser att dagvattenutredningen tydligt pekar på framtida behov av ytterligare åtgärder. Det är av stor vikt att kapaciteten i Stockholm vatten och avfalls befintliga våtmarksanläggning i Orlången utreds vidare så att dimensioneringen av dagvattenanläggningar och -dammar inom programområdet blir korrekt. I det framtida projektet är det mycket viktigt att planeringen görs med stöd av de slutsatser som framkommer i dessa utredningar.

Miljö och hälsa

I programmet står att målvärdena för större partiklar i luften (PM10) riskerar att överskridas närmast tunnelmynningen för Tvärförbindelse Södertörn inom mindre delar av programområdet. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet bevaka att halterna för PM10 inte överskrider de tillåtna värdena. Bullerfrågan ska enligt planprogrammet utredas mer ingående i kommande arbete, vilket nämnden anser positivt. Nämnden vill även påminna om miljöprogrammets mål om att antalet boende som har en dygnsekvivalent ljudnivå över 55 dBA utmed kommunala vägar ska minska med 17 % till 4 700 personer till 2024.



I kommunens miljöprogram finns flera mål kopplat till klimatpåverkan och användning av farliga ämnen i byggprocessen. Vid all ny- och ombyggnation ska ett livscykelperspektiv användas, exempelvis med avseende på klimatpåverkan. Återanvändning och återvinning av byggmaterial ska öka och användningen av farliga ämnen och skadliga kemiska ämnen i byggprodukter ska minimeras. Det noteras att det inte finns något skrivet i planprogrammet om detta. Detta bör beaktas i kommande arbete och säkerställas genom skrivningar i exploateringsavtal och plankartor.

Programmet har en bra ambition i att boende och verksamma ska ges möjligheter att sopsortera och återvinna på ett nära och enkelt sätt.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Vartefter området bebyggs kommer nya anläggningar på allmän plats generera ökade driftkostnader för nämnden. Finansieringen av dessa kostnader, som är en ambitionshöjning vad gäller stadsmässiga kvaliteter och skötsel, bör särskilt belysas i det fortsatta planarbetet. Nämnden bör tilldelas medel för drift och underhåll vartefter anläggningar byggs och lämnas över till nämnden för framtida drift och underhåll. Nuvarande modell för uppräknings av driftmedel i relation till befolkningsökning behöver generellt sett ses över men det är extra viktigt vid planeringen och driftsättning av denna typ av område.

Nämnden bedömer att den ökade befolkningen i Flemingsberg också kommer att öka besöksstrycket på det närliggande Flemingsbergsskogens naturreservat. Nämnden bör därför tilldelas ekonomiska medel för att kunna intensifiera drift och skötsel av reservatet.

Kommentar: Drift och underhåll:

Samhällsbyggnadsavdelningen har noterat att programförslaget innebär en mer skötselintensiv offentlig miljö än vad Huddinge generellt sett har idag vilket ställer nya högre krav på kommunens driftorganisation, bland annat vad gäller snöröjning och skötsel av grönytor. Samhällsbyggnadsavdelningen ser positivt på ett stärkt samarbete med klimat- och stadsmiljönämnden för att tydliggöra driftkrav i planeringen och för att tillsammans kunna arbeta fram innovativa lösningar. Upplagsplats för snö kommer behöva lösas på en övergripande nivå i Flemingsberg och anpassas efter utbyggnadsetapperna. Metoder för bevattning kommer studeras närmre i det fortsatta arbetet. Samhällsbyggnadsavdelningen ser fram emot fortsatt dialog kring drift och underhåll.

Hållbarhetsmål:

Kommunen har ingen mall eller fastställt arbetssätt kring hållbarhetsprogram. Det finns heller ingen lagstiftning eller generella riktlinjer kring hållbarhetsprogram på samma sätt som för t.ex. miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar.

Målens struktur i hållbarhetsprogrammet har inte utgått från kommunens miljöprogram men samhällsbyggnadsavdelningen ser att det är mycket i hållbarhetsprogrammet är i enighet med målen som anges i miljöprogrammet.



Hållbarhetsprogrammet kommer arbetas vidare med både på samordnad programnivå och på detaljplanenivå efter planprogrammets godkännande. Hållbarhetsprogrammet biläggs som en bilaga till planprogrammet men kommer inte enskilt att beslutas politiskt i samband med att planprogrammet godkänns av kommunfullmäktige. Istället är ansatsen att i detaljplaneskedet ta fram fördjupade hållbarhetsprogram för respektive detaljplan med tillhörande åtgärds- och handlingsplaner. Åtgärder kopplas till avtal och planhandlingar, etapp för etapp. Uppföljning är en central del av hållbarhetsarbetet under ett stadsutvecklingsprojekt för att stärka och säkerställa resultatet av arbetet.

Hur målen om en energipositiv stadsdel ska uppnås och vilka åtgärder som möjliggör detta kommer att beskrivas närmre i kommande detaljplaner, enligt ovan.

Trafik och mobilitet:

Hur yt- och energieffektiva godstransporter ska möjliggöras genom samordning kommer att utredas närmre i kommande planarbete, både i detaljplanerna och på en mer övergripande nivå.

Samhällsbyggnadsavdelningen har ett pågående samarbete med regionen kring kollektivtrafikförsörjningen i Flemingsbergsdalen. Samhällsbyggnadsavdelningen noterar klimat- och stadsmiljönämndens medskick om utmaningen att i genomförandeskedet hitta utförare för mobilitetshus. Dialog pågår med exploatör gällande genomförande av mobilitetshus.

Samhällsbyggnadsavdelningen har förtydligat skrivning kring laddinfrastruktur för parkeringsplatser i trafik-PM:en. Det pågår ett kommunövergripande arbete med principer för laddinfrastruktur på allmän plats.

Grönska och vatten:

Föreslagen bebyggelse är i stor utsträckning placerad inom i dagsläget hårdgjord industrimark där det finns en potential att tillskapa parker, trädalléer, gröna gårdar och tak. Samtidigt innebär förslaget att naturmark med befintliga värden tas i anspråk inom det sydöstra programområdet. Att inte endast beakta utan även stärka den regionala kopplingen mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen avseende ekologisk spridning kan bli en utmaning, inte minst sett till den kumulativa effekten med Tvärförbindelse Södertörn. Det finns bättre förutsättningar i programförslaget att bidra till att stärka den rekreativa kopplingen. Samhällsbyggnadsavdelningen har sett över skrivningen i hållbarhetsprogrammet avseende spridningssambandet och har specifikt tagit bort skrivningen om att skapa spridningssamband för barrskogsarter i programhandlingen. Ett utredningsarbete har påbörjats för programområdet (vilket ska ge övergripande vägledning vid framtagande av detaljplaner) som delvis innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönstrukturen och påverkan på spridningssamband. Denna utredning innefattar även en inventering av skyddsvärda träd inom hela programområdet samt en fördjupad kartläggningen av ekosystemtjänster – vilka som är viktigast att bevara, samt vilka som är realistiska att tillskapa i en urban miljö. Utredningen ska även ge en fördjupad kunskap om hur byggnader inom naturmiljön i det sydöstra



programområdet (etapp 5) skulle kunna utformas och placeras. Även generella riktlinjer/förhållningssätt i mötet mellan programområde och naturreservatet ska tas upp.

En beskrivning av nyckelbiotopen Aspskog N 7538-1998 har lagts till i programhandlingen samt i en reviderad karta där även naturvärdesklasser är lättare att läsa av.

Angående nya metoder för bevattning, se svar om samarbete drift.

Samhällsbyggnadsavdelningen ser positivt på att ta tillvara möjligheterna till stadsodling och andra initiativ som gynnar pollinering och biologisk mångfald i staden.

Dagvattenfrågan kommer att utredas vidare i fortsatt arbete, dialog förs kontinuerligt med Stockholm Vatten och Avfall. En strategi för hur dagvatten kan tas omhand under områdets utbyggnad ska tas fram.

Miljö och hälsa:

I det fortsatta arbetet kommer partikelhalter bevakas och utredas fördjupat. I lägen där partikelhalterna utgör ett problem ska möjliga åtgärder ses över.

I hållbarhetsprogrammet finns mål för materialflöden beskrivna. Bland annat står där att planeringen av Flemingsbergsdalens byggnader och dess tekniska lösningar ska utvärderas ur ett livscykelperspektiv samt att användandet av återbrukade material eftersträvas där så är möjligt. Programhandlingen kompletteras med den här skrivningen inför godkännande.

Vård- och omsorgsnämnden

Nämnden ser positivt på utvecklingen i Flemingsbergsdalen där också mötesplatser för interaktion mellan människor i olika åldrar ingår, resecentrum som skapar goda förutsättningar för att åka kollektivt och planerade grönytor.

Planprogrammet är väl genomarbetat och har en tydlig inriktning på att utveckla det nuvarande området till ett attraktivt område att både verka och bo i.

I planeringen är det viktigt att beakta säkerhet, trygghet och tillgänglighet.

Ur en trygghetsaspekt är det viktigt med väl upplysta miljöer som inbjuder till att människor vistas i området under en stor del av dygnet. Nämnden vill särskilt uppmärksamma, att alla oavsett ålder eller eventuellt funktionshinder, ska ha möjlighet att använda de planerade mötesplatserna därför är tillgängligheten viktig. Även tillgängligheten till resecentrum, parkeringsplatser och uppfarter till ingångar måste vara lätta att nå för personer med rörelsehinder.

Säkerheten och tryggheten är mycket viktiga frågor i området. Nämnden ser mycket positivt på ambitionen att skapa säkra gång- och cykelbanor i området och att ett nytt resecentrum underlättar kollektivt resande. Nämnden vill framhålla vikten av tillgången till kollektivtrafik och att området knyts ihop med kollektivtrafiknätet. En tillgänglig kollektivtrafik är en viktig del av arbetet med att låta kommunen växa utan att skapa segregrande barriärer och avstånd.



Nämnden ser positivt på att en barnkonsekvensanalys har tagits fram men tycker även att det är viktigt att ta in andra målgruppers behov vid fortsatta planeringen av området. I kommande planering för Flemingsberg behöver behoven för äldre och personer med funktionshinder vägas in. Det handlar om äldreboenden, gruppboendestäder enligt lagen om särskilt stöd (LSS) och mindre lägenheter som kan användas som stödboende eller träningslägenheter. Pensionärsrådet och funktionshinderrådet kan vara en del i att framföra nämndens målgruppers behov.

Nämnden har även behov av särskilt anpassade lägenheter för personer med funktionsvariationer, dessa lägenheter ska inrymma anpassning av kök och badrum.

Slutligen vill nämnden uppmärksamma att funktionshinderområdet har tre dagliga verksamheter i området och att de kommer att behöva nya lokaler för sina verksamheter. Det är viktigt att verksamheterna finns kvar i området och att hyran är fortsatt rimlig.

Kommentar:

Samhällsbyggnadsavdelningen noterar yttrandet och kommer ha en fortsatt dialog med vård- och omsorgsförvaltningen kring behov av lokaler för daglig verksamhet, nya äldreboenden och LSS-boenden i den fortsatta planeringen.

Kultur- och fritidsnämnden

Planprogram för Flemingsbergsdalen är ett spännande och väl genomtänkt planprogram där nämnden delar intentionen i såväl syfte som vision. Även temporära kulturella insatser lyfts vilket nämnden anser vara en viktig del av en levande stad men som även bör kunna utökas till tillfälliga etableringsytor för till exempel näringslivet.

Nämnden ser positivt på skrivningar om att stadsdelen ska verka integrerande med övriga Flemingsberg och fysiska och sociala barriärer ska överbryggas och de principer om samutnyttjande som beskrivs.

Att få till en bättre koppling till och från Grantorp och Visättra är en viktig aspekt inte minst ur en social dimension. Särskilt gång- och cykelvägar bör vara trygga, väl upplysta och gestaltas tilltalande för alla åldrar och inte minst för barn- och unga samt de med funktionsvariationer. Detsamma gäller parkerna i området som utöver ovanstående även bör ge möjlighet till både fysiska och kulturella aktiviteter året runt för olika ålderskategorier.

Urbana inslag och täthet/förtätning återkommer i programmet. Nämnden vill understryka de utmaningar som kan komma i och med allmänna platser/evenemangsytor/idrottsplatser ljudnivåer kontra bostäder.

Kultur

Kultur- och fritidsnämnden anser att planprogrammet på ett mycket positivt och genomtänkt sätt har införlivat kulturen och kulturbegreppet i utvecklingen av stadskärnan, men önskar lyfta vikten av att möjliggöra för konstnärliga



produktionsplatser i stadskärnan och det värde som samverkan med konstnärer i projekt och offentlig konstnärlig gestaltning kan tillföra ett område.

Planprogrammet beskriver vikten av hög gestaltningsmässig kvalitet och nämnden vill lyfta de värden som samverkan med konstnärer i byggprojekt och offentlig konstnärlig gestaltning kan tillföra ett område. Flemingsbergsparken är ett gott exempel där samverkan med en konstnär i utformningen gör att parken får en fantasifull karaktär, får oss att tänka i nya banor och aktiverar miljön. Nästgårds till Flemingsbergsdalen ligger ett offentligt konstverk – bostadsområdet Grantorp, som i sig ställer krav på den estetiska utformningen av den nya stadskärnan.

Nämnden ser det som värdefullt att både en kulturmiljöinventering och en arkeologisk utredning ska göras för att säkerställa kulturmiljövärden. Kultur- och fritidsnämnden vill framhålla att kulturarvet är skapat av de människor som har befolkat och befolkar platsen. Deras närvaro har skapat värden som lätt går förlorade om inte invånarnas berättelser får ta plats i förändringen. Det kan ske genom exempelvis dialog i utformningen av platser, konstnärlig gestaltning, förslag på gatunamn och informativ skyltning.

Idrott

Nämnden påpekar att anläggningar för idrott ofta tar mycket mark i anspråk och ifrågasätter om de ytor som planeras räcker till för det stora antalet invånare som programmet möjliggör för.

Cykel- och gångvägar kan med fördel planeras med löparspår som del av cykel- och gångvägen samt kantas av rörelsemöjlighet som tex hopp och lekinslag och inslag av enklare minigym.

Nämnden undrar hur man tänker försörja de fyra nya skolorna med yta för idrott och om de två planerade platserna för idrott räcker. Bedömningen är att det behövs en elvaspelsplan per 12 500 invånare för att motsvara behoven. I planeringen bör även fotbollsplaner som ligger strax utanför planområdet räknas in. Dock menar nämnden att ytterligare två elvaspelsplaner behövs för att försörja föreningsidrottens behov.

Fleminghallen försörjer idag sex skolor i ämnet idrott och hälsa och en förskola bedriver verksamhet i anläggningen. Idag är beläggningen mellan 8.00-16.00 ca 55% vilket innebär att det finns utrymme för fler bokningar.

I området Flemingsberg/Visättra finns det en idrottshall i Grantorp och Fleminghallen där föreningarna har aktiviteter. Enligt planprogram tillkommer en idrottshall vilket nämnden ser positivt på.

Barnperspektiv

Nämnden anser att ungdomar omfattas av det barnperspektiv som beskrivs i planprogrammet. Samtidigt är det viktigt att i tidigt skede se hur flöden av ungdomar kan se ut, och hur de ska få tillgång till ytor för spontana aktiviteter som idrott, dans m.m. Det som skapar meningsfullhet sker på de platser där människor möts i positiva sammanhang. Detta gäller i än högre grad för ungdomar, då de ofta önskas bort ur bilden av det offentliga rummet.



Nämnden skriver att möjlighet till social respons och tillgång till mötesplatser kan bidra till att barn utvecklas mångsidigare både socialt och avseende miljöupplevelser. Därför är det viktigt att Flemingsberg enligt planprogrammet ska vara lätt att leva och röra sig i utan bil och att gång och cykelvägar samt kollektivtrafik ska vara rätt dimensionerade för de som tar sig till och från Flemingsbergsdalen.

Frågor nämnden anser är viktiga ur ett barnperspektiv:

- Upplevs närmiljön och platsernas karaktär som meningsfulla?
- Är platserna orienterbara och varierade?
- En meningsfull plats kan innehålla hemhörighet, meningsfullhet, trygghet, kommunikation, bearbetning och identitetsskapande (Crafoord 2007)
- Hur motverkas platslöshet?
- Finns utrymme och förutsättningar för barns lek? Syftar inte nödvändigtvis till organiserade lekplatser utan ytor som kan vara improviserade platser som en gård eller en grönyta.

Nämnden anser att planprogrammet svarar till stor del emot de frågeställningar nämnden lyft utifrån ett barnperspektiv, gällande barns avstånd till lektytor, och hur skolgårdar ska utformas för att främja barns fria lek. Det är även positivt att gångvägar, broar och stigar är planerade för att främja barns rörlighet och för att de säkert ska kunna röra sig i området. Nämnden anser att barnperspektivet saknas i relation till fysisk aktivitet och tillgång och närhet till kulturella aktiviteter i Flemingsbergsdalen.

Kommentar: Samhällsbyggnadsavdelningen noterar de utmaningar som kultur- och fritidsnämnden beskriver när det gäller allmänna platser/evenemangsytor/idrottsplatser ljudnivåer kontra bostäder.

Kultur:

Planprogrammet möjliggör på ett antal platser för bebyggelse där till exempel kulturella näringar och konstnärliga produktionsplatser kan inrymmas.

Exempelvis evenemangsbyggnaden centralt i området. Även volymbyggnader mot Huddingevägen kan vara lämpliga för kulturella verksamheter. I detta tidiga skede är det svårt att i peka ut enskilda byggnader där sådan verksamhet ska finnas, lokalisering beror också på intresse från aktörer. Detta konkretiseras i kommande detaljplaneskeden. Faberge har skrivit ett avtal med Operan Dramaten om att deras ateljéer och verkstäder ska flyttas till Flemingsberg. Därmed skapas möjligheter för en ny kulturell målpunkt i Flemingsberg.

I planprogrammets stadsbyggnadsprinciper beskrivs vilken roll konstnärligt bearbetade offentliga rum spelar för områdets identitet och förståelsen av platsens sammanhang. Inför godkännande har ett kvalitetsprogram för allmän plats tagits fram som ytterligare förtydligar vikten av konstnärliga och estetiska värden i stadsmiljön.

En kulturmiljöanalys har tagits fram inför godkännande och slutsatser från denna lyfts in i programhandingen inför godkännande.



Idrott:

Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna vilket betyder att platsen ska utvecklas med tät och funktionsblandad bebyggelse i kollektivtrafiknära läge. Då samhällsbyggnadsavdelningen ser att utvecklingen i Flemingsbergsdalen har stora positiva konsekvenser för kommunen i form av många nya arbetsplatser och bostäder i ett mycket gott kollektivtrafikläge är det en utmaning att samtidigt rymma stora idrottsanläggningar. Idrottsytor i olika former ryms inom planprogrammet, bland annat i anslutning till skolorna som kommer studeras närmre i kommande detaljplanearbete. Behovet av och placering av 11-mannaplaner i Flemingsberg undersöks i utvecklingsplanen.

Barnperspektiv:

Samhällsbyggnadsavdelningen anser att ungdomar omfattas av det barnperspektiv som beskrivs i planprogrammet. Samtidigt är det viktigt att i tidigt skede se hur flöden av ungdomar kan se ut, och hur de ska få tillgång till ytor för spontana aktiviteter som idrott, dans m.m.

Programhandlingen möjliggör för att skapa nya och lättillgängliga kopplingar där gående och cyklister prioriteras vilket gör det enkelt för unga människor att röra sig i stadsdelen. Ett antal målpunkter pekas också ut dit unga människor kan tänkas röra sig. Programmet möjliggör också för ett antal olika nya offentliga platser som kommer att kunna erbjuda olika sorters aktiviteter.

Socialnämnden

Nämnden ser positivt på den planerade utvecklingen i Flemingsbergsdalen som en ny stadsdel. Planprogrammet är väl genomarbetat och har en tydlig inriktning på att utveckla det nuvarande området till ett attraktivt område att både verka och bo i.

Ur en trygghetsaspekt är det viktigt med väl upplysta miljöer som inbjuder till att människor vistas i området under en stor del av dygnet. Nämnden vill särskilt uppmärksamma, att alla oavsett ålder eller eventuellt funktionshinder, ska ha möjlighet att använda de planerade mötesplatserna, resecentrum, parkeringsplatser och uppfarter till ingångar och därför är tillgängligheten viktig.

Säkerheten och tryggheten är mycket viktiga frågor i området. Nämnden ser mycket positivt på ambitionen att skapa säkra gång- och cykelbanor i området och att ett nytt resecentrum underlättar kollektivt resande. Nämnden vill framhålla vikten av tillgången till kollektivtrafik och att området knyts ihop med kollektivtrafiknätet. En tillgänglig kollektivtrafik är en viktig del av arbetet med att låta kommunen växa utan att skapa segregrande barriärer och avstånd.

Idag är familjecentralen i Flemingsberg lokalmässigt uppdelad i en kommunal verksamhet och landstingsverksamheter. Samlokalisering i den nya kommundelskärnan vore att föredra.

Nämnden ser positivt på att en barnkonsekvensanalys har tagits fram men tycker även att det är viktigt att ta in andra målgrupps behov vid fortsatta planeringen av området. I kommande planering för Flemingsberg behöver behoven för äldre



och personer med funktionshinder vägas in. Det handlar om äldreboenden, gruppboendestäder enligt lagen om särskilt stöd (LSS) och mindre lägenheter som kan användas som stödboende eller träningslägenheter. Pensionärsrådet och funktionshinderrådet kan vara en del i att framföra nämndens målgruppers behov. Nämnden har även behov av särskilt anpassade lägenheter för personer med funktionsvariationer, dessa lägenheter ska inrymma anpassning av kök och badrum.

Kommentar:

Samhällsbyggnadsavdelningen noterar yttrandet och kommer ha en fortsatt dialog med socialnämndens förvaltning kring behov av nya äldreboenden och LSS-boenden i den fortsatta planeringen.

Botkyrka kommun

Botkyrka är positivt inställd till planprogrammet. Att bygga mycket och funktionsvarierat behövs för att Flemingsberg ska kunna bli Storstockholms nästa reella alternativ till innerstaden. Det i sig behövs för att få kollektivtrafiksatsningar att hamna i Flemingsberg, vilket det nu också gör genom Spårväg Syd. Botkyrka kommun ser att effekterna av den utveckling som planeras i Flemingsbergsdalen främst kommer att vara positiva, även för platsen Botkyrka och botkyrkaborna. Flemingsbergsdalen som en del av den regionala stadskärnan, och därmed Botkyrka kommun, kommer hanteras i den utvecklingsplan som Huddinge och Botkyrka kommun gemensamt tar fram. För utvecklingsplanen är siktet att ha samråd under denna vinter

Kommentar: Kommunen noterar yttrandet.

Södertälje kommun

Södertälje kommun är positiva till förslaget på planprogram för Flemingsbergsdalen. Förslaget går i linje med de mål om flerkärnighet som presenteras i RUFS 2050 och gynnar en hållbar utveckling av regionen.

Södertälje kommun är positiva till att förutsättningarna för det hållbara resandet lyfts fram och tas med i planen. En regional bytespunkt i Flemingsberg är viktig för Södertälje kommun, för studenter och arbetspendlare som rör sig till och från kommunen varje dag.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkten.

Hyresgästföreningen Huddinge

Hyresgästföreningen Huddinge ser positivt på utvecklingen av en ny stadsdel med nya arbetstillfällen och byggandet av olika typer av bostäder. Hyresgästföreningen tycker att kommunen ska fokusera på byggandet av hyresrätter med rimlig hyra.

Kommentar: Kommunen noterar synpunkten.



Naturskyddsföreningen, Huddinge

Grunden för Naturskyddsföreningen i Huddinges synpunkter på förslag till planprogram för Flemingsbergsdalen är främst Naturskyddsföreningens strävan att i alla sammanhang slå vakt om vår natur men också behoven av långsiktigt arbete mot alla former av miljö- och resursförstöring inklusive klimatförändringarna. Netto-noll utsläpp år 2045 bör finnas med som en naturlig del i planeringen av alla nya projekt!

Dagvatten-Hydrologiska förhållanden

Miljö kvalitetsnormerna innebär att sjön ska nå god vattenstatus 2021. För att uppnå detta behöver näringshalterna i sjön mer än halveras!

Naturskyddsföreningen ser en fara att med ännu mer bebyggelse kommer den bli ännu mer förorenad och anser att kommunen borde ställa ännu högre krav, exempelvis att byggnaderna ska kunna hantera rening och avrinning inom fastigheten, för att inte ytterligare belasta kommunens dagvattenhantering.

Naturskyddsföreningen har svårt att se en lösning på dagvattenproblematiken i och med detta planprogram, då det redan i dagsläget råder stora problem. Föreningen skulle vilja se en tydligare vision för att behålla den befintliga växtligheten, som exempelvis de stora träd som finns i området som ju fungerar som både översvämningsskydd och rening. I planprogrammet verkar det saknas en plan för befintliga träd och annan växtlighet, däremot finns en punkt i Hållbarhetsprogrammet kring trädinventering.

Biltrafik -Tvärförbindelse Södertörn

I hållbarhetsprogrammet för Flemingsbergsdalen är ett av de övergripande 5 hållbarhetsmålen att ”i Flemingsbergsdalen sker alla resor hållbart”.

Naturskyddsföreningen finner det mycket anmärkningsvärt att Huddinge kommun inte problematiserar hur närheten till Tvärförbindelse Södertörn påverkar Flemingsbergsdalens möjlighet att bli den hållbara stadsdelen som kommunen planerar för. Trafikverket premierar ett fortsatt bilberoende och därmed ett fortsatt fossilberoende så att klimatmålen enligt Parisavtalet inte kommer att uppnås. De senaste forskningsrapporterna pekar på att vi går mot 3 graders i stället för 1,5 graders uppvärmning och har nyligen utlyst klimatnödläge, vilket visar på att även Huddinge kommun måste ta dessa alarmerande rapporter på allvar. I planprogrammet står att läsa att andra trafikslag än bil kommer att prioriteras högre – hur rimmar det med Tvärförbindelse Södertörn? På det sätt som platsen geografiskt är utformad av en sänka så kommer människorna som bor där påverkas negativt av tillkommande partiklar från Tvärförbindelse Södertörn, och det är en hälsofara. Så är även buller som kommer att öka i betydlig omfattning. Att planera en trafikled så nära bostäder, rekreationsområden och naturreservat strider emot all tillgänglig kunskap som vi numera besitter kring människors behov, hälsa och välbefinnande och främjar inte heller FN:s globala mål.



Visättra backe-Växtlighet

Naturskyddsföreningen skulle vilja se en tydligare vision för att behålla den befintliga växtligheten, som exempelvis de stora träd som finns i området – vilken plan finns för bevarande av dessa, som ju fungerar som både översvämningsskydd och rening. I planprogrammet verkar det saknas en plan för befintliga träd och annan växtlighet, däremot finns en punkt i Hållbarhetsprogrammet kring trädinventering.

Naturskyddsföreningen uppmanar kommunen till att bevara befintliga grönområden för insekter och pollinatörer och miljön för groddjur. Parkytor och grönskande gårdar kan inte ersätta den naturliga växtligheten som tack vare sin kontinuitet och naturliga växtslag som bevarats och fått växa ostört i många år, utgör en bra grund för insekter, pollinatörer och groddjur.

Hög byggnad skuggar torget

En mycket hög byggnad, utan koppling till befintlig bebyggelse och mänsklig skala planeras centralt i området. Naturskyddsföreningen ifrågasätter nyttan med en sådan byggnad, som dessutom riskerar att skugga grönområden och parker, som är viktiga mötesplatser.

Kommentar: Dagvatten-Hydrologiska förhållanden:

Huddinge kommun har ett åtgärdsprogram för Orlången 2015-2021 vars syfte är att sjön ska uppnå en förbättrad status. En kraftfull åtgärd som vidtogs hösten 2019 var fosforfällning i sjön. Mycket talar för en reell förbättring som förhoppningsvis kan börja uppmätas redan till sommaren 2020. Det är åtgärder i befintlig miljö som primärt ska medföra en stor förbättring av sjön status. Föreslagen bebyggelse inom Flemingsbergsdalen är dock i stor utsträckning placerad inom i dagsläget hårdgjord industrimark där det finns en potential att tillskapa parker, trädalléer, gröna gårdar och tak innehållandes dagvattenåtgärder. Programmets dagvattenutredning visar att mängden näringsämnen m.m. till sjön beräknas minska med föreslagen exploatering och dagvattenåtgärder. Det blir viktigt att fortsatt utreda och följa upp frågan på en övergripande nivå inför detaljplanläggning.

Biltrafik -Tvärförbindelse Södertörn:

Tvärförbindelse Södertörn är ett riksintresse som planeras av Trafikverket och som planprogrammet för Flemingsbergsdalen måste förhålla sig till. Även om biltrafik kommer premieras av denna tillkommande motorväg så planeras för att biltrafik inom planprogrammet ska nedprioriteras till förmån för gong, cykel och kollektivtrafik. Till exempel kommer bilar inte tillåtas på en av infarterna till programområdet, på Regulatorbron och parkering förläggas samlat i mobilitetshus.

Visättra backe-Växtlighet:

Kommunen har låtit påbörja ett utredningsarbete kring naturmiljön i programområdet för övergripande vägledning vid framtagande av enskilda detaljplaner. Utredningen innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönsstrukturen och dess påverkan på spridningssamband, en inventering av



skyddsvärda träd inom hela programområdet samt en fördjupad kartläggningen av ekosystemtjänster – vilka som är viktigast att bevara, samt vilka som är realistiska att tillskapa i en urban miljö. Utredningen ska även ge en fördjupad kunskap om hur byggnader inom naturmiljön i det sydöstra programområdet upp mot Visättra (etapp 5) skulle kunna utformas och placeras.

Hög byggnad skuggar torget:

Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna med en beslutad vision om att skapa ett nytt kontorskluster i södra Stockholmsregionen. För att skapa en ny kontorsarbetsmarknad krävs en mycket hög täthet vilket kräver höga byggnader. I illustrationsplanen föreslås en byggnad bli extra hög i syfte att symbolisera den nya kontorsmarknaden och sätta platsen på kartan. I det fortsatta planarbetet kommer höjden studeras närmre, bland annat hur den möter en mänsklig skala i gatuplan och hur den påverkar sol- och vindförhållandena runtomkring.

Följande remissinstanser har inte svarat:

Polisen
Skogsstyrelsen
Stockholms läns museum
Strålsäkerhetsmyndigheten
SYVAB
Södertörns brandförsvarsförbund
Förpacknings- och tidningsindustrin
Gymnasie- och arbetsmarknadsnämnden
Pensionärsrådet
Råd för funktionshinderfrågor
Haninge kommun
Stockholm Stad
Friluftsförbundet
Huddinge Hembyggsförening
Huddinge villaägarkrets
Stockholms handelskammare, Huddinge
Företagarna i Huddinge
Cykelfrämjandet i Storstockholm
Svensk Handel, Sthlm

Följande remissinstanser har ingen erinran:

Lantmäterimyndigheten

Försvarsmakten

Luftfartsverket har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet. Dock kan en flyghinderanalys behövas för de höga byggnader som skall uppföras. Byggherren skall i så fall bekosta och beställa en flyghinderanalys från LFV.

Övriga instanser



Miljöpartiet Huddinge kommun

Vi i Miljöpartiet ser en stor potential i det här projektet, många aspekter ligger i linje med vad vi vill se i ett framtida Huddinge, men vi ser också att vissa aspekter riskerar att bli nedprioriterade i konkurrensen av andra intressen.

En av de många möjligheterna det här projektet har är att skapa en framtida stadskärna med fokus på den hållbara staden. En stad som inte bara i teorin fokuserar på det hållbara resandet utan också låter det bli en del av den praktiska verkligheten. För att det ska ske behöver dock flera saker förändras i den nu föreslagna planen. Vi lyfter här ett par av våra farhågor.

Trafikplanering

De som bosätter sig inom planområdet behöver ha all anledning att välja förskolor och skolor så nära bostaden som möjligt. Det betyder att friytor och närhet är av yttersta vikt, även under de olika etapperna. Resor från hemmet till skola, arbete och fritidsaktiviteter behöver i första hand ske med cykel, gång eller kollektivtrafik. Cykel, gång och kollektivtrafik måste prioriteras framför den privata bilismen.

Området behöver locka de som vill bo i en stad utan att själv äga en bil. Den som behöver bil ska kunna vara trygg i att det finns bilpooler för de tillfällen som kräver en egen bil. För den som åker kollektivt ska det vara tryggt och enkelt att ta sig till stationer. Normen i trafikplaneringen måste utgå från cyklisten och den som går eller åker kollektivt.

Friytor

Att förslaget till planprogram föreslår att det ska räcka med halva den yta som Boverket rekommenderar, utan förslag till några kompensatoriska åtgärder eller konsekvensanalys, ser vi som högst anmärkningsvärt. Att ha tillgång till tillräcklig yta för barn att röra sig på, att utforska och lära sig de färdigheter som behövs i livet ser vi behöver prioriteras högre nya samhällen. Vi ser även en målkonflikt när hela innergårdar föreslås vara förskolegårdar. Även om de boende kan nyttja delar av förskolegården när förskolan är stängd så behöver boende ha tillgång till utemiljö under dygnets alla timmar. Dessa hus med förskola i bottenvåning kanske är mer lämpade för kontor eller liknande istället för bostäder.

Dagvatten

Frågan om hanteringen av dagvatten inom området ser lovande ut inom programområdet. Dock ser vi att ett större fokus bör ligga på lokalt omhändertagande av dagvatten. LOD-åtgärder främsta uppgift är inte att fördröja dagvattnet från att rinna bort från området utan att vattnet blir kvar för att på plats avdunsta eller tas upp av växter för att på så sätt försvinna genom transpiration. Ett stort problem med den täta staden är att luften allt för ofta är för torr och varm vilket skulle kunna motverkas med att mer vatten hålls kvar och inte leds bort. Ytor för att omhänderta dagvatten bör även dimensioneras så att snömassorna kan läggas där för att inte behöva transporteras bort och därmed undvika både de klimatnegativa och ekonomiska konsekvenser en borttransport av snö medför. Vidare så lyfts Tvärförbindelse Södertörn som ett problem då den skär av dagvattnets naturliga väg vilket måste, om vägen byggs, lösas på konstgjord väg.



Dock så ser vi bara att det förs ett resonemang om grundvattennivån i direkt anslutning till den tänkta vägen och inte hur den kan påverka grundvattnets rörelse i resten av planområdet vilket har betydelse för markens stabilitet och sättningsbenägenhet.

Kvartersbildning

I programförslaget så föreslås det relativt små kvartersbildningar med motiveringen för att få en finmaskig gatustruktur. Detta medför dock att innergårdarnas storlek blir avsevärt mindre. För ett öppet och inkluderande samhälle bör man inte skapa miljöer som helt stänger ute allmänheten. Helt slutna och låsta kvarter bör inte tillåtas inom planområdet utanför att få en miljö där gena vägar till målpunkter bör man kunna passera genom kvarter. Detta kan lösas genom att inte helt bygga samman byggnader i kvarteren eller att skapa passager genom byggnaderna.

Solförhållanden

Solljus är viktigt för människor välbefinnande och en förutsättning för att träd och andraväxter ska kunna trivas. Ett smalt gaturum och små kvarter gör det svårt för både direkt och indirekt solljus att komma ner till marknivå. För att minska byggnaders skuggverkan kan, förutom ett väl avvägt våningsantal, även indragna takvåningar vara ett bra alternativ. Det skapar både bättre förutsättningar för att solljuset ska kunna ta sig ner till markmiljö och även en attraktiv boendemiljö. Om bottenvåningar är tänkta till butiks och serviceytor så kan även upphöjda innergårdar i kvarter vara ett bra sätt att ge bättre ljusförutsättningar på innergårdarna då byggnadshöjden minskar med ett våningsplan i förhållande till marknivån.

Sopsug

Vi ser positivt på att man tittar på lösningar för att minska behovet av transporter i området. När det gäller avfallshantering så förutsätter vi att man tittar på ett system som klarar av att hantera olika fraktioner så det blir en självklarhet att avfallet källsorteras. Även papperskorgar på allmän plats bör anslutas till systemet för att minska behovet av manuellhantering och transporter i området.

Etappindelning

Miljöpartiet ser en ojämn fördelning av funktioner inom de olika etapperna. I både etapp 1 och 2 föreslås det tillkomma bostäder men ingen förskola. I etapp 3 och 4 föreslås det tillkomma till största del bostäder men endast 1 respektive 2 förskolor. Först i etapp 5 föreslås det tillkomma ytterligare 7 förskolor. Denna obalans mellan bostäder och förskolor behöver hanteras i den fortsatta planeringen så inte en brist på förskoleplatser uppkommer.

Kommentar: Trafikplanering: I programhandingen beskrivs hur trafiksystemet utformas och hur arbetet med mobilitet ska ske för att prioritera cyklister, gående och kollektivtrafik framför bil. Bland annat genom att gång- och cykelvägnätet görs gent och sammanhängande och att utrymme för hållbara färdmedel ges i gator. Detta behöver säkerställas i den fortsatta planeringen.



Friytor: Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna vilket betyder att platsen ska utvecklas med tät och funktionsblandad bebyggelse i kollektivtrafikhärläge. Det är utmanande att både planera för generösa förskolegårdar och placera dem centralt i en tät kollektivtrafikhärläge stadsmiljö. Förutom stora ljusa gårdar anser kommunen att det också är viktigt för barn och vårdnadshavare att ha nära mellan bostad och förskola. Då kommunen ser att utvecklingen i Flemingsbergsdalen har stora positiva konsekvenser för kommunen i form av många nya arbetsplatser och bostäder i ett mycket gott kollektivtrafikläge har vi gjort avvägningen att det är rimligt att göra avsteg från Boverkets rekommendationer för förskolegårdar. I illustrationsplanen når förskolegårdarna en yta på minst 2000 kvadratmeter vilket kommunen anser är godtagbart.

Dagvatten: Farhågan kring vattnets möjlighet att ledas bort eller avdunsta i en tät stadsmiljö tas med i den fortsatta utredningen av dagvattnet. Även synpunkten kring lösningar för lagring av snömassor. Tvärförbindelsen möjliga påverkan på grundvattennivån, samt risken för stabilitet- och sättningsproblematik inom programområdet, är något som primärt måste utredas av Trafikverket inom Tvärförbindelse Södertörn. Tiltänka arbeten och eventuella förändringar i grundvattennivån är förenat med en tillståndsprocess som Trafikverket driver. Kommunen bevakar emellertid frågan och för en dialog med Trafikverket.

Kvartersbildning och solljusförhållanden:

I kommande detaljplanearbete är det möjligt att studera huruvida de slutna gårdarna behöver öppnas upp och hur mer dagsljus och sol kan nå ner. I den uppdaterade programhandlingen visas hur olika höjder på bostadskvarteren ger olika resultat avseende sol under sommarhalvåret. En målformulering kring solljus har också tagits fram som innebär att bebyggelsen ska anpassas så att minst halva bostadsgårdarna får minst 2 timmar sol i genomsnitt under sommarhalvåret.

Etappindelning:

Kommunen har tagit fram en tidig tidplan för etappindelningen. Mer detaljerad planering i tid och geografisk avgränsning pågår, men alla förutsättningar är ännu inte klarlagda. Tidplanen kommer att vara ett levandedokument och uppdateras löpande. Planprogrammet visar ett möjligt sätt att lösa behovet av förskolor. Placeringen av förskolor kan komma att justeras i det fortsatta planarbetet för att anpassas efter behov och etapper.

Telia Sverige

1 Allmänt

Vid arbeten som alstrar vibrationer från sprängning, pålning, spontning och packning skall Telias anvisningar följas i avseende att begränsa påverkan på byggnader/lokaler, anläggningar, maskiner och utrustning och den pågående verksamhet som bedrivs av TeliaSonera. Bland annat skall följande bestämmelser beaktas:

- Arbetsmiljöverkets anvisning rörande sprängningsarbete AFS 2007:01.



- Mark AMA
- PBL

Den som låter utföra sprängning eller dennes entreprenör har skyldighet att utföra behövliga undersökningar och vidta nödvändiga åtgärder rörande eventuella radiosändare i grannskapet, trafik och annan verksamhet utanför arbetsområdet.

Den som låter utföra sprängning eller dennes entreprenör ansvarar för att utsättning sker av tele-, antenn- och högspänningskablar i marken. Utsättning görs med hjälp av TeliaSonera eller det lokala elverket.

Vid sprängning i närheten av el-, tele-, antennkablar, master eller övrig känslig utrustning kan det vara aktuellt med en inklädnad som skydd från eventuell stensprut.

2 Ansvar

Den som låter utföra sprängning, pålning, spontning och packning eller dennes entreprenör har fullt ansvar för utförande av arbetena gentemot TeliaSonera vilket inbegriper att behövliga skyddsåtgärder vidtas och att följande försäkringar finns:

Försäkring skall finnas som minst motsvarar den minimiomfattning för allriskförsäkring och ansvarsförsäkring för entreprenadverksamheten som framgår av bilaga 1 i AF AMA 98: "Försäkringsbranschens beskrivning av minimiomfattning för allriskförsäkring och ansvarsförsäkring, entreprenadförsäkringar enligt AB04 kap5 § 22 och ABT06 kap5 § 23".

Försäkring avseende befintlig egendom skall ROT-försäkring finnas. ROT-försäkring skall vara en allriskförsäkring och bl. a gälla för TeliaSoneras befintliga egendom. Försäkringen skall om-fatta minst 10 miljoner kr.

Byggherreansvarsförsäkring vid miljöskada bör finnas där försäkringsbeloppet skall vara minst 285 basbelopp (gäller för vid markarbeten).

Vid anmodan från TeliaSoneras kontaktman skall bevis om försäkring kunna uppvisas.

Kommentar: Kommunen noterar yttrandet.

Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning

Sakägare 1

Fastigheten Katoden 2 är idag helt central för vår verksamhet. Vi behöver bra villkor för att kunna hantera förändringen. Vi motsätter oss användningen grundskola och högstadium på fastigheten Katoden 2 på grund av att de skulle få bättre betalt med annan användning. Vi förordar bostäder eller kontor med hög exploateringsgrad inom kvarteret Katoden. Annars kommer vi ställa oss negativa till kommande planarbeten.



Kommentar: I programarbetet har kommunen gjort bedömning att skolornas placeringar är bra utifrån en önskan om att sprida ut målpunkter och få till stora ytor för skolor.

I planprogrammet och i planeringen har allmänna funktioner och samhällsservice såsom parker, idrott, skolor och förskolor placerats utifrån lämplig placering i strukturen. Planprogrammet har två illustrerade F-9 skolor i bebyggelsen. Den ena i snittet mellan Visättra och Flemingsbergsdalen och den andra i nedre delen av dalen. På så vis har viktiga målpunkter spridits ut i strukturen.

Lämpligheten av skolans placering i den nedre delen av dalen kommer att behöva studeras vidare utifrån bla buller och luftmiljö.

I den fortsatta planeringen kommer kommunen att föra dialog med de fastighetsägare som äger fastigheter där bedömningen att kommunal service är lämplig för att försöka komma överens om marköverlåtelse. Vid en överlåtelse av mark ersätter kommunen markägaren ekonomiskt för marken.

Sakägare 2

Övergripande anser vi att det är i rätt inriktning på det föreslagna planprogrammet. Vi anser att skolorna inom kvarteret Katoden bör flyttas västerut i riktning mot Flemingsbergs station. Skolorna kommer då att ligga i anslutning till bostadsområdena och ger närhet samt en bättre luftkvalitet för barnen, en tryggare tillvaro. På Katoden kan istället planeras kontor, forskning och eventuellt bostäder beroende på luftkvaliteten från trafikleden. Viktigt är att Regulatorvägen fortsättningsvis är farbar för alla typer av fordon. På Katoden 3 uppförs i nuläget en industribyggnad, som planeras vara färdigställd mars 2020. Vi är beredda att diskutera en avyttring från 2040 om det blir aktuellt.

Kommentar: I programarbetet har bedömningen gjorts att skolornas placeringar är bra utifrån en önskan om att sprida ut målpunkter och få till stora ytor för skolor.

I planprogrammet och i planeringen har allmänna funktioner och samhällsservice såsom parker, idrott, skolor och förskolor placerats utifrån lämplig placering i strukturen. Planprogrammet har två illustrerade F-9 skolor i bebyggelsen. Den ena i snittet mellan Visättra och Flemingsbergsdalen och den andra i nedre delen av dalen. På så vis har viktiga målpunkter spridits ut i strukturen.

Lämpligheten av skolans placering i den nedre delen av dalen kommer att behöva studeras vidare utifrån bl.a. buller och luftmiljö.

I den fortsatta planeringen kommer kommunen att föra dialog med de fastighetsägare som äger fastigheter där bedömningen att kommunal service är lämplig för att försöka komma överens om marköverlåtelse. Vid en överlåtelse av mark ersätter kommunen markägaren ekonomiskt för marken.



Sakägare 3

Övergripande synpunkter

Som fastighetsägare ser vi väldigt positivt på den utveckling som planeras i Flemingsberg. Detta planprogram kommer att stötta fler att åka tåg i allra högsta grad. En tät struktur med många boende, studerande och arbetande nära stationen gör att fler kommer att resa kollektivt. Vi uppskattar kommunens ambition för hållbara resor i Flemingsbergsdalen och att planeringen av trafiksystemet kommer att vara målstyrt.

Södra torget och Generatorn 3

Vi vill utöka stationsfunktionen med mer service och verksamheter, förbättra angringen till stationen samt göra platsen attraktivare och tryggare. Vi vill även utreda om det är möjligt att bygga ut stationen i stationsnivå ovan spåren.

På Södra torget bör göras plats för att resenärerna kan lämnas och hämtas med bil eller taxi. En utveckling av Flemingsberg station och Södra torget skulle göra det kollektiva resandet mer attraktivt och det skulle bidra till att minska de geografiska, infrastrukturella och sociala barriärer som finns här idag.

Den gång- och cykelbro som går över spåren förbi Flemingsberg station är trång och underdimensionerad. Vi är intresserade av kommunens planer för att åtgärda det och samarbetar gärna kring utformningen av det viktiga stråket som går förbi stationen och över fastigheten Generatorn.

Nyttotrafik

En gata för nyttotrafik som förser stora delar av området går över vår fastighet i planprogrammet. Vi har en funktion där idag och vill hitta en överenskommelse gällande den som är värdeskapande för alla parter.

Spårreservatets placering

I planprogrammets allra sydligaste del är byggnader placerade i det reservat som Trafikverket angett för ett nytt höghastighetsspår, byggnaden på Generatorn 3 ligger 4 m in i reservatet, medan det i andra delar av planprogrammet inte är så. Vad är det som gäller? Vi vill ha besked om hur kommunen avser att driva detta gentemot Trafikverket och Länsstyrelsen.

Upphöjning av Björnkullavägen

I planprogrammet är Björnkullavägen upphöjd 4 m vid Södra torget, vad är tanken med det? Vi ser inte att det är nödvändigt utifrån vårt behov, vi tror att det går att skapa en attraktiv koppling till stationen även med en mindre höjning eller ingen höjning alls.

Flemingsberg station och Resecentrum

Prognoser visar flödet av resenärer genom den befintliga Flemingsberg station vid södra uppgången. Vi vill peka på vikten av utvecklingen av Södra torget och ser inte någon motsättning i utvecklingen av båda platserna.

Ytterligare en uppgång och förlängda plattformar

För att lyckas med tryggt och attraktivt resande bör flödena samlas, inte spridas ut på ytterligare en tredje uppgång norrut som föreslås i programmet.



Resecentrumets placering

Vi ser positivt på ett nytt resecentrum i den kommande starka kollektivtrafikknutpunkten. Erfarenheter från andra liknande projekt visar att det kan bli problematiskt vid nybyggnation ur riskhänseende att ha arbetsplatser där människor vistas stadigvarande på en överdäckning med farligt gods passerande under. Det finns också en problematik med elektromagnetiska fält ovanför spåren att ta hänsyn till. Det kommer att bli komplicerat och kostsamt att bygga ovanpå spår med pågående trafikering, varför ett råd är att lägga delar av resecentrum, och alla laster, utanför spårområdet.

Kommentar:

Södra torget och Generatorn 3: Kommunen kommer studera utvecklingen vid den södra entrén närmre i kommande planarbeten. Det finns ett behov att få till ett fungerande cykelstråk över spåren, även det behöver studeras i kommande planarbete.

Nyttotrafik: Kommunen kommer ha en fortsatt dialog med berörda fastighetsägare kring gemensamma lösningar och nyttor av utvecklingen på platsen.

Spårreservatets placering: I den uppdaterade illustrationsplanen är byggnaderna justerade efter den spårreservatsgräns som kommunen tidigare har fått från Trafikverket. Kommunen kommer ha en fortsatt dialog med Trafikverket kring hur vi kan ta höjd för kommande höghastighetsjärnväg.

Upphöjning av Björnkullavägen: I detta skede planerar kommunen inte att höja Björnkullavägen.

Flemingsberg station och Resecentrum: Kommunen noterar och håller med om att båda stationerna är viktiga.

Ytterligare en uppgång och förlängda plattformar: Flemingsbergs station behöver dimensioneras för att klara ett framtida resande och framtida flöden. Genom att sprida ut resenärerna på fler uppgångar kan trängsel på plattformar och i bytespunkten minska. Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen kommer studera kapacitet och behov av förlängd plattform och ytterligare uppgång vidare i det fortsatta arbetet med bytespunkt Flemingsberg.

Resecentrumets placering: Kommunen kommer utreda riskfrågorna närmre i kommande detaljplanearbete.

Sakägare 4

Vi ställer oss i grunden positiva till förslaget och den utvecklig av området som där föreslås.

Tillgänglighet och orienterbarhet

Tingsrättsbyggnaden har idag med sitt läge intill pendeltågsstationen god kollektivtrafikförsörjning. Detta förhållande kan med förslaget program bli än bättre, vilket tycks positivt. Vi vill framhålla vikten av att framtida tillkommande hållplatser och rörelsestråk, från till exempel den föreslagna dragningen av Spårväg Syd, placeras och utformas så att det blir lätt att ta sig till



tingsrättsbyggnaden. Det är likaså av vikt att gator och parkeringsplatser ordnas så att det går bra att ta sig till tingsrätten med personfordon.

Tingsrätten ligger idag på en plats där byggnaden utgör ett landmärke, särskilt sett från pendeltågsstationen. Detta har bland annat till fördel att det är lätt att orientera sig till byggnaden. Det är viktigt att detta förhållande inte försämras, det vill säga att det även med tillkommande skymmande bebyggelse mellan tingsrättsbyggnaden och spåret är lätt för besökande att hitta till och ta sig till tingsrätten.

Integrering i stadsdelen

Det är viktigt att de sydvästra delarna av programområdet integreras väl med övrig struktur och utformas med sådan omsorg att tingsrättens omgivning får lika goda kvaliteter som resten av stadsdelen, och att det inte blir en mindre livfull baksida i strukturen.

Offentliga rum

Vi ställer oss positiva till utvecklingen mot en tätare stadsdel med livfulla offentliga platser. Ett torg föreslås enligt programförslaget intill tingsrätten vilket de i grunden är positiva till. Det är dock av vikt att detta torg och stråken som leder dit utformas på ett sätt så att detta blir en trygg plats.

Intelligande byggrätter

Vi vill komma till tals i tidigt skede angående kommande byggnader intill tingsrätten. Det är vidare av stor vikt att nya byggnader inte påverkar tingsrättsbyggnaden negativt, till exempel förändringar i solljusförhållanden, orienterbarhet till tingsrättsbyggnaden etc. Vi önskar bli en aktiv part i planarbeten som direkt rör dess fastighet.

Kommande planarbete

Vi är mycket tacksamma för att bli informerade tidigt i den framtida planläggning av denna del av programområdet.

Kommentar: Tillgänglighet och orienterbarhet: Utformningen av området kring Tingsrätten kommer arbetas vidare med i kommande detaljplanearbete, då kommer aspekter som exempelvis orienterbarhet och trygghet att tas i beaktan. Kommunen planerar då att ha en fortsatt dialog med berörda fastighetsägare. I programhandlingen pekar viktiga stråk och platser ut som ska vara utgångspunkt för fortsatt planering.

Integrera stadsdelen: Kommunen håller med om att stadsdelarna ska integreras.

Offentliga rum: Kommunen håller med om att trygghet är viktigt och kommer studera södra torget närmre i kommande planarbeten.

Intelligande byggrätter och kommande planarbete: Kommunen kommer ha fortsatt dialog med berörda fastighetsägare i kommande planarbeten.

Sakägare 5

Varför inkluderar planen att bygga över några av de få gröna utrymmen som fortfarande finns omkring området utanför naturskyddsområdet? Jag har inget



emot att industriområdet byggs om, men är inte ensam om att vara fäst vid de skogsdungar som finns invid området. Jag undrar om nödvändigheten kring att det nya området ska sträcka sig hela vägen över de skogsdungar som finns här nu. Borde vi inte bevara så mycket grönt som möjligt istället för att göra oss av med det?

Kommentar: Flemingsberg är en utpekad regional stadskärna vilket betyder att platsen ska utvecklas med tät bebyggelse i form av både arbetsplatser och bostäder i kollektivtrafikhärläge. Det är en stor utmaning att både skapa ny bebyggelse och spara samtliga gröna utrymmen. Bland annat en naturvärdesinventering har gjorts på övergripande nivå för Flemingsberg sedan tidigare. Kommunen har även låtit påbörja ett utredningsarbete kring naturmiljön i programområdet för övergripande vägledning vid framtagande av enskilda detaljplaner. Utredningen innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönsstrukturen och dess påverkan på spridningssamband, en inventering av skyddsvärda träd inom hela programområdet samt en fördjupad kartläggningen av ekosystemtjänster – vilka som är viktigast att bevara, samt vilka som är realistiska att tillskapa i en urban miljö. Utredningen ska även ge en fördjupad kunskap om hur byggnader inom naturmiljön i det sydöstra programområdet upp mot Visättra (etapp 5) skulle kunna utformas och placeras. Naturreservatet Flemingsbergsskogen kommer fortsatt utgöra ett viktigt värde för Flemingsbergsdalen och ska tillgängliggöras i och med utvecklingen föreslagen utveckling.

Sakägare 6

Vi är positiva till planprogrammet i stort men vill framföra följande synpunkter.

Övergripande:

När ett så här stort område utvecklas är det viktigt att tänka storskaligt och flexibelt. Detaljplanerna behöver därför undvika att ställa krav på kvartersnivå för exempelvis dagvatten, parkering och energi. Istället bör områdesgemensamma lösningar prioriteras som ger en bättre total markanvändning och mer långsiktigt hållbara lösningar.

Det bör beaktas att flödet i området inte kommer att räcka för att möjliggöra för lokaler i bottenvåningen i samtliga kvarter. Krav på lokaler i bottenvåningen kan därför endast ställas i de lägen där tillräckliga flöden bedöms finnas. Annars kommer resultatet att bli tomma lokaler som har en motsatt effekt på stadsbilden och upplevelsen av trygghet.

Synpunkter på avsnitt

Stadsbild

Enligt planprogrammet kan byggnaderna mot Regulatorbron ha en våningshöjd på ca 10 våningar. Detta är lågt i förhållande till läget och till ambitionen med området, dessutom medger dagens detaljplan en betydligt högre våningshöjd. Angivet våningsantal behöver vara betydligt högre.

Stråk och platser



Avsnittet anger att ett av planprogrammets stråk skär igenom vår fastighet vilket minskar möjlig BYA väsentligt. Kommande detaljplan behöver medge en så pass hög höjd att motsvarande ljus BTA som tidigare kunnat inrymmas på markområdet kan inrymmas även nu.

Trafik och mobilitet

Här anges att målet är att max 30% reser med bil. Inledningsvis kommer sannolikt fler att resa med bil. Antalet parkeringsplatser för bil kommer därför sannolikt att uppfattas som få inledningsvis och antalet parkeringar för cykel kommer att uppfattas som många. Viss flexibilitet behöver finnas här för att kunna omvandla bilparkering till cykelparkering framöver. En samordnad lösning behövs för området, istället för att parkeringsplatserna ska lösas per kvarter.

Cykelstråket som passerar den södra uppgången på stationen kommer inte att fungera på befintlig bro över spåren, eftersom den är smal och integrerad med gångtrafik. En annan lösning kommer att behövas.

ICA Maxi har behov av ett stort antal transporter och kan sannolikt inte nyttja samordnade "last-mile-leveranser". Deras långtradare behöver ha möjlighet att komma till och från ICAs lastplatser.

Grönska och vatten

För resurseffektiv dagvattenhantering i en tät stad kan inte krav ställas på rening och fördröjning av dagvatten på kvartersnivå, utan områdesgemensamma lösningar behövs som respektive fastighet är med och finansierar.

Förutsättningar

Ett förtydligande önskas av de ekonomiska förutsättningarna för gator, allmänna platser och annat där kommunen har för avsikt att ålägga fastighetsägare att medfinansiera. Detta önskemål inkluderar Spårväg Syd, överdäckning av spårområdet med mera.

Störningar under byggtiden

För att minimera störningarna under byggtiden är det viktigt att beakta i vilken ordning projekten byggs, både vad gäller infrastruktur och byggnader.

Kommentar: Programområdet ska hålla över tid och lösningar utformas för att tåla förändrade förutsättningar. Detaljplanerna bör utformas tydligt men inte vara mer detaljerade än vad som är nödvändigt med avseende på planens syfte. I den täta staden som planeras kommer tekniska lösningar både behövas i de enskilda kvarteren och i samordnade former. För att undersöka lämpliga noder och stråk lokaler i bottenvåningar håller kommunen på att ta fram en stadslivsanalys som undersöker kommersiella förutsättningar och sociala konsekvenser och värden.

Stadsbild: Den befintliga byggnaden (Forenom Aparthotel) mot Regulatorbron är ca sju våningar hög. Den föreslagna bebyggelsen i planprogrammets illustrationsplan är högre än detta, betydligt högre på den norra sidan om Regulatorbron.



Stråk och platser: Väl utformade och gena stråk är viktigt för att skapa en attraktiv, trygg och funktionell stadsmiljö. Samtidigt är enskilda fastighetsägares möjlighet att utveckla sina fastigheter en viktig aspekt att ta i beaktan här. Programhandlingen pekar ut vilka stråk som är extra viktiga och ska studeras närmre i det fortsatta planarbetet.

Trafik och mobilitet: Det är viktigt att arbeta för att skapa hållbara resvanor från början men även vara öppen för att människors resvanor kommer förändras över tid. I arbetet med mobilitetsplanen för Flemingsberg håller kommunen på att ta fram en etappstrategi. För planprogramområdet föreslås gemensamhetsanläggningar i form av mobilitetshus istället för parkering i varje kvarter. Detta möjliggör för ökad flexibilitet i parkeringsfrågan. Det finns ett behov att få till ett fungerande cykelstråk över spåren. Hur det ska ske behöver studeras närmre i kommande planarbete. Icas transporter kommer studeras närmre i kommande detaljplaner som Ica berörs av.

Grönska och vatten: Rening och fördröjning av dagvatten behöver ske på flera nivåer, både lokalt i varje kvarter och i gemensamma lösningar nedströms.

Förutsättningar: Programförslaget innebär stora förändringar i den befintliga infrastrukturen både i ny- och ombyggnad. Detta kommer att medföra stora utgifter för kommunen. I det fortsatta planarbetet ska kostnaderna klarläggas och frågan om finansieringen av detta utredas.

Kommunfullmäktige har antagit riktlinjer som anger utgångspunkter för exploateringsavtal och markanvisningar. Enligt dessa riktlinjer avser kommunen att avtala med exploatörer eller fastighetsägare som har nytta av kommande detaljplaner att bekosta vissa angivna åtgärder såsom anläggande av gator och andra allmänna platser samt andra åtgärder som är nödvändiga för att detaljplanerna ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt.

Kommunfullmäktige har nyligen antagit riktlinjer medfinansieringsersättning av spårväg syd vilka anger utgångspunkter vid tecknande av exploateringsavtal. Planområdet ligger inom influensområdet för Spårväg Syd varvid kommunen avser att i kommande exploateringsavtal särskilt avtala om medfinansieringsersättning med anledning av kommunens bidrag till byggandet av Spårväg Syd. Kommunens utgångspunkt för förhandlingen är att ovan angivna principer ska tillämpas.

Störningar under byggtiden: Kommunen håller med om att de är viktigt att beakta i vilken ordning projekten byggs. Hur en lämplig etappindelning ser ut samt i vilken ordning förändringar kan och bör genomföras, behöver studeras närmare.

Sakägare 7

Häktesverksamheten ställer höga krav på säkerhet, inte minst vad avser lokalernas utformning. Dessa krav innebär bl.a. att insyn i lokalerna ska undvikas. En anledning till detta är att insyn underlättar för förberedelser/kartläggning inför exempelvis fritagningsförsök eller annan saboterande verksamhet, då det möjliggör observation av Kriminalvårdens säkerhetsarbete och rutiner. En annan



anledning utgör Kriminalvårdens skyldighet att skydda de intagnas integritet. Vid häktesverksamhet är denna aspekt av särskild vikt.

Befintlig häktesbyggnad har planerats och uppförts med bl.a. beaktande av insynsskydd för att tillgodose Kriminalvårdens ovan beskrivna behov avseende säkerhet och integritetsskydd. Dessa behov har redan i tidigare diskussioner med kommunen om en utveckling av kringliggande områden framförts och kunnat tillgodoses. Det är därför angeläget att behoven beaktas i påkallad omfattning även vid den nu aktuella planeringen av en framtida bebyggelse av närområdet.

I fråga om insynsexponeringen av häktesbyggnaden förefaller främst "triangelbyggnaden" i anslutningen till stationsbyggnaden bli aktuell. Höjder och utformning behöver stämmas av med Specialfastigheter och Kriminalvården.

Kommentar: Kommunen kommer beakta insynsaspekten i det fortsatta planarbetet.

Sakägare 8

Jag har studerat planen för bebyggelsen och är kritisk gällande omfattningen, förordar lägre byggnader på cirka 10-15 våningar mellan Ica Maxi och för detta Ericssons lager och före detta Billman/Siemens på Elektronvägen.

Jag förstår inte hur infrastrukturen ska klara av 50 000 invånare, 50 000 anställda och 50 000 besökare, även när Tvärförbindelse Södertörn är klar och att det blir fler pendeltågsavgångar i rusningstid samt att eventuellt fjärrtågen åter kommer att stanna i Flemingsberg.

Kommentar: Kommunen ser att Flemingsbergsdalen är en plats som är lämplig för hög exploatering med höga byggnader i den mest centrala delen och en nedtrappning mot lägre byggnader längre ut i programområdet. En stor mängd invånare, anställda och besökare krävs som underlag för att kunna etablera en kontorsmarknad och en regional stadskärna. 50 000 invånare, 50 00 anställda och 50 000 besökare är dock inte tänkt att rymmas i endast Flemingsbergsdalen utan i Flemingsberg i stort.

För att klara den expansiva utvecklingen behöver givetvis infrastrukturen även kunna hantera ökade mängden resenärer. Detta gäller inte bara i Flemingsberg, utan i hela regionen. Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen har flera projekt och planer som syftar till att öka kapaciteten i infrastruktur och kollektivtrafiken, exempelvis Spårväg syd, bytespunkt Flemingsberg, utbyggnad av gång- och cykelvägnätet och ökad kapacitet på järnvägen. Samtidigt kommer Flemingsbergsdalens utveckling medföra ett minskat behov av resande, då bebyggelsen blir tät och funktionsblandad så att människor kan utföra sina dagliga ärenden till fots, cykel eller kollektivtrafik.

Sakägare 9

Vi ser överlag positivt på att området utvecklas och förändras till en modern stadsdel.



Södra entrén och södra entrétorget

I planprogrammet framhävs det att den södra entrén är en viktig entré till Flemingsbergsdalen och en av områdets mer strategiska platser. I det PM Trafik- och mobilitet Flemingsbergsdalen som upprättats av Tyréns står det dock att läsa "Vid Flemingsbergs norra stationsuppgången skapas områdets viktigaste entré".

Vi vill framhäva att även den södra entrén är en viktig entré som redan idag har ett mycket högt flöde av människor, många av dem besökare till rättscentrumet men även boende i närområdet, idag är det en otrygg plats där gående inte har prioriterats. I den framtida planeringen, utformning och gestaltning av entrén och torget som ska bildas anser vi att den allra viktigaste aspekten att beakta är tryggheten. Att det skapas en öppen och ljus plats som sträcker sig hela vägen från stationen till olika målpunkter i närområdet som är trygg och säker att vistas på samt passera dygnets alla timmar. Den södra entrén får inte bli sekundär till det nya resecentrumet. Platsen bör prioriteras lika högt som den norra entrén så att det inte blir en A och B sida, där alla resurser läggs på det nya resecentret. Vi ser positivt på att färdvägarna till stationen ska vara attraktiva och förutsätter att detta gäller både den södra och norra entrén.

Vi ser framemot att ta del av gestaltningsprogrammet och den kommande utformningen av det södra torget och den södra entrén och är gärna med i den fortsatta processen.

Insynsaspekt

Mittemot häktet och polishuset planeras ett högt hus som ska inrymma ett hotell.

I utformningen av hotellet anser vi att det är viktigt att huset utformas med beaktande av att insyn direkt in till de känsliga verksamheter som inryms i husen är olämpligt.

Björnkullavägen

Det förslag på ny bebyggelse som Kriminalvården har presenterat innebär att infarten till Polishuset och Åklagarmyndighetens kontor helt skärs av. Vi bedömer därav att förslaget måste utredas närmare samt omarbetas och att det måste säkerställas att Polisens infart inte påverkas av ny bebyggelse.

Björnkullavägen är en utryckningsväg, vilket innebär att det ställs särskilda krav på tillgänglighet och framkomlighet. Det är väldigt viktigt att utryckningsvägen kan säkerställas och att hänsyn tas till detta i den fortsatta planeringen så att det även i framtiden är möjligt att ha kvar samtliga verksamheter som ställer särskilda krav på vägarna. Även infarterna till fastigheterna måste planeras utifrån detta perspektiv och med säkerheten i fokus. Korsningspunkter där hänsyn måste tas till gående och cyklister som kan hindra utryckningsfordon och där farliga situationer kan uppstå bör undvikas.

Vägen måste även kunna hållas framkomlig under hela byggprocessen och om alternativa vägar blir aktuella är det viktigt att det inte får någon påverkan på utryckningstiden för utryckningsfordon eller andra särskilda transporter till och från polishus, häkte och tingsrätt eller dy.l.



Vi vill även att hänsyn tas i ert exploateringsarbete och val av omkringliggande framtida bebyggelse till de störningar som Polisens och övriga rättsvårdande verksamheter genererar såsom buller, ljus mm. Exempel på detta kan vara utryckningsfordon i hög hastighet med sirener och blåljus påslagna.

Trafikanalys

Den trafikanalys som har presenterats för oss visar på ett uppskattat trafikflöde för år 2050. Det är om 30 år vilket är ett väldigt långt perspektiv och gör siffrorna svårbedömda. Trafikanalysen är dessutom målstyrd och utgår från att max 30 % kör bil, idag sker 50 % av allt resande med bil enligt Trafikförvaltningens resvaneundersökning. I det PM som Tyréns tagit fram saknar vi en redovisning av vad trafikflödena är idag eller vad de skulle vara efter att stadsdelen växt till 35 000 arbetsplatser och 5 000 bostäder om målet att 70 % av alla resor ska vara hållbara inte uppnås.

Vi ställer oss också frågande till hur trafiken ska fungera de närmaste tio åren med tanke på den typ av känsliga rättsvårdande verksamheter som finns i området med utryckningsfordon och transporter till dessa nu när hela Flemingsbergsdalen är under utveckling och ska bli en helt ny stadsdel.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog och ett samarbete i utvecklingen av Flemingsberg tillsammans med kommunen. Vi önskar också att kommunen tar kontakt med oss vid eventuella förändringar som kan påverka våra hyresgäster.

Kommentar: Södra entrén: Kommunen håller med om att även den södra stationsuppgången är en viktig entré vilket framgår under avsnittet stråk och platser. Denna entré kommer studeras närmre i kommande planarbete.

Insyn: Siktlinjer kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

Björnkullavägen: I den uppdaterade illustrationsplanen inför programmets godkännande har den nya byggnaden framför kriminalvården tagits bort. I det fortsatta arbetet kommer Björnkullavägen som utryckningsväg att tas i beaktan samt polisens verksamhet.

Trafikanalys: I PM:et, figur 6, framgår trafikflöden för år 2014. Ingen trafikanalys har gjorts för att visa trafikflöden ifall inte målsättningarna kring hållbart resande uppnås. Det är vanskligt att göra trafikprognoser eftersom de egentligen endast beskriver scenarios och inte en verklighet. Om bilresandet är högre än 30 % så kommer således trängseln på vägarna att öka. Detta leder i sin tur till ökat buller, luftföroreningar och ökad efterfrågan på parkering och så vidare. Hur stora konsekvenserna blir beror givetvis på hur många fordon vi vill ha på gatorna. Därför väljer kommunen att planera efter ett önskvärt scenario och aktivt arbeta med åtgärder för att realisera målsättningarna kring hållbart resande. Åtgärderna behöver ske i etapper då resandet förändras över tid.

Under byggtid är det viktigt med bibehållen framkomlighet för utryckningstrafiken. Genom att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivtrafik ges förutsättningar för att skapa en fungerande och framkomlig utryckningstrafik, nyttotrafik och annan yrkestrafik. För att åstadkomma detta, krävs en noggrann samplanering mellan väghållare, fastighetsägare och exploatörer.



Inkomna yttranden från övriga

Övrig 1

Hur höga hus tänker in bygga? Jag har söderläge med solnedgång och vill inte vill bli av med den.

Ni kan inte bygga runt Sågstuvägen. Enligt grannar så får de inte bygglov till inglasning av balkong på grund av att det har byggts tillräckligt där.

Byggnationerna bör utföras av byggare som pratar svenska så att skattebetalare kan ställa frågor till vem som helst på bygget. Vid Skanskas bygge av Fleminghallen har fusk uppkommit. I korsningen vid Kvarnängsvägen upp till Visättra har de slarvat rejält.

Ni har en väg bakom Sågstuvägen mellan industrin och idrottsplatsen. Praktiskt tycker ni och alla tjuvar. För nu har vi bara en väg upp hit så tjuvarna undviker Sågstuvägen. Men det vill ni bygga bort tack för det.

Vi behöver en ny polisstation i den nya delen för våra tre gäng här gör det osäkert här i Visättra redan nu.

Sedan namnet Varför ska det vara ett engelskt namn? Sedan Stockholm? Ska Huddinge försvinna som kommun?

Kommentar: Byggnadernas höjd: Byggnadernas höjder kommer variera. I stadscentrum blir byggnaderna höga, mellan 5, 10 och upp till 25 våningar, med en byggnad som kan bli upp till 35 våningar. Mot Grantorp trappas höjderna ner något för att möta bebyggelsen i Grantorp. I området nordöst om stadscentrum blir bebyggelsen lägre i kvarterens södra delar och högre i kvarterens norra delar, främst mellan 3-10 våningar men i några enstaka punkter upp till 15-20 våningar även här. Mot Regulatorvägens södra sida håller bebyggelsen ca 10 våningar för att sedan bli lägre mot naturen i branten mot Visättra. Bebyggelsen på branten i sydöst föreslås bli mellan 4-10 våningar högt med ett högre hus på 16 vån.

Sågstuvägen: Det kan vara så att gällande detaljplan inte tillåter mer bebyggelse där, bland annat inglasning av balkong. Detta går att ändra genom att ta fram nya detaljplaner.

Utförare: Kommunen påverkar inte vilket språk som talas bland underentreprenörer.

Väg bakom Sågstuvägen: De nya vägarna som planeras i planprogrammet behövs för att tillgängliggöra den nya bebyggelsen. Kommunen kommer beakta trygghet och säkerhet i det kommande planarbetet.

Ny polisstation: Lokalisering av nya polisstationer görs av polismyndigheten tillsammans med berörda kommuner.

Namnet: Flemingsberg kommer fortsätta att heta Flemingsberg. Stockholm South Business District är ett begrepp som används för att signalera visionen för centrala Flemingsberg, att skapa en ny kontorsmarknad söder om Stockholm.



Övrig 2

Vilken infrastruktur kommer byggas för att ta hand om alla människor som ska bo och arbeta i Flemingsbergsdalen?

Huddingevägen är redan överfylld av trafik under rusningstrafik och hur ska fler resanden kunna hanteras?

Vägen söderut till Tullinge är enfilig (!!) och norrut är det trafikljus och korsningar som reducerar framkomligheten. Redan idag är det kaos att komma över bron över järnvägen p.g.a. lite underhåll. Vad som än önskas kommer detta driva en stor mängd bilister och transporter till området och då måste vägarna byggas ut rejält och södertörnsledan vara färdigbyggd.

Att det byggs en spårväg till skärholmen är helt irrelevant. Vem vill åka dit?

Kommentar: Infrastruktur och Huddingevägen: För att klara den expansiva utvecklingen behöver givetvis infrastrukturen även kunna hantera ökade mängden resenärer. Detta gäller inte bara i Flemingsberg, utan i hela regionen.

Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen har flera projekt och planer som syftar till att öka kapaciteten i infrastruktur och kollektivtrafiken, till exempel Spårväg syd, bytespunkt Flemingsberg, utbyggnad av gång- och cykelvägnätet och ökad kapacitet på järnvägen. Samtidigt kommer Flemingsbergsdalens utveckling medföra ett minskat behov av resande, då bebyggelsen blir tät och funktionsblandad så att människor kan utföra sina dagliga ärenden till fots, cykel eller kollektivtrafik. Förbindelser som går på tvären, bland annat Spårväg syd behövs för att avlasta trycket på trafik in och ut ur Stockholm City.

Övrig 3

Huddingevägen är redan tungt trafikerad idag och med detta förslag belastas vägen ännu mer. Vilka planer finns för väg 226 genom Stuvsta? Många villor ligger nära vägen. Blir det bullerplank och/eller en sänkning av vägen även där? Det skulle behövas redan idag! Bullermätningar har gjorts men sedan har inget hänt.

Ambitionen att försöka få människor att åka kollektivt är förstås bra men totala biltrafiken mellan Flemingsberg och Stockholm kommer sannolikt öka.

Kommentar: Väg 226 genom Huddinge är på flera sätt problematisk, med höga biltrafikflöden och bebyggelse nära vägen. Kommunen har ett nära samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen för denna väg. De planer som finns för vägen i nuläget är att ett kollektivtrafikkörfält och en cykelväg i norrgående riktning ska byggas ut mellan Huddinge gymnasium och Ågestavägen. Detta kommer att komma igång redan i år. Troligen kommer Trafikverket att utreda en liknande lösning även norrut mot Rågsvedsvägen.

På längre sikt ser vi att det behöver vara planskilda korsningar längs vägen för att minska barriären och öka kapaciteten. Framförallt kollektivtrafikens framkomlighet är viktig att den förbättras. Det har förekommit förslag om nedsänkning av Huddingevägen på korta sträckor genom Stuvsta men det handlar till stor del om att finansieringen inte är så enkel att lösa.



Angående bullerskyddsåtgärder så går det att kontakta Trafikverket och de som utförde bullermätningarna och höra vad som hänt.

Övrig 4

Bygg inte nya hus, vägar etc. nära inpå Grantorp och Visättra. Om man måste bygga nya hus bör skog sparas mellan den nya och den gamla bebyggelsen, t.ex. mellan det långsmala skogspartiet mellan Terapivägen och Huddingevägen. Bygg inte på "Trekanten", den lilla grönytan vid lekplatsen och gästparkeringen vid Terapivägen 16 och 18. Boende i husen i närheten behöver den som rekreationsyta, grillplats och spontan mötesplats. Vi har hört många Grantorpsbor säga att de inte gillar de här planerna. Men kommunen bryr sig inte om vad vi som bor i Grantorp tycker.

Man måste kunna bo kvar i Flemingsberg. För några år sen presenterades planerna på ny bebyggelse på grönytorna längs med Hälsovägen. Sen dess är det många som har flyttat och nu pratar folk återigen om att flytta. Grantorp är drabbat av "lyckoparadoxen", många flyttar härifrån när de får det bättre och området fylls hela tiden på med nya mer socioekonomiskt utsatta boende. Okänslig exploatering är väl inte hela förklaringen men en del av den.

Flemingsberg behöver varierande boendemiljöer. Allt från det urbana med tätt placerade höga hus nära nöjen, shopping och restauranger i de mest centrala delarna till det naturnära boendet längre ut i regionkärnans yttre delar. De två miljonprogramsområdena behöver behålla sina mest attraktiva delar med hus med trevligare läge. Bygg inte så att alla hus blir inbyggda med andra hus tätt inpå. Man ska inte behöva flytta från, eller låta bli att flytta till, Grantorp och Visättra om man vill bo bättre än inklämd med andra hus tätt inpå så man knappt ser något annat än andra hus. Det delar upp i "det nya", där man kan bo bra med trevligt läge och utsikt, och "det gamla" med lägre boendekvalité. Detta cementerar den gamla uppfattningen.

Glesa inte ut för att skapa kopplingar. Det här "tillgängliggörandet" som innebär att man sågar ner de flesta träden och bara sparar några, glest placerade, finns det inget som är bra med. Det är en tankekurva. Särskilda entréer till naturreservatet behövs inte, det är bara att gå ut i skogen.

Kommentar: Eftersom Flemingsberg är en regional stadskärna som ska uppfylla behov av arbetsplatser och bostäder för hela regionen i kollektivtrafiknära läge är det mycket svårt att bevara stora delar av den befintliga grönskan och skogen inom programområdet. God tillgång till skog kommer ändå finnas i Flemingsbergsskogen naturreservat. Bland annat en naturvärdesinventering har gjorts på övergripande nivå för Flemingsberg sedan tidigare. Kommunen har även låtit påbörja ett utredningsarbete kring naturmiljön i programområdet för övergripande vägledning vid framtagande av enskilda detaljplaner. Utredningen innefattar kopplingen mellan den lokala och regionala grönstrukturen och dess påverkan på spridningssamband, en inventering av skyddsvärda träd inom hela programområdet samt en fördjupad kartläggningen av ekosystemtjänster – vilka



som är viktigast att bevara, samt vilka som är realistiska att tillskapa i en urban miljö. Utredningen ska även ge en fördjupad kunskap om hur byggnader inom naturmiljön i det sydöstra programområdet upp mot Visättra (etapp 5) skulle kunna utformas och placeras. I det fortsatta planarbetet kommer det även behöva utredas huruvida värden som försvinner kan kompenseras.

Att ha skog utanför sin bostad istället för bebyggelse kan innebära en stor kvalitéer. Kommunens ambition är att kompensera dessa kvalitéer som försvinner med andra kvalitéer i form av minskade barriärer, parker, tydligare stråk, service och målpunkter. På så vis är förhoppningen att flera positiva inslag tillförs i Flemingsberg och att de som bor i området idag ska vilja bo kvar. Även genom att tillföra nya och större lägenheter inom området är förhoppningen att motverka den så kallade lyckoparadoxen. Genom ett mer varierat utbud kommer förhoppningsvis fler i sin bostadskarriär välja att bo kvar i Flemingsberg. Olika bostäder från olika tider och planeringsideal har olika kvalitéer. Kommunen vill inte cementera någon negativ uppfattning om Flemingsberg utan hoppas på att detta projekt och de befintliga miljöerna i Flemingsberg kan komplettera varandra och skapa en, i många ögon, attraktiv stadsdel.

Den lilla trekanten i korsningen Terapivägen/Hälsovägen är ett mycket kollektivtrafikhärligt läge och därmed lämpligt för bebyggelse. Lekparken där kommer till viss del kunna vara kvar och om det byggs en skola intill kan även dess skolgård utnyttjas för lek. Inom programområdet tillförs dessutom nya parker och torg.

Kommunen håller inte med om att vi inte bryr sig om vad invånarna i Grantorp tycker. Under flera år har dialoger hållits med invånare om den kommande utvecklingen i Flemingsberg. Invånarnas intressen vägs in ibland många andra allmänna och enskilda intressen i samhällsplaneringen.

Det är givetvis tråkigt om människor flyttar från Flemingsberg på grund av projektet vid Hälsovägen eller i Flemingsbergsdalen. Kommunen hoppas att projekten kan skapa värden för både regionen och invånarna i Flemingsberg.

När en stadsdel förtätas blir det extra viktigt att ytorna används på ett effektivt sätt. Det kan till exempel innebära att platser fyller flera funktioner och att det är tydligt vilka platser och stråk som är allmänt tillgängliga. När naturmark inne i bostadsområdena försvinner blir det viktigt att människor enkelt kan ta sig till Flemingsbergsskogen genom tydliga stråk, skyltning och entréer. För vissa är det bara att gå ut i skogen medan vissa behöver följa en skylt eller titta på en karta för att hitta rätt, det är exempel på hur entréer kan tydliggöras.

Övrig 5

Jag tycker det låter bättre att ha hållplats för Spårväg syd närmare stationen än vad Flemingsbergsdalen är, blir närmare för alla då. Det blir så långt för nya Björnkullaområdet och Visättra ängar. Är ju bra med så kort tid mellan pendel och SJ och den nya.



Kommentar: Spårväg syd kommer få en hållplats vid Flemingsbergs station, i det nya resecentrumet som planeras med korta avstånd mellan olika trafikslag. Utöver denna hållplats möjliggör programmet att spårvägen förlängs ner i dalen och att ytterligare en hållplats kan skapas.

Övrig 6

Vi vill härmed bestämt säga nej till denna okloka vision då bl.a. Huddingevägen redan nu är alldeles för trång och överbelastad med kraftig köbildning. Kollektivtrafiken lika så. Därför vill vi som Huddingebor bestämt säga nej till detta förslag.

Lägg i stället pengar på att bygga ut kollektivtrafiken samt förbättra Glömstavägens framkomlighet, barnomsorgen, samt äldreomsorgen, och se till att Huddinge får en bättre miljö för de som redan bor här. Då det redan är för trångt i Huddinge.

Kommentar: För att klara den expansiva utvecklingen behöver givetvis infrastrukturen även kunna hantera den ökade mängden resenärer. Detta gäller inte bara i Flemingsberg, utan i hela regionen. Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen har flera projekt och planer som syftar till att öka kapaciteten i infrastruktur och kollektivtrafiken, till exempel Spårväg syd, bytespunkt Flemingsberg, utbyggnad av gång- och cykelvägnätet och ökad kapacitet på järnvägen. Samtidigt kommer Flemingsbergsdalens utveckling medföra ett minskat behov av resande, då bebyggelsen blir tät och funktionsblandad så att människor kan utföra sina dagliga ärenden till fots, cykel eller kollektivtrafik.

Pengar kan läggas på både utvecklingen i Flemingsbergsdalen och kommunens andra ansvarsområden. Utvecklingen i Flemingsbergsdalen bekostas till stor del av de privata aktörer. Programförslaget innebär stora förändringar i den befintliga infrastrukturen både i ny- och ombyggnad. Detta kommer att medföra stora utgifter för kommunen. I det fortsatta planarbetet ska kostnaderna klarläggas och frågan om finansieringen av detta utredas.

Kommunfullmäktige har antagit riktlinjer som anger utgångspunkter för exploateringsavtal och markanvisningar. Enligt dessa riktlinjer avser Kommunen att avtala med exploatörer eller fastighetsägare som har nytta av detaljplanerna att bekosta åtgärder såsom anläggande av gator och andra allmänna platser samt andra åtgärder som är nödvändiga för att detaljplanerna ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt.

Övrig 7

Vilken målgrupp vänder ni er till angående köp av bostad i Flemingsbergsdalen?

Om man är medel- eller höginkomsttagare vill man då flytta till lägenhet i Flemingsberg?

Vem köper i första hand en bostad i ett område med höga hus som ligger tätt om det inte är ett väldigt attraktivt område?

Kommer det att bli ett nytt problemområde?



Är det tänkt att Huddinge kommunhus skall flytta dit? Vad händer då med Huddinge centrum?

Om det inte finns ett välfungerande centrum i Huddinge så minskar kanske attraktionskraften i att bo i centrala Huddinge.

Är det något eftersträvarsvärt att Huddinges invånarantal ökar så mycket? Vi är redan en stor kommun.

Genom att bygga lite lägre och i färger och former som harmonierar med varandra och omgivningen så tror jag att det blir attraktivare att bo där?

Som skissen ser ut nu med höga hus i dystra färger och fula former så skulle inte jag vilja bo där. Jag vill poängtera att de färgglada husen i Flemingsberg inte är ett "bygge" som är något att eftersträva.

Ljusa pastellfärger på byggnader ger oftast ett mer harmoniskt intryck.

En botanisk trädgård och ett kulturhus kan också vara lockande för personer med god ekonomi.

Kommentar: Målgruppen är en blandad befolkning, både familjer, äldre, unga vuxna, studenter mm. Ambitionen är att skapa en attraktiv stadsdel som bland annat lockar medel- eller höginkomsttagare. Kommunen arbetar för att skapa en levande, hållbar och trygg stadsdel och inte ett problemområde.

Det finns inga planer på att flytta Huddinge kommunhus från Huddinge centrum till Flemingsberg.

Det finns nationella och regionala högt satta mål om bostadsbyggande. Huddinges och Flemingsbergs mål är i linje med dessa.

På denna plats bedömer kommunen att det är lämpligt att bygga högt och tätt. Färg och form kommer studeras närmre i det kommande arbetet men ta avstamp i de stadsbyggnadsprinciper som anges i planprogrammet.

För tillfället planeras inte för någon botanisk trädgård, däremot nya parker och grönska i stadsrummen. Lokaler för kultur kommer utredas närmre i det kommande arbetet.

Övrig 8

1. Ta vara på befintliga gångstråk i Visättra, bl.a. från Sågstuvägen ner mot Regulatorvägen och kotunneln. Bevara så mycket av naturen som möjligt. Fäll inte träd på våren, då fåglarna har ungar.

2. Se över kulturella utbud som biblioteket, simhall, bio, bowling, idrottshall med möjlighet att hyra banor för badminton t.ex.

3. Bygg inte för högt... Visättraborna gillar sin idylliska tillvaro och jag tror det finns risk för ökad segregation om det blir för moderniserat.

Kommentar: Om befintliga gångstråk inte kan bevaras så kommer dessa kompenseras med nya. Kommunen planerar för ett finmaskigt gångnät i området, hur detta är tänkt att dras redovisas på sida 29 i programhandlingen.



Kommunen ser positivt på kulturella utbud i Flemingsberg, vilken typ av utbud som kommer erbjudas kommer studeras vidare i det fortsatta arbetet.

På denna plats bedömer kommunen att det är lämpligt att bygga högt och tätt eftersom det är en regional stadskärna med mycket utvecklingspotential och möjlighet att bidra till kommunens mål om nya bostäder och arbetsplatser. Ambitionen är att programmet ska binda ihop Flemingsberg och ge värden även åt de som bor i Flemingsberg idag, t.ex. genom att ta bort barriärer och skapa nya stråk och målpunkter.

Övrig 9

Jag undrar hur alla människor som beräknas jobba och bo här sedan ska ta sig till och från jobben. Att tro att alla ska använda sig av kollektivtrafiken är en önskedröm. Självklart kommer det bli tusentals bilar som behöver använda sig av vägarna runt omkring. Kanske främst Huddingevägen. Det är redan idag väldigt mycket bilar där och köer vilket har ökat mycket de senaste åren då man byggt mer i områdena runt omkring. Dessutom är denna väg bara 2-filig fram till Flemingsberg. Sedan bara 1 fil i vardera riktning. Och pendeltågen är också ganska fulla. Även om man ökar turerna något, kommer det räcka till tusentals personer? Alla kan ju inte åka den nya banan som ska byggas. Nyfiken på hur ni tänkt gällande detta.

Kommentar: För att klara den expansiva utvecklingen behöver givetvis infrastrukturen även kunna hantera ökade mängden resenärer. Detta gäller inte bara i Flemingsberg, utan i hela regionen. Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen har flera projekt och planer som syftar till att öka kapaciteten i infrastruktur och kollektivtrafiken, till exempel spårväg syd, bytespunkt Flemingsberg, utbyggnad av gång- och cykelvägnätet och ökad kapacitet på järnvägen. Samtidigt kommer Flemingsbergsdalens utveckling medföra ett minskat behov av resande, då bebyggelsen blir tät och funktionsblandad så att människor kan utföra sina dagliga ärenden till fots, cykel eller kollektivtrafik.

Övrig 10

Förslaget innehåller väldigt mycket hårda ytor. Något som förstärks av tätheten. När löven på de träd som finns på bilden har fallit övergår dessutom allt i grå-och brunskala. Vem har kommit fram till att människor trivs i detta? Vi kan göra bättre än så här.

Kommentar: En tät stad, både gammal och ny, innehåller mycket hårda ytor. I Flemingsbergsdalen planeras även för icke hårdgjorda ytor genom parker, träd, växtbäddar och gröna tak. Detta kommer bland annat bidra till att dagvatten hanteras på ett hållbart sätt och ett behagligare mikroklimat i staden. Vilken typ av träd som ska planteras kommer studeras närmre i det fortsatta arbetet. Kommunen och exploatören i projektet har tillsammans kommit fram till att programmet innebär en trivsamt miljö men flera aspekter behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet.



Övrig 11

Det finns inga ord för hur vansinnigt det ser ut. Ett nytt New York!? Huddingeborna har valt den lilla villan på 70 kvm som årets byggnad vilket även jag hade röstat på om jag hade röstat. Tänk om Huddinge kunde tänka trädgårdsstad. Trädgårdsstaden i Tullinge är väldigt omtyckt och när det är tävlingar är det nästan alltid den typen av bostäder vi önskar oss. Det här blir Flemingsberg inte attraktivare av. Det är helt ofattbart!? Tänk om vad ni gör. Vilken fantastisk miljö för barn och äldre att växa upp i!?

Kommentar: På denna plats bedömer kommunen att det är lämpligt att bygga högt och tätt eftersom det är en regional stadskärna med mycket utvecklingspotential och möjlighet att bidra till kommunens mål om nya bostäder och arbetsplatser. I en tät stadsdel är det en utmaning att planera in stora lektytor för barn men samtidigt kan tätheten erbjuda närhet till de funktioner som barn och vårdnadshavare behöver i sin vardag samt god kollektivtrafikförsörjning.

Övrig 12

Idag tycker en klar majoritet av "vanliga" människor att det som byggs nytt i glas, stål och betong är fult och inte stämmer in med vad de själva tycker är vackert och harmoniskt. Däremot förknippar man äldre bebyggelse från 1800-talet med skönhet och harmoni. Arkitekter, byggbolag och stadsplanerare har i princip nästan alltid motsatt åsikt och ser detta som bakåtsträvande och vill bygga modernistiskt.

Detta handlar inte bara om en nostalgi utan om forskning som visar att vacker klassisk arkitektur och god estetik faktiskt gör oss både lyckligare, mer sociala och mer avstressade.

Planera det nya Flemingsberg mer i klassisk stil. Att bygga det som en rymdstad som ska "sticka" ut kommer bara att göra arkitekten lycklig. Verkligheten kommer att bli en annan. Ett exempel är Thors torn-området runt omkring. Inte många "vanliga människor" tycker att det är vackert. Man blir bara deprimerad av att se det. Blir man deprimerad av Florens? Nej!

Kommentar: Kommunen håller med om att bebyggelse från 1800-talet ofta förknippas med skönhet och harmoni. Men det finns flera anledningar till att vi inte bygger enligt 1800-talsstil idag. Dels är det andra bygg- och funktionskrav idag jämfört med under 1800-talet, dels spelar ekonomiska aspekter in och dels anser kommunen att det går att utforma byggnader med skönhet och harmoni utan att kopiera stilen från 1800-talet.

Övrig 13

Kan inte godkänna den föreslagna planen då:

1. Energipositiv stadsdel: Fabege är inte kända för att bygga energihus alls. Det går inte att betrakta detta annat än som en våt dröm och önsketänkande som tyvärr kan lura somliga.
2. Grundförhållandena: Det är gammal sjöbotten med lera som inte lämpar sig för höga hus
3. Estetiskt: Passar inte in i den befintliga stadsbilden.
4. Sportcenter: Det kan inte tillåtas att man bygger fler bostäder utan sportmöjligheter. Arenan ska vara med från början.
5. Smittoeffekt på omgivande kommuner: Botkyrka är ett bra exempel på när en relativt ”fattig” kommun kan drabbas av hybris när grannen startar ett så här storslaget projekt. Kommunen har en lång väg med stora tankar och havererade projekt.
6. Utbyggnad av kommunikationer: Detta är inte förankrat eller beslutat.
7. Värdeutveckling: Fastigheter (oftast villor) torde minska i värde om man tillåter att det byggs skyskrapor i närheten.
8. Planprocessen: Det kan också förutsättas att ett antal personer kommer att överklaga planer etc. och resultatet kommer ganska troligt att bli flera års förseningar.
9. Förslag: Tillåt endast att hus med max 6 våningar byggs.

Kommentar:

1. Fabeges ambition är att vara branschledande inom energieffektivisering och hållbara kontorsfastigheter. När de bygger nytt har de fram till nyligen haft krav på att ligga mellan 40-50 kWh/kvm vilket är ungefär hälften av kravet som BBR anger. Framgent har de satt ett högre mål för energiprestanda och lokal energiproduktion vid nyproduktion.

Energipositiv stadsdel är absolut ett ambitiöst mål men kommunen och Fabege tror att det kan vara ett mål möjligt att nå.

2. Grundförhållandena är, precis som på många andra ställen, utmanande med mycket lera. Geoteknik och grundläggning kommer därför att studeras närmre i det kommande detaljplanearbetet.

3. Det finns ofta delade meningar om vad som passar in. Kommunens bedömning är att den planerade bebyggelsen tillför värden genom att bidra med något nytt och komplettera det som finns på platsen idag.

4. Kommunen håller med om att de tillkommande bostäderna kommer ha behov av idrott och rekreation. Idrott kommer bland annat finnas att tillgå i Fleminghallen och Visättra sportcenter och de tillkommande idrottshallarna som tillhör de tillkommande skolorna. Vilka privata aktörer och anläggningar som kommer etableras i området är ännu inte bestämt.

5. Kommunens ambition är inte att skapa smittoeffekter utan istället bidra med arbetsplatser, bostäder och målpunkter för hela regionen. Huddinge kommun har ett samarbete med Botkyrka kommun i arbetet med att ta fram en utvecklingsplan för Flemingsbergs regionala stadskärna. Botkyrka kommun och andra kommuner har fått möjlighet att lämna synpunkter på programförslaget för Flemingsbergsdalen.



6. Planprogrammet visar en inriktning för fortsatt planering men alla föreslagna åtgärder är inte förankrade med samtliga berörda parter. De kommunikationer som föreslås i planprogrammet är till största del förankrat. Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt projekt och Spårväg syd är ett regionalt projekt som är beslutad att dras till Flemingsberg. En förlängning av Spårväg syd längre ner i Flemingsbergsdalen är däremot inte beslutat men ska möjliggöras i detta planprogram.

7. En så kraftig utveckling som föreslås i Flemingsbergsdalen kan givetvis påverka värdeutvecklingen i området. Flera faktorer tyder på att Flemingsberg kommer bli mer attraktivt när industriområdet omvandlas till en stadsdel med kontor, bostäder och service.

När det gäller oron om minskade fastighetsvärden pga. att höga skyskrapor byggs i närheten finns det inga sådana belägg. Generellt sett har bostadspriserna gått upp i Huddinge senaste åren och fortsätter uppåt. I regionen i övrigt har man sett att fastighetsvärden påverkats mycket positivt när stadsutveckling skett och framförallt där urbana stadskvaliteter, likt det kommunen vill tillföra i Flemingsbergsdalen, skapats.

8. Kommunen är medveten om att kommande detaljplaner kan komma att överklagas.

9. En maxgräns på sex våningar i hela programområdet är inte i linje med den beslutade visionen för Flemingsbergsdalen. För vissa byggnader eller delar av byggnader kan sex våningar vara lämpligt.

Övrig 14

Alla dom tusentals människor som ni planerar bostäder och arbetsplatser för, kanske måste ta sig till och från jobb och bostäder som ligger in mot stan. Varför kan inte tunnelbanan dras hela vägen till Flemingsbergs station och därmed avlasta pendeltågen? Spårvagnslinjen till Skärholmen, som planeras, kommer inte att göra någon större skillnad för dom stackarna som måste ta pendeln in mot Stockholm varje dag.

Kommentar: Ny kollektivtrafik planeras främst av Region Stockholm i samarbete med berörda kommuner. I planering och förhandlingar har aktörerna kommit fram till att inte förlänga någon av tunnelbanelinjerna till Flemingsberg. Däremot har det beslutats att Spårväg syd ska byggas mellan Älvsjö och Flemingsberg. På så vis avlastas pendeltåg och biltrafik genom att människor inte behöver åka in mot Stockholm för att ta sig till exempelvis Skärholmen/Kungens kurva eller tvärtom.

Övrig 15

Varför ska Huddinge Kommun ta ett så stort ansvar för den totala "platsbristen" i Storstockholm? Bör inte alla kommuner bidra med detta enligt någon "rättvis" fördelningspolitik?



Tror ni på fullt allvar att detta innebär ökade skatteintäkter eller ökad nytta för befintliga boende i Huddinge eller vad är skälen? Har detta efterfrågats av befintliga kommuninvånare?

En ökning av kommunens invånarantal om 100 000 invånare idag med 50% på under en 30 årsperiod är inte rimlig.

Redan nu fungerar skolor, vård, barn- och äldreomsorg, vägnät, trygghet uppenbarligen inte så bra såsom rimligen bör förväntas.

Den planerade förtätningen är oerhört för hög i förhållande till övrig bebyggelse och förefaller vara opassande. 38 våningars skyskrapor och betong samt glas är inte eftersträvensvärt för en liten människa. Kontakten med naturen försvinner i denna typ av bebyggelse och människorna i denna miljö påverkas sannolikt negativt av detta.

Ska sedan denna förtätning senare spridas vidare mot Huddinge centrum?

Mår människan bra av att pressas ihop med en massa andra människor i en stressig, trist, "kall" och tråkig miljö lik den vision ni bygger upp? Vilken vettig rekreation finns i denna form av miljö? Hur kan gamla människor känna trygghet och kvalitet i denna typ av miljö?

Kan man inte lägga planen i flera etapper (4 st 20-årsintervaller) och lägga mer luft mellan byggnaderna initialt.

Hur ser den ekonomiska kostnadsfördelningen ut i detta gigantiska projekt?

Inte imponerad utan snarare bedrövad av dessa planer.

Kommentar: Huddinge kommun har tillsammans med regionen och andra aktörer sedan länge beslutat att Flemingsberg ska bli en regional stadskärna med en kraftig utveckling. Flemingsberg har en viktig roll i att skapa balans i regionen och avlasta Stockholm city genom att skapa nya arbetsplatser och en stark kollektivtrafiknod. Många kommuninvånare, både i Flemingsberg och utanför, tycker att projektet tillför värden. Men det finns också kommuninvånare som är skeptiska.

Bebyggelsen som planeras är till viss del mycket hög. Bebyggelse är högst och tätast i den mest centrala delen av programområdet, nära resecentrumet, medan den trappas ner längre ut och mot kringliggande bebyggelse. På så vis skapas en stadsbild med en tydlig stadskärna men som tar hänsyn till kringliggande bebyggelse. Kontakt med naturen kommer fortsatt gå att få i Flemingsbergsskogens naturreservat och från den grönska som tillförs området.

Förtätning sker på många ställen, framförallt i kollektivtrafiknära områden, bland annat i Huddinge centrum. Förtätning kan dock ske på olika sätt beroende på vad som är lämpligt på platsen.

Kommunen delar inte synen att det är en stressig, trist, kall och tråkig miljö utan tror att området kommer ha många kvalitéer i form av service, parker och nära till skogen. Genom en tät stadsdel kan ny bebyggelse koncentreras istället för att spridas ut, på så vis skapas förutsättningar för en trygg och levande stad. Samtidigt är det viktigt att kvalitéer får plats i den täta staden.



Projektet är tänkt att byggas ut i sex större etapper under en lång tid. Dessa etapper kan i sin tur delas in i deletapper vilket innebär att fler än sex detaljplaner kommer tas fram.

Den ekonomiska kostnadsfördelningen för utbyggnaden av området utgår från att kostnader fördelas mellan kommun och exploatör, vilket kommer regleras i avtal.

Kommunen avser att ålägga byggherrar och fastighetsägare att bekosta eller vidta åtgärder för anläggande av gator och andra allmänna platser samt andra åtgärder. Byggrätter på kommunal mark kommer att generera inkomster till kommunen i form av markförsäljning.

Ida Larsson, planarkitekt

Sofia Gregorsson, planarkitekt