

Trafikförvaltningen
*Strategisk Utveckling
Planering*

2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

Vår referens
Camilla Årlin
08-6861806
camilla.arlin@sll.se

Huddinge kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
147 85 Huddinge

Er referens
KS-2018/1281.313

Samrådsyttrande över planprogram för Flemingsbergsdalen, Huddinge Kommun

Huddinge kommun har översänt rubricerat planprogram till Region Stockholm, trafikförvaltningen för yttrande. Trafikförvaltningen svarar i samråd med Tillväxt- och regionplaneförvaltningen.

Om planen

Planprogrammets syfte är att skapa förutsättningar för att utveckla Flemingsbergsdalens till en integrerad stadsdel i Flemingsberg med höga stadsmiljökvaliteter. Programmet ska möjliggöra ca 5000 nya bostäder, ca 35 000 nya arbetsplatser, handel, nöjen, kultur, parker, skolor, förskolor, studieplatser inom högre utbildning och ett nytt resecentrum med mera. Planprogrammet ska även bidra till att knyta ihop Flemingsbergs olika delar och överbrygga de befintliga barriärer som befintlig infrastruktur och topografi innebär.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Flemingsbergs station där regionaltåg, pendeltåg och stombuss angör samt busstrafik från Botkyrka, Haninge, Stockholm och övriga Huddinge. Planområdet berör även Sverigeförhandlingsobjektet Spårväg Syd, väg 226, regionalt cykelstråk och utredningsområdet för ÅVS bytespunkt Flemingsberg.

Region Stockholms övergripande synpunkter

Region Stockholm ser mycket positiv på den planerade utvecklingen av den regionala stadskärnan, som är en av de största målpunkterna på den södra länshalvan med stora offentliga arbetsplatser som är inriktade på sjukvård, högre utbildning, forskning och rättsväsende.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

Programområdet omfattar en stor del av den regionala stadskärnan Flemingsberg som är ett av Stockholmsregionens största och viktigaste utvecklingsområden. Flemingsberg som har en av länets bästa tillgänglighet är utpekad som storregional bytespunkt enligt *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen* (RUFSS 2050). Planområdet genomkorsas av såväl nationell som regional järnväg. Flemingsberg utgör även en viktig nod ur ett mellanregionalt perspektiv enligt ÖMS 2050.

Bostäder och arbetsplatser

Region Stockholm är positiv till att programmet tar avstamp i visionen för utvecklingsprogrammet *Flemingsberg – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm* som är framtaget med en stor mängd aktörer i området och intressenter. Regionen är angelägen om att utvecklingen sker i enighet med utvecklingsprogrammet 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 programmet skapar förutsättning att bygga 5000 nya bostäder. Enligt RUFSS 2050 bör Huddinge kommun skapa en planberedskap för totalt ca 24500 nya bostäder fram till 2050, och planen lägger grunden för en femtedel av dessa. Samtidigt ger planprogrammet förutsättningar för 35 000 nya arbetsplatser, vilket ligger relativt högt i relation till RUFSS 2050 och det framtagna utvecklingsprogrammet *Flemingsberg – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm*. Antal arbetsplatser och bostäder kan med fördel relateras till tillkomsten av dito i hela den regionala kärnan för att ligga i linje med RUFSS 2050 förhållningssätt om täta funktionsblandade miljöer med kontaktintensiva verksamheter.

Region Stockholm är positiv till att planen uttrycker att blandade upplåtelseformer och funktioner är viktiga förutsättningar för social hållbarhet vilket ligger i linje med RUFSS 2050. Däremot skulle planen tydligare kunna redovisas hur blandade boendeformer och upplåtelseformer ska säkerställas i såväl programområdet som i relation till hela den regionala kärnan.

Regional bebyggelseutveckling och livsmiljö

Planens ambitioner att bidra till att knyta samman områdets olika delar och överbrygga befintliga barriärer ligger väl i linje med RUFSS 2050 där sammanhållen bebyggelse med gena sträckningar föreslås. Den planerade överdäckningen över spårområdet ger goda förutsättningar att skapa den

2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

täta blandstad där bostäder, näringsliv, nöjen och samhällsservice kan utvecklas integrerat. Det är samtidigt viktigt att dessa urbana kvaliteter kommer hela stadskärnan till gagn. Planprogrammet innehåller många illustrativa kartor över kopplingar inom planområdet med pilar som anger koppling till exempelvis Visättra och Grantorp. Det är dock svårt att få överblick av vad dessa kopplingar möter för typ av område (gata/park/tät bebyggelse) och få en förståelse för hur man på ett enkelt och tryggt sätt är tänkt att röra sig inom den regionala kärnan.

Det regionala ställningstagandet i RUFS 2050 gällande stadsbyggnad och bebyggelseutveckling uppmärksammar konflikten mellan täta miljöer och en god lokal miljö och anger att gestaltningen av den byggda miljön behöver ta hänsyn till bland annat buller, dagsljus och mikroklimat. En alltför hög täthet kan även påverka ett områdes attraktivitet. Planes föreslagna byggnadsvolymer och byggnadshöjder (uppemot 30 våningar) är så pass omfattande att delar av programområdet kommer att vara väsentligt tätare än Stockholms innerstad. Region Stockholm anser 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. Bland annat då några av innergårdarna inte kommer ha några soltimmar under dygnet vid vårdagjämning enligt den genomförda solstudien. Den genomförda barnkonsekvensanalysen konstaterar även att de förskolegårdar utan solljus (under en stor del av året) inte kan ses som en god miljö för barn. Region Stockholm anser därför att gestaltningen av området behöver ses över för att anpassas till solljusförhållande, framförallt kopplat till barns utemiljö.

Det är positivt att kommunen påtalar bullerförhållande med anledning av väg- och järnvägstrafiken samt att gestaltningen av området anpassas till dessa. Region Stockholm ser även positivt på att vindstudier planeras genomföras med tanke på den höga bebyggelse som planeras.

Regional 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 utpekad grönt svagt samband klass 2 i RUFS 2050. Planen lyfter att Tvärförbindelse Södertörn kommer att anläggas i detta område men planen redovisar inte hur det svaga sambandet ska hanteras. Region Stockholm har påpekat denna målkonflikt i planeringsprocessen av Tvärförbindelse Södertörn, men vill betona vikten av samordning mellan de olika planprocesserna för att det gröna svaga sambandet ska stärkas och

2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

förbättras. Det vore även 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

Flemingsbergsdalen med sitt goda kollektivtrafiknära läge i den regionala stadskärnan har goda förutsättningar för hållbar mobilitet såväl inom som från och till den regionala stadskärnan. Region Stockholm välkomnar planens högt ställda ambitioner om att alla resor ska ske hållbart och att ingen ska vara beroende att äga en egen bil i området som ligger i linje med de regionala ställningstagandena gällande transportsystemet. Trafik- och mobilitetsutredningen lyfter programområdets kopplingar till det övriga väg- och spårnätet. Det är dock önskvärt att själva programmet relaterar Flemingsbergsdalens trafiksystem till sitt omland både i ett regionalt och mellanregionalt perspektiv med en kartillustration, för att på så sätt tydligare redovisning av planens koppling till det regionala transportsystemet.

I planförslaget föreslås att flexibla p-tal ska användas med bland annat bilparkering i mobilitetshus i stadscentrumets underbyggda mark. Region Stockholm ser positivt på att planförslaget effektiviserar användningen av parkeringsplatser men efterfrågar tydligare hänvisning till kommunens riktlinjer kring styrningen av parkeringsplatser för bil för att säkerställa att planens ambitioner hållbara färdmedel ska få genomslag.

Enligt RUFS 2050 finns ett tillgänglighetsbehov av kapacitetsstark kollektivtrafik utpekade mellan Flemingsberg och Haninge. Region Stockholm efterfrågar att denna koppling tydligare redovisas då den troligtvis blir än viktigare i ett långsiktigt perspektiv i och med den omfattande utvecklingen i Flemingsberg.

Specifika synpunkter cykel

Planen innebär förändringar i de regionala cykelstråken Salemsstråket och Glömstastråket som är utpekade i *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030*. Region Stockholm efterfrågar att Cykelkansliet på Region Stockholm involveras vid förslag till förändringar och vidare utveckling kring de regionala cykelstråken samt 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

2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

med god framkomlighet. Region Stockholm positivt på att kommunen planerar för ett vidsträckt huvudcykelnät som understödjer det regionala cykelnätet och som såväl passerar som angör till resecentrum. Region Stockholm ser positivt på att cykelparkeringar planeras i området och i anslutning till resecentrum vilket är mycket viktigt för att cykling ska vara smidigt. Då det till viss del föreslås cykelparkeringar i garage vill Region Stockholm uppmärksamma kommunen på att cykelgarage kan ha låg attraktivitet om de inte är enkla att ta sig in och ut ur samt om de inte upplevs tillräckligt trygga och säkra.

Vidare vill Region Stockholm uppmärksamma kommunen på att de regionala cykelstråken och huvudcykelstråken har förväxlats på kartorna i planprogrammet och trafikutredningen.

Specifika synpunkter kollektivtrafik

I programområdet pekas ett stamnät för kollektivtrafik ut där kapacitetsstark kollektivtrafik prioriteras med mittförlagda kollektivtrafikkörfält, gena sträckningar och signalprioritering.

Längs stamnätet ska kollektivtrafiken prioriteras genom eget utrymme i gatan och i korsningar för att garantera en god framkomlighet (Trafik- och mobilitet – Flemingsbergsdalen). Kollektivtrafikkörfälten ska vara mittförlagda. Belastningen vid trafikplats Flemingsbro kommer vara hög och trafikplatsen behöver utformas med åtgärder som prioriterar kollektivtrafiken, t ex busskörfält, separata bussramper, signalprioritering eller en ytterligare koppling från tvärförbindelse till Flemingsbergsdalen. Vidare studier krävs för att säkerställa att körvägen blir gen och framkomlig för kollektivtrafiken mellan väg 226 Huddingevägen och bytespunkten.

Då det är förhållandevis många korsningar där boulevard med busstrafik och föreslagen förlängning av spårväg korsas av till exempel gång- och cykelvägar. Dessa påverkar kollektivtrafikens framkomlighet, hastighet och trafiksäkerhet, och i fortsatt arbete behöver påverkan studeras vidare.

Framkomlighet för buss behöver förtydligas i handlingarna, exempelvis genom att förtydliga om stamnätsplanens mål för framkomlighet för stombuss klaras. I föreliggande handlingar redovisas bara trafiksiffror, inte medelreshastigheter. Region Stockholm ser positivt på en vidare utredning om framkomligheten mellan trafikplats Solgård och bytespunkt Flemingsberg och vill delta i det fortsatta arbetet.

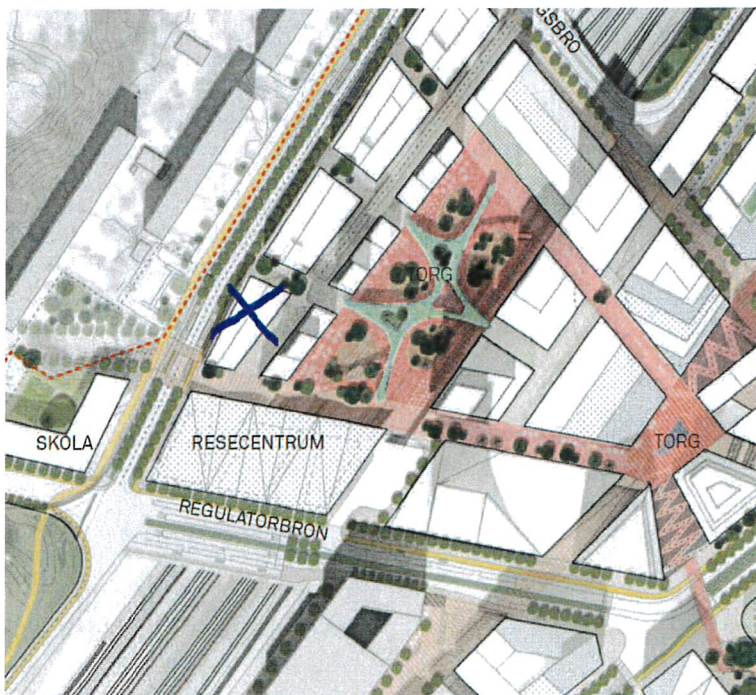
2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

I både planprogram och trafik- mobilitetsutredning lyfts behovet av mittförlagda kollektivtrafikkörfält. Det kan dock förtydligas vilka gator som avses utformas med kollektivtrafikkörfält och om det avser busstrafik. Av gatusektionsillustrationerna synliggörs bara spårvägen med eget utrymme. Det är särskilt viktigt att tydliggöra stombusslinjerna i detta avseende.

Vändytor som behövs runt framtida kvarter behöver ritas ut och förtydligas, i enlighet med den dialog som förts med trafikförvaltningen, så att inte dessa funktioner glöms bort i den framtida detaljutformningen.

I det fortsatta planeringsarbetet för det område som berör ÅVS bytespunkt Flemingsbergs studieområde är det viktigt att beakta målsättningarna och slutsatserna i denna samt den terminalutredning som Region Stockholm, trafikförvaltningen tagit fram som underlag till åtgärdsvalsstudien. I illustrationsplanen på sid 9-10 av programmet finns byggnader inritade som inte möjliggör den överblickbarhet som eftersträvas i bytespunkten (se nedan illustration). Av illustrationsplanen framgår inte heller att det ytbehov för kollektivtrafiken som framkom genom studien är beaktat. Trafikförvaltningen ser fram emot att fortsätta den täta dialog och samverkan som kommunen driver kring utformningen i detta område så att kollektivtrafikens framtida behov säkerställs.



2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182**Specifika synpunkter Spårväg syd**

Region Stockholm vill påpeka att Huddinge i och med denna strukturplan tar initiativ till en inriktning för en framtida förlängning av Spårväg syd, som ännu inte är bedömd och utrett ur ett framtida drifts- och systemperspektiv av Regionen. Sverigeförhandlingsobjektet spårväg syd innehåller en ändhållplats vid Flemingsbergs station på Regulatorbron. Förlängning till hållplats i Flemingsbergsdalen medför troligtvis en ökad driftkostnad för Spårväg syd som än så länge inte är invägd i Sverigeförhandlingsobjekten, och som kräver vidare utredning. Detta beroende på ca 5 minuters extra omloppstid och sannolikt ett extra fordon i omlopp. Tentativt kan det finnas fördelar med att komma bort från regulatorbron och den tunga bytespunkten med vändstationen.

Buss och spårväg kommer enligt planen att dela utrymme i Boulevarden. Trafik med buss och spårvagn i samma körfält kan fungera men det är viktigt att bussen får egna hållplatslägen utanför spårvägen och att in och ut-vävning för bussen från spårvägen fungerar på ett tillfredställande sätt, detta behöver detaljstuderas i senare planering.

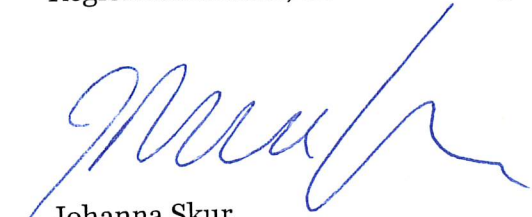
Specifika synpunkter godstrafik och nyttotrafik

Godsstrategi för Stockholmsregionen anger att godstrafik behöver beaktas tidigt i planering för stadsutveckling, markanvändning och infrastrukturutveckling samt att en god framkomlighet i gaturummet behöver säkerställas. Region Stockholms ser positivt på att det i planen föreslås att godstransporter ska lösa på ett effektivt sätt med exempelvis sopsugsanläggning, samlastningscentraler och hub under mark. En tydlig karta och beskrivning återfinns i trafik- och mobilitetsutredningen som är bilagd planen men det vore positivt om dessa också ingick i planprogrammet.

2019-12-06

Diarienummer
TN 2019-1182

Region Stockholm, trafikförvaltningen



Johanna Skur
Gruppchef, samhällsplanering