



Datum  
2020-02-19

Diarienummer  
KS-2018/1281.313

Handläggare  
Ida Larsson  
ida.larsson@huddinge.se

Kommunstyrelsen

## Planprogram för Flemingsbergsdalen

### Förslag till beslut

*Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige*

Planprogram för Flemingsbergsdalen enligt förvaltningens tjänsteutlåtande daterad den 19 februari 2020 godkänns.

### Sammanfattning

Planprogrammet syftar till att utveckla Flemingsbergsdalen till en stadsdel som uppvisar höga stadsbyggnadskvaliteter, och som genom en flexibel bebyggelsestruktur förmår att möta föränderliga omvärldsförutsättningar och utvecklas över tid.

Programområdet omfattar cirka 75 hektar och utgörs till övervägande del av ett 1,3 km långt avsnitt av en dalgång som sträcker sig från nordost till sydväst. Genom hela området parallellt med dalgångens norra sida löper ett brett väg- och spårområde.

Programmet bygger på en övergripande idé om att Flemingsbergsdalen ska knytas ihop med övriga Flemingsberg. De barriärer som Huddingevägen och järnvägen utgör föreslås överbryggas med hjälp av en ny överdäckning mellan Regulatorbron och en ny bro i Flemingsbergsledens förlängning. Tydliga stråk och kopplingar samt strategiskt viktiga platser och målpunkter pekas ut.

Inom planprogrammet ryms bland annat cirka 35 000 arbetsplatser, cirka 5 000 bostäder, cirka 50 000 kvadratmeter kommersiell service, 3 parker, 4 skolor, 7 förskolor, evenemangsanläggning, hotell- och kongressanläggning samt resecentrum.

### Förvaltningens övervägande

Planprogrammet överensstämmer med tidigare beslut om att utveckla centrala Flemingsberg till en regional stadskärna med tät bebyggelse och en hög koncentration av arbetsplatser.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har inte upprättats för programmet. Däremot har en undersökning utförts med den preliminära slutsatsen att

HUDDINGE KOMMUN

Postadress  
Huddinge kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
141 85 Huddinge

Besök  
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



planprogrammet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Strategisk miljöbedömning och MKB tas istället fram i detaljplanearbetet.

Programförslaget har arbetats fram under relativt kort tid sett till dess storlek och komplexitet. En följd av detta är att bland annat dagvatten, trafik, buller och barnperspektivet endast har utretts på en övergripande nivå.

Förvaltningen bedömer att programområdet är tillräckligt utrett för en programhandling som syftar till att visa kommunens ambitioner och vara ett underlag för fortsatt arbete med kommande detaljplanering. Programmet håller sig på en mera övergripande och konceptuell nivå än andra program som tagits fram under senare tid i Huddinge. Efter planprogrammets godkännande behöver flera frågor utredas vidare i respektive detaljplan samt samordnat mellan detaljplanerna.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund och syfte

Projektet finns med i Plan för samhällsbyggnad och lokalförsörjning i Huddinge 2019-2021 med utblick till 2032. Kommunstyrelsen beslöt 13 augusti 2018 att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta förslag till planprogram för aktuellt område i centrala Flemingsberg. I samband med beslutet om planprogramuppdraget tecknades även en avsiktsförklaring mellan kommunen och Stockholm Syd SBD AB. Kommunen och Stockholm Syd SBD AB har tillsammans tagit fram en vision för Flemingsberg om att utveckla Stockholm South Business District. I visionen beskrivs bland annat framgångsfaktorn för en levande stad 50-50-50, det vill säga 50 000 arbetande, 50 000 boende och 50 000 besökande i Flemingsberg.

Genom utvecklingen möjliggörs ett nytt samlande stadscentrum och ett stort antal arbetsplatser och bostäder. På så sätt bidrar planprogrammet till att förverkliga den regionala stadskärnan Flemingsberg och till att uppnå de mål som finns utpekade i utvecklingsprogrammet Flemingsberg 2050. Planprogrammet ska bidra till balans i stockholmsregionen genom att skapa nya arbetsplatser i regionens södra del. Programmet ska skapa förutsättningar för att Flemingsberg blir det självklara etableringsvalet i Södra Stockholm för näringslivet. För att uppnå den befolkningstäthet som krävs för att skapa en stadsdel som lever dygnet runt, siktar programmets vision mot ett högt antal arbetsplatser och bostäder.

Den nya stadsdelen omfattar en stor del av centrala Flemingsberg och ska bidra till att knyta samman områdets olika delar och överbrygga de barriärer som topografi och befintlig infrastruktur innebär. Stadsdelen ska ha höga stadsbyggnadskvaliteter som bidrar till goda livsmiljöer. Bebyggelsestrukturen ska ha ett finmaskigt gatunät och ge god orienterbarhet. Strukturen ska vara flexibel och medge att markanvändning, funktioner och ägandestruktur kan ändras i takt med ändrade omvärldsförutsättningar. Lättillgängliga och sammanhängande stråk och varierade mötesplatser ska ge möjlighet till möten för alla som lever, verkar och besöker Flemingsberg.



För att signalera hög grad av urbanitet och för att markera Flemingsberg i landskapsbilden föreslås en stor del höga byggnadsvolymer. Den stora tillkommande byggnadsvolymen gör att delar av programområdet bedöms bli väsentligt tätare än exempelvis Södermalm i Stockholms innerstad.

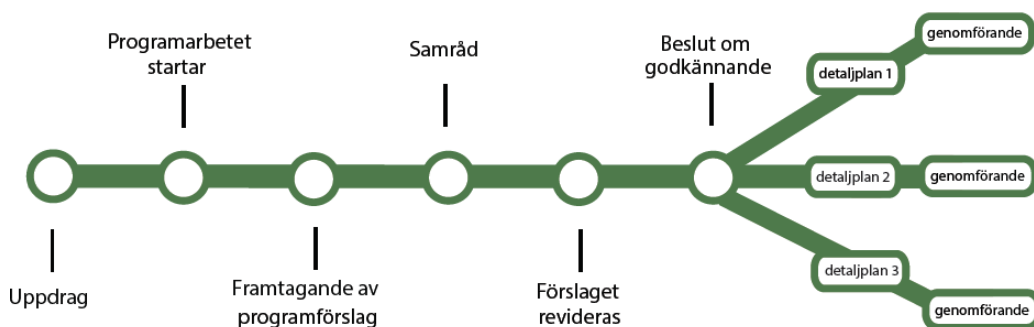
Ett planprogram är inte juridiskt bindande men visar kommunens inriktning för området.



Programområdets läge markerat med vit streckad linje.

## Programprocessen

Programmet har upprättats för ett relativt stort område och ska utgöra ett underlag för flera framtida detaljplaner inom området. Se illustration över processen nedan.



## Programsamråd

Planprogrammet var på samråd 21 oktober 2019 – 29 november 2019. Öppet hus för allmänheten hölls den 14 november 2019 på Hälsovägen 7 i Flemingsberg.



## Ändringar efter programsamråd

Efter programsamrådet har programhandlingen förtydligats med bland annat följande:

- Ett nytt avsnitt om Flemingsbergsdalen idag har lagts till, sida 6.
- Programkartan har uppdaterats med bland annat en ny målpunkt och stråk och gator som bättre stämmer överens med de tematiska kartorna i programhandlingens övriga delar, sida 9.
- Illustrationsplanen har justerats utifrån bland annat gatubredder, bredd på byggnader och avstånd till framtida spår för höghastighetsjärnväg, sida 11-12.
- Hållbarhetsmålen har uppdaterats utifrån reviderat hållbarhetsprogram, sida 13.
- Gatusektionerna har uppdaterats utifrån framtaget kvalitetsprogram, sida 27-28.
- Avsnittet om solljusförhållanden har förtydligats angående vilken målsättning som ska uppfyllas för bostadsgårdar framöver, sida 41.
- Avsnittet om kulturmiljö har uppdaterats utifrån framtagna kulturmiljöanalys, sida 45.
- Ett nytt avsnitt om sociala värden och stadsliv har lagts till, sida 46.
- Den tematiska kartan för skolor och förskolor och uppdaterats, sida 47.

Tillhörande PM har uppdaterats och nya PM har tagits fram: Kvalitetsprogram för allmän plats och kulturmiljöanalys. Hållbarhetsprogrammet förändrats i syfte att bli en mer lättläst och kommunikativ produkt. Texterna har förkortats, målen utifrån CityLabs fokusområden har tydligare kopplats till de övergripande hållbarhetsmålen och processen framöver beskrivs mer ingående.

## Programområdet

Programområdet omfattar cirka 75 hektar och utgörs till övervägande del av ett 1,3 km långt avsnitt av en dalgång som sträcker sig från nordost till sydväst. Dalgången vidgar sig i norr och smalnar av i söder. Genom hela området parallellt med dalgångens norra sida löper ett brett väg- och spårområde. I direkt anslutning till spårområdet ligger ett stationsläge som trafikeras av pendel-, region- och fjärrtågtrafik. Området genomkorsas också av ett stort antal busslinjer.

Områdets centrala delar utgörs av mark och byggnader som rymmer verksamheter. I områdets södra del ligger ett antal storskaliga byggnadsvolymer som rymmer rättscentrum och en handelsetablering. I anslutning till handelsetableringen ligger ett antal byggnader som till övervägande del rymmer bostäder. Området avgränsas i öst av naturmark och Flemingsbergsskogens naturreservat. I sydväst ansluter området till Campus Flemingsberg. I nordväst gränsar området till bostadsbebyggelsen i Grantorp och i norr till Glömstadalen.

Terrängförutsättningarna samt väg- och spårområdet skapar ett antal barriärer som rumsligt och socialt avgränsar och skär av området från övriga Flemingsberg.





*Programområdets läge markerat med vit streckad linje.*

### **Områdets förutsättningar**

Genom programområdet går väg 226 som är sekundär väg för farligt gods vilket innebär att skyddsavstånd behöver beaktas. Även på järnvägen som är riksintresse transporteras farligt gods.

Intill programområdet, i Grantorp och Flemingsbergs gård finns miljöer med kulturvärden och inom programområdet finns kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Fornlämningar finns inom programområdet, dessa håller på att utredas.

Genom området löper 220 kV-luftledningen Kolbotten-Högdalen. Kommunen och Svenska kraftnät har tecknat avtal om att ledningen ska monteras ned och koncessionen upphävas vilket kan ske tidigast 2023. Ledningsrätten innebär en 32 meter bred byggnadsfri zon. Detaljplaner för bebyggelse inom ledningsrätten får inte antas före koncessionen har upphört.

Inom stora delar av området är marken utfylld. Underliggande jord består delvis av djupa lerlager, delvis av morän och ytnära berg. Grundvattnet ligger relativt ytligt. Geotekniken, lågpunkter och grundvattnet inom programområdet innebär stora utmaningar vid nedgrävning av byggnader.

Området avvattnas främst norrut mot Orlången. Det stora avrinningsområdet, lokala lågpunkter och tillkommande Tvärförbindelse Södertörn i kombination med den kraftiga utbyggnaden gör att det kommer ställas stora krav på hur avrinningen från området anordnas, särskilt i händelse av stora skyfall (100-årsregn).

I öst angränsar en del av programområdet till Flemingsbergsskogens naturreservat. Flemingsbergsskogen ingår i ett större område av riksintresse för



friluftslivet (Hanveden). Naturvärden inom programområdet (skogen mot Visättra) har klassats till klass 4 (visst värde) och klass 3 (påtagligt värde) på en fyrgradig skala.

### *Parallella projekt*

Tvärförbindelse Södertörn är ett riksintresse och planeras av Trafikverket att löpa förbi programområdets norra sida, mellan Flemingsbergsdalen och Solgård. Byggstart planeras ske tidigast år 2021. Tvärförbindelsen skapar en barriär i form av trafik, buller och luftföroreningar vilket beaktas i programarbetet.

Trafikverket, Huddinge kommun och Trafikförvaltningen i Region Stockholm genomför en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att skapa en gemensam syn på brister, behov, framtida funktion och åtgärdsförslag för den framtida bytespunkten, i Flemingsbergs norra stationsuppgång.

Ett detaljplanearbete pågår på fastigheten Generatoren 2 (Hörntomten) som ligger inom programområdet.

Parallellt med planprogramarbetet för Flemingsbergsdalen arbetar förvaltningen med att ta fram en utvecklingsplan för Flemingsberg som är en konkretisering av utvecklingsprogrammet för Flemingsberg 2050.

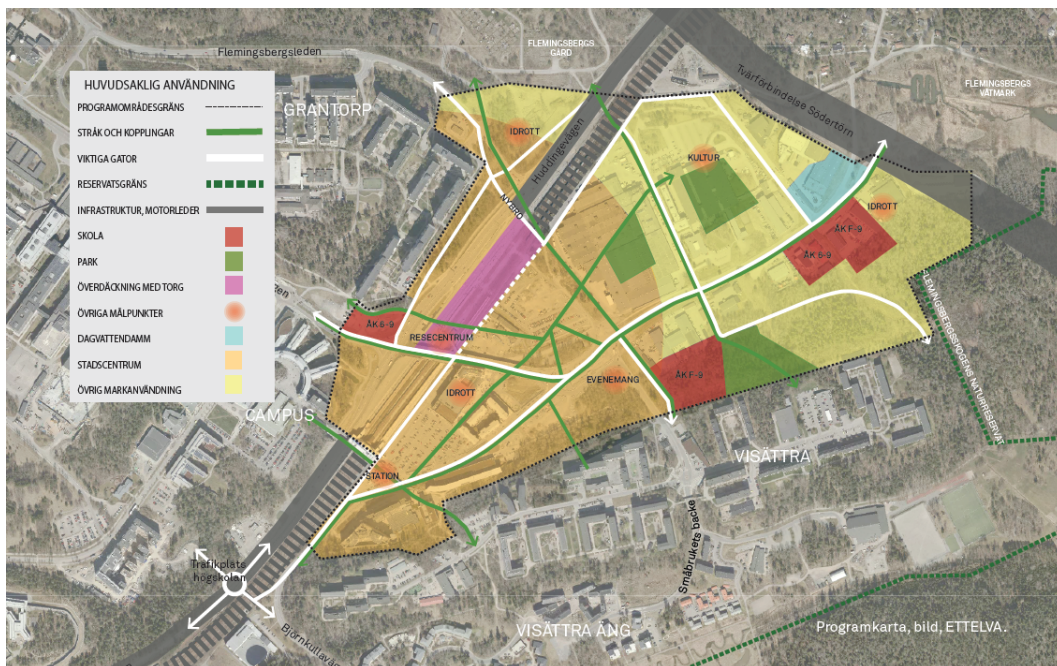
### **Programförslaget**

#### *Planprogrammets huvuddrag*

Programförslaget bygger på en övergripande idé om en stadsdel som knyts ihop med övriga Flemingsberg och som lever dygnet runt. I stadsdelen skapas ett nytt samlande stadscentrum, ett resecentrum och nya parker. Järnvägen och Huddingevägen däckas över och barriärer överbryggas. Stadsdelen är tät och erbjuder närhet mellan olika målpunkter.

Förvaltningen har tagit fram ett förslag till programkarta som visar områdets huvudsakliga struktur, den anger de huvudsakliga stråken, användningarna samt placering av målpunkter och är vägledande för den kommande detaljplaneringen. Även en illustrationsplan har tagits fram som mer detaljerat studerar möjlig bebyggelse.





*Programkarta som visar huvuddragen*



*Illustrationsplan som visar möjlig utformning (BIG arkitekter)*

## Stadscentrum

Inom cirka 500 meter från stationsuppgång planeras ett nytt stadscentrum. Här kommer bebyggelsen vara tät och hög, med den högsta koncentrationen av arbetsplatser och högst andel urbana kvaliteter i form av upplevelser och



kommersiell service. Stadscentrum ska även innehålla bostäder i syfte att skapa liv dygnet runt.

### *Överdäckning*

Huddingevägen sänks och flyttas västerut. Samtidigt däckas Huddingevägen och spårområdet över för att skapa bättre koppling mellan Grantorp och Flemingsbergsdalen. Ovanpå överdäckningen av järnvägen föreslås ett torg och ett resecentrum. Överdäckningen skärmar av buller från trafik och skapar byggbar mark nära spårområdet. I den norra delen skapas en ny viktig koppling för gång-, cykel- och vägtrafik ner i dalen över järnvägen. Kopplingen är en ny bro i Flemingsbergsledens förlängning som kopplas ihop med Huddingevägen. Den nya bron kommer tillsammans med Trafikplats Högsolan sydväst om programområdet, utgöra huvudinfarter för biltrafik

### *Boulevard med spårväg*

Regulatorvägen kommer fortsatt att vara huvudgatan genom området med möjlig fortsättning av Spårväg syd. Om Spårväg syd inte förlängs finns alternativet att annan kapacitetsstark kollektivtrafik leds ner i Flemingsbergsdalen. På Regulatorbron tillåts endast kollektivtrafik, gång och cykel medan Regulatorvägen ska användas för samtliga trafikslag. Regulatorvägen ligger i områdets lägsta punkt och ska därför utformas för att kunna samla upp kraftigare regn.

### *Ny bro*

Norr om överdäckningen i Flemingsbergsledens förlängning planeras en ny bro över järnvägen som ska koppla till väg 226 norrut och möjliggöra gång-, cykel- och vägtrafik ner i dalen.

### *Parker*

Nya parker skapas, bland annat planeras en stadsdelspark centralt som kan erbjuda flera olika funktioner.

### *Målpunkter i området*

För att skapa levande stad planeras målpunkter i strategiska lägen mindre centralt, exempelvis större skolor, kulturverksamhet och idrottsverksamheter.

### *Skolor och förskolor*

Antalet skolor och förskolor som behöver få rum inom programområdet utgår från preliminära bedömningar och antaganden, vilka görs i dialog med lokalplaneringssektionen på kommunstyrelsens förvaltning och med barn- och utbildningsförvaltningen. Bedömningen är att två skolor med årskurs F-9 behövs, dessa placeras där de har möjlighet att få tillgång till tillräckligt stora friytor. En skola med årskurs 6-9, som bedöms behöva mindre friyta än lågstadieskolor, placeras närmre stadscentrum. Bedömningen är även att den befintliga Engelska skolan (årskurs 6-9) kommer behöva finnas kvar inom programområdet för att täcka behovet. Utgångspunkten för förskolornas placering är att de ska vara nära de boende, till exempel i bottenvåningarna av bostadshusen och gärna nära





naturmark. Placeringen av förskolorna kan komma att förändras i kommande detaljplanearbete.

### *Blandade funktioner*

Området innehåller både bostäder, kontor, nöje och service och blandas för att skapa närhet och en levande stad dygnet runt. Inom stadscentrum, med mycket god tillgång till kollektivtrafik är andelen kontor större och längre bort dominerar bostäder.

### *Bebyggelse*

Den bebyggelse som föreslås är tät och hög. Den högsta bebyggelsen koncentreras till den mest centrala delen av programområdet, i stadscentrum. Här är våningsantalet i vissa delar över 30 våningar. I de bostadsdominerande delarna kan våningsantalet i vissa delar bli uppåt 20 våningar. För att ändå uppnå goda solförhållanden på gårdarna behöver andra delar vara betydligt lägre. Detta skapar en variation inom kvarteren.



*Visionsbild över programområdet, BIG*

### *Dagvatten*

En dagvattenutredning har tagits fram i arbetet med planprogrammet (Structor, 2020) som redovisar förutsättningar i området och föreslår hur dagvattnet ska hanteras. Den dagvattenhantering som föreslås i området sker enligt principen att rening och fördröjning sker på flera platser inom området så nära källan som möjligt, både på kvartersmark och på allmän platsmark. Längst ned i systemet leds dagvattnet till en dagvattendamm som utgör ett sista fördröjande och renande steg innan det släpps vidare till Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning. Tvärförbindelse Södertörn kommer att korsa Flemingsbergsdalen i norra kanten av programområdet. Avrinningsvägen för programområdets dagvatten kommer därmed att skäras av och säkras med trummor eller andra lösningar genom/under



väganläggningen. Dagvattenhanteringen är viktig att studera närmre i det kommande planarbetet, både en långsiktig och samordnad hantering och etappvisa lösningar som kan fungera under tiden området byggs ut.

### *Trafik*

Målet för Flemingsberg är att minst 70 procent av alla resor i Flemingsberg ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2030. Flemingsbergsdalen har mycket goda förutsättningar för hållbart resande, på grund av dess täta bebyggelse och närhet till kollektivtrafik, service, arbetsplatser och skolor. Målet ska uppnås genom en medveten planering av strukturplanens fysiska förutsättningar, mobilitetsåtgärder och parkeringslösningar som prioriterar aktiva och hållbara transporter på biltrafikens bekostnad. Biltrafik ska i möjligaste mån undvikas i områdets centrala delar och styras till vägar i utkanten av området för att minska biltrafiken inne i stadsdelen.

Ett av de starkaste verktygen för att nå upp till målet om minst 70 procent hållbart resande är hur parkering för bilar ordnas i området. Parkering på kommunal gatumark ska prioriteras för parkering för rörelsenedsatta (inom 25 meter från entré), angöring/leveranser och korttidsparkering för besökare. Bilparkering för verksamma, boende och långtidsbesökare ordnas i första hand i mobilitetshus<sup>1</sup> i strategiska lägen, till exempel i ytterkanten av bebyggelse, i nära anslutning till huvudgator och/eller längre bort än närmaste kollektivtrafikhållplats.

### *Risk*

En övergripande riskutredning har tagits fram för att undersöka vilka risker som finns inom området och föreslå hur risker ska hanteras så att en acceptabel säkerhet uppnås.

En påtaglig riskkälla inom programmet är farligt gods som transporteras på väg 226 (Huddingevägen) och järnvägen. Utan en överdäckning är utgångspunkten att ett riskavstånd på 25 meter till väggkant och spårmitt ska hållas. Med en överdäckning på plats är utgångspunkten att inget skyddsavstånd på grund av risken behövs. Riskbilden och skyddsavstånden kommer behöva studeras närmre i kommande planarbete.

### *Undersökning om betydande miljöpåverkan*

Enligt 6 kap. 5§ miljöbalken ska kommunen när den tar fram en ny detaljplan undersöka, i enlighet med miljöbedömningsförordningen (2017:966), om genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För planprogram är en undersökning inte tvingande, men kan vara lämplig.

En preliminär undersökning visar att programmet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Därmed bedöms det finnas behov av att belysa miljökonsekvenser genom en strategisk miljöbedömning och att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Eftersom programmets tidsramar är mycket snäva och en MKB inte är tvingande i lagens mening under ett programskede har bedömningen

---

<sup>1</sup> Mobilitetshus är ett parkeringshus som också erbjuder tillgång till bil- och cykelpooler och andra tjänster kring vardagliga resor.



gjorts att en strategisk miljöbedömning och MKB är svår att ta fram i detta skede. Därför föreslås att MKB upprättas i efterföljande detaljplaner där det bedöms motiverat. Undersökningen som utförts för programmet pekar ut vilka frågor som är viktiga att utreda vidare och vad en strategisk miljöbedömning och MKB bör fokusera på och avgränsas till.

## Hållbarhetsprogram

Ett hållbarhetsprogram har tagits fram av förvaltningen och exploatören tillsammans med hjälp av konsult. Syftet är att belysa de fokusområden som kommande arbete ska ha sin utgångspunkt i. Hållbarhetsprogrammet illustrerar också processtyrningen för hållbarhetsarbetet under kommande utveckling. Programmet utgår från fokusområdena i vägledningen Citylab guide.

Hållbarhetsprogrammet innehåller en vision och fem hållbarhetsmål som ska hjälpa till att styra utvecklingen i hållbar riktning. Målen utgår från platsens värden och utmaningar, samt visioner och ambitioner för arbetet framåt.

De fem målen är:

1. En inbjudande och lockande stadsmiljö som knyter samman och skapar gemenskap
2. Här skapar grönskande rum plats för spontanitet och lugn, samt nytta för naturen
3. Flemingsbergsdalen är en modig stadsdel, där vi vågar gå före för klimatets skull
4. Här rör du dig enkelt, fritt och prioriterat när du går, cyklar eller åker kollektivt
5. En självklar etableringsort för ett internationellt, hållbart näringsliv som lyfter det lokala

För respektive mål finns en fördjupad målbeskrivning och koppling till de fokusområden som anges i Citylab guide.

Utvecklingen av den nya stadsdelen kommer att ske under lång tid och hållbarhetsprogrammet behöver därför vara ett dokument som aktualiseras och revideras under hand. Hållbarhetsprogrammet ligger som en bilaga till programhandlingen och kommer att följa med i hela processen, från nuvarande programskede fram till genomförande. En handlingsplan som är ett levande dokument där åtgärder och ansvar anges håller på att tas fram. Samverkan kommer behöva ske mellan projekt och aktörer.

## Genomförande

Planprogrammet kommer att vara ett underlag för flera detaljplaner inom området. Den första detaljplanen beräknas kunna påbörjas samtidigt som planprogrammet godkänns och antas fjärde kvartalet 2021. Målet är att första byggnaden inom första utbyggnadsetappen ska vara uppförd fjärde kvartalet 2023.

För att fortsatt säkerställa ett systemövergripande genomförande av planprogrammet kommer ett samordnat övergripande arbete mellan detaljplanerna behöva ske och inte endast i de enskilda projekten. Till exempel kommer dagvatten fortsatt behöva utredas på programnivå och illustrationsplanen för planprogrammet kommer behöva uppdateras vartefter.





## Förvaltningens synpunkter

Planprogrammet överensstämmer med tidigare beslut om att utveckla centrala Flemingsberg till en regional stadskärna med tät bebyggelse och en hög koncentration av arbetsplatser. Planprogrammets syfte uppfylls i programförslaget och kommer fungera som ett underlag för kommande planarbete.

Programförslaget har arbetats fram under relativt kort tid sett till dess storlek och komplexitet. En följd av detta är bland annat följande.

Utredningar och PM som har tagits fram är på en övergripande nivå. Efter programmets godkännande kommer fortsatt arbete med hållbarhet, utredningar och illustrationer behövas både på detaljplanenivå och på en samordnad nivå mellan detaljplanerna.

Arkitektur och gestaltning har inte studerats ingående. Generella stadsbyggnadsprinciper redovisas i programhandlingen men på en övergripande nivå. Ett kvalitetsprogram för allmän plats har tagits fram och kommer arbetas vidare med efter planprogrammets godkännande.

En stadslivsanalys (social och kommersiell analys) är under framtagande men inte färdigställd inför godkännande av planprogrammet. Resultat och slutsatser behöver tas omhand i fortsatt arbete.

Behovet av offentlig service har inte utretts i detalj. Antaganden och bedömningar har gjorts i dialog med andra förvaltningar.

En MKB har inte upprättats för programmet. Däremot har en undersökning utförts med den preliminära slutsatsen att planprogrammet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför föreslås att strategisk miljöbedömning görs i efterföljande planering för de detaljplaner där det bedöms motiverat. Undersökningen som utförts för programmet pekar ut vilka frågor som är viktiga att utreda vidare och vad de strategiska miljöbedömningarna och MKB bör fokusera på och avgränsas till. Övergripande frågor som exempelvis dagvatten, grönstruktur och översvämningar blir fortsatt viktiga att följa upp och behandla ur ett helhetsperspektiv och inte endast i respektive detaljplan.

Ett antal målkonflikter har identifierats och avvägningar har gjorts, mycket är kopplat till den höga exploateringsgraden. Ambitionen för programområdet är en hög exploateringsgrad samtidigt som grönområden för rekreation och ekosystemtjänster behöver säkerställas. En hög exploatering gör det svårare att uppnå goda sol- och ljusförhållanden. Ambitionen för programområdet är att skapa en kvalitativ och hållbar struktur. Samtidigt behöver hänsyn tas till befintliga fastighetsgränser och möjlig etappindelning.

Trots att en del frågor inte är utredda och målkonflikter har identifierats bedömer kommunen att programområdet är tillräckligt utrett för en programhandling som syftar till att visa kommunens ambitioner och vara ett underlag för fortsatt arbete med kommande detaljplanering.

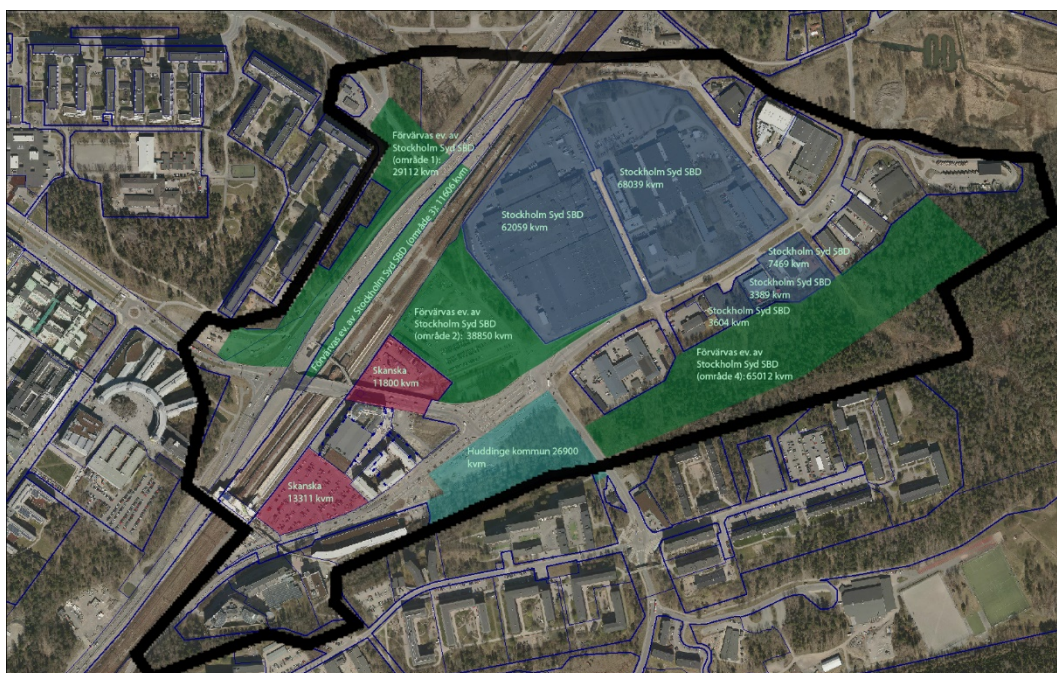
Planprogrammet ger förutsättningar att binda ihop olika delar i Flemingsberg, skapa ett nytt arbetsplatsområde för kontor och skapa bostäder inom Spårväg syds



influensområde. Programmet håller sig på en mera övergripande och konceptuell nivå än andra program som tagits fram under senare tid i Huddinge.

## Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Ett plankostnadsavtal har upprättats mellan kommunen och Stockholm Syd SBD samt mellan kommunen och Skanska AB. Avtalen anger en kostnadsfördelning där Stockholm Syd SBD AB står för 85 procent av programkostnaden, Skanska 7 procent och kommunen 8 procent. Fördelningen baseras på hur mycket mark som var och en äger inom programområdet.



*Markägförhållanden som plankostnadsavtalet baseras på. Turkost område är 8% av den totala färgade ytan och motsvarar andelen av programarbetet som kommunen bekostar.*

Kostnadsprognosen för kommunens andel av programkostnaderna är 1,5 miljoner kronor. Dessa kostnader avses att åläggas exploatörer som kommunen kommer anvisa mark till i kommande detaljplanarbete.

## Ekonomiska konsekvenser framöver

Kommunen avser att ålägga byggherrar och fastighetsägare att bekosta eller vidta åtgärder för anläggande av gator och andra allmänna platser samt andra åtgärder som är nödvändiga för att kommande detaljplaner ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Sådana åtgärder kan även komma att omfatta anläggningar av övergripande karaktär utanför program- och detaljplaneområden om det anses vara nödvändiga.

Kommunen har tecknat avtal med stat och region om medfinansiering av spårväg syd. Kommunen kommer att ålägga exploatörer att erlægga medfinansieringsersättning utifrån fastställda riktlinjer inom kommunen. Andra



statliga investeringar, som till exempel nedsänkning av väg 226, kan komma att föranleda ytterligare kommunal medfinansiering. I sådant fall kommer kommunen att anta nya riktlinjer och ålägga exploatörer och fastighetsägare ytterligare medfinansieringsersättning.

Byggrätter på kommunal mark kommer att generera inkomster till kommunen i form av markförsäljning.

Ett planprogram är inte juridiskt bindande men fungerar som en vägledning för kommande detaljplaner som är juridiskt bindande. Juridiska konsekvenser som kan uppstå är bland annat i form av avvägningar mellan kommunens olika styrdokument. I vissa fall tas styrdokument fram specifikt för programområdet, t.ex. en mobilitetsplan för Flemingsberg. Projektet innebär även att lagstiftning kring exempelvis miljö kvalitetsnormer och risk kommer bli utmanande att efterleva, detta kommer behöva studeras närmre i det fortsatta arbetet med detaljplanerna.

Camilla Broo  
Kommundirektör

Heléne Hill  
Samhällsbyggnadsdirektör

## **Bilagor**

- Bilaga 1. Planprogram – godkännandehandling
- Bilaga 2. Samrådsredogörelse
- Bilaga 3. Hållbarhetsprogram

## **Beslutet ska skickas till**

Remissinstanserna