

# FLEMINGSBERGSDALEN

ÖVERSYN STRUKTURPLAN KS-2023/485

2023-02-10

Fabege  sweco   Huddinge





# INNEHÅLL

INLEDNING

Bakgrund, syfte och resultat

Översynens uppdrag

3

4

BAKGRUND

Utvecklingsplan för Flemingsberg

Planprogrammet

Pågående planering och utveckling

Projekt under genomförande

Flemingsbergsdalen idag

5

6

8

9

10

STRUKTUR

Illustrationsplan

Volym

Stadsbyggnadskoncept

12

13

14

OFFENTLIGA RUM

Rekreativa platser, rum och stråk

Gröna strukturer

15

16

HÖJDSÄTTNING

Förändring av marknivåer

Tillgänglighet

Sektioner

19

21

22

TRAFIK & MOBILITET

Gatuhierarki

Viktiga gångstråk

Cykel

Kollektivtrafik

Mobilitet & logistik

26

27

28

29

30

SKYFALL

Generella principer

Kritiska punkter & områden

31

32

SKOLOR & FÖRSKOLOR

Skolor

Förskolor

34

35

EXPLOATERING

Översikt

Befintliga fastigheter

36

38

SAMMANFATTNING

40

## FÖRDJUPINGS-PM/BILAGOR

Som underlag till detta dokument finns arbetsmaterial med mer ingående utredningar. Två exempel är för teknikområdena skyfall och trafik.

PM trafik kompletterar tidigare utredningar med ny information kring översynens påverkan av stadsstruktur och är utformat för att öka förståelsen för de trafikala sambanden till närliggande områden. PM:et syftar även till att tydliggöra trafikala konsekvenser av den nya strukturen.

Skyfallsutredningen är framtagen för att säkerställa den bearbetade strukturplanens funktionalitet samt konsekvenser avseende höjdsättning och kapacitet att omhänderta flöden och avrinning i Flemingsbergsdalen.



# INLEDNING

## INTRODUKTION TILL DOKUMENTET



Vy från norr över det framtida Stadscentrum

### Bakgrund

Översynen av Flemingsbergsdalens strukturplan utgår från ett behov av att bearbeta och fördjupa vissa delar av planprogrammsområdet samt att tydliggöra och säkerställa viktiga förutsättningar i den fortsatta planeringen. Behovet av en bearbetad planstruktur bottnar i olika knäckfrågor som dels aktualiserades av uppstarten med planarbetet för Flemingsbergsdalens Stadscentrum, dels av nya utredningar som gjorts efter planprogrammets antagande samt av pågående projekt inom programområdet.

En av de avgörande knäckfrågorna är höjdsättningsrelaterade utmaningar inom hela programområdet, vars påverkarkan kan ses inom såväl gatustruktur och skyfall som tillgänglighet och samband mellan Flemingsbergsdalen och angränsande områden.

### Omfattning och resultat

Arbetet med översynen har pågått under hela 2022 och har resulterat i en flexibel men robust planstruktur som kan ligga till grund för kommande detaljplaner och fortsatta utredningar.

Den nya planstrukturens flexibilitet tydliggörs bland annat i viktiga rumsliga samband inom och utanför programområdet där både gatenät och bebyggelsestrukturer har anpassats i förhållande till planprogrammet. Översynen har bland annat medfört en revidering av kvartersstrukturer med målsättningen att säkerställa genomförbarhet och ökad diversitet. Planprogrammets antagna exploatering och täthet har eftersträfvats inom respektive fastighet så väl som inom programområdet som helhet.

Inom ramen för vad uppdraget för översynen omfattar är den nya strukturplanen både en bearbetning och precisering av planprogrammets stadsbyggnadsprinciper. I övrigt ligger planprogrammet fast och fortsätter att gälla.

Det arbete som omfattas av översynens uppdrag är att betrakta som tillräckligt utrett för att det fortsatta arbetet med detaljplaner, angränsande områdesprogram och fristående utredningar kan fortskrida. Översynens planstruktur ersätter därmed planstrukturen i planprogrammet.

- Bebyggelsestruktur som studerats
- Bebyggelsestruktur som studerats till viss del
- Bebyggelsestruktur som ej studerats
- Pågående planprogram  
Visättra, förutsättningar för samband studerade



### Översynens relation till planprogrammet

Arbetet med översynen har i några delar varit systemövergripande, vilket i första hand berör tre styrande parametrar; höjdsättning, proportioner och tillgänglighet. Den nya strukturen avviker från planprogrammet där orsakssambanden mellan dessa parametrar varit påtagliga. Överensstämmelse med planprogrammets mål eller generella antaganden har aldrig ifrågasatts eller utmanats i strukturplanen.

I jämförelse med planprogrammet redovisar den nya strukturen en överdäckning av spårområdet som i huvudsak koncentreras till bytespunkten norr om Regulatorbron. Förlusten av allmän platsmark som en minskad överdäckning medför kompenseras dels genom större publika rum och torgbildningar i Stadscentrum, dels genom brokopplingar och principer för hur spårområdets kanter utformas. Överdäckningens storlek, kanter och broar kommer att bli föremål för fortsatta studier inom ramen för social hållbarhet, genomförbarhet och gällande regelverk. Den nya strukturen möjliggör inte en större överdäckning av spårområdet.

I översynen har en avgränsning gjorts mellan Flemingsbergsdalens och Visättras respektive programområden. Inom det överlappande området mellan de två områdesprogrammen har viktiga men indikativa stråk och kopplingar redovisats.

I detta dokument redovisas sociala, trafikala och rumsliga synergier mellan de två områdesprogrammen utan att fastställa detaljerade lösningsförslag såsom bebyggelsestruktur, lokalisering av skolor, topografi, mm.

Den bearbetade strukturplanen för Flemingsbergsdalen har i alla delar förutsättning att uppfylla antaganden, ambitioner och intentioner i planprogrammet. Arbetet med översynen har lagt grunden för en serie strukturella och rumsliga samband – så som mot Grantorp och Visättra – samt inom detaljerad utformning och programmering – så som landskap, stråk, arkitektonisk gestaltning och hållbarhet.



# INLEDNING

## ÖVERSYNENS UPPDRAG

Översynen ger grundläggande klarhet i ett antal knäckfrågor så att avgränsningar, detaljplaner och systemhandlingsskeden kan vidta inom programområdet för Flemingsbergsdalen. En gemensam grundsyn kring de viktiga knäckfrågorna – som behandlats i workshops och arbetsmöten mellan Huddinge kommun, Fabège och konsulter – utgör översynens planeringsförutsättning och sammanfattas enligt följande:

- Underlag och principer för Flemingsbergsdalens trafikhierarki (gång-, cykel-, kollektivtrafik- och gatunät).
- Principer för generella gatusektioner och trafikföring.
- Flexibilitet avseende varierade breddmått längs Regulatorvägen (Boulevarden).
- Nytt läge för delar av Kvarnängsvägen med reviderad angränsande bebyggelsestruktur.
- Överprövning av skyfallshantering samt principer för höjdsättning och tillgänglighet inom gator och allmän platsmark.
- Principer för Stadscentrum med fokus på Regulatorbrons bevarande och ombyggnad samt läge och förutsättning för ny bro i Flemingsbergsledens förlängning.
- Lokalisering av skolor och förskolor inom Flemingsbergsdalen samt inom den del där Visättras programområde överlappar.
- Principer för och utbredning av friyta och allmän platsmark inom programområdet.
- Flexibla principer och skala för bebyggelsestruktur och kvartersproportioner.



STRUKTURPLAN REDOVISAD I PLANPROGRAMMET FRÅN 2018-2020 (BIG)



# BAKGRUND

## UTVECKLINGSPLAN FÖR FLEMINGSBERG

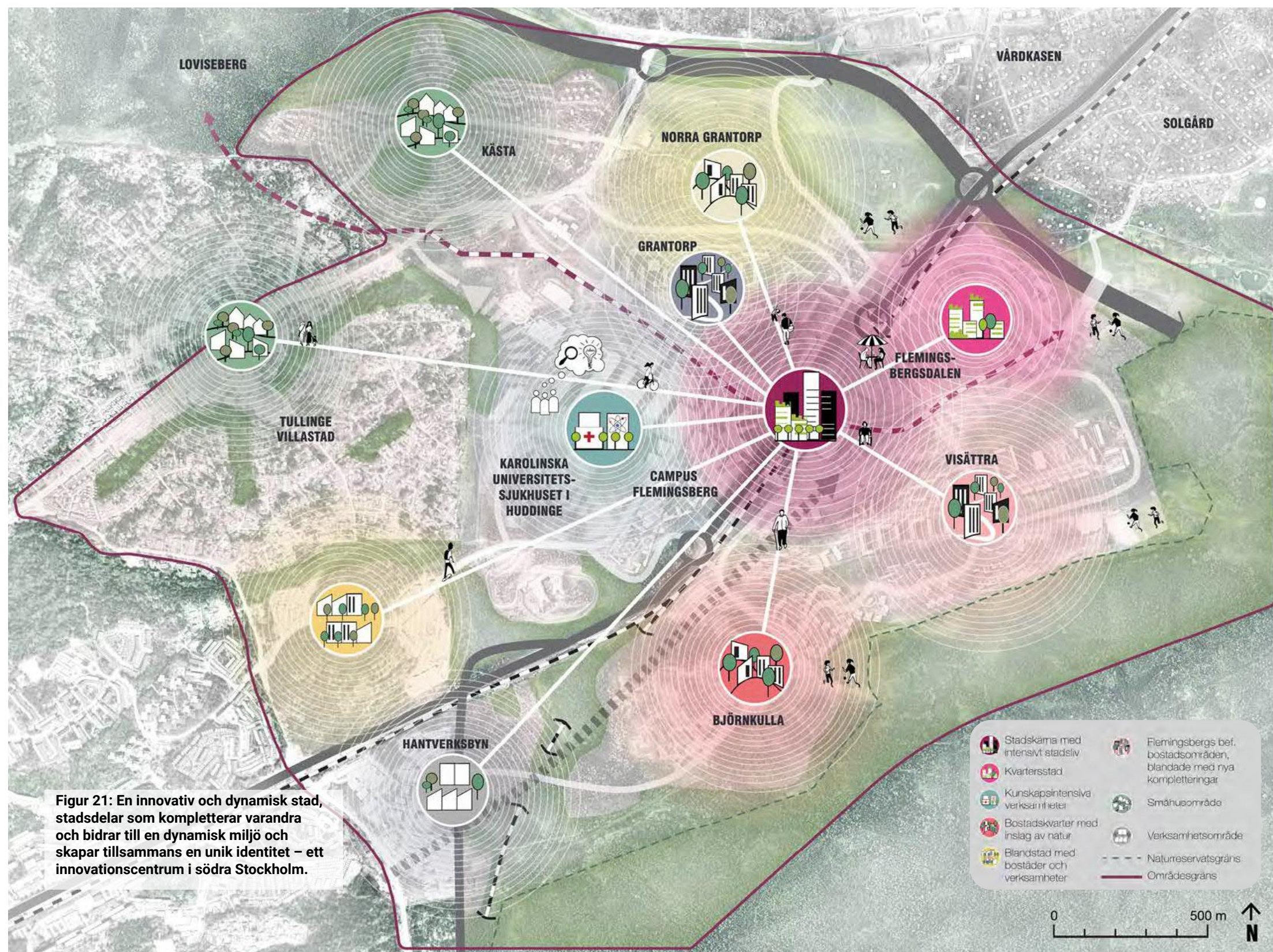
Efter att planprogrammet antogs har även en utvecklingsplan för Flemingsberg antagits. Utvecklingsplanen är i linje med planprogrammet men ser till potentialen för hela Flemingsberg. Utvecklingsplanen visar möjlig utveckling i Flemingsberg på lång sikt fram till 2050 eller ännu längre.

Utvecklingsplanen fyller glappet mellan kommunernas översiktsplaner och de efterföljande detaljplanerna. Planen vägleder utvecklingen på ett mer direkt och konkret sätt än vad översiktsplanen gör men är samtidigt inte så detaljerad som ett planprogram eller en detaljplan.

Utvecklingsplanens stora uppgift är att säkerställa den politiska ambitionen att skapa balans i Stockholmsregionen och utveckla Flemingsberg till en viktig arbetsplatsnod i södra Stockholm. Planen ska säkerställa en attraktiv helhet och därför ingår även den mark som kommunen inte har rådighet över.

Utvecklingsplanen redovisar de stora strukturerna som inte kan avgöras i enskilda samhällsbyggnadsprojekt. Planen ska vara garanten för att de delar som sedan byggs var för sig passar ihop och skapar en attraktiv plats där människor vill leva, driva sina företag eller besöka.

De kvaliteter som redan finns på platsen med sjukhus, akademier och viktiga samhällsinstitutioner ska ges möjlighet att utvecklas. Samtidigt ska Flemingsberg växa samman och de fysiska och mentala barriärerna överbryggas.





# BAKGRUND

## PLANPROGRAMMET

Planprogrammet tar avstamp både i den vision som togs fram för Stadscentrum inför programarbetet, och i visionen för utvecklingsprogrammet Flemingsberg 2050 – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm. Programmet anger utgångspunkter och mål för förnyelsen av Flemingsbergsdalen utifrån dessa visioner.

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.

Flemingsbergsdalen ska vara en stadsdel med puls som lever större delen av dygnet och som erbjuder närhet till det människor behöver i sin vardag. Stadsdelen ska vara tät och erbjuda urbana kvalitéer med korta avstånd mellan arbetsplatser, bostäder, kollektivtrafik, handel, service, upplevelser, park och natur.

Inom programområdet planeras för cirka 35 000 arbetsplatser och cirka 5 000 bostäder. På så sätt säkras både en dag- och nattbefolkning. I Flemingsbergsdalen ska det vara lätt att leva utan bil. De allra flesta resorna i Flemingsbergsdalen kommer att ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik.



VISIONSBILD FRÅN PROGRAMARBETET (BIG)

*Texter ur planprogrammet*



# BAKGRUND

## PLANPROGRAMMET

Gatunätet är finmaskigt med god orienterbarhet och gaturummen är utformade med fokus på människan där gående och cyklande prioriteras. Ett nytt resecentrum möjliggör för effektivt och attraktivt kollektivt resande.

Flemingsbergsdalen ska vara en grönskande stadsdel. Två stadsdelsparker och en närpark skapas samt gröna gatumiljöer och platser bidrar till en attraktiv och rekreativ stad.

Stadsdelen ska verka integrerande med övriga Flemingsberg och fysiska och sociala barriärer ska överbryggas. Stadsmiljön ska bidra till platsens identitet och vara urban i sitt uttryck. Arkitekturen ska ha hög kvalitet och bidra till en eftertraktad livsmiljö och till upplevelsen av en innovativ stadsdel med internationella influenser.

För att skapa folkliv under större delen av dygnet krävs en hög densitet av människor och visionen är att Flemingsbergs alla stadsdelar tillsammans år 2050 ska kunna rymma 50 000 arbetande, 50 000 boende och 50 000 besökande.



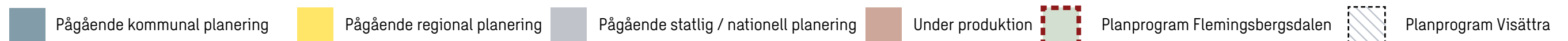
Texter ur planprogrammet

VISIONSBILDER FRÅN PROGRAMARBETET (BIG)



# BAKGRUND

## PÅGÅENDE PLANERING OCH UTVECKLING I OCH KRING FLEMINGSBERGSDALEN





# BAKGRUND

PROJEKT UNDER GENOMFÖRANDE



DETALJPLAN: DEL AV REGULATORN 1 M.FL  
FASTIGHET: REGULATORN 4



DETALJPLAN: DEL AV VISÄTTRA 1:1 (CENTRALMARKEN)  
FASTIGHET: SEPARATORN 1



# BAKGRUND

## FLEMINGSBERGSDALEN IDAG



DRÖNARBILD ÖVER OMRÅDET, MAJ 2022



Denna del av dokumentet sammanfattar och beskriver den bearbetade strukturplanen för Flemingsbergsdalen. Tematiska kartor och diagram lägger grunden för fortsatt arbete inom och utanför programområdet. Alla ingående illustrationer och diagram är framtagna för att tydliggöra hur planprogrammets antaganden och övergripande målsättning uppnås i förhållande till översynens nya struktur.

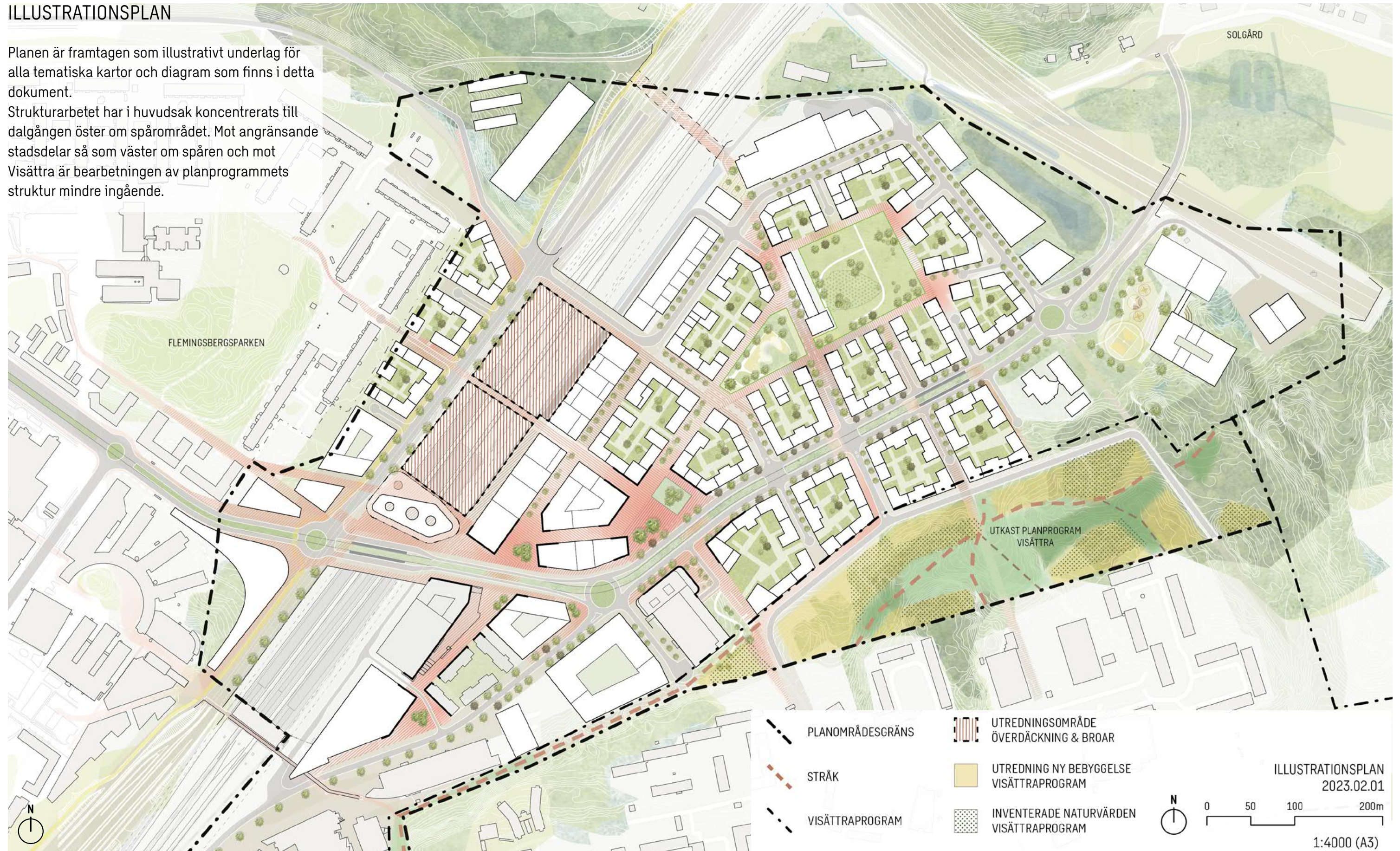




## ILLUSTRATIONSPLAN

Planen är framtagen som illustrativt underlag för alla tematiska kartor och diagram som finns i detta dokument.

Strukturarbetet har i huvudsak koncentrerats till dalgången öster om spårområdet. Mot angränsande stadsdelar så som väster om spåren och mot Visättra är bearbetningen av planprogrammets struktur mindre ingående.



ILLUSTRATIONSPLAN 1:4000 @ A3



VOLYMER



VOLYMODELL, VY FRÅN SÖDER

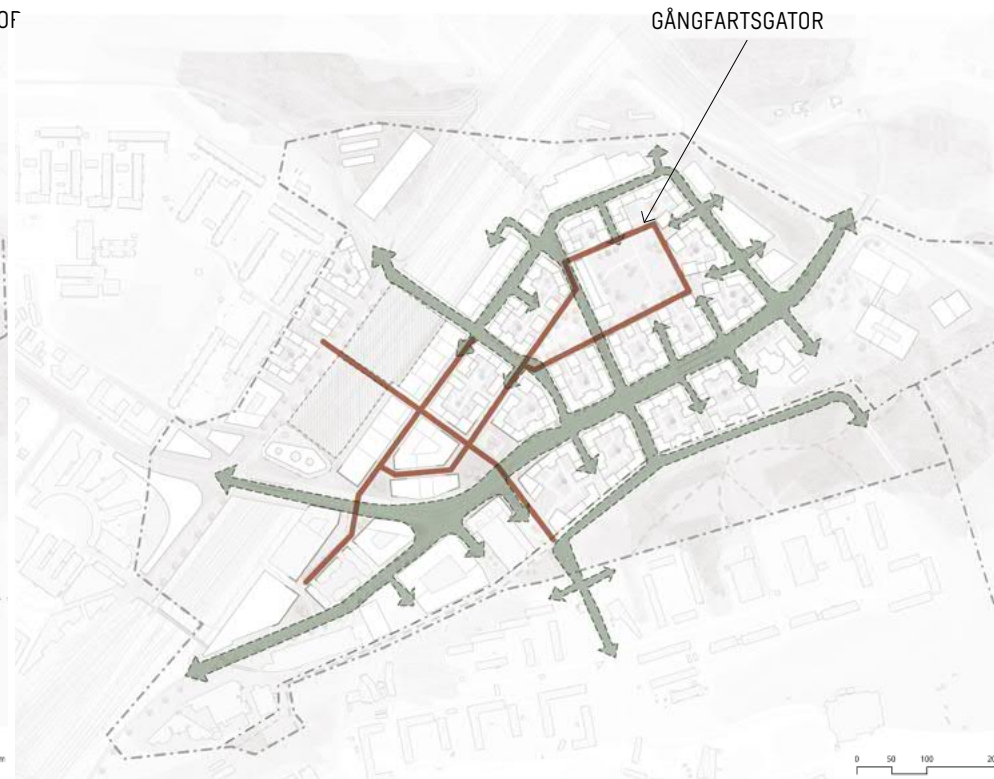


## STADSBYGGNADSKONCEPT



KOPPLA SAMMAN

En viktig målsättning för dalgångens utveckling är att skapa ett nytt Stadscentrum för Flemingsberg, ett hjärta vars radiella förgreningar av gator och stråk ska lägga grunden för ett finmaskigt nät inom ett stort närområde. Dalgången kommer att fungera som ett kopplande nav för de omkringliggande stadsdelarna. Resultatet av översynen har bland annat ökat tillgängligheten inom viktiga stråk och platser samt i relation till angränsande stadsdelar.



GATAN SOM STADSRUM

Visionen om att olika gator – från den breda boulevarden i dalgångens mitt till gångfartsgator och parkstråk – ska bära ett omisskännligt uttryck av stadsmässighet och därmed säkerställa urbana kvalitéer för en robust stadsutveckling. I arbetet med översynen har antalet gator minskat till förmån för större flexibilitet och överblickbarhet. Planprogrammets målsättning kring gatan som plats har i alla delar stärkts och utvecklats.



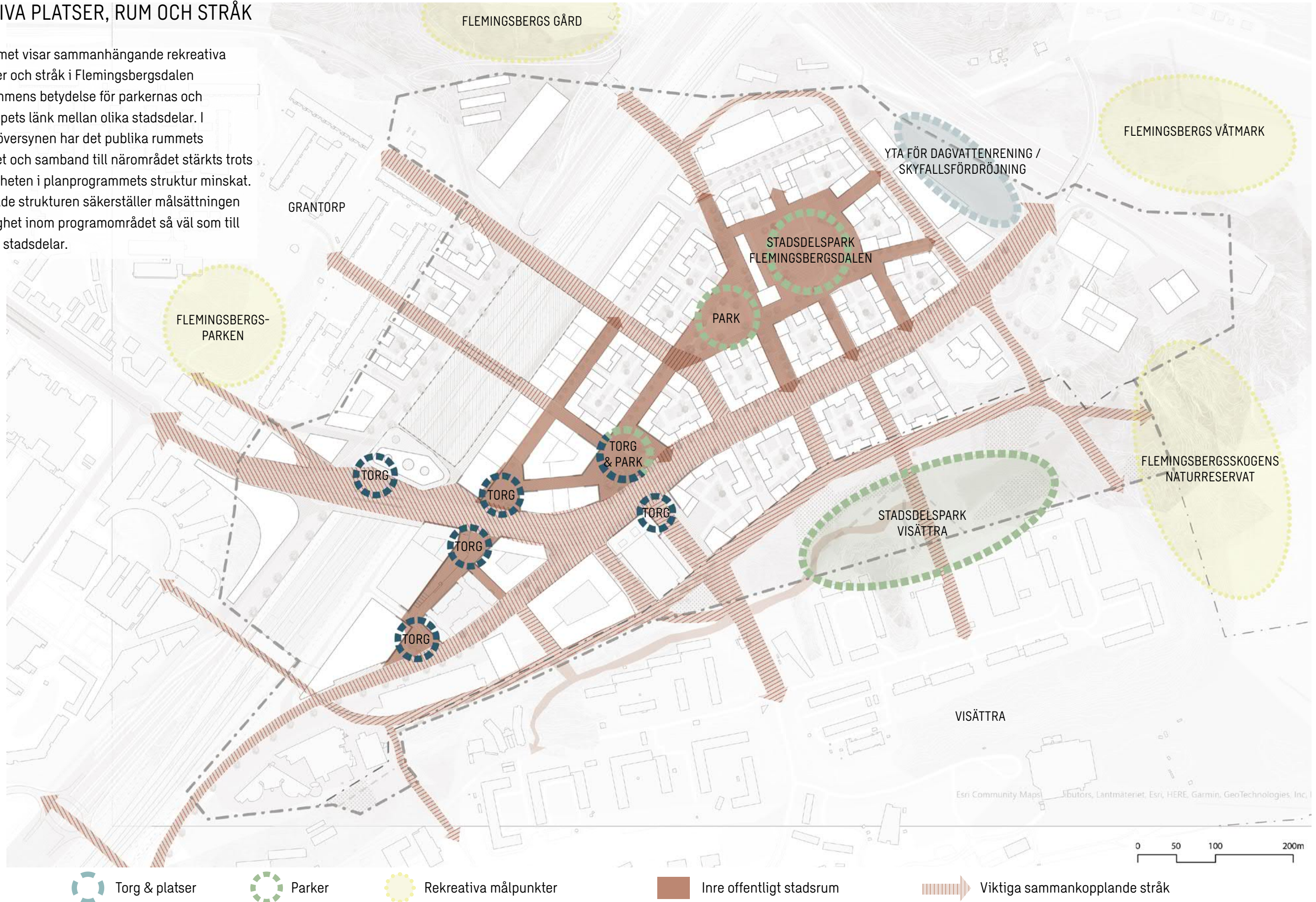
EN INRE SEKVENS

Parker, gaturum och platsbildningar i de inre delarna av planen lägger grunden för strukturens målbild; en barriärfri, stadsmässig och obruten rörelse inom programområdet, från Södra Entrén i söder till stadsdelsparken och Solgårdbron i norr. Den inre sekvensen av platser och parker säkerställer planprogrammets målsättning om orienterbarhet och trygghet längs stråk och allmän platsmark.



## REKREATIVA PLATSER, RUM OCH STRÅK

Plandiagrammet visar sammanhängande rekreativa platser, parker och stråk i Flemingsbergsdalen samt gaturummens betydelse för parkernas och naturlandskapets länk mellan olika stadsdelar. I arbetet med översynen har det publika rummets orienterbarhet och samband till närområdet stärkts trots att finmaskigheten i planprogrammets struktur minskat. Den bearbetade strukturen säkerställer målsättningen om tillgänglighet inom programområdet så väl som till angränsande stadsdelar.





## GRÖNA STRUKTURER

Plandiagrammet visar sambandet mellan bebyggelsestrukturen, parker och naturlandskap samt hur kvarterstrukturernas gårdsrum relaterar till angränsande parker och stråk. Översynen säkerställer planprogrammets målsättning om närhet till parker, storlek på stadsdelsparker samt överblickbara, tydliga och integrerade stråk, vars framtida utformning kommer att stödja grannskap, lek och rörelse. Plandiagrammet redogör även för hållbarhetsprogrammets mål att boende ska som mest ha 300m från sin bostad till park och lekplats. Lokaliseringen av lekplatser är föreslagna utifrån platser som bedöms kunna planeras med inslag av lek. Detta kommer studeras vidare i den fortsatta planeringen.

## FRIYTA

Enligt hållbarhetsprogrammet ska sturkutren möjliggöra minst 15% friyta inom området, varav 5% av denna friyta ska ha parkkvalitéer. Den bearbetade sturkturen består till 25,5% av friyta, varav 6,5% av den har parkkvalitéer. (Beräkningarna för friyta exkluderar området som överlappar med programmet för Visättra, "Stadsdelspark Visättra" är alltså inte inräknad.)



DIAGRAM GRÖNSKA OCH VATTEN





VISIONSBILD ÖVER FLEMINGSBERGSDALEN (SWECO 2023)

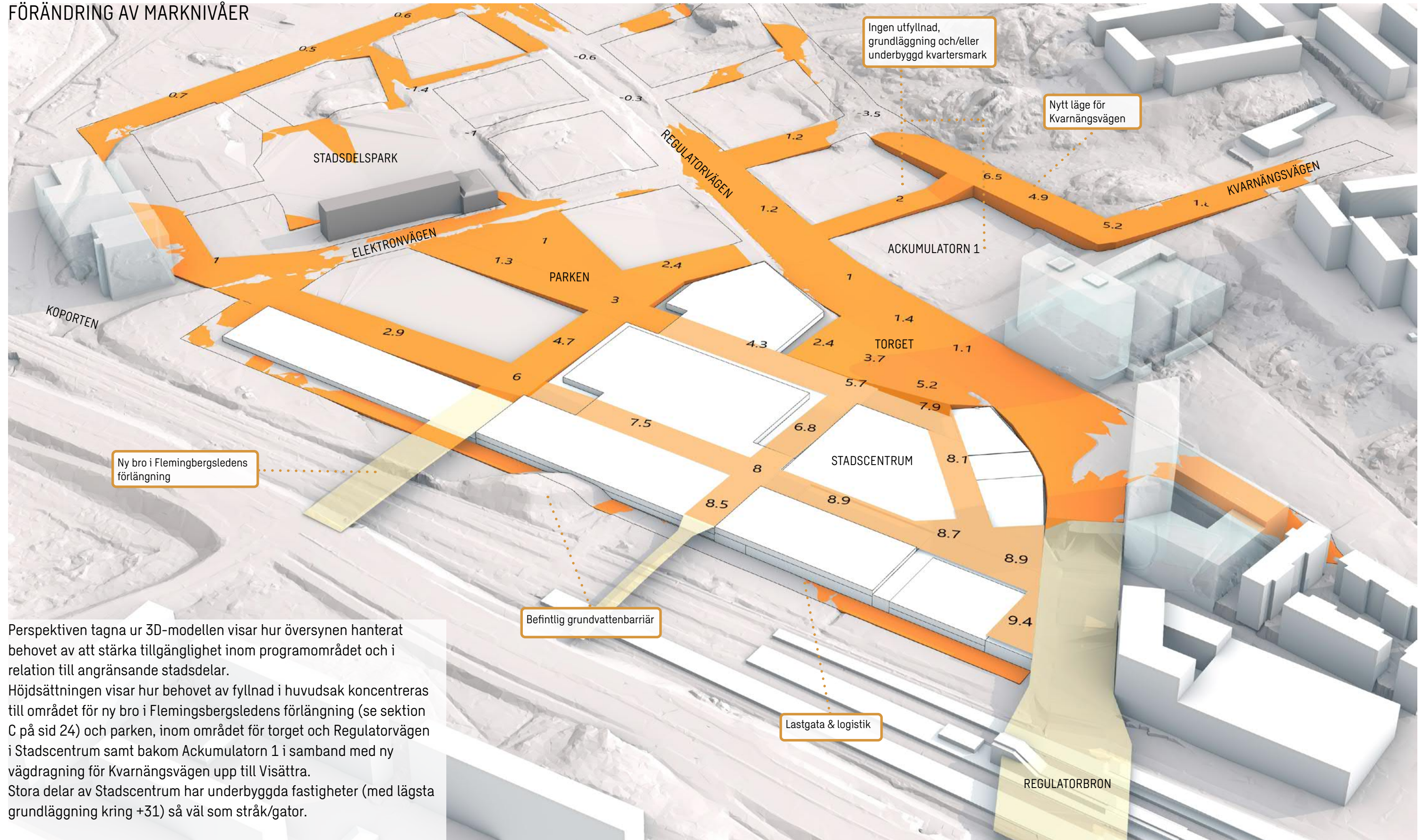




VISIONSBILD ÖVER FLEMINGSBERGSDALEN (SWECO 2023)



## FÖRÄNDRING AV MARKNIVÅER

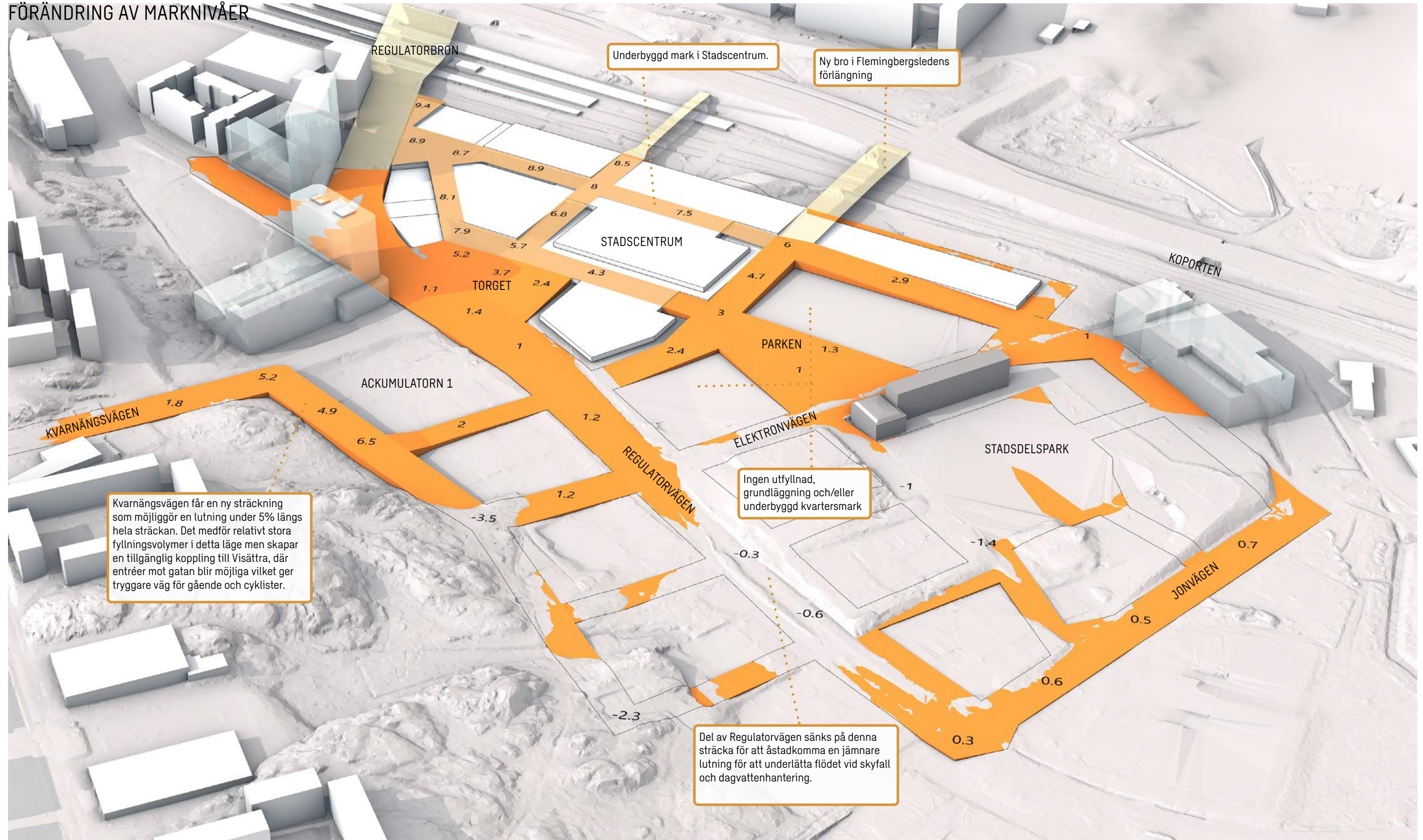


Perspektiven tagna ur 3D-modellen visar hur översynen hanterat behovet av att stärka tillgänglighet inom programområdet och i relation till angränsande stadsdelar. Höjdsättningen visar hur behovet av fyllnad i huvudsak koncentreras till området för ny bro i Flemingbergsledens förlängning (se sektion C på sid 24) och parken, inom området för torget och Regulatorvägen i Stadscentrum samt bakom Ackumulatorn 1 i samband med ny vägdragnig för Kvarnängsvägen upp till Visättra. Stora delar av Stadscentrum har underbyggda fastigheter (med lägsta grundläggning kring +31) så väl som stråk/gator.

PERSPEKTIV SOM VISAR UNGEFÄRLIGA HÖJDSKILLNADER I METER, DIFFERENS MELLAN NY HÖJDSÄTTNING OCH BEFINTLIG MARK



## FÖRÄNDRING AV MARKNIVÅER



PERSPEKTIV SOM VISAR UNGEFÄRLIGA HÖJDSKILLNADER I METER,  
DIFFERENS MELLAN NY HÖJDSÄTTNING OCH BEFINTLIG MARK



## TILLGÄNGLIGHET

Diagrammet visar lutningen i % för gator och allmän plats inom programområdet. Översynens generella höjdsättning av gator och allmän platsmark säkerställer planprogrammets intentioner om god tillgänglighet inom hela programområdet samt till angränsande stadsdelar. Där tillgängligheten inte uppnås (så som inom rödmarkerade gator och platser) kommer vidare studier redovisa detaljerade lösningar eller alternativ.

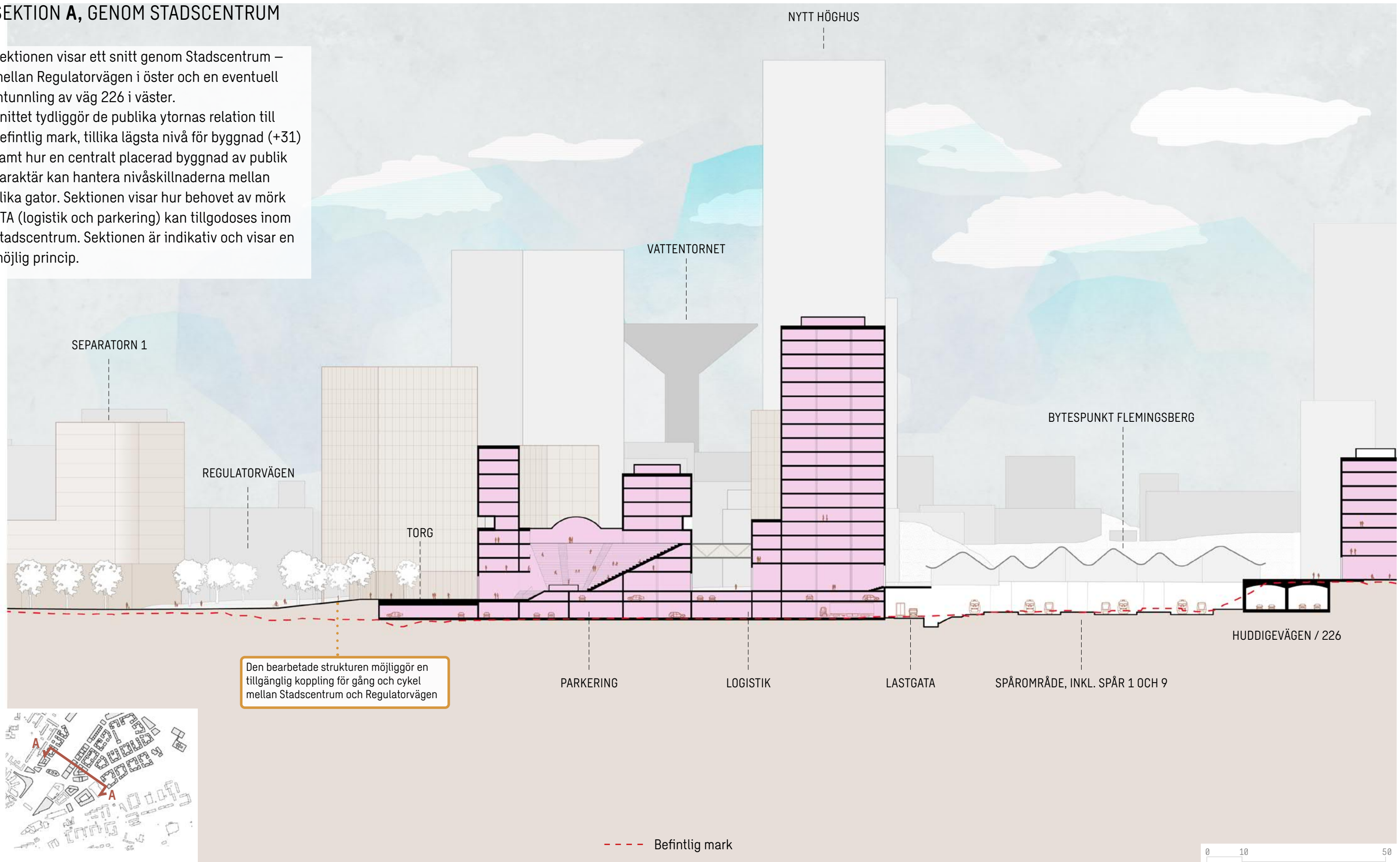




## SEKTION A, GENOM STADSCENTRUM

Sektionen visar ett snitt genom Stadscentrum – mellan Regulatorvägen i öster och en eventuell intunnling av väg 226 i väster.

Snittet tydliggör de publika ytornas relation till befintlig mark, tillika lägsta nivå för byggnad (+31) samt hur en centralt placerad byggnad av publik karaktär kan hantera nivåskillnaderna mellan olika gator. Sektionen visar hur behovet av mörk BTA (logistik och parkering) kan tillgodoses inom Stadscentrum. Sektionen är indikativ och visar en möjlig princip.

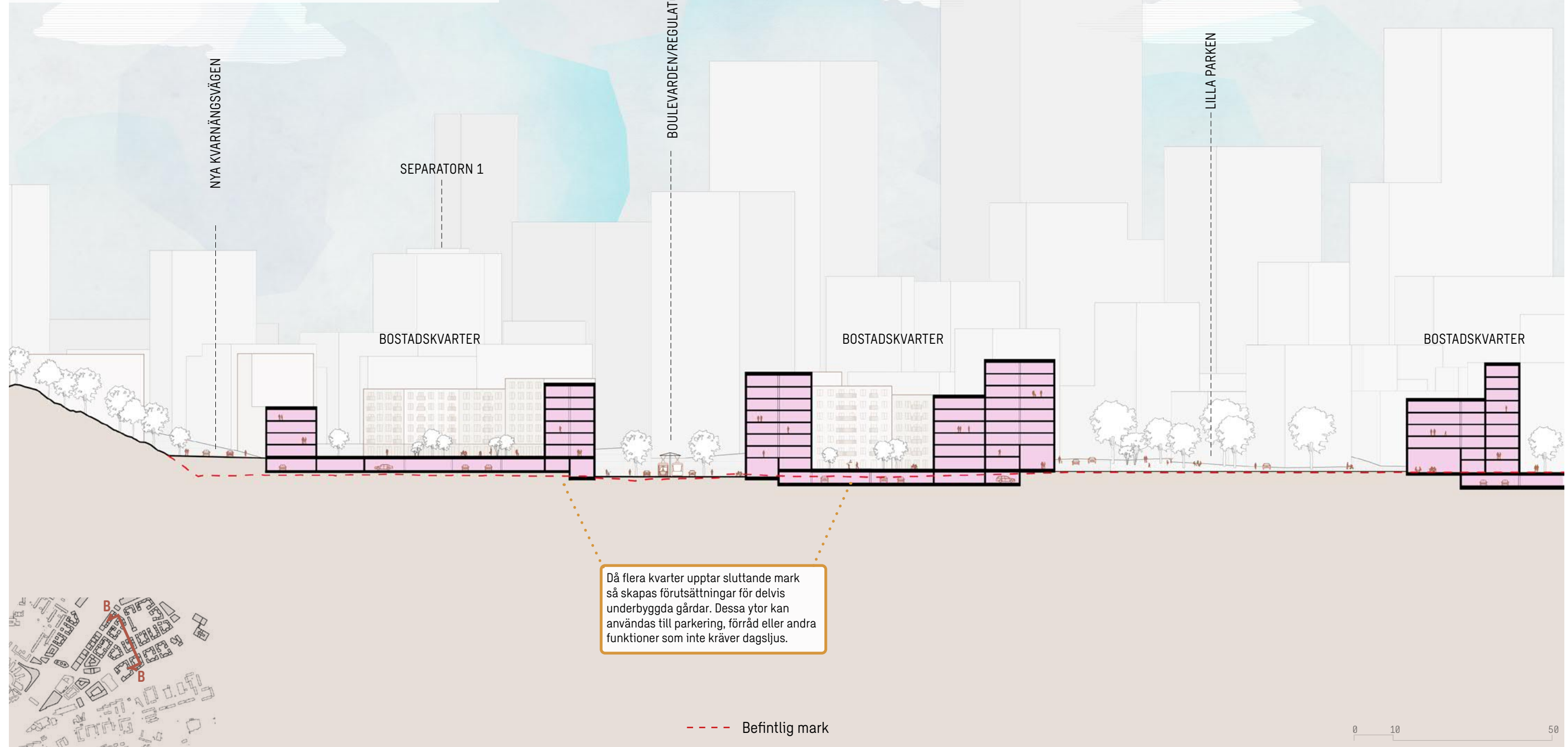


SEKTION A, STADSCENTRUM 1:1000 @ A3



## SEKTION B, GENOM BOSTADSKVARTER OCH PARK

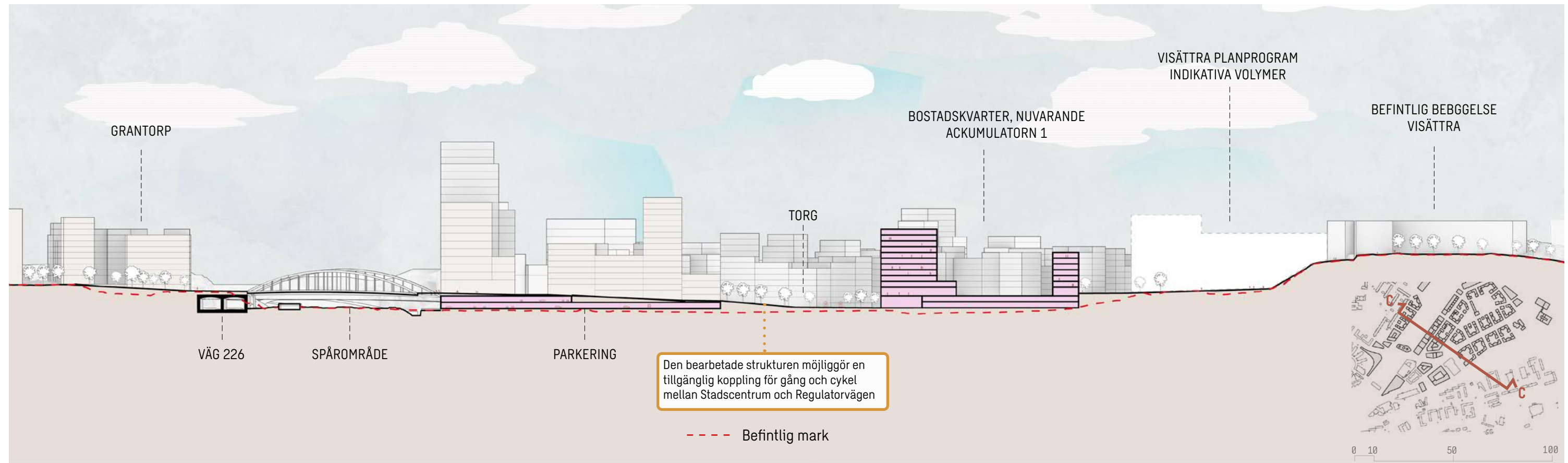
Sektionen visar ett öst-västligt och sammanhängande snitt genom Regulatorvägen och parken. Snittet visar också hur kvartersstrukturerna kan möta Kvarnängsvägen öster om Regulatorvägen, där gårdsnivåerna höjs i förhållande till befintlig topografi. Här visas en underbyggd gård i två plan för att ta upp de stora nivåskillnaderna i kvarterets öst-västliga riktning.



SEKTION B, BOSTADSKVARTER 1:1000 @ A3



## SEKTION C, GENOM STADSCENTRUM OCH UPP MOT VISÄTTRA

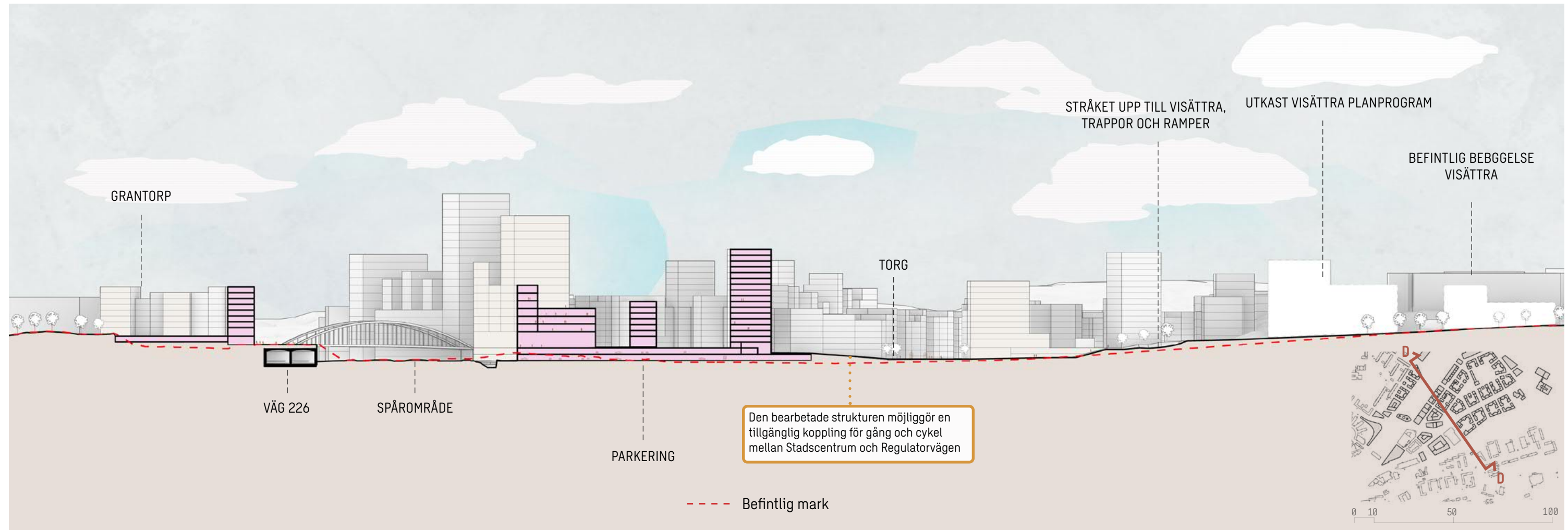


Sektionen visar ett öst-västligt och sammanhängande snitt genom Regulatorvägen, från Grantorp via Stadscentrum och genom Ackumulatör 1 och vidare mot Visättra. Snittet visar också hur Ackumulatör 1 kan möta Kvarnängsvägen öster om Regulatorvägen, där gårdsnivåerna höjs i förhållande till befintlig topografi. Här visas en underbyggd gård i två plan för att ta upp de stora nivåskillnaderna i kvarterets öst-västra riktning.

SEKTION C OCH D 1:2000 @ A3



## SEKTION D, GENOM STADSCENTRUM OCH UPP MOT VISÄTTRA



Sektionen visar ett öst-västligt och sammanhängande snitt genom Regulatorvägen, från Grantorp via Stadscentrums underbyggda bostadskvarter i väster, över torget och genom gångstråket upp mot Visättra. I den östliga förlängningen av detta snitt visas hur Kvarnängsvägen nya höjdsättning ansluter till befintlig marknivå nära krönet i Visättra.

SEKTION C OCH D 1:2000 @ A3

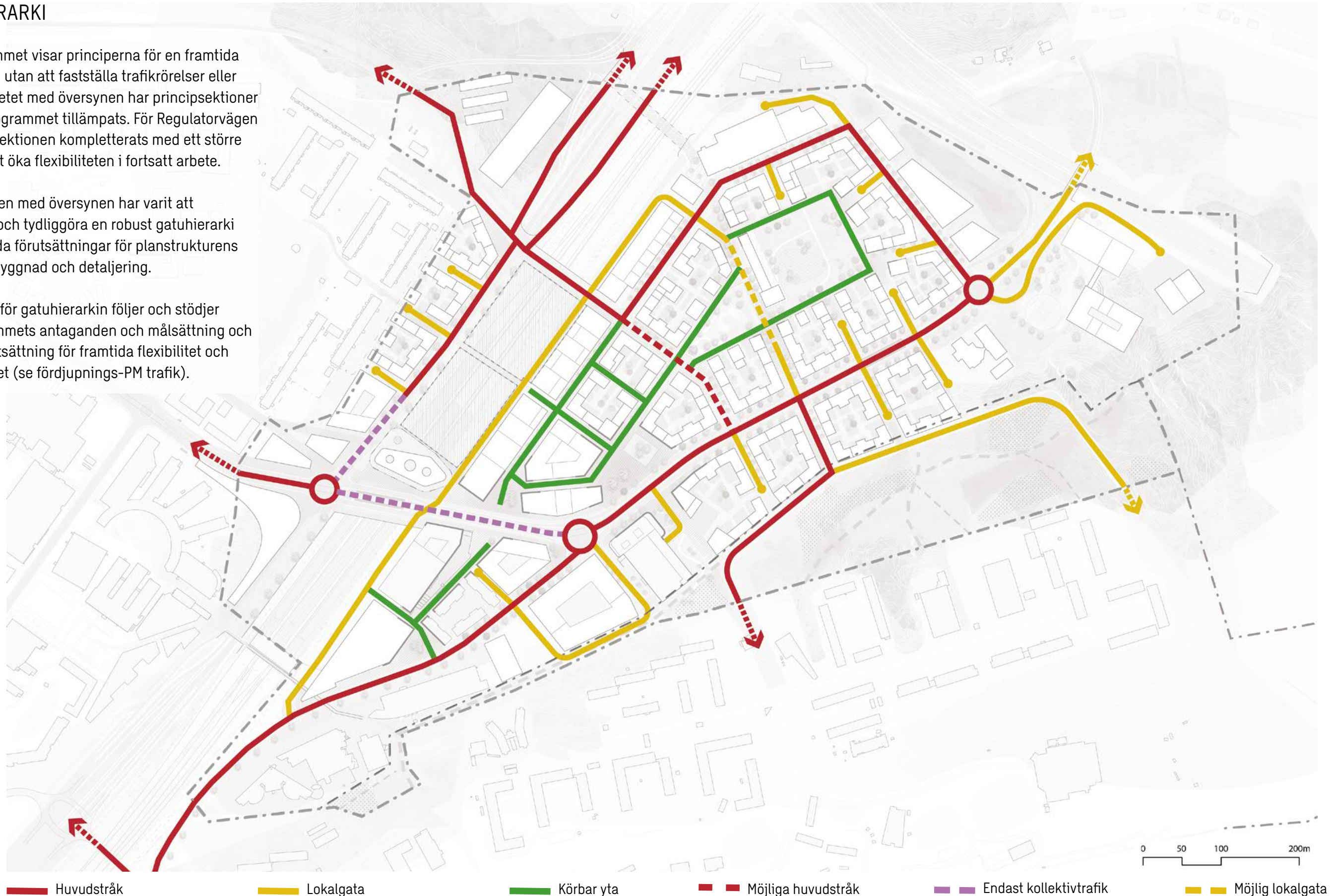


## GATUHIERARKI

Plandiagrammet visar principerna för en framtida gatuhierarki utan att fastställa trafikrörelser eller flöden. I arbetet med översynen har principsektioner från planprogrammet tillämpats. För Regulatorvägen har principsektionen kompletterats med ett större spann för att öka flexibiliteten i fortsatt arbete.

Målsättningen med översynen har varit att säkerställa och tydliggöra en robust gatuhierarki som ges goda förutsättningar för planstrukturens stegvisa utbyggnad och detaljering.

Principerna för gatuhierarkin följer och stödjer planprogrammets antaganden och målsättning och ger bra förutsättning för framtida flexibilitet och funktionalitet (se fördjupnings-PM trafik).





## VIKTIGA GÅNGSTRÅK

Så som betonas i planprogrammets gestaltungs- och i hållbarhetsprogram stärker översynens strukturplan de gena stråken och tydliga sambanden inom och utanför Flemingsbergsdalens programområde.

Marginaler och utrymme finns i svåra topografiska lägen för att tillgänglighet för kunna säkerställas.

I svåra topografiska lägen mot angränsande områden – som exempelvis vid Koporten och mot Visättra – kvarstår en del ofrånkomliga nivåskillnader. Dessa går att lösa med ramper eller motsvarande i senare detaljplaner och/eller i separata studier.

Nivåskillnader som inte säkerställer full tillgänglighet inom Stadscentrum (se diagram avseende tillgänglighet) kommer att lösas i samband med detaljplan.



— Viktiga gångstråk



## CYKEL

I linje med planprogrammets målsättning så säkerställer översynens strukturplan alla tidigare principer för cykelbanor och cykelstråk i och kring Flemingsbergsdalen.

Gatuhierarki och gatusektioner möjliggör dubbelsidiga eller enkelsidiga cykelbanor så som tidigare. Gena stråk har säkerställts mellan viktiga noder inom och utanför programområdet såsom längs Kvarnängsvägen via Elektronvägen mot Koporten, mellan Stadscentrum och Grantorp via ny gång- och cykelbro eller i Flemingsbergsledens förlängning mellan Grantorp och Regulatorvägen.

Kopplingen över Solgårdbron så som tidigare. Det regionala cykelstråket utmed väg 226 Huddingevägen så som i planprogrammet.



Regionalt cykelstråk

Huvudstråk för cykel



## KOLLEKTIVTRAFIK

I linje med planprogrammets hållbarhetsprogram så säkerställer bearbetningen av planstrukturen planprogrammets målsättning om hållbart resande för hela Flemingsberg. Plandiagrammet visar kollektivtrafikens utbredning och viktiga noder inom programområdet samt de trafikala kopplingarna till angränsande områden.

Bytespunkten med tillhörande överdäckning är en viktig del av stadsstrukturen för att nå visionen och målsättningen för Flemingsbergsdalen med låg andel motorfordon och en hög andel hållbara resor. Planerad dragning av Spårväg syd till bytespunkten kan förlängas ner i Flemingsbergsdalen.

Boulevardens bredd möjliggör både Spårväg syd och busstrafik i enlighet med tidigare principer och utredningar.

Alla huvudgator möjliga att trafikera med dubbelriktad busstrafik.



— Spårväg     
 — Busslinje     
 - - - Möjlighet för spårtrafik     
 - - - Möjlighet för busstrafik     
 🚊
🚌
🚋 Kollektivtrafikstopp



## MOBILITET & LOGISTIK

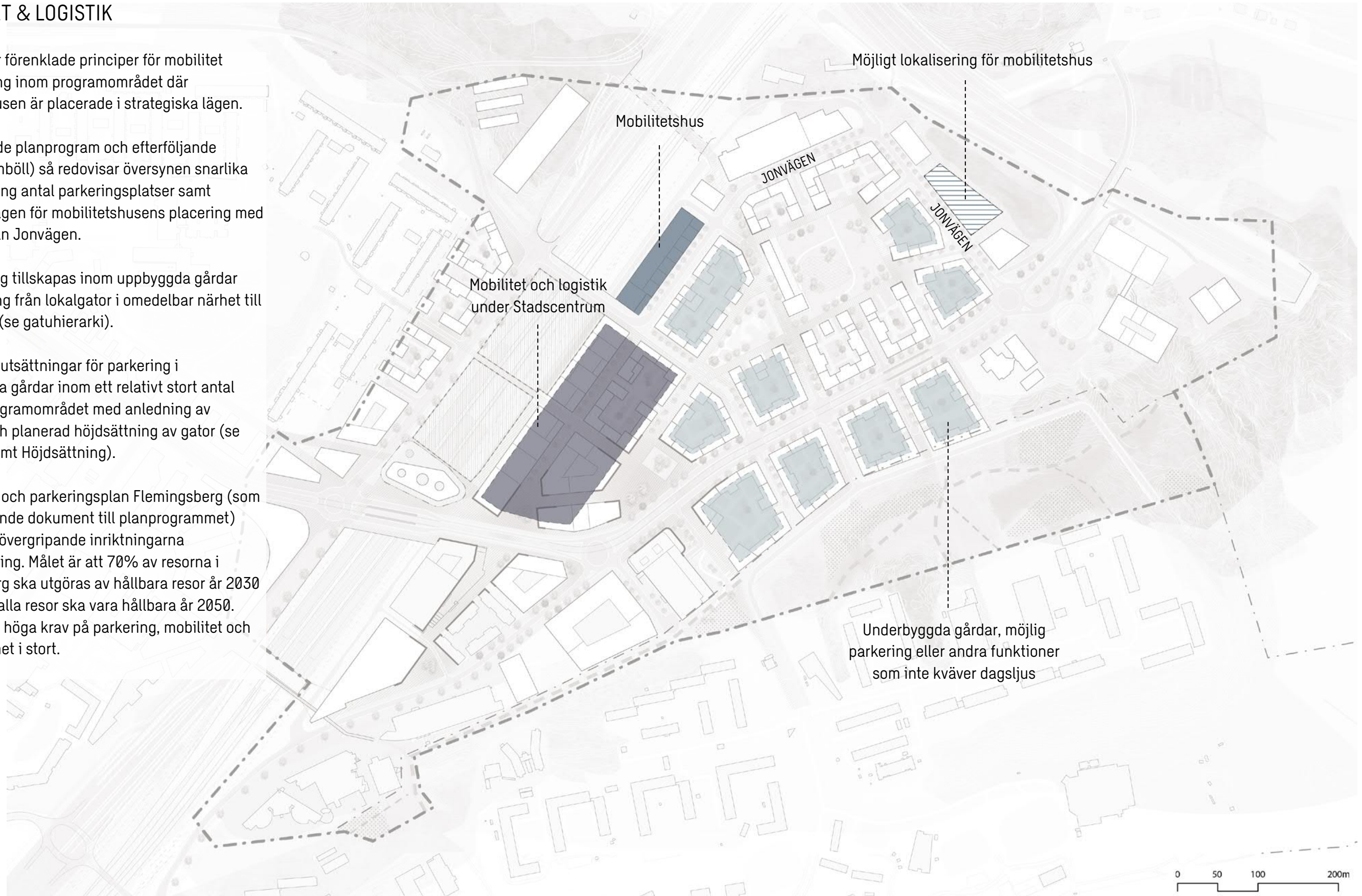
Planen visar förenklade principer för mobilitet och parkering inom programområdet där mobilitetshuset är placerade i strategiska lägen.

Så som i både planprogram och efterföljande studier (Ramböll) så redovisar översynen snarlika principer kring antal parkeringsplatser samt indikativa lägen för mobilitetshusens placering med angöring från Jonvägen.

Om parkering tillskapas inom uppbyggda gårdar sker angöring från lokalgator i omedelbar närhet till huvudstråk (se gatuhierarki).

Det finns förutsättningar för parkering i underbyggda gårdar inom ett relativt stort antal kvarter i programområdet med anledning av topografi och planerad höjdsättning av gator (se sektion B samt Höjdsättning).

I Mobilitets- och parkeringsplan Flemingsberg (som är ett stödande dokument till planprogrammet) beskrivs de övergripande inriktningarna kring parkering. Målet är att 70% av resorna i Flemingsberg ska utgöras av hållbara resor år 2030 och nästan alla resor ska vara hållbara år 2050. Detta ställer höga krav på parkering, mobilitet och trafiksystemet i stort.





## GENERELLA PRINCIPER

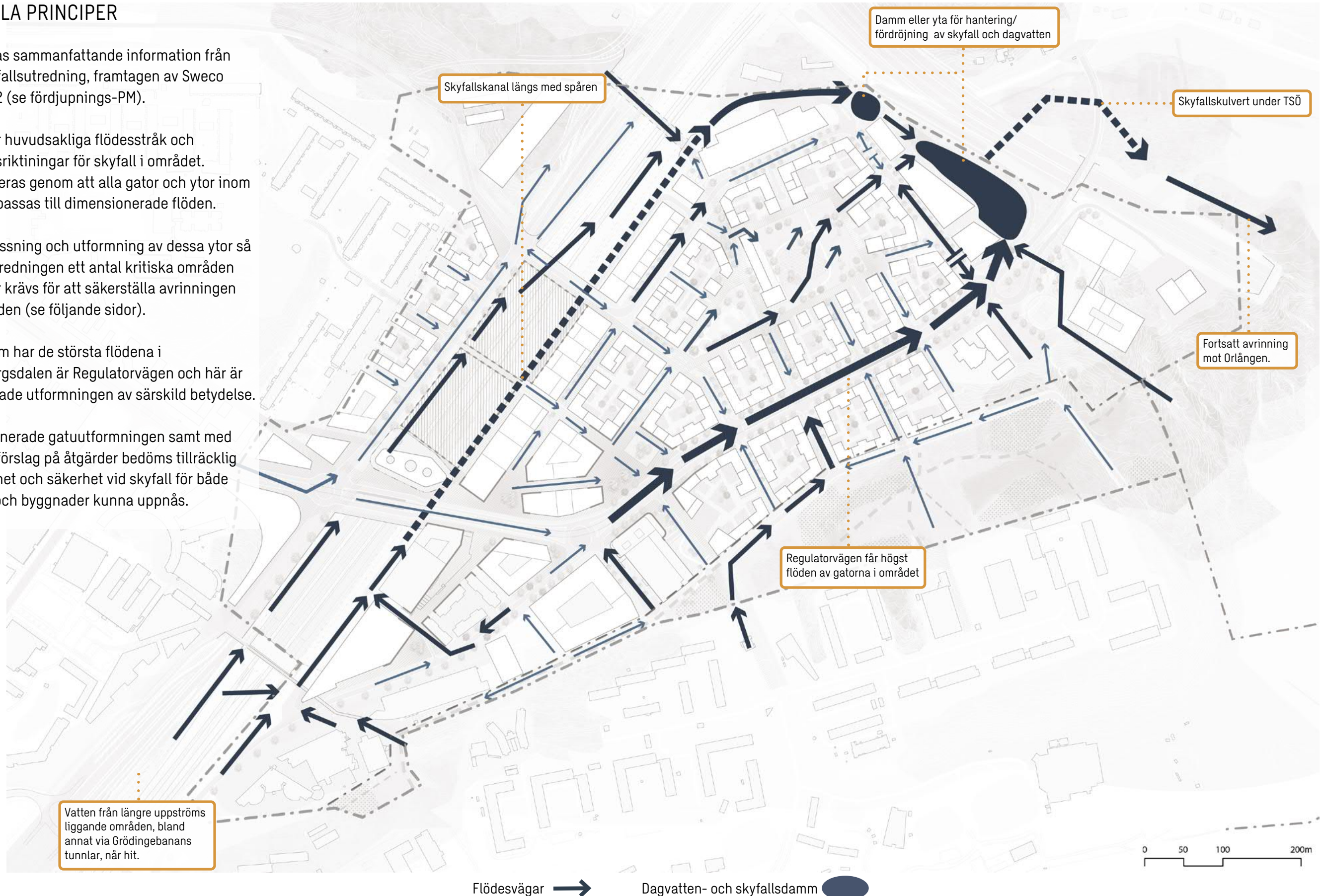
Här redovisas sammanfattande information från separat skyfallsutredning, framtagen av Sweco hösten 2022 (se fördjupnings-PM).

Planen visar huvudsakliga flödesstråk och ytavrinningsriktningar för skyfall i området. Skyfall hanteras genom att alla gator och ytor inom området anpassas till dimensionerade flöden.

Utöver anpassning och utformning av dessa ytor så redovisar utredningen ett antal kritiska områden där åtgärder krävs för att säkerställa avrinningen vid höga flöden (se följande sidor).

Den gata som har de största flödena i Flemingsbergsdalen är Regulatorvägen och här är den detaljerade utformningen av särskild betydelse.

Med den planerade gatuutformningen samt med redovisade förslag på åtgärder bedöms tillräcklig framkomlighet och säkerhet vid skyfall för både människor och byggnader kunna uppnås.



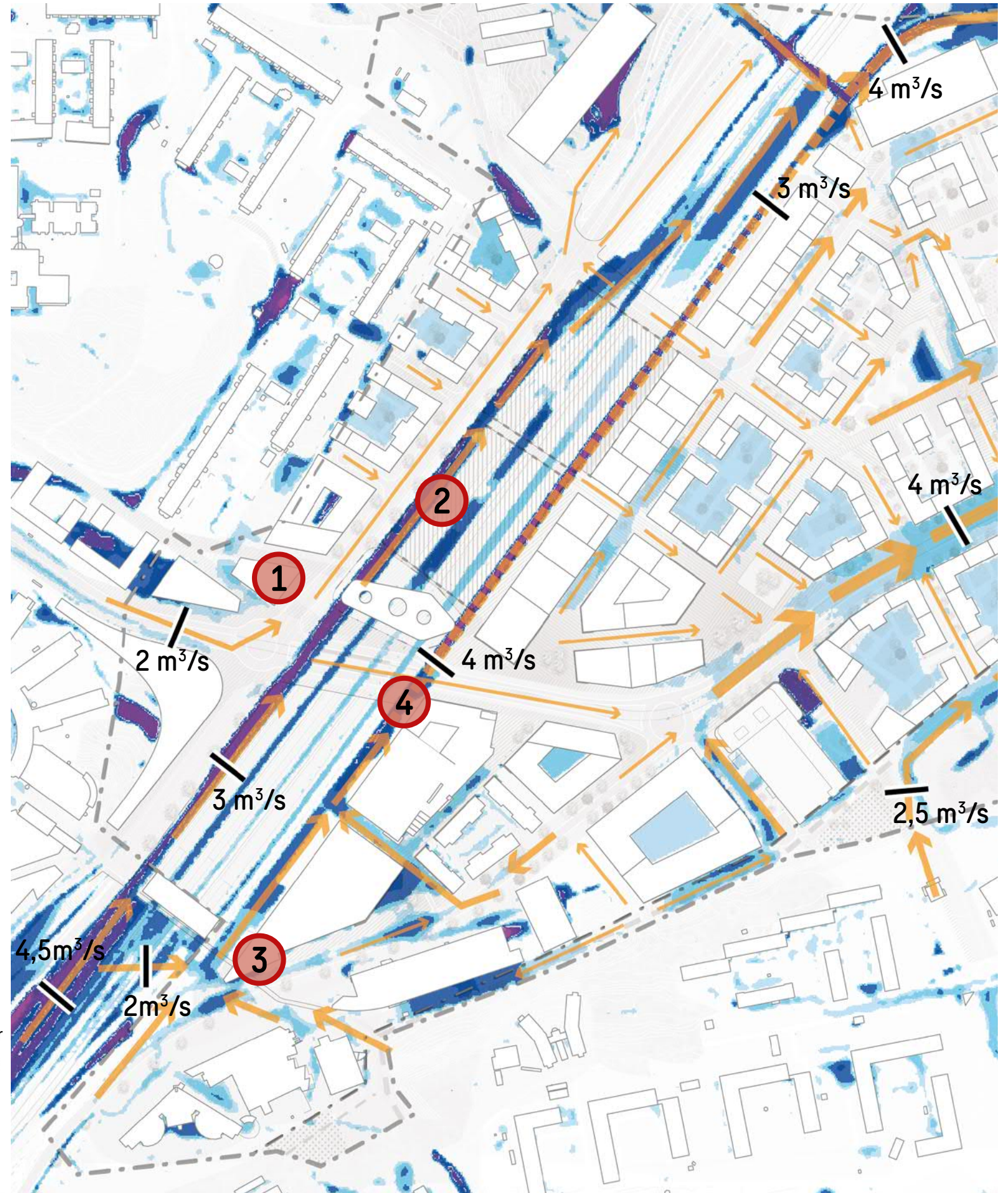


## KRITISKA PUNKTER & OMRÅDEN

Diagrammet visar kritiska punkter och områden (numrerade 1-10, denna och följande sida) där fördjupade studier sker i samband med framtagande av detaljplaner. I dessa områden är det extra viktigt att höjdsättning av mark samt tillkommande tekniska åtgärder utreds med hänsyn till hög kapacitet för flödesriktning, avledning och fördröjning

1. Skyfall från Hälsovägen leds över föreslagen intunnling av Huddingevägen 226 och sedan i nivå med tunneltakets östra kant vidare norrut till Koporten. Alternativt leds vattnet i ett dike parallellt med/i nivå med spårområdet till Koporten.
2. Det befintliga diket längs spårområdets västra sida bevaras, då det utgör en viktig skyfallsled för vatten som kommer längre uppströms i från till Flemingsbergsdalen, söder om Södra entrén. Om ytterligare spår eller intunnling av Huddingevägen 226 genomförs i framtiden måste kapaciteten i detta viktiga skyfallsstråk säkerställas.
3. Öster om spårområdet vid Södra entrén är det dimensionerade flödet beräknat till 2 m<sup>3</sup>/sek. Höjdsättning/utformning måste säkra tillräcklig avrinning mot planerad kanal (nr 4) så att översvämning av byggnadernas bottenvåningar inte sker.

4. Skyfallskanal. För att avvattna lågpunkten vid Södra entrén behövs ett avledande skyfallsstråk för de stora flöden som når hit, och föreslås vara en kanal som startar under Regulatorbron och löper utmed spåret fram till Koporten. Dimensionerat flöde i höjd med Regulatorbron är 4 m<sup>3</sup>/sek. Utformningen måste utredas i en separat framtida studie.





## KRITISKA PUNKTER & OMRÅDEN

**5.** Kvarnängsvägen måste utformas så att skyfallsstråk och kapacitet säkerställs. I samband med gatans utformning måste en studie göras för att klargöra om tidigare utredda uppströms åtgärder i Visättra är nödvändiga och i vilken omfattning. Redovisade flöden är utan dessa åtgärder.

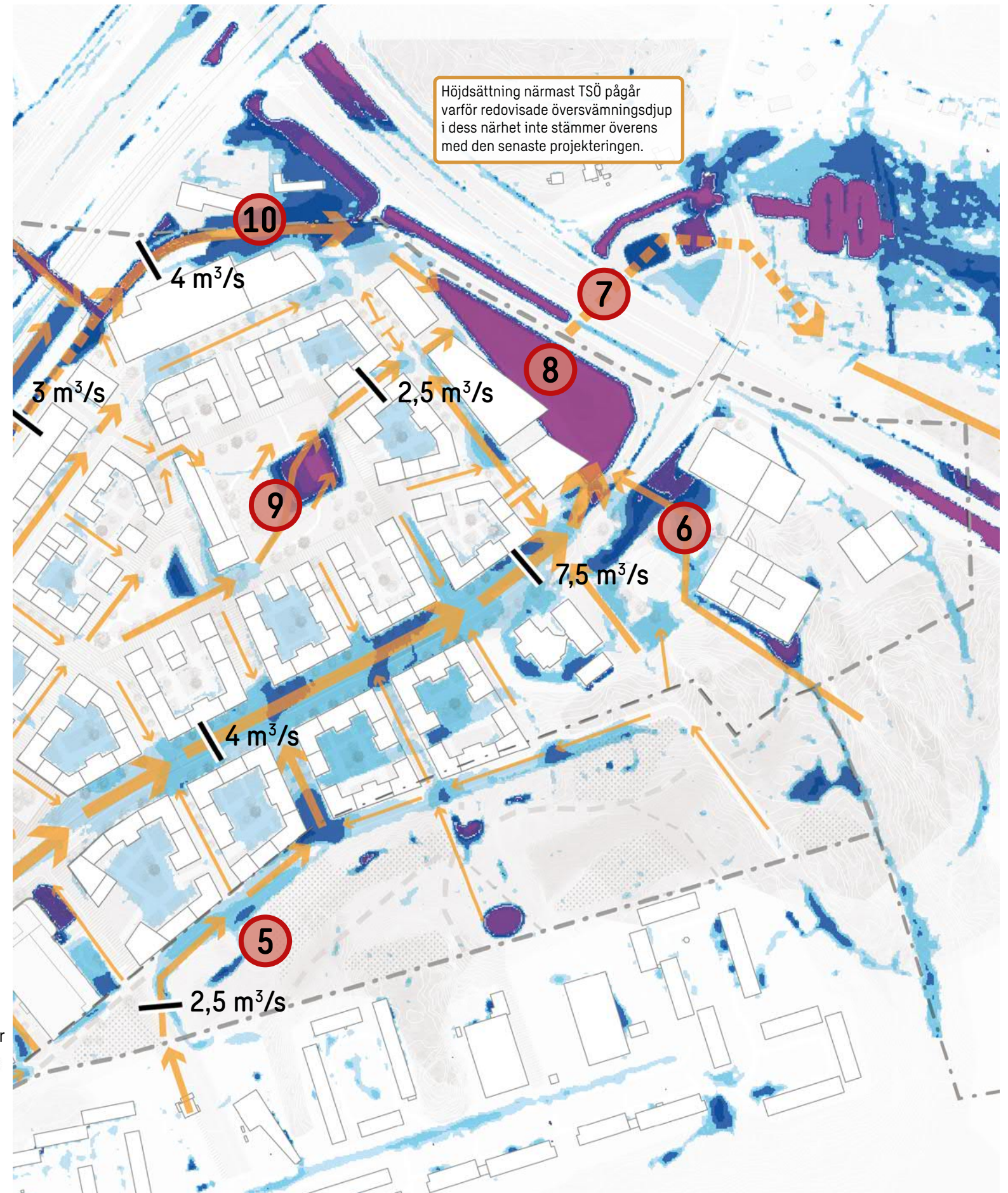
**6.** Skyfallsstråk vid föreslagna skolan/kv. Katoden. Viktigt att skolbyggnader och höjdsättning av mark inte påverkar eller hindrar skyfallsstråk. Skolgården kan med fördel utnyttjas för fördröjning.

**7.** Utlopp och kulvert under Tvärförbindelse Södertörn (TSÖ). Trafikverket ansvarar för att kapacitet och utformning av kulvert under väganläggningen motsvarar minst nuvarande behov vid skyfall. Området längs TSÖ är avgörande för att säkerställa skyfallet i hela Flemingsbergsdalen. Det är mycket viktigt att avrinningsvägar till kulvert under TSÖ säkerställs.

**8.** Översvämningsytan nordöst om Jonvägen (kv Anoden) och söder om avgränsat område för TSÖ är nödvändig för skyfallshantering inom Flemingsbergsdalen. Ett preliminärt behov av fördröjningsvolym i samband med skyfallshändelser inom området har fastställts i utredningen. Kapacitet och yta (storlek) måste beräknas i samband med att slutgiltig lösning för TSÖ väljs. Ju fler kulvertar och ju högre kapacitet under TSÖ, desto mindre blir behovet av fördröjning inom området. Området behöver ur ett skyfallsperspektiv inte utformas som en damm med permanent stående vatten, utan kan med fördel vara en torrlagd yta som översvämmas vid extrema skyfall (t.ex. park, parkering eller gångväg). Den eventuella skyfallsvolym som fördröjs inom stadsdelsparken och skolgård (kv Katoden) kan subtraheras från den volym som krävs för översvämningsområdet vid TSÖ.

**9.** Översvämningsbar yta i stadsdelsparken kan eventuellt vara nödvändig, framför allt om parken och/eller kringliggande kvarter byggs innan kv. Anoden blir tillgänglig eller rådighet över kv. Anoden tillskapas. Området kring kv. Anoden måste utredas separat avseende behov av översvämningsbar yta/volym.

**10.** Det krävs en ca 60 cm hög och tät mur längs gångvägen mellan ställverket och Regulatorn 4 för att förhindra att vatten från skyfallsstråket når byggnaderna. Det är samtidigt viktigt att gångvägens funktion som skyfallsstråk säkras genom markens höjdsättning och fungerar tillsammans med planerade ledningar under mark.





## SKOLOR

### Skolor inom Flemingsbergsdalen

Antalet bostäder i Flemingsbergsdalens programområde är beräknade till 4700, antalet elevplatser 1900. Likt planprogrammet så finns en primär lokalisering av skola i norr, vid Regulatorvägens slut samt en lokalisering intill Kvarnängsvägen inom den överlappande delen mellan Visättras och Flemingsbergsdalens programområden. För att tillgodose Flemingsbergsdalens behov av elevplatser kommer ytterligare en till två skolor att behövas.

### Etableringar

Skolbyggnad och idrottshall redovisas som indikativa volymer där behovet av avskärmning mot tvärförbindelsen och lekvänliga ytor kan säkerställas. Skolfastigheten i detta läge bedöms kunna härbärgera mellan 800 och 900 elever (fastighet om ca 20 000 m<sup>2</sup>).

Diagrammet visar två möjliga riktningar för ytterligare en skoletablering – antingen parallellt med Jonvägen eller söderut längs boulevarden/Regulatorvägen. En tillkommande skola längs Regulatorvägen kan påverka antalet förskolor i de kvarters som eventuellt berörs. De sekundära lokaliseringarna inryms i kvartersstrukturer eller i delområden där förutsättningarna för en tredje och eventuellt fjärde skola bedöms som möjliga.

En framtida lokaliseringsutredning kommer att utvärdera de olika platsernas lämplighet och förutsättningar utifrån till exempel barnperspektivet, tillgänglighet, rekreation, verksamhetsdrift och säkerhet.

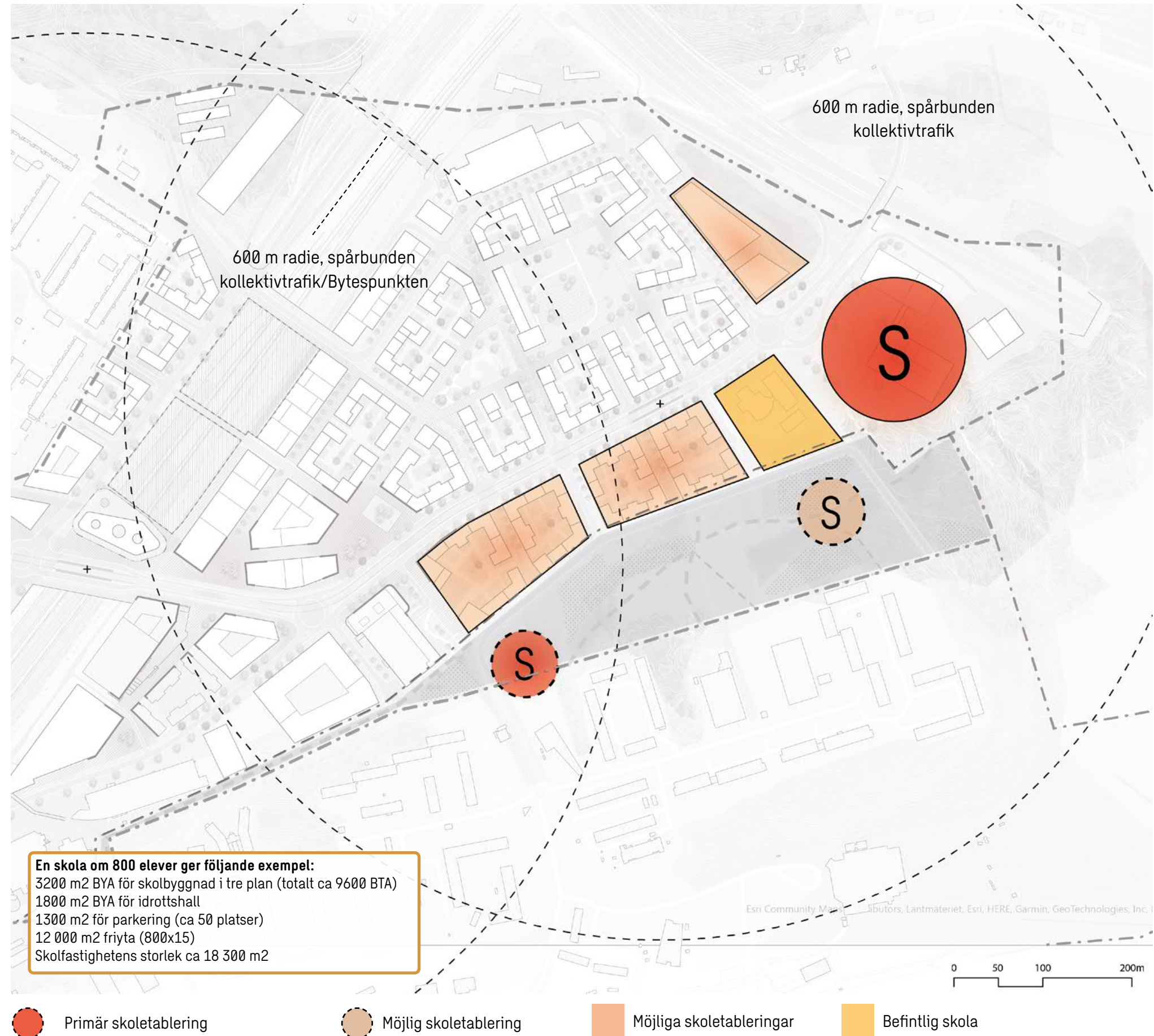
### Skolbyggnadens nyckeltal

Beräkningarna utgår från 0,4 skolplatser i F-9 skola per bostad. En skolbyggnad beräknas motsvara ca 12 kvm BTA/elev samt tillhörande friyta (skolgård) om ca 15 kvm/elev i A-läge. Tillkommande behov finns avseende parkering samt eventuell idrottshall eller motsvarande.

### Skolornas friytor:

För skolor inom zon A (tät stadsbebyggelse enligt riktlinjer för friytor, kriterier kopplade till zon A)

Tät stadsmiljö, 600 m från spårbunden kollektivtrafik  
Grundskolans friyta dimensioneras till minst 15 m<sup>2</sup> per barn och en sammanhängande yta om minst 2000 m<sup>2</sup> + Tillgängliga och lekvänliga stråk med koppling till naturområde inom 300 meter.





## FÖRSKOLOR

### Förskolor inom Flemingsbergsdalen

I Huddinge kommuns mest centrala delar – zon A och B – ska bostäder, service, kultur och ytor för rekreation ges plats på begränsad yta för att skapa en funktionsblandad och levande stadsmiljö. För Flemingsbergsdalens programområde utgår beräkningar och koncept för lokalisering av förskolor från de kriterier som gäller zon A.

### Förskolornas nyckeltal

För förskolor inom zon A (avser kriterier och riktlinjer), avses tät stadsmiljö, 600 m från spårbunden kollektivtrafik samt med angränsande, tillgängliga och lekvänliga stråk med koppling till parker och naturområden inom 300 meter.

Ett nyckeltal om 0,2 förskoleplatser/bostad ger 1 förskola (100 förskolebarn) om fem avdelningar per 500 bostäder. En integrerad förskola ska medge en sammanhängande och avgränsad förskolegård om minst 2000 m<sup>2</sup>, motsvarande 20m<sup>2</sup>/förskoleelev. En vistelseyta för boende motsvarande 30% av gårdens totala yta bör eftersträvas.

För programområdet Flemingsbergsdalen planeras ca 4700 bostäder. För 4700 bostäder krävs ca 950 elevplatser vilket motsvarar 46 förskoleavdelningar. I arbetet med översynen har bostadsgårdarnas proportioner förändrats så att integrerade förskolor kan fördelas inom alla delar av programområdet. Diagrammet visar att samtliga kvarter söder om Regulatorvägen har gårdsstorlekar som möjliggör integrerade förskolor.

### Måluppfyllelse i förhållande till Planprogramet

Den reviderade strukturen har större kvarter med rymligare bostadsgårdar vilket förbättrar solförhållanden och bättre tillgång till fritid för förskolegårdarna. Genom detta har gator tagits bort och stadsstrukturens finmaskighet minskats något till förmån för större flexibilitet och utökad tillgänglighet. För lokalisering av förskolor i de norra kvarteren har avståndet till naturområde ökat något i förhållande till tidigare planprogram.



Förskolor

Möjliga placeringar av förskolor

Möjlig placering av förskolor inom Visättra programområde



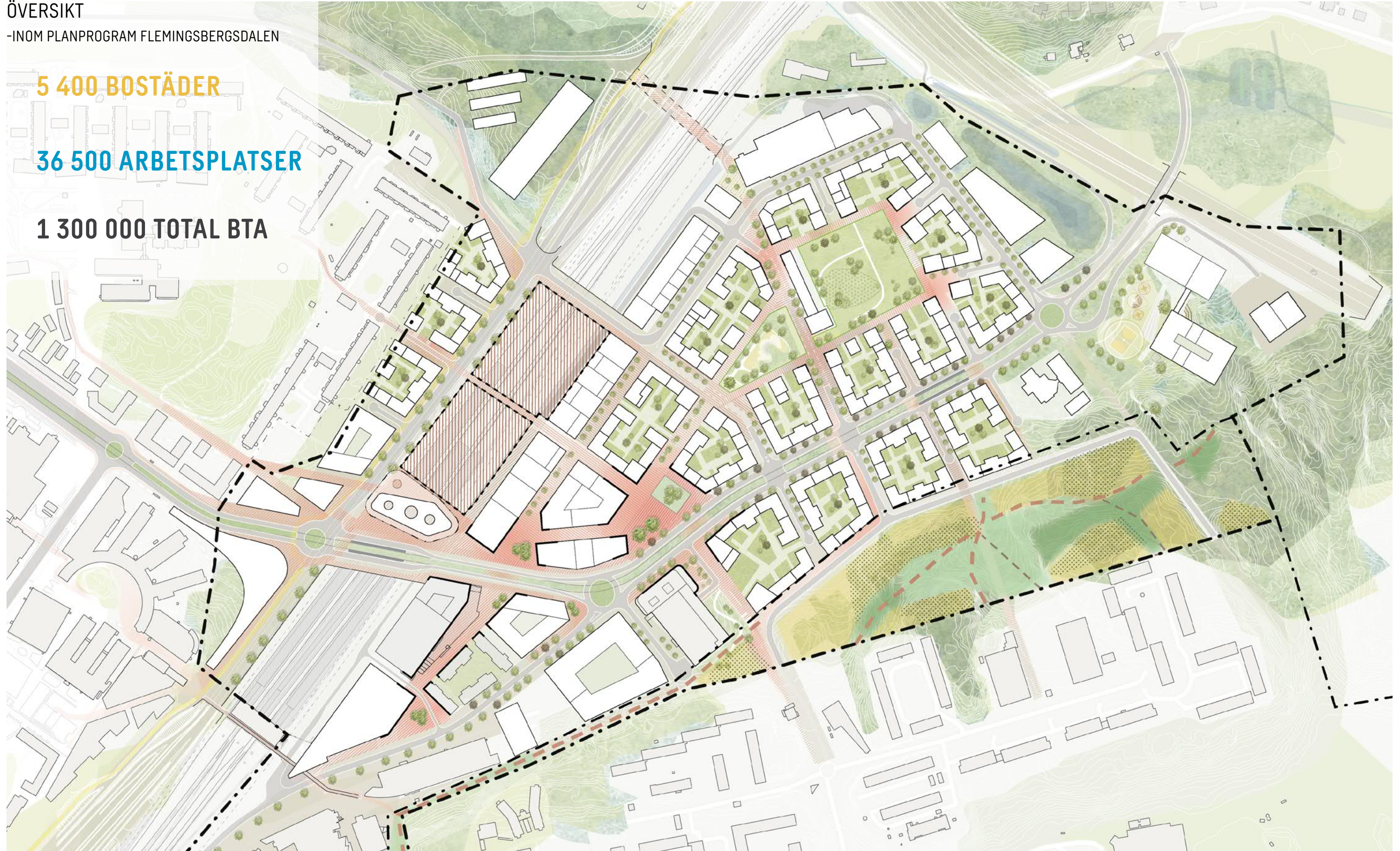
## ÖVERSIKT

-INOM PLANPROGRAM FLEMINGSBERGSDALEN

**5 400 BOSTÄDER**

**36 500 ARBETSPLATSER**

**1 300 000 TOTAL BTA**





## ÖVERSIKT

-INOM REVIDERAT PROGRAMOMRÅDE  
FÖR FLEMINGSBERGSDALEN

**4 700 BOSTÄDER**

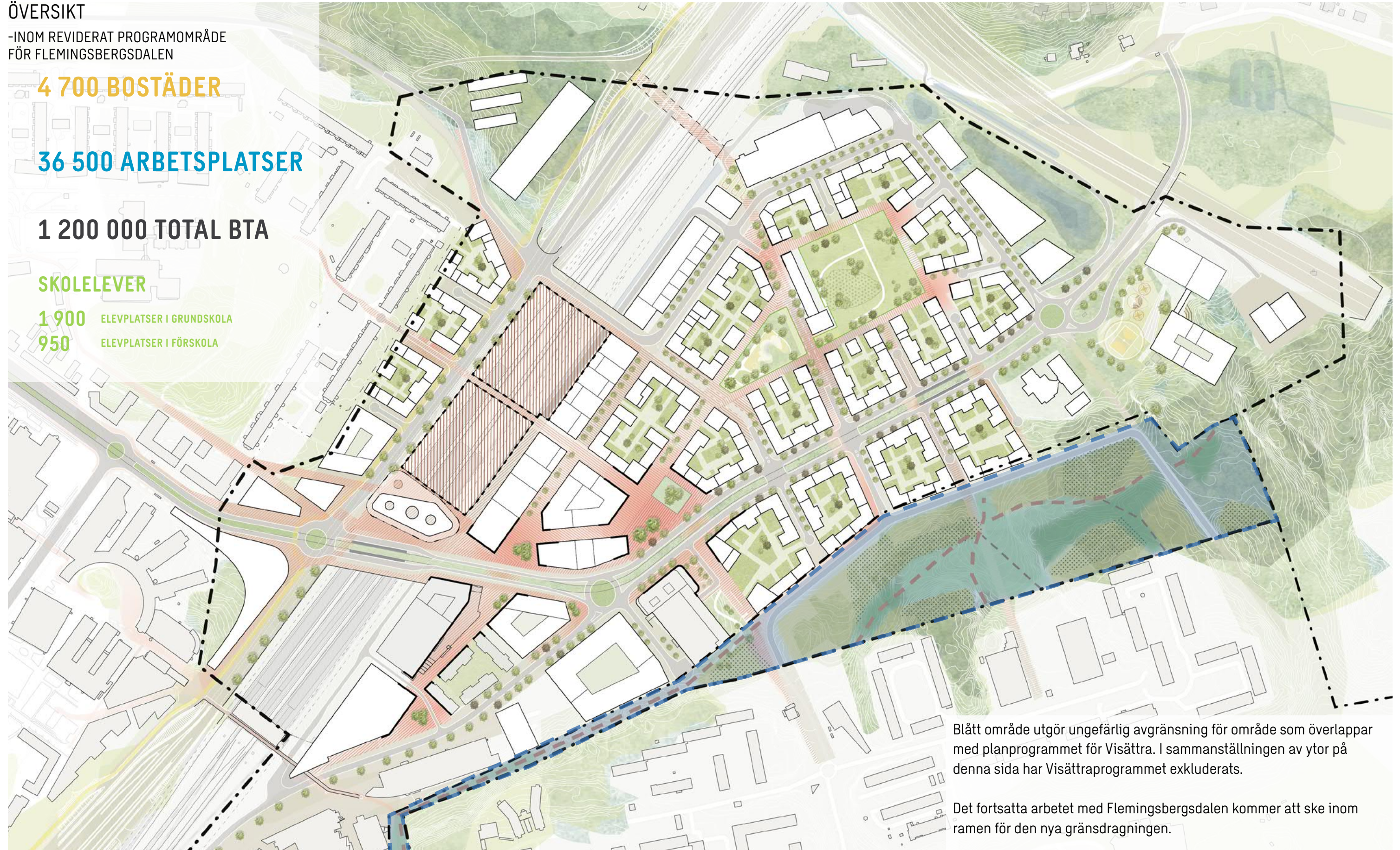
**36 500 ARBETSPLATSER**

**1 200 000 TOTAL BTA**

**SKOLELEVER**

**1 900** ELEVPLATSER I GRUNDSKOLA

**950** ELEVPLATSER I FÖRSKOLA



Blått område utgör ungefärlig avgränsning för område som överlappar med planprogrammet för Visättra. I sammanställningen av ytor på denna sida har Visättraprogrammet exkluderats.

Det fortsatta arbetet med Flemingsbergsdalen kommer att ske inom ramen för den nya gränsdragningen.



# EXPLOATERING

BEFINTLIGA FASTIGHETER

ÖVERSYNEN



— Avgränsning programområde

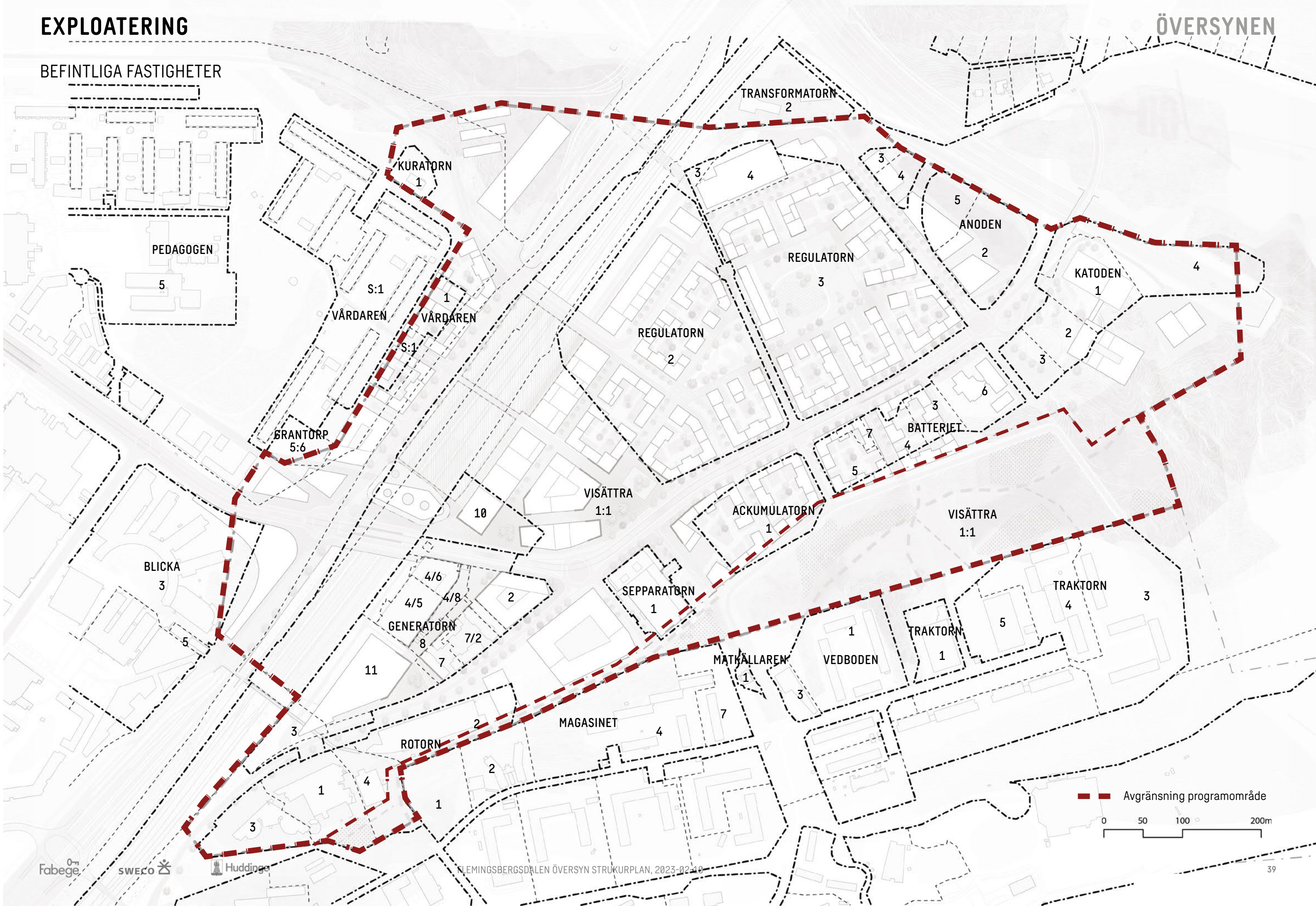
0 50 100 200m



# EXPLOATERING

BEFINTLIGA FASTIGHETER

# ÖVERSYNEN

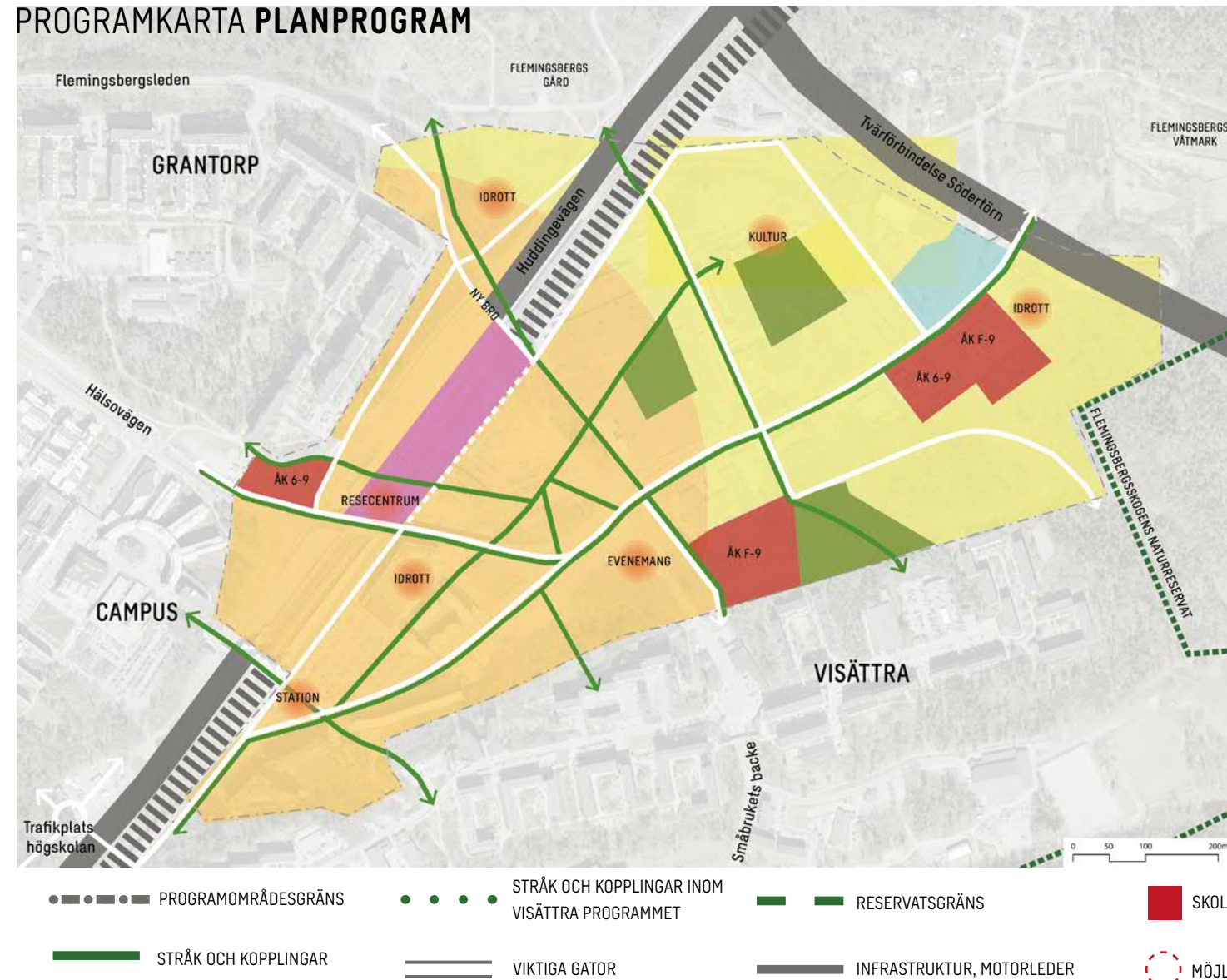


— Avgränsning programområde

0 50 100 200m



## PROGRAMKARTA PLANPROGRAM



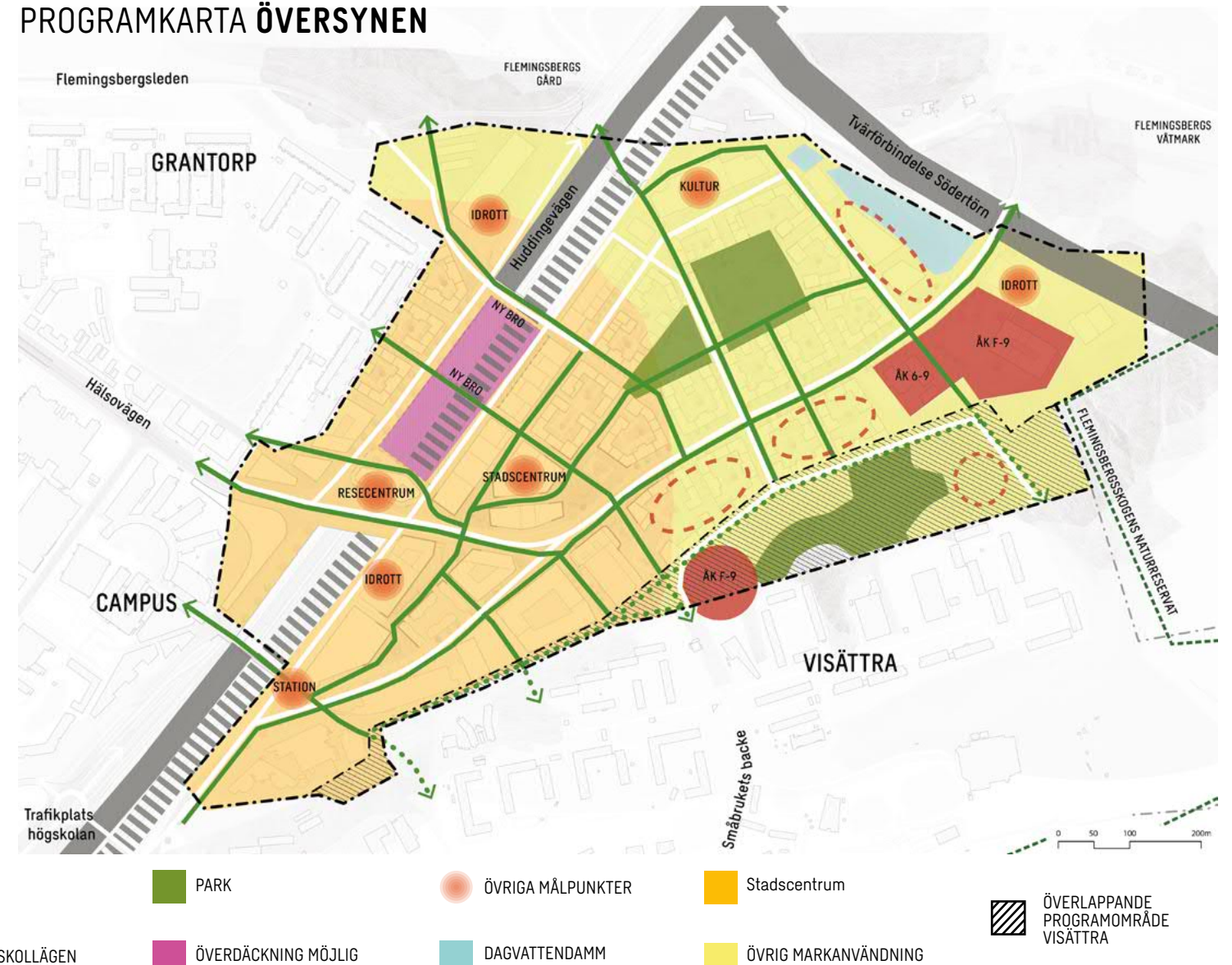
Programkartan till vänster visar en stiliserad sammanfattning av planprogrammet efter färdigställandet 2020. Till höger finns översynens programkarta utförd i samma manér. I allt väsentligt lämnas den övergripande strukturen intakt, där olikheter och skillnader bland annat tar avstamp i antagna planer och en ny dragning av Kvarnängsvägen.

I denna sammanfattning vill vi lyfta planprogrammets kvalitets- och hållbarhetsprogram som viktiga styrdokument för arbetsprocess och tillämpning:

Ur ett hållbarhetsperspektiv stärker och utvecklar den nya strukturplanen ett stort antal viktiga områden i Flemingsbergsdalen, så som kopplingar, funktionsblandning, friytor och allmän tillgänglighet. Arbetet med strukturplanen har i alla delar präglats av hållbarhetsprogrammets och kvalitetsprogrammets målsättning - att överbygga dagens barriärer och knyta nuvarande och framtida invånare närmare varandra.

Den nya strukturen är i alla delar robust och utvecklingsbar avseende de sociala och rumsliga sambanden till angränsande stadsdelar. Kopplingarna till Grantorp har setts över till följd av att överdäckningen av spårområdet kan få en annan omfattning i jämförelse med planprogrammets antaganden.

## PROGRAMKARTA ÖVERSYNEN



Mot programområdet för Visättra har den nya strukturplanen öppnat för nya och tillgängliga samband. Här finns nu goda förutsättningar till säkra skolvägar, generösa kvartersstrukturer som kan rymma förskolor och aktiva bottenvåningar samt vackra och trygga övergångar mellan stadsmässig bebyggelse och naturmark.

Strukturplanens flexibla kvarter ger goda förutsättningar för att stärka sambandet mellan Koporten i väster, via Stadsdelsparken till Solgårdensbron och naturreservatet i norr.

Den nya strukturplanen stärker och utvecklar de inre delarna av planen – mellan Södra entrén i söder, via Ebba Bååts torg, genom Stadscentrum och vidare mot parkerna i norr. Den nya gatustrukturen och kvarterens proportioner gör att gångfartsgator, torg och parker i stor utsträckning kan fredas från angöringstrafik.

I de volymsstudier som ligger till grund för den nya strukturplanen visas hur solförhållanden, funktionsblandning och rörelsemönster banar väg för den fortsatta planeringen – i och utanför Flemingsbergsdalen.

Huddinge, 2023-02-10