



Datum
2022-02-22

Diarienummer
Huddinge KS-2018/290
Botkyrka KS/2019:00054

Handläggare
Gabriel Traneborn
08-535 362 47
Kommunstyrelsens förvaltning

Linda Dahlberg
070 164 37 95
Kommunledningsförvaltningen, Botkyrka kommun

Samrådsredogörelse utvecklingsplan för Flemingsberg

Sammanfattning

Samrådet genomfördes under tiden den 1 februari – 15 april 2021.

Samrådsförslaget har annonserats och funnits tillgängligt digitalt på kommunens hemsida samt har sänts till berörda remissinstanser inom utvecklingsplanens område. Samrådet har också annonserats i Vårt Huddinge som delas ut till alla hushåll i kommunen. Under samrådet har 58 yttranden kommit in från organisationer, företag, myndigheter och privatpersoner i Huddinge samt berörda delar av Botkyrka kommun.

Länsstyrelsen är positivt inställd till utvecklingsplanens konkretisering av hur den regionala stadskärnan kan utvecklas i etapper under lång tid. Samtidigt betonas vikten av att hantera utmaningar och målkonflikter för att uppnå en hållbar stad. Rådgivande synpunkter lämnas angående barnperspektivet, blåstruktur, hållbara transporter och lokala kulturmiljövärden.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare utgångspunkt i aktuella regionala förhållanden, mål och planeringsunderlag. Regionen föreslår även revideringar och kompletteringar av strukturplanen avseende trafikkopplingar, centrumområdets storlek samt utbredningen av park och naturmark.

Trafikverket ser övergripande positivt på utvecklingsplanens inriktning men ser samtidigt behov komplettering i flera avseenden för att det ska gå att ta ställning till planens konsekvenser för statlig infrastruktur.

Kommunens förskolenämnd och grundskolenämnd påpekar behovet av att i tidigt skede avsätta ytor för att tillgodose nämndernas behov av lokalförsörjning. Nämnderna understryker även vikten av att genomgående ta hänsyn till barnperspektivet i planeringen av Flemingsberg.

Klimat- och stadsmiljönämnden efterfrågar tydliggöranden avseende exploatering av naturmark i synnerhet områden med höga naturvärden. Nämnden understryker också vikten av att hantera planområdets utmaningar med dagvatten.

Bygglovs- och tillsynsnämnden lämnar i huvudsak medskick rörande frågor som behöver hanteras i efterföljande planering.

Kultur- och fritidsnämnden påpekar vikten av att avsätta ytor för kultur- och fritidsändamål i tidigt skede. Nämnden efterfrågar även förtydliganden rörande utvecklingsplanens funktion som styrdokument.

HUDDINGE KOMMUN



Socialnämnden lämnar i huvudsak medskick rörande frågor som behöver hanteras i efterföljande planering såväl som i kommunens övergripande strategiarbete.

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på framtagandet av utvecklingsplanerna och en tidig dialog kring förändringar i bebyggelsen. Samtidigt påpekas behovet av ytterligare utredningar och kompletterande underlag för att säkerställa fungerande lösningar för hantering av dagvatten och VA i Flemingsberg. Bolaget efterlyser på ett övergripande plan en mer konsekvent hantering av dagvattenfrågor i kommunen.

Flertalet synpunkter har också inkommit rörande:

- Utvecklingsplanens kartunderlag
- Utvecklingsområdets struktur
- Dagvatten- och skyfallshantering
- Utvecklingsplanens funktion som styrdokument
- Exploatering av naturområden
- Barnperspektiv
- Riksintressen



Innehåll

Samrådsredogörelse utvecklingsplan för Flemingsberg.....	1
Sammanfattning	1
Beskrivning av ärendet	5
Samrådsredogörelse – vad är det?	5
Hur har samrådet gått till?	5
Vilka har lämnat synpunkter?	6
Planen efter samrådet	6
Kommentarer till inkomna synpunkter.....	8
1. Statliga och regionala instanser.....	8
Region Stockholm.....	8
Länsstyrelsen Stockholm	10
Lantmäteriet, Botkyrka	13
Trafikverket	13
Luftfartsverket.....	18
Polismyndigheten.....	18
2. Ledningsägare.....	18
Svenska kraftnät.....	18
Vattenfall Eldistribution AB	18
Skanova	19
Botkyrka stadsnät.....	19
3. Kommuner	19
Stockholm stad	19
Nynäshamn kommun	20
Haninge kommun	20
4. Huddinge kommuns nämnder	20
Grundskolenämnden och Förskolenämnden	20
Klimat- och stadsmiljönämnden.....	21
Bygglovs- och tillsynsnämnden	23
Kultur- och fritidsnämnden	25
Socialnämnden.....	27
5. Huddinge kommuns bolag.....	28
Huge Bostäder AB	28
Stockholm vatten och avfall (SVOA).....	28
SRV återvinning AB.....	31
SFAB	31



HUSF	32
6. Föreningar och övriga	32
Miljöpartiet de gröna	32
Svenska kyrkan i Huddinge	34
Naturskyddsföreningen Huddinge	35
Hyresgästföreningen Botkyrka – Salem	37
Tullinge tomt- och villaägareförening	37
Hyresgästföreningen Huddinge	39
7. Större fastighetsägare	39
Campus Flemingsberg Science	39
HSB	41
8. Privatpersoner boende i Huddinge kommun	42
Privatperson 1	42
Privatperson 2	42
Privatperson 3	42
Privatperson 4 & 5	43
Privatperson 6	44
9. Privatpersoner boende i Botkyrka kommun	44
Boende i Tullinge 1	44
Boende i Tullinge 2	45
Boende i Tullinge 3	45
Boende i Tullinge 4	46
Boende i Tullinge 5	46
Boende i Tullinge 6	47
Boende i Tullinge 7	48
Boende i Tullinge 8	48
Boende i Tullinge 9	49
Boende i Tullinge 10	50
Boende i Tullinge 11	50
Boende i Tullinge 12	52
Boende i Tullinge 13	52
Boende i Tullinge 14	53
Boende i Tullinge 15	53
Boende i Tullinge 16	54
Boende i Tullinge 17	55
Boende i Tullinge 18	55



Boende i Tullinge 19	56
Boende i Tullinge 20	56
Boende i Tullinge 21	57
Boende i Tullinge 22	58

Beskrivning av ärendet

Den 14 mars 2018 fick kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta ett förslag till utvecklingsplan för Flemingsberg.

Syftet med planen är att visa önskad utveckling fram till 2050 eller ännu längre. Planen fyller glappet mellan översiktsplan och detaljplan och ska vara vägledande för utvecklingen av Flemingsberg. Utvecklingsplanen bygger på en visionsstyrd planering med fyra bärande strategier och ett antal delstrategier som förhåller sig till övergripande styrdokument och principerna för hållbar utveckling.

Planen kommer att vara ett viktigt stöd i kommunens fortsatta arbete med att utveckla Flemingsberg, både som vägledande dokument i dialog med aktörer och för kommande projekt. Utvecklingsplanen är liksom kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande men vägledande för efterföljande detaljplanplanering.

Parallellt med framtagandet av utvecklingsplan för Flemingsberg upprättas även förslag på utvecklingsplaner för kommundelarna Vårby, Kungens kurva och centrala Huddinge - kommundelarna Sjödalen och Fullersta.

Utvecklingsplanen är framtagen i samverkan med Botkyrka kommun vars kommunstyrelse beslutade om kommungemensamt framtagande av fördjupad översiktsplan för Flemingsberg år 2007, dnr KS/2007:72.

Samrådsredogörelse – vad är det?

Samrådsredogörelsen ska innehålla en sammanställning av de synpunkter som har kommit in under samrådet samt en redovisning av kommunens ställningstaganden och förslag med anledning av synpunkterna. Eftersom utvecklingsplanen inte regleras i plan- och bygglagen på samma sätt som en översiktsplan eller fördjupad översiktsplan finns inget krav på att en samrådsredogörelse ska upprättas. Varken utvecklingsplanen eller den tillhörande samrådsredogörelsen går därmed att överklaga.

Hur har samrådet gått till?

Förslaget till utvecklingsplan för den regionala stadskärnan Flemingsberg har varit ute på samråd under tiden 1 februari 2021 till den 15 april 2021. På hemsidan www.huddinge.se/flemingsberg2050 och www.botkyrka.se/flemingsberg har allt material, text, kartor och information om samrådet funnits digitalt. Inga öppna möten har arrangerats på grund av läget med pandemin men vid ett par tillfällen har digitala möten genomförts för intresserade framförallt inom Huddinge kommun.

Inkomna remissvar och yttranden har sammanställts i denna samrådsredogörelse, flera yttranden återges i sammanfattad form men finns tillgängliga i sin helhet i



kommunens arkiv. Samtliga remissvar och yttranden bemöts i kommentarer nedan.

Vilka har lämnat synpunkter?

Under samrådet har 58 yttranden kommit in från organisationer, företag, myndigheter och privatpersoner. Fem från boende i Huddinge och 22 från boende i Botkyrka kommun. Synpunkter har lämnats via vanlig post och e-post.

Inkomna yttranden	
Statliga och regionala instanser	6
Ledningsägare	3
Kommuner	3
Huddinge kommuns nämnder	6
Huddinge kommuns bolag	5
Föreningar och övriga	6
Större fastighetsägare	2
Privatpersoner	27
Summa	58

Planen efter samrådet

Med anledning av de synpunkter som framförts under samråd har följande frågor studerats och justerats i stora drag:

Generellt har texten i utvecklingsplanen setts över angående innehåll, rubriksättning och tydlighet. Innehållet är mer eller mindre detsamma, men har fokuserats på att bli mer konkret och tydligt. Vidare har planens syfte och funktion förtydligats, kartmaterialet har reviderats och markanvändningskartan har uppdaterats. Slutligen har planen kompletterats med ytterligare medskick till efterföljande planering.

Övriga större förändringar beskrivs nedan:

- Kartmaterial:
 - *Figur 11: Urban och grönskande, en mix av grönstruktur och täthet* har setts över avseende täthet i Björnkulla och Visättra.
 - *Figur 23: Tillgång grönstruktur i Flemingsberg* har tillkommit. Kartan visar planområdets tillgång till parkyta.
 - *Figur 13: Stadens innehåll och funktion* har setts över. Område för blandstad med fokus på vård/utbildning samt bostäder har utökats.
 - *Figur 35: Översiktlig blåstruktur, naturlig avrinning* har tillkommit. Kartan åskådliggör bland annat hantering av skyfall.
 - *Figur 24: Ett sammanhängande nät som underlättar för rörelse mellan Flemingsbergs alla delar, en tillgänglig och inkluderande stad* har uppdaterats. Bland annat med stamnät för buss.
- Nytt kapitel 5 "Inzoomningar Flemingsbergs olika delområden" med ingående beskrivningar av planens olika delområden samt medskick till efterföljande planering för respektive delområde.
- Större textbearbetningar:



- *Kap 4. Vägen framåt, så når vi vision och mål. Nya avsnitt:*
 - *Stadsmiljö med ett varierat utbud av service*
 - *Tillgänglig med prioritet för hållbara resor*
 - *Hållbar utveckling som ligger i framkant*
- *Kap 6. Hållbar utveckling under lång tid. Nya avsnitt:*
 - *Goda livsmöjligheter under byggtiden*
 - *Samverkan*
- *Kap 7. Förutsättningar och utmaningar för en hållbar utveckling. Nya avsnitt:*
 - *Riksintressen för trafik och transport samt farligt gods*
 - *Större infrastrukturprojekt*
 - *Grönstruktur*
 - *Barnperspektivet*
 - *Social hållbarhet*
 - *Kulturmiljö*
 - *Skyfall*
 - *Teknisk försörjning.*
- Utvecklingsplanen har kompletterats med förteckning över underlag som ligger till grund utvecklingsplanen för Flemingsberg.



Kommentarer till inkomna synpunkter

Samrådsyttrandena har delats in efter avsändare: Statliga och regionala instanser, kommuner, Huddinge kommuns nämnder, Huddinges kommunala bolag, föreningar och övriga, större fastighetsägare och privatpersoner. Nedan kommenteras inkomna synpunkter. I förvaltningens kommentar framgår om och hur synpunkterna har påverkat förslaget.

1. Statliga och regionala instanser

Region Stockholm

Övergripande synpunkter

Region Stockholm lämnar synpunkter på generell och områdesspecifik nivå.

Generellt för alla fyra utvecklingsplaner lämnas följande synpunkter:

Region Stockholm anser att utvecklingsplanerna har en hög ambitionsnivå för att utveckla olika platsers identitet, kvalitet och potential. Dock efterfrågas en tydligare utgångspunkt i aktuella regionala förhållanden, mål och planeringsunderlag utifrån RUFS 2050 samt en likvärdig hantering av detta i alla planer.

Regionen påpekar att utvecklingsplanerna innehållsmässigt skiljer sig från Boverkets modell för fördjupad översiktsplan. Detta innebär risk för att frågor och målkonflikter behöver lösas i ett senare skede vilket kan bli både kostsamt och ineffektivt. Exempelvis prövas inte planerna mot regionala- och nationella perspektiv. I sammanhanget nämns bland annat prövning av planens innehåll mot regionens styrdokument för kollektivtrafik. Sammantaget anser regionen att det hade varit lämpligare att ta fram fördjupade översiktsplaner.

Regionen ställer sig frågande till att detaljplanering av de områden som omfattas av utvecklingsplanerna redan pågår och därmed låser funktioner innan utvecklingsplanerna antagits.

På tematisk nivå lämnar regionen följande generella synpunkter:

Mellankommunala frågor av regional betydelse – Regionen påminner om att det är av väsentlig betydelse att hanteringen av mellankommunala frågor (specificerade i RUFS 2050) beskrivs i utvecklingsplanen och att kontinuerlig samordning med angränsande kommuner genomförs.

Transport, framkomlighet och tillgänglighet – Utvecklingsplanerna skulle med fördel kunna relateras till transportsystemets redovisning på plankartan i RUFS 2050. Vidare skulle planerna kunna kompletteras med en tydligare beskrivning av hur den busstrafiken ska prioriteras och beredas plats i de olika områdena. I dagsläget saknar planer vissa grundläggande förutsättningar såsom depåfunktioner. Regionen efterfrågar även ett förtydligande av vad begreppet stadsgata innebär gällande utformning och framkomlighet för kollektivtrafiken.

Regionen efterlyser en redovisning av de regionala cykelstråken tillsammans med kommunens huvudcykelstråk samt en hänvisning till den regionala cykelplanens mål om att cykelandelen ska vara 20 procent.



Spårväg Syd – Regionen understryker vikten av att en förlängning av kommande Spårväg Syd inte omöjliggörs eller fördyras. Mot denna bakgrund behöver ett flertal utvecklingsplaner ses över vad gäller bland annat linjesträckning, depåläge, bildhänvisningar och föreslagna förlängningar.

För utvecklingsplan Flemingsberg lämnar regionen följande synpunkter:

Region Stockholm ställer sig positiv till en hög funktionsblandning i kärnans mest centrala del och i anslutning till kollektivtrafik och bytespunkt Flemingsberg.

Region Stockholm anser dock att den centrala delen, bör omfatta ett större område motsvarande cirka 600 meter från bytespunkten, för att till fullo utnyttja den potential som den nya, stärkta tillgängligheten genererar runt bytespunkten.

Planen har en ambition att knyta samman områdets olika delar och överbrygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUF 2050. Överdäckningen över järnvägen har i detta avseende en central betydelse för att uppnå planens ambition. Det är i detta sammanhang även viktigt att säkerställa att föreslagna lokala kopplingar över/under Tvärförbindelse Södertörn kommer till och att en fortsatt dialog förs med Trafikverket kring hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när tvärförbindelsen kommer.

Kollektivtrafik – Region Stockholm saknar ett omnämmande av avsiktsförklaringen framtagen mellan Huddinge kommun, Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning gällande Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg. Planen behöver kompletteras med en beskrivning av hur busstrafiken kan prioriteras i Flemingsberg.

Karolinska sjukhusområde – Utvecklingsplanen föreslår en större tvärkoppling genom Karolinska sjukhusområdet samt en ny huvudgata. Tvärkopplingen riskerar efter färdigställandet att bli starkt trafikerad och en genomfartsled för trafik från Huddingeleden, vilket kan medföra stora störningar för ambulansstrafiken och leveranser till sjukhuset. Föreslagen koppling kommer att försvåra och ge extra kostnader för utveckling av Huddinge sjukhusområde västerut. Endast fordon som ska till och från Karolinska sjukhusområde bör trafikera sjukhusområdet såsom ambulanser, brandförsvaret, patienter och besökare, personal, gods till sjukhuset samt gasleveranser.

Vid sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar. Trafiken kommer att utökas i framtiden. I den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter behöver särskild hänsyn tas till flygkorridorer så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördyras.

Utvecklingsplanen föreslår ett större parkområde inom sjukhusområdet. Det framgår inte vilken typ av park som avses. Parker inom sjukhusområdet behövs för sjukhusets yttre läkandemiljö för patienter. Därav är det inte lämpligt med en park för annat ändamål. De idag detaljplanlagda grönområdena utanför sjukhusbyggnadernas närhet bör behålla karaktären av naturmark.

Men hänsyn till det som tas upp rörande sjukhusområdet ovan önskar Regions Stockholm att Huddinge kommun:



1. tar fram en utförlig trafikanalys och genomför nya aktuella trafiksimuleringar för hela Flemingsberg.
2. har en fortsatt nära dialog med berörda aktörer i Flemingsberg kring förslag till infrastrukturlösningar samt skeden över tid för olika genomförande av infrastruktur.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen tackar för yttrandet och noterar de synpunkter som berör efterföljande planering. Syftet med utvecklingsplanen är att visa kommunens ambitioner för utveckling i Flemingsberg. Utvecklingsplanerna är en konkretisering av översiktsplanen som i sin tur är har sin utgångspunkt i RUFS 2050 och nationella intressen. För att säkerställa kopplingen till regionala planeringsunderlag har förvaltningen sett över planens innehåll inför godkännande.

Förvaltningen kompletterar med en karta som visar stamnätet, med utgångspunkt från kommunens kollektivtrafikplan, samt beskriver stamnätets funktion. Vi beskriver även den övriga busstrafiken på ett mer övergripande sätt, utan att redovisa dessa linjer på karta. Inga depåfunktioner har identifierats inom utvecklingsplanens område och hanteras därför ej i planen.

Inför utvecklingsplanens godkännande har cykelstråkens sträckningar setts över. Avsnittet som beskriver olika gatutyper, så som stadsgata har tagits bort från utvecklingsplanen inför godkännande.

Centrumzonen i kartan om utvecklingsplanens geografiska avgränsning har utvidgats från 500 till 600 meter från stationen för att bättre illustrera och utnyttja bytespunktens tillgänglighet.

Texten som beskriver kollektivtrafikens stamnät kompletteras rörande Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg. Texten kompletteras även med en redovisning av hur busstrafiken prioriteras i Flemingsberg.

Kommunen för redan en separat dialog med Regions Stockholm gällande kollektivtrafikens förutsättningar och markanspråk i Flemingsberg.

De regionala cykelstråken samt kommunens huvudcykelstråk redovisas redan i utvecklingsplanen samrådsversion.

Beträffande Spårväg Syds linjedragningar och depålägen samordnas utvecklingsplanen med projektet. Gällande föreslagna förlängningar så har Botkyrka och Huddinge kommun fört dialog rörande kommunernas långsiktiga behov.

Länsstyrelsen Stockholm Övergripande synpunkter

Generellt för alla fyra utvecklingsplaner lämnar Länsstyrelsen följande rådgivande synpunkter efter sakområde:

Riksintressen – Länsstyrelsen påminner om att efterföljande planering visar hur riksintressen tillgodoses.



Mellankommunala frågor – Länsstyrelsen är positiv till att utvecklingsplanerna anknyter till översiktsplan och regional utvecklingsplan 2050 (RUF5). För efterföljande planering betonas vikten av fortsatt mellankommunal samverkan, i synnerhet gällande utvecklingen av Kungens kurva och Flemingsberg.

Grön infrastruktur, friluftsliv och ekosystemtjänster – Utvecklingsplanerna ger ett bra underlag att jobba vidare med den kommunala gröna infrastrukturen, men behöver förtydligas på regional nivå. Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver ta ett samlat grepp kring hur Gömmarskogen och andra naturområden ska bevaras i takt med ökat besöksstryck. På temat påminner även Länsstyrelsen om att det är svårt att kompensera olika typer av grönstruktur och att efterföljande planering därför behöver titta på hur kompensationsåtgärder påverkar biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Kulturmiljövärden – Länsstyrelsen efterlyser en redovisning av utvecklingsplanernas konsekvenser för kulturhistoriska värden och hur dessa kan undvikas. Vidare efterfrågas en bättre koppling till kommunens kulturmiljöprogram och resonemang kring hur intressekonflikter som följer av tillkommande bebyggelse i särskilt värdefulla bebyggelseområden som avses i 8 kap 13§ PBL. Detta gäller även områden med fornlämning och kyrkliga kulturminnen. Det kommer krävas arkeologiska utredningar inom flera av utvecklingsplanernas utpekade områden.

Markföroreningar – Länsstyrelsen påminner om vikten av att i tidigt skede ta ett helhetsgrepp avseende markföroreningar i tidigare varit verksamhets- eller industriområden, eller i andra område där föroreningar kan påträffas.

Riskhänsyn – Länsstyrelsen är positiv till utvecklingsplanernas resonemang kring hantering av vatten vid skyfallsöversvämning och att planerna lyfter fram multifunktionella ytor och grönområden som lösningar. I efterföljande planering bör kommunen beakta risker kopplade till att geotekniken påverkas av ett förändrat klimat med mer nederbörd.

Gällande risker kopplade till farligt gods påminner Länsstyrelsen om att E4:an kommer vara en led transportled för farligt god även efter förbifartens färdigställande.

Inför vidare planering hänvisar Länsstyrelsen till framtagna rekommendationer avseende *farligt gods* samt *översvämning från skyfall* och *Mälaren*.

Miljö kvalitetsnormer – Länsstyrelsen är positiv till att utvecklingsplanerna redovisar vilka recipienter som kan komma att påverkas av föreslagen utveckling och hur detta behandlas strategiskt. Länsstyrelsen påminner om att kommande översiktsplan tydligt redovisar efterföljande av miljö kvalitetsnormer för luft, buller och vatten.

Vattenverksamhet – Länsstyrelsen påminner om att arbeten i olika typer av vattenområden är tillståndspliktiga och att detta uppmärksammas i efterföljande planering.

VA-frågor – Länsstyrelsen vill uppmantra kommunen att arbeta med VA-utbyggandeprogrammet parallellt med utvecklingsplanerna.



Länsstyrelsen lämnar följande övergripande synpunkter rörande Flemingsberg:

Länsstyrelsen är överlag positiv till en konkretisering av utveckling i den regionala stadskärnan Flemingsberg och vidhåller synpunkter från yttrandet över utvecklingsprogrammet som lämnades 2017-09-12 (dnr: 101-29090-2017). Länsstyrelsen tycker det är bra att kommunens fem utvecklingsmål tydliggör hur den övergripande visionen för Flemingsberg ska uppfyllas. Målbilden om en regional stadskärna ligger många år fram i tiden, det är positivt att det finns en idé om hur genomförandet kan ske i olika etapper. Länsstyrelsen ser dock också många utmaningar och potentiella målkonflikter i området som kommer att behöva hanteras för att få till en hållbar stad med utgångspunkt från alla tre hållbarhetsaspekter. Mer om dessa går att läsa om vårt yttrande över detaljplaneprogrammet för Flemingsbergdalen som lämnades 2019-12-19 (dnr: 402-50028-2019).

Länsstyrelsen betonar den avgörande vikten av att kommunen för ett nära samarbete med Flemingsbergs aktörer för att säkerställa att stadsdelen växer i en jämn takt.

Länsstyrelsen efterlyser resonemang om hur Flemingsberg kan utvecklas till en god bebyggd miljö under framväxten av stadskärnan. Särskilt med hänsyn till trygghetsaspekter, barnperspektiv och tillgänglighet. Länsstyrelsen efterlyser också ett resonemang kring möjligheter att omvandla kontorslokaler till andra ändamål i det fall att efterfrågan på kontorslokaler skulle sjunka i framtiden.

För utvecklingsplan Flemingsberg lämnar Länsstyrelsen följande rådgivande synpunkter efter sakområde:

Barnperspektivet – Länsstyrelsen påminner om sitt yttrande över detaljplaneprogram för Flemingsbergdalen från 2019-12-19 (dnr: 402-50028-2019). Sedan dess har Sedan dess har Lagen (2018:1197) om Förenade nationernas konvention om barnets rättigheter införts i Sverige. Detta förstärker ytterligare behovet av att problematisera kring vad en tät stadsmiljö med höga byggnader som minskar ljusinsläpp och förskolegårdar som har lektytor på innergårdar eller allmän parkmark.

Blåstruktur – Länsstyrelsen är positivt inställd till att kommunen berör möjligheter och problem rörande blåstruktur i planen.

Hållbara transporter – Länsstyrelsen ser att en av planeringen största utmaningar är att överbrygga barriäreffekten från järnvägen för att minska känslan av otillgänglighet i stadskärnan. Länsstyrelsen betonar också vikten av att ambitionen om att skapa ett finmaskigt gång- och cykelnät i stadsdelen realiserar i redan under byggtiden för att etablera hållbara resmönster så tidigt som möjligt.

Lokala kulturmiljövården – Länsstyrelsen saknar en vägledning för hur detta kommunen ska kunna nyexploatera, komplettera och förtäta i områden som pekats ut som särskilt värdefulla i Huddinge kommuns kulturmiljöprogram.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen tackar för yttrandet. De medskick som länsstyrelsen gör gällande frågor som behöver hanteras i efterföljande planering tar kommunen med sig till



den mer detaljerade utvecklingen av Flemingsberg. Övriga synpunkter besvaras per område nedan.

En barnkonsekvensanalys har tagits fram för utvecklingsplanen och förtydliganden har gjorts i text i utvecklingsplanen.

Avsnittet hållbar utveckling över tid har kompletterats med text om samverkan mellan kommun och övriga parter i Flemingsberg. Avsnittet om goda livsmiljöer under byggtiden har kompletterats och förtydligats med avsnitt om barnperspektivet, riksintressen för trafik och transporter samt farligt gods, större infrastrukturprojekt, grönstruktur, social hållbarhet, kulturmiljö, skyfall och teknisk försörjning.

En ny karta som tydligare belyser skyfallsutmaningen i den regionala stadskärnan har tagits fram.

Ett nytt kapitel (5. Inzoomningar Flemingsbergs olika delområden) beskriver kommande utveckling för de olika områdena i den regionala stadskärnan tillsammans med medskick inför kommande planering där bland annat målkonflikter och utmaningar beskrivs.

Kapitel 6, hållbar utveckling under lång tid, har kompletterats med text om utveckling om hur Flemingsberg kan utvecklas till en god bebyggd miljö under framväxten av stadskärnan. Ny text om samverkan mellan olika parter har också lagts till i kapitlet.

*Lantmäteriet, Botkyrka
Övergripande synpunkter*

Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslaget.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet

*Trafikverket
Övergripande synpunkter*

Trafikverket ser övergripande positivt på utvecklingsplanens inriktning men anser samtidigt att planen har behov att kompletteras i flera avseenden för att det ska gå att ta ställning till planens konsekvenser för statlig infrastruktur. Därmed bör inte planen i nuvarande skick utgöra det enda underlaget för att hantera skedet mellan översiktsplan och detaljplan avseende frågor som berör statlig infrastruktur.

Trafikverket vill framföra följande:

Mål och strategier – Planen innehåller bra och ambitiösa mål kopplade till ett hållbart samhälle samt strategier för att uppnå målen. Planen har även förutsättningar att kunna bidra till de transportpolitiska målen.

Trafikverket betonar vikten av att den planerade bebyggelseutvecklingen möjliggör effektiva transporter för att säkerställa god tillgänglighet i hela länet. Trafikverket ser positivt på planens strategier för att främja gång-, cykel- och



kollektivtrafik men lyfter samtidigt att alla trafikslag behövs för att uppnå full regional tillgänglighet, så även en säkerställd framkomlighet för biltrafik.

Trafikverket anser att strategierna skulle kunna utvecklas för att bättre beskriva den statliga infrastrukturens roll i sammanhanget. Trafikverket anser exempelvis att strategi 2 om tillgänglighet med prioritet för hållbara resor på ett tydligare sätt bör förhålla sig till funktionen för den statliga infrastrukturen.

Vidare efterfrågar myndigheten ett utvecklat resonemang rörande strategiernas genomförbarhet i förhållande till buller och luftkvalitet med utgångspunkt i trafikanalyser av nuläge och framtid.

Riksintresse - Trafikverket kan inte utifrån utvecklingsplanens innehåll bedöma påverkan på den statliga infrastrukturen och om det riskerar uppstå skada på riksintressena. Trafikverket efterlyser en redovisning av följande riksintressen för kommunikationer och hur dessa ska skyddas: Västra stambanan; Väg 259; Tvärförbindelse Södertörn samt Väg 226.

Infrastruktur och trafik – För övergripande rådgivning vill Trafikverket informera om rapporten *Tillgänglighet och miljö i Storstockholm*.

Trafikverket påpekar att Väg 226 har stor betydelse för utvecklingen av Flemingsberg och för det övergripande vägsystemet. Resultat och slutsatser från åtgärdsvalstudier för väg 226 Vårsta – Södra länken, Bytespunkt Flemingsberg skulle kunna framgå tydligare i planen.

Trafikanalys – Trafikverket saknar analys av planens trafikala konsekvenser på befintlig och statlig infrastruktur samt förutsättningar att hantera eventuell trafikpåverkan. Trafikverket deltar gärna i vidare dialog om trafikanalyser.

Kommentarer till utvecklingsplanens trafiksystem – Trafikverket tycker att kartor och text som beskriver infrastruktur behöver förtydligas så att det går att urskilja befintlig och planerad infrastruktur.

Trafikverket anser att strukturen för gång- och cykelnät kan utvecklas. Kommunen rekommenderas att fram särskilt underlag för utformningen av lokalgatunät, gång-, cykel-, mobilitets- och parkeringslösningar mm. Som stöd för kommande detaljplanering.

Trafikverket tycker att beroenden och samband mellan bebyggelseutveckling och infrastrukturåtgärder borde beskrivas utförligare i utvecklingsplanen.

Sociodukt över Tvärförbindelse Södertörn – Trafikverket påpekar att det inte ingår att anlägga en sociodukt över Tvärförbindelse Södertörn i projektets planer. Eventuella ändringar av vägplanen måste ske i överenskommelse med Trafikverket.

Fortsättning på spårväg – I planen redovisas en fortsättning för spårväg i nordöstlig riktning som får förmodas behöva passera Tvärförbindelse Södertörn. Det redovisas även ett utredningsläge för framtida spårvägskoppling söderut mot Hantverksbyn. Framtida utredningar behöver visa genomförbarheten för dessa. Särskilt viktigt är passager söderut över järnvägstunnel, planerade ”Infart Rikssten” och anslutning till 571.



Huvudgata för bil mellan Norra Grantorp och Vårdkasen – Figur 16 i planen redovisar en huvudgata för bil mellan Norra Grantorp och Vårdkasen som passerar under planerad Tvärförbindelse Södertörn. I Projekt Tvärförbindelse Södertörn planeras det för en port som ska möjliggöra gång- och cykelbana. Trafikverket kan inte med nuvarande underlag ta ställning till genomförbarhet om förslag till en framtida anpassning till huvudgata för bil.

Huvudgata för bil mellan Hantverksbyn och Björnkulla - Det redovisas en huvudgata för bil mellan Hantverksbyn och Björnkulla på sida 34 och i figurer som ansluter till väg 571. Trafikverket vill framföra att det behövs ytterligare underlag och dialog för att ta ställning till exempelvis passage över järnvägstunnel och påverkan på korsning 571/ Mekanikervägen.

Centrala bytespunkten/resecentrum och överdäckning - Inriktningen med nedsänkning av väg 226 och eventuell överdäckning av väg 226 och järnvägsområde har varit delar i åtgärdsvalstudie för Bytespunkt Flemingsberg. Dessa åtgärdsförslag är beroende av fortsatta utredningar och överenskommelser med mera mellan berörda aktörer för att säkerställa genomförbarhet.

Kommentarer kring pågående och beskrivna Trafikverksprojekt – Utbyggnaden av samtliga delar inom projekt Väg 226/571 Pålamalmsvägen–trafikplats Högskolan har betydelse för utvecklingsplanen vilket bör tydliggöras i kapitel 6.

Förbifart Tullinge omnämns på sida 34. Trafikverket vill framföra att en fortsatt planering för en Förbifart Tullinge kräver att den prioriteras av planupprättare för länsplanen vilket behöver beaktas vid fortsatt planering.

Bebyggelse i närheten av statliga vägar och järnvägar – Trafikverket saknar ett tydligare resonemang och riktlinjer avseende förhållningssätt till bebyggelse i närheten statlig väg och järnväg. Exempelvis avseende byggnadsfritt avstånd och mer detaljerat hur buller, vibrationer, stömljud, luftkvalitet och risk med mera påverkar förutsättningarna för bebyggelseutveckling.

Trafikverket kan inte utifrån utvecklingsplanen bedöma om nödvändiga avstånd uppnås.

Luftfart – Trafikverket påminner om att byggnader över 20 meter ska planeras i samråd med Luftfartsverket.

Godstransporter – Trafikverket lyfter att fortsatt planering har anledning att prioritera fortsatt tillgänglighet för varuleveranser från tung trafik. I sammanhanget nämns särskilt platser för paketutlämning, så även paketboxar i bostadsområden.

Trafikverket påpekar att planeringsinriktningen mot att minska förekomsten av tung trafik kan leda till ett större flöde av lätta lastbilar över dygnet, vilket skulle kunna vara negativt för miljö och hälsa.

Kollektivtrafik – Det är mycket positivt att utvecklingsplanen har en inriktning om att möjliggöra en hög grad av transporter med kollektivtrafik. Trafikverket efterfrågar fortsatt samverkan kring exempelvis Bytespunkt Flemingsberg. Resultat av åtgärdsvalstudie för utveckling av pendeltågstrafiken är även viktigt att beakta avseende framtida pendeltågstrafik.



Stombusslinjer för buss och övrig stomtrafik skulle kunna framgå tydligare i figurer och text.

Klimat, miljö och hållbarhet – Vad gäller bulleråtgärder vill Trafikverket lyfta att störande ljud bör hanteras inom planområdet och inte innebära åtgärder i vägområde, järnvägsfastighet eller förutsätta hastighetsänkningar eller liknande.

Trafikverket ser ett behov av känslighetsanalyser med anledning av eventuell tillkommande spår på västra stambanan.

Trafikverket anser att Kapitel 7 om konsekvenser till följd av utveckling i Flemingsberg generellt skulle behöva utvecklas. Exempelvis genom en utförligare redogörelse för befintligt och prognostiserade situation avseende buller och luftkvalitet.

Klimatanpassning – Det är positivt att planen lyfter behovet av klimatanpassning. Trafikverket påpekar att Flemingsberg identifierats som en lågpunkt som vid kraftiga skyfall kan översvämmas. Trafikverket ser att det finns behov av samordning och eventuell samverkan kring detta.

Gröna samband – Trafikverket påpekar att påverkan på svaga gröna samband har utretts inom projekt Tvärförbindelse Södertörn vilket kan ge en utvecklad bild av det gröna samband som redovisas på figur 31. Det gröna sambandet består av flera smala stråk och öar i det exploaterade området som är viktiga för att upprätthålla biologiskt samband. Både infrastruktur och planerad bebyggelse påverkar sambandet.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen tackar för yttrandet. De medskick som Trafikverket gör gällande frågor som behöver hanteras i kommande planering tar kommunen med sig till den mer detaljerade utvecklingen av Flemingsberg. Övriga synpunkter besvaras nedan.

Utvecklingsplanen utgör inte det enda dokumentet som redovisar statlig infrastruktur, men utvecklingsplanen är anpassad utifrån gällande och pågående planering av statlig infrastruktur. Vissa frågor kommer behöva fördjupas ytterligare innan man kan påbörja detaljplan.

Utvecklingsplanen har förtydligats med redovisningar av riksintressen inom planområdet i kapitel 7 om Förutsättningar och utmaningar för en hållbar utveckling.

Utvecklingsplanens strategi "En tillgänglig och inkluderande stad" förtydligas rörande hur planen förhåller sig till den statliga infrastrukturen.

Förvaltningen instämmer i att bilen fortsatt kommer utgöra ett betydande trafikslag. Utvecklingsplanen förtydligas.

Utvecklingsplanen lyfter att det finns förutsättningar att hantera buller och luftkvalitet inom utvecklingsplanområdet. Frågan hanteras emellertid i den efterföljande planeringen.



Utvecklingsplanen kompletteras med redovisningar av riksintressen för kommunikation samt beskrivningar av riskhantering kopplad till transport av farligt gods.

Utvecklingsplanen har förtydligats avseende slutsatserna i framtagna åtgärdsvalstudie för väg 226 länken samt Bytespunkt Flemingsberg.

Utvecklingsplanen kompletteras med redogörelse av planens trafikala utmaningar och brister. Den ökade bebyggelsen kommer att generera ökad trafik. I utvecklingsprogrammet för Flemingsberg finns ett mål om att 70 procent av allt resande ska vara hållbart (kollektivtrafik, gång och cykel). Utvecklingsplanen syftar till att skapa förutsättningar för att nå detta mål. Det kommer att krävas insatser för att minska bilberoendet och effektivisera vägtrafiksystemet. Bland annat nedsänkningen av väg 226, Spårväg syd och förbättrade pendel- och regionalståg.

Utvecklingsplanen förtydligas rörande beroenden och samband mellan planen och statliga infrastrukturprojekt.

Förvaltningen instämmer i att sociodukten över Tvärförbindelse Södertörn inte längre är aktuell, planen justeras inför antagande.

Förvaltningen noterar och instämmer i Trafikverkets synpunkt om behovet av att utreda behovet av att utreda ytterligare spårvägskopplingar.

Huvudgatan för bil mellan Norra Grantorp och Vårdkasen är inte längre aktuell och tas bort inför utvecklingsplanens antagande. Sträckningen redovisas istället som gång- och cykelbana.

Synpunkten rörande den planerade huvudgatan mellan Hantverksbyn och Björnkulla noteras och skickas vidare till ansvariga för planprogram Björnkulla.

Kommunen är medveten om att samråd ska ske med LFV vid byggnader över 20 meter. Detta sker i efterföljande planering.

Förvaltningen kommer inte att peka ut några busslinjer då kommunen inte har rådighet över linjedragningarna. Komplettering av kartmaterial görs för att peka ut stamnätet och särskilda viktiga stråk för buss.

Vad gäller behovet av känslighetsanalyser av bullersituationen längs Västra stambanan med anläggning av eventuellt tillkommande spår pågår redan en dialog mellan kommunen och Trafikverket. Frågan gäller inte enbart Flemingsberg utan hela Västra stambanan.

I utvecklingsplanen redovisas infrastruktur som sträcker sig fram till 2050, inte uppdelat på nuläge och planerad/föreslagen infrastruktur.

I utvecklingsplanen har förbifart Tullinge bytts till Infart Riksten.

Utvecklingsplanen har förtydligats i avsnittet om Riksintressen för trafik och transporter samt farligt gods. Här står att den fortsatta planeringen behöver fördjupade riskanalyser genomföras för att bedöma riskavstånd, hänsyn till individ- och samhällsrisker och krav på utformning av byggnader utifrån riskerna med farligt gods.



Luftfartsverket

Övergripande synpunkter

Luftfartsverket har inga synpunkter utifrån CNS-utrustning men förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet (ej sekretessbelagd information).

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet

Polismyndigheten

Övergripande synpunkter

Kommunpolisen har inget att erinra.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet.

2. Ledningsägare

Svenska kraftnät

Övergripande synpunkter

Svenska kraftnät efterfrågar att deras anläggningar synliggörs i aktuell plan.

Svenska kraftnät påminner om att en 220 kV-ledning av betydelse för rikets elförsörjning för vilken Svenska kraftnät har ledningsrätt går genom planområdet. Enligt nuvarande plan ska den del av ledningen som löper genom Flemingsberg avvecklas på några års sikt. Tidplanen för detta är avhängigt en rad andra projekt inom ramen för en övergripande förstärkning av Stockholmsregionens elförsörjning, projekt Stockholm ström. Tills dess ska föreskrifter, regler och riktlinjer för åtgärd och verksamhet i närheten av kraftledningen följas.

Svenska kraftnät anser att kommunen bör ta motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga och planerade transmissionsledningar som Svenska kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. Som utgångspunkt vid planering bör ny bostad-, skol- och förskolebebyggelse inte placeras närmare än 80 meter från en 220 kV-ledning. Schablonavståndet på 80 meter gäller för de områden där det passerar endast en ledning.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen har ett avtal med och för kontinuerlig dialog med Svenska kraftnät gällande tidplan för avveckling av den nämnda kraftledningen. Förvaltningen är även införstådd med behovet 80 meters säkerhetsavstånd till kraftledning vid planering av ny bebyggelse.

Vattenfall Eldistribution AB

Övergripande synpunkter



Vattenfall ser att en ny 130 kV regionnätstation kommer att behöva etableras i området kring Glömsta. Stationen behöver anslutas med nya 130 kV ledningar alternativt kablar från Vattenfall Eldistributions befintliga stationer i Masmo och Flemingsberg. Därefter kan den befintliga 70 kV kabeln mellan Flemingsberg och Masmo raderas. Det finns även behov av en spänningshöjning av den befintliga 70 kV ledningen från Masmo vidare mot Botkyrka till 130 kV, vilket kan innebära att ledningen helt eller delvis behöver byggas om i ny sträckning. För att möjliggöra för ovan nämnda åtgärder behöver Botkyrka och Huddinge kommuner vara behjälpliga med att hitta en lämplig markyta för den nya stationen kring Glömsta samt de nya ledningarna alternativt markkablarna. Dessa åtgärder kommer även kräva flertalet dispenser och tillstånd vilka Huddinge kommun behöver vara behjälpliga med.

Förvaltningens kommentarer

Kommunen noterar synpunkten och ser fram emot fortsatt dialog kring kommande utbyggnad kopplat till kraftledning.

Skanova

Övergripande synpunkter

Vid påbörjande av detaljplanering önskar Skanova medverka i planarbetet i ett tidigt skede för att identifiera befintliga ledningar till planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas och planprocessen fungera smidigare och snabbare.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet.

Botkyrka stadsnät

Övergripande synpunkter

Botkyrka stadsnät har inget att erinra.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet.

3. Kommuner

Stockholm stad

Övergripande synpunkter

Stadsbyggnadskontoret i Stockholm stad instämmer i slutsatsen att det finns stor potential för stadsutveckling i Flemingsberg.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i vikten av att förbättra tillgängligheten till söderort och Flemingsberg för att realisera den utveckling kommunerna vill se. Tvärförbindelse Södertörn, dubbelspår på Nynäsbanan samt den planerade elvägspiloten på väg 73 skulle kraftigt förbättra möjligheten till en överflyttning av gods mellan trafikslagen och till miljöeffektiva godstransporter i Stockholm-Mälardalen och ligga i linje med inriktningen för EU:s transportnätverk, TEN-T.



Stadsbyggnadskontoret lyfter att Spårväg syd bidrar till stadsutvecklingen i Stockholms stad.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet och instämmer i synpunkten.

Nynäshamn kommun

Övergripande synpunkter

Förvaltningen har ingenting att erinra i samrådet.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet

Haninge kommun

Övergripande synpunkter

Förvaltningen har inget att erinra avseende Utvecklingsplan för Flemingsberg.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet.

4. Huddinge kommuns nämnder

Grundskolenämnden och Förskolenämnden

Övergripande synpunkter

Förvaltningen ställer sig positiv till en utveckling av Flemingsberg. Det är positivt att grundskole- och förskolebehovet tas upp i samband med att områden utvecklas och nya bostäder byggs. Behovet av skolplatser behöver bevakas så att planeringen sker med rätt antal platser och i geografiska lägen som möter behoven.

Förvaltningen påpekar behovet att avsätta tillräckligt med yta för att möjliggöra sammanhängande och funktionella grund- och förskolor med gårdar utan till exempel korsande gång- och cykelvägar. Man bör emellertid vara försiktig med att låsa storlekar och exakta platser för skolor och andra verksamheter i detta skede då det i utvecklingsplanen råder osäkerheter kring exakt var, hur mycket och när i tid som områden kommer att utvecklas.

Förvaltningen förutsätter att barnkonventionen ligger till grund för Flemingsbergs utveckling i flera avseenden. I sammanhanget nämns vikten av att bevara möjliggöra utvecklingen av barnanpassade miljöer med varierade sammanhängande ytor för lek och rörelse i bostadsområden, men också i området som helhet. Vidare betonas vikten av säkra skolvägar, att normer för buller och partikelnivåer inte överskrids samt att dagvattenlösningar planeras med hänsyn till barns säkerhet.

Slutligen betonas vikten av dialog med förvaltningen rörande behovet av förskoleverksamhet i kommande planering.

Förvaltningens kommentarer



Förvaltningen noterar yttrandet. Förvaltningen instämmer i att det är viktigt att i den kommande planeringen ha en aktiv dialog med nämnden för att skapa de rätta förutsättningarna för kommande grundskoleverksamhet i området. Barnperspektivet har varit närvarande i framtagandet av utvecklingsplanerna. För utvecklingsplanen för Flemingsberg finns en barnkonsekvensanalys framtagen. Kommunen arbetar med barnperspektivet i den efterföljande planeringen med utgångspunkt i kommunens metodhandbok för barnkonsekvensanalyser där bland annat frågor om trygghet, trygga skolvägar, luft, buller, lektyor m.m. hanteras. Avsnittet Stadsmiljö med ett varierat utbud av service har setts över.

Klimat- och stadsmiljönämnden

Övergripande synpunkter

För alla fyra utvecklingsplaner lämnar förvaltningen följande generella synpunkter:

På ett övergripande plan anser förvaltningen att utvecklingsplanerna är genomarbetade och ambitiösa.

Förvaltningen vill se att det i utvecklingsplanerna tydliggörs att exploatering av naturmark inom utvecklingsplanerna kommer att försvaga den regionala grönstrukturen. Nybildad parkmark kommer inte fullt ut kompensera för förlusten av naturmark. Förvaltningen konstaterar att utvecklingsplanerna ger en orealistisk bild av höjda ekologiska värden då exploatering av värdefull natur tvärtom minskar biologisk mångfald och försvagar befintliga ekologiska samband.

Förvaltningen är positiv till att det genomförts naturvärdesinventeringar i utvecklingsplanerna men påpekar vikten av att ta hänsyn till resultatet. Det poängteras att varje enskilt område med ”högsta naturvärde, klass 1 och ”högst naturvärde, klass 2” i en naturvärdesinventering är av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå. Exploatering av dessa områden är varken förenligt med Sveriges miljö kvalitetsmål eller FN:s globala mål om ekosystem och biologisk mångfald.

Förvaltningen anser att hållbarhetsperspektivet behöver ges större utrymme i samtliga utvecklingsplaner. Vidare saknas ett livscykelperspektiv samt referenser till mål i de hållbarhetsprogram som beslutats för områdena Flemingsbergsdalen, Kungens kurva och Vårby udde.

För utvecklingsplan Flemingsberg lämnar förvaltningen följande generella synpunkter:

Förvaltningen vill se ett tydliggörande avseende att exploatering av naturmark i området kommer att försvaga den regionala grönstrukturen och sambandet mellan Borsjökilen och Hanvedenkilen. Förlusten av naturmark kommer vara betydligt större än tillskapad parkmark. Förvaltningen vill att utvecklingsplanen tydliggörs så att de ekologiska samband som redovisas på sidan 11 är de som gäller idag och att dessa kommer förändras vid exploatering. I nuläget ges intrycket att de ekologiska sambanden är desamma både före och efter exploatering.



Enligt planen ska utvecklingen av grönstrukturen ”också understödja ekologiska funktioner genom att värdefull natur och ekologiska spridningssamband bevaras, skyddas och stärks”, vilket förvaltningen ställer sig positiv till. Förvaltningen har dock svårt att se hur det ska gå till då en betydande andel naturmark som har inventerats som ”högt naturvärde” och ”påtagligt naturvärde” kommer att exploateras enligt utvecklingsplanen. Det bör poängteras att varje enskilt område med ”högt naturvärde” i en naturvärdesinventering bedöms vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå.

Förvaltningen anser i motsats till bedömningen i utvecklingsplanen för Flemingsberg att en miljökonsekvensbedömning behövs eftersom exploateringen med stor sannolikhet har betydande inverkan på miljön. Detta med tanke på utvecklingsplanens påverkan på det svaga gröna sambandet som pekas ut inom utvecklingsplanen och betydande andel naturmark med höga naturvärden som planeras att exploateras. Konsekvenserna på ekosystemtjänster, biologisk mångfald och spridningssamband skulle även behöva redovisas i utvecklingsplanen under kapitel 7.

Förvaltningen vill se en tydligare karta över vilka områden som har störst antal ekosystemtjänster och vilka ekosystemtjänster som försvinner i och med exploatering. Det bör i utvecklingsplanen förtydligas att Norra Grantorp och skogsmark intill Björnkulla är områden med betydelse för ett stort antal ekosystemtjänster. I Norra Grantorp behövs fördjupade inventeringar av naturvärdena i det fortsatta arbetet då delar av området klassats fel i befintlig naturvärdesinventering.

Förvaltningen saknar ett resonemang om ekologisk kompensation för den naturmark med höga naturvärden som föreslås exploateras.

Förvaltningen saknar i planen referenser till beslutade mål i hållbarhetsprogram för Flemingsbergsdalen. Inriktningen med Flemingsbergsdalen som en klimatpositiv stadsdel bör framgå tydligare som inriktning för området och som också kan spilla över för övriga Flemingsbergsområdet.

Förvaltningen efterlyser att det i planen förtydligas hur dagvattenfrågan kommer att hanteras. Det gäller bland annat hur dagvattenhanteringen påverkar kapaciteten för våtmarken och ett tydliggörande av vilka av de planerade bostäderna i området som i framtiden ska anslutas till den planerade dammen.

Förvaltningens kommentarer

Till utvecklingsplanen har en ekosystemtjänstanalys och en naturvärdesinventering tagits fram och dessa har legat till grund för bebyggelsestrukturens utveckling. I utredningen En strategisk grönstruktur för Flemingsberg går att läsa om vilka ekosystemtjänster som finns i olika delar av Flemingsberg. Vilka ekosystemtjänster som kan försvinna vid exploatering kommer att utredas i den efterföljande planeringen. Då kommer också ekosystemanalys att användas som ett redskap för att säkerställa att gröna kvaliteter uppnås vid byggande.



Det stämmer att det kommer att ske större exploatering i naturområden där det kan finnas höga naturvärden. I efterföljande planering görs ytterligare naturvärdesinventeringar där behov anses finnas. Inom Flemingsbergs utvecklingsområde kommer det dock att finnas både bebyggelse och grönytor. Det kommer exempelvis att utvecklas parkytor och stråk för att stärka och komplettera rekreativa värden. Utvecklingsplanen beskriver utmaningen och konsekvensen av att exploatera inom stadskärnan och samtidigt ta hänsyn till befintlig natur. Förvaltningen instämmer i att det inte fullt ut går att kompensera för förlusten av naturmark.

Utvecklingsplanen har tagit hänsyn till de platser som har höga naturvärden och föreslår att den marken lämnas orörd. På så sätt bevaras värdefulla miljöer, rödlistade arter och viktiga spridningssamband. Detta finns beskrivet i utvecklingsplanen om specifikt Björnkulla och Norra Grantorp.

Utvecklingen av Flemingsberg ska vara resurseffektiv och fokusera på hela livscykelperspektivet. Det är viktigt att välja material och lösningar som håller i längden samt att drifts- och underhållsaspekter bygger på ett synsätt baserat på hela livscykeln. Frågan hanteras i efterföljande planering.

Det finns ett hållbarhetsprogram som är framtaget inom arbetet med programmet för Flemingsbergsdalen, vilket är en del av den regionala kärnan för Flemingsberg men inte hela kärnan. I kommande planering kommer liknande hållbarhetsprogram att tas fram för andra kommande planprogram inom den regionala stadskärnan för Flemingsberg.

Utvecklingsplanen har förtydligats i figur 22 Grönstruktur i Flemingsberg för att åskådliggöra nuvarande grönstruktur i Flemingsberg.

Kapitel 7, Förutsättningar och utmaningar för en hållbar utveckling, har setts över och kompletterats med redovisningar av utvecklingsplanens utmaningar kopplat till exploatering i förhållande till ekosystemtjänster, biologisk mångfald och spridningssamband.

Bygglövs- och tillsynsnämnden **Övergripande synpunkter**

Bygglövs och tillsynsnämnden yttrande innehåller synpunkter på generell och områdesspecifik nivå.

Generellt för alla fyra utvecklingsplaner lämnas följande synpunkter efter sakområde:

Dagvatten – Förvaltningen ser positivt på att utvecklingsplanerna behandlar hållbarhet och klimatanpassning. Dock påminner förvaltningen om vikten av att fortsatt planläggning och exploatering sker i enlighet med Huddinge kommuns dagvattenstrategi. Exempelvis för att säkerställa att dagvatten omhändertas vid källan – i första hand genom lokalt omhändertagande. Vidare efterfrågas grundläggande utredningar om kapacitet och vattenupptag för de ytor som ska magasinera vatten, i synnerhet för att skydda recipienterna Orlången och Trehörningen. Slutligen påminner förvaltningen om att anmälningsplikt gäller dels för nya dagvattenanläggningar inom planområde som ska användas för flera



fastigheter eller som avvattning från begravningsplatser samt för större ändringar av befintliga anläggningar.

Naturresevat och områdesskydd - Förvaltningen framhåller planernas ambitions om ökad tillgänglighet till naturresevat som positiv. Vidare uppmärksammas att dispens eller tillstånd krävs för såväl ändringar av Gömmarens naturresevat och Korpbergets biotopskyddsområde.

Vattenskyddsområde – Förvaltningen efterfrågar att utvecklingsplanerna för Vårby och Kungens kurva får ett större fokus på att bibehålla långsiktigt god vattenkvalitet av råvattnet i Östra Mälarens vattenskyddsområde. Detta gäller i synnerhet utvecklingsplanen för Kungens kurva som helt saknar resonemang i frågan.

Markföroreningar – Förvaltningen ser positivt på planerna att sanera Storängens industriområde. Förvaltningen påminner även om att platser som omfattas av utvecklingsplanerna kan vara förorenade och bör utredas i tidigt skede samt att avhjälpandeåtgärder är anmälningspliktiga till tillsynsmyndigheten.

Masshantering – Förvaltningen rekommenderar att det för varje exploateringsområde upprättas masshanteringsplatser för att möjliggöra massbalans och hushålla med resurser.

Sulfidhaltigt berg – Förvaltningen påminner om förekomster av sulfidhalter i den naturliga berggrunden som kan innebära miljöskada vid losshållning som därmed bör undvikas i långt det är möjligt.

Förtätning, buller och vibrationer från väg och spårtrafik – Förvaltningen lyfter att förtätningen innebär risk för bullerstörning. I sammanhanget betonas att buller från varutransporter och restauranger bör beaktas vid placering av verksamheter, bostäder, förskolor och äldreboenden. Vidare varnas för specifika bullerrisker vid: förtätning av Vårby invid Botkyrkaleden; förtätning vid Huddingevägen, stambanan och ambulanshelikopter i Flemingsberg; E4/E20 i Kungens kurva; förtätning invid Sjödalsvägen, Åvägen, Kommunalvägen-Gymnasievägen, Lännavägen, Glömstavägen, Huddingevägen och Storängsleden i centrala Huddinge; bebyggelse längs Spårväg syd samt Tvärförbindelse Södertörn.

Under rubriken buller i utvecklingsplanerna efterfrågas en samordnad gestaltning av bullerskyddande åtgärder ur kulturmiljösynpunkt. Vidare efterlyser förvaltningen riskanalyser om vibrationer och stomljud från väg- och spårtrafik i samtliga utvecklingsplaner. Slutligen påpekas att svårigheten med att uppnå goda soljusförhållanden i täta stadsmiljön bör vägas in vid utformningen av byggnader och offentliga platser.

Luftföroreningar - Förvaltningen efterfrågar utredningar av trafikutvecklingens och förtätningens påverkan på luftföroreningar i planområdena tillsammans med åtgärdsförslag. Här bör även inkluderas en oväntad utveckling av biltrafiken och inte enbart att förväntad trafikutveckling sker med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Förvaltningen anser att inriktningen av utredningarna ska vara att eftersträva Riksdagens beslutade miljö kvalitetsmål "Frisk luft", vilket innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa inte påverkas negativt.



Lokalisering och utformning av förskolor/skolor, LSS och äldreboenden –
Förvaltningen påpekar att utvecklingsplanerna i enlighet med barnkonventionen bör ta större hänsyn till buller och luftföroreningar såväl som ytkrav vid placering av förskolor och skolor.

Idrottsplatser – Förvaltningen lyfter nyttan med tillgängliga idrottsanläggningar, men påminner samtidigt om vikten av att planera för att skydda närboende från höga ljud och stark belysning.

Avfall – Förvaltningen ser risker med att utvecklingsplanerna inte nämner hur avfall ska hanteras.

Namnsättning – Förvaltningen påpekar att utvecklingsplanerna inte innehåller Ortsnamn som inte har beslutats av bygglovs- och tillsynsnämnden såsom Vårby strandpark, Glömstadalen och stadsdelsparken Diametern m.fl.

För utvecklingsplan Flemingsberg lämnar Bygglovs och tillsynsnämnden följande synpunkter:

På ett övergripande plan anser förvaltningen att utvecklingsplanen är genomarbetad och ambitiös. Planen är enkel att förstå. Det är vidare positivt att den uttrycker en gemensam viljeinriktning mellan Huddinge och Botkyrka Kommun. Förvaltningen kommer att kunna använda dokumentet i vägledande syfte.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet. Frågor om dagvattenhantering, buller, vibrationer, sulfidhaltigt berg, vattenskydd, markföroreningar, luftföroreningar, störningar från idrottsplatser och avfall är alla viktiga saker att ta hänsyn till och hantera i efterföljande planering. Hantering av dagvatten sker med utgångspunkt i kommunens dagvattenstrategi. Frågan om masshantering behöver lösas i ett större sammanhang än respektive utvecklingsplan.

Utvecklingsplanen har kompletterats med ett avsnitt som förtydligar förutsättningar och utmaningar.

Namnsättningen i utvecklingsområdet har justerats med utgångspunkt i yttrandet.

Avsnittet Godstrafik och citylogistik har kompletterats med text om behov av samlastningscentraler. I utvecklingsplanen finns beskrivet problematiken med buller från exempelvis större vägar i den regionala kärnan. Denna fråga hanteras i efterföljande planering.

Kultur- och fritidsnämnden ***Övergripande synpunkter***

Nämnden ställer sig positiv till att Flemingsberg utvecklas.

Samverkan med Botkyrka kommun är positivt och bidrar till att göra Flemingsberg till den regionala kärnan som det är utpekad som i den regionala utvecklingsplanen (RUFS).



Kopplat till strategin att åstadkomma lokala centrum efterlyser förvaltningen ett tydligare resonemang rörande hur detta ska kunna genomföras utan att motverka ambitionen att åstadkomma en sammanhållen stadsdel där människor rör sig över gränser och barriärer.

På ett generellt plan efterlyser förvaltningen ett resonemang kring Flemingsbergsområdets förutsättningar och framtida utveckling utifrån ett socioekonomiskt perspektiv.

Förvaltningen efterlyser en mer ingående beskrivning av kultur- och fritidsnämndens ansvarsområden i den del av planen som berör kulturverksamheter.

Förvaltningen vill också lyfta fram vikten av att kommunen tillförsäkrar sig om god tillgång till mark för kultur- och fritidsnämndens ansvarsområden vid kommande exploatering. Med det planerade bostadsbyggande som redovisas så kommer trycket på tillgänglig mark att öka över tid.

Förvaltningen påpekar betydelsen av tidigare planprogrammet för Flemingsbergsdalen (KS-2018/1281.313). I synnerhet avseende områdets kulturmiljö.

Med hänvisning till Huddinge kommuns Arkitekturstrategi och hållbarhetsperspektivet vill förvaltningen särskilt framhäva betydelsen av konstnärlig gestaltning i området. Enligt Arkitekturstrategin bör investeringar i konst uppmuntras i varje byggprojekt.

Förvaltningen menar att det är av vikt att barriären mellan Grantorp och Visättra överbryggas för att skapa ett sammanhållet Flemingsberg så som är tänkt i planprogrammet. Detta menar förvaltningen delvis står i kontrast till resonemanget om flera lokala centrum som återfinns i utvecklingsplanen

Förvaltningen menar att fler föreningar i området borde ha ingått i utvecklingsplanens remissutskick.

Slutligen menar förvaltningen att utvecklingsplanens funktion i kommunens dokumenthierarki behöver klargöras då kopplingen mellan översiktsplan och detaljplan kan bli svår att förhålla sig till i arbetet med förvaltningens årliga lokalbehovsplan.

Förvaltningens kommentar

Förvaltningen delar inte farhågan om att lokala centrum kommer vara kontraproduktivt för rörelsen mellan områden. Utvecklingsplanen räknar med att det ska finnas underlag för viss offentlig och kommersiell service på stadsdelsnivå samt att lokala centrum även fungerar som mötesplatser som också bidrar till att stärka lokal identitet. Lokala centrum kan komma att komplettera varandra och därigenom skapa ytterligare liv och rörelse mellan utvecklingsplanens delområden. Förvaltningen instämmer i att det är viktigt att minska barriären mellan Grantorp och Visättra.

Utöver direkt inbjudan till remissinstanser annonserades samrådet ut till allmänheten samt fåtalet föreningar. Inför kommande utvecklingsplaner ser



förvaltningen fram emot dialog kring hur fler föreningar kan bli delaktiga i processen.

Texten om kultur- och fritidsnämndens ansvarsområden har setts över och kompletterats.

Utvecklingsplanen beskriver behov av tillkommande lokaler för kultur- och fritidsändamål på ett övergripande plan. Exakt lokalisering och behov per område sker i dialog med berörda förvaltningar i den efterföljande planeringen.

Utvecklingsplanen hierarki som styrdokument har förtydligats inför antagande i kapitel 1 Inledning.

Socialnämnden

Övergripande synpunkter

Förvaltningen menar att samtliga utvecklingsplaner innehåller många intentioner när det gäller Socialförvaltningens ansvarsområden.

Gällande social hållbarhet i planerna efterfrågar förvaltningen en kommungemensam definition för att kunna arbeta mer framgångsrikt med sociala konsekvensanalyser.

För att kommunen ska kunna genomföra de skyldigheter som åligger enligt socialtjänstlagen hade dessa frågor behövt uppmärksammas på ett mer initierat sätt i utvecklingsplanerna baserat på socialförvaltningens kunskap.

För utvecklingsplanerna har förvaltningen lämnat följande generella synpunkter för vidare diskussion:

Förvaltningen påpekar att barn, unga, äldre och personer med funktionsnedsättning bör ägnas särskild hänsyn i planeringen av täta stadsmiljöer.

I sammanhanget nämns särskilt barnkonventionen och att barn mår som bäst i småskaliga lummig och måttfullt bebyggda miljöer.

Förvaltningen efterfrågar reflektion kring frågan om vilka som samsas om utrymmet i de nya stadsdelarna innan prioriteringar och avvägningar kan göras.

Prioriteringen av cykel- och gångtrafiken är ostridigt av godo för folkhälsan, detta medför emellertid att extra hänsyns bör tas åt äldre människor och andra som upplever en otrygghet i möte med gående och cyklister.

Vid planering av lösningar för dagvatten bör åtgärder tas för att öka säkerheten för barn. Förvaltningen hänvisar till rådgivningsmaterial framtaget av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Barnsäkerhetsrådet.

I kommande detaljplanering är det av vikt att inte glömma personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. För dessa grupper får inte miljön vara för svår att tolka och antalet syn- och ljudintryck begränsas. Konkret innebär detta att befintliga verksamheter och viss mån offentliga miljöer bör skyddas mot buller och andra störningar.

Slutligen påminner förvaltningen om vikten av att kommunens samhällsinformation tillgängliggörs för personer med synnedsättning.



Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet. Nämnden uppmärksammar flera frågor som tas med till kommande detaljplanering, men som inte föranleder några ändringar i utvecklingsplanen. Förvaltningen instämmer i att arbetet med sociala konsekvensanalyser är viktigt. Inom kommunstyrelseförvaltningens förvaltning pågår kontinuerlig processutveckling kring social hållbarhet inom samhällsplaneringen. För utvecklingsplanen har en barnkonsekvensanalys tagits fram för att tydligare belysa barnperspektivet i Flemingsberg.

5. Huddinge kommuns bolag

Huge Bostäder AB

Övergripande synpunkter

Huge Bostäder menar att utvecklingsplanen i stora drag är mycket bra och visar en positiv möjlig utveckling i Flemingsberg. Planen går däremot inte särskilt tydligt in i de sociala utmaningar kommundelen har och hur området ska utvecklas utifrån det perspektivet eller för de olika målgrupperna, vilket tydligare byggs upp i övriga utvecklingsplaner.

Utvecklingsplanen har stort fokus på de nyutvecklade delarna av Flemingsberg men berör i mycket liten utsträckning de befintliga områdena, centrum, verksamheter eller målgrupper.

Bolaget lyfter att dragningen för det framtida järnvägsspåret genom Björnkulla mot Botkyrka inte framgår tydligt. Det borde förtydligas att en framtida utredning kommer precisera järnvägsspårets förläggning och att det i kartan bara är en koppling som är angiven, inte ett tänkt läge för järnvägsspåret.

Förvaltningens kommentarer

För utvecklingsplanen har en barnkonsekvensanalys gjorts för att belysa barnperspektivet i Flemingsberg. Förtydliganden kring utmaningar kopplat till social hållbarhet har också gjorts i kapitel 7, Förutsättningar och utmaningar för en hållbar utveckling. Komplettering har skett kring beskrivning av de befintliga områdena i Flemingsberg. Förtydliganden kring Flemingsbergs befintliga områden har gjorts i nya kapitlen inzoomningar där respektive område beskrivs med medskick till efterföljande planering.

Förvaltningen instämmer, järnvägssträckningen är schematisk. Kopplingens exakta dragning behöver utredas i efterföljande planering. I det nya kapitlet Inzoomningar Flemingsbergs olika områden beskrivs detta mer tydligt under avsnittet om Björnkulla.

Stockholm vatten och avfall (SVOA)

Övergripande synpunkter

SVOA ser mycket positivt på framarbetandet av utvecklingsplaner och tidiga dialog kring förändringar i bebyggelsen den innebär. Vad som kan konstateras är att utvecklingsplanerna ger en målbild men inte alltid tillräcklig information för VA-huvudmannen att ta ut en riktning för framtida VA-system.



SVOA framför följande generella synpunkter rörande dagvatten:

SVOA efterlyser en mer konsekvent hantering av dagvattenfrågor mellan kommunens styrdokument. Framförallt betonas behovet att komplettera utvecklingsplanerna med skrivelser rörande lokal hantering av dagvatten liksom inställningen till förgårdsmark. Planerna behöver också kompletteras avseende gatusektioner för att se vilka av dessa som kan avsättas för lokalt omhändertagande av dagvatten. Om inte, behöver detta omnämnas och hänvisning göras till utredande steg mellan utvecklingsplan och detaljplan.

SVOA efterfrågar att ytor för planerade lokala åtgärder för att möta miljö kvalitetsnormer synliggörs i utvecklingsplanerna.

Utvecklingsplanerna bör nämna områden för skyfallshantering, både uppsamlade ytor och rinnvägar, i grova drag. Om detta inte behandlas i utvecklingsplanerna bör skyfallsutredningar för varje område genomföras i nästa steg.

SVOA lyfter behovet av att genomföra en avrinningsområdesvis analys av vilka konsekvenser den föreslagna utvecklings i Flemingsberg får på SVOAs totala dagvattenanläggning, och vilka ytor och platser som måste avsättas för att ta hand om de ökade flödena och föroreningsbelastningen som förväntas av exploateringarna.

SVOA hänvisar till sitt samrådssvar till programsamråd för Flemingsbergsdalen. Där lyfts behovet av utredning av vilka ytor för utjämnande och renande dagvattenanläggningar som kan komma behövas inom planområdet. Specifikt nämns behovet av en damm för utjämning av dagvattenflöden innan passage under Tvärförbindelsen kommer behövas.

SVOA efterfrågar ett tillägg på sida 38 som förtydligar att Flemingsbergs våtmarksanläggning inte kan förväntas kunna ta emot ökade volymer och föroreningar från kommande exploateringarna. Våtmarksanläggningen ska endast ses som ett efterföljande "poleringssteg". Detta nämns i samrådsunderlaget (s. 38) men bara vad gäller föroreningar.

SVOA upplyser om att omfattande ändringar i området kan komma att kräva en prövning av ny vattendom och flaggar för att detta i så fall är en lång tidsprocess.

För utvecklingsplan Flemingsberg framför SVOA följande synpunkter:

SVOA menar att det stämmer att när stadskärnan utvecklas kommer ledningsnätet och dagvattenhantering i form av renings- och fördröjningslösningar att behöva byggas ut och/eller justeras (s. 38). Däremot känner inte SVOA till den "trestegsprincip" för dagvattenhantering som nämns eller hur denna är tänkt att fungera. Att dagvatten först är tänkt att passera växtbädd och sedan skelettjord ställer vi oss frågande till om det kommer att fungera. Vi ställer oss även undrande till huruvida denna princip är försvarbar, dvs. att alltid ha trippla anläggningar för dagvattnet att passera. Detta ser vi behöver justeras.

SVOA tycker att det är positivt att man ska bereda ytor för nedströmslösningar och anpassa gatusektioner för att ge utrymme åt dagvattenhantering. Sammantaget



behöver SVOA tid för att utreda alla de frågeställningar som finns i området, dagvattensystemet är i delar av utvecklingsområdet mycket komplext.

SVOA efterfrågar ett tillägg på sida 38 som förtydligar att de utmaningar som uppkommer i och med infrastrukturbyggnaderna vad gäller hur skyfallsflöden ska kunna passera Tvärförbindelsen även gäller dagvattenflöden.

SVOA har både lämnat svar till Trafikverket för vägplanen för Tvärförbindelsen och har även svarat i samråd till kommunen om de planer som berör Trafikplats Kästa och Trafikplats Solgård som kommer utgöra kommunala vägpartier. SVOA ser omfattande behov av utredningar och samordning mellan kommunen, Trafikverket och SVOA för att uppnå en för samtliga parter fungerade lösning i området.

SVOA tycker att det ska gå att utläsa i samrådshandlingarna vilken bebyggelse typ som avses i utbyggnadsområdena, dvs. vilken typ av bebyggelse (tät stadsbebyggelse, villabebyggelse etc.) som det planeras för. Detta med syfte att kunna koppla ihop bebyggelse typen med indata (avrinningskoefficienter, personekvivalenter) som behövs vid utredning av VA-system.

SVOA lyfte behovet av att gemensamt se över utbyggnadsordningen så att SVOAs eventuella förberedande åtgärder inte krockar med Huddinge kommuns utbyggnadsplaner. Samordning krävs mellan SVOA och Huddinge kommun gällande tidplan för utbyggnadsskeden och ytor för exploateringar. SVOA ser omfattande behov av utredningar och samordning mellan kommunen, Trafikverket och SVOA för att uppnå en för samtliga parter fungerade lösning i området för SVOAs totala VA-anläggning (dricksvatten, spillvatten, dagvatten).

SVOA önskar kompletterande underlag avseende skyfall och skyfallsplanering för Flemingsberg.

Förvaltningens kommentarer

Utvecklingsplanerna visar områden för skyfallshantering i grova drag, förvaltningen instämmer dock i att vissa geografiska områden behöver fördjupade utredningar göras för att ta ett samlat grepp kring dagvatten- och skyfallshantering. Förvaltningen instämmer i SVOAs synpunkt och anser att frågan behöver fortsatt uppmärksamhet i olika forum som SVOA och kommunen har tillsammans. Ett första steg är gjort i Flemingsberg inom ramen för Flemingsbergsdalen där en skyfallsmodell är framtagen. Denna inkluderar större delar av utvecklingsplanens område. Ytterligare utredningar och modellering kan behöva göras för att täcka in hela regionala kärnan. Utvecklingsplanen har kompletterats med text och karta.

Övriga frågor som Stockholm vatten och avfall gör gällande frågor som behöver hanteras i kommande planering tar kommunen med sig till den mer detaljerade utvecklingen av Flemingsberg.

Ytor för planerade lokala åtgärder för att möta miljö kvalitetsnormer finns inte specifikt utritade på kartan men beskrivs översiktligt i text. Förvaltningen delar SVOAs syn på att det är viktigt att bevara gröna ytor i lågpunkter och lågstråk



samt att vid ny- och ombyggnation verka för lokalt omhändertagande av dagvatten. Detta är frågor som säkerställs i den kommande detaljplaneringen.

När det gäller vägdagvatten så har kommunen i sin tekniska handbok standardsektioner som inkluderar dagvattenhantering. Förvaltningen delar SVOAs syn på att samverkan och samordning mellan medverkande parter kring utredningar, tidplaner och så vidare är viktigt att få till för en fungerade utbyggnad av området. Utvecklingsplanen visar de kommande bebyggelsetyperna i olika områden på en övergripande nivå. Detaljerna kring bebyggelsetyperna utarbetas i den kommande detaljplaneringen.

Beskrivningen av trestegsprincipen kopplat till dagvattenhantering är borttagen och texten är justerad.

Kommunerna delar SVOAs synpunkt om behovet av omfattande utredningar och samordning mellan kommun, Trafikverket och SVOA för att uppnå en för samtliga parter fungerade lösning i området, gällande exempelvis infrastrukturprojekt, utbyggnadsordning och kapacitet av de tekniska försörjningssystemen. Ett avsnitt om vikten av samverkan har inkluderats i utvecklingsplanen samt ett avsnitt om teknisk försörjning som beskriver detta.

SRV återvinning AB

Övergripande synpunkter

Bolaget påpekar behovet av att tidigt i planeringsskedet säkerställa möjligheter för en effektiv och hållbar avfallshantering för både boende och verksamheter. Att förutsättningar för båda dagens och framtiden avfallshanteringslösningar och hämtningsfordon säkerställs i planeringen med fokus på säkerhet, arbetsmiljö, och hållbarhet.

SRV ställer sig positivt till nya lösningar för hantering av grovavfall som komplement till mer traditionella stationära återvinningscentraler. Exempelvis kan små, mer bostadsnära permanenta återvinningscentraler/insamlingscentraler bidra till att tillgängliggöra grovavfallsinsamling avfall även för hushåll utan tillgång till bil. Därigenom underlättas möjligheter för återvinning och återbruk för samtliga boende.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen instämmer i att avfallshanteringen ska tas med i ett tidigt skede i planeringen.

SFAB

Övergripande synpunkter

SFAB vill gärna lyfta energiförsörjningen i den nya stadsdelen. Fjärrvärme kan bidra till en hållbar stadsutveckling och till att skapa en attraktiv stadsdel. I synpunkten beskriver bolaget de mest relevanta klimat- och hållbarhetsmålen kopplat till fjärrvärme och teknikutveckling.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet.



HUSF

Övergripande synpunkter

Huddinge samhällsfastigheter (Husf) tycker att flera kartor och illustrationer i utvecklingsplanen är av så dålig kvalitet att det är svårt att avläsa och ha synpunkter på.

Skolor och annan social service pekas ut i utvecklingsplanen som viktiga målpunkter. En av utvecklingsplanens strategier för ökad social hållbarhet är att placera målpunkter, exempelvis skolor, så att barriärer ska överbryggas. Föreslagna placeringar för nya skolor, särskilt den i Visättra, bör utredas närmare så att utvecklingsplanen vet att den är rimlig. Risken är att placeringarna ändras och att den positiva effekten uteblir.

Husf tycker att utvecklingsplanen kan tydliggöras avseende målpunkter (fig. 20). Dels med förklaringar av storlek och innehåll, dels för att visa vilka som är befintliga respektive planerade.

Husf betonar vikten av att ha en strategi för att stärka och bevara Flemingsbergs centrum som en viktig mötesplats.

Husf lyfter att kommunens nya riktlinjer för fria ställen ställer stora krav på utrymme till skolor och förskolor. Detta är en viktig sak att beakta då utvecklingsplanen bedömer kommunens möjlighet att tillgodose de kommande behoven av kommunal service.

Förvaltningens kommentarer

Kartmaterialet har inte tydliggjorts avseende befintliga och planerade målpunkter då kartan visar på en målbild för mötesplatser i Flemingsberg 2050.

Utvecklingsplanen ser till det övergripande behovet av mötesplatser och målpunkter i hela den regionala stadskärnan, där exempelvis skolor och förskolor inkluderas. I den efterföljande planeringen kommer lämpligheten att bedömas med hjälp av kommunens styrdokument, exempelvis kommunens riktlinjer för friytor.

Kommunen håller med om vikten av att bevara och stärka Flemingsbergs centrum som en viktig mötesplats. Samtliga områden i Flemingsberg bör ha stadsdelscentrum som fyller en viktig funktion som mötesplats.

6. Föreningar och övriga

Miljöpartiet de gröna

Övergripande synpunkter

Miljöpartiets yttrande innehåller kommentarer på generell, tematisk och områdesspecifik nivå.

På generell nivå efterfrågar partiet ett synligare arbete med att balansera kvantitativa volymmål och kvalitativa mål om mående och välbefinnande. Exploatering och utveckling får inte ske på bekostnaden av miljön eller befolkning mående. Vidare saknar partiet ett resonemang om hur



utvecklingsplanen skulle behöva förändras om Tvärförbindelsen Södertörn inte blir, med tanke på att projektet är ifrågasatt. Slutligen påpekas att utvecklingsplanerna måste samordnas bättre, nuvarande versioner ser väldigt olika ut och belyser olika områden ur olika perspektiv. Partiet betonar vikten av samtliga utvecklingsplaner ses som delar av en plan, ett helhetsgrepp från en och samma organisation.

På tematisk nivå kommenterar partiet:

Naturvärden – en stor del av Huddinge består av natur som till stora delar är skyddad genom naturreservat. Utvecklingsplanerna saknar breda resonemang om hur kommunens naturområden ska bevaras i takt med att respektive områden växer och fler vill besöka naturen. Vidare är risken att marken i Huddinge innehåller bergmassor med sulfid, detta bör kommenteras redan i utvecklingsplan för att säkerställa att frågan undersöks innan exploatering.

Barnperspektivet – partiet efterfrågar att samtliga utvecklingsplaner tar ett samlat grepp kring barnkonventionen och vad den innebär för respektive plan.

Upplägg på dokument – nuvarande förslag på utvecklingsplaner saknar helhet och gemensamt upplägg gällande innehåll, utseende och detaljnivå. Ett bra exempel att snegla på är trafikstrategin med tillhörande planer. Utvecklingsplanerna bör spegla översiktsplanen och dess utformning för att underlätta för läsaren. Slutligen behöver kartmaterialet förbättras gällande läsbarhet och orienteringsbarhet, i synnerhet kartorna som visar kommande täthet.

Gestaltning – partiet saknar genomgående resonemang kring gestaltning i områdena. I synnerhet hållande byggnation av nya områden. Att hänvisa till arkitekturstrategin är bra men räcker inte eftersom den i huvudsak behandlar kompletterande byggnation.

Mobilitet – partiet betonar utvecklingsplanernas potential att sätta agendan för utveckling som prioriterar gång-, cykel- och kollektiv trafik i linje med trafikstrategin.

Partiet framför följande områdesspecifika synpunkter för utvecklingsplan Flemingsberg:

Det saknas en cirkel som ska visa stationens placering (s. 8, fig. 4).

Partiet efterlyser en miljökonsekvensbedömning då exploateringen kommer ha stor inverkan på miljön i och omkring området. Utvecklingsplanen behöver förtydliga inverkan på miljön och hur de omfattande förluster av ekosystemtjänster exploateringen innebär ska kompenseras. Parkmiljöer är positiva ur många perspektiv, men de kan inte på långa vägar kompensera för förlusten av naturområden. Utvecklingsplanen behöver vara tydlig med att exploateringen kommer försvaga den regionala grönstrukturen och partiet efterlyser tydligare och mer långtgående kompensationer.

Förvaltningens kommentarer



Efter samrådet har utvecklingsplanerna samordnats bättre för att tydligare hänga ihop. Förvaltningen vill dock understryka att utvecklingsplanerna och dess förutsättningar skiljer sig åt, vilket också gör att produkterna ser lite olika ut.

Förvaltningen delar inte bilden av att det saknas en balans mellan kvantitativa volymmål och kvalitativa mål om mående och välbefinnande. Utvecklingsplanen pekar ut en stor utvecklingspotential i området, både sett till antal bostäder, och olika kvalitativa värden som krävs för att åstadkomma en god och hållbar livsmiljö i Flemingsberg. Utvecklingsplanens fyra strategier väger lika mycket och rör både hårda och mjuka värden.

Angående Tvärförbindelse Södertörn så bedöms den vara en förutsättning för en stor del av utvecklingen i området och en given förutsättning för arbetet med utvecklingsplanen.

Utvecklingsplanen har kompletterats med en barnkonsekvensanalys, som utgjort ett av underlagen till planen, och barnperspektivet har förtydligats i utvecklingsplanen.

Utvecklingsplanen uppdateras utifrån inkomna redaktionella kommentarer.

Inom Flemingsbergs utvecklingsområde kommer det att finnas både bebyggelse och grönytor. Det kommer exempelvis att utvecklas parkytor och stråk för att stärka och komplettera rekreativa värden. Utvecklingsplanen beskriver utmaningen och konsekvensen av att exploatera inom stadskärnan och samtidigt ta hänsyn till befintlig natur. Förvaltningen instämmer i att det inte fullt ut går att kompensera för förlusten av naturmark. Utvecklingsplanen kompletteras med ett övergripande resonemang om kompensationsåtgärder vid exploatering av naturvärden som i första hand är en fråga för efterföljande planering. Utvecklingsplanen har kompletterats med resonemang om vidare planering och förvaltning av naturreservat, grönområden och parker för att hantera det ökade slitaget.

Områdets gestaltning är en fråga för efterföljande planering och berörs därför inte i planen.

Då utvecklingsplanen inte är en plan som omfattas av plan och bygglagen så har bedömning gjorts att en miljökonsekvensbeskrivning inte ska göras i detta planeringsskede.

Svenska kyrkan i Huddinge

Övergripande synpunkter

Kyrkorådet har en överlag positiv syn på utvecklingsplanerna, men understryker att en hållbar utveckling är avgörande för framtiden. Miljö- och klimatfrågor är ödesfrågor för skapelsen som vid målkonflikter måste prioriteras före kortsiktiga vinster. Rådet ser även med tillförsikt på att planerna uppmärksammar sociala frågor. I synnerhet att ensamhet bekämpas med icke-kommersiella mötesplatser, att barnperspektivet tas på allvar samt att nya områden bidrar till en ökad gemenskap snarare än att nya barriärer uppstår.



Rådet påminner även om vikten av att kyrkan i egenskap av viktig samhällsaktör inkluderas i den fortsatta planeringen för att kunna diskutera hur dess närvaro kan säkerställas i ett växande Huddinge.

För utvecklingsplan Flemingsberg framför kyrkorådet följande synpunkter:

Kyrkan vill att Flemingsbergs kyrka ska utgöra en central och närvarande funktion i Flemingsberg även år 2050.

Kyrkan betonar vikten av att planera för att överbrygga fysiska, sociala och mentala barriärer i Flemingsberg. Kyrkan vill spela en roll i detta arbete.

Kyrkorådet uppskattar utvecklingsplanens höga ambition avseende trygghet och att skapa mötesplatser för alla åldrar. Samtidigt efterfrågas förslag om att bereda plats för föreningslivet med t.ex. kulturhus, aktivitetshus. Det ska finnas plats att vara människa, inte bara kund, klient och konsument.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen tackar och noterar yttrandet samt instämmer i att kyrkan är en viktig aktör i den fortsatta utvecklingen av Flemingsberg.

Naturskyddsföreningen Huddinge

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen yttrande innehåller synpunkter på generell och områdesspecifik nivå.

Naturskyddsföreningens generella inställning till utvecklingsplanerna är att de kan utvecklas i fråga om hänsyn till naturvärden och framtidens klimatsmarta lösningar. Föreningen ställer sig positivt till att planerna genomgående syftar till att tillgängliggöra naturreservat men negativt till att naturreservatsgränser minskas.

Föreningen är starkt kritisk till framtida Tvärförbindelsen Södertörn och dess radikala inverkan på stora delar av Huddinge kommun. Vidare menar föreningen att konsekvenserna av Tvärförbindelse Södertörn och även Förbifart Stockholm inte berörs tillräckligt av utvecklingsplanerna. Tvärtom presenterar planernas bild- och textmaterial en förskönande bild som bortser från ökande trafikmängder, höga ramper, utsläpp och buller. Detta gäller i synnerhet planerna för Vårby, Kungens Kurva och Flemingsberg.

Föreningen ser även kritiskt på att det inte gjorts någon miljö- eller hållbarhetskonskvensbedömning av utvecklingsplanerna.

Slutsatsen av detta är att utvecklingsplanerna inte tar tillräckligt hänsyn till Sveriges fastställda klimatmål.

För utvecklingsplan Flemingsberg framför Naturskyddsföreningen följande:

Föreningen ser positivt på att man vill skapa fler boendenära parker, och vill passa på att uppmana arkitekterna att fokusera på biologisk mångfald i dessa parker samt naturligtvis ta hänsyn till och inte göra intrång i redan existerande natur.



Föreningen motsätter sig starkt att utvecklingsplanen utifrån kartan på sida 11 tycks ta befintliga naturområden i anspråk under pågående klimatkris. Detta gäller grönområden i Visättra, Kästa, Grantorp, mellan sjukhuset och Tullinge samt mellan Björnkulla och Botkyrka.

Föreningen lyfter att planen beskriver området med orden "närhet till större friluftsområden och orörd natur" som positivt. Därför motsätter föreningen planerna på Tvärförbindelse Södertörn då natur inte kan beräknas som 'orörd' när man sprängt in en motorväg genom naturreservatet. I planen står även att "Det är en kretsloppsanpassad och grönskande stadsmiljö som inte slösar på naturens resurser, anpassad för att klara framtida behov och klimatförändringar". Detta påstående anser vi motsägelsefullt i samma region som man vill underlätta för fossildriven trafik genom Tvärförbindelse Södertörn.

Föreningen påpekar det motsägelsefulla i att planen har som mål att andel resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska uppgå till minst 70 % samtidigt som Tvärförbindelse Södertörn planeras med hänvisning till argument om en växande region.

Föreningen tycker att planen borde benämna strukturomvandlingen mot ett ökat hållbart resande på samma sätt som att strukturomvandlingen inom handeln benämns.

Föreningen ser positivt på att planen hanterar dagvattenfrågor i tidigt skede och betonar vikten av att skydda sjön Ormlängen från ytterligare övergödning.

Föreningen ser kritiskt på det faktum att "någon miljö- eller hållbarhetskonsekvensbedömning av utvecklingsplanen har inte gjorts". Detta får ej förbises vid mer detaljerade planer.

Föreningen uppmuntrar kommunen att ta fasta på visionen om Flemingsberg som en plats för innovation och cirkulär hållbarhet och ge central plats åt cirkulära verksamheter.

Förvaltningens kommentarer

Utvecklingsplanens innehåll är inte reglerat i plan- och bygglagen på samma sätt som en översiktsplan eller fördjupad översiktsplan och omfattas därför inte av krav på miljökonsekvensbeskrivning. Förvaltningen har gjort bedömningen att en miljökonsekvensbeskrivning inte ska göras i detta planeringsskede.

Eftersom Trafikverket planerar för Tvärförbindelse Södertörn beskrivs dess konsekvenser i första hand i separat process. Kommunen belyser konsekvenserna på översiktsplanenivå i pågående arbete med Översiktsplan 2050.

Utvecklingsplanen förhåller sig däremot till Tvärförbindelse Södertörn som en förutsättning för en stor del av utvecklingen i området. Förtydligande har gjort i text kring andel hållbara resor. Målet om andel hållbara resor är satt utifrån den regionala stadskärnans möjlighet att påverka framtida rörelsemönster, både inom samt till och från den regionala kärnan.

Utvecklingsplanen för Flemingsberg föreslår ingen ändringar av gällande naturreservatsgränser.



Inom Flemingsbergs utvecklingsområde kommer det att finnas både bebyggelse och grönytor. Det kommer exempelvis att utvecklas parkytor och stråk för att stärka och komplettera rekreativa värden. Utvecklingsplanen beskriver utmaningen och konsekvensen av att exploatera inom stadskärnan och samtidigt ta hänsyn till befintlig natur. Förvaltningen instämmer i att det inte fullt ut går att kompensera för förlusten av naturmark. Utvecklingsplanen kompletteras med ett övergripande resonemang om kompensationsåtgärder vid exploatering av naturvärden som i första hand är en fråga för efterföljande planering. Utvecklingsplanen har kompletterats med resonemang om vidare planering och förvaltning av naturreservat, grönområden och parker för att hantera det ökade slitaget. Vissa justeringar har gjorts i karta och i text.

Hyresgästföreningen Botkyrka – Salem *Övergripande synpunkter*

Hyresgästföreningen Botkyrka-Salem ser positivt till att det byggs fler bostäder och att det blir blandad bebyggelse, även hyreslägenheter. Föreningen ser även positivt till utvecklingen av Botkyrka hantverksby med nya bil och cykelvägar som binder ihop kommunerna samt till spårväg Syd med förlängning till Botkyrka. De farhågor som hyresgästföreningen uttrycker är att grönområden förändras och/eller försvinner samt att dagvatten som nu rinner ut i Orlången kommer att rinna ut i Tullingesjön.

Förvaltningens kommentarer

Då det finns ett regionalt behov av bostäder och ett kommunalt bostadsförsörjningsansvar har alla kommuner i stockholmsregionen ett ansvar att ge plats för bostadsbebyggelse. Genom att i så stor utsträckning som möjligt bygga bostäder i redan bebyggda områden med goda kollektiva trafikförbindelser kan vi skapa förutsättningar för människor att resa hållbart och minska bilberoendet vilket är bättre ur klimatsynpunkt. Det gör att natur får lämna plats för bostäder i sådana lägen samtidigt som vi kan spara och tillgängliggöra orörd natur utanför och i anslutning till den tätare bebyggelsen.

Kommunerna ser dock både behov och värde av att bevara grönska även i tät stadsbebyggelse som vid Alfred Nobels allé. Botkyrka kommun värnar de gröna stråk som finns inom villastaden och utvecklingsplanen syftar även till att tillgängliggöra grönska som till Flemingsbergsskogen från Hantverksbyn. Upp på Blickaberget bör souterränglägen utnyttjas och delar av naturmark sparas för att skapa utblickar mellan husen.

Tullinge tomt- och villaägareförening *Övergripande synpunkter*

Föreningen vill att Tullinge Villastad fortsatt definieras och bevaras som gles stadsbygd med låg exploateringsgrad.

Föreningen instämmer i att det är viktigt att bevara de markerade grönstråken och att dessa områden undanhålls från byggplaner.



Föreningen ser positivt på att man vill förbättra framkomligheten för fotgängare och cyklister. Samtidigt påpekas behovet av en förbättrad dialog mellan kommunen och regionen rörande områdets kollektivtrafikkopplingar.

Vid dialogmötet – Botkyrka så nämndes det att gång- och cykelvägen som man ritat in mellan Alfred Nobels Allé och Blickavägen främst kommer att nyttjas av skolelever. Föreningen vill framhålla att denna förbindelse även skulle vara till nytta för de som vill åka kollektivt. Man kan då ta sig snabbare till hållplatserna Tullinge Gymnasium (buss 726) och Alfred Nobels allé (buss 713). Tyvärr så har "SL" nu tagit fram förslag på att försämra busstrafiken. Man vill att busslinjen 726 enbart skall gå till Huddinge sjukhus (Fridhemsplan – Huddinge sjukhus). Man vill ta bort de turer som går utmed Alfred Nobels allé och ner till Tullinge station. Föreningen är medveten om att detta inte är rätt forum för denna fråga men vill i alla fall belysa det faktum att kommunen har sina planer – där man vill förbättra möjligheterna att åka kollektivt – och sedan arbetar aktörerna för kollektivtrafikplaneringen stick i stäv mot det. Föreningen hoppas att det kan bli en bra dialog framöver mellan kommunen och de som planerar och beslutar om kollektivtrafiken.

Det finns en oro hos vissa villaägare i Tullinge villastad att utvecklingsplanen kommer att medföra ökad biltrafik inom området. Kommunen har sagt att det i första hand är utmed Alfred Nobels Allé som nya bostäder och företagande kommer att förläggas och att de anser att den trafiken inte kommer att påverka övriga Tullinge Villastad i någon nämnvärd utsträckning. Vad man inte kommer ifrån är att biltrafiken kommer att påverka de boende utmed Södra Parkhemsvägens övre del fram till Flaggplan. Om vi tolkat ritningarna rätt så planeras en väg mellan Alfred Nobels allé och Huddingevägen (mellan Flaggplan och Flemingsbergs station). Föreningen anser att det är en förutsättning att denna väg byggs – för att minimera biltrafiken på ovan nämnda vägsträcka. Det är dessutom olämpligt att låta all biltrafik gå rakt genom sjukhus- och högskoleområdet.

Förvaltningens kommentarer

Som styrelsen för tomt- och villaägarföreningen i Tullinge har uppfattat, stämmer det att Botkyrka kommuns ambition är att Tullinge villastad ska behålla sin karaktär. Kommunen planerar inte för någon bebyggelse i villastaden annat än att på sikt möjliggöra för de enskilda fastighetsägare som kan komma att vilja dela sina fastigheter. När och om det blir aktuellt avgörs i efterföljande planering enligt planbestämmelser och förutsättningar, en sådan förutsättning är att områdets karaktär bibehålls.

Den cykel- och gångväg som ritats in mellan Alfred Nobels allé och Blickavägen är inte avsedd som bilväg i planen. Bilar och kollektivtrafik hänvisas främst till Alfred Nobels allé.

Som styrelsen för tomt- och villaägarföreningen i Tullinge uttrycker, stämmer det att kollektivtrafikförsörjningen är en fråga för dialog mellan kommunerna och Region Stockholm. Själva förutsättningen för god kollektivtrafikförsörjning är att



det finns ett tillräckligt stort underlag av resande. Kommunernas ambitioner om att tillföra bostäder och arbetsplatser, som uttrycks bland annat i utvecklingsplanen, är därför ett led i en sådan dialog.

Kopplingen mellan Alfred Nobels allé och Huddingevägen planeras redan nu att bli trafikplats Högsolan och är en del av Infart Riksten, etapp 1 av Förbifart Tullinge. Utredning och planering av trafikplatsen och omläggningen av Huddingevägen görs i dialog med både Trafikverket och Region Stockholm som bevakar sitt intresse av trafikflöden genom sjukhus- och högskoleområdet.

Hyresgästföreningen Huddinge *Övergripande synpunkter*

Rörande dagvatten lyfter föreningen att vatten i samband med exploatering av området kommer att ledas ut i Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning och Orlången, där det redan idag råder problem med föroreningar som måste förebyggas. I en mer förtätad bebyggelse som planeras är det viktigt att hänsyn tas till detta.

Föreningen ser positivt på planerna med nya bostäder och verksamheter i området och vill än en gång betona behovet av fler hyresrätter i kommunen. Det är även viktigt att ej bygga för tätt och att behålla grönområden.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet.

7. Större fastighetsägare

Campus Flemingsberg Science *Övergripande synpunkter*

Gruppen av aktörer verksamma inom Flemingsberg campusområde ser positivt på utvecklingsplanen som helhet och välkomnar den satsning och de ambitioner som planen lyfter fram.

Det är positivt att campusområdet inte sluter sig inåt. Samtidigt hindrar topografin och befintliga barriärer möjligheten att skapa ett öppet campus. Därför är det viktigt att de målpunkter som pekas ut inom området utvecklas och prioriteras för att uppnå ett campusområde där alla känner sig välkomna.

Nedan följer synpunkter på illustrationsplanerna (bildmaterial):

Illustrationsplanens gångstråk inom campusområdet stämmer inte överens med befintlig struktur.

Strategi 1: En urban och grönskande stad – På campus planeras för både grönområden och torg i direkt anslutning till student- och forskarbostäder vilket inte visas i figur 11 eller 20.

Rulltrapphuset och Blickgången är nod och stråk idag med stor genomströmning och kommer sannolikt vara det i framtiden också vilket bör tas i beaktande.

Längs vägarna planeras tätare bebyggelse.



Gruppen tycker att den markerade ytan för ”blandstad med fokus på bostäder, vård och utbildning” i figur 13 bör utökas att omfatta den del av campus som har fokus på bostäder.

Gruppen betonar vikten av att bristområden för ekosystemtjänster och gröna värden i centrala delar stärks.

Gruppen vill se ett tydliggörande avseende vilka ekosystemtjänster som stöds inom campus (fig. 15).

Strategi 2: En tillgänglig och inkluderande stad – Fokusgruppen ser positivt på målet att skapa en tillgänglig och inkluderande stad och dess förutsättningar med god infrastruktur, ett transportsystem både för de som går, cyklar, åker kollektivt eller bil.

De fysiska och mentala barriärerna som finns idag behöver överbryggas. Gruppen ser det som en väsentlighet att den framtida kopplingen, som är markerad ”läge för framtida koppling utreds” mellan Alfred Nobels allé och Katrinebergsvägen kommer till. Detta för att inte skapa ytterligare en barriär till följd av de potentiellt ökade trafikflöden som trafikplatsen kan medföra på Alfred Nobels allé. För att skapa ett tryggt och tillgängligt campusområde bör inte biltrafiken primärt ledas genom området mot Hälsovägen.

Gruppen efterfrågar en fördjupad plan över hur biltrafiken ska prioriteras och hanteras samt var olika gatutyper rekommenderas.

Gruppen ser väldigt positivt på ambitionen att utveckla Blickatorget och Universitetssjukhuset som destination (fig. 20).

Gruppen betonar vikten av att spårvägen mellan Grantorp och Campusområdet anpassas till miljön och att Hälsovägen utvecklas till en gata med stadsmässig karaktär med lokaler i bottenplan och generösa promenadstråk.

Strategi 3: En tillgänglig och inkluderande stad – Gruppen understryker vikten av att stadsdelarna och verksamheterna arbetar tillsammans för att utveckla Flemingsberg till ett dynamiskt centrum för innovationer i södra Stockholm.

Flemingsberg är en kunskapsintensiv stadsdel. För att tydliggöra och lyfta fram detta i figur 21 kan man flytta den blå cirkeln lite närmare stadskärnan så att den innefattar även högskolorna. Som det är nu ser det ut att vara en tyngdpunkt på Karolinska universitetssjukhuset.

Förvaltningens kommentarer

Figur 15 redovisar en kartläggning av nuvarande ekosystemtjänster men går inte in på vilka typer av ekosystemtjänster som finns i olika områden. Kartan är tagen från underlaget En strategisk grönstruktur för Flemingsberg, där mer information finns. I den fortsatta planeringen får fördjupade utredningar göras där behov finns. Texten till figur 15 har förtydligats.

Figur 8 redovisar Flemingsbergs systemövergripande stråk 2050. Vissa är nuvarande och vissa är möjliga framtida stråk. I ett framtida Flemingsberg behövs ett finmaskigt system för gång- och/eller cykelstråk så att människor kan förflytta sig inom den regionala stadskärnan. Figuren redovisar endast



ungefärliga lägen på de viktigaste framtida stråken. Avsnittet om olika typer av gator har tagits bort i utvecklingsplanen. I den efterföljande planeringen kommer detta att studeras vidare.

Förvaltningen ser över figur 11 och 20 så att de överensstämmer med campusområdets planerade utveckling. Även figur 13 och 21 justeras enligt gruppen synpunkter.

Utvecklingsplanen kommer att möjliggöra för en framtida koppling mellan Alfred Nobels allé och Katrinebergsvägen. Kopplingen konsekvenser utreds och hanteras i efterföljande planering.

Utvecklingsplanens trafikala funktioner redovisas i figur 16. Kompletteringar görs i linje med pågående uppdatering av vägtrafikplan för Huddinge kommun. Slutgiltiga gatutyper fastställs i efterföljande planering.

Synpunkten rörande Hälsövägens anpassning till Spårväg syd skickas vidare till projektet för spårväg syd.

Förvaltningen håller med om vikten av samverkan inom den regionala stadskärnan i Flemingsberg och har förtydligat utvecklingsplanen i text kring detta.

HSB

Övergripande synpunkter

HSB ser mycket positivt på initiativet att införa utvecklingsplaner i Huddinge samt att dessa utvecklingsplaner andas hållbarhet och hållbar stadsutveckling.

För utvecklingsplan Flemingsberg vill HSB framföra följande:

Bebyggelsestätheten i området Visättra utmed Sågstuvägen har, enligt HSB, en potential för att ökas i förhållande till den som redovisas i utvecklingsplanen. Detta utgör även en potential för trygghet och social hållbarhet inom området.

Bebyggelsestätheten norr om Kvarnängsvägen har, enligt HSB, en potential för att ökas i förhållande till den som redovisas i utvecklingsplanen. En högre täthet skapar högre närvaro och trygghet för Visättra IP.

Kommunikationen mellan Flemingsberg/Björnkulla och Tullinge bör förstärkas genom en långsiktig utveckling av Hantverksbyn till att utgöra bostäder/verksamheter med aktivitet och närvaro under dygnets alla timmar.

Förvaltningens kommentarer

I utvecklingsplanen har en övergripande täthetsgrad på stadsdelsnivå föreslagits, som motsvarar en relativt tät stadsmiljö. En sådan stadsmiljö har goda förutsättningar att sett till täthet utvecklas hållbart.

Området för hantverksbyn är redan idag starkt utsatt för buller vilket gör det svårt att utveckla blandstad med bostäder. Det är svårt att uppnå goda boendemiljöer i ett verksamhetsområde. På regional och kommunal nivå är behovet av mark för verksamheter stort och bedömningen är att platsen är lämplig för sådana typer av verksamheter. Ingen ändring i planen görs.



8. Privatpersoner boende i Huddinge kommun

Privatperson 1

Övergripande synpunkter

Författaren undrar om det inte redan finns ett godkänt planprogram för Flemingsberg. Vidare föreslås en tät och levande stadsdel, med både bostäder, kontor och verksamheter. Prioritera ett trevligt gaturum, undvik att bygga stora trafikleder. Ställ höga krav på gestaltning som en kontrast till den storskaliga och rationella arkitekturen i området. Planera gärna för flera höga hus. En arena, som tidigare varit på tal, tror jag kommer vara överflödigt och ta stor yta i anspråk.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet. Det finns ett utvecklingsprogram för hela Flemingsberg, utvecklingsplanen är en konkretisering av utvecklingsprogrammet. Utöver detta finns ett detaljplaneprogram för Flemingsbergsdalen. Ett antal nya detaljplaneprogram pågår inom Flemingsberg.

Privatperson 2

Övergripande synpunkter

Författaren föreslår ett nytt stationsläge med tillhörande centrumbildning där Spårväg syd går in i tunnel vid Katrinebergsvägen. Detta skulle ge Botkyrkas invånare mer direkt nytta av spårvägen samt bidra till ökad integrationen mellan kommunerna. Vidare skulle noden ge Tullinge villastad ett tillskott av service och kommunikation och bidra till målet om blandad bebyggelse. Sammantaget skulle noden skapa en positiv utveckling för såväl Tullinge villastad som Flemingsberg.

Författaren föreslår att den utpekade ”mötesplatsen för närboende” i figur 20 kompletteras med symbol för ”mötesplats mellan olika stadsdelar” och ”mötesplats i stadsdelen” i enlighet med förslaget ovan.

Avslutningsvis understryker författaren den ekonomiska nyttan med sitt förslag och slår fast att kommunen borde ta chansen att ”spänna bågen” vid planering med långa tidshorisonter.

Förvaltningens kommentarer

Figur 20 kompletteras med symbol för ”mötesplats för närboende” i planförslaget. Ny symbol (kaffekopp) adderas till figurens norra del.

Var spårvägens stationer ska ligga är redan förhandlade med Region Stockholm inom projekt Spårväg syd och går inte att justera. En station kommer att hamna på andra sidan av tunneln, i den kommande stadsdelen Loviseberg.

Privatperson 3

Övergripande synpunkter

Författarens synpunkter berör dagvatten.



Författaren tror att planens ambition om att låta fastighetsägare ansvara för rening av dagvatten är önsketänkande som riskerar att falla när den ställs mot vinstintressen etc. Fastighetsägare behöver kommunens ”vakande öga”.

Författaren påpekar att de fyllnadsmassor i delar av området har halter av föroreningar vilka riskerar att hamna i Orlången via regnvatten. Befintlig reningsanläggning som brukar sedimentsprincipen klarar inte av att rensa dessa föroreningar.

Författaren föreslår en tidig delning av avrinningsområdet så att en tredjedel av dagvattnet rinner till Orlången och två tredjedelar kan rinna till Björnkulla.

Författaren ställer sig frågande till ambitionen att anlägga dammar med hänvisning till sanitet, barnperspektiv, myggspridning och bristande funktion.

Avslutningsvis ställer sig författaren frågande till varför kommunen inte skaffar mark för dagvattenanordningar i ett tidigt skede.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen instämmer i vikten av att noggrant arbeta både proaktivt och utvärderande med dagvattenfrågor. Dagvattenrening och fördröjning behövs på många platser och enligt Huddinge kommuns dagvattenstrategi ska det renas nära källan, vilket innebär att åtgärder behövs oftast behövs både på kommunal mark och på privata fastighetsägares mark.

Dagvattenfrågor utreds noga under detaljplaneskedet i den efterföljande planeringen. Till exempel behandlas frågor rörande platsens markföroreningssituation, utformning och skötsel av dagvattendammar, utformning av reningsåtgärder vilket kan innebära olika filtrerande lösningar och inte enbart sedimentation. Åtgärder följs sedan också upp under projektets genomförande.

Privatperson 4 & 5

Övergripande synpunkter

Författarna är i generella drag kritiska till utvecklingsplanens ambition om omfattande förtätning i områdena runt Flemingsbergsdalen. De betonar vikten av att bevara befintliga goda boendemiljöer med närhet till skog och natur för att området ska behålla sin attraktivitet. Risken är annars att området blir mindre populärt att bo i vilket enligt författarna skulle sätta igång en negativ utveckling i området. Hänvisning görs till en förtätning av ett grönområde i Grantorp vilket enligt författarna försämrat boendemiljön till den grad att flera boende flyttat eller planerar att flytta.

Författarna är kritiska till den planerade vägen runt Visättra bostadsrättsområde vilken riskerar att förstöra områdets lugna karaktär med bostadshus precis intill naturen.

Författarna motsätter sig all bebyggelse i befintliga skogsområden.

Istället föreslår författarna en utökad exploatering av Flemingsbergsdalen och i stadsdelens industriområden.



Förvaltningens kommentarer

Synpunkten noteras. Flemingsberg är utpekad som en av åtta regionala stadskärnor av Region Stockholm. De regionala stadskärnorna ska bidra till en flerkärnighet inom Stockholmsregionen som på det sättet ska bli en mer attraktiv och konkurrenskraftig region. För Flemingsberg så innebär det bland annat fler arbetsplatser och bostäder samt bättre kommunikationer. Förvaltningarna har genom utvecklingsplanen tagit fram en övergripande täthetsgrad på de olika områdena inom Flemingsberg, där Flemingsbergsdalen har högst täthet. Ambitionen är att skapa en hållbar utveckling men för att göra det behövs en viss täthet inom kärnan. Förvaltningarna håller med om att det är viktigt att skapa bra boendemiljöer.

Privatperson 6

Övergripande synpunkter

Författaren önskar följande:

- Höj tempot i processen.
- Fler regionbussar med direktavgång till andra stadskärnor.
- Skapa fler utomhusbad eftersom det är så långt till vatten.
- Minska bilberoendet.
- Exploatera inte Grantorp för mycket.
- Möjliggör för fler öppna mötesplatser inomhus med generösa öppettider.
- Gångbron vid Regulatorbron är för seg. Bygg gärna en enklare väg till stationen, gärna en gångtunnel under vägen.
- Flytta inte busshållplats Flemingsberg station.
- Genomför trygghetsinsatser och skapa mer rörelse kring stationen. Gör också så att man kan ta sig igenom stationen utan att behöva betala som idag. Det är svårt att ta sig från regulatorbron till Södertörn högskola.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen noterar yttrandet. Synpunkter rörande stationsområdet hänvisas till Trafikverkets projekt Åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Flemingsberg.

9. Privatpersoner boende i Botkyrka kommun

Boende i Tullinge 1

Övergripande synpunkter

Författaren uttrycker oro över gestaltning av kommande bebyggelse. Det är viktigt att undvika att missbedöma möjligheten till ljusinsläpp under vintertid och betonar vikten av grönska och fantasifull gestaltning med ljusa fasader.

Förvaltningens kommentarer

Utvecklingsplanen redovisar inte hur bebyggelsen kan eller bör gestaltas utan det regleras och avgörs i efterföljande och mer detaljerad planering tillsammans med fastighetsägare och fastighetsutvecklare. Utvecklingsplanen fyller glappet mellan kommunens översiktsplan och de detaljplaner som sedan reglerar den kommande



bebyggelsen. Utvecklingsplanen är inte juridiskt bindande utan beskriver kommunens viljeriktning om var det är lämpligt att bygga och var det inte är lämpligt att bygga. Där kommunen ser det som lämpligt att bygga beskriver planen vilken funktion av bebyggelse som passar platsen och till viss del hur tät bebyggelse som är lämpligt.

Boende i Tullinge 2

Övergripande synpunkter

Författaren uttrycker att det behöver tillkomma en mer ordnad och tryggare gång- och cykelväg mellan Tullinge/Riksten och Flemingsberg med särskild åtanke för de skolbarn som tar sig från Tullinge till Södertörns friskola via Hantverksbyn.

Förvaltningens kommentarer

Södertörns friskola ligger i Björnkulla i Huddinge kommun. Utvecklingsplanen föreslår en ny väg som ska koppla ihop Hantverksbyn med Björnkulla. En sådan väg kommer göra det lättare för barn i Tullinge att ta sig till Södertörns friskola. Det är dock en senare fråga för Huddinge kommun hur utformning och säkerheten kring vägen ska lösas. I planen beskrivs ingen exakt placering av vägen. Placeringen är beroende av pågående förhandlingar med Trafikverket om trafikprojektet Infart Riksten som är etapp 1 av Förbifart Tullinge. Kommande väg till Björnkulla behöver passera Trafikverkets väg på något sätt. Via den här länken kan man ta del av ur Huddinge kommun generellt arbetar med säkra skolvägar.

Boende i Tullinge 3

Övergripande synpunkter

Författaren uppfattar planförslaget som att Tullinge blir en stadsdel i Huddinge kommun och att Botkyrka kommun avstår mark till Huddinge kommun. Oro uttrycks också över att bebyggelse på Blickaberget ökar trafiken på vägarna i området. Författaren menar att det istället saknas vägar som kan avlasta trafiken inne i Tullinge.

Förvaltningens kommentarer

Tullinge ingår i den regionala stadskärnan Flemingsberg som sträcker sig över kommungränser och har en funktion för hela Stockholmsregionen. Ingen mark överlåtes mellan kommuner. Den regionala kärnan pekas tillsammans med 7 andra platser ut av Region Stockholm som av särskilt intresse och funktion för hela Stockholmsregionen.

Bebyggelsen längs Alfred Nobels allé och Blickaberget ger ökade trafikflöden, på samt till och från Alfred Nobels allé. Botkyrka kommun ser inte att förslaget ska behöva leda till mer genomfartstrafik inne i Tullinge villastad. På sikt och om behov finns kan vi göra det lättare att ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg genom att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé. Det pågår samtidigt vägsatsningar och förhandlingar för att avlasta för trafik så som en utredning för att eventuellt lägga om och öka kapaciteten för



Huddingevägen med beslut om infart Riksten som är första etappen av en sådan omläggning och kallas Förbifart Tullinge.

Boende i Tullinge 4

Övergripande synpunkter

Författaren tycker att det är mycket viktigt att de små gröna kilar som finns, exempelvis kring Tullinge villastad, bevaras. Särskilt området mellan Nejlikevägen och Huddinge sjukhusområde där det finns våtmark, äldre lövträd, fågelliv samt viktiga motions- och vandringsstigar.

Förvaltningens kommentarer

För att möta det regionala och kommunala behovet av fler bostäder och arbetsplatser uttrycks Alfred Nobels allé som lämplig för bland annat bostadsbebyggelse i planförslaget. Kommunerna ser dock både behov och värde av att bevara grönska även vid Alfred Nobels allé. Botkyrka kommun värnar de gröna stråk som finns inom villastaden och utvecklingsplanen syftar även till att tillgängliggöra grönska, som till Flemingsbergsskogen från Hantverksbyn.

Planförslagets inriktning för området mellan Nejlikevägen och Huddinge sjukhus är att den norra delen utmed Nejlikevägen kvarstår som ett grönområde. Den södra delen utmed Nejlikevägen kan däremot komma att bebyggas. Marken tillhör sjukhusområdet och Region Stockholm.

Planförslaget visar var kommunen ser möjlighet till bebyggelse över en 30-årsperiod, om och när det finns intresse för detta. På sidan 41 i planförslaget visas en prioriteringsordning för när bebyggelse kan tillkomma. Området är markerat som senare och därmed sist i en prioritering som börjar i Flemingsbergsdalen, i den regionala stadskärnan.

Boende i Tullinge 5

Övergripande synpunkter

Författaren tycker inte att planförslaget är bra utan anser att utvecklingsplanerna för Tullinge skapar mer trafik som är olämpligt i närheten av skola med barn som rör sig i området och att det särskilt påverkar Dymmelkärrsvägen och Blickavägen negativt. Det blir ett avsteg från en mysig och lugn atmosfär som präglar området.

Förvaltningens kommentarer

I utvecklingsplanen uttrycks att Tullinge villastads karaktär ska bevaras de kommande åren och att förändringar som kan göras endast är de som ryms inom gällande detaljplaner. På sikt och endast om intresse finns hos fastighetsägare ser kommunen att det finns möjlighet att huskroppar av låg karaktär kan ta plats utmed Dymmelkärrsvägen samt Blickavägens södra sida, väster om Dymmelkärrsvägen. En sådan möjlig utveckling kommer inte drivas av kommunen och måste i så fall förhålla sig till områdets karaktär och topografi.

Den trafik som genereras inom Tullinge villastad såväl idag som i framtiden kommer till största del bestå av de som själva bor i området. Det finns redan idag trafikdämpande åtgärder på dessa vägar som gör dem oattraktiva för



genomfartstrafik. Om dagens hastighetssänkande åtgärder inte skulle räcka kommer Botkyrka kommun i så fall se till möjligheterna att skärpa dem.

Boende i Tullinge 6

Övergripande synpunkter

Författaren ogillar planförslaget och hänvisar till att en förlängning av Blickavägen till Alfred Nobels allé har blivit nedröstat i tidigare sammanhang. Boende tycker att det är för mycket trafik redan idag på Blickavägen och att många håller för hög hastighet. Vidare borde Blickavägen och Dymmelkärrsvägen inte tillåtas som genomfartsled då detta förstör. Författaren vill istället bevara naturen, skogen och djurlivet som finns här idag och anser att Alfreds Nobels allé istället bör göras till genomfartsled då den är lugn, bred och utan villor. Författaren uttrycker att det är ett ännu sämre förslag att villaägare ska betala vägavgifter för något som inte önskats eller efterfrågas samt inte hade vetskap om vid inflyttning. Istället borde vägavgifter införas när nya områden byggs så att möjligheten finns att välja bort att bosätta sig där. Den boende uttrycker förhoppning om att Botkyrka kommunens politiker ser till att planerna för Stads kärnan Flemingsberg inte blir verklighet. I annat fall återstår endast att flytta uttrycker författaren.

Förvaltningens kommentarer

På sikt och om behov finns kan vi göra det lättare att ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg genom att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé. En sådan förändring kan inte ske utan utredningar och underlag som tas fram i samråd med berörda boende i området. Planeringen sker i flera steg och pågår samtidigt. Detta gäller till exempel förbättringar gällande väg 226, Huddingevägen med Infart Riksten som första etapp av förbifart Tullinge som förväntas tillkomma. Dessa vägsatsningar tillsammans med Tvärförbindelsen Södertörn gör att man i framtiden snabbare når slutmål norrut. Det innebär att det kommer finnas andra mer gena, smidiga och snabba möjligheter att ta sig norrut än genom Tullinge villastad. Allteftersom kollektivtrafiklösningar som Spårväg syd kommer på plats kommer också behovet av att resa med bil kunna minska.

Det är också Botkyrka kommuns intention att bevara karaktären av ett grönt område i Tullinge villastad. Utmed Alfred Nobels allé och upp på Blickaberget uttrycker kommunen både i Botkyrkas översiktsplan och i utvecklingsplanen för Flemingsberg att området är möjligt att förtäta. Det betyder att grönska kommer få ge vika och lämna plats för bostäder och icke störande verksamheter. Däremot ser kommunen både behov och värde av att bevara grönska även vid Alfred Nobels allé. Upp på Blickaberget bör souterränglägen utnyttjas och delar av naturmark sparas för att skapa utblickar mellan husen.

Det är troligtvis gatukostnader som avses när vägavgifter nämnts i författad synpunkt. Vid nya exploateringsprojekt med byggbolag och större fastighetsägare regleras kostnader för gator och infrastruktur i exploateringsavtal. När det gäller mindre fastigheter är det generella att den som får nya byggrätter i en detaljplan



står för de kostnader för upprustningskonsekvenser det skapar. Det kan även finnas fall där de som får fördel av att en ny detaljplan tas fram också berörs av de gatukostnader som genereras. I sådana fall är de berörda så kallade sakägare i själva detaljplaneprocessen. Om flera fastighetsägare vill stycka fastigheter kan det finnas skäl att se över gatunätet. Att bredda allmän platsmark kan innebära fastighetsreglering vilket då kan innebära en kostnad. Det är däremot ingen inriktning som uttrycks i utvecklingsplanen att bredda vägar i Tullinge villastad. I planförslaget föreslås att fastighetsdelningar kan bejakas på sikt, men då som följd av en bedömning av behov och konsekvenser på området.

Boende i Tullinge 7

Övergripande synpunkter

Författaren anser att det är absurt att bygga en genomfartsled genom Tullinge. Tullinge har alltid varit det finare och tryggare stället i Botkyrka dit flertal barnfamiljer väljer att flytta. Författaren anser att planförslaget förstöra detta.

Förvaltningens kommentarer

Botkyrka kommun värnar karaktären av Tullinge villastad vilket också framgår av utvecklingsplanen. Det innebär till exempel att kommunen inte föreslår någon ny bebyggelse i området. På sikt och om behov finns kan Botkyrka kommun göra det lättare att ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg genom att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé. Det pågår samtidigt vägsatsningar och förhandlingar för att avlasta för trafik så som en utredning för att eventuellt lägga om och öka kapaciteten för Huddingevägen och beslut om infart Riksten som första etappen av Förbifart Tullinge.

Botkyrka kommunen arbetar redan idag aktivt med hastighetssänkande åtgärder. Tullinge har stor potential att fortsatt vara en trygg plats där många familjer väljer att bosätta sig alldeles i anslutning till en regional stadskärna.

Boende i Tullinge 8

Övergripande synpunkter

Författaren anser att en utbyggnad och genomfartsled på Blickavägen och Dymmelkärrsvägen inte är genomtänkt. Barn går den vägen dagligen till skolan och det är mycket trafik från bilar och lastbilar redan i dagsläget. Författaren uttrycker att det heller inte är genomtänkt att tvinga husägare till fastighetsdelning när husen inte ligger bra planerade till dagens väg. Författaren vill inte ha ökad trafik och buller inne i villaområdena utan anser att det måste gå att bygga utanför Tullinge villastad.

Förvaltningens kommentarer

Botkyrka kommun har inga egna planer på att bygga i Tullinge villastad. Endast om intresse finns hos fastighetsägare ser kommunen att det finns möjlighet att på sikt låta huskroppar av låg karaktär ta plats utmed Dymmelkärrsvägen samt Blickavägens södra sida, väster om Dymmelkärrsvägen. Detta kommer inte drivas av kommunen och måste i så fall förhålla sig till områdets karaktär och topografi.



Något tvång kommer inte förekomma. Om behov uppstår, kan kommunen på sikt komma att underlätta att ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg genom att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé.

Det pågår samtidigt vägsatsningar och förhandlingar för att avlasta för trafik så som en utredning för att eventuellt lägga om och öka kapaciteten för Huddingevägen och beslut om infart Riksten, förtsa etappen av Förbifart Tullinge. Det innebär att trafik, och det buller som trafik genererar, till övervägande del även i framtiden kommer bestå av dem som har anledning att ta sig ut eller in i Tullinge villastad. För alla andra trafikanter kommer det finnas mer gena och snabba vägar att ta sig exempelvis söder och norr om Tullinge villastad på. Samtidigt arbetar Botkyrka kommun aktivt med hastighetssänkande åtgärder och en utredning för säkra skolvägar har gjorts kring Trädgårdsstadsskolan. Den bebyggelse som föreslås i utvecklingsplanen, föreslås utanför Tullinge villastad.

Boende i Tullinge 9

Övergripande synpunkter

Författaren motsätter sig starkt en genomfartsled genom villakvarteren i Tullinge. Som boende i Tullinge går våra barn Dymmelkärrsvägen varje dag för att komma till sin grundskola och vi upplever redan att biltrafiken är tät och att hastigheterna ofta är högre än tillåten. Den boende ifrågasätter att utöka vägen då den utsätter de boende för mer biltrafik. Tidigare har den boende försökt minska hastigheten genom medborgarförslag om farthinder men utan gehör från kommunen. Den boende meddelar att de bosatt sig i ett villaområde med förhoppning om att det ska vara tyst, lugnt och tryggt men anser att planförslaget är i motsats till detta. Den boende undrar också om detta är ett sätt för kommunen att försöka smyga in vägavgifter och hänvisar till att frågan om vägavgifter var uppe 2010.

Förvaltningens kommentarer

Att på sikt och om behov uppstår, öppna Blickavägen mot Alfred Nobels allé, bör inte ses som en genomfartsled. De trafikförbättrande infrastruktuursatsningar som görs i angränsande omland ger fler och mer gena vägar att ta sig exempelvis söder om Tullinge till stadskärnan Flemingsberg eller längre norrut mot E4/E20.

Botkyrka kommun har hörsammat oro kring hastigheter på Dymmelkärrsvägen och kring Trädgårdsstadsskolan och jobbar aktivt med hastighetssänkande åtgärder. Villakvarteren i Tullinge har stor potential att fortsatt vara lugna och trygga kvarter för de boende.

Gällande vägavgifter eller gatukostnader, som denna synpunkt mer troligt handlar om, så gäller att vid nya exploateringsprojekt med byggbolag och större fastighetsägare regleras kostnader för gator och infrastruktur i exploateringsavtal. När det gäller mindre fastigheter är det generella att den som får nya byggrätter i en detaljplan står för de kostnader för upprustningskonsekvenser det skapar. Det kan även finnas fall där de som får fördel av att en ny detaljplan tas fram också berörs av de gatukostnader som genereras. I sådana fall är de berörda så kallade sakägare i själva detaljplaneprocessen där frågan om gatukostnader utreds. Om flera



fastighetsägare vill dela sina fastigheter kan skäl finnas att se över gatunätet. Att bredda allmän platsmark kan innebära fastighetsreglering vilket kan innebära en kostnad. Det är däremot ingen inriktning som uttrycks i utvecklingsplanen att bredda vägar i Tullinge villastad. I planförslaget föreslås att fastighetsdelningar kan bejakas på sikt, men då som följd av en bedömning av behov och konsekvenser på området.

Boende i Tullinge 10

Övergripande synpunkter

Författaren vill att kommunen ska låta fastighetsägare utveckla sina fastigheter även i Tullinge villastad.

Förvaltningens kommentarer

Botkyrka kommuns ambition är att Tullinge villastad ska behålla sin karaktär. Kommunen planerar inte för någon bebyggelse i villastaden annat än att på sikt möjliggöra för de enskilda fastighetsägare som kan komma att vilja dela sina fastigheter. När och om det blir aktuellt kommer efterföljande detaljplanering enligt planbestämmelser och förutsättningar avgöra om det kan bli möjligt, en sådan förutsättning är att områdets karaktär bibehålls.

Boende i Tullinge 11

Övergripande synpunkter

Författaren oroas av att den luftkvalitet som beskrivs i utvecklingsplanen (s.42) kan påverka människors hälsa negativt. För att främja människors hälsa, bör framkomligheten med bil minska istället för att öka. Däremot bör möjligheterna till att ta sig fram kommunalt, till fots eller cykel öka. Författaren är också kritisk till att öppna upp för bil mellan Blickavägen och Alfred Nobels Allé och att förstärka vägnätet i Villastaden. Författaren anser istället att även Dymmelkärrsvägen bör stängas för genomfartstrafik med bil.

Författaren anser att vägnät för cykel bör byggas ut så att det passar cykelpendlare och liknar infrastrukturen för bil. Författaren anser även att planförslaget har för stort fokus på att underlätta tillgänglighet för biltrafik som inte är ett hållbart färd sätt och bör begränsas i större omfattning samt att det saknas hållbara parkeringslösningar för cykel i planen.

Författaren anser även att det saknas en dialog och påverkansmöjlighet för boende i Tullinge och hänvisar till att boende i Tullinge anser att de inte informerats i tillräckligt hög utsträckning.

Författaren anser sig slutligen kunna sammanfatta oro hos boende i Tullinge Villastad med ökad genomfartstrafik, fler bostäder och mindre grönska/träd. Oro över vägavgifter/gatukostnader och att boende vill ha en förbättrad dialog med kommunen och tar hänsyn till de boendes synpunkter.

Förvaltningens kommentarer

I efterföljande mer detaljerad planering som regleras av plan- och bygglagen finns regelverk gällande både utsläpp och buller. De båda kommunerna följer de



regelverk som gäller. För att kunna hålla god luftkvalitet är målet att 70 % av resor till, från och inom Flemingsbergs ska vara av hållbara slag, det vill säga till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. För att kunna uppnå detta visar utvecklingsplanen kommunernas ambition att prioritera hållbara resor genom att prioritera tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik till och inom stadskärnan Flemingsberg. Det resecentrum för olika kollektiva trafikslag som planeras blir navet i stadskärnan och är en förutsättning för Flemingsbergs strategiska läge i regionen.

Den mer detaljerade infrastrukturen för cykelvägar och cykelparkering görs i den efterföljande planeringen då även olika utredningar som dem för buller görs. Redan idag byggs ett cykelgarage i Tullinge centrum och i Flemingsberg förväntas flera strategiskt utplacerade mobilitetshus att uppföras. Mobilitetshusen innehåller parkering för olika trafikslag tillsammans med kommersiella verksamheter och mobilitetslösningar.

Botkyrka kommun planerar inte för förtätning av bebyggelse i Tullinge villastad utan värnar tvärtom den karaktär som finns där idag. På sikt och endast om intresse finns hos fastighetsägare ser kommunen att det finns möjlighet att huskroppar av låg karaktär kan ta plats utmed Dymmelkärrsvägen samt Blickavägens södra sida, väster om Dymmelkärrsvägen. Detta kommer inte drivas av kommunen och måste i så fall förhålla sig till områdets karaktär och topografi.

För att möta det regionala och kommunala behovet av fler bostäder och arbetsplatser uttrycks Alfred Nobels allé som lämplig för bland annat bostadsbebyggelse i planförslaget. Kommunerna ser dock både behov och värde av att bevara grönska även vid Alfred Nobels allé. Botkyrka kommun värnar de gröna stråk som finns inom villastaden och utvecklingsplanen syftar även till att tillgängliggöra grönska som till Flemingsbergsskogen från Hantverksbyn. Planförslagets inriktning för området mellan Nejlikevägen och Huddinge sjukhus är att den norra delen utmed Nejlikevägen kvarstår som ett grönområde. Den södra delen utmed Nejlikevägen kan däremot komma att bebyggas. Marken tillhör sjukhusområdet och Region Stockholm.

På sikt och om behov finns kan vi göra det lättare att ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg genom att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé. Det pågår samtidigt vägsatsningar och förhandlingar för att avlasta för trafik så som en utredning för att eventuellt lägga om och öka kapaciteten för Huddingevägen och beslut om infart Riksten som förtsa etapp av Förbifart Tullinge. Samtidigt arbetar kommunen aktivt med hastighetssänkande åtgärder och en utredning för säkra skolvägar har gjorts kring Trädgårdsstadsskolan.

De båda kommunerna för dialog med medborgare och andra intressenter enligt de krav som ställs i Plan och bygglagen. Planer som detaljplaner och översiktsplaner regleras juridiskt genom plan och bygglagen vilket innebär att ett planförslag presenteras för allmänheten under ett så kallat samråd. De synpunkter som inkommer under samråd presenteras i en samrådsredogörelse med svar på om, och i så fall hur, dessa tas om hand i den slutliga planen. En utvecklingsplan, som denna för den regionala stadskärnan Flemingsberg, regleras inte genom plan och bygglagen. Botkyrka och Huddinge kommun har



dock valt att genomföra dialog på samma sätt som för juridiskt reglerade översiktsplaner och detaljplaner. Det innebär att planen funnits tillgänglig under en samrådstid och att synpunkterna från samrådet tas om hand i den här samrådsredogörelsen.

Botkyrka kommun valde dessutom att ytterligare direkt informera de ca 2000 hushåll som berörs genom att ingå i de områden som den regionala kärnan omfattar och som är markerade områden i utvecklingsplanen. De ca 2000 hushållen fick ett postalt utskick av samhällsinformation som informerade om att ett digitalt samråd kring utvecklingen av Flemingsberg skulle utannonseras på Botkyrka kommuns webbsida.

Förutom detta har även samrådet annonserats vid två tillfällen i tidningen MittI samt via Facebook och Instagram. Av de frågor som inte hann ställas och besvaras vid det digitala samrådstillfället den 11 mars 2021, gjordes en sammanställning som presenterats på Botkyrkas webbsida. I sammanställningen finns svar på frågan om hur man kan påverka planförslaget. Svaret som ges är att man kan påverka förslaget till utvecklingsplan genom att skicka in synpunkter som ett formellt yttrande tillsammans med en länk till Botkyrkas webbsida som beskriver hur man gör.

Boende i Tullinge 12

Övergripande synpunkter

Författaren tycker inte att det är en bra idé att göra Dymmelkärrsvägen större då den går precis bredvid en skola och att trafiken inte bör öka där när det redan finns väl fungerande bilvägar. Att bevara Trädgårdsstadens karaktär borde vara ett större prio. Författaren tycker inte att planerna gagnar de boende som valt att bosätta sig här för att slippa ökad trafik och ha närhet till grönområden.

Förvaltningens kommentarer

Botkyrka kommun har idag inga planer på att göra Dymmelkärrsvägen större utan endast som en möjlig lösning om behov finns på sikt. Endast om intresse finns hos fastighetsägare ser kommunen möjligheten att huskroppar av låg karaktär kan ta plats utmed Dymmelkärrsvägen samt Blickavägens södra sida, väster om Dymmelkärrsvägen. Detta kommer inte drivas av kommunen och måste i så fall förhålla sig till områdets karaktär och topografi.

Boende i Tullinge 13

Övergripande synpunkter

Författaren anser att det är fel att som i planförslaget tala om gång och cykelbanor som samma trafikslag då detta leder till konflikter och dålig framkomlighet för båda trafikslagen. Författaren anser att ytan för detta ofta planeras för smalt för att ge förutsättningar för trygga möten och funktionell transport.

Förvaltningens kommentarer

Utvecklingsplanen beskriver en helhet men endast ett övergripande perspektiv på en möjlig och önskad utveckling av den regionala kärnan. Cykelvägar liksom



gångvägars utformning görs i detaljplaner i ett senare och mer detaljerat skede av planering.

Boende i Tullinge 14

Övergripande synpunkter

Författaren anser att Botkyrka kommun ska kunna samarbeta med Huddinge kommun på andra plan än bara för den regionala stadskärnan Flemingsberg. Trafiken längs Katrinebergsvägen bör lättas och ledas bort från denna mycket hårt trafikerade väg. För att invånarna i Tullinge villastad ska kunna ta sig till Glömstavägen/E4 måste de idag köra längs Katrinebergsvägen. Författaren lämnar förslaget att koppla ihop Nibblebacken och Lovisebergsvägen, en sträcka på 700 meter. Det skulle göra att många kommer ta den kortare vägen till Glömstavägen/E4. Författaren anser att Katrinebergsvägens trafikflöden ökar för mycket redan idag.

Förvaltningens kommentarer

Det är lagstadgat i Plan- och bygglagen att kommuner ska föra dialog med grannkommuner när det gäller mellankommunala intressen. Det innebär att Botkyrka kommun har dialog och samarbeten med såväl Huddinge kommun som med andra grannkommuner i olika planfrågor, däribland den regionala kärnan, Flemingsberg.

Det trafikförslag som presenteras av författaren, gällande Nibblebacken och Lovisebergsvägen, ligger främst utanför det område som innefattas av utvecklingsplanen för Flemingsberg samt in i Huddinge kommun. Huddinge kommun kommer under 2022 ta fram en utvecklingsplan för Loviseberg som är området norr om Sjukhusområdet. Det blir då aktuellt att ta ett större perspektiv på trafik och väglösningar i området. Inför planering av Loviseberg kan det därmed bli aktuellt att se över olika trafiklösningarna som den författaren föreslår mot Tullinge. Tvärförbindelse Södertörn som Trafikverket planerar för kommer också göra resan till E4/E20 snabbare.

Boende i Tullinge 15

Övergripande synpunkter

Författaren är helt emot den ökande trafiken som blir aktuell vid ev. utbyggnad. Redan idag förekommer genomfartstrafik från ex. Riksten. Författaren menar att alla som skall till E4 använder Dymmelkärrsvägen som genomfart. Även trafikskolor övar här. Sedan Posten flyttade till Alfred Nobels allé kör postens långtradare genom området. Polisen använder också kvarter för övning vid sina utbildningar.

Förvaltningens kommentarer

Planeringen sker i flera steg och pågår samtidigt. Detta gäller till exempel förbättringar gällande väg 226, Huddingevägen med Infart Riksten som första etapp av förbifart Tullinge som förväntas tillkomma. Dessa vägsatsningar



tillsammans med Tvärförbindelsen Södertörn gör att man i framtiden snabbare når slutmål norrut. Det innebär att det kommer finnas andra mer gena, smidiga och snabba möjligheter att ta sig norrut än genom Tullinge villastad. Allteftersom kollektivtrafiklösningar som Spårväg syd kommer på plats kommer också behovet av att resa med bil kunna minska.

Boende i Tullinge 16

Övergripande synpunkter

Författaren menar att trafikläget på Dymmelkärrsvägen är sådant att det idag inte går att genomföra ett samtal i trädgården utan ständiga avbrott på grund av buller från förbipasserande bilar. Den byggnation som planeras i Flemingsberg kommer bidra till att trafiken i området ökar markant, både under byggnadstiden och efteråt med en större befolkning. I dagsläget är det många bilister som använder Dymmelkärrsvägen som genomfartsled mellan Huddingevägen och E20. Författaren föreslår att Botkyrka kommun mäter trafikflöden, hastighet och bullernivå för att få mått på hur det ser ut idag för att med framtida mätningar följa eventuell förändring.

Författaren önskar att spårväg Syd får en förlängning längs Alfred Nobels allé och vidare till Riksten för att bidra till att flera kan ta sig till stationen utan bil. Författaren önskar att vägar byggs först och bostäder senare samt att tung lastbilstrafik förbjuds på Dymmelkärrsvägen. Författaren vill att Tullinge Villastad görs till en bilfri zon för alla utom de boende ifall trafiken ökar ytterligare mot idag.

Vad gäller framtida förtätning i Tullinge villastad kan sägas att en förtätning redan skett långt över vad som hade kunnat förväntas i planen/planerna som antogs i slutet av 1990-talet i och med att Attefallshus blev tillåtna att byggas. Författaren befarar att den översyn som nämns i "Digitalt samråd 11 mars 2021" som aktuellt om ca 10 år är ett sätt för kommunen att genomföra stora förändringar för tomt och villaägare längs Blickavägen och Dymmelkärrsvägen. Författaren menar att Botkyrka kommun tidigare tvångsexproprierat villor i Tullinge, vilket skedde så sent som på 1970-talet då Tullinge centrum byggdes.

Om Botkyrka och Huddinge kommun vill verka för att fler använder cykeln till och från stationen räcker det inte med fler cykelbanor som underhålls även vintertid. Det behöver också bli möjligt att på ett säkert sätt parkera cykeln vid stationen

Förvaltningens kommentarer

Botkyrka kommun har hört sammat oro kring hastigheter på Dymmelkärrsvägen och det finns redan idag trafikdämpande åtgärder där som gör området oattraktivt för genomfartstrafik. Det handlar som exempel om avsmalnande övergångsställen, förlängd 30-sträcka, trafiksignalsuppsättning och byggnation av gångbana. Om dagens hastighetssänkande åtgärder inte skulle räcka kommer kommunen i så fall se till möjligheterna att skärpa dem.



Redan idag byggs ett cykelgarage i Tullinge centrum och i Flemingsberg förväntas flera strategiskt utplacerade mobilitetshus att uppföras. Mobilitetshusen innehåller parkering för olika trafikslag tillsammans med kommersiella verksamheter och mobilitetslösningar.

Eftersom kommunen, genom utvecklingsplanen, inte föreslår någon bebyggelse i Tullinges villakvarter innebär det att tillkommande bebyggelse endast kan ske om fastighetsägare själva ansöker om lov eller planändring för detta. Den oro för expropriering som uttrycks är därför inte befogad.

Boende i Tullinge 17

Övergripande synpunkter

Författaren önskar att genomgångstrafik av lastbilar och långtradare ska bort från Tullinge villastad, det finns många barn i området som behöver lite lugnare vägar. Rättigheten att själv bestämma över om man vill avstycka sin tomt eller ej. Och om man vill behålla sin stora tomt att det inte ger extra kostnader för att kunna bo kvar. Värna om olika människors rätt att välja hur man vill bo. Villastaden heter också trädgårdsstad så det borde vara en riktlinje hur man vill utveckla området och låta det styra i alla beslut.

Förvaltningens kommentarer

Med de trafiklösningar och infrastruktursatsningar som tillkommer både i nära framtid och med ett 30-årsperspektiv ser kommunen det inte som troligt att trafik, däribland tung trafik som lastbilar, kommer att välja att ta vägar genom Tullinge villastad. Inte minst med tanke på de låga hastighetsgränser som är och kommer vara gällande genom småhusbebyggelsen.

Gällande fastighetsdelning är Botkyrka kommuns hållning att endast om intresse finns hos de enskilda fastighetsägarna kan kommunen komma att ge möjlighet att på sikt låta huskroppar av låg karaktär ta plats utmed Dymmelkärrsvägen samt Blickavägens södra sida, väster om Dymmelkärrsvägen. Detta kommer inte drivas av kommunen och måste i så fall förhålla sig till områdets karaktär och topografi.

Kommunen värnar karaktären av Tullinge villastad vilket också framgår i utvecklingsplanen. Det innebär till exempel att vi inte föreslår någon ny bebyggelse i området och att kommunen arbetat aktivt med hastighetssänkande åtgärder.

Boende i Tullinge 18

Övergripande synpunkter

Författaren motsätter sig starkt den planerade utvecklingen av området längs Alfred Nobels allé så som den presenteras i samrådsförslaget. I planförslaget anges att området på Blickaberget ska exploateras för bostäder och icke störande verksamheter. Detta är det enda oexploaterade skogsområde som finns kvar inom gångavstånd från Månskensvägen. Här häckar skogsarter som tofsmes, svartmes och trädkrypore och det finns gott om höga naturvärden som äldre träd och död ved. Författaren önskar låta detta område förbli oexploaterat.



Att skriva om rekreativ grönstruktur när utvecklingsplanen handlar om exploatering av den sista kvarvarande grönstrukturen mellan Tullinge och Flemingsberg anser författaren vara förljuget. Är det bara naturreservat som ska få finnas kvar och ska all natur som inte är skyddad bebyggas? Författaren önskar spara Blickaberget som strövområde för dem som bor i östra delen av Tullinge.

Förvaltningens kommentarer

Då det finns ett regionalt behov av bostäder och ett kommunalt bostadsförsörjningsansvar har alla kommuner i stockholmsregionen ett ansvar att ge plats för bostadsbebyggelse. Genom att i så stor utsträckning som möjligt bygga bostäder i redan bebyggda områden med goda kollektiva trafikförbindelser kan vi skapa förutsättningar för människor att resa hållbart och minska bilberoendet vilket är bättre ur klimatsynpunkt. Det gör att natur får lämna plats för bostäder i sådana lägen samtidigt som vi kan spara och tillgängliggöra orörd natur utanför och i anslutning till den tätare bebyggelsen.

Utmed Alfred Nobels allé och upp på Blickaberget uttrycker kommunen både i Botkyrkas översiktsplanen och i utvecklingsplanen för Flemingsberg att området är möjligt att förtäta. Det betyder att grönska kommer få ge vika och lämna plats för bostäder och icke störande verksamheter. Däremot ser kommunen både behov och värde av att bevara grönska även vid Alfred Nobels allé. Upp på Blickaberget bör souterränglägen utnyttjas och delar av naturmark sparas för att skapa utblickar mellan husen.

Boende i Tullinge 19

Övergripande synpunkter

Författaren vill absolut inte ha mer trafik i Tullinge Villastad. Framförallt inte vid Dymmelkärrsvägen.

Förvaltningens kommentarer

Med fler boende och verksamma längs Alfred Nobels allé kommer trafikflöden öka till och från samt på Alfred Nobels allé. På sikt och om behov finns kan kommunen göra det lättare att ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg genom att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé. Det pågår samtidigt vägsatsningar och förhandlingar för att avlasta för trafik så som en utredning för att lägga om och öka kapaciteten för Huddingevägen med beslut om Infart Riksten som första etapp av Förbifart Tullinge. Samtidigt arbetar kommunen aktivt med hastighetssänkande åtgärder.

Eftersom ingen bebyggelse föreslås inne i Tullinge villastad finns det inte anledning att anta att trafikflöden ökar här. Hastighetsbegränsningar inne i villastaden i kombination med avlastande trafiklösningar för exempelvis Huddingevägen kommer inte göra det attraktivt att ta vägar genom småhusområden utan målpunkter inom området.

Boende i Tullinge 20

Övergripande synpunkter



Författaren anser att informationen är obegriplig då inga gatuadresser syns och undrar varför Botkyrka kommun är så sugna att ingå i Huddinge kommun.

Förvaltningens kommentarer

Utvecklingsplanen visar liksom kommunernas översiktsplaner en möjlig framtida utveckling och ger en sammanhållen bild för kommunernas övergripande ambition av utveckling över lång tid, ända till 2050. Utvecklingsplanen ger ramar och riktlinjer för kommande planering och är tänkt att fungera som underlag för fortsatt dialog med boende, verksamma, besökare, intressenter och andra aktörer. Syftet med utvecklingsplanen är därför inte att vara så detaljerad att den förhåller sig till gatuadresser och enskilda fastigheter, den typen av planering kommer i senare skeden.

Botkyrka kommun vill förtydliga att det inte handlar om att delar av Botkyrka kommun ska ingå i Huddinge kommun. Det handlar istället om att den regionala kärnan, Flemingsberg, har identifierats vara av regional betydelse med inverkan på ett stort omland som skapar förutsättningar och möjligheter för infrastruktursatsningar, bostadsbebyggelse och verksamhetsetableringar, också i Botkyrka kommun.

Boende i Tullinge 21

Övergripande synpunkter

2009 presenterades en FÖP som innehöll förändringar av Tullinge villastad. Efter att fastighetsägarna i villastaden totalt förkastade de planerade förändringarna gavs ett löfte av kommunfullmäktiges ordförande om att den delen av planen var död och att villastaden skulle lämnas som den är. I den plan som nu har presenterats så återkommer samma förändringsförslag vad gäller villastaden. Detta utan att förutsättningarna på något objektivet sätt har förändrats. Att påstå att de två förslagen skiljer sig i något annat än detaljer är endast en semantisk lek med ord.

Författaren uttrycker att Botkyrka kommun inte undersökt vad fastighetsägarna skulle kunna önska för förändringar i villastaden innan man planerade vidare kring mark som ägs av andra än kommunen, över huvudet på dessa fastighetsägare. Författaren menar att kommunens förslag att driva vidare de förändringar i villastaden som fastighetsägarna på ett mycket kraftfullt sätt förkastade 2009, utgör ett löftesbrott från kommunens sida. Ett löfte från en person som uppträder i sin roll som kommunfullmäktiges ordförande måste ha en längre och fastare giltighet än endast till hennes avgång från ordförandeskapet, allt annat utgör ett sofistikerat sätt att ljuga och förvill. Vad kommunen med sina olika instanser planerar att göra på den mark som ägs av kommunen har jag inget att anföra emot. Men, det vore klädsamt om kommunen stod vid sina löften.

Förvaltningens kommentarer

I samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan (FÖP) för Flemingsberg från 2009 föreslogs en förtätning av Tullinge villastad med både möjlighet till fastighetsdelning och på sikt flerbostadshus i flera våningar längs vissa primära



gator i området som ex. Dymmelkärrsvägen. En sådan förtätning föreslås inte alls i det aktuella samrådsförslaget till utvecklingsplan för Flemingsberg. Tvärtom uttrycker det aktuella samrådsförslaget att karaktären i Tullinge villastad ska värnas och bibehållas. Botkyrka kommunen föreslår därför ingen tillkommande bebyggelse i Tullinge villastad.

Om det skulle komma fler önskemål om fastighetsdelning än till dags läge, då kommunen nekat till detta, kan kommunen komma att bejaka detta på sikt. Botkyrka kommun driver däremot inga sådana ambitioner. Om fastighetsdelning skulle bli aktuellt är det en förutsättning att områdets karaktär bibehålls. Det finns förstås också likheter mellan planförslagen som de förbättrade kopplingarna mellan Tullinge och Flemingsberg, inte minst gång- och cykelstråk.

De skillnader som uppstått mellan 2009 års samrådsförslag (FÖP) och det aktuella förslaget har bland annat tillkommit efter synpunkter under samrådet från 2009 men framförallt under det dialogarbete som gjordes 2013 inför framtagandet av Botkyrka kommuns översiktsplan. Författaren hänvisar till ett löftesbrott men i för vaga ordalag kring innehållet i ett sådant löfte samt när och av vem det uttalats. Det innebär att Botkyrka kommun inte kan ge något svar till det påståendet.

Boende i Tullinge 22

Övergripande synpunkter

Författaren förmedlar att det kommer vara stort motstånd till att bygga genomfart för trafik genom Tullinge villastad och att de som bor i området absolut inte vill ha mer trafik till villastaden utan vill helst stänga korsningen Bokvägen/Dymmelkärrsvägen helt. Detta för att vägen är olämplig för trafik, särskilt vintertid och att barn ofta springer på vägen.

Förvaltningens kommentarer

Kommunen planerar inte för genomfartstrafik i Tullinge villastad. Om tillväxt av Tullinge villastad sker, på sikt och på grund av intresse hos fastighetsägare, finns möjlighet om behov uppstår, att öppna upp Blickavägen för trafik mot Alfred Nobels allé. Det skulle i så fall underlätta för dem som vill ta sig från Tullinge villastad till Flemingsberg och i motsatt riktning.

Det pågår samtidigt vägsatsningar och förhandlingar för att avlasta för trafik så som utredningar för att eventuellt lägga om och öka kapaciteten för Huddingevägen med beslut om infart Riksten som första etapp. Det innebär att både Huddingevägen och Alfred Nobels allé är och kommer bli mer gena vägar att ta sig till och från Flemingsberg när inte Tullinge villastad är destinationen.

Samtidigt arbetar kommunen aktivt med hastighetsänkande åtgärder och säkra skolvägar. Om framtidens utveckling av Flemingsberg visar att dagens åtgärder är otillräckliga behöver kommunen se över möjligheterna att utöka dem.