

Projektbeskrivningar

Till Plan för samhällsbyggnad och lokalförsörjning 2020 med utblick 2035

Östra.....	2
Lamellen 1, 2.....	2
Grönsläpp etapp 3.....	7
Nytorp 4:7 LSS.....	10
Printzparken lekpark.....	13
Mellersta.....	15
Storängen etapp 4 (Hantverket m.fl.).....	15
Lotusen 3.....	18
Gladö ind.omr utvidgning.....	22
Gångbana Stockholmsvägen - Fullerstakvarnsvägen.....	26
Gång- och cykelväg Stambanavägen etapp 2.....	29
Kräpplaparken.....	33
Sydvästra.....	36
Flemingsbergsdalen, del av Generatoren 2 mfl (Stadscentrum).....	36
Flemingsbergsdalen del av Generatoren 2 och 3 (Södra Entrén).....	44
Flemingsbergsdalen del av Regulatorn 1 mfl.....	51
Flemingsbergsdalen Visättra 1:1 (nytt Rättscentrum).....	56
Bro i Flemingsbergsledens förlängning.....	62
Gång- och cykelväg Björnkullavägen sträcka 5C.....	69
Medicinaren 19 (Novum).....	72
Spårväg Syd.....	76
Nordvästra.....	78
Diametern (KF) Detaljplan 1.....	78
Gång- och cykelväg Kungens kurvaleden sträcka 15.....	83
Gång- och cykelväg Sadelmakarbron – Månskärsvägen.....	86
Gång- och cykelväg Gamla Södertäljevägen sträcka 19.....	89
Gång- och cykelbana Smista allé / Häradsvägen sträcka 20.....	92

Östra

Lamellen 1, 2

Projektet Lamellen 1 och 2 grundar sig i en ansökan om planbesked, inkommen från fastighetsägaren under våren 2019. Planbeskedsansökan behandlades politiskt under tidig höst 2019, där beslut fattades om ett positivt planbesked.

Faktauppgifter:

Fastigheter: Lamellen 1, Lamellen 2 samt del av gatufastigheten Västra Skogås 1:10

Ägare: Akelius Lägenheter Aktiebolag, samt Huddinge kommun (gatufastigheten)

Areal: Ca 5,7 hektar, inklusive kommunens mark

Dagens markanvändning: Den mark som berörs består idag av markparkering samt delvis oanvända grönytor

Avstånd från spårstation/stamnät kollektivtrafik: 400-650 meter från Skogås pendeltågsstation

Beläget utanför Spårväg syds influensområde



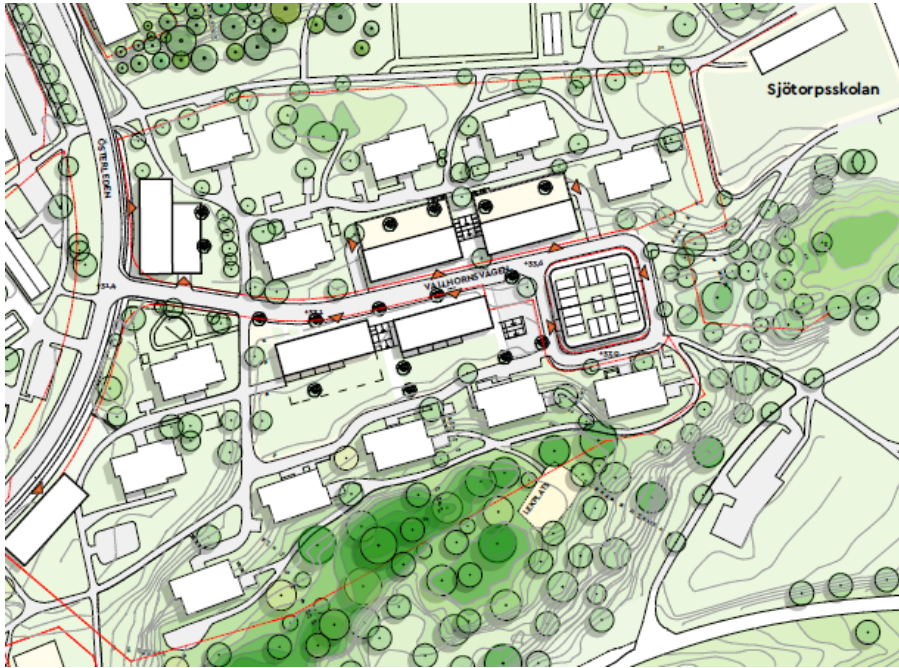
Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning

Projektet syftar till möjliggörande av utveckling och förtätning av befintligt bostadsområde i centrala Skogås. Ett tidigt förslag på utformning som lämnats in

av fastighetsägaren visar på ett möjligt tillskott om ca 360 nya bostäder. Projektet syftar även till att omvandla Vallhornsvägen till stadsgata. Förtätningen i området föreslås ske genom omvandling av de stora arealer markparkering som idag är belägna inom området, och parkering föreslås istället lösas genom uppförande av ett parkeringsdäck samt i garage under de tillkommande flerbostadshusen.



Tidigt förslag inskickat av fastighetsägaren i samband med planbeskedsansökan

Inom ramarna för projektet föreslås också en upprustning av den gårdsmark som finns och tillkommer mellan husen för att stärka den sociala gemenskapen i området och öka den upplevda tryggheten. Gestaltning är en viktig aspekt inom projektet, då tillskottet av bebyggelse möjliggör att en ny årsring skapas och att det befintliga området kompletteras med bebyggelse av en karaktär som skiljer från den som redan finns på platsen. Det befintliga bostadsbeståndet består av hyresrätter, vilket också är den upplåtelseform som är främst förekommande i västra Skogås. Det är därför eftersträvansvärt att komplettera med bostadsrätter, och upplåtelseform kommer således utredas och diskuteras mer under planarbetets gång.

Projektets avgränsning



Ortofoto, det aktuella området markerat med blått.

Planområdet består initialt av de privatägda fastigheterna Lamellen 1 och 2. Till väster om fastigheterna finns kommunal mark som kan vara aktuell för ytterligare bostadsbebyggelse, vilket bör studeras inom ramarna för planarbetet.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Området ligger huvudsakligen inom 600 meter från pendeltågsstation och i kommunens översiktsplan föreslås förtätning inom området med bakgrund av dess centrala läge. Området ligger inom ett primärt förtätnings- och utbyggnadsområde, och är markerat delvis som yttre stadskärna och delvis som förtätningsområde i översiktsplanens strukturplan för Skogås. I strukturplanen pekas även ut att en ny koppling för kollektivtrafik bör tillkomma från Vallhornsvägen söderut. I översiktsplanen står uttryckligen att förtätning bör ske kring Vallhornsvägen och att detta kan ske genom att frigöra mark genom mer yteffektiva parkeringslösningar. Översiktsplanen pekar även ut Österleden som en trafikled som bör omvandlas till stadsgata, och som kräver tillkommande exploatering.

Gällande detaljplan och fastighetsplan

Projektområdet omfattas idag av två olika detaljplaner; Stadsplan för Skogås XII från 1966 (0126K-6706) tidigare Skogås 4, samt detaljplanen för Lamellen Dp från 2007 (0126K-14593). För samtliga detaljplaner har genomförandetiden gått ut. Enligt stadsplanen tillåts ej ytterligare bebyggelse uppföras inom fastigheterna, då marken är planlagd för markparkeringar.

Pågående och kommande planering i närområdet

I närområdet finns tre pågående projekt i planeringsskedet; Låset, Österhagen och Entré Skogås.

Projektet Låset ligger precis diktan Lamellen 1 och 2. Här planeras för cirka 260 lägenheter och en ny förskola som ska ersätta en befintlig förskola. I samband med exploateringen rustas även Sjötorpsparken upp, som är belägen mellan den tillkommande bebyggelsen i Låset och den befintliga bebyggelsen inom Lamellen 1.

I Österhagen planeras för bostäder, äldreboende och förskola, samt utbyggd infrastruktur och allmänna platser i form av till exempel park. Bostäderna är cirka 480 till antal och planeras bestå av både radhus, parhus, kedjehus, lamellhus och punkthus. I samband med exploateringen saneras den gamla deponin.

I Entré Skogås planeras för en mer välkomnande entré till Skogås, och mark tillgängliggörs för företagsetableringar. Även en ny park planeras till gagn för närliggande bostadsområden. Området kompletteras även med en 11-spelplan.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Projektet Lamellen 1 och 2 innebär ett tillskott om cirka 360 lägenheter. Detta innebär ett ökat tryck på närliggande kommunal service, som till exempel skolor, förskolor och parker. Tillgången till verksamheter och service är stor, tack vare områdets centrala läge.

Konsekvenser

Förtätning och upprustning av området kring Vallhornsvägen skulle innebära ett lyft för området och möjliggöra för boende i Skogås att byta till en nyproducerad lägenhet – något som idag saknas i området.

Genomförande av förslaget innebär sannolikt ett i närtid oförutsett behov av skol- och förskoleplatser, vilket behöver utredas vidare.

Genom projektet ges även möjlighet att studera kommunens intilliggande mark som eventuellt kan vara aktuell för markanvisning och ytterligare bostäder, om marken bedöms som lämplig inom ramarna för projektet.

Attraktivitet/nytta

Förslaget överensstämmer med översiktsplanens intentioner. Uppförande av ny bostadsbebyggelse av annan karaktär ger ett lyft i området, och kan omvandla en upplevt otrygg gata till en mer attraktiv stadsgata. I området bor många människor och det finns brist på lokaler för föreningar. Genom uppförande av ny bebyggelse med lokaler i strategiskt placerade bottenvåningar finns möjlighet att samplanera för gemensamma lokaler. Förtätning i ett område som domineras av hyresrätter innebär också en möjlighet att tillskapa fler bostadsrätter.

Hållbar utveckling

Den mark som föreslås bebyggas består idag av stora markparkeringar. Mer effektiva parkeringslösningar och omvandling av dessa stora hårdgjorda ytor möjliggör ett mer effektivt omhändertagande av dagvatten som ger positiv effekt på recipienten.

Ekonomi

Förtätning och genomförande av planläggningen innebär att kostnader uppstår för ombyggnad av Vallhornsvägen som i huvudsak bekostas av exploitören.

Översiktsplanen anger att utbyggnad av bussgata kan bli aktuell. Om det ska genomföras så medför det en investering för kommunen. Detta ligger dock inte inom ramen för exploateringsprojektet Lamellen.

Detaljplanen finansieras av exploitören tillika fastighetsägaren, vilket regleras genom plankostnadsavtal. Särskilda medel för investering finns inte avsatta.

Genomförbarhet

I kommunens översiktsplan anges att området bör kompletteras med bostads- eller äganderätter. Fastighetsägaren är dock en aktör inom hyresrätter med förvaltning, vilket innebär att en diskussion måste föras gällande i vilken form nya bostäder ska uppföras.

Den bussgata som enligt översiktsplanen bör utredas genom området kan anses problematisk, då en del av den föreslagna dragningen är mycket kuperad. Dragningen och möjligheten att angöra genom detta område med buss behöver tidigt utredas.

Juridik

Intentionsavtal tecknas med fastighetsägaren, och följs upp med ett exploateringsavtal. Syftet med detta är att säkerställa överenskomna tekniska lösningar, utformning etc. som ej kan regleras i plankartan samt säkerställa genomförande av detaljplanen. Innan planläggning börjar tecknas ett plankostnadsavtal med fastighetsägaren.

Preliminär tidplan

Första inflyttning bedöms kunna ske tidigast 2024.

Grönsläpp etapp 3

Projektet syftar till att identifiera och åtgärda så kallade Gröna entréer mot bostadsnära natur i Skogås och Länna. Christina Axelsson (S) föreslog i en motion att samhällsbyggnadsnämnden skulle se till att de gemensamma grönytorna blir tillgängliga för fler människor. Motionären uttryckte oro för den tilltagande privatiseringen från närboende på dessa ytor som omöjliggör passage till naturmark.

Samhällsbyggnadsnämnden gav förvaltningen i uppdrag att under 2012 arbeta med frågan och återkomma med en prioritetslista och tillhörande åtgärdsförslag.

Arbetet påbörjades i och med ett traineeuppdrag år 2012 då ett antal grönsläpp/naturpassager i centrala Huddinge identifierades och en rapport med tillhörande handbok sammanställdes. Projektet är kommunövergripande och genomförs i etapper. Tidigare genomförda etapper är centrala Huddinge samt Trångsund.



Bild 3. Tillgängliga och beskrivna grönytor enligt arbetsdokumentet för Huddinge kommuns grönsläppplan.

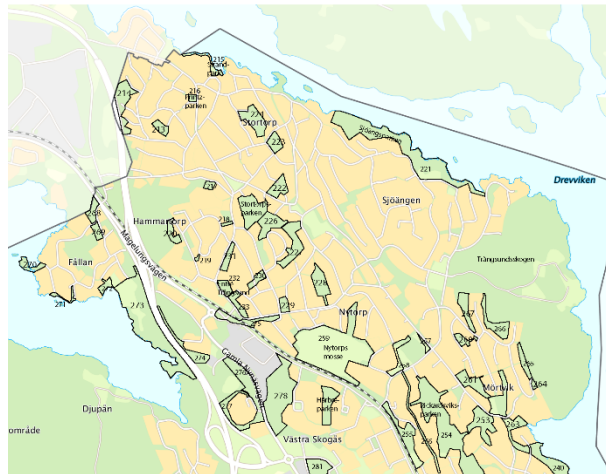


Bild vänster: Arbetet med centrala Huddinge. Bild höger: Arbetet med etapp 2, Trångsund.

Syfte

Projektet syftar till att förbättra åtkomsten till kommunens bostadsnära natur i Skogås och Länna genom att

- identifiera och skapa en lista med prioriterade grönområden i Skogås och Länna med goda förutsättningar för att anläggas med tillgängliggörande entréer via anslutningar mot kommunal mark.
- identifiera och ta fram en prioriteringsordning för anläggning av gröna entréer/grönsläpp i prioriterade grönytors anslutningar mot kommunal mark.
- ta fram platsspecifika gestaltungsforslag (skisser) på hur högprioriterade anslutningar mot kommunal mark kan anläggas för att utvecklas till goda entréer.

- upphandla entreprenör för att åtgärda de prioriterade grönsläppen som framkommit i inventeringen.

Nulägesbeskrivning



Bild ovan: Inventering utförd av Tyréns 2012.

Markägarförhållanden

Åtgärderna är övergripande för kommundelen och berör många kommunala fastigheter.

Utformning

Byggnation av gröna entréer innefattande uppsättning av skyltar, bänk, papperskorg, markarbeten och slyröjning mm. Se även tidigare genomförda etapper.

Förutsättningar för byggande

Identifieringen och åtgärder baseras på en inventering av Tyréns från 2012 av alla kommunens grönområden. Naturområden behöver vara tillräckligt stora för att utgöra en upplevelse för medborgaren samt inte alltför svårtillgänglig. Åtgärderna syftar inte till att göra en större åverkan på naturområdet utan främst att förbättra och förtydliga hur man kan göra entré.

Tidplan

År 2020 genomförs inventering samt prioritering av lämpliga grönsläpp. År 2021 bedöms ett förfrågningsunderlag kunna tas fram och entreprenör upphandlas.

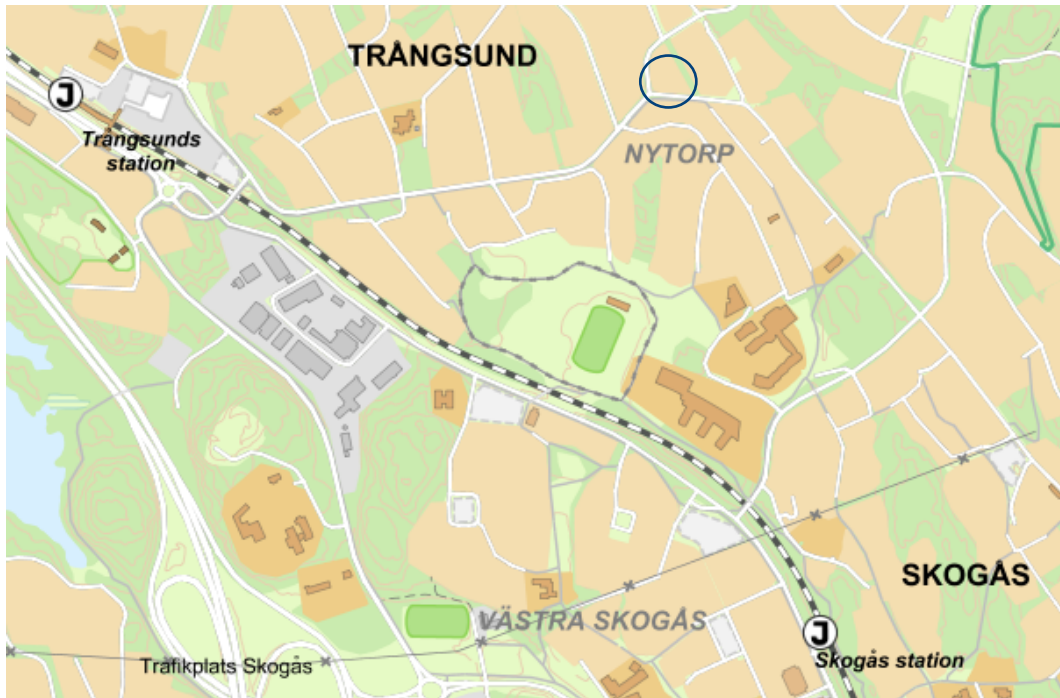
Prioritering samt val av lämpliga grönsläpp ska stämmas av med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Kostnader

Etapp 3 bedöms kosta 500 000 kronor. Bedömningen baseras på vad tidigare genomförda etapper har kostat.

Nytorp 4:7 LSS

Dåvarande Social- och äldreförvaltningen har av dåvarande Hüge beställt uppförande av ett LSS-boende, varför Hüge vidare kontaktat Mark- och exploateringssektionen och efterfrågat mark. En inventering av lämpliga tomter gjordes under vintern 2017/2018. Fastigheten Nytorp 4:7 ansågs mest lämplig och har föreslagits för genomförande av planändring i syfte att möjliggöra uppförande av ett fristående LSS-boende.



Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagen nybebyggelse/anläggning/ombyggnad och utformning
Huddinge samhällsfastigheter ämnar uppföra ett fristående LSS-boende. En lokaliseringsutredning har gjorts och den nästan 2000 kvm stora kommunalägda fastigheten Nytorp 4:7 i Trångsund ansågs av samtliga parter som mest lämplig.

Inom fastigheten ska kommunalt LSS-boende drivas. Boendet ska bestå av sex lägenheter. Huddinge samhällsfastigheter har lämnat in skisser på olika bebyggelseförslag. Gemensamt för samtliga förslag är att bebyggelsen anpassas till terrängen och avskildhet från närliggande grannar eftersträvas.

Projektets avgränsning



Ortofoto, det aktuella området markerat med blått.

Förutsättningar

Lokalbehovsplan

Behovet av platserna redogörs för i Vård- och omsorgsnämndens lokalbehovsplan för åren 2020-2024 med utblick till 2035.

Lokaliseringsutredning

I lokaliseringsutredningen studerades nio olika områden översiktligt, medan endast fyra av dem ansågs lämpliga att studera närmre. Av dessa ansågs Nytorp 4:7 som mest lämplig. För de andra fastigheterna fanns olika hinder; kvarvarande genomförandetid, kuperad terräng och svårt att få plats med god utemiljö samt angöring.

Detaljplan

Fastigheten är idag planlagd för bostäder i två plan genom gällande byggplan för Trångsund (0126K-105). Gällande planbestämmelser hindrar uppförande av LSS-boende då det ej är tillåtet att uppföra fler än ett kök i byggnaden. En ändring av detaljplan krävs därför för att möjliggöra uppförandet.

Pågående och kommande planering i närområdet

Det pågår inga andra projekt i närområdet. Fastigheten kommer dock ingå i kommande utvecklingsplan för Skogås/Trångsund. I och med den ringa storleken på detta projekt bedöms detta inte få någon påverkan på arbetet med utvecklingsplanen.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Annan kommunal service eller andra verksamheter bedöms inte beröras av projektet.

Attraktivitet/nytta och Hållbar utveckling

I kommunens översiktsplan anges att blandade upplåtelseformer är viktiga förutsättningar för att tillgodose olika bostadsbehov. Där beskrivs också kommunens ansvar att tillgodose bostadsbehoven hos grupper i behov av särskilt stöd eller omvårdnad. Projektet bidrar både till området med en ny bostadsform och innebär ett tillskott i kommunens tillhandahållande av LSS-boenden.

Ekonomi

Exploateringsprojektet ger en exploateringsvinst i och med att kommunen säljer kvartersmark med en byggrätt.

Detaljplanen finansieras av HUSF. Eventuella åtgärder på allmän plats ska bekostas av exploatören.

Verksamhetskostnader uppstår när bostäderna är klara, vilket beräknas till 2025.

Genomförbarhet

Fastigheten ingår i det område som omfattas av kommande utvecklingsplan för Skogås/Trångsund. Inom ramarna för projektet kommer behov av skolor, förskolor, äldreboenden och LSS-boenden utredas vidare och ur ett helhetsperspektiv. I och med att planeringen för ett LSS-boende på Nytorp 4:7 inleds innan detta helhetsgrepp tagits i området blir det ett projekt att ta hänsyn till snarare än att samplanera med. I planeringen för Nytorp 4:7 bör om möjligt kontinuerlig avstämning ske mot utvecklingsplanarbetet.

Juridik

Inför planuppdrag behöver plankostnadsavtal och markanvisningsavtal tecknas med Huddinge samhällsfastigheter.

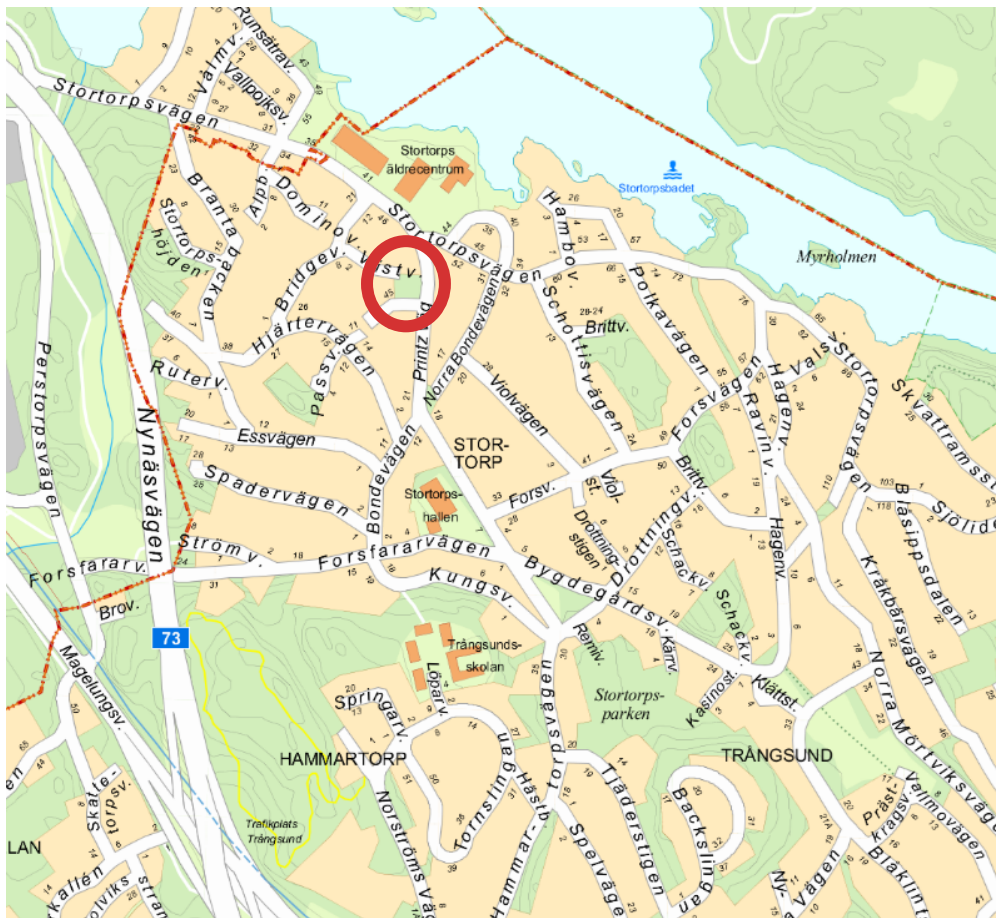
Inför detaljplanens antagande behöver markanvisningsavtalet ersättas med mark- och genomförandeavtal som reglerar detaljplanens genomförande och de villkor som ska gälla för marköverlåtelsen.

Preliminär tidplan

Driftstart för verksamheten och inflyttning bedöms ske 2025.

Printzparken lekpark

Printzparken ligger längs Printz väg i Stortorp, Trångsund. Parken ingår i kommunens park- och lekplatsprogram vars övergripande mål är att säkerställa att det finns attraktiva, trygga och tillgängliga parkmiljöer i Huddinge. Lekplatsen är en närområdeslekplats, eventuellt en områdeslekplats. För Trångsund är Printzparken den närmsta lekplatsen inom 500 meter från bostaden.



Syfte

Syftet med projektet är att rusta upp lekplatsen och erbjuda en stimulerande och trygg lekmiljö för barnen i norra Trångsund. Projektet bidrar till parkprogrammets övergripande mål att säkerställa tillgången till attraktiva och tillgängliga parkmiljöer.

Nulägesbeskrivning

Printzparken är en liten park som består av en mindre lekplats som omgärdas av gräsmatta med flera storvuxna träd av arterna björk, poppel och oxel. Platsen skärmas av och får en rumslig gestaltning tack vare dess halvmåneformade inramning. Lekplatsen innehåller småbarnsgunga, klätter för små barn och en sandlåda. Parkområdet gränsar till flerbostads-, villa och radhusbebyggelse och ligger relativt skyddat.

Lekplatsen används av boende i närområdet och av närliggande förskolor. Även fritidsbarn i den intilliggande fastigheten använder platsen trots att utrustningen i inte så hög grad överensstämmer med deras önskemål och åldersgrupp.



Detaljplan

Området är planlagt som park enligt stadsplan från 1966. Huddinge kommun äger marken. Parken ligger inom fastigheten Stortorp 5:1.

Utformning

I lekplatsprogrammet föreslås att lekplatsen upprustas till en temalekplats med temat Ekologi och ska vända sig till ett brett åldersspann, 1–14 år. Temalekplatserna blir ofta samlingspunkter i områden och kan locka människor från hela kommunen. De är generellt väldigt populära hos både barn och föräldrar. Exempel på andra temalekplatser i kommunen är Vårbyparken, Kästadalsparken, Tranparken, Härbreparken och Lötsparken.

Tidplan

Förstudie och projektering bör starta under 2020 så att ett genomförande kan färdigställas under år 2021. Garantiskötsel år 2022–2023.

Kostnader

Projektet uppskattas kosta 6 000 000 kronor.

Mellersta

Storängen etapp 4 (Hantverket m.fl.)

Enligt kommunens översiktsplan är Centrala Huddinge ett större utvecklingsområde och utpekats där som primärt förtätningsområde. Storängen i kommundelen Sjödalén ingår i utvecklingsområdet. En successiv omvandling från industrimiljö med inslag av kontor till bostadsområde med kommersiell och offentlig service kommer att ske etappvis. Förändringen har påbörjats med kvarteret Brandstegen som håller på att färdigställas med cirka 600 bostäder. samt planläggning för cirka 1500 nya bostäder i kvarteren Fabriken och Förrådet, vid Förrådsvägen, Sjödalsvägen, Centralvägen och Storängsleden. I kvarteret Aspen och Palmen pågår också planering för en större grundskola, idrottshall, bollplan samt att förutsättningarna för en förskola prövas.

Syftet med detta projekt är att påbörja planeringen av nästa etapp av Storängen som möjliggör en omvandling av två större industrikvarter till bostadsbebyggelse. Projektet bidrar till nya bostäder inom 1200 metersradien ifrån Huddinge station. Bostäderna ingår i influensområdet till Sverigeförhandlingen. Vidare är syftet med projektet är att omvandla kvarteren från ett verksamhetsområde till attraktiva och hållbara stadskvarter som ett led i utvecklingen av centrala Huddinge.

Faktauppgifter:

Fastigheter: Tonfiskan 8, 3, 5, Tomtberga 3:61, Hantverket 5,6, 11, 13, 3, 15, 14, 3, 10, 2, 1, 12 men kan komma att ändras

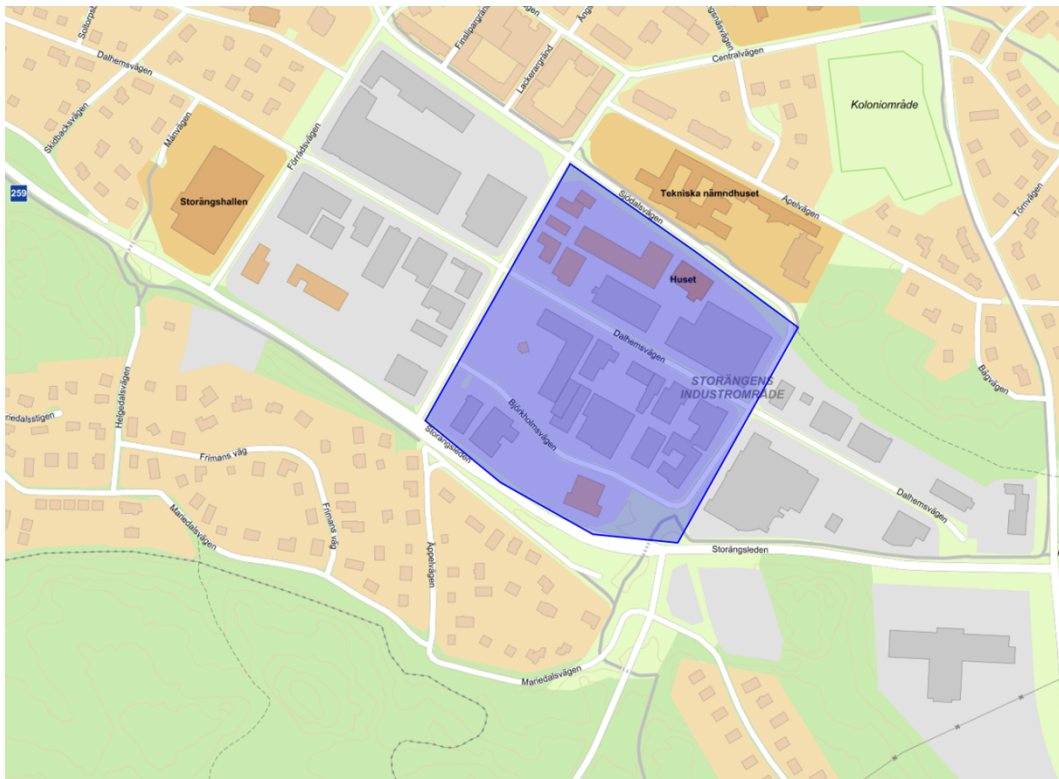
Ägare: Vincero AB, Witzemann Sverige AB, JP Järn och Plåt AB, Huga med flera.

Areal: cirka 8,5 hektar

Dagens markanvändning: industriellt ändamål

Avstånd från spårstation/stamnät kollektivtrafik: Stationsnära cirka 1 km till Huddinge station, mindre än 400 m till busshållplats

Fastigheterna ligger inom Sverigeförhandlingens influensområde



Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Enligt planens markanvändningskarta är området markerat som primärt förtättnings- och utbyggnadsområde med markering för tillkommande kommunal service och park. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050) visar att planområdet ligger inom utpekad primärt bebyggelselag.

Gällande detaljplan och fastighetsplan

Inom största delen av planområdet gäller detaljplan 0126K-55 från år 1951 och tilläggsplan 0126K-15334 från år 2011. Området får användas för industriellt ändamål och bebyggas till en byggnadshöjd av 11,5 meter. Tilläggsplanen redovisar att verksamheterna inte får innebära olägenheter för människors hälsa och att besvärande ljud och ljus inte får nå omgivande bostäder. Båda detaljplanernas genomförandetid har gått ut.

Pågående och kommande planering i närområdet

För stadsdelarna Sjödal-Fullersta pågår en utvecklingsplan som kommer att ha sikten på den framtida utvecklingen av Huddinges centrala delar fram till år 2050. Utvecklingsplanen ska ligga till grund för kommande detaljplaner och andra förändringar och förbättringar som ska göras i ett område. Planen ska samrådas under andra kvartalet 2020.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Projektet kommer att innebära behov av förskoleplatser och skolplatser. Särskilda boenden kan bli aktuella.

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta och Hållbar utveckling

Projektet bidrar till målet att bygga 20 000 nya bostäder till 2030. Projektet bidrar också till att uppfylla översiktsplanens mål om att nya bostäder och verksamheter byggs i stationsnära lägen. En fortsatt utveckling av industrikvarteren i Storängen leder mot målet om att utveckla Centrala Huddinge till tät och attraktiv stad. Kommersiella och/eller kommunalt finansierade lokaler i projektet bidrar till nya arbetsplatser och funktionsblandning.

Ekonomi

Projektet medför ingen exploateringsvinst eftersom kommunen endast äger gatumark i området. Utgångspunkten är att kommunens investeringar inom projektet ska täckas av exploatörerna i området eller exploateringsbidrag för övergripande infrastruktur.

Kommunala kostnader uppstår för investeringar i allmänna anläggningar som ny- och ombyggnad av gator och park samt åtgärder för skyfall. Risk finns för markföroreningar. Bidragsmöjligheter finns i form av exploateringsbidrag från exploatör/fastighetsägare. Kommunkoncernen äger en fastighet inom området som kan utvecklas. Detaljplanen finansieras av exploatör/fastighetsägare, vilket regleras genom plankostnadsavtal. Särskilda medel för investering finns inte avsatta. Projektet kommer att medföra behov av förskoleplatser och sannolikt behöver en eller flera förskolor byggas inom området. Det innebär kostnader för kommunen i form av bidrag vid privat drift och för kommunkoncernen för förvärv/byggnadskostnad alt hyra samt drift av verksamhet vid kommunal drift.

Genomförbarhet

De knäckfrågor som hittills har identifierats är att placeringen av en större park kommer att behöva hanteras inom projektet samt att ytor för bland annat skyfall, dagvattenhantering och utevistelser för barn kommer att hamna i konflikt med den önskade exploateringsgrad som önskas i detta kollektivtrafknära läge. Utformning av gatunät och andra kvaliteter på allmän plats och i stråk kommer att utgöra viktiga frågor.

Juridik

Intentionsavtal tecknas med fastighetsägaren, och följs upp med ett exploateringsavtal. Syftet med detta är att säkerställa överenskomna tekniska lösningar, utformning, kostnadsfördelning etc. som ej kan regleras i plankartan. Innan planläggning börjar tecknas ett plankostnadsavtal med exploatören.

Preliminär tidplan

Detaljplanestart under 2020.

Lotusen 3

Projektet Lotusen 3, som ligger vid Långkärrsvägen i Kynäs, grundar sig på det beslut om positivt planbesked som kommunfullmäktige fattade i april 2016. I beslutsärendet angavs start för planläggning fyra år framåt i tiden, dvs 2020.

Faktauppgifter:

Fastighet: Lotusen 3

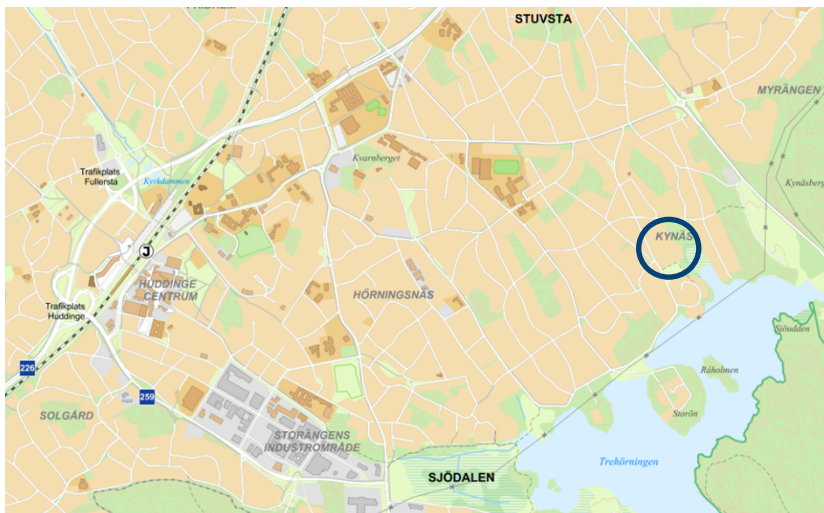
Ägare: Västkuststugan AB, planbesked till Innovation Properties

Areal: Ca 10 700 m²

Dagens markanvändning: På fastigheten finns idag en villabyggnad. I övrigt är fastigheten obebyggd och trädbevuxen.

Avstånd från spårstation/stamnät kollektivtrafik: Avstånd till stamnät för kollektivtrafik är ca 500 m och närmaste busshållplats ligger drygt 400 m från fastigheten.

Fastigheten är belägen utanför Spårväg syds influensområde.



Översiktskarta. Lotusen 3 ligger vid Långkärrsvägen, ca 2 km från Huddinge station.

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning

Projektet syftar till utveckling och förtätning inom villaområdet Kynäs. Det tidiga förslag som legat till grund för planbeskedet visar på möjligheten att bygga 31 lägenheter i parhus och radhus. Lotusen 3 ingår idag i ett större område med planbeteckningen ”område för trädgårdsändamål”. Ingen sådan verksamhet har förekommit på flera år och det finns inte intresse att driva sådan verksamhet på Lotusen 3. Inom ramen för projektet förslags också en förskola om fyra avdelningar som det vid planbeskedsansökan rådde brist på. Om det byggs en förskola på fastigheten innebär det att nya arbetsplatser tillkommer inom projektet.



Tidigt förslag som lämnats i samband med planbeskedsansökan.

Projektets avgränsning



Ortofoto, Lotusen 3 markerat med blått.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Området ligger inom sekundärt förtätningsområde enligt översiktsplanen. Stamnät för kollektivtrafik ligger ca 500 m från fastigheten. Till närmaste busshållplats är det drygt 400 meter.

Gällande detaljplan och fastighetsplan

Projektområdet omfattas av en äldre detaljplan; Stadsplan för Stuvsta municipalsamhälle Kynäsområdet från 1945/46 (0126K-34). Tillåten markanvändning är trädgårdsändamål. Planens genomförandetiden har gått ut.

Pågående och kommande planering i närområdet

Omvandling av Storängens industriområde och förtätning av området kring Huddinge centrum och Kvarnbergsplan pågår liksom genomförande av omvandlingsområdena Högmora 1 och 2. I fastighets direkta närområde pågår för närvarande inga planläggningsprojekt.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Projektet innebär ett tillskott om 31 bostäder vilket innebär ett ökat tryck på kommunal service, som till exempel skolor, förskolor och parker. Inom projektet föreslås möjligheten att anlägga en förskola. Förskolan finns inte med inte redovisad i BUF lokalbehovsplan. Tidigt i projektet bör klarläggas nuvarande behov av en förskola på platsen.

Söder om området ligger en bollplan och lekplats som är en del av parkområdet Strömkarlen. Området är markerat som viktig park i översiktplanen och ska enligt kommunens parkprogram kompletteras med bättre belysning och viss utglesning av intilliggande vegetation ska göras för att öppna upp parken.

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta och Hållbar utveckling

Projektet bidrar till målet att bygga 20 000 nya bostäder till 2030. Projektet bidrar också till en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper i ett område som till stora delar består av villabebyggelse. Om en förskola byggs inom projektet innebär det nya arbetsplatser och ökad funktionsblandning i området.

Ekonomi

Genomförande av förslaget bedöms innebära komplettering och anslutning av befintlig gång- och cykelväg till fastigheten samt åtgärder för att möjliggöra in- och utfart till fastigheten. Det kan, enligt PBL kap 6 §24, bekostas av exploitören.

Detaljplanen finansieras av fastighetsägaren/exploitören vilket regleras genom ett plankostnadsavtal.

Projektet bedöms gå plus minus noll om ingen förskola planeras. Planeras förskola innebär det kostnader för kommunkoncernen i form av bidrag vid privat drift och markförvärv/byggkostnad alt hyra samt drift av verksamhet vid kommunal förskola.

Genomförbarhet

Området är besvärligt ur grundläggningssynpunkt och åtgärder måste vidtas för att orent dagvatten inte ska belasta Trehörningen.

Utredningar avseende geoteknik och dagvatten bör tas fram tidigt i projektet liksom skyfallstudier. Visst mått av ekologisk kompensation kan bli aktuellt då området idag är en obebyggd grönyta.

Bedömningen kring behovet av förskola i området behöver tidigt i projektet stämmas av med aktuell planering av kommunens lokalförsörjningplanering.

Juridik

Intentionsavtal tecknas med fastighetsägaren, och följs upp med ett exploateringsavtal. Syftet med detta är att säkerställa överenskomna tekniska lösningar, utformning etc. som ej kan regleras i plankartan. Innan planläggning börjar tecknas ett plankostnadsavtal med fastighetsägaren.

Preliminär tidplan

Inflyttning bedöm kunna ske tidigast 2024

Gladö ind.omr utvidgning

Behovet och efterfrågan på industrimark och mark för störande verksamheter är stor. Inte minst med tanke på planerad utveckling i kommunens primära utvecklingsområden där befintliga industriverksamheter behöver hitta ny lokalisering. Ett program för expansion av Gladö industriområde godkändes av kommunstyrelsen i december 2014. Samtidigt gavs dåvarande samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta detaljplan för del av Gladö 76:5. Planläggning föreslogs öster om befintligt industriområdet. Arbetet med detaljplanen påbörjades men har sedan var pausat i avvaktan på lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn och Gladös anslutning till den samma.

Faktauppgifter:

Fastighet: Gladö 76:5

Ägare: Huddinge kommun

Areal: Oklar. Området inom tidigare programstudie omfattar ca 9 hektar.

Tillkommande yta behöver utredas och stämmas av med resultatet av pågående inventering av möjlig ny verksamhetsmark.

Dagens markanvändning: Platsen är obebyggd, bergig och beväxt med skog.

Avstånd från spårstation/stamnät kollektivtrafik: Området ligger ca 6 km fågelvegen sydöst om Huddinge centrum.



Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning samt projektets avgränsning

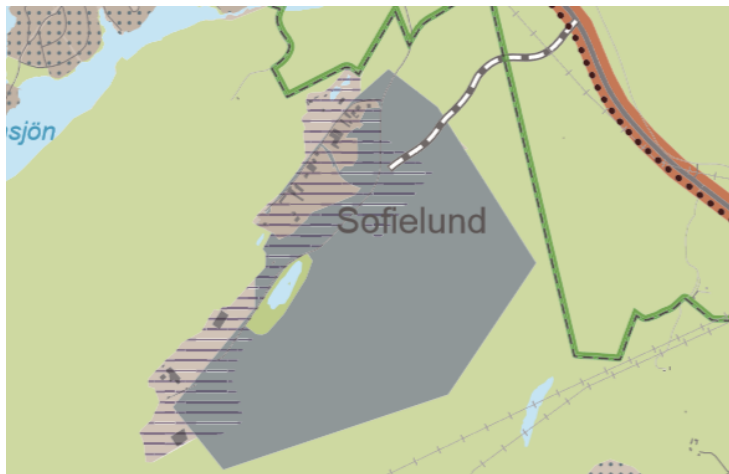
Förutsättningarna för lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn har nu klarlagts och planeringen pågår. Gladö industriområde kommer att anslutas till Tvärförbindelsen genom en trafikplats i samma läge som nuvarande anslutningsväg. Samtidigt pågår inventering av ny möjlig verksamhetsmark. Förfrågan har också inkommit från befintliga fastighetsägare inom Gladö industriområde om möjlighet till utvidgning inom gällande detaljplan. Förfrågan avser omvandling av mark för naturändamål till industrianvändning.

Detta innebär att förutsättningar för att återuppta det pausade arbetet med detaljplanen för Gladö 76:5 föreligger men att områdets avgränsning bör ses över/utvidgas utifrån vad som framkommer i arbetet med inventering av möjlig ny verksamhetsmark. Det bör även prövas förutsättningar för omvandling av naturområde till verksamhetsmark inom den norra delen av befintlig detaljplan för Gladö industriområde.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Översiktsplan 2030 anger Gladö industriområde som verksamhetsområde (streckad markering) och område för teknisk försörjning av regional betydelse (grå markering).



Utdrag ur Översiktsplan 2030.

RUFS 2050

I Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 pekas Gladö/Sofielund ut som ett viktigt område i regionen för avfallsanläggning (A), masshantering/täkt (M) och potentiell energianläggning (E).

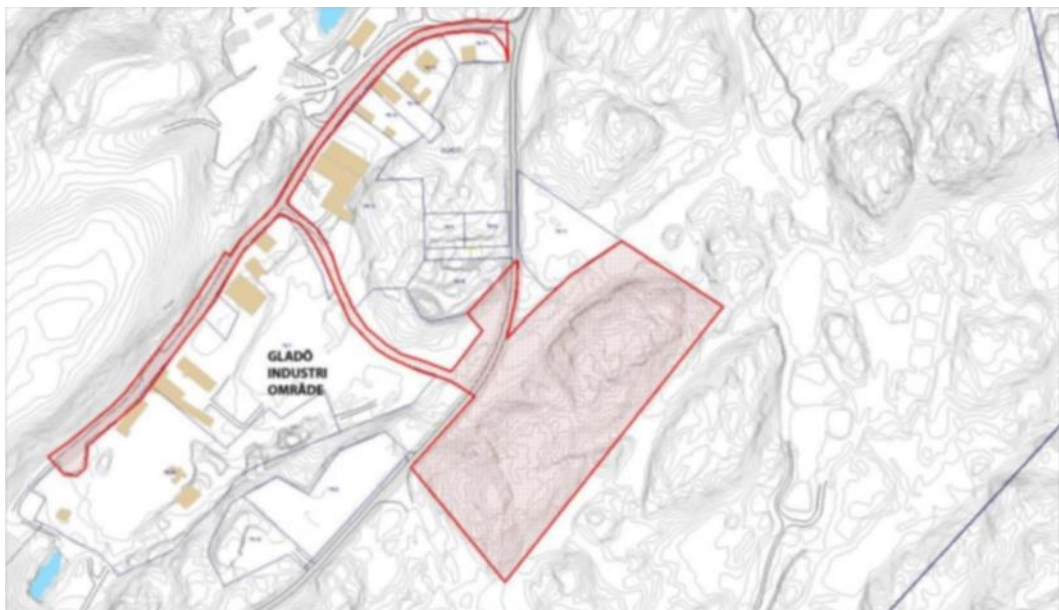


Utdrag ur RUF5 2050.

Program för utökning av Gladö industriområde

Programmet godkändes av kommunstyrelsen i december 2014. Syftet var att skapa förutsättningar för utökning av industrimarken på del av fastigheten Gladö 76:5. Under planläggningen ska mera exakt avgöras hur området avgränsas.

I det befintliga planlagda området på andra sidan Hökärrsvägen, finns en icke utbyggd industrigata som också ingår i programområdet. Användningen med industrigata tas bort så att ytan kan utnyttjas för verksamheter. Frågan om en befintlig industrigatas huvudmannaskap ska också hanteras i projektet. Detaljplanearbetet påbörjades men har sedan varit pausat i avvaktan på lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn.



Programområdet.

Gällande detaljplan och fastighetsplan

Detaljplan saknas för aktuell del av Gladö 76:5. Tidigare planlagda vägområden inom Gladö industriområde omfattas av detaljplan för Gladö industriområde, Dp 24-D-5, fastställd 2006. Planen genomförandetid är 15 år.

Pågående och kommande planering i närområdet

Nordväst om Gladö industriområde pågår genomförande av detaljplan för Gladö kvarn där vägar och kommunalt vatten och avlopp byggs ut och området förtätas med permanentbebyggelse.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Inga kommunala verksamheter eller kommunal service bedöms beröras.

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta

Framtagandet av en ny detaljplan som ger möjlighet till en utökning av industrimarken i området är viktigt eftersom det råder stor efterfrågan på industrimark och mark för störande verksamheter. Det bidrar också till fler arbetsplatser och ett diversifierat näringsliv som anges i kommunens näringslivsstrategi.

Ekonomi

I dagsläget är det oklart hur stort överskott projektet kan ge eftersom projektets avgränsning inte är klarlagd. Kommunen är markägare och markförsäljning kommer att ge intäkter till kommunen. Kostnader som uppstår är bl.a. för masshantering och utbyggnad av vägar, vatten och avlopp. Kostnaderna är i dagsläget inte kända. Detaljplanen bekostas av kommunen och planavgift tas ut i samband med bygglov.

Genomförbarhet

Inledningsvis behöver avgränsning av området göras med utgångspunkt från vad som anges i projektbeskrivningen. Området ligger avskilt från bebyggelse. Bullrande och på annat sätt störande industrier finns redan i området. Genomförandet förutsätter att möjligheten till ökad trafikkapacitet förbättras samt att ledningar för vatten och avlopp utökas. Området i stort är fornminnesrikt och det behöver utredas om det finns bevarandevärden som står i konflikt med projektet. Vidare behöver miljökonsekvenser och massbalans utredas liksom undersökning av eventuell förekomst av sulfidberg.

Juridik

Avtal om markanvisning/markförsäljning av kommunägd mark upprättas i samband med genomförande av detaljplanen. Vid eventuellt samarbete med en exploatör ska ett plankostnadsavtal tecknas med exploatören

Preliminär tidplan

Detaljplanestart under 2020.

Gångbana Stockholmsvägen - Fullerstakvarnsvägen

Det pågår en utbyggnad av detaljplan Utsälje 1:40-1:53 som, förutom bostäder och ny förskola, innebär upprustning av Gamla Stockholmsvägen med en separerad gång- och cykelbana. Även vägens nivå justeras för att förbättra siktförhållandena och öka trafiksäkerheten.

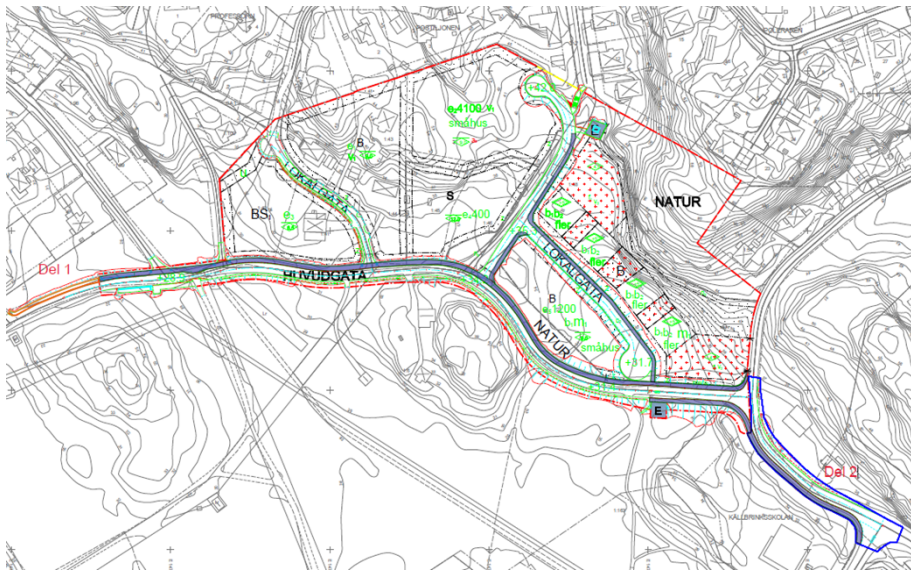
Gamla Stockholmsvägen ingår i det lokala cykelvägnätet. Området innefattas inte av stamnätet för kollektivtrafik eller det övergripande gångnätet.



Figur 1. Figuren visar detaljplaneområdet för Utsälje 1:40-1:53 med cykelvägnätet.

En gemensam gång- och cykelväg på 3 meter tillkommer på Gamla Stockholmsvägens norra sida och sträcker sig från Stråkvägen till Kvarnlyckevägen inom detaljplangränsen. En gemensam gång- och cykelväg på 3 meter byggs även längs vägens södra sida och körbanan breddas till 6,5 meter, från Stråkvägen till Källbrinksvägen (del 2) cirka 130 meter in på Gamla Stockholmsvägen. Beslut för upprustning av östra delen Gamla Stockholmsväg (del 2) finns för detaljplanen men inget investeringsbeslut finns för del av gata utanför detaljplanen.

I detaljplanen ingår dock inte ombyggnation av anslutande gator för att koppla an till standarden på den ombyggda G:a Stockholmsvägen. Önskemål har kommit från allmänheten (bl a medborgarförslag KS-2018/405) att passa på att förlänga gångvägen till Fullerstakvarnsvägen för att knyta ihop gatan med befintlig busshållplats (del 1). Dessutom ser kommunen ett behov av att bredda delar av Gamla Stockholmsvägen som ligger öster om detaljplaneområdet (del 2) för att få en sammanhängande standard på gata som är dimensionerad för busstrafik.

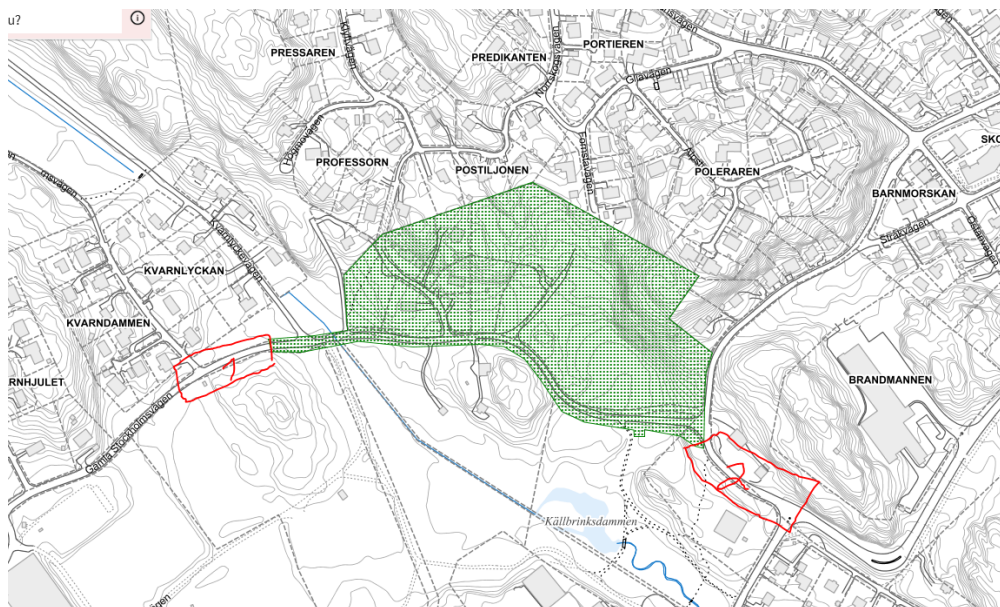


Figur 2. Del 1 innebär förlängning av gångbana och Del 2 upprustning av gata med bredare körbana och gång- och cykelbana,

Samordning av dessa utbyggnader bör därför ske med utbyggnad av detaljplan Utsälje 1:40-1:53.

Förslag

Inom det rödmarkerade området bör utbyggnaden ske. Inom del 1 sker förlängning av gångvägen mellan busshållplats och Fullerstakvarnsvägen. Inom del 2 sker breddning av Stråkvägen för att uppnå standard för busstrafikering och gång- och cykelvägen.



Gångbanan mellan busshållplats och Fullerstakvarnsvägen (del 1) ska byggas enligt kommunens tekniska handbok. Gångbanan bör eftersträvas till 2 meter, men

anslutningen bör fungera med anslutande gång- och cykelbana vid Fullerstakvarnsvägen.

Konsekvenser av hållplatsens läge och utformning bör studeras i projektering.

Stråkvägen, mellan Källbrinksvägen och G:a Stockholmsvägen, (del 2) bör breddas från ca 8 m till totalt 13 meter för att få plats med 6,5 meter körbana, 3 meter gång- och cykelbana och sidoremsa/slänter.

Övergångstället vid korsning Stråkvägen/Källbrinksvägen behöver byggas om. Utformning av övergångstället studeras och ingår i detaljprojektering.

I projektet ingår 70 m gångbana och 130 m upprustning av gata samt ett övergångsställe.

Förprojektering är klar. Detaljprojektering sker inom ramen för Utsälje 1:40-1:53.

Dialog sker med miljö- och byggnadsförvaltningen inom projektet Utsälje 1:40-1:53 gällande drift och underhåll.

Nuvarande förhållanden

Markägare

Kommun äger mark på del 1 och 2. På en del av östra Stråkvägen (del 2) uthyr kommun en del till annan verksamhet.

Planer och restriktioner

Åtgärden har stöd i gällande detaljplan Utsälje 1:40-1:53.

Konsekvenser

En förbättring av gångnätet och anpassning av gatan i samband med utbyggnad inom detaljplan för Utsälje 1:40-1:53 ger en bättre trafiksäkerhet och ökade förutsättningar för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik i området.

Tidplan och ekonomi

Utbyggnad sker enligt tidplan för detaljplan Utsälje 1:40-1:53. Preliminär tidplan för färdigställande är andra kvartalet 2023.

Projektet tilldelas en budget vid genomförandebeslut.

Gång- och cykelväg Stambanevägen etapp 2

I Huddinges cykelplan finns ett föreslaget huvudcykelstråk längs Stambanevägen, som går från Lillskogsvägen i norr och ansluter till det regionala cykelstråket i söder.



Figur 3. Utdrag ur cykelplanen. Rosa markering visar den planerade sträckningen längs Stambanevägen

Längs den norra delen av Stambanevägen, fram till Stuvsta station, planeras en kombinerad gång- och cykelbana byggas i samband med genomförandet av detaljplan 0126k-16452, Mjölner m fl. Byggstart för gång- och cykelbanan planeras ske när bostäderna som ingår i detaljplanen är färdigställda.

Nuläge

Detta projekt berör Stambanevägen mellan Häradsvägen/Stuvstaleden och Norrängsvägen. Idag finns enbart en smal trottoar längs gatans västra del, medan cykling sker i blandtrafik. I nuläget finns tillfälliga parkeringsplatser längs gatans östra del.

Förslag

Förslaget innefattar att anlägga en kombinerad gång- och cykelbana längs södra Stambanevägens (söder om Stuvstaleden) västra sida, där det idag enbart finns en trottoar (se Figur 2). Gång- och cykelbanan föreslås i detta skede förlängas till Norrängsvägen, där en gång- och cykeltunnel förbinder cykelstråket med andra

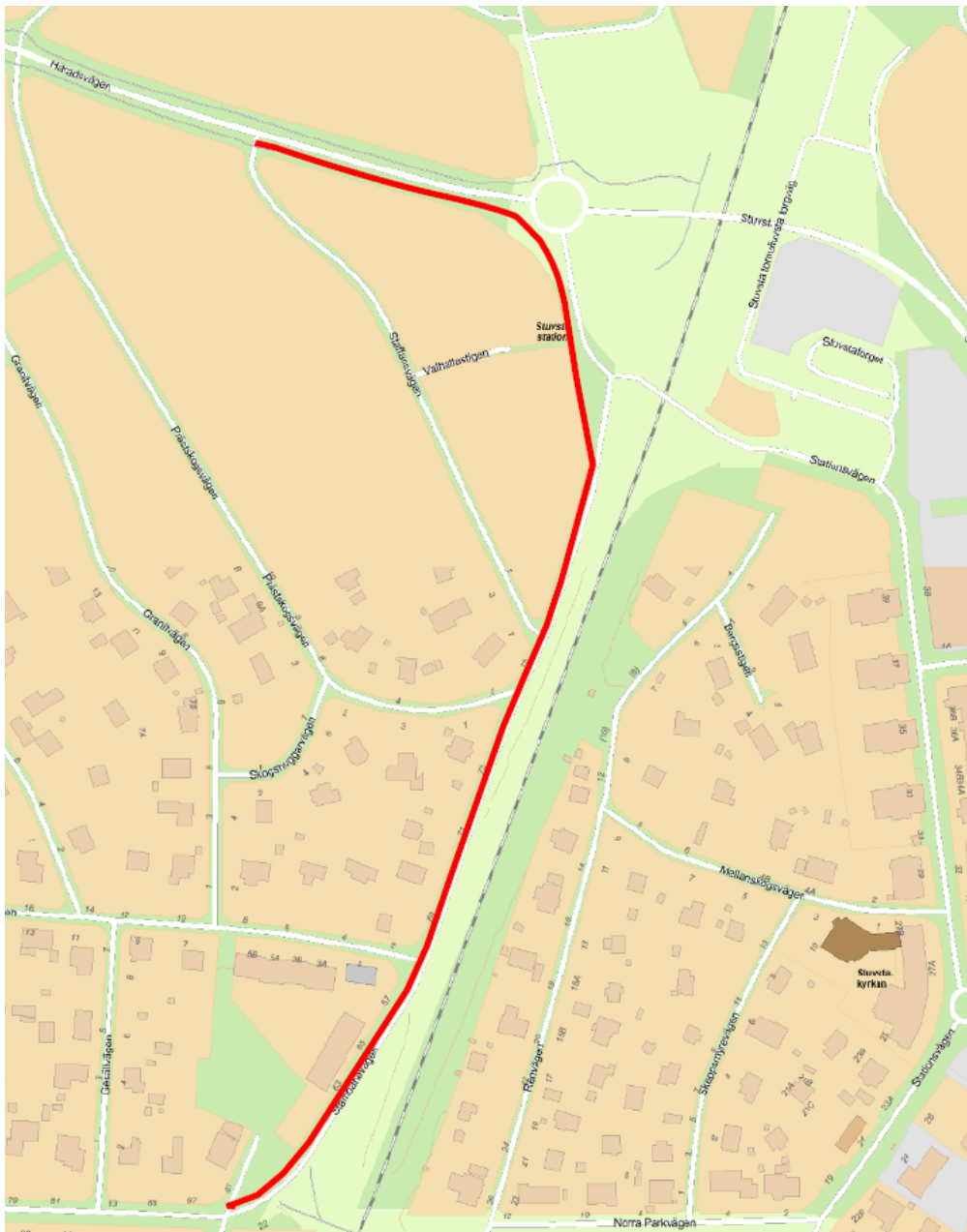
sidan av pendelspåret. I norr föreslås även en delsträcka av Häradsvägen ingå. I Figur 3 visas föreslagen dragning av gång- och cykelbana.



Figur 4 Gatuvy Stambanavägen sydlig riktning

Riktlinjerna i kommunens cykelplan och tekniska handbok ska eftersträvas. Därmed ska gång- och cykelbanan där det är möjligt ha en bredd på 4 meter, varav gångdelen 1,8 m och cykeldelen 2,2 m. Den totala gatubredden inklusive gångbanan varierar och ligger kring ca 9 meter, varför det på platser kan vara svårt att få till en 4 meters gång- och cykelbana utan att göra intrång.

Det finns ett bullerplank mot järnvägen, längs Stambanavägens östra sida, som kommer att bytas ut. Det kan enligt Trafikverket vara möjligt att i och med detta flytta planket närmare spåret för att få till en bättre bredd på gång- och cykelbanan. En förprojektering där det framgår hur mycket bullerplanket skulle behöva förskjutas tas därför fram och kommuniceras mot Trafikverket, innan möjlig bredd på gång- och cykelbanan kan fastställas. Bytet av bullerplank innebär även att nya bullerberäkningar behöver tas fram. Bulleruträkningarna kan också komma att påverka placeringen av bullerplanken, varför detta projekt kommer behöva samordnas med bullerutredningen.



Figur 5 Föreslagen sträckning av ny GC-bana

Förutsättningar för byggande

De åtgärder som denna projektbeskrivning föreslår och redovisar ska ses som förslag till utformning och kräver vidare inmätning, ledningssamordning och projektering. Åtgärder ska inte kräva att ny detaljplan behöver upprättas.

Nuvarande förhållanden

Markägare

Gång- och cykelbanan bör kunna byggas inom kommunens mark, men kan komma att beröra följande privata fastigheter: Odin 6, Odin 7, Njord 2 – 5, Frej 17, Matrosen 6 – 8 och Målaren 5 utmed västra sidan av Stambanvägen. En översyn av gällande detaljplaner har gjorts och kommer utgöra underlag i utformningen av gång- och cykelbanan.

Planer och restriktioner

Projektet överensstämmer med kommunens cykelplan, antagen år 2016, samt kommunens gångplan, antagen år 2018.

Konsekvenser

Förslaget innebär utöver en förbättrad framkomlighet och säkerhet för cyklister och gående, även förbättring av det övergripande gångvägnätet.

Tidplan och budget

Projektet samordnas med utbyggnad av gång- och cykelbana inom projektet Mjölner. Utbyggnad påbörjas tidigast när den nya infartsparkeringen har öppnat.

Projektet tilldelas en budget vid beslut om genomförande.

Kräpplaparken

Kräpplaparken är utpekad som en viktig park i Huddinges översiktsplan och är en befintlig, välanvänd park i stort behov av upprustning. Parken ligger längs järnvägen och i nära anslutning till Kräpplaskolan i Stuvsta. Parken ligger vid en gångtunnel under järnvägen och kan nås av många människor. I kommunens parkprogram (2015) ligger Kräpplaparken som parkprojekt med prioritet 1. Åtgärdsförslagen i programmet innefattar allmän parkupprustning, planteringar samt en ökad satsning på aktiviteter för äldre barn.

Kommunstyrelsens förvaltning har besvarat ett medborgarförslag angående att bygga om grusplanen i Kräpplaparken till tennisbanor (KS-2017/1676). Förvaltningen svarade då att det i området finns större behov av ytor som kan samutnyttjas för olika aktiviteter (t ex multisportplan) än dedikerade ytor som tennisbanor. Kommunstyrelsens förvaltning har även besvarat medborgarförslag angående att anlägga hundrastgård i Kräpparken (KS-2017/516). Då svarade förvaltningen att det kommer prövas om hundrastgård blir aktuellt när det blir aktuellt med upprustning av parken.



Syfte

Syftet med projektet är att rusta upp en viktig grön mötesplats i området och att verkställa intentionerna som finns i kommunens parkprogram. Projektet genomförs utifrån givna investeringsramar och efter prioritering med hänsyn till kommunens fysiska utveckling generellt.

Projektet strävar mot målet nöjda invånare genom att göra en populär plats ännu mer attraktiv och involvera medborgarna i processen genom någon form av dialog.

Nulägesbeskrivning

Kräpplaparken ligger mellan järnvägen och Dalkarlsvägen i stadsdelen Stuvsta. Parken omges av villabebyggelse samt flerfamiljsbebyggelse och innehåller bl a en lekplats och en grusad bollplan.

Platsen upplevs inte idag som en helhet utan som olika separata delar. Parken består av kortklippta gräsmattor och några få större träd. Kräpplaparken har ett centralt läge och kan nås av många människor.





Markägarförhållanden

Kräpplaparken ingår i fastigheterna Stuvsta gård 1:1, Segersminne 1:22 och Segersminne 1:3. Samtliga fastigheter ägs av Huddinge kommun.

Detaljplan

Området är planlagd som park enligt ändring av stadsplanen från år 1984.

Utformning

Kräpplaparken rustas upp för att innehålla fler olika aktiviteter och få en tydligare gestaltning och rumslighet. Fina platser i parken utvecklas samtidigt som parkens lummiga karaktär behålls. Parken kompletteras med trevliga sittmöjligheter och prydnadsplanteringar. Lekplatsen rustas upp med flera aktiviteter som vänder sig även till lite äldre barn.

Cykelparkering bör finnas i anslutning till lekplatsen. Lekplatsen bör vara tillräckligt stor för att rymma många barn samtidigt. Parken bör vara intressant för att besöka, som alternativ till t ex Skeppsmyreparken och Långsjöparken.

Utgångspunkten är att inte hela parken kommer att byggas om utan bara vissa delar som t ex lekplatsen.

Tidplan

Förstudie och projektering bör starta under 2020 så att byggnationen kan färdigställas hösten 2021.

Kostnader

Projektet tilldelas en budget vid genomförandebeslut.

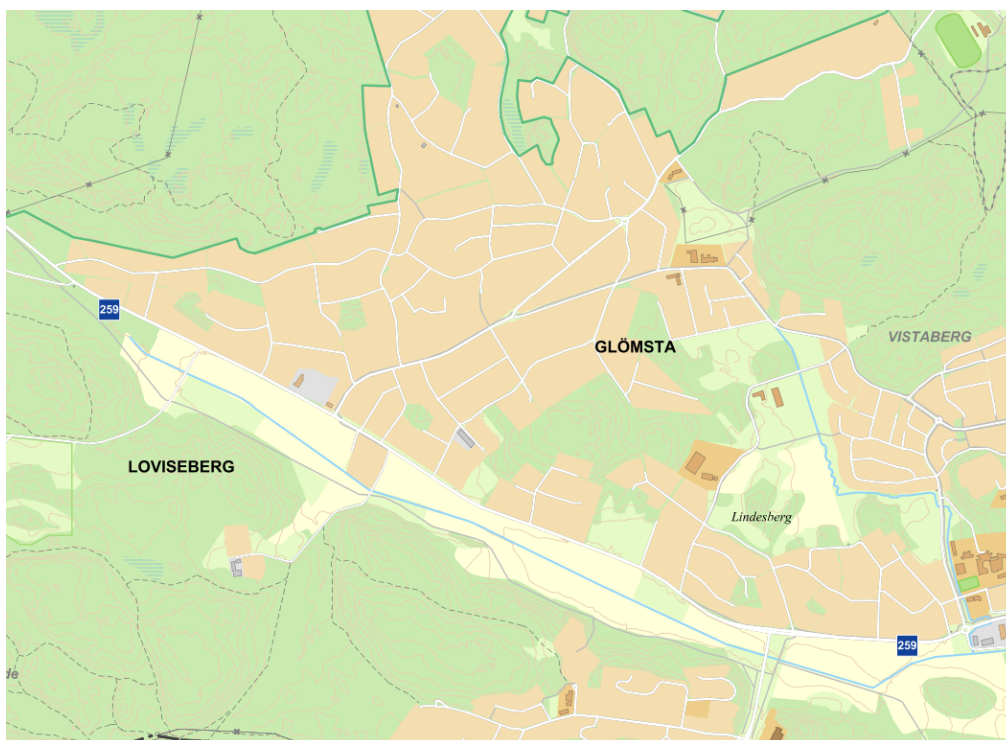
Sydvästra

Lekplats i Glömsta

Bakgrund

Glömsta är ett bristområde där de boende inte når en kommunal lekplats inom 500 meter. Det är till stor del barnfamiljer som flyttar till området idag och det saknas närliggande lekplatser i området. I kommunens lekplatsprogram (2013) finns Glömsta med på en lista över nyanläggning av områdeslekplats under tidsperioden 2013-2020.

Kommunstyrelsens förvaltning har besvarat flera medborgarförslag angående en lekplats i Glömsta (KS-2016/331, KS-2016/1299 samt KS-2019/180.104) och ställt sig positiv till en sådan.



Figur 1. Översikt Glömsta

Syfte

Syftet med projektet är att förbättra tillgången till lekplats för de boende i Glömsta samt att verkställa intentionerna som finns i kommunens lekplatsprogram (2013).

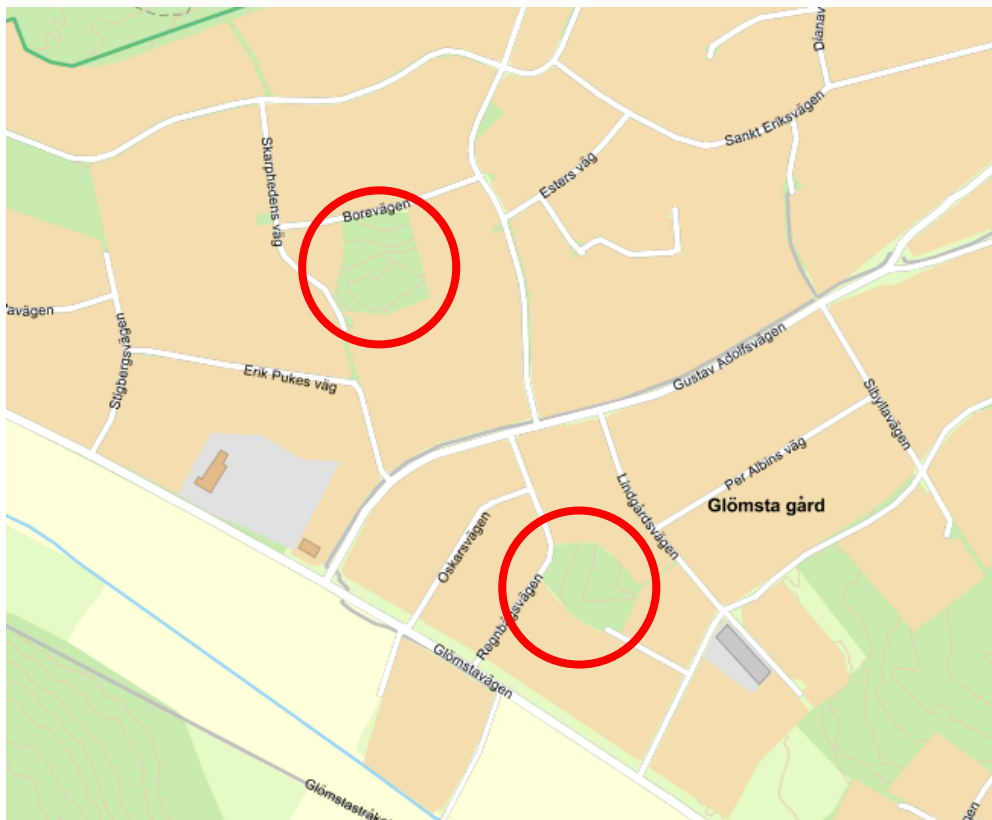
Den föreslagna lekplatsen i Glömsta planeras som en områdeslekplats. Det finns inga andra lekplatser i området och lekplatsen kommer att fungera som en samlingspunkt i området. Det är viktigt att det finns offentliga lekplatser i hela kommunen eftersom barn har behov av att leka i sin närmaste omgivning. En kommunal lekplats är ett komplement till lekmiljöer på privata tomter och bostadsgårdar.

Nulägesbeskrivning

Den föreslagna lekplatsen i Glömsta är en nyanläggning där lokalisering ej är fastställd. Det finns i dagsläget två förslag på placering. Föreslagna placeringar är båda ytor med uppväxt naturmark som ligger insprängda mellan villabebyggelsen längs gatorna Borevägen samt Regnbågsvägen. Om behovet finns kan fler platser komma att bli aktuella att undersöka.

Glömsta har tidigare främst varit ett sommarstugeområde med insprängda permanentvillor. Idag är den tidigare sommarstugekaraktären och bebyggelsen ersatt med villabebyggelse från främst 2000-talet. Även i intilliggande områden har bebyggelsen och befolkningmängden ökat.

Med det ökade befolkningsunderlaget och den ökade mängden barnfamiljer i området har behovet av en lekplats ökat.



Figur 6. Möjliga platser att utreda för lokalisering av lekplats i Glömsta.



Figur 7. Gatuvyer längs Borevägen och Regnbågsvägen.

Markägarförhållanden

Båda föreslagna placeringar tillhör fastigheten Glömsta 1:1 som ägs av Huddinge kommun.

Detaljplan

I alternativet där lekplatsen placeras i anslutning till Borevägen är marken planlagd som "Natur" med bestämmelse "Lekplats" (lekplats får anordnas på naturmarken på initiativ av boendeförening efter att avtal har slutits med Huddinge kommun) i detaljplanen för Knackstenen 7 och 8 samt del av Glömsta 1:1, upprättad 2008.

I alternativet med placering av lekplatsen i anslutning till Regnbågsvägen är marken planlagd som "Natur" i detaljplanen för Område kring Glömsta gård, upprättad 1994.

Utformning

En områdeslekplats fungerar som en samlingspunkt för området. Områdeslekplatsen bör både ha större ytor för rörelselek och en ordnad lekplats. Lekplatsen bör innehålla lekutrustning som t ex rutschkana, fjädergungdjur, klätterlek, sandlåda, bänkbord och/eller gungor. Cykelparkering och sittplatser bör finnas i anslutning till lekplatsen. Lekplatsen bör vara tillräckligt stor för att rymma många barn samtidigt. Denna lekplats kan vara intressant för närliggande förskolor att besöka. Områdeslekplatsen riktar sig till barn i åldersgruppen ca 1 - 10 år. (Lekplatsprogrammet 2013)

Tidplan

Förstudie och projektering bör starta under 2020 så att byggnationen kan färdigställas 2021.

Kostnader

Projektet tilldelas en budget vid genomförandebeslut.

Flemingsbergsdalen, del av Generatoren 2 mfl (Stadscentrum)

Kommunen arbetar med framtagande av ett planprogram för hela Flemingsbergsdalen. Planprogrammet är beräknat att godkännas under andra kvartalet 2020 och ska ligga till grund för kommande planering och utbyggnad av Flemingsbergsdalen. Utvecklingen av stadsdelen är en del i att förverkliga den regionala stadskärnan Flemingsberg samt mot visionen om ett självklart etableringsval. Utbyggnaden av Flemingsbergsdalen är indelad i sex övergripande etapper där varje etapp kommer att delas in i flera lämpliga detaljplaner.

Projekt stadscentrum Flemingsbergsdalen är den del av området som kommer att utgöra navet i Flemingsberg och det område som ska erbjuda de högsta urbana kvaliteter i området och därmed bidrar till en levande stadsmiljö. I stadscentrum ska en ny kontors- och konferensmarknad utvecklas tillsammans med hotell- och konferensanläggningar, restauranger, barer och caféer, handel, kulturella inslag och aktiviteter.

Kommunen har tecknat en avsiktsförklaring med Fabege AB och Stockholm syd utvecklings AB om utvecklingen av stadscentrum och del av den mark kommunen äger inom planområdet. Fabege AB och Stockholm syd utvecklings AB ska utveckla och planlägga området tillsammans med Skanska utvecklings AB.

Faktauppgifter:

Fastigheter:	Del av fastigheterna Generatoren 2 och Visättra 1:1
Ägare:	Skanska utvecklings AB och Huddinge kommun.
Areal:	6,5 ha
Dagens markanvändning:	Asfalterad samt grusad parkering och naturmark.
Avstånd från spårstation:	Inom avståndet 40-400 meter. Ligger inom spårväg syds influensområde.



Översiktskarta över områdes läge i kommunen

Beskrivning av projektet

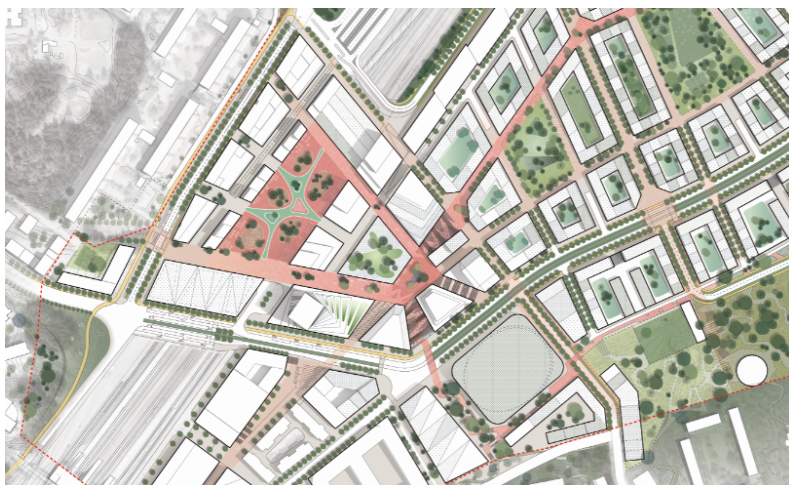
Föreslagen bebyggelse och utformning

I det planerade stadscentrumet ska många funktioner samlas på liten yta. Inom planområdet planeras det att rymma tiotusentals kontorsarbetsplatser, hotell- och kongressverksamhet, event, handel och bostäder.

För att signalera Flemingsberg som plats och en stadsbyggelse med hög grad av urbanitet kommer mycket höga byggnadsvolymer att prövas närmast stationsområdet. Den höga bebyggelsen ska både stärka platsen Flemingsberg och hjälpa Flemingsberg att synas utåt.

Detaljplanen och utvecklingen av stadscentrum omfattar inte det framtida resecentrumet, bytespunkt Flemingsberg, men angränsar direkt an till platsen. I dagsläget finns inte förutsättningarna för att påbörja ett planarbete för utveckling av bytespunkt Flemingsberg.

Stadscentrumet kommer att utgöra ett nav i södra Stockholm och ska planeras att bli ett nytt samlande centrum och en naturlig mötesplats för arbetande, boende, studerande och besökare i Flemingsberg med omland. Det är viktigt att i planarbetet säkerställa att trivsamma miljöer skapas med platsbildningar och torg som uppmuntrar till vistelse och handel.



Bebyggelsen i stadscentrum vilar på ett logistikdäck som i sin hösta punkt utgörs av tre våningar. På så vis höjs stadens nivå för att sammanfalla med höjden på Regulatorbron. Byggnadsvolymen är ca 300 000 kvm BTA. Området ska planläggas för kontorsverksamhet med ca 30 000 arbetsplatser. Inom stadscentrum och planområdet planeras även för handel och service, ett hotell och kongressanläggning.

Planarbetet behöver ta ställning till och hantera hur Regulatorbron ska hanteras. Regulatorbron kommer antingen att behöva byggas om alternativt rivas och byggas ny. Regulatorbron behöver göras bredare för att klara en framtida spårvägsdragning samt behöver konstruktionens ålder och beständighet utredas närmare.

Utrymmet mellan bebyggelsen i stadscentrum kommer utgöras av allmän platsmark. För en levande stadsmiljö eftersträvas gator som fungerar för promenad, så kallade stadsgator. Dessa gator har väl tilltagna, i princip, bilfria ytor och byggnader med lokaler i bottenvåningar. Stadsgator kan se olika ut men har gemensamt att de prioriterar fotgängarmiljön och är upplevelserika. Inom stadscentrum planeras för ett samlande torg i mitten av bebyggelsen.



Projektets ungefärliga avgränsning



Ortofoto, det aktuella området markerat med rött.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Översiktsplanen anger att målet för Flemingsberg är att skapa en levande, tät, grön och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel, sport och kultur. Området ska vara sammanhängande och binda ihop de olika delarna och överbrygga barriärer. Det ska vara enkelt att cykla, gå och åka kollektivt i och till Flemingsberg. Den högsta graden av funktionsblandning sker i de mest centrala delarna som utgörs av Hälsovägen och Flemingsbergsdalen.

Rufs 2050

I RUFs 2050 är Flemingsberg en utpekad regional stadskärna - en plats i länet som har utvecklingspotential och kan komplettera Stockholm för att skapa en tät och flerkärnig region. Flemingsberg behöver stärkas med stadsmässiga kvaliteter för att bli en attraktiv bostads-, student- och etableringsort. Tillgängligheten till området förbättras på sikt genom en utbyggnad av Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm.

Utvecklingsprogram för den regionala kärnan Flemingsberg

Utvecklingsprogrammet syftar till att ge tydliga förutsättningar för den fortsatta utvecklingen. Den ger också en visionsbild för den regionala stadskärnan Flemingsberg år 2050 - en plats med närhet mellan akademi, offentlighet, näringsliv, invånare och föreningar. Enligt visionsbilden ska Flemingsberg utvecklas till att bli ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. En inspirerande mötesplats där innovationer skapas och

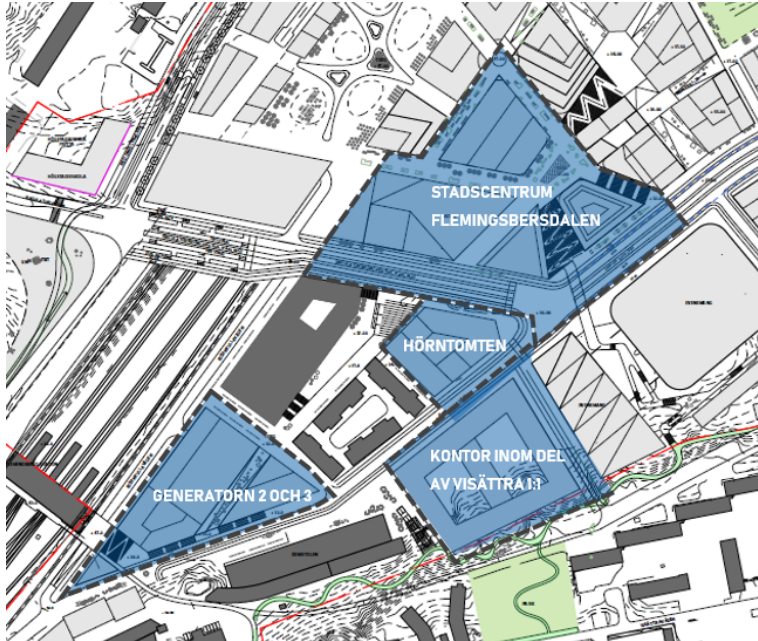
samverkan driver en hållbar samhällsutveckling. Flemingsberg ska vara en självklar etableringsort för kunskapsintensivt näringsliv och en eftertraktad livsmiljö.

Gällande detaljplaner



Området omfattas av två detaljplaner. Flemingsbergs arbetsområde, akt 0126K-11735 samt Flemingsbergsdalen 1 (del av Generatorm 1 m fl) akt 0126K-15891. Ingen av detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Pågående och kommande planering i närområdet



I detaljplanens närhet pågår framtagande av en detaljplan för området benämnt som Hörntomten. Parallellt med arbetet med stadscentrum kommer detaljplaner att påbörjas för områdena benämnda som Generatoren 2 och 3 och Kontor inom del av Visättra 1:1.

Fördjupad förstudie kommer att pågå för området kring bytespunkt Flemingsberg med överdäckning och nedsänkning av väg 226.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

I detta skede bedöms inga andra kommunala verksamheter eller kommunal service vara berörda.

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta

Flemingsbergsdalens utveckling av arbetsplatser och nytt stadscentrum med urbana kvalitéer har identifierats som strategiskt viktigt för en fortsatt utveckling av Flemingsberg.

Stadscentrum kommer att ha rollen som stadskärnans hjärta i den framtida utvecklingen. Platsen ska utvecklas till både en lokal och regional mötesplats med brett utbud av handel, kultur, nöjen, hotell, konferens och restauranger. I den täta och urbana miljön som ska skapas finns det kontor och arbetstillfällen för Huddingebor och hela regionen likväl som nya bostäder i urban miljö.

Hållbar utveckling

Projektet leder till fler arbetstillfällen och bostäder inom Flemingsberg. Det leder även till utökad service och mötesplatser för kommunens invånare inom 600 meter från spårstation.

Ekonomi

Bedömningen är att projektet kommer att ge ett överskott med anledning av att kommunen säljer byggbar mark med mycket hög exploatering. Utöver markförsäljning utvecklas privat mark som kommer att bidra till ytterligare intäkter genom exploateringsbidrag.

Exploateringen medför bidrag till investeringar i övergripande infrastruktur i Flemingsberg och medfinansieringsersättning till Spårväg syd.

Viss risk kring ekonomin finns i Regulatorbrons anläggning vars ombyggnadsbehov och kostnad ännu inte är helt känd och kommer att behöva utredas vidare.

Detaljplanen finansieras av extern part.

Genomförbarhet

Projektet har flera svåra knäckfrågor att hantera.

- Stora höjdskillnader behöver hanteras och som planeras att tas ut med ett logistikdäck som ska anpassa till befintliga marknivåer i Regulatorvägen.
- En befintlig kraftledning finns i områdets norra del som enligt avtal med Svenska kraftnät ska tas ned senast år 2023. Denna tidplan är dock i dagsläget något osäker.
- Anslutning mot Regulatorbron för ny bebyggelse behöver studeras och lärdom tas från södra sidans anslutning.
- Regulatorbrons framtida behov är okända. Ev behöver ny bro anläggas för att klara en framtida spårväg syd. Detta måste utredas vidare.
- Dagvattenhanteringen för denna etapp behöver lösas troligen i ett större sammanhang.
- Logistik från området söder om Regulatorbron tas i dagsläget ut över denna detaljplan och behöver hanteras i planen.

Juridik

Inför planuppdrag behöver flera avtal tecknas.

1. Plankostnadsavtal med Fabège AB och Stockholm syd utvecklings AB samt Skanska utvecklings AB.
2. Kommunens avsiktsförklaring med Fabège AB och Stockholm syd utvecklings AB måste ersättas av dels ett markanvisningsavtal för kommunens mark som omfattas av detaljplanen samt ett avtal om förlängning av avsiktsförklaring av övrig mark.
3. Ett intentionsavtal behöver tecknas med Skanska utvecklings AB för deras markområde.

Inför detaljplanens antagande behöver de två markavsningsavtalen ersättas med ett mark- och genomförandeavtal och intentionsavtalet med ett exploateringsavtal.

Preliminär tidplan

Genomförandebeslut bedöms kunna fattas år 2022.

Inflyttning bedöms kunna ske under perioden mellan perioden 2023-2027.

Lekplats i Glömsta

Kommunen arbetar med framtagande av ett planprogram för hela Flemingsbergsdalen. Planprogrammet är beräknat att godkännas under andra kvartalet 2020 och ska ligga till grund för kommande planering och utbyggnad av Flemingsbergsdalen. Utvecklingen av stadsdelen är en del i att förverkliga den regionala stadskärnan Flemingsberg och visionen om ett självklart etableringsval. Utbyggnaden av Flemingsbergsdalen är indelad i sex övergripande etapper där varje etapp delas in i flera lämpliga detaljplaner.

Projekt Generatorm 2 och 3 är lokaliserad i stadsdelens södra ände. Projektet är tillsammans med projekt stadscentrum Flemingsbergsdalen den del av området som kommer att utgöra navet i Flemingsberg och det område som ska erbjuda de högsta urbana kvaliteter i området. I projekt Generatorm 2 och 3 ska nya kontorsbyggnader utvecklas och bidra till stadscentrums höga arbetsplatskvot.

Faktauppgifter:

Fastigheter:	Del av fastigheten Generatorm 2 och Generatorm 3
Ägare:	Fabege AB och Jernhusen Resefastigheter AB
Areal:	1,9 ha
Dagens markanvändning:	Asfalterad parkering och gatumark samt brokonstruktion för gång och cykel mellan Resecentrum och Visättra.
Avstånd från spårstation:	Inom avståndet 0-200 meter.



Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning

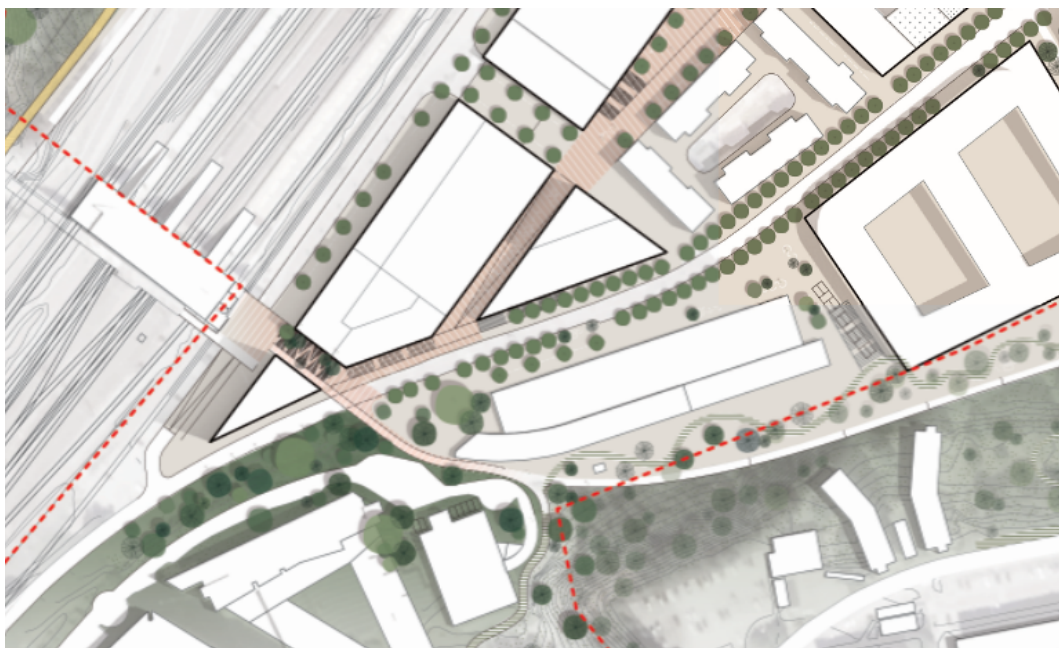
Inom området föreslås byggnader med huvudändamålet kontor. Kontorsarbetsplatserna ska kompletteras med lokaler för handel och service i bottenplan samt behov av garage i området.

Planområdet är Flemingsbergsdalens södra entré både för de som kommer att komma med bil söderifrån och de som använder den södra pendeltågsstationen. För att signalera Flemingsberg som plats och en stadsbyggelse med hög grad av urbanitet kommer det att ställas höga krav på stadsmässighet och utformning för att stärka platsen Flemingsberg och hjälpa Flemingsberg att synas utåt.

Detaljplanen angränsar till det befintliga resecentrumet i den södra pendeltågsuppgången. Mötet mellan ny bebyggelse, resecentrum och gångbro behöver hanteras i detaljplanen. Kommunens utgångspunkt är att detta möte och plats ska bli ett nav och mötesplats i den södra delen av Flemingsbergsdalen. Det är viktigt att i planarbetet säkerställa att mötet blir bra, att trivsamma miljöer skapas med platsbildningar och torg och att rörelser genom och ut mot angränsande stadsdelar säkerställs. Idag upplevs kopplingen mellan Flemingsbergs station och Visättra som otrygg av många, särskilt kvällstid.

Det är viktigt att projektet bidrar med kvaliteter i området som stärker hela stadskärnan Flemingsberg och att stadskärnan byggs som en helhet och inte utgör avgränsade stadsdelar utan kopplingar.

Det är i dagsläget osäkert hur många kvm BTA som projektet kommer att generera men en tidig uppskatta byggnadsvolymen är ca 50 000 kvm BTA.



Projektets ungefärliga avgränsning



Ortofoto, det aktuella området markerat med rött.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Översiktsplanen anger att målet för Flemingsberg är att skapa en levande, tät, grön och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel, sport och kultur. Området ska vara sammanhängande och binda ihop de olika delarna och överbygga barriärer. Det ska vara enkelt att cykla, gå och åka kollektivt i och till Flemingsberg. Den högsta graden av funktionsblandning sker i de mest centrala delarna som utgörs av Hälsovägen och Flemingsbergsdalen.

Rufs 2050

I RUF 2050 är Flemingsberg en utpekad regional stadskärna - en plats i länet som har utvecklingspotential och kan komplettera Stockholm för att skapa en tät och flerkärnig region. Flemingsberg behöver stärkas med stadsmässiga kvaliteter för att bli en attraktiv bostads-, student- och etableringsort. Tillgängligheten till området förbättras på sikt genom en utbyggnad av Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm.

Utvecklingsprogram för den regionala kärnan Flemingsberg

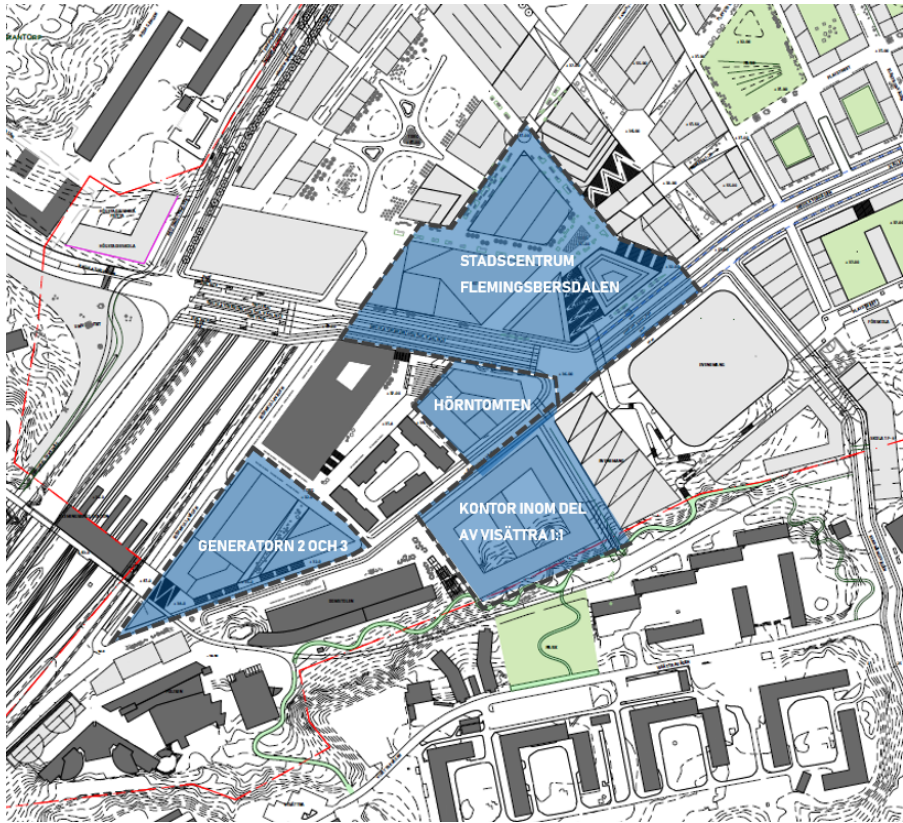
Utvecklingsprogrammet syftar till att ge tydliga förutsättningar för den fortsatta utvecklingen. Den ger också en visionsbild för den regionala stadskärnan Flemingsberg år 2050 - en plats med närhet mellan akademi, offentlighet, näringsliv, invånare och föreningar. Enligt visionsbilden ska Flemingsberg utvecklas till att bli ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. En inspirerande mötesplats där innovationer skapas och samverkan driver en hållbar samhällsutveckling. Flemingsberg ska vara en

självklar etableringsort för kunskapsintensivt näringsliv och en eftertraktad livsmiljö.

Gällande detaljplaner

Området omfattas av två detaljplaner. Flemingsbergs arbetsområde, akt 0126K-11735 samt Flemingsbergsdalen 1 (del av Generatorn 1 m fl) akt 0126K-15891. Ingen av detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Pågående och kommande planering i närområdet



I detaljplanens närhet pågår framtagande av en detaljplan för området benämnt som Hörntomten. Parallellt med arbetet med planområdet kommer detaljplaner att påbörjas för områdena benämnda i bilden som Stadscentrum Flemingsbergsdalen och Kontor inom del av Visättra 1:1.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

I detta skede bedöms inga andra kommunala verksamheter eller kommunal service vara berörda.

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta

Flemingsbergsdalens utveckling av arbetsplatser och nytt stadscentrum med urbana kvalitéer har identifierats som strategiskt viktigt för en fortsatt utveckling av Flemingsberg.

Detaljplanen kommer att bidra till att stadscentrum utvecklas till Flemingsbergs hjärta i den framtida utvecklingen. I den täta och urbana miljön som ska skapas finns det kontor och arbetstillfällen för Huddingebor och hela regionen.

Fastighetsägaren Fabege AB arbetar aktivt med att attrahera kunder till Flemingsberg. De ser bebyggelsen av ett nytt kontorshus på sin fastighet som oerhört viktigt och strategisk. Att hitta och erbjuda ”den första hyresgästen” nya

och attraktiva kontorsarbetsplatser inom rimlig tid är för dem avgörande för den fortsatta utvecklingen. Den första kontorshyresgästen är den som sätter platsen Flemingsberg som kontorsarbetsplats i länet och som ska få fler företag att välja Flemingsberg.

Hållbar utveckling

Projektet leder till fler arbetstillfällen inom Flemingsberg. Det leder även till utökad service och mötesplatser för kommunens invånare inom 600 meter från spårstation.

Ekonomi

Detaljplanen finansieras av extern part.

Projektet genererar ingen exploateringsvinst, eftersom kommunen inte äger någon mark i området. Kommunens kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar i samband med exploateringen ska finansieras genom exploateringsbidrag från berörda exploitörer.

De parametrar som ännu är okända är hur gc-bron mellan resecentrum och Visättra ska hanteras i projektet samt en tidig idé om att ändra Björnkullavägen i höjddled och konsekvenser av en sådan höjning.

Projektet medför bidrag till kommunens investeringar i övergripande infrastruktur och medfinansieringsersättning till Spårväg syd.

Genomförbarhet

Projektet har några svårare knäckfrågor att hantera.

- Stora höjdskillnader behöver hanteras mellan Resecentrum, gång- och cykelbro och flödet av människor ned till marknivå dalen samt vidare mot Visättra.
- Jernhusens fastighet är mycket liten och önskan om exploatering finns men kan bli svår att realisera.
- Dagvattenhanteringen för denna etapp behöver lösas, troligen i ett större sammanhang.
- Logistikgata utmed järnvägen behöver studeras vidare både till nytillkommen bebyggelse och befintlig.

Juridik

Inför planuppdrag behöver plankostnadsavtal och intentionsavtal med Fabège AB och Jernhusen resefastigheter AB att tecknas.

Inför detaljplanens antagande behöver intentionsavtalet ersättas med exploateringsavtal.

Om Björnkullavägens höjdläge ska justeras kan detta komma att påverka en befintlig VA-ledning tillhörande SVOA och avtal med SVOA behöver upprättas.

Området omfattas av flera servitut, ledningsrätter samt gemensamhetsanläggning som måste hanteras under detaljplanens handläggning. Rättigheterna behöver

säkerställas och avtal kring detta bör upprättas innan detaljplanen vinner laga kraft.

Preliminär tidplan

Genomförandebeslut bedöms kunna fattas år 2021.

Inflyttning bedöms kunna ske under 2023.

Flemingsbergsdalen del av Regulatorn 1 mfl

Kommunen arbetar med framtagande av ett planprogram för hela Flemingsbergsdalen. Planprogrammet är beräknat att godkännas under andra kvartalet 2020 och ska ligga till grund för kommande planering och utbyggnad. Utvecklingen av stadsdelen är en del i att förverkliga den regionala stadskärnan Flemingsberg samt mot visionen om ett självklart etableringsval. Utbyggnaden av Flemingsbergsdalen är indelad i sex övergripande etapper där varje etapp kommer att delas in i flera lämpliga detaljplaner.

I den norra delen av planprogrammet planeras för ett nytt område med framförallt bostäder. I planprogrammet är ambitionen en tät bebyggelse med ca 5 000 bostäder. Det nya bostadsområdet kommer att vara omgivet av järnvägen och två större trafikleder genom väg 226 och Tvärförbindelse Södertörn.

Faktauppgifter:

Fastighet:	Regulatorn 1 och del av Visättra 1:1
Ägare:	Flemingsdal Fastigheter 3 AB och Huddinge kommun
Areal:	ca 14 000 kvm
Dagens markanvändning:	Allmän platsmark och industri
Avstånd från spårstation:	Inom 1200 meter



Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagna bebyggelse och utformning

I den norra delen av planprogrammet planeras för ett nytt område med framförallt bostäder. I planprogrammet är ambitionen en tät bebyggelse med ca 5 000 bostäder. Det nya bostadsområdet kommer att vara omgivet av järnväg och två större trafikleder, väg 226 och Tvärförbindelse Södertörn. För att skapa en bra

bostadsmiljö i norra änden av planprogrammet behöver bostadsområdet avskämmas med bebyggelse som kan verka avskärmande för buller och partiklar. Inom den föreslagna detaljplanen ska en sådan byggnad anläggas.

Inom planområdet planeras en ny byggnad i huvudsak för Kungliga Operan AB och Kungliga Dramatiska Teatern ABs verksamhet. Etableringen bedöms bli ett viktigt tillskott till Flemingsberg och Flemingsbergsdalen och bidra till att platsen stärks med ett intressant och spännande utbud av verksamheter.

Byggnaden kommer att omfatta Kungliga Operan AB och Kungliga Dramatiska Teatern ABs produktionsverkstäder och ateljéer, repetitionslokaler, kontor samt utrymmen för publikt innehåll som tex forskarrum mm. Den norra delen av byggnaden, mot befintlig 70 kV kraftledning, ska prövas för annan verksamhet t.ex. sport, kultur, garage, kontor mm.

Verksamheterna bedöms inte vara störande och ska kunna ligga i anslutning till de framtida bostäderna. Byggnaden och dess omgivning behöver utformas så att de passar väl in intill ett bostadsområde och för dess användning med ett publikt innehåll. För att fungera som en bullerskärm kommer byggnaderna att behöva anpassas i sin utformning för detta ändamål.

Projektets ungefärliga avgränsning





Ortofoto, det aktuella området markerat med rött.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Översiktsplanen anger att målet för Flemingsberg är att skapa en levande, tät, grön och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel, sport och kultur. Området ska vara sammanhängande och binda ihop de olika delarna och överbygga barriärer. Det ska vara enkelt att cykla, gå och åka kollektivt i och till Flemingsberg. Den högsta graden av funktionsblandning sker i de mest centrala delarna som utgörs av Hälsovägen och Flemingsbergsdalen.

Rufs 2050

I RUF 2050 är Flemingsberg en utpekad regional stadskärna - en plats i länet som har utvecklingspotential och kan komplettera Stockholm för att skapa en tät och flerkärnig region. Flemingsberg behöver stärkas med stadsmässiga kvaliteter för att bli en attraktiv bostads-, student- och etableringsort. Tillgängligheten till området förbättras på sikt genom en utbyggnad av Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm.

Utvecklingsprogram för den regionala kärnan Flemingsberg

Utvecklingsprogrammet syftar till att ge tydliga förutsättningar för den fortsatta utvecklingen. Den ger också en visionsbild för den regionala stadskärnan Flemingsberg år 2050 - en plats med närhet mellan akademi, offentlighet, näringsliv, invånare och föreningar. Enligt visionsbilden ska Flemingsberg utvecklas till att bli ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. En inspirerande mötesplats där innovationer skapas och samverkan driver en hållbar samhällsutveckling. Flemingsberg ska vara en självklar etableringsort för kunskapsintensivt näringsliv och en eftertraktad livsmiljö.

Gällande detaljplan och fastighetsplan



Området omfattas av två detaljplaner. Östra Flemingsbergs industriområde, akt 0126K-10333 samt Regulatorn 1, akt 0126K-15625. Ingen av detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Pågående och kommande planering i närområdet

Parallellt med detaljplanens arbete kommer planeringen av en ny bro över Huddingevägen i Flemingsledens förlängning att pågå.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

I detta skede bedöms inga andra kommunala verksamheter eller kommunal service vara berörda.

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta

Projektet bedöms leda till en ökad attraktivitet och stärka Flemingsbergs och Huddinges varumärke genom utveckling av lokaler för Kungliga Operan AB och Kungliga Dramatiska Teatern ABs verksamheter. Etableringen bedöms även leda till att Flemingsberg stärks ytterligare som centrum i södra Stockholm.

En etablering av Kungliga Operan AB och Kungliga Dramatiska Teatern AB i Flemingsberg kommer skapa nytta för invånare i Flemingsberg med omland och erbjuda ett utbud som inte finns inom Huddinge idag.

Vidare erbjuder planerad bebyggelse en skärm till omgivande vägar och järnväg vilket skapar nytta för dagens och morgondagens verksamma och boende i Flemingsbergsdalen.

Hållbar utveckling

Projektet leder till fler arbetstillfällen inom Flemingsberg. Det leder även till utökad service och mötesplatser för kommunens invånare inom 1200 meter från spårstation.

Ekonomi

Bedömningen är att projektet kommer att generera ett visst överskott. I stort ska inga nya kommunala anläggningar anläggas i detta skede. Projektet behöver köpa kommunal mark för sin etablering som kan generera ett positivt exploateringsnetto. Exploateringen ska bidra med exploateringsbidrag för övergripande allmänna anläggningar som planeras i Flemingsberg samt bidra med medfinansieringsersättning för spårväg syd.

Detaljplanen ska finansieras av extern part.

Genomförbarhet

Det är avgörande att projektet samordnas med projektet för ny bro över Huddingevägen i Flemingsbergsledens förlängning, för att båda projekten ska kunna genomföras.

En första höjdsättning av Flemingsbergsdalen ska genomföras och det är viktigt att höjdsättningen för detta område anpassas med helheten.

Projektet kan komma att innebära flytt av befintliga ledningar med ledningsrätt.

Juridik

Inför planuppdrag behöver plankostnadsavtal och markanvisnings- och intentionsavtal med fastighetsägaren tecknas.

Inför detaljplanens antagande behöver avtalet att ersättas med mark – och genomförandeavtal alternativt exploateringsavtal.

Avtal med ledningsägare behöver upprättas om flytt av ledningar om detta ska ske.

Preliminär tidplan

Genomförandebeslut bedöms kunna fattas år 2021.

Inflyttning bedöms kunna ske under perioden 2024.

Flemingsbergsdalen Visättra 1:1 (nytt Rättscentrum)

Kommunen arbetar med framtagande av ett planprogram för hela Flemingsbergsdalen. Planprogrammet är beräknat att godkännas under andra kvartalet 2020 och ska ligga till grund för kommande planering och utbyggnad av Flemingsbergsdalen. Utvecklingen av stadsdelen är en del i att förverkliga den regionala stadskärnan Flemingsberg och visionen om ett självklart etableringsval. Utbyggnaden av Flemingsbergsdalen är indelad i sex övergripande etapper där varje etapp delas in i flera lämpliga detaljplaner.

I den södra delen av Flemingsbergsdalen äger kommunen mark som i planprogrammet är utpekad för kontor. Kommunen har under framtagandet av planprogrammet fört samtal med en part om en ny stor kontorsetablering inom del av fastigheten Visättra 1:1.

Faktauppgifter:

Fastighet:	Del av Visättra 1:1 och del av Rotorn 2.
Ägare:	Huddinge kommun och Kommanditbolaget Lagermannen
Areal:	10 000 kvm
Dagens markanvändning:	Grusplan, park, skogssluttning samt asfalterad parkering.
Avstånd från spårstation:	Inom 600 meter



Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning

På platsen ska ett nytt kontorshus uppföras. Byggnaden planeras att bli ca 60 000 kvm BTA stort och möjliggöra för ca 1000 arbetsplatser.

Det nya kontorshuset uppfyller de mål och visioner kommunen har med utvecklingen av Flemingsbergsdalen och det planprogram som ska antas. Etableringen kommer att bidra till Flemingsbergs mål om självklart etableringsval.

Planerade bebyggelse utgör en ny stor kontorsbyggnad. I projektet kommer byggnadens placering mot omgivande bebyggelse och slänt mot Visättra att studeras och genomföras på ett lämpligt sätt. Det är också viktigt att projektet bidrar med kvaliteter i området som stärker hela stadskärnan Flemingsberg och att kopplingar för flöden av människor identifieras och utformas till omgivande stadsdelar för att stadskärnan ska byggas som en helhet. Befintlig park i området kommer att byggas bort.



Projektets ungefärliga avgränsning



Ortofoto, det aktuella området markerat med rött.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Översiktsplanen anger att målet för Flemingsberg är att skapa en levande, tät, grön och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service, handel, sport och kultur. Området ska vara sammanhängande och binda ihop de olika delarna och överbrygga barriärer. Det ska vara enkelt att cykla, gå och åka kollektivt i och till Flemingsberg. Den högsta graden av funktionsblandning sker i de mest centrala delarna som utgörs av Hälsovägen och Flemingsbergsdalen.

Rufs 2050

I RUF 2050 är Flemingsberg en utpekad regional stadskärna - en plats i länet som har utvecklingspotential och kan komplettera Stockholm för att skapa en tät och flerkärnig region. Flemingsberg behöver stärkas med stadsmässiga kvaliteter för att bli en attraktiv bostads-, student- och etableringsort. Tillgängligheten till området förbättras på sikt genom en utbyggnad av Spårväg Syd, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm.

Utvecklingsprogram för den regionala kärnan Flemingsberg

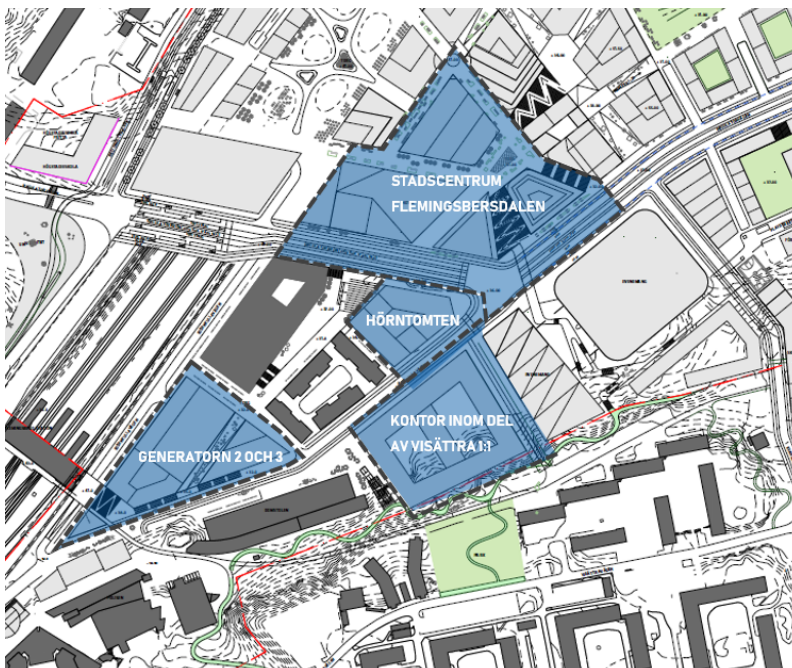
Utvecklingsprogrammet syftar till att ge tydliga förutsättningar för den fortsatta utvecklingen. Den ger också en visionsbild för den regionala stadskärnan Flemingsberg år 2050 - en plats med närhet mellan akademi, offentlighet, näringsliv, invånare och föreningar. Enligt visionsbilden ska Flemingsberg utvecklas till att bli ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. En inspirerande mötesplats där innovationer skapas och samverkan driver en hållbar samhällsutveckling. Flemingsberg ska vara en självklar etableringsort för kunskapsintensivt näringsliv och en eftertraktad livsmiljö.

Gällande detaljplan och fastighetsplan



Området omfattas av tre detaljplaner. Flemingsbergs arbetsområde, akt 0126K-11735, Flemingsbergsdalen 1 (del av Generatorn 1 m fl) akt 0126K-15891 samt Rotorn 2 fl, akt 0126K-14091. Ingen av detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Pågående och kommande planering i närområdet



I detaljplanens närhet pågår framtagande av en detaljplan för området benämnt som Hörntomten. Parallellt med arbetet med planområdet kommer detaljplaner att påbörjas för områdena benämnda i bilden som Stadscentrum Flemingsbergsdalen och Generatorm 2 och 3.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

I detta skede bedöms inga andra kommunala verksamheter eller kommunal service vara berörda.

Attraktivitet/nytta

Flemingsbergsdalens utveckling av arbetsplatser och nytt stadscentrum med urbana kvalitéer har identifierats som strategiskt viktigt för en fortsatt utveckling av Flemingsberg.

Detaljplanen kommer att bidra till att stadscentrum utvecklas till Flemingsbergs hjärta i den framtida utvecklingen.

Hållbar utveckling

Projektet leder till fler arbetstillfällen inom Flemingsberg inom 600 meter från spårstation.

Ekonomi

Bedömningen är att detta projektet kommer att ge ett överskott med anledning av markförsäljning inom projektet.

Projektet medför bidrag till investeringar i övergripande infrastruktur och medfinansieringsersättning till Spårväg syd.

En identifierad risk är att viss mark behövs av grannfastigheten Rotorn 2 för att kunna genomföra detaljplanen.

Detaljplanen finansieras av extern part.

Genomförbarhet

För att kunna genomföra planerad bebyggelse behöver en överenskommelse om marköverföring tillkomma med fastighetsägaren till Rotorn 2.

Kontorsbyggnadens behov av tillfartsvägar kring sin byggnad behöver studeras närmare. Området är starkt kuperat och vägdragning behöver studeras utifrån dessa samt samordnas med planprogram för Visättra.

Den kuperade terrängen kommer också att kräva att en del av berget mot Visättra behöver sprängas bort.

Juridik

Inför planuppdrag behöver plankostnadsavtal och markanvisningsavtal tecknas med den part som kommunen för samtal med.

Inför detaljplanens antagande behöver markanvisningsavtalet ersättas med mark och genomförandeavtal.

Överenskommelse av köp av mark behöver upprättas mellan fastighetsägaren till Rotorn 2 och kommunen.

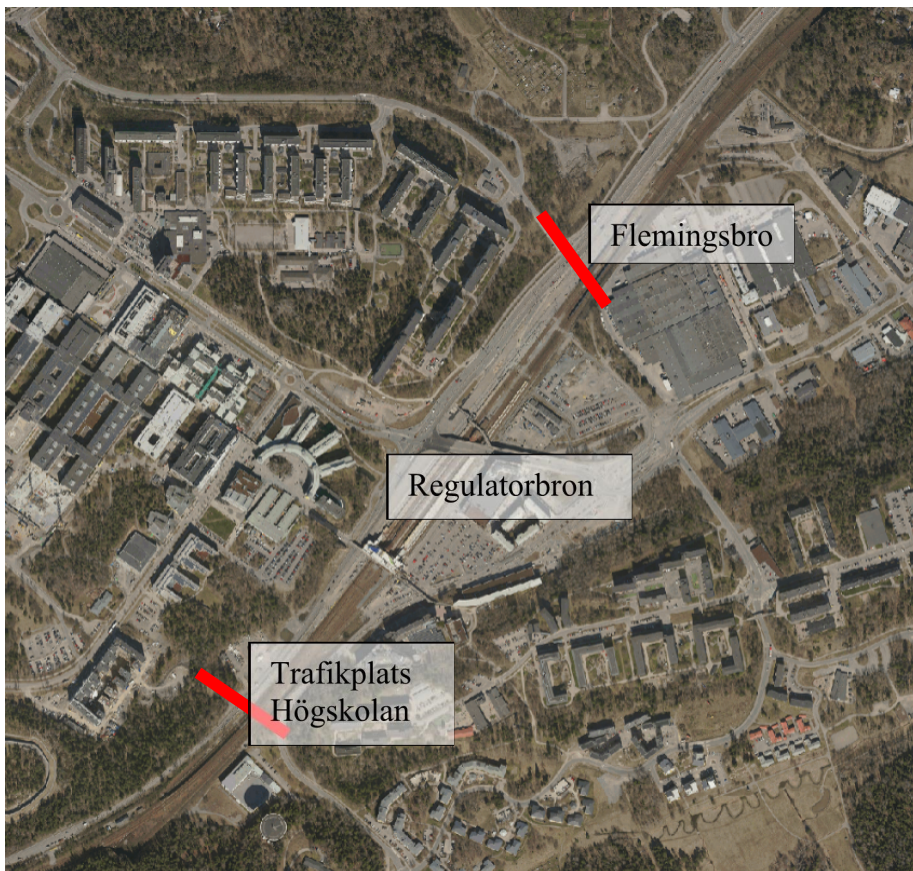
Preliminär tidplan

Genomförandebeslut bedöms kunna fattas år 2023.

Inflyttning bedöms kunna ske under perioden 2026.

Bro i Flemingsbergsledens förlängning

I utvecklingsplanen för Flemingsberg finns en ny vägbro i Flemingsbergsledens förlängning över väg 226 Huddingevägen utpekad i Flemingsbergsledens förlängning över väg 226 och järnväg. I dagsläget finns endast en vägkoppling över järnväg, i form av Regulatorbron. Det pågår planering för ytterligare koppling söder om Flemingsbergs station, trafikplats Högskolan, med färdigställande höst 2023. För att Flemingsberg ska kunna utvecklas som regional stadskärna, enligt RUFSS 2050, krävs att väg 226:ans och järnvägens barriärverkan minskar. Därför är det av stor vikt att fler kopplingar tillkommer över väg och järnväg.



Vid Flemingsbergs norra stationsuppgång på Regulatorbron skapas områdets viktigaste entrépunkt, en attraktiv bytespunkt mellan tåg, buss, spårväg och cykel. Vid bytespunkten skapas ett resecentrum med ytor för resenärsservice, såsom butiker och cykelparkering. Miljön utanför bytespunkten ska vara bilfri för att kunna prioritera bytespunktens funktioner och skapa en levande mötesplats för stora flöden av människor. Det betyder att kopplingen med bil över Regulatorvägen till Hälsovägen stängs för allmän biltrafik. En förutsättning för att Regulatorbron ska kunna stängas av för allmän biltrafik och utvecklas till en bytespunkt, är att Flemingsbro tillkommer.

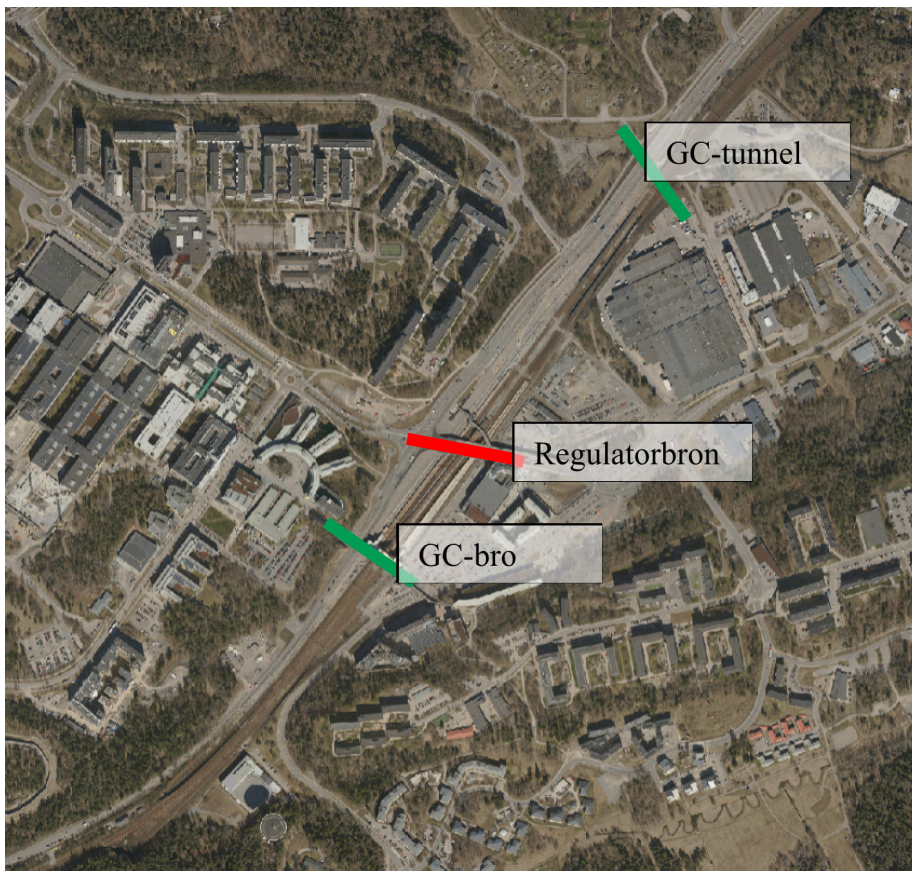
Samtidigt pågår planering för utveckling av Flemingsbergsdalen med plats för 35 000 arbetande, 13 000 boende och xx xxx besökare. Flemingsbergsdalen blir en målpunkt av stor betydelse, både för närliggande stadsdelar men även för södra

Mälardalen. Tillgängligheten till Flemingsbergsdalen är därför av vikt för att stadsdelen ska kunna utvecklas till en attraktiv och eftertraktad plats för etablering, besök och boende. En ny koppling norr om Flemingsbergs station, i Flemingsbergsledens förlängning, skulle ge en effektiv och tillgänglig infart till stadsdelen.

Trafikverket planerar för en ny motorväg, Tvärförbindelse Södertörn mellan Haninge och Masmö. Tvärförbindelsen föreslås gå i tunnel under Flemingsbergsskogen. Detta innebär att man under byggskedet behöver ta ut massor via Flemingsbergsdalen under 3,5 år. Under denna tidsperiod pågår samtidigt kraftig utveckling av Flemingsbergsdalen och det blir otroligt sårbart att leda massorna genom Flemingsbergsdalen, via Regulatorbron eller trafikplats Högskolan, vidare ut på det regionala vägnätet väg 226. Därför är det av vikt att Flemingsbro kommer i ett tidigt skede, för att avlasta centrala Flemingsberg från tunga transporter.

Nulägesbeskrivning

I dagsläget finns endast en vägkoppling över järnväg, i form av Regulatorbron. Det pågår planering för ytterligare vägkoppling söder om Flemingsbergs station, trafikplats Högskolan, med färdigställande höst 2023. Det finns två ytterligare kopplingar för gång- och cykeltrafik: Blickagången/bron vid södra stationsentrén samt en gång- och cykeltunnel i höjd med Vårdkasen.



Väg 226 går idag längs Västra stambanan med plankorsningar mot Flemingsbergsleden och Hälsovägen. I ÅVS 226, ÅVS bytespunkt Flemingsberg och programstudie Spårväg syd beskrivs behovet av att sänka väg 226 förbi Hälsovägen. Detta skulle innebära att vägen även sänks förbi Flemingsbergsleden.

Öster om järnvägen består mestadels av lättare industri och verksamhetsbebyggelse. Väster om järnvägen ligger bostadsområdet Grantorp.

Det har gjorts tidigare studier kopplat till Flemingsbro. I Rambølls rapport från mars 2017 görs en genomförbarhetsstudie för Flemingsbro. Där föreslås ett läge för bron med profil och konstruktion. Studien visar att det är möjligt att bygga en ny bro över spårområdet som en förlängning av Flemingsbergsleden för en temporär funktion med en plankorsning över Huddingevägen och en senare permanent funktion med en planskild korsning för en i tunnel nedsänkt väg 226 över Huddingevägen.

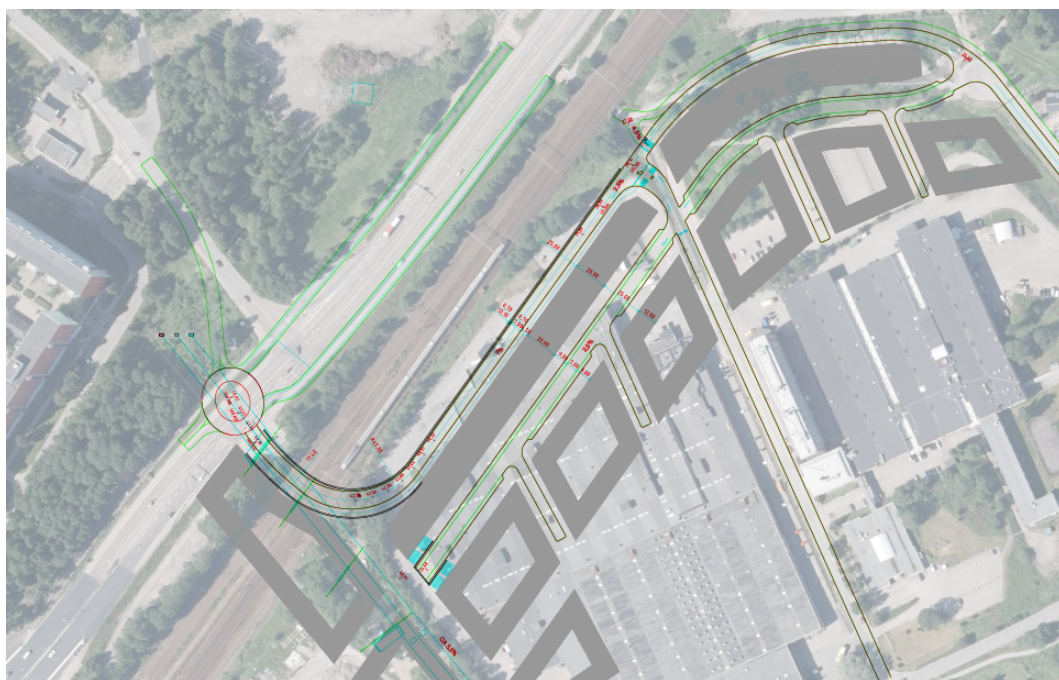
Inom ramen för planprogram för Flemingsbergsdalen har sedan förslaget utretts vidare med en liten mer annorlunda sträckning.

Beskrivning av projektet

Syftet med projektet är att förbättra kopplingarna över väg och järnväg, erbjuda god tillgänglighet till nya stadsdelen Flemingsbergsdalen samt möjliggöra för effektiva masstransporter.

Föreslagen omfattning och utformning

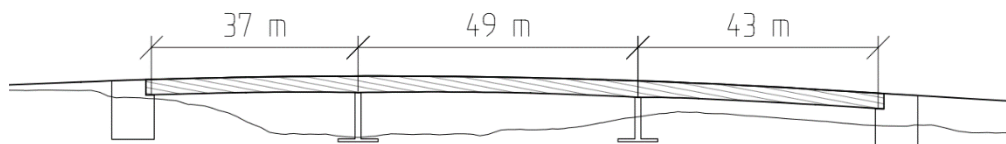
Flemingsbro föreslås gå i Flemingsbergsledens förlängning, över järnvägen, för att sedan svänga av norrut parallellt med järnvägen. Bron ansluter till marknivå någonstans vid Elektronvägens anslutning.



Bron föreslås utformas för ett körfält i vardera riktning, dimensionerad för tunga transporter och med hastighetsbegränsning på 40 km/h. Gång- och cykelbana på

4,5 meter föreslås på ena sidan, mot bebyggelse. Exakt sektion ska studeras vidare, exv gällande behov av angöring, anslutning mot entréer, anslutande gator osv.

Broelevationen över blir ungefär som figuren nedan visar:



Figur 1.2 Elevation för bro med brospannens längd

Profilen uppfyller 6,5m fri höjd över järnvägens alla spår och har även tagit hänsyn till planerna på ett framtida höghastighetsspår i östra delen av spårområdet vilket skulle kunna komma att kräva 6,7m fri höjd. Fria avstånd till landfästen och mellanstöd är större än de 3,5m som krävs.

När bron har kommit över järnvägen leds bron ner på stödmurar, innan den ansluter till Elektronvägen. Ett säkerhetsavstånd på 10 meter mellan spårmitt och väganläggning krävs utifrån risk. Västra stambanan är en primärt transportled för farligt gods. Trafikverket anser att det bör vara 25 m riskavstånd till brokonstruktion. Dialog pågår med Trafikverket gällande ev kompenseringståtgärder.

I ett första skede byggs Flemingsbro i plan med väg 226. Då anläggningen påverkar statliga anläggningar, är inriktningen att Trafikverket bedriver genomförandet (enl önskemål från Trafikverket). Trafikverket ska även avgöra om väg vägplan krävs. Preliminär bedömning är att ingen vägplan krävs. Dialog pågår med Trafikverket hur projektet ska bedrivas och det krävs en gemensam tidplan. När väg 226 sänks skapas en halv trafikplats vid Flemingsbro med ramper norrut. Flemingsbro blir en av de viktigaste infartsvägarna till Flemingsbergsdalen.

Projektets avgränsning



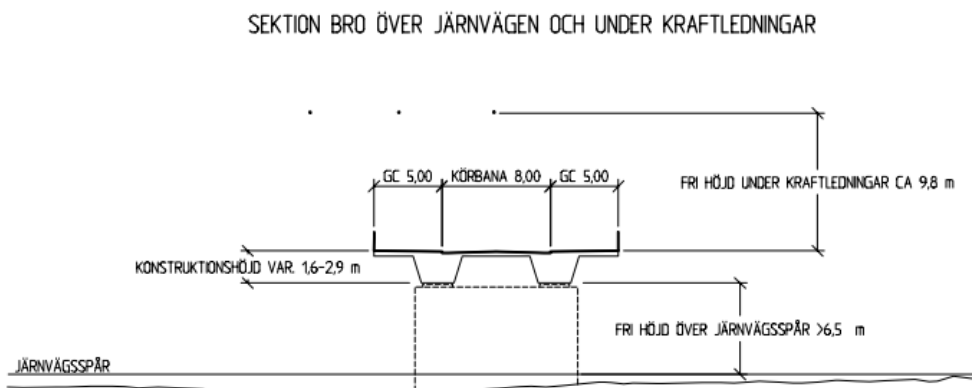
Ortofoto, det aktuella området markerat med grönt.

Förutsättningar

Följande förutsättningar är viktiga att ta hänsyn till:

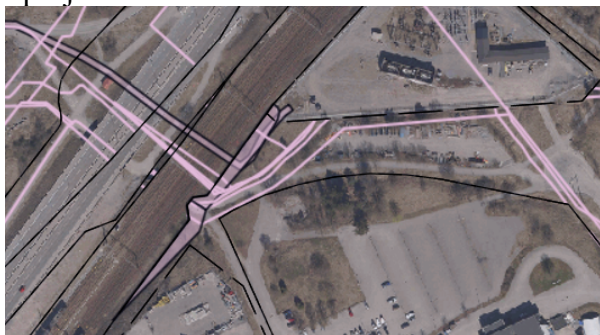
- Väg 226 - Vägen är högt trafikerade med sina 28 000 i årsdygnstrafik och går längs krönet på slänten ner mot järnvägsområdet i Flemingsbergsdalen vilket innebär att den ligger väldigt nära ett tänkt landfäste för ny bro. I framtiden planeras Huddingevägen också att sänkas och läggas i tunnel i denna passage vilket gör att det måste ingå i planering för Flemingsbro.
- Västra stambanan - Järnvägen utgör idag den barriär som den nya bron är tänkt att överbygga. Med sina befintliga fem spår och nuvarande byggnation av ett sjätte spår i västra delen av spårområdet samt planer på ytterligare ett spår i östra delen för höghastighetståg påverkas bronns utformning i högsta grad både vad det gäller fri höjd samt placering av bronns mellanstöd.
- Kraftledning - Svenska kraftnät har i området högspänningsledningar på 220kV vilka har ett skyddsavstånd som man inte får komma innanför med väganläggning. Även kraftledningsstolparnas placering innebär kompromisser då ledningsstråket förväntas bli kvar till år 2023 (?) men då rivas. Säkerhetsavstånd till närmaste elektriska ledningsdel är 4,5 meter under och 6 meter i sidled. En diskussion krävs med Svenska Kraftnät om hur det skall gå till att bygga under kraftledningen.

Figur 2.1 Ny bro i förhållande till befintlig kraftledning med skyddsavstånd



Figur 2.2 Svenska Kraftnäts ledning i sin lägsta punkt över vägytan

- Befintliga fastigheter – intrång kommer behöva ske på Regulatorn 2 och Regulatorn 1. På Regulatorn 2 kommer broanläggningen påverka själva byggnaden. Det uppskattade intrånget är ca 7000 kvm varav 1500 kvm utgör del av befintlig byggnad. Förhandling om markinlösen behöver ske och om byggnaden kan nedmonteras i delar.
- Ledningsrätt - i norra ändan av området finns befintliga ledningar (rosa streck på kartan nedan) upplåtna med ledningsrätt för el. Ledningarna är markförlagda.
- Servitut - Trafikverket har två servitut (rosa markerade områdena på kartan nedan) för tryckbank resp dagvattenledning till förmån för järnvägsfastigheten. Servituten och dess funktion kommer att behöva hanteras i projektet.



- Tvärförbindelse Södertörn – Trafikverket planerar för en trafikplats Solgård strax norrom Flemingsbro. Denna trafikplats kommer behöva kopplas till trafikplatsen Flemingsbro på något sätt. Samplanering krävs.
- SBD, överdäckning, bytespunkt Flemingsberg – det pågår angränsande planering i centrala Flemingsbergdalen, kontor, handel, eventverksamheter, bostäder och en ny bytespunkt. Dessutom planeras väg 226 och järnväg överdäckas mellan Regulatorbron och Flemingsbro. När detta sker, blir

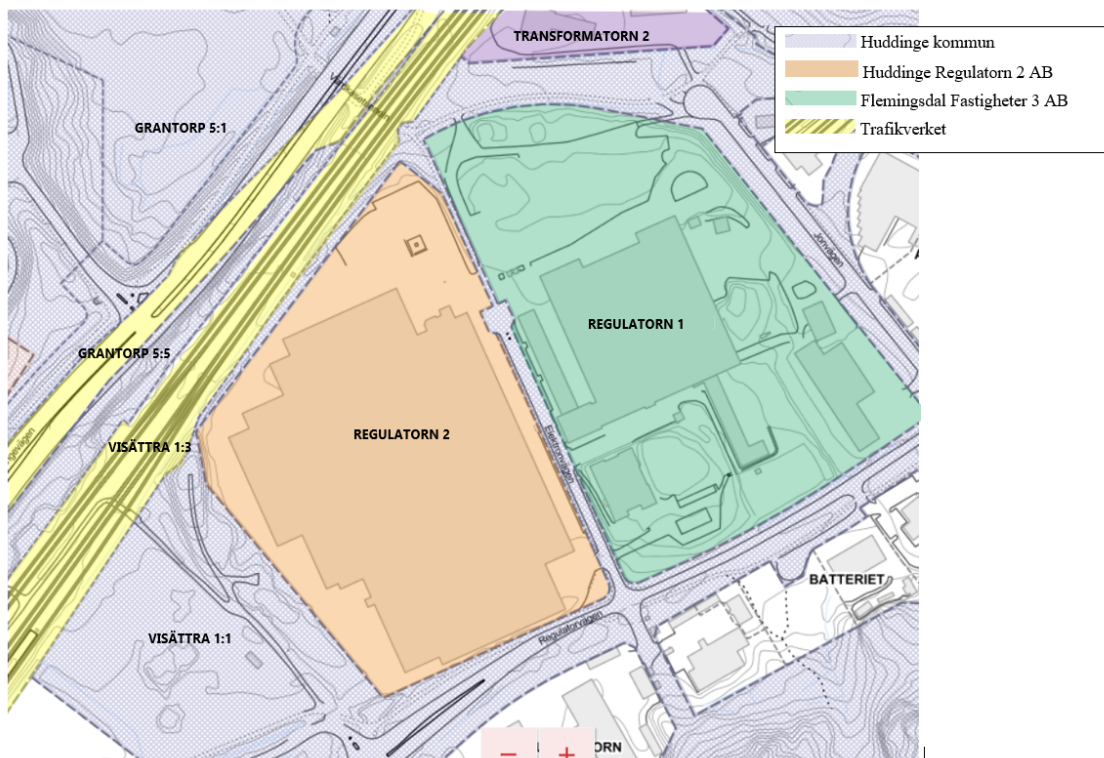
Flemingsbro troligtvis en del av överdäckningen. Detta måste ingå i planeringen av Flemingsbro.

Gällande detaljplan

Berörda detaljplaner:

- Regulatorn 2 inkl Jonvägen, Östra Flemingsbergs industriområde, akt 0126K-10333
- Järnvägen, Flemingsberg 8:1, akt 0126K-5130
- Regulatorn 1, Regulatorn 1, akt 0126K-15625
- Väg 226, akt 0126K-9127
- Flemingsbergs station, akt 0126K-11148
- Flemingsbergs arbetsområde, akt 0126K-11735

Markägaförhållanden



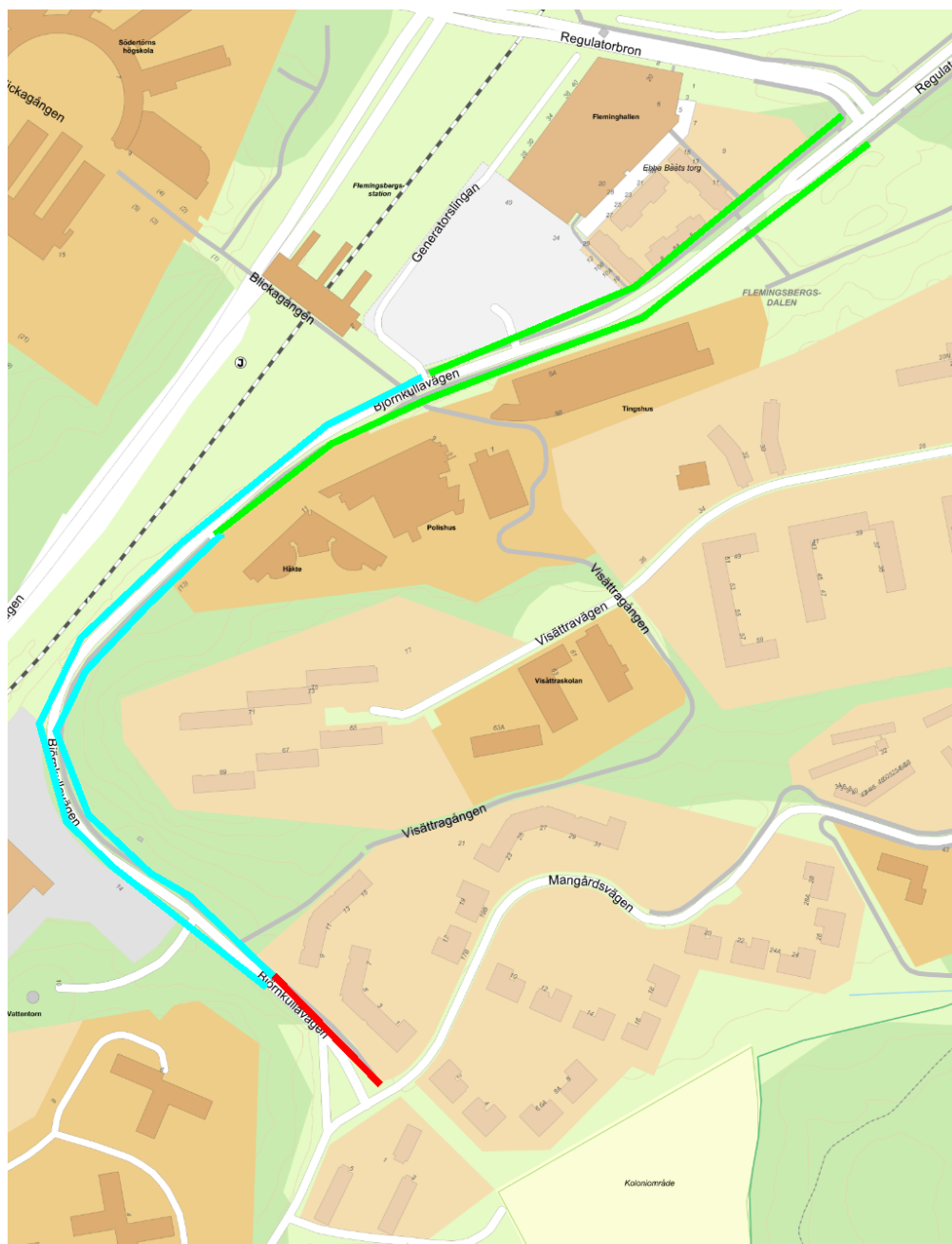
Gång- och cykelväg Björnkullavägen sträcka 5C

Gång- och cykelvägen längs Björnkullavägen utgör huvudcykelstråk enligt Huddinge kommuns cykelplan. Stråket ingår även i avtalet med Sverigeförhandlingen för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Denna sträcka utgör del av cykelobjekt nr 5 i Sverigeförhandlingen, se bild nedan. Björnkullavägen är även utpekad som övergripande gångnät. Busstrafik trafikerar Björnkullavägen men det är ej utpekad som stamnät.

I dagsläget finns gång- och cykelbana på norra sidan av Björnkullavägen mellan planerad Trafikplats Högsolan och Mangårdsvägen men den uppfyller inte standardkraven för huvudcykelstråk, framförallt med avseende på bredd och separering mellan gående och cyklist, men även belysning saknas.



Gång- och cykelbanan är smal, ca 3 meter. I norr ansluter den till den planerade Trafikplats Högsolan med tidplan för färdigställande år 2023. Den norra delen av Björnkullavägen som tillsammans med 5c (denna sträcka) och Trafikplats Högsolan utgör sträcka 5 i Sverigeförhandlingen, har byggts ut i tidigare projekt och bekostats av Skanska. Grön sträcka i bilden visar utbyggd sträcka, turkos linje visar gång- och cykelbana som byggs inom Trafikplats Högsolan (ungefärligt läge) och röd sträcka visar 5c som ingår i denna projektbeskrivning.



Förslag

Inom projektet ska utredas vilka åtgärder som kan genomföras inom budgeten för Sverigeförhandlingen och ge mest nytta för pengarna. Det ska undersökas om sträcka 5c kan och bör breddas, separeras mellan gående och cyklister och anpassas till utformningen av gång- och cykelinfrastrukturen vid Trafikplats Högskolan. Mindre åtgärder såsom till exempel förbättringar av gång- och cykelpassager och belysning bör också studeras. Samordning behöver ske med Planprogram för Björnkulla och Trafikplats Högskolan.

Nuvarande förhållanden

I dagsläget finns gång- och cykelbana som är smal, saknar belysning och inte uppfyller standardkraven för huvudcykelstråk eller övergripande gångnät. I norr ansluter 5c till planerade Trafikplats Högsolan och i söder till det lokala cykelnätet i blandtrafik på Mangårdsvägen.

Markägare

Intrång österut vid en eventuellt breddning innebär intrång på privat mark. Vidare studier får avgöra om markköp blir aktuellt eller om en eventuell breddning kan göras mot skiljeremsan.

Markanvändning

Vid en eventuell breddning kommer inriktningen vara att grön skiljeremsa mot körbanan och eventuell trimning av körbanan ska användas.

Planer och restriktioner

Det ska eftersträvas att inga planändringar ska göras. Det finns enligt gällande detaljplan ledningar i marken som ej får bebyggas mellan befintlig körbana och privat parkering, men det behöver utredas om detta även gäller gång- och cykelbanan.

Konsekvenser

Sträcka 5c tillsammans med utbyggnad av Trafikplats Högsolan och befintliga gång- och cykelvägar längs Björnkullavägen skapar ett sammanhängande huvudcykelstråk mellan Björnkulla till Flemingsberg och till det regionala cykelstråket längs väg 226 samt även koppling, via Trafikplats Högsolan, till högskole- och sjukhusområdet norr om väg 226.

Åtgärden är i linje med såväl kommunens Trafikstrategi som Cykelplan.

Tidplan och budget

Projektet beräknas starta med utredning år 2020 och byggnation 2023.

Kostnad i avtal med Sverigeförhandlingen är 5,35 miljoner kr men då ingår även redan utbyggda sträckor längs Björnkullavägen samt Trafikplats Högsolan.

Statlig medfinansiering för belysning kan sökas för denna sträcka.

Medicinaren 19 (Novum)

Hemsö har under 2017 låtit genomföra en förstudie för att utreda hur byggnaden inom fastigheten Medicinaren 19 i Flemingsberg skulle kunna utvecklas. Nuvarande detaljplan innebär begränsningar avseende användning och exploateringsgrad. Målet med en utveckling skulle vara att på sikt kunna komplettera nuvarande verksamhet inom byggnaden med andra verksamheter. Inkludera kontor, utbildning och service med butiker i bottenvåningen mot Hälsovägen mm. Hemsö skulle även vilja utreda möjligheten att bygga om nuvarande entréer och höja delar av dagens byggnad med ytterligare våningsplan.

Hemsö Development AB har med denna bakgrund ansökt genom inlämnande av planbesked om att ändra befintlig detaljplan i syfte att dels ändra användning och dels möjliggöra en tillbyggnad. Sökande nyttjar fastigheten med tomträtt. Fastighetsägare är Region Stockholm och ett godkännande finns från fastighetsägaren. Kommunstyrelsen beslutade 2019-03-06 att lämna ett positivt planbesked avseende fastigheten Medicinaren 19 i Flemingsberg.

Faktauppgifter:

Fastighet:	Medicinaren 19
Ägare/Tomträttshavare:	Region Stockholm/Hemsö
Areal:	Ca 2 Ha
Dagens markanvändning:	Allmänt ändamål, sjukhus
Avstånd från spårstation:	ca 300 m

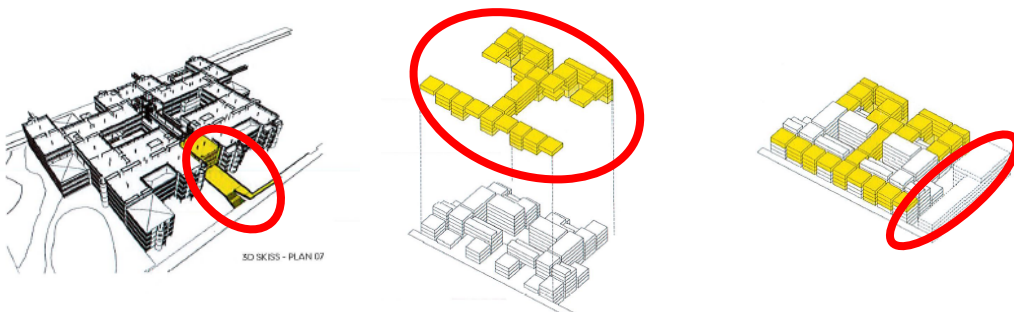


Översiktskarta över områdets läge i kommunen

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning

Hemsö avser att efter en planändring bygga om och bygga till befintlig byggnad. Detta kommer ge befintlig byggnad en mer stadsmässig entré mot Hälsovägen och möjliggöra ytterligare arbetstillfällen i Flemingsberg.



Ny entré mot Hälsovägen

Tillbyggnad ovanpå och vid sidan om befintlig byggnad

Hemsö vill även aktivera träff- och mötesplatser i byggnaden samt etablera service i butiker i bottenvåningen mot Hälsovägen.

Projektets avgränsning

Projektet omfattar endast fastigheten Medicinaren 19.



Ortofoto, det aktuella området markerat med blått.

Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Området är markerat som regional stadskärna och primärt utbyggnadsområde i översiktsplanen. Projektet bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner då det innebär en förtätning med fler arbetstillfällen inom den regionala stadskärnan Flemingsberg.

Gällande detaljplan och fastighetsplan

Området är idag planlagt som kvartersmark med användningen allmänt ändamål (sjukhus) i detaljplan för del av västra Flemingsberg (Huddinge Sjukhus) antagen februari 1968. Syftet med detaljplanen är att ge förutsättningar för byggnation av Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge. Genomförandetiden har gått ut.

Pågående och kommande planering i närområdet

I närområdet pågår en omfattande utveckling. På andra sidan gatan är projekt Hälsovägen i genomförandeskede. Ett projekt som innebär 800 nya bostäder, två förskolor, nya torg och lokaler i bottenvåningen mot Hälsovägen.

I närområdet pågår även planering av ytterligare student- och forskarbostäder, en förskola samt lokaler för högre utbildning och forskning inom Campus Flemingsberg.

I fastighetens närhet pågår även planering för en ny stadsdel i Flemingsbergsdalen inklusive ett nytt stadscentrum, nedsänkning och överdäckning av väg 226/järnvägen samt tusentals nya arbetstillfällen.

På en övergripande nivå pågår dels framtagande av en utvecklingsplan för Flemingsberg och dels framtagande av en fastighetsutvecklingsplan för Medicinaren 5. Det pågår även framtagande av en Campusplan för Universitetsområdet. Denna ska ses som en fördjupning av Utvecklingsplan Flemingsberg avseende utvecklingen i stadsdelen.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Nej

Konsekvenser

Det berörs inte av strandskydd eller riksintressen enligt översiktsplanen. I området finns inte heller höga naturvärden natura 2000 eller naturreservat. En tidig bedömning pekar inte heller på att förslaget skulle inkräkta på område med biologisk mångfald, sällsynta arter eller nyckelbiotoper. Förslaget bedöms inte innebära att gröna stråk, samband eller gröna kilar påverkas eller reduceras.

Det överensstämmer även med intentioner i utvecklingsprogrammet, Flemingsberg 2050, då sökanden avser att efter en planändring aktivera träff- och mötesplatser i byggnaden samt service i butiker i bottenvåningen mot Hälsovägen. Arbetsplatskvoten påverkas positivt då antalet arbetstillfällen kommer att öka.

Under planeringsarbetet behöver behov av parkeringsplatser utredas samt utredningar göras avseende buller, dagvatten och kommersiella stråk.

Attraktivitet/nytta

Projektet bedöms leda till en ökad attraktivitet genom utveckling av lokaler för kommersiell service längs med Hälsovägen. En ombyggnation av Novum skulle även kunna innebära ett tillskott av mötesplatser i Flemingsberg.

Då fastigheten är centralt placerad i Flemingsberg mitt emellan Campus och Grantorp leder utvecklingen till en strategisk nytta genom att skapa en länk mellan de båda områdena.

Hållbar utveckling

Projektet leder till fler arbetstillfällen inom Flemingsberg. Det leder även till utökad service och mötesplatser för kommunens invånare inom 600 meter från spårstation.

Ekonomi

Projektet bedöms inte innebära några kostnader för kommunen då utvecklingen inte bedöms innebära några nya kostnader för ombyggnation av gator.

Projektet bedöms däremot innebära intäkter för kommunen då fastighetsägare genom tillskapande av ytterligare byggrätter genom avtal i senare skede kommer att bidra till kostnader för övergripande infrastruktur och medfinansieringsersättning till Spårväg syd. Kommunen äger inga fastigheter i området som skulle kunna ge eventuella intäkter.

Detaljplan finansieras i sin helhet av sökanden i enlighet med gällande taxa.

Genomförbarhet

Under genomförandeskedet kommer det krävas samplanering med övriga projekt i närområdet.

Juridik

Behov av intentionsavtal och exploateringsavtal.

Preliminär tidplan

Genomförandebeslut bedöms kunna fattas år 2022.

Inflyttning bedöms kunna ske 2024.

Spårväg Syd

Huddinge kommun, Stockholms stad, Region Stockholm och Staten har inom ramen för Sverigeförhandlingen, Ramavtal 6 Storstad Stockholm, kommit överens om bl a finansiering av Spårväg syd. Finansieringen enligt ramavtalet innebär att projektet kan starta 2024. Kommunerna och Region Stockholm har nu kommit överens om förskottering av medel för att genomföra de första tre åren enligt tidplan i Ramavtalet.

Huddinge har haft ett samhällsbyggnadsprojekt för att bevaka frågor i samband med Spårväg syd. I och med att överenskommelse träffats om tidigareläggning av planeringen behöver ett nytt projekt startas som omfattar åtaganden under 2020-2022.

Beskrivning av projektet

Projektet omfattar kommunens medverkan i och framtagande av underlag till planeringsfasen av Spårväg syd. Samordning ska ske med projekt i närheten som berörs av planeringen. Vad som ska utföras under treårsperioden samt samverkan mellan parterna kommer att specificeras i en projektplan som ska godkännas av de parter som finansierar tidigareläggningen av Spårvägen, dvs Region Stockholm, Huddinge kommun och Stockholms stad. Inledningsvis görs en genomgång och uppdatering av den planeringsstudie som utförts tidigare och som låg till grund för ramavtalet i Stockholmsförhandlingen.

Förutsättningar

Gällande detaljplan

Det finns ett flertal detaljplaner längs sträckningen. Endast detaljplan för Hälsovägen reserverar mark för spårväg.

Markägarförhållanden

Inom Huddinge ägs merparten av berörd mark av kommunen, men även privat mark berörs.

Pågående och kommande planering i närområdet

Det pågår arbete med detaljplaner för Tvärförbindelse Södertörn. Förutsättningar för Spårväg syd bevakas i dessa detaljplaner.

Utvecklingsplan för den nya stadsdelen Loviseberg ska påbörjas under 2020. Spårväg syd ska kollektivtrafikförsörja området, som innehåller två hållplatser för spårvägen.

Det pågår arbete med utvecklingsplaner även för Kungens kurva och Vårby.

Programarbete har inletts för centrala delar av Segeltorp, bland annat för att möjliggöra omvandling av befintligt industriområden till ett bostadsområde med inslag av verksamheter och spårväg med hållplats.

Planläggningen av Diametern 2 m fl i Kungens kurva behöver säkerställa tillräckligt med utrymme för spårvägen och eventuell hållplats längs Dialoggatan.

I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Skärholmen utreds spårvägens linjedragning mellan Kungens kurva och Skärholmen.

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Berörs inte direkt av detta projekt, men indirekt genom planering i anslutning till spårvägen

Konsekvenser

Attraktivitet/nytta

Projektet innebär att förutsättningar skapas för en tidigareläggning av projektet som helhet och därmed tidigareläggning av trafikstarten.

Att påbörja planeringen är en viktig signal till marknaden som bidrar till att uppfylla kommunens mål för bostadsbyggande och arbetsplatskvot.

Samordning av planering mellan Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn underlättas av tidigareläggningen.

Hållbar utveckling

Projektet skapar förutsättningar för tidigareläggning av de nyttor som följer av Spårväg syd, t ex ökad andel resande med kollektivtrafik och ökad tillgänglighet mellan stadsdelar.

Ekonomi

Projektet finansieras genom betalningsplanen i överenskommelsen. Huddinge kommun ska under 2020-2022 betala sammanlagt 238 mnkr (48 + 95 + 95), uppräknat med konsumentprisindex från januari 2016. Detta motsvarar 52% av projektmedlen under treårsperioden.

Nordvästra

Diametern (KF) Detaljplan 1

Kommunstyrelsen gav i februari 2017 Samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att ta fram ett program för Diametern 2 m.fl. Programområdet omfattar ca 16 hektar och ligger i Kungens kurva öster om Heron City. Idag ligger LM Ericssons delvis tomställda tegelröda kontorshus inom programområdet. Det ska rivas. Även naturområdet öster om kontorshusen ingår i programområdet. Gällande detaljplaner medger kontor och industri. KF fastigheter AB äger 85 % av programområdet och Huddinge kommun 15 %. Programarbetet har utmynnat i ett förslag om 3500 lägenheter (varav ca 3000 på KFF:s mark), en skola, sex förskolor, vård- och omsorgsboende, handel och annan service samt en stadsdelspark och två fickparker. För förverkligandet av programmet har programområdet delats upp i flera detaljplaneområden (etapper) varav det här projektet är den första.





Programområdets framtida utformning. Illustration ur programmet.

Faktauppgifter:

Fastigheter: Diametern 3-6, Kolartorp 1:1

Ägare: KFF Bostadsutveckling Kungens kurva AB (KFF), Fastighets AB Balder och Huddinge kommun.

Areal: 6,8 ha

Dagens markanvändning: Grönområde.

Avstånd spårstation/stamnät kollektivtrafik: hållplats för spårväg syd inom 600 meters gångavstånd.

Influensområde spårväg syd: Ja

Beskrivning av projektet

Föreslagen bebyggelse och utformning

Planförslaget blir den första etappen för genomförandet av *Planprogram för Diametern 2 m.fl.* i Kungens kurva. Detaljplanen inrymmer tre förskolor, en skola, delar av stadsdelsparken, en pocketpark, ett vårdboende samt ca 1250 bostäder. Bebyggelse föreslås bli hög och tät med slutna kvarter. Parkering kommer att ske i underjordiska garage. Stadsdelen kommer att få blandade upplåtelseformer, minst 15% av bostäderna kommer att vara hyresrätter. Det går inte att svara på hur stor andel i etapp 1 som kommer att vara hyresrätter i nuläget.

Projektets avgränsning

Kartbild markerar ungefärlig avgränsning för detaljplaneområdet.



Förutsättningar

Översiktsplan 2030 – aktualitetsprövad 2018-06-11

Inriktningen för Kungens kurva är en tät gatu- och bebyggelsestruktur med hög exploateringsgrad. Områdets urbana kvaliteter ska utvecklas och ge en tydligare stadsbild och kvartersstruktur för att göra området mer attraktivt för nya etableringar samt att bo, leva och verka i.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, har pekat ut Kungens kurva tillsammans med Skärholmen som en gemensam regional stadskärna. Ambitionen med stadskärnorna är att de ska kunna fungera som en egen stadskärna och ett alternativ till Stockholm stads centrum. Detta betyder att de kärnorna ska kunna avlasta regioncentrum och innehålla arbetsplatser, bostäder och möjligheter till rekreation och service.

Gällande detaljplan och fastighetsplan

Gällande detaljplan för området detaljplan Kungens Kurva XVIII del B (Diametern 2 m.fl.) medger rätt att utveckla kontor, industri, lokaler och utställningsytor med en genomförandetid på 15 år som 2010 utlöp.

Pågående och kommande planering i närområdet

- Genomförande Dialoggatan
- Spårväg syd
- Utvecklingsplan Kungens kurva

Andra berörda verksamheter/kommunal service

Projektet föreslås innehålla tre st förskolor, ett vårdboende, delar av en stadsdelspark, en pocketpark samt en skola (f-9) som kommer att drivas av fristående aktör.

Attraktivitet/nytta

Projektet är startskottet på bostadsutvecklingen i Kungens kurva, förverkligandet av den regionala utvecklingsplanens (RUF 2050) intentioner om att etablera Kungens kurvas roll som regional kärna.

Projektet möjliggör för etableringen av nya bostäder som bidrar till uppfyllelse av Sverigeförhandlingen.

Projektet bidrar med nya kvaliteter och nyttor för området som idag saknas så som levande stadsmiljöer, skola, park och vårdboende. Bebyggelsen kommer att göra att Kungens kurva får en nattbefolkning och kommer öka den upplevda tryggheten i området.

Projektet medför också ett tillskott av arbetsplatser till området.

Hållbar utveckling

Ett hållbarhetsperspektiv ska genomsyra hela processen från planering till byggande. Det hållbarhetsprogram som har tagits fram till planprogrammet skall följas upp och utvecklas vidare i denna och kommande detaljplaner.

Ekonomi

Kostnaderna för planläggning av Diametern ska betalas av exploatören. Exploatören kommer att finansiera investeringar i allmän plats, delfinansiera kringliggande infrastruktur och medfinansiera Spårväg Syd.

Inkomster från kommunens försäljning av mark är svårbedömda då andelen hyresrätter är okänt, markberedning omfattande och förekomst av sulfidberg okänd. Projektet bör dock kunna ge ett betydande överskott till kommunen.

Projektet ska lämna medfinansieringsersättning till Spårväg syd.

Genomförbarhet

Projektet har en god genomförbarhet. I planarbetet kommer det att vara viktigt med en tydlig och god gestaltning, möjligheterna att etablera effektiva och bra dagvattenlösningar och en skedesplanering för hur området skall byggas ut bit för bit.

I samband med den första inflyttningen inom detaljplanen behöver skolan tas i bruk men kan byggas ut i etapper.

Kopplingarna österut behöver lösas på ett bra sätt och norrut uppstår en höjdskillnad intill cykelbanan som behöver tas om hand för att skapa en trygg miljö.

Juridik

Intentions- och markanvisningsavtal ingicks 2017. Det har kompletterats med tilläggsavtal. Målet är att låta exploatören bygga ut allmän plats för att kunna samordna utbyggnaden.

Preliminär tidplan

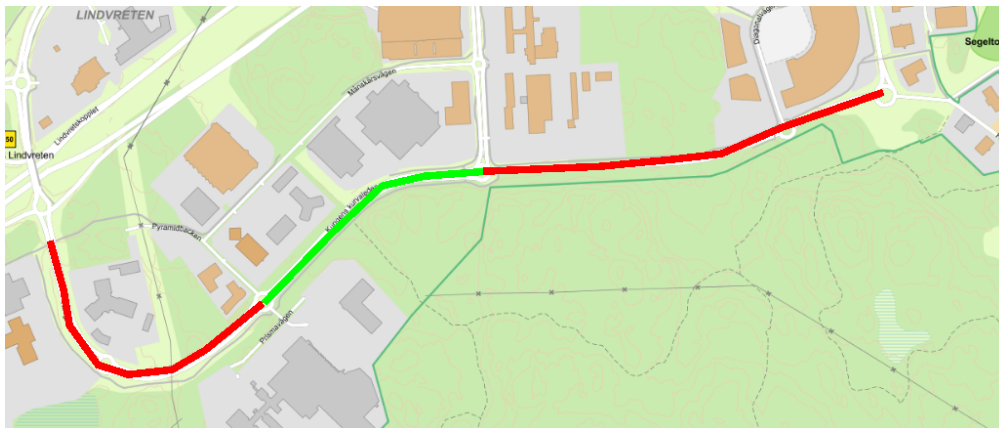
Första detaljplaneetappen beräknas påbörjas under första kvartalet 2020. Detaljplanen beräknas antas under fjärde kvartalet 2022. Byggtiden beräknas kunna starta för under 2024 med en beräknad första inflyttning i de första delarna under 2026 då även grundskolan tas i bruk.

Gång- och cykelväg Kungens kurvaleden sträcka 15

Gång- och cykelvägen längs Kungens kurvaleden och Skärholmsvägen mellan kommungränsen och Rytthalsvägen ingår som en del av kommunens huvudcykelstråk. Stråket ingår även i avtalet med Sverigeförhandlingen för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Tillsammans med Trafikplats Lindvreten södra, projekt Videgårdsvägen och projekt gång- och cykelbana Skärholmsvägen utgör denna sträcka cykelobjekt nr 15 i Sverigeförhandlingen. I dagsläget finns gång- och cykelbana som byter sida och cyklister behöver korsa Kungens kurvaleden för att fortsätta längs sträckan. Gång och cykelbanan uppfyller inte de krav på bredd och separering mellan gående och cyklister som finns i Huddinge kommuns cykelplan.



I området har delar av sträckan byggts ut med gång- och cykelbana på båda sidor av Kungens kurvaleden, mellan Dialoggatan och Pyramidbacken, i projekt Videgårdsvägen. Dessa delar anses hålla en god standard och de sträckor som ingår i denna projektbeskrivning ska ansluta till de nybyggda gång- och cykelbanorna. Grön sträcka i bilden nedan är utbyggd i projekt Videgårdsvägen och röda sträckor ingår i denna projektbeskrivning.



Förslag

Inom projektet ska utredas vilka åtgärder som kan genomföras inom budgeten för Sverigeförhandlingen och ge mest nytta för pengarna. Väster om Pyramidbacken ska dels en utbyggnad av befintlig cykelväg med breddning och nya passager undersökas och ett enklare alternativ med korsningsåtgärder och andra mindre förbättringsåtgärder. Dessutom ska genare dragningar studeras, t ex längs Pyramidbacken och befintligt friliggande cykelstråk. Samordning behöver ske med Spårväg syd som planeras i denna sträckning. Öster om Dialoggatan kommer framförallt mindre förbättringsåtgärder att studeras, t ex belysning och korsningsåtgärder. Detta eftersom det planeras för exploatering inom KF Fastigheters område och längre österut längs sträckan som kan påverka gång- och cykelbanan. Samordning behöver ske med projekt Diametern.

Nuvarande förhållanden

I dagsläget finns gång- och cykelbana som byter sida och cyklister behöver korsa Kungens kurvaleden för att fortsätta längs sträckan. Gång- och cykelbanan uppfyller inte de krav på bredd och separering som finns i Huddinge kommuns cykelplan.

Markägare

Marken längs Kungens kurvaleden ägs av Huddinge kommun och i detta skede av utredningen bedöms inga övriga markinträng behövas. En mer detaljerad utredning får dock visa om vissa typer av åtgärder kan innebära markinträng.

Markanvändning

Om en breddning av den västra delen av gång- och cykelbanan ska ske så kommer främst naturmark och eventuellt diken att tas i anspråk. Om en ny sträckning längs Pyramidgatan blir aktuell så blir det naturmark och/eller körbana som tas i anspråk för detta.

Planer och restriktioner

Inga planändringar bedöms i detta läge krävas för åtgärden.

Konsekvenser

Tillsammans med utbyggnaden av gång- och cykelbanan i projekt Trafikplats Lindvreten södra och Skärholmsvägen, det regionala cykelstråket längs E4/E20 och förbättringar av gång- och cykelbanan längs Smistavägen skapar detta projekt längre sammanhängande sträckor med separerade gång- och cykelbanor med god framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister över kommungränsen. Åtgärden är i linje med kommunens Trafikstrategi och Cykelplan.

Dagvattenhantering behöver utredas under planeringsfasen om breddning och genare dragningar blir aktuellt.

Tidplan och budget

Projektet beräknas starta med utredning år 2020 och byggnation 2022. Kostnad i avtal med Sverigeförhandlingen är 6,25 miljoner kr men då ingår även utbyggnad

inom projekt Videgårdsvägen, gång- och cykelväg Skärholmsvägen och tpl
Lindvreten södra.

Statlig medfinansiering ska sökas för denna sträcka.

Gång- och cykelväg Sadelmakarbron – Månskärsvägen

Bakgrund och nuläge

Sadelmakarbron är en gång- och cykelbro över Södertäljevägen (E4/E20) vid Heron City. Bron sträcker sig mellan Huddinge kommun och Stockholms kommun. Bron invigdes den 6 maj 2017 och skall underlätta kommunikationerna mellan Skärholmens centrum och Kungens kurva.

Vidare har Huddinge kommun nyligen byggt färdigt en gång- och cykelbana längs Månskärsvägen. För att koppla ihop gång- och cykelnätet föreslås att en gång- och cykelväg anläggs mellan Sadelmakarbron och Månskärsvägen.

I kommunens cykelplan pekas denna sträcka ut som ett lokalt cykelstråk. Denna förbättrade gång- och cykelbana utgör en koppling som underlättar för Huddinge och Stockholms invånare att röra sig till fots och med cykel mellan Skärholmen och Kungens Kurva. I dagsläget saknas gång- och cykelbana och den utpekade sträckan består idag av grönyta och berg. E4/E20 utgör en stor barriär för oskyddade trafikanter i denna del av kommunen då det finns få kopplingar över vägen, vilket leder till långa omvägar. Med hänsyn till detta bör denna cykelväg anläggas med minst samma standard som ett huvudcykelstråk.

Det finns en framtagna förprojektering för gång- och cykelbanan. Denna har tagits fram i samband med arbetet med Förbifart Stockholm och Sadelmakarbron. Genomförandet och utbyggnaden av en gång- och cykelväg mellan Sadelmakarbron och Månskärsvägen är avtalad med Trafikverket i avtalet Förbifart Stockholm.

Syfte

Syftet med projektet är att förbättra det övergripande gång- och cykelvägnätet genom Kungens Kurva samt erbjuda en trafiksäker väg för oskyddade trafikanter.

Förslag

En gång- och cykelbana mellan Sadelmakarbron och Månskärsvägen ingår i kommunens cykelplan och har identifierats som ett lokalt cykelstråk. Stäckningen för de föreslagna åtgärderna finns markerat i Figur 8.

Det föreslås att gång- och cykelbanan anläggs med utgångspunkt från den framtagna förprojekteringen. Gång- och cykelvägen bör var minst 4 m bred samt separerad mellan fotgängare och cyklister, genom olika material alternativt målad linje. Gång- och cykelbana ska vara dubbelriktad längs hela sträckan och belysning ska anläggas. Vid anslutningen med befintligt gång- och cykelstråk utmed Månskärsvägen är det viktigt att sikten tillgodoses och generösa svängradier anläggs då det finns risk för skymd sikt på grund av berg.



Figur 8. Befintliga Gång- och cykelbanor är markerade i blått, föreslagen sträckning är markerad i rött för ny gång- och cykelbana mellan Sadelmakarbron och Månskärsvägen.

Markägarförhållanden

Sträckningen berör främst fastigheter som tillhör Huddinge kommun.

Detaljplan

Inga planändringar krävs för åtgärden.

Konsekvenser

Åtgärderna kommer innebära intrång på grönytor och sprängning av berg. Fördelarna med att bygga ut och förbättra gång- och cykelbana är ett genare, framkomligare och säkrare cykelstråk. Tillgängligheten inom, till och från området kommer att förbättras avsevärt för så väl gående som cyklister. Åtgärden kommer även att leda till ett mer jämställt transportsystem, då dessa trafikantgrupper får förbättrade förutsättningar att rör sig i trafikmiljön. Åtgärden är i linje med såväl kommunens Trafikstrategi som Cykelplan.

Tidplan

Projektering och genomförande under 2020-2021.

Kostnader

Projektet tilldelas en budget vid beslut om genomförande.

Gång- och cykelväg Gamla Södertäljevägen sträcka 19

Bakgrund

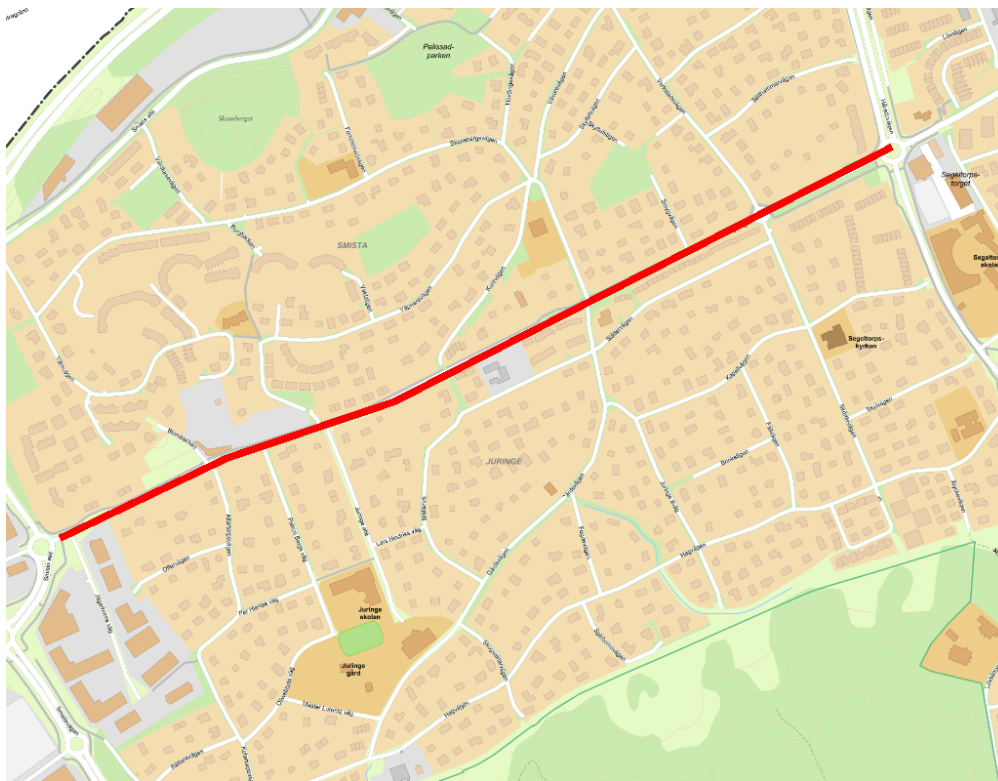
Gång- och cykelvägen längs Gamla Södertäljevägen mellan Smistavägen och Häradsvägen ingår som en del av kommunens huvudcykelstråk. Stråket ingår även i avtalet med Sverigeförhandlingen för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Denna sträcka utgör cykelobjekt nr 19 i Sverigeförhandlingen. I dagsläget finns gång- och cykelbana på norra sidan men den uppfyller inte de krav på bredd och separering som finns i Huddinge kommuns cykelplan.

Gamla Södertäljevägen, öster om Häradsvägen, har under år 2019 byggts ut med gång- och cykelbana. Tillsammans med sträcka 19 utgör dessa en längre sammanhängande sträcka.



Gamla Södertäljevägen är även utpekad som stamnät för kollektivtrafik och övergripande gångnät.

Gång- och cykelbanan är smal, ca 3 meter, och antalet fotgängare och cyklister bedöms vara relativt hög.



Förslag

Inom projektet ska utredas vilka åtgärder som kan genomföras inom budgeten för Sverigeförhandlingen och ge mest nytta för pengarna. En översiktlig utredning har gjorts av åtgärdsbehov. Gatusektionen är trång och körbanebredden är redan i dagsläget för smal. Den översiktliga utredningen visar att det går att bredda gång- och cykelbanan men då behöver hela vägsektionen byggas om. En utredning bör göras för att studera om breddning kan göras längs vissa delsträckor där så är möjligt eller om det finns andra mindre åtgärder som kan förbättra standarden, t ex i korsningspunkter eller vid busshållplatser.

Nuvarande förhållanden

I dagsläget finns gång- och cykelbana som är smal och inte uppfyller Huddinge kommuns krav på huvudecykelstråk eller övergripande gångnät.

Markägare

Marken längs Gamla Södertäljevägen ägs av Huddinge kommun men markintrång kan behöva göras på vissa platser, beroende på vilken ambitionsnivå som väljs för denna sträcka. Utgångspunkten för denna sträcka bedöms dock vara att inga markintrång ska göras, men det kan komma att ändras. Detta bör ses i sammanhang med sträcka 17 samt sträcka 20 (se karta på sid 1) som är parallella sträckningar. Sträcka 20 är ett regionalt cykelstråk och bedöms enklare att genomföra.

Markanvändning

En översyn behöver göras om körbana eller annat utrymme kring gång- och cykelbanan kan användas för breddning.

Planer och restriktioner

Om intrång på fastigheter behöver göras så behövs planändringar. Utgångspunkten bör i detta fall dock vara att genomföra åtgärder som inte behöver planändringar, men detta kan komma att ändras under utredningens gång.

Konsekvenser

Sträcka 19 Gamla Södertäljevägen blir ett uppsamlande huvudcykelstråk för boende i Segeltorp och underlättar samt förbättrar tillgängligheten vid cykelresor mellan Kungens kurva och Stockholm (Fruängen). Åtgärden är i linje med kommunens Trafikstrategi och Cykelplan.

Tidplan och budget

Projektet beräknas starta med utredning år 2020 och byggnation som tidigast 2023.

Kostnad i avtal med Sverigeförhandlingen är 3,765 miljoner kr.

Det bör undersökas om statlig medfinansiering kan sökas för denna sträcka.

Gång- och cykelbana Smista allé / Häradsvägen sträcka 20

Bakgrund

Gång- och cykelvägen längs Smista allé och Häradsvägen utgör regionalt cykelstråk. Stråket ingår även i avtalet med Sverigeförhandlingen för utbyggnad av cykelinfrastruktur. Denna sträcka utgör cykelobjekt nr 20 i Sverigeförhandlingen. I dagsläget finns gång- och cykelbana på norra sidan av Smista allé och på båda sidor av Häradsvägen (till stor del) men de uppfyller inte standardkraven för regionala cykelstråk.



Smista allé och Häradsvägen är även utpekade som övergripande gångnät. Busstrafik trafikerar Smista allé men det är ej utpekad som stamnät, vilket däremot Häradsvägen är.

Gång- och cykelbanan är smal, max ca 3 meter, och Smista allé kantas av biltrafikintensiva verksamheter med många in- och utfarter längs sträckan.

I området pågår byggnation av Förbifart Stockholm vilket påverkar genomförandet av åtgärden då Trafikverket använder viss mark som etableringsyta etc. En liten del av den friliggande gång- och cykelbanan mellan Smista allé och Häradsvägen breddas av Trafikverket som en tillfällig åtgärd inom projekt Förbifart Stockholm.

Del av sträcka 20, mellan Gamla Södertäljevägen och gång- och cykeltunneln mot Stockholm, grön linje i bilden nedan, genomförs i projektet sträcka 31 gång och cykelväg Smistavägen. Denna projektbeskrivning avser röd linje i bilden nedan.



Förslag

En översiktlig utredning har gjorts av möjligheter att bredda gång- och cykelbanan längs Smista allé. En trädallé skiljer gång- och cykelbanan längs stora delar av sträckan längs Smista allé. Om en breddning ska göras behöver denna sannolikt flyttas. En hel ombyggnation av vägområdet är då nödvändig. Samtidigt är Smista allé på vissa ställen överdimensionerad och det finns problem med parkerade lastbilar i svängkörfält och bussfickor. Gatan är kantad av många in- och utfarter till bilfirmor och liknande vilket utför en trafiksäkerhetsrisk för cyklister. En översyn över hela vägens funktion behöver göras med inriktningen att det regionala cykelstråket ska ha god standard enligt cykelplan. Det behöver även utredas om ett regionalt cykelstråk kan anläggas på nordvästra sidan av bebyggelsen längs Smista allé, utmed E4/E20. En samlad bedömning för funktion och åtgärdsbehov på sträcka 20 Smista allé och sträcka 19 Gamla Södertäljevägen behöver göras.

Även sträcka 20 längs Häradsvägen behöver utredas vidare med avseende på förbättringsåtgärder för cyklister.

Nuvarande förhållanden

I dagsläget finns gång- och cykelbana som är smal och inte uppfyller standardkraven för regionala cykelstråk eller övergripande gångnät. Smista allé kantas av många in- och utfarter och biltrafikintensiva verksamheter.

Markägare

En stor del av marken ägs av Huddinge kommun men beroende på om breddning kan göras mot allén och vägbanan eller måste göras mot fastighetsgräns kan det bli aktuellt med marklösen. Mindre avsteg från kraven i cykelplanen kan också bli aktuellt. Även längs Häradsvägen går fastighetsgräns i flera fall tätt intill befintligt vägområde och marken ägs av privata fastighetsägare.

Markanvändning

En översyn behöver göras om körbana eller annat utrymme kring gång- och cykelbanan kan användas för breddning.

Planer och restriktioner

Om intrång på fastigheter behöver göras så behövs planändringar. Det bör eftersträvas att genomföra åtgärder utan att planändring krävs, men beroende på kostnad och ambitionsnivå så kan det bli nödvändigt.

Konsekvenser

Sträcka 20 Smista allé och Häradsvägen blir ett regionalt cykelstråk mellan Botkyrka, Kungens kurva, Stockholm och Stuvsta.

Tidplan och budget

Projektet beräknas starta med utredning år 2020 och byggnation 2024.

Kostnad i avtal med Sverigeförhandlingen är 12,537 miljoner kr.

Statlig medfinansiering ska sökas för denna sträcka.