



Huddinge kommun
Plansektionen
plan@huddinge.se
www.huddinge.se

Kopia till:
Länsstyrelsen Stockholms län
stockholm@lansstyrelsen.se

Planprogram för Flemingsbergsdalen

Trafikverket Region Stockholm har mottagit rubricerat ärende och yttrar sig i egenskap som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet i regionen.

Planens syfte är att beskriva utgångspunkter och mål för förnyelsen av området. Programmet skapar förutsättningar för utveckling av en ny stadsdel.

Allmänt

Planerna för Flemingsbergsdalen är omfattande och komplexa samt berör i högsta grad Trafikverkets pågående och kommande projekt i området. Det kan inte nog framhållas vikten av gemensam planering mellan Trafikverket, kommunen och övriga aktörer, på olika nivåer och i olika formationer.

Samordning mellan berörda parter har pågått länge och har utvecklats i takt som projekten växt. Trafikverket ser fram mot den utmaning som Flemingsbergs utveckling innebär och där planprogrammet för Flemingsbergsdalen är en viktig milstolpe.

Planprogrammet sid 8, första stycket under rubriken Överdäckning med torg och resecentrum. *”Ovanpå överdäckningen av järnvägen föreslås ett torg och ovanpå vägens överdäckning lokalgata för buss. Här planeras också för ett nytt resecentrum.”*

Utifrån hur texten är formulerad är det lätt att tro att resecentrumet kommer att lokaliseras på bussgatan. Eftersom detta inte stämmer bör skrivningen tydliggöras.

En flytt av Huddingevägen (226) till ett nytt, västligare läge, är inte något som har studerats inom ramen för åtgärdsvalsstudie (ÅVS) bytespunkt Flemingsberg. För att säkerställa att en sådan utformning av väg 226 är möjlig, och lämplig, behövs ytterligare utredningar.

Planprogrammet sid 28 karta. Trafikverket känner inte igen att det ska finnas ett hållplatsläge för Spårväg syd i korsningen väg 226/Hälsovägen. Hållplatsläget (ändhållplatsen) har i ÅVS bytespunkt Flemingsberg förlagts på den nya Regulatorbron.

I sista stycket står stamnät, det ska nog vara stomnät.

Planprogram sid 41-43 Överdäckning av väg och järnväg och Tunnelsäkerhet

Alla måttangivelser i texten och i bilden som utvisar tvärsektion är mycket osäkra. I detta dokument ska det inte några mått framgå som inte är klarlagda genom systemhandlingsprojektering.

Tvärförbindelse Södertörn (TS)

Allmänt: Flemingsbergsdalens utbyggnad och produktion av Tvärförbindelse Södertörn är två mycket stora projekt som kommer att byggas ut intill varandra och delvis samtidigt. Det är av stor vikt att projekten samråder kontinuerligt för att inte i onödan skapa intressekonflikter och suboptimeringar.

Allmänt: Planprogrammets byggnadskvarter närmast TS kan kräva omfattande bullerskyddsåtgärder (t ex vid en skola). Risk finns också för höga partikelvärden närmast Flemingsbergstunneln.

Allmänt: Planprogrammets område för idrott längst i norr berör mark som i vägplanen ianspråkats som vägområde. Här behöver planprogrammet justeras.

Planprogram sid 22 och 38: Det är lite otydligt skrivet om det ska vara bostäder eller inte närmast TS.

Planprogram sid 28, lilla bilden: Tveksamt om färgkodningen på linjerna är rätt.

Planprogram sid 39 Luftkvalitet: *"Gatuträd i sådana miljöer kan sänka föroreningshalter genom att de fångar upp emissioner..."* Här bör man skriva att det kan bidra till att sänka föroreningshalter då träden i sig inte kommer att rena luften till en godtagbar nivå. När vi har de högsta partikelhalterna, som brukar vara i april-maj, finns det normalt inga löv på träden, så detta ger en fel bild av problematiken.

Planprogram sid 48: *"åtgärder krävs för att minska TS barriäreffekt"*. Krävs det ytterligare åtgärder utöver de som föreslås i vägplanen och som har samrått med Huddinge kommun?

Trafik och mobilitet, biltrafik sid 40: *"Ett robust trafiksystem som tar höjd för utvecklingen av den regionala stadskärnan bör inte omöjliggöra ytterligare en koppling mellan staden och det regionala vägnätet. En koppling mellan Tvärförbindelse Södertörn och Flemingsbergsdalen genom en framtida trafikplats i norra änden av Regulatorvägen skulle ge bättre förutsättningar för stombusslinje J:s (från Haninge till Åkersberga via Ekerö) framkomlighet. Den avlastar också vägnätet inom programområdet från biltrafik samt ger minskad sårbarhet för Flemingsberg vid eventuella begränsningar/avstängningar på det statliga vägnätet. Fortsatt arbete behöver ske med Trafikverket om denna koppling."*

TS anser att en trafikplats i Regulatorvägens förlängning är svår att genomföra; den är kostnadskrävande och skulle medföra ingrepp i naturreservatet Flemingsbergsskogen. Trafikverkets trafikanalyser har visat att trafikplatsen inte behövs för att klara den trafik som analyserna baserar sig på. Trafikverket



kommer inte att projektera någon trafikplats inom ramen för vägplanen. Trafikverket bedömer att det kommer att vara utomordentligt svårt att komplettera med en trafikplats på den här platsen i ett senare skede.

Mobilitet och Trafik, fortsatt arbete sid 43: *"Fortsatt planering med Trafikverket gällande sociodukt över till Solgård samt att inte omöjliggöra en koppling mellan Tvärförbindelse Södertörn och Regulatorvägens ände."*

Se föregående punkt.

Undersökning om betydande miljöpåverkan sid 5, figur 2. Bör inte kartan uppdateras då detta förslag inte är aktuellt längre?

Dagvattenutredning sid 11: Observera att Trafikverket ännu inte har ansökt om tillstånd för vattenverksamhet, detta görs när vägplanen skickas in för fastställelse.

Järnväg

En fråga som kommer att aktualiseras i den kommande processen är avståndet mellan framtida järnvägsspår och byggnadsverk invid järnvägen. Frågan är för ögonblicket omöjlig att ge ett svar på vilket bland annat beror på följande frågeställningar:

I ÅVS bytespunkt Flemingsberg diskuteras en utveckling kring och av Flemingsbergs station. Bland annat föreslås en utbyggnad av den norra delen av stationen. Detta innebär att en ny bredare plattformsförbindelse mellan en ovanliggande station och östra plattformen (spår 6 & 7) måste byggas. Det innebär i sin tur att plattformen måste breddas för att få plats med rulltrappor, trappa och hiss.

Till denna problembild tillkommer att vid en breddning av plattformen så kommer en pelare tillhörande Regulatorvägen att hamna inom plattformen. Det innebär att risk finns för att plattformen behöver breddas mer än vad som plattformsförbindelsen kräver.

Ett säkert avstånd mellan pelaren och plattformskanten måste skapas. Det som i huvudsak bestämmer detta mått beror till stor del av maximalt förväntat antal personer på plattformen samt den tillåtna hastigheten på intilliggande spår. Förenklat så förefaller spår 7 vara tvunget att placeras där spår 8 är tänkt att vara förlagt, samt spår 8 ytterligare 6-7 meter bortom spår 7.

Hur detta påverkar spårförläggningarna vid Flemingsbro går inte idag att bedöma, då flera faktorer är outredda:

- Hur stor blir spårförändringen vid stationen Flemingsberg?
- Hur långt norrut måste den nya spårförläggningen utjämnas till nuvarande spårläge?
- Vad är i sådana fall det framtida spårläget i tvärsnittet vid den föreslagna bron i Flemingsbergsledens förlängning?

För att få svar på ovanstående frågor behöver en systemprojektering tas. En förutsättning för systemprojekteringen är vilka spår- och plattformsförändringar



som är nödvändiga vid det norra stationshuset utifrån valt alternativ i ÅVS bytespunkt Flemingsberg.

Luft

I kommande skeden behöver det genomföras luftkvalitetsutredningar som beräknar PM₁₀, PM_{2,5} och NO₂ i förhållande till Frisk luft och MKN (både överskridanden och risk för överskridanden: halter i övre utvärderingströskeln).

För barns vistelseytor ska halterna i Frisk luft uppnås enligt Trafikverkets principer. I övrigt bör halterna i Frisk luft eftersträvas där det planeras att människor måste och vill vistas.

För Trafikverket Region Stockholm

Elisabeth Lloyd
Samhällsplanerare