

Datum
2019-11-11Diarienummer
BTN-2019/471.109Handläggare
Karin Hagström
karin.hagstrom@huddinge.seMottagare
Bygglovs- och tillsynsnämnden

Remissvar: Planprogram för Flemingsbergsdalen, diarienummer KS-2018/1281

Förslag till beslut

Bygglovs- och tillsynsnämnden beslutar att lämna över tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning har tagit fram ett planprogram för Flemingsbergsdalen. I planprogrammet anges de utgångspunkter och riktlinjer som ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av området.

Planen är att Flemingsbergsdalen ska utvecklas till en integrerad stadsdel med höga stadsbyggnadskvaliteter som kan bidra med nya arbetstillfällen, service, nöjen, kultur, bostäder, samhällsservice samt studieplatser inom högre utbildning. I stadsdelen skapas ett nytt samlande stadscentrum, ett resecentrum och nya parker. Järnvägen och Huddingevägen däckas över och barriärer överbyggs. Stadsdelen är tät och erbjuder urbana kvaliteter i form av närhet, utbud av service, grönska och tydliga stråk och kopplingar. Inom programområdet planeras för cirka 35 000 arbetsplatser och cirka 5 000 bostäder.

Förvaltningen tycker det är positivt att kommunen satsar på Flemingsberg och det föreslagna planprogrammet ger ett genomarbetat intryck. Förvaltningen anser att programmet identifierar de avgörande frågorna och instämmer i bedömningen att flera frågor kräver fördjupade utredningar. Vad gäller frågan om betydande miljöpåverkan instämmer förvaltningen med kommunstyrelsens förvaltning att genomförandet av planprogrammet kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Frågor som särskilt behöver lösas i kommande planering är hanteringen av buller och dagvatten.

Miljö- och bygglovsförvaltningen föreslår att nämnden lämnar över tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Beskrivning av ärendet

Ett planprogram är det första steget i en detaljplaneprocess enligt plan- och bygglagen. I planprogrammet anger kommunen de utgångspunkter och riktlinjer som är vägledande för den fortsatta planeringen. Planprogrammet för Flemings-

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Miljö- och bygglovsförvaltningen
141 85 HuddingeBesök
Hälsövägen 7
FlemingsbergTfn 08-535 300 00
Tfn vxl 08-535 300 00mbf@huddinge.se
www.huddinge.se

bergsdalen ska vara ett underlag för efterföljande detaljplaner i området. Förslaget stämmer överens med kommunens Översiktsplan 2030.

Syftet med planprogrammet är att skapa förutsättningar för utveckling av en integrerad stadsdel med höga stadsbyggnadskvaliteter som kan bidra med nya arbetstillfällen, service, nöjen, kultur, bostäder, samhällsservice samt studieplatser inom högre utbildning. Programförslaget bygger på en övergripande idé om att Flemingsbergsdalen ska knytas ihop med övriga Flemingsberg. De barriärer som Huddingevägen och järnvägen utgör ska överbryggas genom en ny överdäckning mellan Regulatorbron och den planerade nya bron Flemingsbro. Tydliga stråk och kopplingar samt strategiskt viktiga platser och målpunkter pekas ut i programmet.

Flemingsbergsdalen ska vara en stadsdel som lever större delen av dygnet och som erbjuder närhet till det människor behöver i sin vardag. Stadsdelen är tät och erbjuder urbana kvaliteter med korta avstånd mellan arbetsplatser, bostäder, kollektivtrafik, handel, service upplevelser, park och natur. Ett nytt samlande stadscentrum med den högsta koncentrationen av arbetsplatser skapas. Inom programområdet planeras för cirka 35 000 arbetsplatser och cirka 5 000 bostäder. På så sätt säkras både en dag- och nattbefolkning.

Enligt programmets intentioner ska det vara lätt att leva utan bil i Flemingsbergsdalen. De allra flesta resorna ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Gatunätet ska vara finmaskigt med god orienterbarhet och gaturummen är utformade med fokus på människan och där gående och cykel prioriteras. Ett nytt resecentrum möjliggör för effektivare och attraktivare kollektivt resande.

Flemingsbergsdalen ska vara en grönskande stadsdel. Två stadsdelsparker och en närpark ska skapas. Gröna gatumuljöer och platser ska bidra till en attraktiv och rekreativ stad. Parkerna bidrar med rekreativa värden samt reglering av dagvattenflöden och andra ekosystemtjänster.

Den till planprogrammet tillhörande illustrationsplanen, på sid. 10-11, visar ett möjligt sätt att utforma huvuddragen i området. För vissa delar anges i programmet att de behöver studeras närmare, framförallt mötet med kringliggande bebyggelse.

Huddingevägen planeras att sänkas och flyttas västerut inom programområdet. Samtidigt ska Huddingevägen och spårområdet däckas över för att skapa bättre koppling mellan Grantorp och Flemingsbergsdalen. Ovanpå överdäckningen av järnvägen föreslås ett torg och ovanpå vägens överdäckning en lokalgata för buss. Här planeras också för ett nytt resecentrum. Överdäckningen skärmar av buller från trafik och skapar byggbar mark nära spårområdet. I den norra delen skapas en ny viktig koppling för gång-, cykel- och vägtrafik över järnvägen. Den nya kopplingen kallas Flemingsbro och förlänger Flemingsbergsleden som även kopplas ihop med Huddingevägen. Flemingsbro kommer tillsammans med Trafikplats Högsolan, sydväst om programområdet, utgöra huvudentréer för biltrafik.

Planprogrammet beräknas godkännas under andra kvartalet 2020. Därefter kommer planläggning av området att ske. Området har delats in i sex över-

gripande etapper där varje etapp kommer att delas in i flera lämpliga detaljplaneområden. Utbyggnaden kommer att ske succesivt över en relativt lång tid.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har följande synpunkter på planprogrammet.

Förvaltningen tycker det är positivt att kommunen satsar på Flemingsberg och det föreslagna planprogrammet ger ett genomarbetat intryck. Förvaltningen anser att programmet identifierar de avgörande frågorna och instämmer i bedömningen att flera frågor kräver fördjupade utredningar. Vad gäller frågan om betydande miljöpåverkan instämmer förvaltningen med kommunstyrelsens förvaltning att genomförandet av planprogrammet kan komma att medföra betydande miljöpåverkan.

Övriga synpunkter har noterats nedan under respektive rubrik i planprogrammet.

Grönska och vatten

Enligt planprogrammets dagvattenutredning är området relativt flackt och ligger i en naturlig dalgång. Området avvattnas idag genom två utlopp till Orlången. Genom den planerade tvärförbindelsen finns risk för att utloppet mot Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning skärs av med risk för översvämning till följd. Programområdet är uppfyllt med okända massor när den befintliga industribebyggelsen uppfördes på 1960- och 70-talen men grundvattnet står trots detta relativt högt i området.

Den planerade bebyggelsen planeras bli väldigt tät och de många hårdgjorda ytorna innebär stora utmaningar för omhändertagande och rening av dagvattnet. Det planeras dock inte för särskilt förorenande verksamheter så tillkommande dagvatten riskerar sannolikt inte att förorenas ytterligare genom den planerade verksamheten.

Förvaltningen anser att dagvattenutredningen tydligt pekar på framtida behov av ytterligare åtgärder. Det är av stor vikt att kapaciteten i Stockholm vatten och avfalls befintliga våtmarksanläggning i Orlången utreds vidare så att dimensioneringen av dagvattenanläggningar och -dammar inom programområdet blir korrekt. I det framtida projektet är det mycket viktigt att planeringen görs med stöd av de slutsatser som framkommer i dessa utredningar.

Miljö och hälsa

Buller och vibrationer

Buller är såsom det framhålls i planprogrammets bullerutredning ett stort samhällsproblem och leder till stora hälsoproblem för många människor som vistas i bullriga miljöer. Förutom hälsoeffekterna för enskilda människor finns det stora samhällsekonomiska vinster med att minska exponeringen för buller, genom att sjukfrånvaro och vårdkostnader minskar. Det är därför av stor vikt att tillkommande bostäder placeras på en plats där bullret är så litet som möjligt.

Världshälsoorganisationens rekommendation för bostäder är att ekvivalenta nivåer vid fasad inte ska överskrida ca 48 dB(A) per dygn för spårbunden trafik och 50

dB(A) för vägtrafik, vilket är den ljudnivå som ur hälsoperspektiv är att föredra.¹ I Sverige tillåts dock betydligt högre nivåer, upp till 65 dB(A) ekvivalentnivå² vilket innebär en mer än dubbelt så hög ljudnivå. Sådana bullernivåer medför stora konsekvenser för folkhälsan och är enligt förvaltningens mening något som i största möjliga mån bör undvikas.

Åtgärder för att minska bullerexponering som presenteras i bullerutredningen och planprogrammet är utformning av byggnader och allmänna platser, materialval, takkonstruktioner, skyddsavstånd från bullerkällor, avskärmande bebyggelse, utformning av planlösning m.m. Förvaltningen anser att samtliga dessa föreslagna åtgärder är lämpliga åtgärder för att hantera buller i det nya Flemingsbergsdalen, men att det saknas en diskussion om varför bostadsbebyggelsen föreslås lokaliseras till programområdets mest bullerstörda områden, med beräknade ekvivalenta värden om över 60 dB(A).

Vid nyetablering av bostäder finns den stora fördelen att bebyggelsen kan placeras där det är som minst bullrigt, vilket inte är fallet när befintlig bebyggelse ska regleras i detaljplan. Förslaget i planprogrammet tycks dock inte utgå från kravet på den bästa placeringen ur intresset av att minska bullerexponering för de boende såsom det framhålls i plan- och bygglagen.

Förvaltningen anser att kommande bullerutredningar måste ta hänsyn till eventuella ändringar på stambanan vad gäller utformning och prognostiserad trafikökning i och med tillkommande höghastighetståg. Utan att ha hela bilden klar är det svårt att yttra sig vad gäller placeringen av den planerade bebyggelsen. Även frågan om vibrationer från eventuell höghastighetsspårtrafik är en öppen fråga. I bullerutredningen framgår att beräkningen vad gäller spårtrafik för år 2045 är baserad på nuvarande trafikläge (typ av spår, typ av tåg, hastighet och trafikmängd). Det är därför mycket troligt att buller från spårtrafiken är underskattad i utredningen. Det kan därför ifrågasättas vilket värde redovisningen av buller från spårtrafik har, och om den är möjlig att utgå från i planeringen. Spårtrafik är den dominerande bullerkällan i området och det är därför mycket märkligt att ingen uppräknning av denna görs i rapporten.

Det är möjligt att tillkommande bebyggelse klarar riktvärdena i trafikbullerförordningen, vilket får visas i kommande utredningar, men en bostadsbebyggelse där den genomsnittliga bullernivån är 60 dB(A) är en miljö med påtagliga hälsorisker och medför en bostadsmiljö som inte är attraktiv. De mycket generösa bullerkraven i trafikbullerförordningen bör enligt förvaltningen inte betraktas som målsättningen i planeringen utan som maximalnivåer som bör undvikas, då det entydigt finns evidens för att sådana ljudnivåer medför betydande hälsorisker för de boende.

¹ Environmental noise guidelines for the European region, World Health Organisation 2019. Riktvärdet anges i enheten L_{den} vilket inte direkt går att omvandla till den svenska standarden med dygnsekvivalenta nivåer. Omräknat till svenska förhållanden innebär riktvärdet en ekvivalent ljudnivå på ca $L_{Aeq, 24h} = 48$ dB(A) för spårtrafik och 50 dB(A) för vägtrafik. Enligt WHO finns hälsorisker redan vid dessa ljudnivåer.

² 3 § 2 st. förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.



Förvaltningen vill redan nu påpeka vikten av genomförandet av de bulleråtgärder som föreslås för den mer känsliga bebyggelsen. Om inte bulleråtgärder genomförs som planeras kan det ställa till det för enskilda byggherrar utifrån reglerna i plan- och bygglagen. Om en byggnad är en förutsättning för en annan byggnads uppfyllande av, i detta fall, bullerkrav måste denna byggnad ha uppförts och färdigställt innan det att den mer känsliga byggnaden kan beviljas slutbesked och börja användas.

Solljusförhållanden

Planprogrammet beskriver att området kommer innehålla tät och hög bebyggelse och enligt utförd solstudie kommer den planerade utformningen generera flertalet fasader, och i sin tur bostäder, som helt saknar soltimmar. Programmet lyfter frågan som utmanande och förvaltningen instämmer i den bedömningen. För att Boverkets Byggreglers (BBR) krav på tillgång till dags- och solljus ska kunna uppfyllas krävs att frågan tidigt uppmärksammas och ges stor omsorg.

Markföreningar

Förvaltningen anser att programförslaget gör rimliga uttalanden vad gäller markföreningar i området, både vad gäller var dessa är lokaliserade och vilken föreningsgrad de olika områdena kan tänkas ha. En viktig fråga i planarbetet är att hantera genomförandefrågor på ett sätt så att saneringar kan genomföras utan att stoppa pågående byggnation. Det är också viktigt att det säkerställs att saneringen utförs och att ansvar är klarlagt innan arbeten påbörjas. Etappindelningen som beskrivs i planprogrammet bedöms vara ett lämpligt sätt att hantera problematiken.

Det är viktigt att ansvarsfrågan utreds tidigt i processen och att detta inte förhindrar genomförandet av de saneringsåtgärder som kommer att behövas.

Kulturmiljö

Inom planprogrammet finns tre byggnader som i kommunens kulturmiljöinventering från 2003 pekats ut som solitärer med arkitektoniska och kulturhistoriska värden. Hur hänsyn ska tas till solitärerna eller vilken påverkan förslaget kan komma att innebära för byggnaderna i fråga, är inte utrett i planprogramskedet. Dock framhåller man att kommande steg, efter samråd, bland annat innehåller framtagande av en kulturmiljöinventering för programområdet. För att inte förlora möjligheten att vidta åtgärder med hänsyn till solitärerna, ser förvaltningen stort värde i att en sådan inventering samt konsekvensbeskrivning tillkommer så snart som möjligt.

Barnperspektiv

I barnkonsekvensanalysen till planprogrammet redogörs för Boverkets rekommenderade storlekar friytor för förskola och grundskola. Enligt Boverkets rekommendationer bör den sammanlagda storleken helst överstiga 3000 m² och varje barn i förskolan bör ha ca 40 m² friyta och varje barn i grundskolan bör ha ca 30 m² friyta tillgängligt. Målsättningen i planprogrammet är halva ytorna gentemot Boverkets rekommenderade friytor.

Huddinge kommun har tagit fram ett förslag på interna riktlinjer på friyta. Dessa är dock inte beslutade, men utgår från att närhet till kollektivtrafik är den omständighet som är direkt avgörande för de tillgängliga friytorna för skolbarn i samhällsplaneringen. Förvaltningen har tidigare ifrågasatt detta resonemang då det inte är helt klarlagt vilken koppling närhet till kollektivtrafik har på barns behov av friytor, vilket är en förutsättning för god hälsa och möjlighet till inläring. Detta är aspekter som direkt har samband med storleken på friytorna vilket också lyfts fram i barnkonsekvensanalysen, se särskilt s.11.

Konsekvensen av att göra avsteg från den rekommenderade storleken på tillgängliga friytor saknas i barnkonsekvensanalysen. Förvaltningen önskar att barnkonsekvensanalysen kompletteras med en bedömning av detta.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Omvandlingen av programområdet Flemingsbergsdalen kommer inte att medföra några direkta ekonomiska eller juridiska konsekvenser för nämnden.

Lars Fladvad
Tf Teknisk direktör

Tove Bodin
Avdelningschef staben

Karin Hagström
Utvecklingsledare

Bilagor

Planhandlingarna finns tillgängliga på
www.huddinge.se/planprogramflemingsbergsdalen

Beslutet delges

Plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning