

2009-03-25

Angående planprogram för Flemingsbergsdalen

Huddinge Naturskyddsförening (nedan benämnd föreningen) har tagit del av *Planprogram Flemingsbergsdalen* inför tilltänkt framtida utveckling av Flemingsbergsdalen som potentiell regional kärna. Med anledning av detta vill vi framföra följande synpunkter.

Sammanfattning

Projektet syftar till att framför allt bygga ut och exploatera ett område öster om Flemingsberg Station, vilket i stort utgörs av Hälsovägen, Regulatorvägen, Regulatorbron och Björnkullavägen. Området består idag till stor del av en parkeringsplats, dels för betald långtidsparkering, och dels för fri korttidsparkering.

Planen är att på en yta av cirka 185 000 kvm etablera ett centrum främst för handel och service, men även för kontor, arbetsplatser, resecentrum och bostäder. Ambitionen är att skapa en ny stadskärna, som skall fungera som en tydligare entré till Flemingsberg.

Först och främst

Föreningen vill börja med att påpeka de delar av planen som vi upplever som positiva, och som i våra ögon bidrar till en mer hållbar samhällsutveckling, samt främjar klimat- och ekologirelaterade frågor i området.

Planen tar vid flera tillfällen upp utvecklingen av områdets kollektivtrafik som en viktig del, och har inorporerat flera delprojekt som främjar användandet av kollektiva färdmedel. Främst nämns en ökad tillgänglighet för resenärer med stambanan, utvecklingen av den framtida tvärbanan, en ny och förbättrad bussterminal för lokala busslinjer, samt en mindre utbyggnad av lokala vägnät för att underlätta en bättre dragning av dessa linjer. Kollektivtrafiken spelar en stark nyckelroll i ett mer miljövänligt resande, såväl lokalt som regionalt, och planens partiella fokus på denna fråga vill vi absolut uppmuntra.

Det finns också planer på att utveckla områdets gång- och cykelvägar, för att skapa bättre förbindelser med stationen och olika bostadsområden, vilket i sin tur uppmuntrar gång- och cykeltrafikanter. Ett bra nätverk av gång- och cykelvägar motverkar negativa trender där man lokalt tar bilen till stationen på grund av bristande förbindelser.

Ökad tillgänglighet, genom kollektivtrafik, samt gång- och cykelvägar, skapar i sin tur större möjligheter att ta sig till lokala grönområden, friluftsanläggningar och naturreservat, vilket både skapar ett starkare lokalt intresse för den biologiska mångfald och natursköna miljö som området erbjuder, men blir också ett tillfälle för långväga besökare att komma ut till fler av Stockholms uppskattade gröna kilar.

Slutligen vill vi påpeka att det är ett bra initiativ att åter initiera utvecklingen av ett område som så länge stått stilla, efter tidigare stagnerade försök. Planområdet lider av att var ett bortglömt och illa skött ingenmansland, och förslag som bidrar till att skapa en hållbar, eko-dynamisk och miljömässig regional kärna, med ett starkt kollektivt nätverk som främjar bostadsområden och grönområden, är välkommet.

Specifika synpunkter

Handel

Föreningen ser ett problem i att områdets största fokus ligger med tyngden på handel. Det existerar redan två andra områden i anslutning till planområdet, nämligen det nyligen utvecklade Flemingsberg Centrum, och det småskaliga och outnyttjade centrumet i Visättra. Frågan kvarstår om själva behovet av en så handelsorienterad utveckling av planområdet. Vi ser det som en direkt uppmuntran till, inte bara lokal handel, utan till stor del extern handel, där många långväga resenärer tar sig till planområdet med bil. Planprogrammet ser det som att det uppmuntras till kollektiva färdmedel, men utvecklingen av väg 226 och den nära anslutningen till Södertörnsleden talar emot detta.

Trafik och väg

Vi anser det viktigt att sätta projektet i ett större perspektiv, och vill påpeka att närheten till Södertörnsleden, tillsammans med dess tillhörande delprojekt, och även Förbifart Stockholm i ett indirekt sammanhang, skapar en miljö där bilen är det främsta färdmedlet. Den omtalade tvärbanan med förbindelser till Kungens Kurva har visat sig hamna i skymundan för mer bilorienterade projekt, och utvecklingen av kollektivtrafiken har visat sig, i andra närliggande projekt som t.ex.

Botkyrkaleden, endast vara något som i slutändan nämns i förbifarten. Med den trafiksituation som skapas med Vägverkets framtida planer på vägar, finns det en stor risk för att planområdet i Flemingsbergdalen endast blir ett mindre Kungens Kurva, där bilburen handel är den högst prioriterade verksamheten och där fotgängaren får ge vika för stormarknader.

Den tilltänkta Södertörnsleden genom det närliggande naturreservatet är en uppenbar nyckelfaktor i planområdets utveckling, och det står klart att den beräknade trafikmängd som kommer passera området och vidare utmed Botkyrkaleden i Glömstadalen, inte kommer att vara lägre, om planområdet utvecklas till en större köpcentra.

De gröna kilarna

Planprogrammet hävdar att projektet enligt miljöbalken inte gör någon större åverkan på miljön i området, men som tidigare nämnts, så är det oerhört viktigt att sätta projektet i ett större perspektiv för att verkligen kunna se den påverkan som utvecklingen har på dessa ömtåliga och sällsynta områden. Södertörnsleden går rakt igenom en av områdets två kontaktlinjer mellan Hanvedenkilen och Bornsjökilen. Den ökade trafikmängden som planområdet kommer att bidra med, skapar ännu sämre förutsättningar för att dessa länkar skall kunna bevaras. En stor del av områdets attraktivitet ligger i dess grönområden, och bevarandet av dessa är fundamentalt för en hållbar och gynnsam utveckling av framtida bostadsområden.

De trafikmätningar som gjorts tidigare i närliggande områden, som t.ex. Glömstadalen, har nu visat sig otillräckliga, och det oförutsägbara i att skapa förutsättningar för ökad bilism i närheten av dessa gröna kilar gör att det är en stor risk att ta, om vi verkligen vill behålla de få grönområden som finns kvar.

Bostadsområden

Då planområdet huvudsakligen kommer att vända sig till handeln, är det andra som får kliva åt sidan, och i det här fallet ser vi att bostäder fått en lägre prioritet. Visättra ligger på en begränsad höjd och har inga direkta möjligheter för utvidgning, och om endast en bråkdel av planområdets yta avses för bostäder, placerar detta de boende i andra hand. För att ett område skall vara levande, och för att det över huvud taget skall kunna bli en regional kärna i Flemingsberg, behöver man snarare prioritera bostäder, och inte handeln.

Om planområdet till stor del avsätts för ett handelscentrum, som i sin tur utvecklas till en tät, intensiv och tungt trafikerad stadskärna, placerar det framtida bostadsbehov i ett annat läge, där man kanske börjar kompromissa med grönområden och naturreservat för att tillfredställa det ökade behovet. Genom att ha ett delvis omotiverat fokus på behovet av handel i planområdet, skapar projektet förutsättningar för ett område som äter upp sin natursköna och biologiskt varierade omgivning, och tar bort den attraktivitet som lockade de boende att söka sig dit från början.

Nyckelpunkter

Föreningen vill belysa följande punkter angående Planprogram Flemingsbergsdalen:

- Områdets behov av en utvecklad och genomtänkt kollektivtrafik
- Det stagnerade och välbehövda projektet med tvärbanan till Kungens Kurva
- Områdets befintliga och alltför outnyttjade handelsområden, Visättra och Flemingsberg C
- Risken för en ökad och tung trafikering på grund av extern handel
- Det starka och miljöbetungande sambandet mellan planområdet och Södertörnsleden
- Det sätt på vilket de gröna kilarna, och deras länkar drabbas av trafikeringen
- Den oroväckande fokusen på handel kontra bostäder
- Planområdet som en del av en handlingslinje som uppmuntrar till ökad bilism

Huddinge 2009-03-25

Med vänlig hälsning

För *Huddinge Naturskyddsförening*

Peter Bergman