
PM CENTRALMARKEN

2021-11-25

Slutversion

Trafikutredning och handlingsplan mobilitet

Underlag till detaljplan för Centralmarken inom kommundelen Flemingsberg i Huddinge kommun



Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1. Syfte	4
1.2. Förutsättningar	4
1.3. Etappvis utbyggnad i olika skeden	7
2. Nulägesbeskrivning	8
2.1. Gångtrafik	8
2.2. Cykeltrafik	10
2.3. Kollektivtrafik	11
2.4. Motorfordonstrafik	12
2.5. Trafiksäkerhet och tillgänglighet	13
2.6. Färdmedelsfördelning	13
3. Förslag till framtida trafiklösning	14
3.1. Hållbart resande	15
3.2. Övergripande gatustruktur	16
3.3. Parkering	24
3.4. Kapacitetsbedömning	30
4. Trafiklösning under byggtid	31
4.1. Skede 1 år 2025	31
4.2. Skede 2 år 2050	32

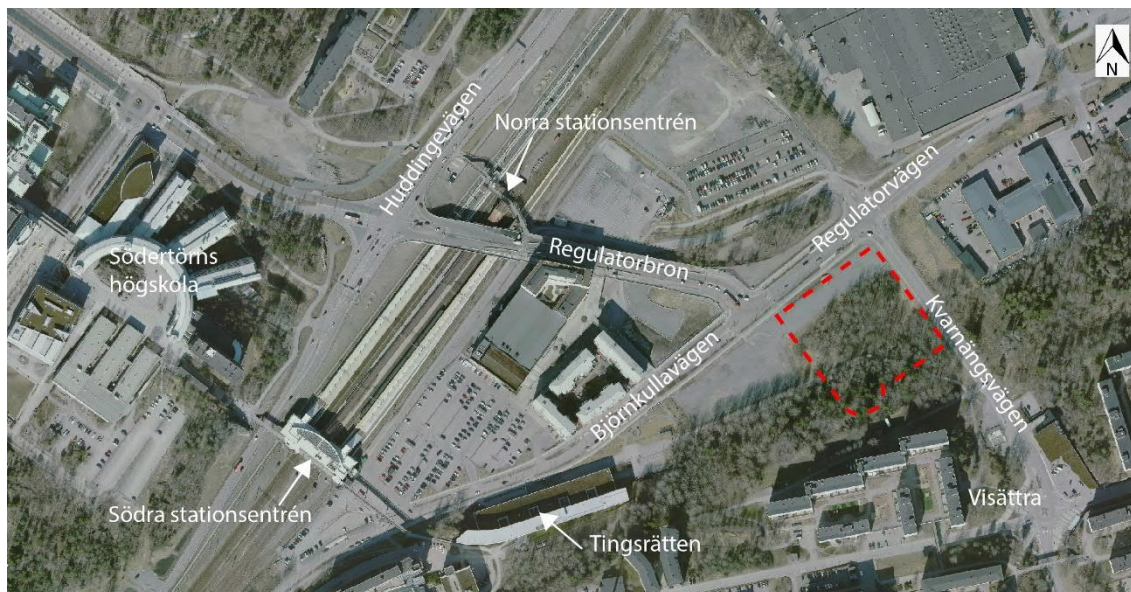
BILAGA: HANDLINGSPLAN MOBILITET

1. Inledning

Centralmarken ligger centralt i Flemingsberg, en regional stadskärna som står inför en stor utveckling framöver. Tusentals nya bostäder och arbetsplatser kommer uppföras under de kommande åren, med målet att stå klart ca år 2050. Idag finns ca 7 200 bostäder och 12 800 arbetstillfällen i Flemingsberg. År 2050 är målet att det ska finnas 22 000 bostäder och minst 50 000 arbetstillfällen. Utvecklingen beskrivs bland annat i utvecklingsprogrammet för Flemingsberg – Flemingsberg 2050, utvecklingsplanen för Flemingsberg (samrådsversion) och i planprogrammet för Flemingsbergsdalen.

Detaljplanen för Centralmarken är en av de första detaljplanerna som tas fram inom planprogrammet för Flemingsbergsdalen. I detaljplanen föreslås bland annat ny bebyggelse för kontor, labbverksamhet och restaurang. Den föreslagna bebyggelsen planeras lokaliseras inom ett kollektivtrafiknära läge till den norra uppgången av tågstationen Flemingsberg, som kommer utvecklas till ett resecentrum. Bebyggelsen kommer bidra till förtätning och skapandet av en mer stadsmässig miljö. Exploatören i området är Fabège.

Sweco har fått i uppdrag att genomföra en trafik- och mobilitetsutredning för exploateringen inom detaljplaneområdet. Utredningen kommer att vara ett underlag i den fortsatta detaljplaneprocessen. I Figur 1 illustreras en översikt på Flemingsbergs station och omkringliggande gatunät där detaljplanens föreslagna gräns schematiskt illustreras med röd streckad linje.



Figur 1. Ortofoto över Flemingsbergs station där detaljplanens gräns är markerad med rödstreckad linje.

1.1. Syfte

Trafik- och mobilitetsutredningen beskriver hur den planerade exploateringen kommer att påverka trafiken för alla trafikanter i området samt ger förslag på funktion och utformning av gator inom detaljplaneområdet.

Följande frågeställningar besvaras:

- Hur påverkas olika trafikantgrupper av detaljplanen?
- Hur kommer de planerade verksamheterna att påverka den befintliga trafiksituationen?
- Vilka trafik- och mobilitetsåtgärder behövs för att skapa ett hållbart resande och en bärkraftig trafiksituation utifrån de planerade verksamheterna och genom de olika skedena?
- Hur kopplas detaljplanen till omkringliggande områden utifrån flöden och trygghet?

1.2. Förutsättningar

Planområdet för Centralmarken ligger i ett attraktivt läge i ett av Stockholms läns mest expansiva områden – Flemingsberg. Det pågår många exploateringsprojekt och detaljplaner i Flemingsberg som har inverkan på planområdet, samt flera stora infrastrukturprojekt såsom utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd. Det innebär att detaljplanearbetet behöver förhålla sig till ett flertal andra projekt som pågår eller planeras i närområdet.

Trafik- och mobilitetsutredningen utgår från de riktlinjer och planeringsförutsättningar som anges i planprogrammet för Flemingsbergsdalen liksom de kommunala styrdokument som har tagits fram för trafikplanering i Huddinge kommun, däribland trafikstrategin. Arbetet utgår också från de funktionella behov som den planerade verksamheten har i området, exempelvis vad gäller trafikanslutningar till den planerade bebyggelsen. Alla åtgärder och förslag på trafiklösningar har stämts av med Huddinge kommun för att säkerställa att de stämmer överens med planprogrammets intentioner och kommunens gällande styrdokument.

I faktarutan som följer har en sammanställning gjorts av projekt och styrdokument som påverkar planeringsförutsättningarna för området.

Styrdokument och projekt med inverkan på detaljplaneområdet

Huddinge kommun – Översiktsplan 2030¹

I Huddinge kommuns översiktsplan från 2014 beskrivs hur kommunen ska utvecklas fram till år 2030 med avseende på bostäder, arbetsplatser, grönområdet etc. Det övergripande målet är en hållbar utveckling med goda livsmiljöer att bo, besöka och verka i samtidigt som större grönområden värnas och klimatutsläppen minskar.

Planprogram för Flemingsbergsdalen²

Huddinge kommun har antagit ett planprogram för Flemingsbergsdalen som bygger på att området ska utvecklas från dagens bilorienterade industriområde till en tät och funktionsblandad stad med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik. Ett nytt samlande stadscentrum ska skapas med cirka 35 000 arbetsplatser och 5 000 bostäder. Planprogrammet anger att andelen resor med hållbara färdmedel ska uppgå till minst 70 % år 2030.

Trafikstrategi för Huddinge kommun³

I Huddinge kommuns trafikstrategi formuleras en vision om ett hållbart transportsystem som är tillgängligt, tryggt och säkert och som stödjer en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer. I trafikstrategin anges att gående och cyklister ska prioriteras högst i gaturummet och att kollektivtrafik ska vara utgångspunkt för all planering.

Mobilitets- och parkeringsplan⁴

Huddinge kommun har tagit fram en mobilitets- och parkeringsplan för Flemingsberg. Syftet med dokumentet är att komplettera kommunens parkeringsprogram med specifika mål och riktlinjer för den regionala stadskärnan Flemingsberg. Mobilitets- och parkeringsplanen ska fungera som underlag för planeringen av området och utgöra stöd i det fortsatta program- och detaljplanearbetet.

RUFS 2050

Den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, pekar ut den övergripande planeringsinriktningen för Stockholms län fram till 2050. RUFS är vägledande för kommunernas översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser och har stor betydelse för utvecklingen i länet. Flemingsberg pekas ut som en regional stadskärna i RUFS, vilket innebär att området lyfts fram som en strategiskt viktig målpunkt som ska präglas av en tät och sammanhållen bebyggelsestruktur som är väl anpassad till kollektivtrafiken.

¹ Huddinge kommun – Översiktsplan 2030 (2014)

² Planprogram för Flemingsbergsdalen (2020)

³ Trafikstrategi för Huddinge kommun – med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus (2013)

⁴ Mobilitets- och parkeringsplan Flemingsberg (2020)

Den regionala cykelplanen för Stockholms län

Den regionala cykelplanen pekar ut den övergripande inriktningen för cykelplanering i länet och är en viktig förutsättning för kommunernas arbete med cykelinfrastruktur. Den regionala cykelplanen beskriver en kraftfull utbyggnad av ett regionalt cykelvägnät med 60 specifika cykelstråk. Målsättningen i cykelplanen är att andelen cyklister i länet ska utgöra 20 % år 2030.

Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn är en ny väg med tillhörande gång- och cykelbana som sträcker sig mellan Kungens kurva och Haninge centrum. Syftet med projektet är att skapa en bättre koppling i tvärgående riktning och på så sätt förbättra möjligheterna för boende, pendling och näringsliv i regionen.

Tvärförbindelse Södertörn knyter samman flera viktiga regionala målpunkter såsom Flemingsberg, Haninge centrum och Kungens kurva. I Kungens kurva ansluter vägen till utbygganden av Förbifart Stockholm, vilket innebär en snabbare koppling mellan de norra och södra delarna av länet. Projektet drivs av Trafikverket och planeras att stå färdigt år 2035.

Spårväg Syd

Spårväg Syd är en ny spårvägskoppling för kollektivtrafik som planeras mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Syftet är att stärka tvärförbindelserna i regionen och skapa förutsättningar för ett pålitligt och robust kollektivtrafiksystem. Som en del i projektet planeras en kraftig expansion av bostäder och arbetsplatser utmed sträckan, däribland i Flemingsberg. Tidstart för projektet är 2020 och därefter beräknas arbetet pågå fram till 2030.

Spårreservat för höghastighetsjärnväg

Trafikverket planerar en ny höghastighetsjärnväg för att minska restiderna mellan bland annat Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö. Den nya banan är tänkt att passera Flemingsberg och ett spårreservat har lagts på båda sidor om den befintliga järnvägen för att möjliggöra för två framtida järnvägsspår.

Trafikplats Högsolan

Vid trafikplats Högsolan planeras en ny överliggande cirkulationsplats och två kommunala anslutningar mot Björnkulla och Alfred Nobels allé. Den nya cirkulationsplatsen över Huddingevägen planeras för att skapa en ny anslutningsväg till de södra och centrala delarna av Flemingsberg. I samband med detta planeras även en ny gång- och cykelförbindelse mellan högskoleområdet och Björnkulla. Samtidigt som kommunen planerar för cirkulationsplatsen planerar Trafikverket för en vägplan som även inkluderar infarten ner till Riksten och en regional gång- och cykelväg längs med Huddingevägen. Tidplanen för projektet är byggstart tidigast år 2022 och trolig trafikstart år 2025.

Detaljplaner och utbyggnadsprojekt i Huddinge kommun

Vid sidan av ovanstående infrastrukturprojekt pågår ett flertal utbyggnadsprojekt i anslutning till Flemingsbergsdalen som har inverkan på detaljplanearbetet för Centralmarken. Det gäller t.ex. de närliggande områdena Björnkulla, Visättra och Grantorp där det planeras för tillkommande arbetsplatser, service och bostäder. Dessa områden har stor betydelse för utvecklingen av Flemingsbergsdalen och är en viktig pusselbit i ett större kommunövergripande perspektiv.

1.3. Etappvis utbyggnad i olika skeden

Centralmarken planeras i ett område som är i stor förändring och hänsyn behöver tas till kommande utveckling enligt utvecklingsprogrammet för Flemingsberg, utvecklingsplanen för Flemingsberg och planprogrammet för Flemingsbergsdalen.

Genomförandet av detaljplanen innebär att det under perioder kommer att vara olika trafiksituationer i området. Trafiklösningar som föreslås i trafik- och mobilitetsutredningen har tagit hänsyn till nedan utbyggnadsskeden.

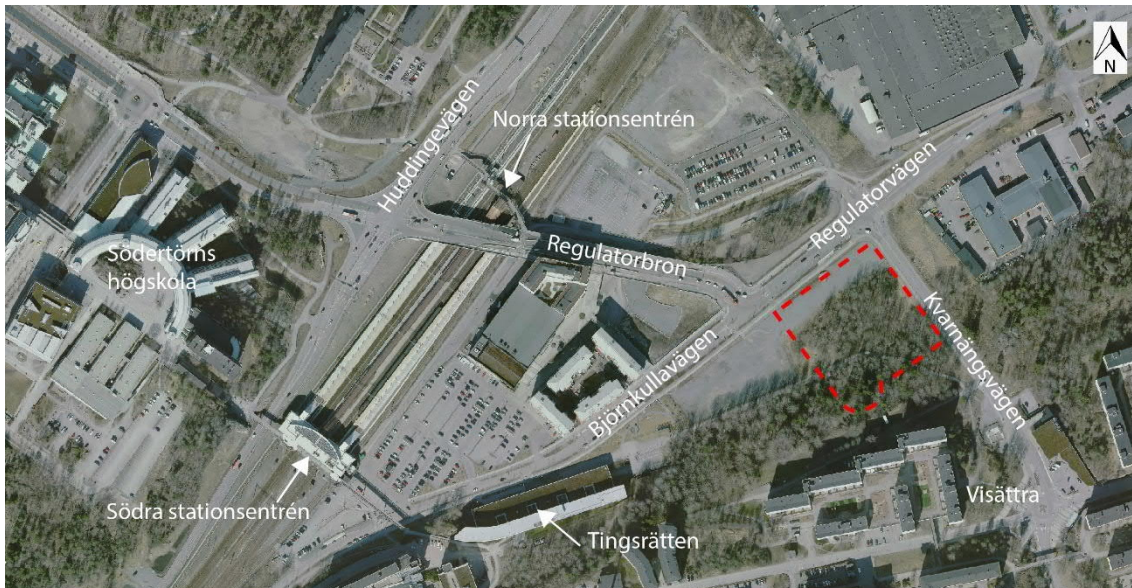
Skede 1, år 2025

I skede 1 är detaljplanen för Centralmarken utbyggd och inflyttad och kommundelen Flemingsberg har ca 7 200 bostäder och 12 800 arbetstillfällen. Regulatorvägen och Kvarnängsvägen ligger kvar i befintliga lägen och infart till Lokalgatan sker via T-korsning med Regulatorvägen.

Skede 2, år 2050

Kommundelen Flemingsberg har ca 22 000 bostäder och minst 50 000 arbetstillfällen. Planprogrammet för Flemingsbergsdalen är utbyggt i enlighet med planprogrammets syfte och mål. Regulatorvägen har fått en ny utformning avseende både bredd och höjd. Infart till Lokalgatan sker via cirkulationsplats med Regulatorvägen/Regulatorbron/Björnkullavägen. Kvarnängsvägen har fått nytt läge i plan och höjd och benämns i det läget som framtida Kvarnängsvägen.

2. Nulägesbeskrivning

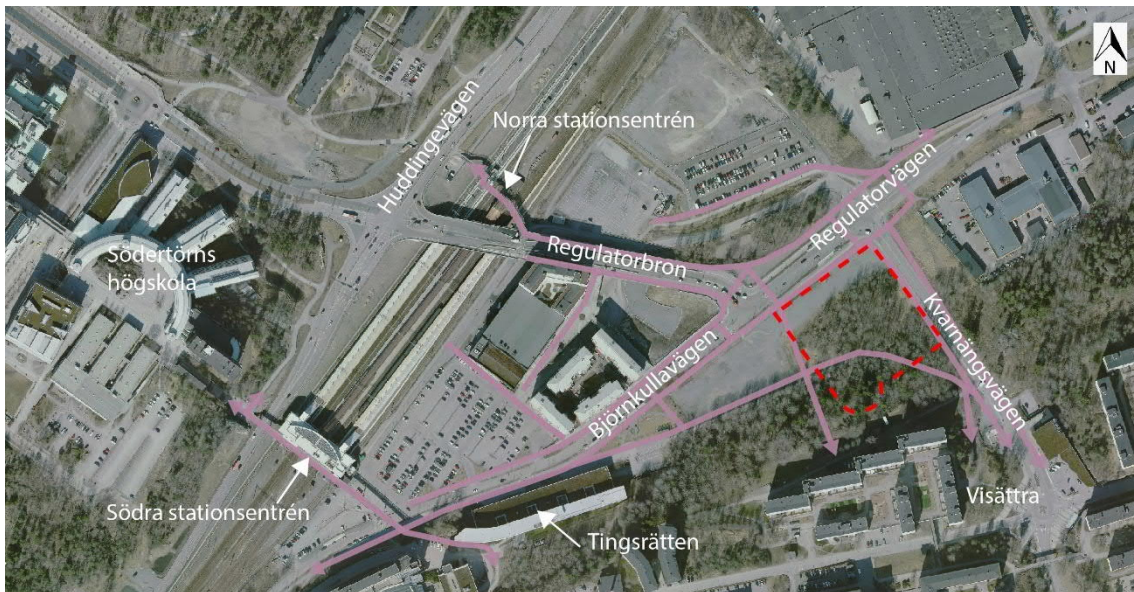


Figur 2. Ortofoto över Flemingsbergs station där detaljplanens gräns är markerad med röd streckad linje.

Detaljplaneområdet för Centralmarken utgörs idag till stor del av skog och en grusad yta. Över den grusade ytan finns en upptrampad stig som indikerar på gångtrafik mellan Kvarnängsvägen och Regulatorvägen. Inom planområdet genom grönområdet går en gång- och cykelväg som knyter ihop Visättra med de södra delarna av Flemingsbergsdalen. På grund av avsaknaden av stadsliv och rörelse kan stråket upplevas som otryggt.

2.1. Gångtrafik

Utöver gångvägen genom planområdet koncentreras övriga gångstråk till Regulatorvägen och Kvarnängsvägen med gångbanor på båda sidor om körbanan. I anslutning till gång- och cykelvägen genom grönområdet finns det även en upptrampad stig rakt upp för branten som ansluter till bebyggelsen ovanför slänten. Lutningen på stigen är tidvis väldigt brant.



Figur 3. Ortofoto där kopplingarna för fotgängare illustreras med linjer. Streckad linje illustrerar detaljplanens gräns.



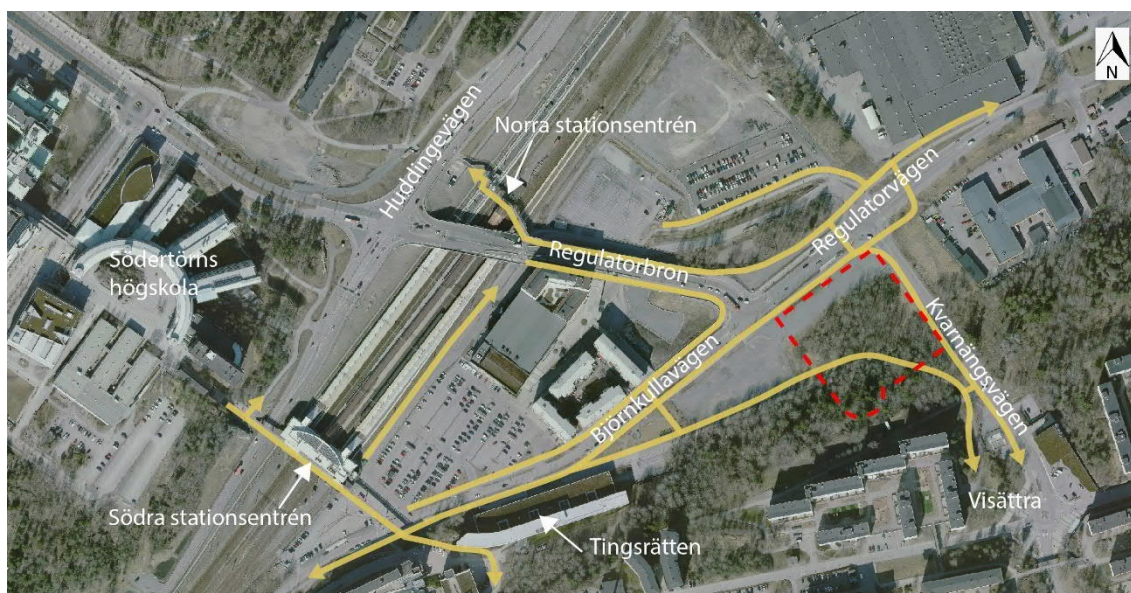
Figur 4. Gång- och cykelvägen genom grönområdet (t.v.) och en upptrampad stig mot bostadsområdet i Visättra (t.h.)

2.2. Cykeltrafik

Utöver cykelvägen genom planområdet finns ytterligare cykelstråk lokaliserade till Regulatorvägen och Kvarnängsvägen. Regulatorvägen har dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om körbanan medan det på Kvarnängsvägen endast finns cykelbana på västra sidan.

Det finns dock goda förutsättningar för cykelpendling i området. Planområdet ligger i nära anslutning till de regionala cykelstråken "Salemstråket" och "Glömstastråket" som går längs med Huddingevägen och Glömstavägen mot Stockholms innerstad respektive Kungens kurva. På sikt tillkommer ytterligare en viktig koppling genom cykelstråket "Södertörnsstråket" som planeras i samband med Tvärförbindelse Södertörn. Det innebär att det kommer finnas goda möjligheter för regional cykelpendling till, från och inom området. En viktig förutsättning för det är dock att de regionala cykelstråken byggs ut och uppgraderas till rätt standard enligt den regionala cykelplanen.

Inom planområdet finns idag inga målpunkter och därmed heller inga cykelparkeringar.



Figur 5. Ortofoto där kopplingarna för cyklister illustreras med linjer. Streckad linje illustrerar detaljplanens gräns.

2.3. Kollektivtrafik

Centralmarken har ett "mycket kollektivtrafiknära läge" enligt Huddinge kommuns Kollektivtrafikplan⁵ som kategoriserar avståndet till kollektivtrafiken. Detaljplaneområdet ligger knappt 300 meter från den norra entrén till Flemingsbergs station, som trafikeras av pendeltågslinjerna 40, 41 och 44 mot Märsta, Uppsala Centrum och Bålsta respektive Södertälje Centrum samt regionaltåg och fjärrtåg. Pendeltåget avgår ungefär var 15:e minut under större delen av trafikdygnet men var 8:e minut under rusningstid och resan till Stockholm City tar knappt 20 minuter. Området har även goda kommunikationer med busstrafik och ligger i direkt eller nära anslutning till busshållplatser på bland annat Huddingevägen och Regulatorvägen som trafikeras av linje 172, 704, 711, 713, 740, 742, 791, 794, 796 och 865. Linje 172 är en stombusslinje som går mellan Skarpnäck och Norsborg. Stomlinjen går i 10-minuterstrafik under rusningstid. Övriga busslinjer har en turtäthet på cirka 15 till 20 minuter i högtrafik.

På sikt kommer Flemingsbergs station att utvecklas till ett nytt resecentrum och utgöra ett ännu viktigare nav i kollektivtrafiken med byten mellan fjärrtåg, pendeltåg, lokaltåg och busstrafik. Med Spårväg Syd kommer även tvärförbindelserna att stärkas med ett robust kollektivtrafiksystem mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Den hållplats som finns idag på Regulatorvägen utanför Centralmarken bedöms finnas kvar.

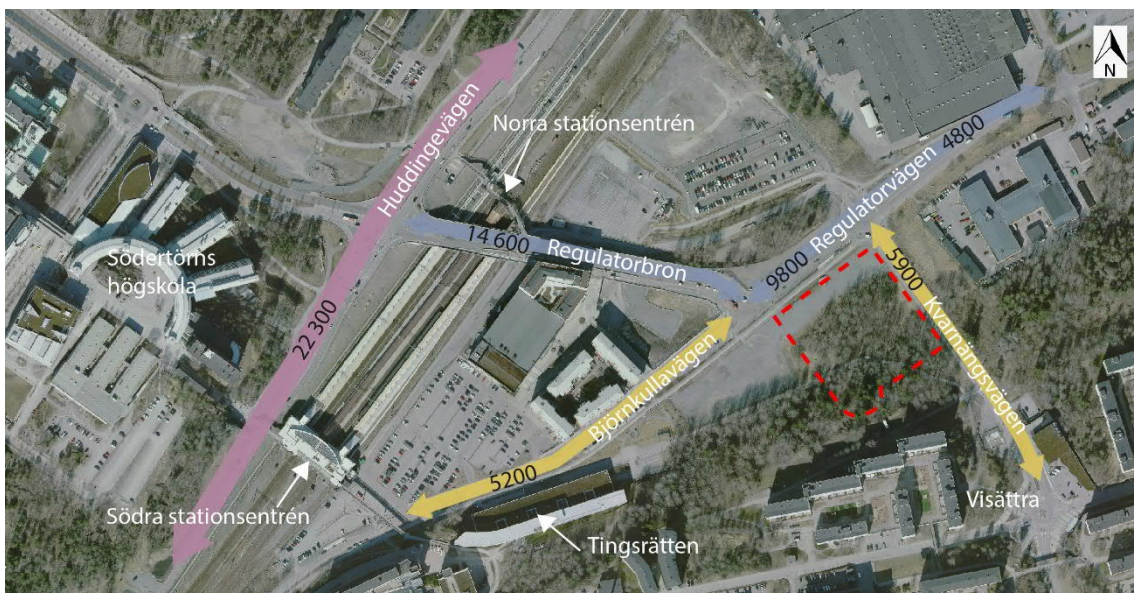
⁵ Kollektivtrafikplan för Huddinge kommun (2014).

2.4. Motorfordonstrafik

Centralmarken ligger i nära anslutning till länsväg 226, Huddingevägen, som är en av regionens viktiga infartsleder söderifrån. Huddingevägen har idag en karaktär av stadsmotorväg med dubbla filer i vardera riktningen och en årlig dygnstrafik på cirka 35 000 fordon. Huddingevägen (väg 226) korsar flera viktiga länsvägar såsom länsväg 229, 271, 259, 258 och 225. Väg 259 till Haninge fortsätter idag på Lännavägen via Huddinge Centrum. Planering pågår dock för att dra om vägen via Flemingsberg i samband med projektet Tvärförbindelse Södertörn. Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn är planerad att ske mellan 2022 och 2030.

Vad gäller det lokala vägnätet utgörs ryggraden av Björnkullavägen och Regulatorvägen med kopplingar till Visättra, Björnkulla och Solgård. Regulatorbron är enda kopplingen för vägtrafiken över järnvägsspåret och förbinder planområdet med Flemingsbergs station och Huddingevägen.

Kommunen är väghållare för det lokala vägnätet där hastighetsbegränsningen är satt till 40 km/tim på Regulatorvägen och Kvarnängsvägen och övriga gator till 30 km/tim. Befintliga gator och korsningar är utformade för att klara industriområdets behov av transporter med stora och långa fordon. På Kvarnängsvägen uppgår flödet av motorfordon till cirka 5 000 fordon per dygn enligt mätningar från 2014. Mätningar på Kvarnängsvägen 2019 visar att trafiken ökat med cirka 24 procent jämfört med 2014 till cirka 6000 fordon per dygn. Utifrån antagandet att trafiken på övriga gator har haft samma utveckling uppgår trafikflödet år 2019 på Regulatorbron till cirka 14 600 fordon per dygn och på Regulatorvägen norr om planområdet till cirka 10 000 fordon per dygn.



Figur 6. Översiktsbild av trafikflöden. Källa: Huddinge kommun

2.5. Trafiksäkerhet och tillgänglighet

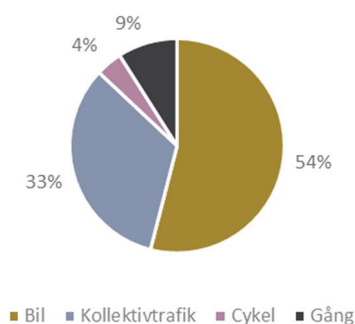
Gatunätet inom Centralmarken består idag av en gemensam gång- och cykelväg som binder ihop Visättra med de södra delarna av Flemingsbergsdalen. Gång- och cykelvägen saknar separering mellan de olika trafikslagen, vilket medför konflikter mellan gående och cyklister. Områdets avsaknad av urbana kvaliteter ger upphov till otrygghet för oskyddade trafikanter. Belysningen är begränsad inom området och bitvis är sikten dålig på grund av växtlighet.

Omkringliggande gång- och cykelvägar varierar stort i standard. På Regulatorvägen finns gång- och cykelbanor på båda sidor om körbanan med separering mellan de olika trafikslagen, vilket minskar risken för konflikter mellan gående och cyklister. På Kvarnängsvägen finns gångbana på båda sidor av vägen medan det för cykel endast finns på ena sidan. Gång- och cykelbanan saknar separering mellan de olika trafikslagen, vilket medför konflikter mellan gående och cyklister.

Lutningen på gång- och cykelvägen genom grönområdet är i vissa partier väldigt brant, upp till 18% lutning, och anslutningen är därför inte tillgänglighetsanpassad (max 5 % lutning). Inte heller gång- och cykelbanorna längs Kvarnängsvägen är tillgänglighetsanpassade även om de har en mer jämn lutning (upp mot 7 %). Gång- och cykelbanorna längs Björnkullavägen och Regulatorvägen har dock bättre längslutningar. Höjdskillnaderna innebär en begränsad tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet, och kan även upplevas som en utmaning för många cyklister.

2.6. Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelningen för Huddinge kommun visar att andelen bilresor är cirka 50 % sett till det totala resandet i kommunen. Kollektivtrafiken svarar för cirka en tredjedel av resandet medan gående och cyklister står för cirka 9 % respektive 4 % av resandet.



Figur 1. Färdmedelsfördelning för samtliga resor till/från och inom Huddinge kommun Källa: Huddinge kommun, 2016

Olika områden i Huddinge har olika förutsättningar för hållbart resande, vilket innebär att färdmedelsvalen kommer skilja sig åt beroende på täthet, områdets innehåll och närhet till attraktiv kollektivtrafik. Flemingsbergsdalens goda kollektivtrafik, närhet till service, täta och stadsmässiga bebyggelse som skapar närhet, bedöms ge mycket goda förutsättningar att nå högre andel hållbara resor.

3.1. Hållbart resande

I planprogrammet för Flemingsbergsdalen läggs ett stort fokus på hållbart resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Det övergripande målet för Flemingsbergsdalen är att minst 70% av resorna i stadsdelen ska göras med hållbara färdmedel år 2030. I Centralmarken, som ligger i mycket nära anslutning till tågstationen och framtida resecentrum, är ambitionsnivån ännu högre. I planprogrammet anges att områden som Centralmarken, som har särskilt goda förutsättningar, ska sikta mot 100% hållbara resor år 2050.

För att lyckas med det krävs ett omfattande arbete vad gäller gång, cykel och kollektivtrafik samt mobilitetsåtgärder. I planprogrammet för Flemingsbergsdalen anges att trafiken ska ha en tydlig prioriteringsordning där oskyddade trafikanter prioriteras högst. Det ska vara enkelt och smidigt att ta sig fram utan bil, och det ska vara trafiksäkert, tillgängligt och tryggt att röra sig till fots i stadsdelen. Målet är att utformningen ska göra det möjligt för alla grupper i samhället, som till exempel barn, gamla och personer med nedsatt rörlighet, att ta sig fram på ett obehindrat sätt.

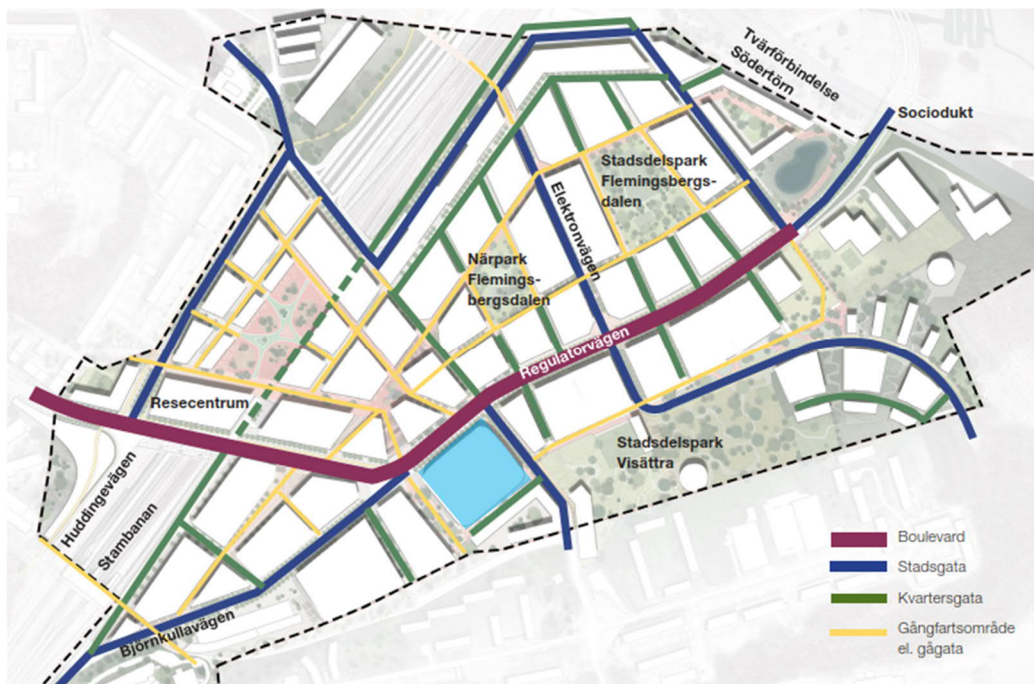
Generellt gäller följande principer för trafikutformningen i planområdet för Centralmarken. Principerna följer de intentioner som finns i planprogrammet för Flemingsbergsdalen, med anpassning till de förutsättningar som platsen och exploateringen bidrar med.

- Det ska finnas gångbanor med generös bredd och höga vistelsevärden. Det ska även finnas breda möbleringszoner med utrymmen för gatumöblering, trädplantering och färdvattenhantering.
- Cykelnätet ska vara finmaskigt och sammanhängande med tydliga kopplingar till lokala och regionala målpunkter i och utanför Flemingsberg. Området ska även vara väl anslutet till de regionala cykelstråken som ligger i anslutning till Flemingsbergsdalen såsom Glömstastråket. Cykeltrafiken ska vara separerad från övrig trafik längs det övergripande cykelnätet samt på alla gator där den skyltade hastigheten är högre än 30 km/tim. Lokalgatan som trots en hastighetsbegränsning på 30 km/tim utformas för att separera cykeltrafiken från övrig trafik utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Cykelbanorna ska följa standardkraven i Huddinge kommuns cykelplan.
- Hållplatser och gatuutformning för busstrafik ska utformas enligt riktlinjer i RiGata-Buss⁶. Inom detaljplaneområdet föreslås ingen linjetrafik, endast chartrad busstrafik till verksamheten inom området.
- Leveranser till verksamheten behöver ske via en lastgård via Lokalgatan med infart från vändplanen. Restaurangens nyttotrafik hanteras i lastficka på Kvarnängsvägen.
- Bilvägnätet utgörs av ett huvudgatunät med genomfartstrafik och ett lokalgatunät med angöringstrafik. Planeringen bygger på att biltrafiken matas utifrån med kort väg till en parkeringsanläggning. Generellt gäller att stadsdelen är tillgänglig för biltrafik, men att gång, cykel och kollektivtrafik har högre prioritet vad gäller framkomlighet. Vidare gäller att genomfartstrafik i största möjliga mån ska undvikas för biltrafik.

⁶ Trafikförvaltningens riktlinjer om utformning av infrastruktur (2021)

3.2. Övergripande gatustruktur

Centralmarken utgör en målpunkt i den centrala delen av Flemingsbergsdalen med kopplingar till såväl lokala som regionala målpunkter. I planprogrammet för Flemingsbergsdalen beskrivs en intention till gatuhierarki som består av Boulevarder, stadsgator, kvartersgator och gångfartsområden/gågator. I Figur 8 presenteras gatunätet i Flemingsbergsdalen med Centralmarken markerat schematiskt i blått.

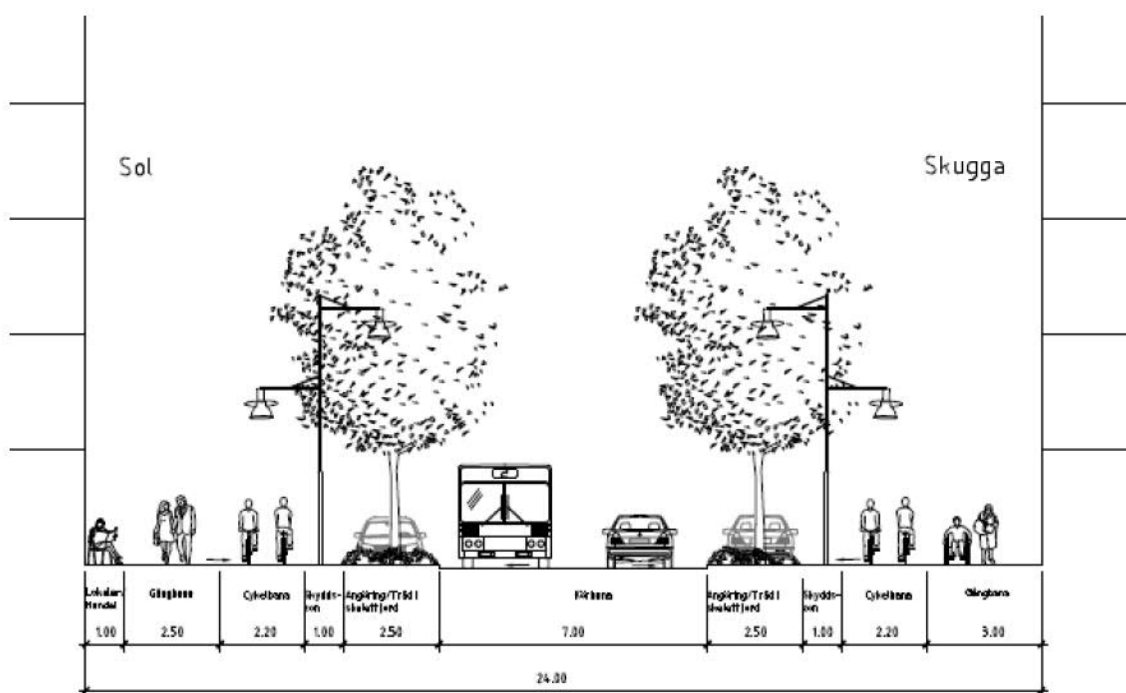


Figur 8. Övergripande gatustruktur i Flemingsbergsdalen med Centralmarken markerat schematiskt i ljusblå yta. Källa: Trafik och mobilitet, planprogrammet 2020

3.2.2. Framtida Kvarnängsvägen

Framtida Kvarnängsvägen fungerar som en huvudgata för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vägen binder samman Visättra med Regulatorvägen och i förlängningen med resecentrum och trafikplats Högskolan. Framtida Kvarnängsvägen ingår inte i detaljplaneområdet, men har en viktig inverkan på Centralmarken.

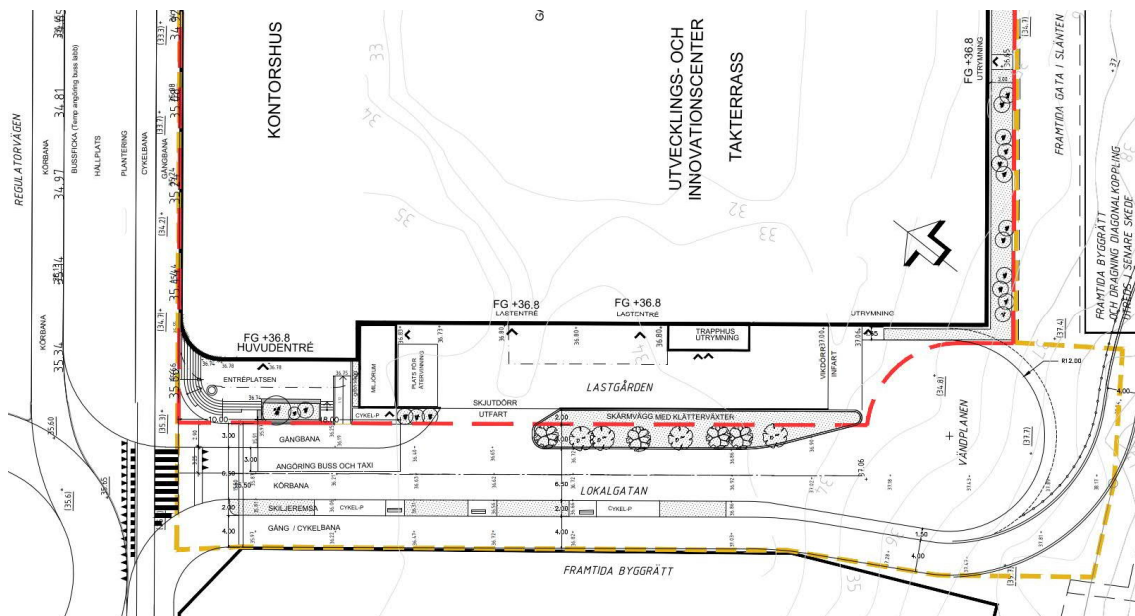
Framtida Kvarnängsvägen är angiven som stadsgata i planprogrammet för Flemingsbergsdalen. Det innebär att gatan utformas för att kunna hantera högre trafikflöden. Längs stadsgatorna planeras breda gångbanor samt möbleringszoner med sittplatser, gatumöblering, trädplantering och aktiva fasader. Cykeltrafiken föreslås vara separerad med dubbelriktade cykelbanor, se förslag på gatusektion i Figur 10.



Figur 10. Exempel på gatusektion för en stadsgata (ej specifik för framtida Kvarnängsvägen). En sektion för en stadsgata skulle kunna variera mellan 20-25 meter. Källa: Trafik och mobilitet, planprogrammet (2020).

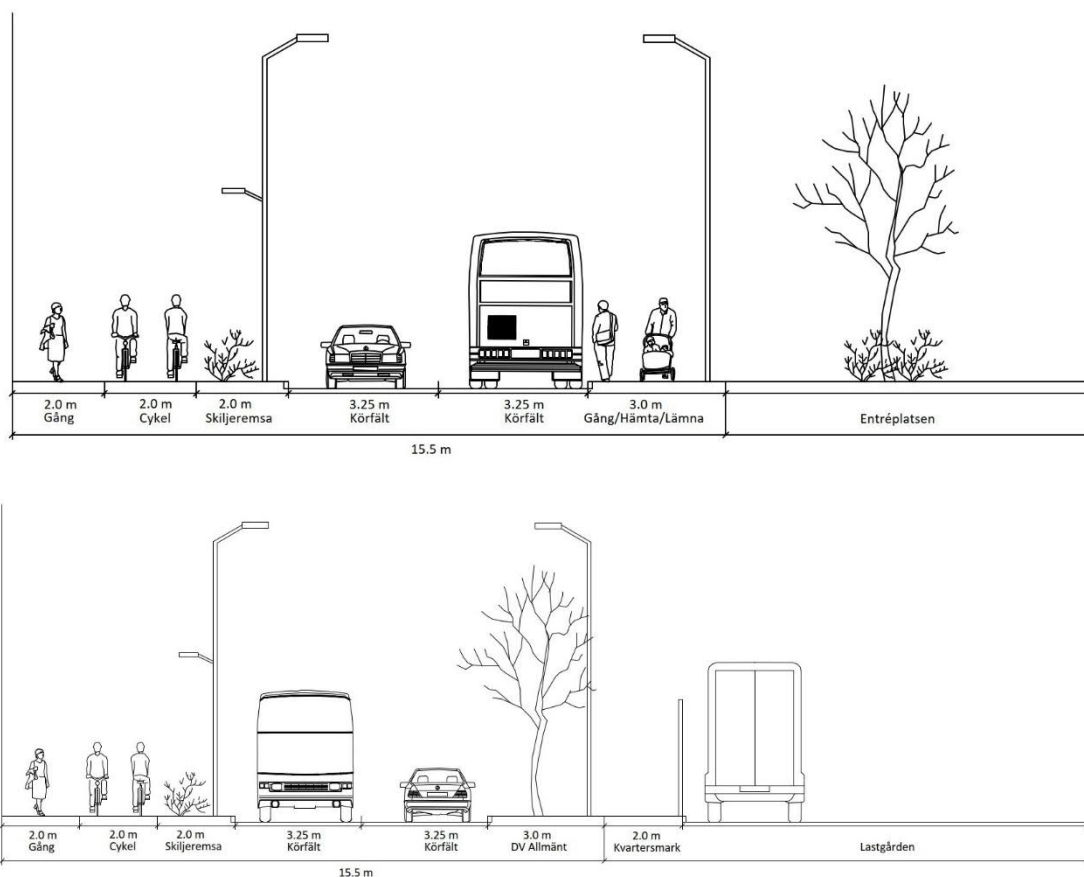
Inom detaljplaneområdet planeras ett parkeringsgarage med infart från framtida Kvarnängsvägen med högersväng in till garaget för ankomst från Regulatorvägen. Lutning i korsningspunkten mellan framtida Kvarnängsvägen och garageinfarten bör inte överstiga max 2,5%. Korsningspunkten mellan Regulatorvägen och framtida Kvarnängsvägen planeras höjas upp cirka 2,5 meter. Ett arbete som påbörjas efter att byggrätterna i detaljplanen är utbyggda. På Kvarnängsvägen planeras en parkeringsplats för rörelsehindrade och en lastficka för leveranser och avfall till restaurangen.

3.2.3. Lokalgatan



Figur 11. Planskiss trafikutformning Lokalgatan (skede 2). Framtida gata i slänten är under utredning.

Lokalgatan kommer att fungera som en viktig länk för gående och cyklande mellan Visättra och det planerade resecentrumet. Det kan därför förväntas röra sig stora gång- och cykelflöden på Lokalgatan samtidigt som motorfordonsflödena kommer att vara låga. Därmed finns goda möjligheter att skapa ett attraktivt och trafiksäkert gaturum. För att undvika känslan av bakgata läggs stor vikt i utformningen av plantering och dagvattenhantering. Från Lokalgatan sker angöring för nyttotrafik, buss och taxi till verksamheten, vilket har varit dimensionerande för gatuutformningen. Samtidigt behöver stor vikt också läggas vid trafiksäkerhet med anledning av att stora fordon vänder i vändplanen och då har flertalet blinda hörn, där föraren inte har full uppsikt på eventuella oskyddade trafikanter som finns i körbanan. Av den anledningen föreslås gång och cykel separeras från motorfordon på sträcka och vid vändplanen. Vändplanen är dimensionerad för Lbn lastbil och Lspec specialfordon och det finns ett hinderfriavstånd mellan vändplanen och cykelbanan på 1,5 meter. Vändning av Bb fordon kräver backning och anses påverka trafiksäkerheten vid vändplanen negativt. Ett räcke har placerats mellan cykelbanan och vändplanen för att undvika möjlighet att ta sig bakom backande fordon från gång- och cykelbanan. Vad gäller snöröjning (gäller även övrig drift) av vändplanen så kommer gränsdragningen och samordning mellan allmän platsmark och kvartersmark ha betydelse så inga ytor glöms bort.



Figur 12. Gatusektion Lokalgatan.

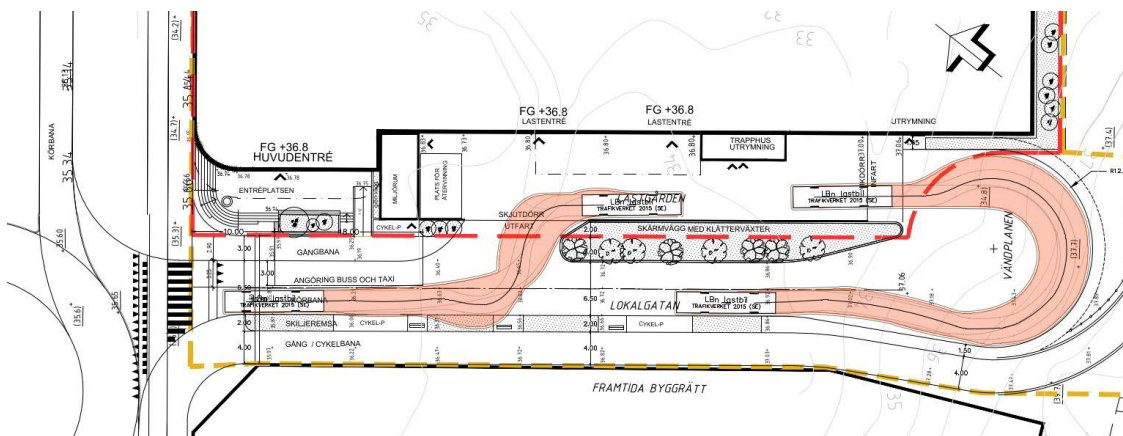
En gång- och cykelbana planeras på västra sidan om Lokalgatan, som ansluter till Regulatorvägen (och i förlängningen resecentrum) i norr samt till Visättra i söder. Längst gatan rekommenderas en 4 meter dubbelriktad oseparatorad gång- och cykelbana med 2 meter skiljeremsa mot gatan. I södra delen planeras en trappa direkt söderut och i fortsättningen en oseparatorad 4 meter bred gång- och cykelväg diagonalt österut. Gång- och cykelvägen bedöms få en lutning på cirka 5%.

Flödena på gång- och cykelbanan kommer främst bestå av genomfartstrafik. Cykelparkeringar för besökare anläggs utomhus vid Entréplatsen. Gång- och cykelbanan behöver ges god belysning.

Gång- och cykelpassagen vid cirkulationsplatsen vid Regulatorvägen ska vara upphöjd med ramper mot cirkulationsplatsen och Lokalgatan. Cirkulationsplatsen är inte optimalt positionerad vilket innebär att man behöver se över anslutningen till Lokalgatan.

Leveranser med tunga fordon till verksamheten sker via Lokalgatan. Hantering av leveranser planeras ske inom en lastgård på kvarteretsmark längs Lokalgatan i direkt anslutning till verksamheterna. Då det är stora fordon som kommer angöra lastgården behöver den vara plan, vilket medför en begräsning i utformningen och längslutningen vid in- och utfart. Det gör att pushhöjden på vändplanen har en stark korrelation till lastgårdens utformning samt att lastentréerna till byggnaden behöver ske på +36,8 meter. Även avfalls- och återvinningshanteringen till verksamheten hanteras via lastgården.

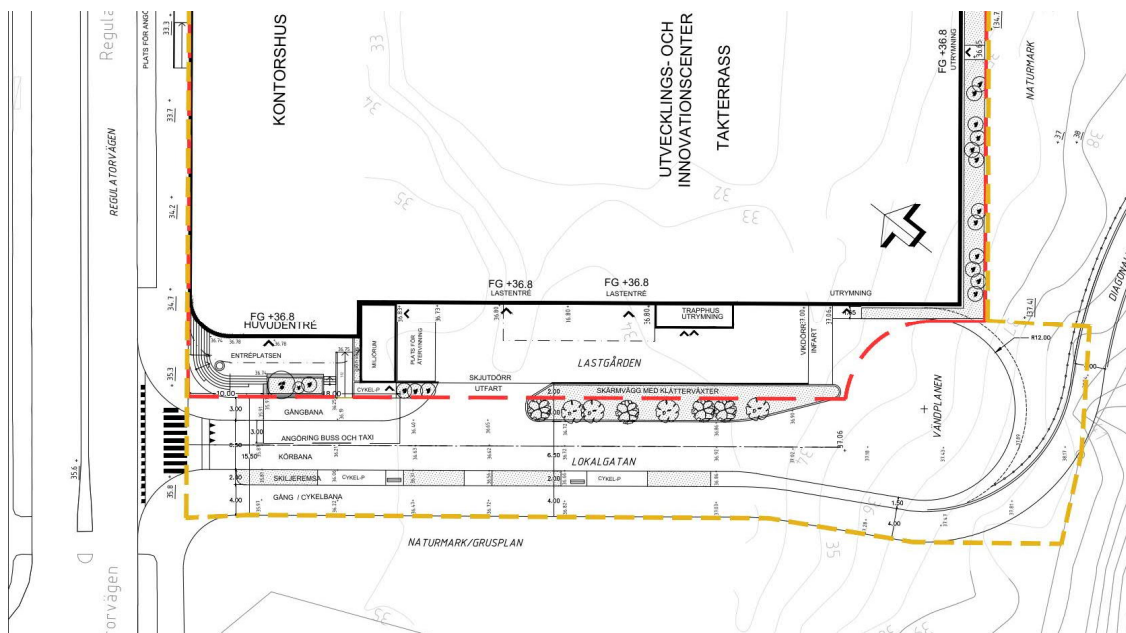
Bussangöring anläggs på östra sidan av Lokalgatan i gata mellan Entréplatsen och lastgårdens utfart och kombineras med taxi. Angöringens placering ligger inom ett gångavstånd på 25 meter från entrén och uppfyller därmed krav på tillgänglighet. När en buss eller taxi angör platsen utgör de ett hinder och skymmer sikten för de tunga leveransfordonen till och från lastgården men det är möjligt att komma förbi en uppställd buss från cirkulationen och lastgården med ett LBN fordon (se Figur 13 nedan) men det är tajt med små marginaler. Situationen när en buss står vid angöringsplatsen och en LBN lastbil kommer ut från lastgården bedöms inträffa sällan och är därför acceptabel.



Figur 13. LBN körspåranalys vid angöring buss och taxi vid 5 km/h. Samma för skede 1 och 2. Det som skiljer skedena åt är anslutningen till Regulatorvägen, vilket inte påverkar körspåret.

Större leveranser med fordonstyp Lspec och Lmod kommer inte förbi när en buss står vid angöringsplatsen men detta sker bara cirka 3 gånger per år och risken att de två fordonen befinner sig på platsen samtidigt är mycket lågt och bedöms därför acceptabel.

Utformningen av Lokalgatan är densamma i skede 1 som i skede 2. Det som skiljer dem åt är anslutningen till Regulatorvägen. I skede 1 sker det via befintlig T-korsning, se Figur 14, medan det i skede 2 sker via en ny cirkulationsplats.



Figur 14 Planskiss trafikutformning Lokalgatan (skede 1).

3.2.4. Torget



Figur 15 Planskiss trafikutformning Torget (skede 2).

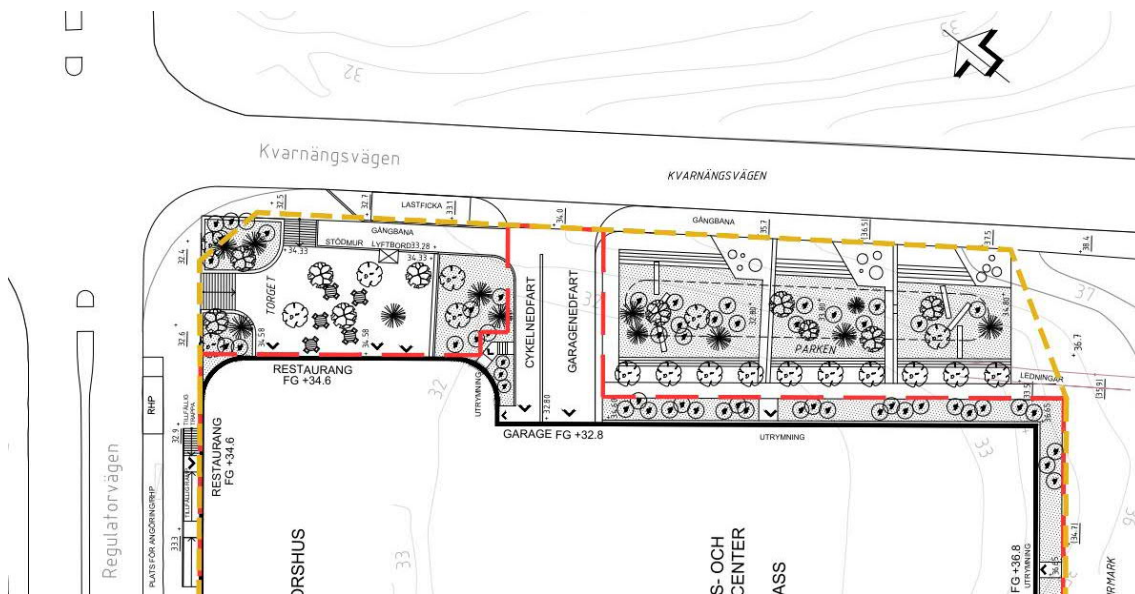
I hörnet mot korsningen Regulatorvägen och Kvarnängsvägen planeras ett torg med entré till en restaurang. På Torget anläggs besöksparkering för cykel. Restaurangens leveranser och avfallshantering sker på Kvarnängsvägen som ligger på samma nivå som Torget. Även

parkering för rörelsehindrade finns på Kvarnängsvägen vid Torget. In- och utfart till garaget för cykel och personbilstrafik sker från framtida Kvarnängsvägen, se Figur 15.

Såväl besökare som arbetande med cykel tros främst komma från Regulatorvägen. Av den anledningen bör besöksparkeringen på Torget placeras nära cykelbanan vid Regulatorvägen i anslutning till restaurangens entré samt att cykelgaraget bör kunna nås via Torget och Kvarnängsvägen på ett enkelt sätt. För att uppmuntra till hållbara resor bör entrén till cykelgaraget synliggöras.

I skede 1 innan Regulatorvägen höjs och framtida Kvarnängsvägen anläggs finns stora höjdskillnader mellan gata och Torg. Därför behövs tillfälliga lösningar för parkering för rörelsehindrade samt lastplats för att klara krav på tillgänglighet, se Figur 16. Parkering för rörelsehindrade till restaurangen föreslås att lösas på allmän platsmark på Regulatorvägen. En lastficka föreslås placeras på Kvarnängsvägen vid Torget. Längslutningen på lastplatsen är 4% och bedöms vara acceptabel. Det är samma lutning som gatan och det är en temporär lösning innan skede 2 implementeras. Med anledning av nivåskillnaden mellan Kvarnängsvägen och Torget krävs en hiss för laster för att nå Torget och i förlängningen leveransentré och avfallsutrymme för att minimera omväg för lastning och lossning. Samma hiss kan användas för rörelsehindrade personer som stannar vid handikapplats längs Regulatorvägen.

Höjdskillnaden innebär också att cyklister inte kan nå Torget från Regulatorvägen. Torget och cykelgaraget nås från Kvarnängsvägen.



Figur 16 Planskiss trafikutformning Torget (skede 1).

3.3. Parkering

3.3.1. Förutsättningar i planområdet

Huddinge kommun har tagit fram en mobilitets- och parkeringsplan⁷ (MOPS) för Flemingsberg. Syftet med planen är att komplettera kommunens parkeringsprogram⁸ med specifika mål och riktlinjer för den regionala stadskärnan Flemingsberg. I planen anges bl.a. att parkering inom stadskärnan ska anordnas i särskilda mobilitetshus med cykelparkering, bilparkering, cykelpool och bilpool där de mest miljövänliga alternativen ges de bästa lägena för att på så sätt uppmuntra ett hållbart resande. För att utnyttja mobilitetshusen så effektivt som möjligt ska parkeringsplatserna samnyttjas mellan boende, arbetande och besökare.

I mobilitets- och parkeringsplanen anges ett grundintervall för parkering som utgår från kommunens parkeringsprogram. Parkeringstalet inkluderar både cykel- och bilparkering och beror på geografiskt läge i förhållande till kollektivtrafiken där kommunen delas in i tre zoner; A, B och C.

Centralmarken tillhör zon A vilket motsvarar det lägsta parkeringstalet i grundintervallet. I mobilitets- och parkeringsplanen anges dessutom att det finns möjlighet till ännu lägre parkeringstal i området Flemingsberg eftersom det är en regional stadskärna med mycket kapacitetsstark kollektivtrafik.

3.3.2. Flexibla parkeringstal

Huddinge kommun arbetar med flexibla parkeringstal, vilket gör det möjligt för byggaktörer att sänka det projektspecifika parkeringstalet genom att vidta så kallade mobilitetsåtgärder. Syftet med mobilitetsåtgärderna är att underlätta för resor utan bil (t.ex. genom bilpool, cykelpool och subventionerad kollektivtrafik) vilket i sin tur minskar behovet av parkeringsplatser. Därmed finns möjlighet att främja ett klimatsmart resande med hållbara färdmedel som bidrar till attraktiva livsmiljöer och en trygg och säker trafiksituation.

I Flemingsberg finns möjlighet till ett lågt parkeringstal då området ligger i ett kollektivtrafiknära läge med god tillgänglighet till service. Detta gäller i allra högsta grad för Centralmarken som i skede 1 ligger i nära anslutning till befintlig kollektivtrafik och i skede 2 nära det nya resecentrumet med kapacitetsstark kollektivtrafik.

I mobilitets- och parkeringsplanen anges att parkeringstalet i Flemingsberg kan sänkas till näst intill noll om exploatören kan påvisa ett omfattande utbud av mobilitetstjänster som minskar behovet av bil. Det kräver dock tydliga motiveringar och redovisningar för hur i princip 100 % hållbart resande ska uppnås.

⁷ Mobilitets- och parkeringsplan Flemingsberg (2020)

⁸ Parkeringsprogram för Huddinge kommun (2016)

3.3.3. Förslag på mobilitetsåtgärder

I bilagan "Handlingsplan mobilitet" beskrivs ett paket av mobilitetsåtgärder, hur de följs upp och dess effekter, för reducering av parkeringstalet i Centralmarken. Utbudet av mobilitetsåtgärder motsvarar den högsta nivån av reduktion av parkeringsplatser vilket för Centralmarken innebär en reduktion som kan motsvara ett parkeringstal på nära noll enligt mobilitets- och parkeringsplanen.

1. Digital plattform för mobilitetsåtgärder
2. Välkomsträff med information och reserådgivning
3. Rabatter och erbjudanden
4. Subventionerad kollektivtrafik
5. Cykelpool
6. Bilpool
7. Taxiresor och hyrbilar
8. Digitalt forum för samåkning
9. Cykelmekaniker och servicestationer
10. Cykelparkering med hög standard

3.3.4. Parkeringsbehov i Centralmarken

Planläggningen för Centralmarken omfattar totalt cirka 20 600 kvm BTA med följande preliminära uppdelning:

- Kontor: cirka 12 000 kvm BTA
- Verksamhet: cirka 8 000 kvm BTA
- Restaurang: cirka 600 kvm BTA

Totalt kommer området att inrymma drygt 700 arbetande, varav cirka 600 i kontorslokalerna. Garage för cykel och bil inryms i källarplan.

I tabellerna nedan redovisas det parkeringsbehov som har bedömts för Centralmarken. Bedömningen har gjorts utifrån de parkeringstal som anges i kommunens parkeringsprogram där Centralmarken ingår i zon A. För verksamheten, som enligt parkeringsprogrammet kräver särskilt utredning, har parkeringstalet bedömts utifrån hur många som kommer att arbeta i laboratoriet, vilket uppskattas till 50-100 personer. Av dessa förväntas minst 70 % resa med hållbara färdmedel enligt planprogrammet för Flemingsbergsdalen. Kvar återstår 30 % som reser med bil. Givet ett scenario där 100 personer arbetar i laboratoriet ger det 30 bilplatser per 8 000 kvm BTA, vilket motsvarar cirka 4 bilplatser per 1 000 kvm BTA. En liknande övning för cykelparkeringen med antagandet om att 20 % av de anställda reser med cykel ger cirka 3 cykelplatser per 1 000 kvm BTA, Tabell 1.

Tabell 1 P-tal per 1000 kvm BTA per kategori.

ZON A	P-tal bil per 1000 kvm BTA	P-tal cykel per 1000 kvm BTA
Kontor:	10	13
Verksamhet / Laboratorium	4	3
Restaurang	17	24

Med parkeringstalen som utgångspunkt har parkeringsbehovet beräknats för två skeden:

- Skede 1 år 2025 med utgångspunkt att 70 % av alla resor till och från planområdet sker med hållbara färdmedel, se Tabell 2.
- Skede 2 år 2050 med utgångspunkt att 95 % av alla resor till och från planområdet sker med hållbara färdmedel, se Tabell 3.

Tabell 2 Parkeringsbehov i skede 1 per kategori.

SKEDE 1 år 2025	Antal bilplatser utan reduktion	Antal bilplatser med reduktion 70 %	Antal platser för bilpool	Antal platser för cykel
Kontor: 12 000 kvm BTA	120	37	5	156
Verksamhet: 8 000 kvm BTA	32	10	9	24
Restaurang: 600 kvm BTA	10	2	1	14
Totalt: 20 600 kvm BTA	162	49	15	194 + 15*

Tabell 3 Parkeringsbehov i skede 2 per kategori.

SKEDE 2 år 2050	Antal bilplatser utan reduktion	Antal bilplatser med reduktion 95 %	Antal platser för bilpool	Antal platser för cykel
Kontor: 12 000 kvm BTA	120	7	7	156
Verksamhet: 8 000 kvm BTA	32	3	11	24
Restaurang: 600 kvm BTA	10	1	1	14
Totalt: 20 600 kvm BTA	162	11	19	194 + 30*

* El-cyklar i cykelpoolen

3.3.5. Samnyttjande

För att utnyttja parkeringsplatserna så optimalt som möjligt föreslås att de effektiviseras genom samnyttjande mellan olika verksamheter i planområdet. På så sätt kan parkeringsplatserna användas för flera olika funktioner under dygnet, exempelvis arbetsparkering på dagtid och besöksparkering till restaurangen på kvällar och helger.

I mobilitets- och parkeringsplanen för Flemingsberg anges att parkeringsanläggningar ska samnyttjas i så stor utsträckning som möjligt. Framförallt bör samnyttjande eftersträvas för olika typer av verksamheter, vilket kräver en öppen parkeringslösning där platserna inte är reserverade för en specifik användare.

I Centralmarken föreslås att parkeringen anordnas i ett större öppet garage med odedikerade platser som är möjliga att samnyttja och som inte är låsta till ett enskilt fordon eller användare, bortsett från bilpoolsbilarna som har särskilda platser som är strategiskt placerade och enkla att nå.

I skede 1 tjänar garaget initialt verksamhetens behov av parkering, för att i skede 2 möjliggöra för samnyttjande. Garaget utformas därför för att vara flexibelt och kunna utvecklas över tid.

I Tabell 4 nedan anges möjligheterna till samnyttjande för parkeringen i Centralmarken. Siffrorna är hämtade från mobilitets- och parkeringsplanen och visar hur parkeringsbehovet ser ut för olika verksamheter under olika tider på dygnet.

Tabell 4 Möjlighet till samnyttjande för parkeringen i Centralmarken.

	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Helg 10-13	Natt
Kontor	90 %	20 %	10 %	10 %
Verksamhet	90 %	20 %	10 %	10 %
Restaurang	20 %	90 %	10 %	0 %

Tabell 4 visar att det största behovet av parkeringsplatser i Centralmarken infaller på vardagar. Det innebär att parkeringsgaraget behöver dimensioneras utifrån detta behov. I tabell 5 nedan visas behovet av parkeringsplatser i Centralmarken efter samnyttjande mellan verksamheter. Med ett lägre behov av parkeringsplatser i skede 2 finns möjlighet för omkringliggande verksamheter och bostäder att nyttja garaget, vilket på sikt kan bidra till ett ännu högre samnyttjande.

Tabell 5 Parkeringsbehov med samnyttjande i Centralmarken.

	Antal bilplatser utan reduktion	Antal bilplatser i skede 1	Antal bilplatser i skede 2
Kontor: 12 000 kvm BTA	$120 \cdot 90 \% = 108$	$37 \cdot 90 \% = 33$	$7 \cdot 90 \% = 6$
Verksamhet: 8 000 kvm BTA	$32 \cdot 90 \% = 29$	$10 \cdot 90 \% = 9$	$3 \cdot 90 \% = 3$
Restaurang: 600 kvm BTA	$10 \cdot 20 \% = 2$	$2 \cdot 20 \% = 0$	$1 \cdot 20 \% = 0$
	= 139	= 42	= 9

3.3.6. Angöring

Inom detaljplaneområdet planeras det för olika former av angöring för både nyttotrafik och behovstrafik. Med behovstrafik avses parkeringsplatser för rörelsehindrade och taxiplatser. En del av angöringen kommer finnas på kvartersmark och kommer då vara dedikerad olika verksamheter, medan en del angöring sker på allmän platsmark och är då tillgänglig för alla trafikanter så länge de allmänna kraven för angöring uppfylls.

Leveranser och avfallshantering till restaurangen sker i lastficka på Kvarnängsvägen i skede 1 och skede 2. En framtida utveckling av Fabeges egen verksamhet "Urban Services" skulle kunna innebära att hanteringen av leveranser till Restaurangen kan ske i garaget. Verksamheten bedrivs av mindre eldrivna fordon. Huruvida en sådan utveckling är möjlig behöver utredas längre fram och kommer inte vara klarlagt inom detaljplanearbetet. Leveranser och avfallshantering till verksamheten hanteras via lastgården från Lokalgatan.

Tre parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver anläggas, en per verksamhet. Gångavståndet mellan parkeringsplatsen och entrén får inte överstiga 25 meter. För kontor och labbverksamhet bedöms parkeringsplats för rörelsehindrade kunna lösas i garaget, medan det för restaurangen behöver lösas på allmän platsmark från Regulatorvägen i skede 1. I skede 2 kan parkeringsplats för rörelsehindrade lösas vid Torget från Kvarnängsvägen.

För att klara krav om tillgänglighet anläggs två platser för taxi på Lokalgatan inom 25 meter från Entréplatsen. Angöringen samnyttjas med busshållplatsen för chartrad trafik till verksamheten. Angöringen placeras i körbanan mellan Entréplatsen och utfarten till lastgården. På så vis kan gångtrafik förbi lastgårdens utfart undvikas, vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Angöringen behöver tillgänglighetsanpassas. För rörelsehindrade måste en ramp anläggas någonstans vid angöringen. Bästa läge skulle vara i södra delen vid slutet av angöringsplatsen.

3.3.7. Reglering

För att åstadkomma en fungerande parkeringslösning inom detaljplaneområdet behöver regleringen av parkering och angöring vara utformade på ett sätt som gör att det främjar resor med hållbara färdmedel.

Angöring på allmän platsmark i form av på- och avlämningsplats regleras med parkeringsförbud för att motverka att det används för att parkera även kortare tider. Alla lastplatser regleras på samma sätt med parkeringsförbud av samma anledning. Det innebär att fordon som till exempel taxibilar kan stanna för att släppa av eller plocka upp resande.

Lastgården på kvartersmark kommer regleras med krav på tillstånd. Lastplatser på kvartersmark kommer också regleras med krav på tillstånd men kan också komma att tillåta kortare uppställning av fordon. Ur ett hållbarhetsperspektiv bör nyttotrafiken regleras tidsmässigt och fordonsmässigt, för att i möjligaste mån åstadkomma en så hållbar godshantering som möjligt och undvika skapandet av konflikter med flöden under rusningstid.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade på allmän platsmark och kvartersmark kommer regleras avseende tid och kostnad för att tillgodose ett parkeringsbehov dagtid. Långtidsparkering kommer därmed inte vara tillåtet då parkeringsplatserna är avsedda för verksamheter och inte boende.

Angöring för buss och taxi på allmän platsmark regleras avseende tid upp till 15 minuter samt med parkeringsförbud för att i möjligaste mån åstadkomma en så hållbar trafiksituation som möjligt.

3.4. Kapacitetsbedömning

Detaljplanen för centralmarken förutsätter omkring 49 parkeringsplatser totalt till kontor, restaurang och labb/verksamhet. Trafiken till och från dessa verksamheter antas köra via ny korsning med framtida Kvarnängsvägen. Trafikflöden längs Kvarnängsvägen är i nuläget låga. I nuläget (september 2019) har Kvarnängsvägen ett dubbelriktat trafikflöde på omkring 6 000 fordon vardagsdygn. Under morgonens rusningstid är trafiken främst riktad mot Regulatorvägen och under eftermiddagen mot bostäder i Visättra. Under eftermiddagens maxtimme, mellan kl. 16-17, är det som mest fordonstrafik längs Kvarnängsvägen med totalt 500 fordon/timme.

Verksamheter inom Centralmarken uppskattas alstra maximalt 100-200 persontransporter/dygn till och från parkeringsgaraget, vilket uppskattningsvis motsvarar 25-35 fordon/timme under rusningstid. Denna låga trafikmängd bedöms inte medföra någon kapacitetsbegränsning i korsningen med in- och utfarten från parkeringsgaraget till Kvarnängsvägen och trafiken förväntas ha god framkomlighet i korsningen. Framkomligheten från parkeringsgaragets utfart är snarare beroende på hur kapaciteten i korsningen mellan Regulatorvägen och Kvarnängsvägen ser ut. Utfarten från parkeringsgaraget är ca 50 m från den korsningen. Kapaciteten i korsningen mellan Regulatorvägen och Kvarnängsvägen är inte bedömd men skulle framkomlighetsproblem uppstå kan exempelvis ett spärrområde införas, som hindrar köande trafik längs Kvarnängsvägen att blockera utfarten, vilket skulle åtgärda möjlig framkomlighetsbrist.

Leveranser till lastgården bedöms inte påverka framkomligheten i närliggande cirkulationsplats med Regulatorvägen. Antalet leveranser per vardag uppskattas vara omkring 20-25 stycken och därmed än mindre under rusningstider då framkomligheten i regel är som lägst. Trafikflödet längs Regulatorvägen är omkring 8 000 fordon/dygn i skede 1, vilket förväntas bli lägre i skede 2 då kommunen har höga mål kring hållbara transporter. I båda skedena står leveranserna till lastgården och personbilstrafiken till parkeringsgaraget för en försvinnande liten delmängd av det totala trafikflödet och bedöms därmed inte vara orsaken till möjliga kapacitetsproblem i närområdet.

Tabell 6. Information om uppskattade leveranser till planområdet samt dess frekvens.

Leveranser	Turer per dag	Turer per vecka	Turer per år
Lastbil (LBn)	2	3	
Leveransbil (Los)	16		
Sopbil (Los)		2	
Tankbil (Lps/LBn)			24
Slamsug (Los)			10
Chartrad buss (Bb)		3	
Lastbil med släp (Lmod) och dragbil (Lspec)			3
Totalt	18	8	37

4. Trafiklösning under byggtid

Centralmarken är en del av ett större utvecklingsprojekt i Flemingsberg som kommer att pågå under en längre tid fram till 2050 då hela utbyggnaden förväntas vara klar. Utbyggnaden av Flemingsbergsdalen är indelad i två övergripande skeden utifrån planeringen för Centralmarken. Genomförandet av detaljplanen innebär att det under perioder kommer att vara olika trafiksituationer i området. Angivet år per skede är det år då utbyggnaden inom respektive skede ska vara färdigställt.

4.1. Skede 1 år 2025

Skede 1 innebär att bebyggelsen som planläggs i detaljplanen är utbyggd och inflyttad, men att andra delar inom Flemingsbergsdalen inte är färdigbyggda bortsett från de övriga detaljplaner (Dp Hörntomten och Dp Norra tomten) och andra projekt som är pågående (Trafikplats Högsolan och Bostäder Hälsovägen). Överdäckningen av Huddingevägen har inte påbörjats och ingången till den norra stationsentrén sker fortsatt antingen i tunnel under Regulatorbron och järnvägen alternativt från Regulatorbron.

Förutsättningarna för gående och cyklande är snarlika de idag undantaget den nya kopplingen via Lokalgatan. Lokalgatan erbjuder en mer gen och tillgänglighetsanpassad koppling mellan Visättra och Flemingsbergs station. Under utbyggnaden av planområdet och Flemingsbergsdalen behöver gående och cyklisters tillgänglighet och framkomlighet särskilt beaktas.

Detaljplaneområdets koppling till det regionala vägnätet för motorfordonstrafik finns via Trafikplats Högsolan och Regulatorbron. Infart till Lokalgatan sker via Regulatorbron och den befintliga T-korsningen.

Leveranstrafik mellan planområdet och Huddingevägen kan trafikera via Trafikplats Högsolan alternativt via Regulatorbron som idag. För att minimera ytanspråken för fordonstrafiken i Regulatorvägens korsning med Lokalgatan föreslås att den tunga trafiken till lastgården trafikerar via Huddingevägens befintliga korsning med Regulatorbron. De tunga fordonen kan då köra rakt genom korsningen. Restaurangens leveranser och avfallshantering sker på gata, på Kvarnängsvägen, vilket betyder att den trafiken behöver kunna vända någonstans i gatunätet för att kunna ta sig ut på Huddingevägen igen. Ett alternativ skulle kunna vara i cirkulationsplatsen Kvarnängsvägen/Visättravägen/Sågstuvägen. För övrig leveranstrafik och chartrad busstrafik till verksamheten inom området sker vändning i vändplan på Lokalgatan.

Personbilstrafik som ska till garaget kan trafikera via Trafikplats Högsolan eller Regulatorbron.

4.2. Skede 2 år 2050

Skede 2 innebär att Flemingsbergsdalen är utbyggt i enlighet med planprogrammet. Även pågående infrastrukturprojekt (såsom Spårväg syd, Tvärförbindelse Södertörn, Flemingsbro, Överdäckning av Huddingevägen) står klara.

Gång- och cykelvägnätet i Flemingsbergsdalen är fullt utbyggt. Tillgängligheten till planområdet från såväl regionala som lokala målpunkter i området är mycket god.

Regulatorbron har stängts för motorfordonstrafik (undantaget buss och taxi) varför planområdets enda fullständiga koppling till Huddingevägen är via Trafikplats Högsolan. En koppling till Huddingevägen finns också via Flemingsbro, men då endast i norrgående riktning.

Mot bakgrund av ovan behöver all leveranstrafik till planområdet primärt ske via Trafikplats Högsolan. Leverans- och avfallshanteringen sker fortsatt på gata från Kvarnängsvägen, men vändning kan då ske runt kvarter via garageinfarten till framtida Kvarnängsvägen. För övrig leveranstrafik och chartrad busstrafik till verksamheten inom området sker vändning fortsatt i vändplan på Lokalgatan.

Regulatorbron utformas som cirkulationsplats med Björnkullavägen, Regulatorvägen och Lokalgatan. Kvarnängsvägen har fått ett nytt läge i plan och höjd, men påverkar inte trafikföringen till/från planområdet.