

STADSLIVSANALYS FÖR FLEMINGSBERGSDALEN



WSP Advisory

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: + 46 10 722 50 00

wsp.com

UPPDRAGSNAMN
Stadslivsanalys Flemingsbergsdalen

UPPDRAGSNUMMER
10297394

FÖRFATTARE
Hanna Ljungqvist,
Henrik Vestin,
Marcus Henrikson,
Ruth Wiberg och
Sara Elmén, WSP

GRANSKAD AV
Helena Klintström, WSP

DATUM
2020-01-31

SAMMANFATTNING

Stadslivsanalysen syftar till att på en övergripande nivå lyfta vilka värden och behov som finns idag kopplat till stadsliv ur social och kommersiell synpunkt samt analysera och genomföra en konsekvensbedömning av den framtida planerade utvecklingen av Flemingsbergsdalen. Fokus i analysen är på områdets planerade stråk och noder.

Flemingsberg är idag ett område som är uppdelat utav flera större barriärer, både fysiska och upplevelsemässiga. Den planerade utvecklingen i Flemingsbergsdalen kan på en övergripande nivå komma att hjälpa till att knyta ihop de olika stadsdelarna.

För att säkerställa att inte ytterligare barriärer skapas i området behövs vidare och fördjupad analys av den fysiska strukturen och de planerade kopplingarna. Att bryta upp stora byggnadsvolymer, överbrygga höjdbarriärer och koppla an till de stråk som finns idag är av vikt för att skapa nya levande stråk samt öka orienterbarheten och tryggheten.

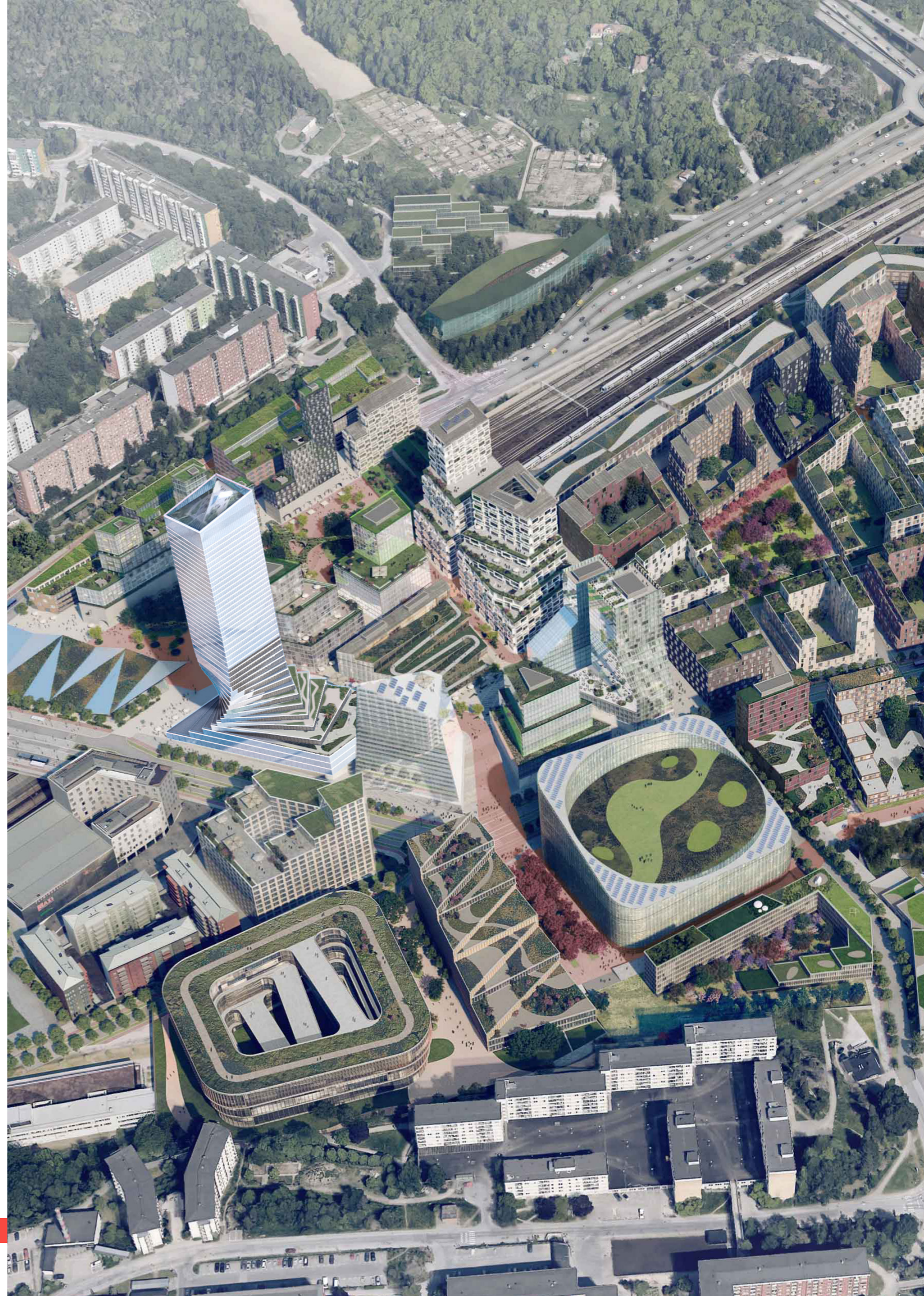
Analysen identifierar ett antal kopplingar och stråk vilka är extra viktiga att fokusera på i den framtida planeringen för att säkerställa en trygg och sammanlänkad struktur. Detta gäller dels kopplingar mellan Grantorp och den planerade bebyggelsen i Flemingsbergsdalen dels mellan Visättra och Flemingsbergsdalen. Att skapa aktiverade stråk på överdäckningen bidrar till att skapa tryggare kopplingar. Flera stråk och platser i förslaget riskerar att upplevas som storskaliga och kan behövas bryts upp. Smitvägar, varierande skala, varierande fasader och aktiverade bottenvåningar kan bidra till att bryta upp storskaliga strukturer och öka tryggheten längs stråken.

För att skapa goda förutsättningar för ett brett utbud av handel och service bör lokaliseringen koncentreras till en nod i anslutning till huvudleder/stråk för både bil-, cykel- och gångtrafik, resecentrum och pendeltåg. Detta för att i möjligaste mån kunna dra nytta av de flöden som genereras. Vidare har området idag viktiga ankarbutiker i och med ICA Maxi och Lidl. Dessa skapar i sig flöden som tillkommande handel och service kan dra nytta av. Det är därför viktigt att sammanbinda ett nytt stadscentrum med områdets framtida ankarbutiker.

Välintegrerade stråk med alla trafikslag samt dubbelsidig bebyggelse har bättre förutsättningar för handel och kommersiell service än ett lågt integrerat stråk med endast gångtrafik och enkelsidig bebyggelse. I förslaget finns relativt få platser där aspekter för välintegrerade stråk sammanfaller så att attraktiva platser med hög potential för stadsliv bildas. Hälsovägen och dess förlängning över Regulatorbron (boulevarden) förväntas bli områdets starkaste rum för stadsliv genom att bli ett tryggt och levande stråk under många av dygnets timmar.

INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH INLEDNING	6
	Förutsättningar för levande stadsliv med gatuplansverksamheter	8
2	NULÄGESBESKRIVNING	10
	Trygghet och säkerhet	12
	Platsidentitet och trivsel	14
	Intensitet och mångfald av funktioner	15
	Tillgänglighet och kopplingar	16
	Konkurrens och upptagningsområde	18
	Befolkning och köpkraft	19
	Lokalisering	22
3	PLANERAD OCH PROGNOTISERAD UTVECKLING	24
	Flemingsbergsdalen	24
	Utveckling i Flemingsberg och närområden	26
4	ANALYS OCH REKOMMENDATIONER	28
	Övergripande nivå	28
	Trygghet och säkerhet	30
	Platsidentitet och trivsel	34
	Intensitet och mångfald av funktioner	38
	Tillgänglighet och kopplingar	42
	Konkurrens och upptagningsområde	48
	Befolkning och köpkraft	50
	Lokalisering	52
5	REFERENSER	56



1. BAKGRUND OCH INLEDNING

I Flemingsberg planeras stora förändringar med ett flertal olika stadsutvecklingsprojekt. Den kommande utvecklingen innebär att hela Flemingsberg förändras och växer, inte bara Flemingsbergsdalen. Flemingsbergsdalen ska utgöra den centrala stadskärnan i framtida Flemingsberg och bli utöver ett nav i regionen en mötesplats för boende i området, helt i linje med den regionala utvecklingsplanen, RUF 2050.

Som en del i stadsutvecklingsarbetet tas ett planprogram fram för Flemingsbergsdalen som anger inriktningen för de kommande detaljplanerna i området. Programförslaget bygger på en övergripande idé om en stadsdel som knyts ihop med övriga Flemingsberg och som ska leva dygnet runt. I den centrala delen av Flemingsbergsdalen ska ett nytt samlande stadscentrum finnas med resecentrum. Järnvägen och Huddingevägen ska genom bebyggelseutvecklingen däckas över och barriärer ska på så vis överbryggas. Stadsdelen ska vara tät och erbjuda närhet mellan olika målpunkter. Inom ramen för utvecklingen av planprogrammet tas ett hållbarhetsprogram fram för att inkludera och säkerställa hållbarhetsaspekten i utvecklingen av området.

Som en del i planeringsarbetet genomförs denna stadslivsanalys för att ge svar på hur utvecklingen bör ske ur ett stadslivsperspektiv.

Stadslivsanalysen fungerar som ett strategiskt beslutsstöd samt vägledning i det fortsatta arbetet med Flemingsbergsdalen, men kan även komma att användas i det fortsatta utvecklingsarbetet för övriga stadsdelar.

Med utgångspunkt i trygghet, inkludering, sammanhållning, vardagsliv, delaktighet och inflytande, folkhälsa samt marknadsmässiga förutsättningar för handel, kommersiella verksamheter och samhällsservice syftar stadslivsanalysen till att redogöra för platsens utmaningar och möjligheter samt planförslagets konsekvenser för ett rikt stadsliv.

Rekommendationer ges för de utmaningar som har identifierats och värden som behöver bevaras, förstärkas, tillföras eller förändras i utvecklingen av området för att förstärka de sociala och kommersiella förutsättningarna.

Denna rapport består av en övergripande analys innehållande en nulägesbeskrivning över hela Flemingsberg med omland samt en konsekvensbedömning och analys av den planerade utvecklingen med fokus på illustrationsplanens stråk och noder för Flemingsbergsdalen. Metoder som används i del ett är GIS-analys, platsbesök, analys av tidigare genomförda utredningar och spontanintervjuer vid platsbesök.

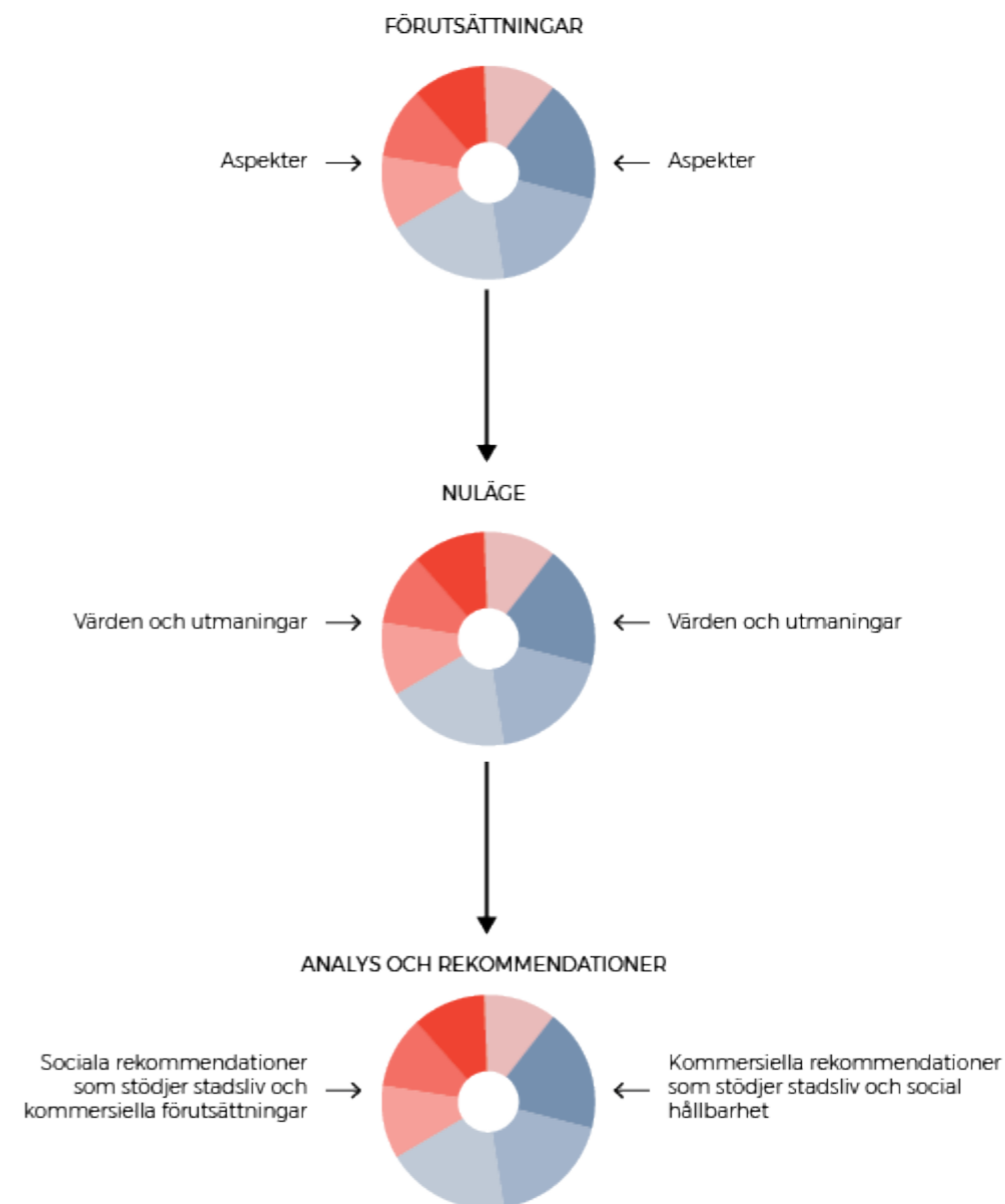
"Flemingsbergsdalen ska bli en sjudande stadsdel med internationell atmosfär som lever stora delar av dygnet. Stadsdelen ska vara ett nav för hela Flemingsberg och en mötesplats för alla som lever och verkar här. Det ska bli en varierad, dynamisk och multifunktionell plats som skapar möjligheter för kreativitet och attraherar morgondagens talanger."

ur Planprogram för Flemingsbergsdalen

STADSLIVSANALYS

SOCIALA VÄRDEN

KOMMERSIELLA VÄRDEN



FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LEVANDE STADSLIV MED GATUPLANSVERKSAMHETER

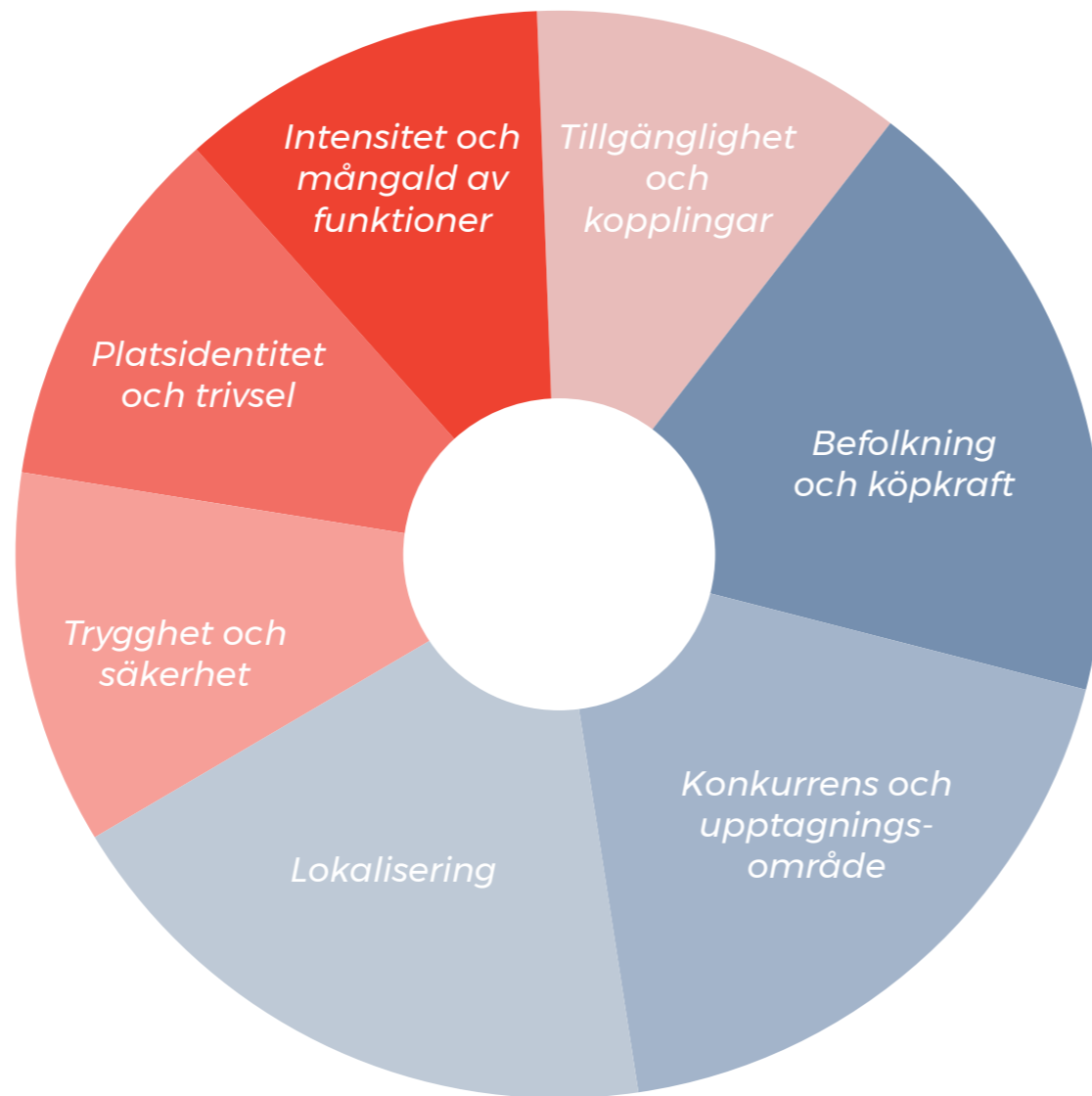
Stadsliv skapas av att människor rör sig och vistas i stadens offentliga rum. Ett ökat stadsliv innebär en ökad möjlighet till sociala möten och ökad trygghet men även ett utökat underlag för handel och service. Båda dessa delar behövs för att Flemingsbergsdalen ska kunna bli den sjudande stadsdel och mötesplats som beskrivs i planprogrammets vision.

Stadslivets sociala sida handlar om att öka sociala värden såsom trivsel, jämlikhet och hälsa. Dessa värden främjas av stadslivskvaliteter som trygghet och säkerhet, platsidentitet och trivsel, intensitet och mångfald av funktioner samt tillgänglighet och kopplingar. Genom att också titta på platsens socioekonomi skapas möjligheter för att se på stadslivet ur ett jämlikhetsperspektiv.

Stadslivets kommersiella sida handlar om att ge förutsättningar för kommersiell utveckling som bidrar till stadsliv. Kommersiell utveckling är beroende av ovan stadslivskvaliteter men också av köpkraft, upptagningsområde, vilken konkurrens platsen har samt god lokalisering.

Konkreta möjligheter för att öka stadslivet skapas genom att främja insatser för ökade stadslivskvaliteter som leder till att öka antalet människor som rör sig till, från, inom eller passerar förbi en plats. Stadslivet kan exempelvis också förstärkas genom att vistelsekvalitéerna förbättras så att de som passerar platsen får lust att stanna till. Det finns en mängd kvaliteter som bidrar till detta, såsom gott lokalklimat, goda ljudmiljöer, sociala målpunkter, grönska, mänsklig skala på byggnader och platser med mera.

Platsens stadslivskvaliteter tillsammans med platsens kommersiella potential ligger till grund för dess möjligheter och förutsättningar för stadsliv. Figur 1 illustrerar, på en generell nivå kopplingen, mellan stadslivskvalitéer och kommersiell potential. Tillsammans utgör alla dessa aspekter grund för stadslivsanalysen för Flemingsbergsdalen.



Figur 1. Illustration över förutsättningar för levande stadsliv med gatuplansverksamhet.

THE POWER OF TEN!

"Har du tio anledningar att besöka en gata eller en plats skapas en levande plats. Skapas tio sådana platser blir stadsdelen levande (går det inte med tio, så skapa så många du kan)."

"En tumregel är att ett stråk känns levande och attraktivt om det händer något var sjunde meter. Ett skyltfönster, en uteservering, en entré etc.

Det ska gå att se vad som händer på andra sidan gatan. En attraktiv gata för gående bör inte vara bredare än ca 20 meter från fasad till fasad. Det ska kännas tryggt att korsa gatan."

"Det ska gå att slå ihop eller dela upp lokaler så långt det är möjligt. På de stråk och vid de platser där man bedömer att det finns förutsättningar för publika verksamheter bör denna planering för flexibilitet ha företräde framför andra i sig viktiga funktioner såsom cykelgarage, tvättstugor etc.

Man bör exempelvis överväga att bygga in eller förbereda för svartplåtskanaler i många lokaler, även om det inte blir en krog i första skedet.

Önskvärd generell takhöjd i bottenvåningen är ca 4,5 meter. Fri höjd under installationer kan då bli 3,5 meter. Detta gäller både där det skall vara verksamhet i gatuplan och där det kan vara det. Allt för att skapa flexibilitet för olika användningar över tid."

"Man går som regel max 6-7 minuter (ca 500 meter) med en bärkasse från livsmedelsbutiken. Kortare med två kassar. Ännu kortare vid trappor och uppförsbacke.

En arbetande går sällan mer än fem minuter enkel väg för att äta lunch."














3. NULÄGESBESKRIVNING

Nedan följer en beskrivning och analys av Flemingsbergs nuläge ur socialt och kommersiellt hänseende. Nuläget är grunden för att se vilka utmaningar och värden som en framtida utveckling behöver hantera samt bygga vidare på. De områden som främst innefattas i beskrivningen är Grantorp, Visättra, Björnkulla, Universitetsområdet samt området kring stationen som ska utvecklas till att bli det nya stadsdelscentrumet.

Flemingsberg är beläget i Huddinge kommun, söder om Stockholm. Den största delen av bebyggelsen i Flemingsberg är uppförd under 1960–1970 talet under miljonprogramsåren. Strukturen är storskalig med flera trafikseparerade bostadsområden. Servicen är koncentrerad till området runt pendeltågsstationen och i nuvarande Flemingsbergs centrum. Det finns god tillgång till kollektivtrafik i form av pendeltåg, regionaltåg och busstrafik. Dock skapar spåret samt storskaliga trafiklösningar en barriär genom området som delar upp Flemingsberg i två delar (Huddinge kommun 2015).

KARTA ÖVER NULÄGE FLEMINGSBERGSDALEN



- | | | | | | |
|---|----------------------------|---|---|---|--------------------|
|  | Trafikbarriär |  | Förskola |  | Planområde |
|  | Höjdbarriär |  | Grundskola |  | Flemingsbergsdalen |
|  | Övervägande dagbefolkning |  | Lekplats | | |
|  | Övervägande nattbefolkning |  | Livsmedelsbutik | | |
|  | Integrerat |  | Idrottsplats | | |
| | |  | Bibliotek och fritidsgård, tillfällig lokal | | |
| | |  | Seniorcentrum | | |
| | |  | Hållplats | | |

TRYGGHET OCH SÄKERHET

Med *trygghet och säkerhet* menar vi kvaliteter som att det ska vara lätt att hitta till, från och inom stadsdelen samt möjlighet att överblicka stadsrummen. Även aspekter som att platser ska vara överblickbara och ha många entréer mot sig och att det ska vara rent och välvårdat påverkar tryggheten på en plats.

Nedan följer en sammanställning av kommunens tidigare genomförda trygghetsundersökningar, trygghetsvandringar och inventeringar.

Enligt trygghetsdialog/enkät i Flemingsberg/Grantorp (2019) upplever cirka 13% att de är mycket trygga kvällstid i Flemingsberg, cirka 32% upplever att de är ganska trygga, 27% ganska otrygga och 17% upplever att de är mycket otrygga. På frågan om de går ut ensamma om kvällen svarar 12% i undersökningen att de inte gör det. Siffran kan jämföras med Norrmalm i Stockholm där 6% svarade att de upplevde otrygghet i utemiljön under kvällstid i en likvärdig undersökning 2017¹. I de öppna frågorna var det flera som efterfrågade trygghetsskapande åtgärder som bättre belysning, mer frekvent sanering av klotter, ökat underhåll, ett lokalt trygghetsnätverk och en bättre städad offentlig miljö med fler soptunnor.

Några lyfter även att de önskar ett ökat antal säkerhetsrelaterade åtgärder som fler väktare, poliser eller övervakningskameror. Flera upplevde en ökning i det öppna, synliga våldet som bidrar till ett otryggare klimat. En person lyfter:

”Jag tycker att det är bra att ni tar upp frågan om trygghet, vissa kompisar som har bott här tidigare flyttade på grund av otryggheten man känner i området.”

Ett problem som återkommer i undersökningarna är ungdomar som hänger på olika platser. En person lyfter att ungdomarna behöver saker att göra, fritidsaktiviteter. Flytten av ungdomsgården kopplas till ett ökat häng av ungdomar i Flemingsbergs centrum. En person upplever att flytten av fritidsgården och biblioteket ner till pendeltågsstationen är ett tecken på att Flemingsberg är bortglömt.

Huddinge kommun har även utfört en rad trygghetsvandringar (2018 och 2019). En stor del av det som tas upp i rapporten om vandringen behandlar belysningsfrågor. Att det saknas belysning på flera platser lyftes samt att många lampor är trasiga eller att de som finns lyser upp alldeles för lite. Flemingsbergsparken lyfts som ett bra inslag i området och bidrar till bra upplyst utemiljö. Även frågor som inslag av slitna, trasiga eller vandaliserade inslag i den offentliga miljön tas upp till exempel trasiga staket, anslagstavlor och parkbänkar.

¹ <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/utredningar-och-rapporter/trygghetsmatningen/trygghet-stockholm-2017.pdf>



Exempel på gångtunnel, vilket kan upplevas som otryggt.



Storskalig struktur inom Campusområdet vilket kan skapa låg orienterbarhet.

I området runt Visättra lyfts den låga orienterbarheten och framkomligheten och att det är svårt att ta sig till och från området både som gående/cyklant och med kollektivtrafik. Att områdets mötespunkt och entré utgörs av en rondell gör att området blir svårframkomligt för gående och att området upplevs som bilorienterat. Torget där det finns en mataffär, sittplats och en välanvänd busshållplats utgörs till största del av en rondell. Framkomligheten som gående är låg även inne i området med få övergångsställen och trafikseparerade gångbroar som är dåligt upplysta.

Ett flertal otrygga stråk identifierades under inventeringen, till exempel stigar och smitvägar mellan bostäder och omkringliggande områden. Vid dialog med boende lyfts en problematik kring ungdomar som hänger och skapar otrygghet samt att det finns för få parkeringsplatser i området.



Bilorienterad struktur vid Flemingsbergs centrum.

PLATSIDENTITET OCH TRIVSEL

Platsidentitet och trivsel innefattar till exempel något som gör en plats speciell, som särskiljer den från andra och gör den till en attraktiv målpunkt. Aspekter som till exempel historia, form, speciella målpunkter, destinationer med mera. Trivsel på platsen beror till stor del på mikroklimat (sol/skugga, vind, buller), grönska, skala på platser och byggnader med mera. Platser ska erbjuda möjlighet att stanna, sitta, prata och mötas.

Ett av de främsta kännetecknen för Flemingsberg år 2020 är den höga koncentrationen av kunskap och människor. Inom gångavstånd från Flemingsbergs station finns cirka 15 000 som arbetar, cirka 18 000 studenter och cirka 15 000 boende.

I Flemingsberg finns idag en blandning av bostäder och verksamheter, men uppdelade i olika områden. Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge, Södertörns Högskola, Kungliga Tekniska högskolan, KI, Röda korsets högskola, Stockholms Musikpedagogiska Institut och konstskolan Idun Loven sysselsätter cirka 10 000 personer i Campusområdet. Tillsammans med polisens verksamhet, Domstolsverket och Södertörns tingsrätt som ligger i Flemingsbergsdalens södra område utgör dessa den största delen av arbetsplatserna i Flemingsberg år 2020.

Öster om spåret ligger Rättsklustret med polisens verksamhet, Domstolsverket och Södertörns tingsrätt som ligger i Flemingsbergsdalens södra område. Här återfinns även bostadsområdet Visättra som enligt boende i området uppfattas som ett separat område från Flemingsberg på västra sidan av spåret (Huddinge kommun 2015).

Området kring Universitetsområdet är storskaligt, trafikseparerat och vänder sig bort från övriga bostadsområden i Flemingsberg. Den befintliga strukturen vänder till stor del baksidan mot Hälsövägen och skapar på så vis ett separat område från Flemingsbergs centrum och Grantorp.

Flemingsberg är idag ett område som är mycket uppdelat i olika områden. Stora delar av de olika områdena är byggda ungefär under samma tidsepok och har därför en liknande bebyggelsestruktur. På en övergripande nivå innebär det att bebyggelsen är storskalig och trafikseparerad. Både byggnader och den fysiska strukturen är programmerad utifrån olika syften som bilväg, separat gångstråk, ett område att bo i och ett annat område att arbeta. Detta medför att olika funktioner är separerade ifrån varandra och skapar en storskalig miljö. Vidare är även byggnaderna programmerade utifrån ett visst ändamål vilket innebär att det finns få platser, speciellt inomhus, för spontana möten och kreativitet. All bebyggelse i Flemingsberg idag är utformad för det syfte som de fyller vilket medför att det finns en viss stelhet i den byggda miljön.

Byggnader i form av gamla industrilokaler och liknande bidrar till att skapa en mer varierad byggd miljö med kreativa lösningar. Det möjliggör även för billigare lokaler jämfört med nybyggnation. Avsaknaden av neutrala inomhusmiljöer i Flemingsberg idag bidrar till att skapa en mindre anpassningsbar miljö vilket är framträdande inom Universitetsområdet.

Bostadsområdena utgörs av storskaliga hus som omgärdas av grönska. Husens placering bildar små gårdar som skapar en mer uppdelad struktur. Strukturen är trafikseparerad inom flerfamiljsområdet. Utformningen på husen är enformig inom vartdera område men skiljer sig mellan de olika bostadsområdena.

Den nyupprustade Flemingsbergsparken bidrar till att skapa en identitetsskapande mötesplats i Grantorp. Utöver parken finns endast mindre målpunkter som bidrar till att skapa samlingsplatser i den lilla skalan för de olika områdena. Inom Universitetsområdet är tillgången till grönska låg och området upplevs som hårdgjort med avsaknad av mer sammanhållen grönska i form av till exempel sammanhängande parkstråk.

Området runt tågstationen är i dag mycket storskaligt och det saknas bebyggelse i direkt anslutning till stationen. Stationsområdet uppfattas idag inte som en socialt samlande mötesplats.

INTENSITET OCH MÅNGFALD AV FUNKTIONER

Intensitet och mångfald av funktioner kan beskrivas med att en koncentration av aktiviteter gör att möten mellan grupper och sekundära aktiviteter kan uppstå. Dessutom gör en blandning av funktioner att stadsrummen används mer intensivt och under hela dygnet.

Merparten av funktioner i form av service och mötesplatser som finns i Flemingsberg idag är lokaliserade kring Flemingsbergs centrum, vid Flemingsbergs station samt sociala målpunkter i bostadsområdena Grantorp och Visättra. I Flemingsbergs centrum finns en större mataffär, restauranger, gym med mera. I området runt Flemingsbergs station finns ICA Maxi, Lidl, apotek, en del restauranger samt idrottsplatser och busshållplatser. Längs Blickagången finns främst restauranger och caféer, ett apotek och service kopplat till högskolorna. Inom Flemingsbergsdalens industriområde finns en målpunkt i form av en grundskola. Söder om Flemingsberg finns målpunkter i form av skola, Visättra centrum, Visättra sportcentrum och Flemingsbergsskogen.

Service och handeln är utspridd sett till den större skalan mellan de ovan nämnda områdena. I Flemingsbergs centrum är servicen klustrad kring centrumområdet och till stor del anpassad till de boende i Grantorp. Funktionerna längs Blickagången är utspridda i stråket mellan Karolinska Universitetssjukhuset och Flemingsbergs station. Servicen här är främst anpassad till de arbetande och studenterna. Detta gäller även den service som finns vid den uppgång av Flemingsbergs station som kopplar till universitetsområdet. Universitetsområdet består till största del av arbetsplatsplatser och högskolor och har få målpunkter för boende i området.

Inom bostadsområdena Grantorp och Visättra finns sociala målpunkter som skolor, förskolor och park, men enbart lite handel och service i form av en mindre livsmedelsbutik i Visättra (Grantorp har nära till den stora livsmedelsbutiken i Flemingsbergs centrum).

Större lekplatser kan fungera som mötesplatser för barnfamiljer mellan olika bostadsområden. Närheten till större lekplatser är låg i de flesta bostadsområdena. En stor del av bostadsbebyggelsen har mer än 300 meter gångavstånd till närmaste större lekplats. Visättra har endast en lekplats inom bostadsområdet vilket medför att flera av de boende i Flemingsberg har längre än 300 meter till en lekplats. I lokaler vid Flemingsbergs station återfinns en idrottsanläggning och kommer att utgöra en del i det nya stadsdelscentrumet i Flemingsbergsdalen.

Uppdelningen av servicen till de olika noderna samt uppdelningen mellan kommersiell service och sociala målpunkter medför att olika gruppers målpunkter är uppdelade mellan de olika områdena och skapar därmed få gemensamma mötesplatser mellan de olika områdena. Vidare är servicen främst anpassad till

närområdet varför mixen av funktioner inom de olika områdena i Flemingsberg är låg. Det finns alltså få målpunkter för arbetande och studerande i bostadsområdena, få målpunkter för de boende i de områden som domineras av arbetande och slutligen få om några platser som riktar sig till en neutral, gemensam målgrupp. Det finns därmed få platser där olika grupper spontant möts med möjlighet till sekundära aktiviteter. Det innebär också att det finns få målpunkter som bidrar till att knyta samman Flemingsberg till en gemensam plats.

TILLGÄNGLIGHET OCH KOPPLINGAR

Tillgänglighet och kopplingar innefattar aspekter som att ett gattunät med många kopplingar gör det lätt att röra sig i staden och att miljöer ska vara utformade så att det är enkelt att ta sig fram till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

Den uppdelade fysiska strukturen tillsammans med avsaknaden av gemensamma målpunkter och kopplingar skapar utöver fysiska barriärer även sociala barriärer mellan området och omkringliggande bostadsområden.



Koppling mellan Visättra och Grantorp med vy mot Grantorp



Smitvägar mellan Visättra och Flemingsbergs station.

Inom Flemingsberg finns på en mer övergripande och storskalig nivå barriärer mellan Visättra och Grantorp. Fysiskt skapar Huddingevägen (väg 226) och järnvägen en barriär mellan de två områdena. Utöver den fysiska barriären finns även sociala barriärer inom Flemingsberg. Boende Visättra och Grantorp upplever att de två bostadsområdena har två separata identiteter. Även boende i Campusområdet har en separat identitet vilket medför att Flemingsberg som helhet inte har en tydlig sammanhållen identitet.



Vy från Flemingsbergs centrum mot Huddinge sjukhus och Campusområdet



Koppling mellan Campusområdet och Flemingsbergs station

I Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Flemingsberg (2018) står det följande om hur området påverkas av barriäreffekterna och hur utvecklingen bör ske för att överbrygga dessa effekter:

"För att utveckla en långsiktig hållbar stadskärna finns även ett behov av att överbrygga såväl fysiska som sociala barriärer både inom stadskärnan och mellan stadskärnan och dess omland. Idag utgör större vägar och järnvägen fysiska barriärer som gör det svårt för fotgängare att passera centrala delar. Det finns även stora sociala barriärer mellan boende och verksamma inom stadskärnan samt mellan invånare inom kärnan och i dess omland. Det saknas gemensamma mötesplatser samt ett samlade centrum dit alla har en anledning att ta sig. Andra utmaningar i den fysiska miljön är svår topografi, buller, brist på parkeringar, en storskalighet i befintliga institutionernas byggnader samt avsaknad av vattenytor."

Utöver den trafikseparerade strukturen som är genomgående i Flemingsbergs bebyggelsestruktur finns även höjdmässiga skillnader som skapar barriärer. Mellan Visättra och Flemingsbergs station är höjdskillnaden stor vilket skapar både upplevelsemässiga och fysiska barriärer mellan områdena. I dagsläget finns få kopplingar i form av större vägar mellan Visättra ner mot Flemingsbergs station utöver Kvarnängsvägen. Detta medför att ett flertal smitvägar har skapats mellan bostadsområdet i Visättra ner till stationsområdet.

1 Stockholms läns landsting et.al. 2018:16



Bebyggelsen inom Campusområdet

Det finns mycket god tillgång till kollektivtrafik till Flemingsbergs station i form av pendeltåg, regionaltåg och busstrafik. Kommunen har en ambition att förstärka cykelstråket mot Huddinge, men inga konkreta planer finns fastlagda. Den trafik som finns söder om spåret är med andra ord endast lokal trafik i Flemingsbergs tätort.

Tillgängligheten till busshållplatser är god inom största delen av Flemingsberg med undantag för idrottsplatserna som ligger i östra delen av Visättra vilka har längre än 400 meter gångavstånd till närmaste busshållplats.



Smitvägar mellan Visättra och Flemingsbergs station.



Torget i Visättra

KONKURRENS OCH UPPTAGNINGSSOMRÅDE

Konkurrensen för handel och service i en stadsdel utgörs oftast av både omkringliggande stadscentrum och större enskilda butiker och handelsplatser i ett större omland.

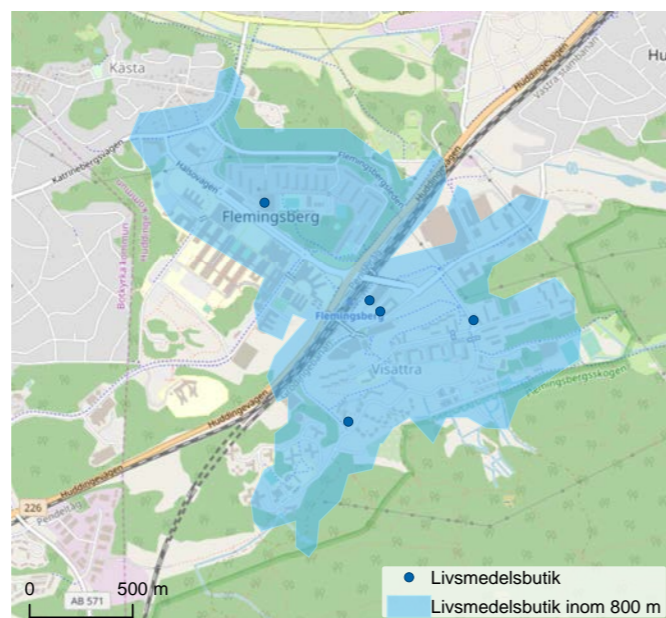
Upptagningsområdet är det område som de potentiella kunderna kommer ifrån. Det är olika stort för olika branscher, beroende på hur långt man är villig att söka sig för att få tillgång till en särskild vara eller tjänst. Området är också beroende av var närmaste konkurrens finns inom det egna segmentet.

För att undersöka tillgängligheten har promenadavståndet längs vägnätet undersökts. Promenadavståndet skiljer sig från fågelavståndet genom att det mäter avståndet längs vägnätet och därmed till exempel hindrar användaren från att röra sig över ett vattendrag eller ett järnvägsspår utan bro eller tunnel. Det blir därmed ett bättre mått att använda för att undersöka tillgänglighet. Resultatet är inte exakt, dels eftersom programmet gör vissa generaliseringar och dels eftersom vissa små gångvägar inte är med i programmets vägnät, men kan användas för att få en ungefärlig uppfattning om hur tillgängligheten varierar i ett område. I kartan kan tillgängligheten till livsmedelsbutik inom 800 meter gångavstånd utläsas. I kartan visas även mindre närbutiker i Visättra.

Konkurrensen i Flemingsbergs omland är stor med framför allt den omfattande handel som finns i externhandelsområdet Kungens Kurva och i Skärholmen centrum (SKHLM), cirka 10 kilometer från Flemingsberg. Deras respektive roller skiljer sig åt. Kungens Kurva är ett externhandelsområde för primärt bilburna besökare, företrädesvis på helger, medan Skärholmen är ett mer vardagsnära centrum i ett boendetätt område med kollektivtrafik (tunnelbana).

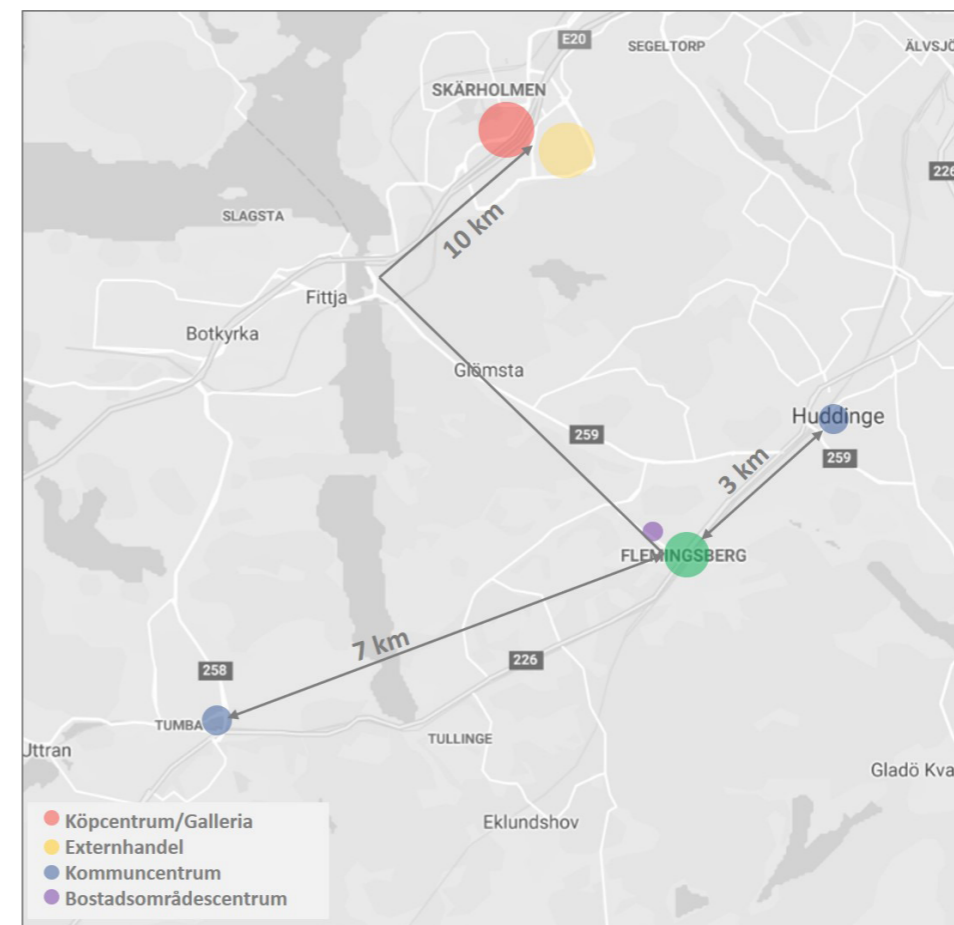
I centrala Huddinge, cirka 3 kilometer från Flemingsberg, ligger Huddinge centrum som också är kommunens centrum. Det är en stark målpunkt när det kommer till både dagligvaror, sällanköpsvaror, restaurang och service. I Huddinge centrum finns även en mängd andra verksamheter lokaliserade, exempelvis bank, försäkring, vård och omsorg, utbildningsenheter med mera.

Den närmaste större centrumplatsen, cirka 7 kilometer väster om Flemingsberg, är handeln i och kring Tumba centrum, vilket också är Botkyrka kommuns kommuncentrum.



Tillgänglighet till livsmedelsbutik inom 800m gångavstånd i Flemingsberg

Handelsplats	Typ	Omsättning 2018 (mkr)	Yta (kvm)	Antal butiker	Antal restauranger och annan service	Ankarbutiker
Kungens Kurva (exkl. Heron City, Kungens Kurva Shoppingcenter)	Regional externhandel	5 300	170 000	53	14	Ikea, ICA Kvantum, City Gross, Systembolaget
Skärholmen centrum-SKHLM	Superregional galleria	1 500	40 700	85	40	ICA Kvantum, Systembolaget, Netto, H&M, Åhléns
Huddinge centrum	Kommuncentrum	785	29 000	45	21	Stora Coop, Hemköp, Systembolaget, H&M
Tumba Centrum	Kommuncentrum	548	15 100	23	15	ICA Kvantum, Lidl, Systembolaget, H&M
Tumba Köpcenter	Kommuncentrum	230	11 600	5	5	Willlys



Konkurrerande handelsplatsområden

BEFOLKNING OCH KÖPKRAFT

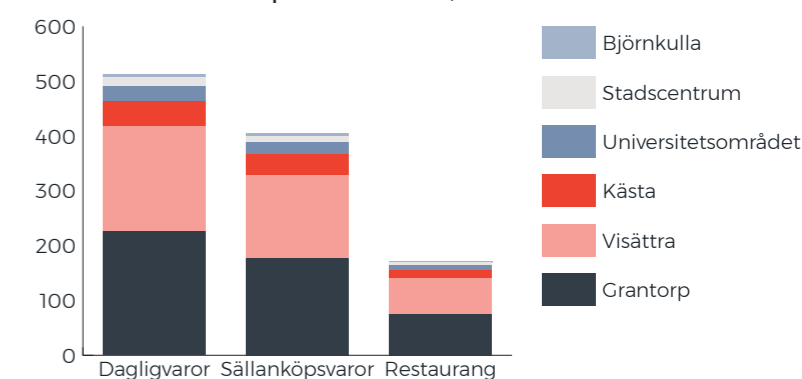
Köpkraft

Köpkraft är ett mått på människors förmåga att efterfråga och köpa varor och tjänster. Köpkraften i en stad eller stadsdel är en funktion av antalet invånare och köpkraft per invånare. Även arbetande i ett område utgör ett köpkraftsunderlag, framförallt inom restaurang.

Befolkningen i Flemingsberg uppgick till 15 538 personer år 2018. Drygt 80 procent av befolkningen finns i Grantorp och Visättra. Den totala köpkraften i Flemingsberg uppgår till 512 miljoner kronor i dagligvaruhandeln, 405 miljoner kronor i sällanköpsvaruhandeln och 172 miljoner kronor inom restaurang. Köpkraftens fördelning mellan de olika delområdena korrelerar med hur befolkningen är fördelad.

Område	Befolkning 2018
Grantorp	6 855
Visättra	5 809
Kästa	1 409
Universitetsområdet	829
Stadscentrum	454
Björnkulla	182
Övriga Flemingsbergsdalen	0
Totalt Flemingsberg:	15 538

Köpkraft år 2018, mkr



Befolkning

Köpkraften är starkt beroende av socioekonomiska parametrar som antal förvärvsarbetande, inkomster och dag- och nattbefolkning. Generellt gäller att ju högre inkomst en person har, desto mer lägger samma person på inköp i butiker, restauranger med mera.

Den socioekonomiska analysen består av en kartläggning av områdets nuläge utifrån olika socioekonomiska aspekter. Den första kartan visar ett socioekonomiskt index som är en sammanslagning av parametrarna inkomst, utbildning och förvärvsgrad. Indexet visar skillnader inom kommunen på en strukturell nivå. I kartan kan det utläsas att Flemingsberg är ett mer utsatt område än andra närliggande områden.

Inom Flemingsberg kan det utläsas att Björnkulla och Grantorp är något mer socioekonomiskt utsatt jämfört med de mest södra delarna av Visättra.

Inom de flesta områdena i Flemingsberg har de boende en medianinkomst som är mindre än eller lika med 250 000 kr per arbetande person i hushållet. Konsumtionsenhet förklaras av statistiska centralbyrån som:

"För att göra jämförelser av t.ex. disponibel inkomst och ekonomisk köpkraft mellan olika typer av hushåll används ett viktsystem där konsumtionen är relaterad till hushållets sammansättning. Den disponibla inkomsten divideras med den konsumtionsvikt som gäller för hushållet".

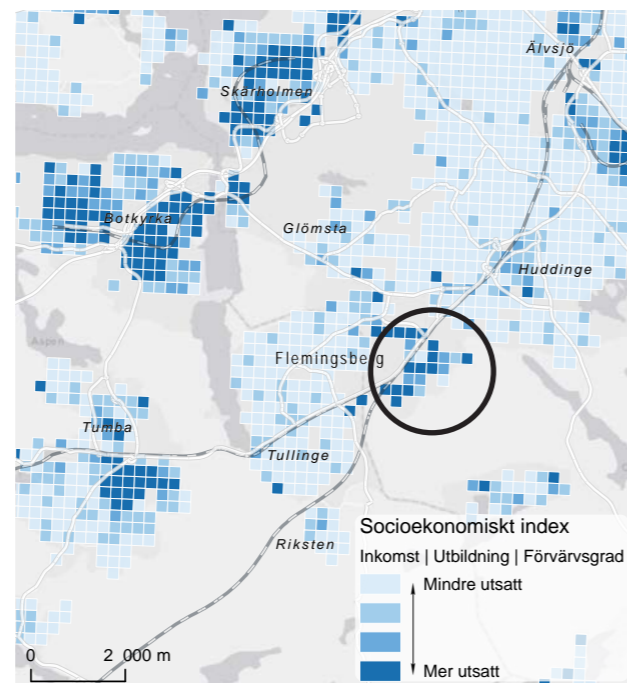
Vidare har mindre än 25% minst 3 års eftergymnasial utbildning och mer än 15% har max en förgymnasial utbildning i Flemingsberg. I de närliggande bostadsområdena finns en större mix i utbildningsnivå med fler högutbildade.

Av de flerfamiljshus som finns i Flemingsberg är den största andelen hyresrätter. Även närliggande områden har en liknande fördelning med en övervägande andel hyresrätter. Områden som Glömsta, Tullinge och Fullersta domineras av samåhus. Gällande dag- och nattbefolkning, det vill säga aktivitet under olika tider på dygnet, är blandningen på en mer övergripande nivå i Flemingsberg stor med både områden som har främst dagbefolkning och områden med främst nattbefolkning. Dessa funktioner är dock segregerade med endast ett fåtal områden där bostäder och arbetsplatser, det vill säga dag- och nattbefolkning, är integrerade med varandra på en jämn nivå.

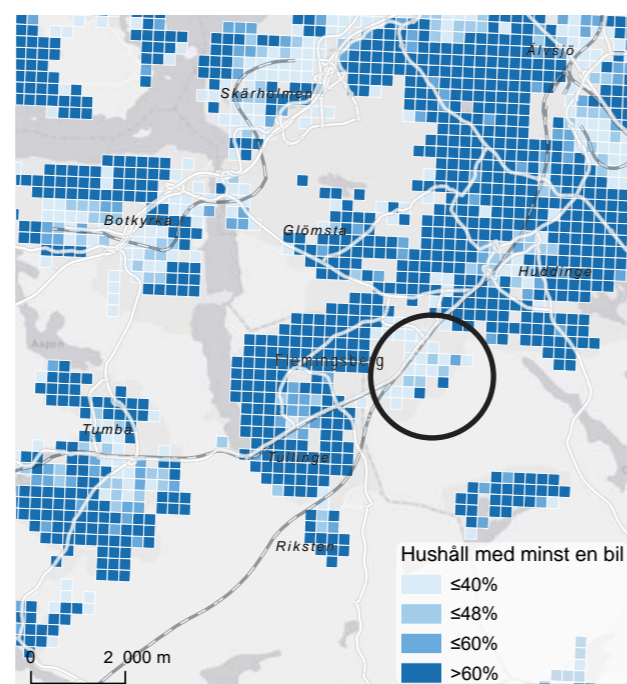
Uppdelningen mellan dag- och nattbefolkning inom Flemingsberg innebär alltså att på en större skala kan Flemingsberg ses som funktionsblandat men på en mer in-zoomad och mindre skala är olika funktioner uppdelade mellan olika stadsdelar/områden.

1 <https://www.scb.se/hitta-statistik/temaomraden/jamstallhet/ekonomisk-jamstallhet/inkomster-och-loner/disponibel-inkomst-per-konsumtionsenhet-for-hushall-2064-ar-efter-hushallstyp/>

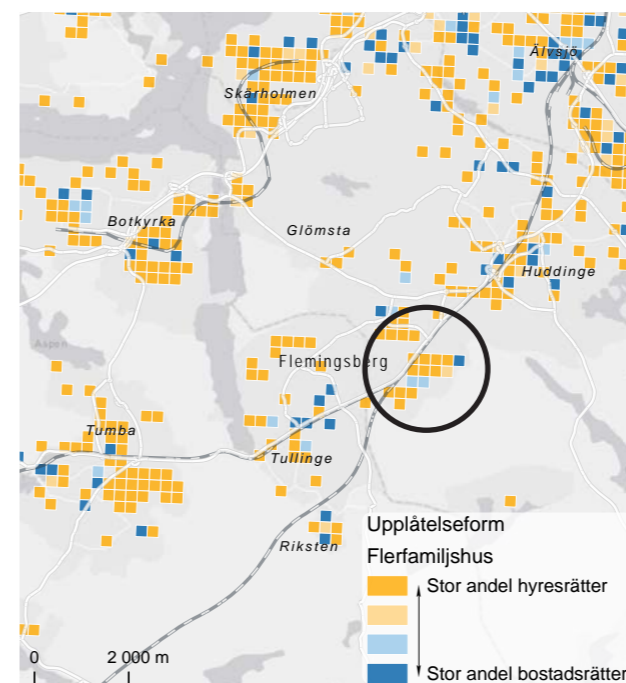
Det bidrar till att skapa liv och rörelse i den stora skalan kring målpunkter som kollektivtrafiknoden och huvudstråk men innebär också att de olika områdena är tomma och öde under olika tider på dygnet/veckan. Exempelvis så kan universitetsområdet/arbetsplatsområdet förväntas vara tomt på kvällar och helger medan bostadsområdena istället är folktomma under veckodagarna. Detta kan leda till att vissa stråk, platser och kopplingar är tomma, öde och otrygga under vissa tider på dygnet.



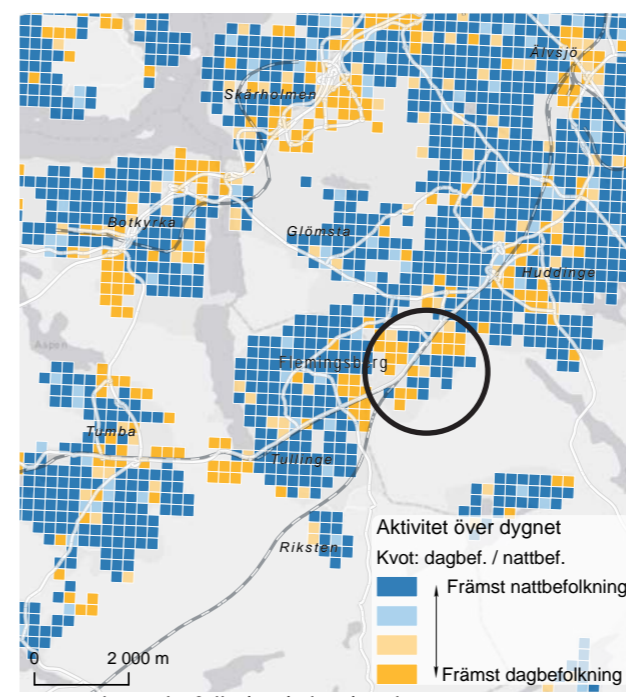
Socioekonomiskt index över Flemingsberg med närområde, Flemingsberg är markerat



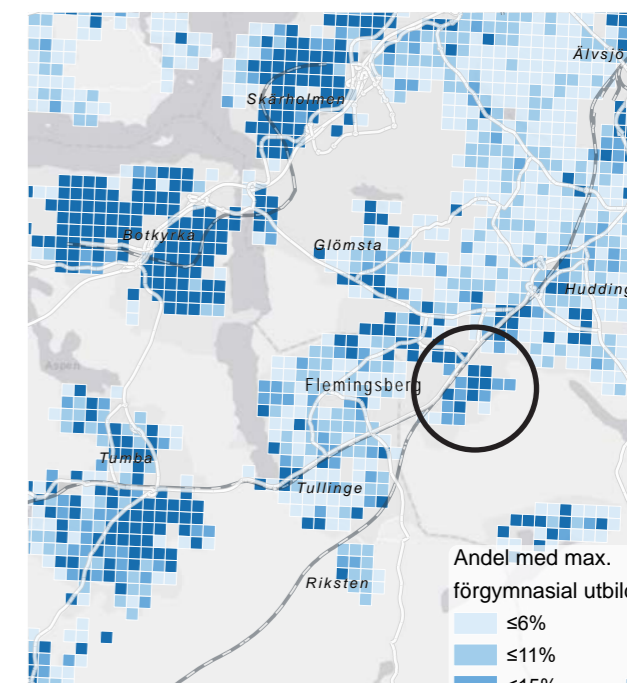
Hushåll med minst en bil per hushåll i Flemingsberg och närliggande bostadsområden



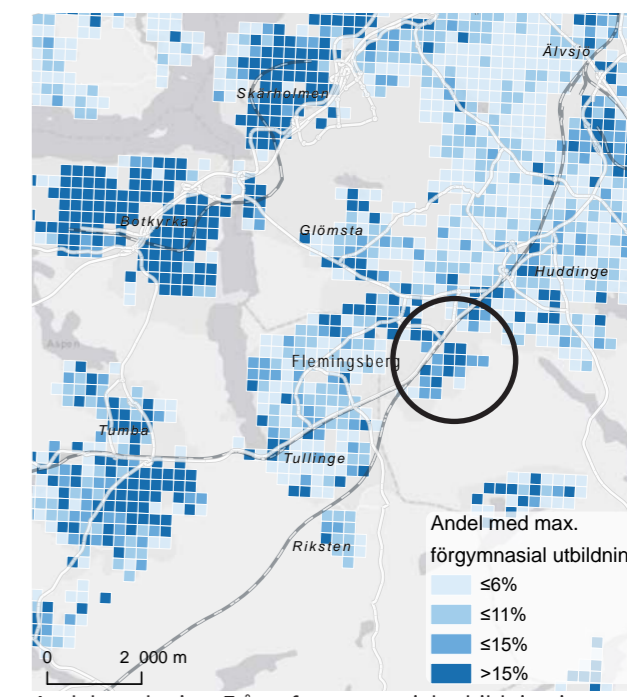
Fördelningen i upplåtelseform för flerfamiljshus, Flemingsberg är markerat



Dag- och nattbefolkning i Flemingsberg samt närområde



Andel med maximalt en förgymnasial utbildning i Flemingsberg och omkringliggande områden, Flemingsberg inom markering



Andel med minst 3 års eftergymnasial utbildning i Flemingsberg och närliggande bostadsområden, Flemingsberg är markerat i kartan

LOKALISERING

Lokalisering av gatuplansverksamheter utgår från fyra grundläggande principer.

Den första principen går ut på att butiker och lokaler bör etableras i de lägen som upplevs som mest rationella för en majoritet av besökarna. Dessa lägen är oftast de platser där flödet av bil-, kollektiv-, gång- och cykeltrafik är som störst, exempelvis vid huvudinfarter eller kollektivtrafikhållplatser - där stadscentrumet ansluter till sin omvärld. Optimerad synlighet och upplevd orienterbarhet är också viktiga aspekter att säkerställa. Etableringar längre in i området riskerar att tappa potentiella kunder, då de väljer alternativa och olika vägar in i området. Tät bebyggelse, där många människor bor, arbetar och/eller vistas, kan maximera flödesförutsättningarna.

Den andra principen går ut på att verksamheterna bör koncentreras till få platser och stråk. För att optimera flödet till en plats bör besöksanledningarna maximeras. Det innebär i praktiken att så många som möjligt av de verksamheter som genererar besök bör koncentreras till samma plats. Genom att koncentrera och samla verksamheter ges möjlighet för människor att uträtta flera ärenden inom samma plats eller i dess närhet. För att inte utarma marknadsunderlaget bör även valda platser vara få och inte geografiskt avskilda, genom för långa gångavstånd eller andra naturliga barriärer.

Den tredje principen handlar om att utnyttja områdets fysiska egenskaper. Utöver starka flöden och koncentration bör estetiska, funktionella och strukturella fördelar utnyttjas. Det är bättre med en parknära plats än en anonym gata. Sträva efter etableringar längs dubbelsidigt bebyggda gator, undvik kraftiga topografiska skillnader då gående strävar efter en så plan struktur som möjligt. Utnyttja solsidor och öppna platser som torg och vägkorsningar.

Den fjärde principen går ut på att lokalisera verksamheterna så att de bidrar till att skapa ett rikt stadsliv med levande bottenvåningar, vilket i sin tur medverkar till ökad trygghet och trivsel. Det sällan möjligt, eller ens lämpligt, att lokalisera en kläd- eller skobutik i ett läge utanför huvudstråket där flödena av besökare är lägre och där det är ont om andra butiker som kan hjälpa till att dra kunder. Det finns dock många typer av verksamheter som är mindre beroende av flöden och där läget har mindre betydelse, till exempel kultur, konst, gym, mindre restauranger, små närbutiker etcetera. Dessa verksamheter kan därför lokaliseras utifrån principen att de bidrar till att skapa ett rikt stadsliv. Lägen som är mindre intressanta för handel innebär dessutom att verksamheterna ofta kan få något lägre hyror.

Flemingsbergs centrum

Flemingsbergs centrum ligger i centrala Flemingsberg, vid Hälsövägen och mitt emot Karolinska sjukhusets huvudentré. Avståndet från centumparkeringen till sjukhusets huvudentré är inte mer än 200 meter men däremellan löper Hälsövägen som en mycket kraftig barriär.

Flemingsberg centrum är ett bostadsområdescentrum med ett 20-tal butiker och verksamheter inom handel, café/restaurang och service. Pulsen Livs är det starka ankalet med en butik på 4 200 kvadratmeter (säljyta 2 800 kvadratmeter). Omsättningen uppgick till cirka 230 miljoner kronor år 2018. Pulsen Livs är centrumets naturliga ankarbutik och trots sin storlek (storbutik) har den i sitt bostadsnära läge också en funktion som närbutik för boende och arbetande i området.

Utöver livsmedel erbjuder centrumet primärt ett vardagsnära utbud av övrig dagligvaruhandel som speciallivs, apotek, blommor, godis, tobak/tidningar och apotek. Det finns en mindre andel sällanköpsvaruhandel som till exempel ur, guld och optik, lek och presenter, data/mobil. Det finns också ett flertal caféer och restauranger. I anslutning till centrumet ligger även hotell, vårdcentral, tandvård, sporthall, bilverkstad, bibliotek och kyrka. Det finns både grundskola, gymnasium samt högskolor i direkt närhet.

Andra centrumplatser i Flemingsberg är nära sammankopplade med befintliga livsmedelsbutiker.

- Den starka dagligvarupunkten (livsmedel) är där ICA Maxi Stormarknad och Lidl är lokaliserade.
- Visättra: En mindre Mini-Pulsen livsmedelsbutik, restaurang/pizzeria, specialiserad livs, tobak/tidningar/spel/video, frisørsalong.
- Björnkulla: En mindre Handlarn livsmedelsbutik.
- Pendeltågsuppgången som vetter mot Södertörns Högskola har idag ett antal verksamheter, framför allt inom café/restaurang som i första hand betjänar de resande som passerar, företrädesvis till/från universitetsområdet och sjukhuset. Verksamheter som finns i anslutning till den uppgången är: ett mindre apotek, mobilbutik/service, Pressbyrån, Bröd & Salt, sushi/wok, pasta/sallad, Espresso House, Burger King och frisör.

Tillgången till livsmedelsbutik är god inom stora delar av Flemingsberg. De nordligaste delarna av planområdet har dock mer än 800 m gångavstånd till närmaste livsmedelsbutik, vilket även gäller de östra delarna av Visättra. Samtidigt är nivåskillnaderna påtagliga i området.

3. PLANERAD UTVECKLING

Inom de kommande 30 åren kommer hela Flemingsberg förändras och växa, inte bara Flemingsbergsdalen. Hur, var och när denna tillkommande utveckling sker påverkar marknadsförutsättningar, stråk, flöden och användningen i Flemingsbergsdalen, speciellt området kring resecentrum och det nya stadsdelscentrumet.

År 2030 kan nya vägar och spårvägar ha gjort Flemingsberg till en knutpunkt för cirka 60 000 resenärer. Idag har Flemingsbergs station cirka 20 000 resenärer per dygn varför resecentrumet kommer behöva ökad kapacitet i framtiden.

Denna analys för Flemingsbergsdalen behöver därför ta hänsyn till och även innefatta denna planerade utveckling. Nedan sammanfattas den planerade utvecklingen i Flemingsbergsdalen samt omkringliggande områden som bedöms påverka stadslivsanalysen.

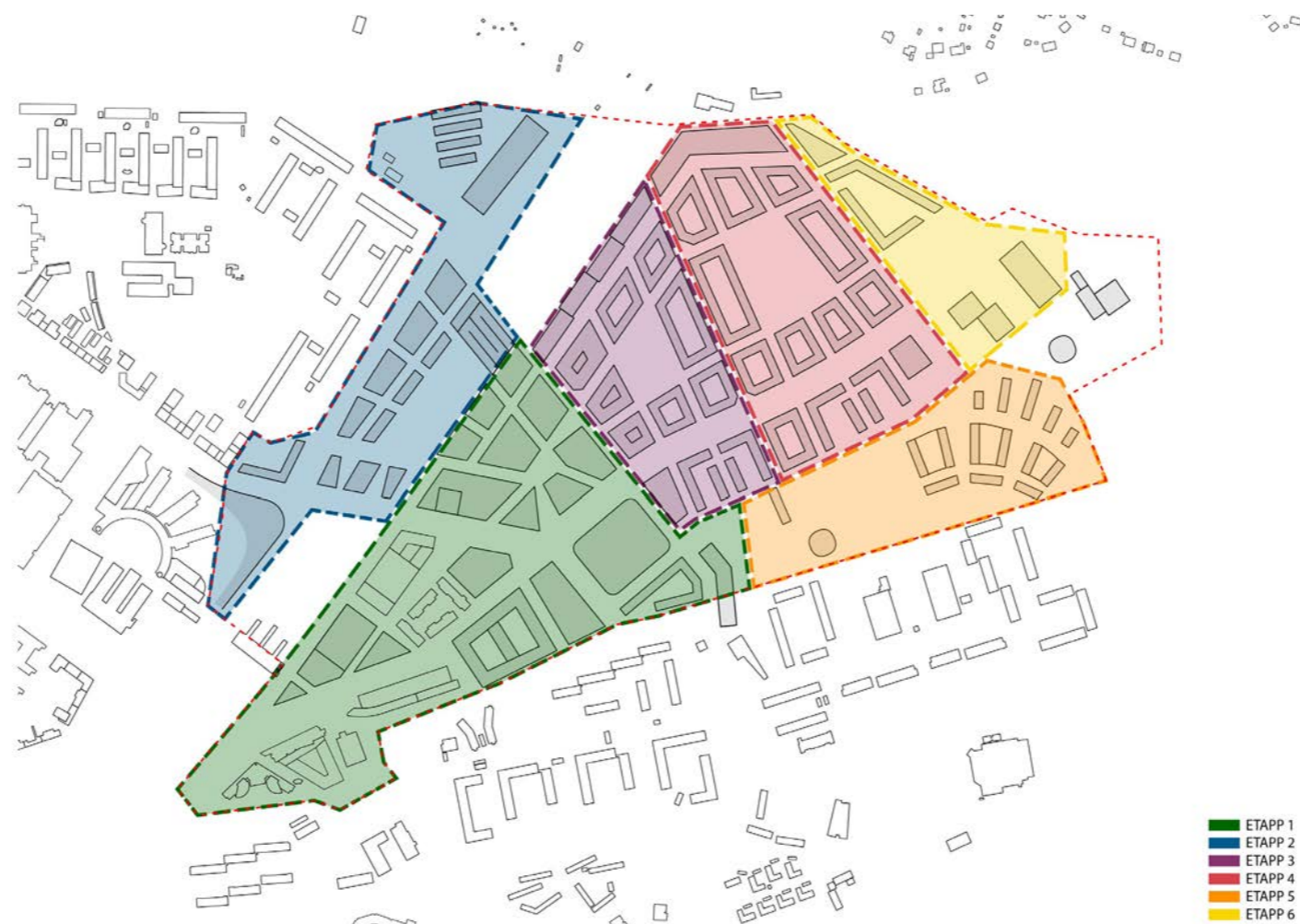
FLEMINGSBERGSDALEN

I Flemingsbergsdalen planeras det för ett nytt samlande stadscentrum med en hög koncentration av arbetsplatser och service. Inom programområdet planeras för cirka 35 000 arbetsplatser och cirka 5 000 bostäder. Ett nytt resecentrum planeras inom det nya centrumområdet. Ett antal målpunkter och stråk är planerade inom programområdet, vilka presenteras i figuren nedan. En stor del av de planerade målpunkterna kommer att hamna inom det som ska komma att bli Flemingsbergs nya stadsdelscentrum. Flera målpunkter är också utspridda i de mer bostadsdominerade kvarteren, dessa målpunkter är mer anpassade för bostadsnära ändamål som stadsdelsparker, lekplatser och mindre torg.

Flemingsbergsdalens stadscentrum
Området har idag cirka 450 invånare. Fram till år 2025 beräknas ytterligare 200 invånare tillkomma och till år 2030 totalt 800 invånare. Stadsdelen beräknas växa kraftigt mellan år 2030-2040, från 1 250 till 2 500 invånare.

Övriga Flemingsbergsdalen
Det finns inte några boende i området idag. En utveckling planeras till år 2030-2040 och befolkningen beräknas uppgå till närmare 5 500 invånare år 2040. Mellan år 2040-2050 beräknas antalet invånare öka med ytterligare 4 000 till totalt cirka 9 500.

Kartor och beskrivningar är till största del hämtad från Planprogram för Flemingsbergsdalen av Huddinge kommun (2019). Planprogrammet lutar sig mot åtta stadsbyggnadsprinciper som varit styrande vid framtagandet av programförslaget.



Förslag på etappindelning för utbyggnad från planprogrammet.

Planerad utbyggnadstakt

Utbyggnaden av området kommer att ske succesivt över lång tid och är planerad i totalt sex övergripande etapper enligt följande beskrivningar:

Etapp 1

Första etappen innefattar utbyggnaden av den delen som ska utgöra Flemingsbergs nya stadsdelscentrum. Inom cirka 500 meter från resecentrum planeras bebyggelsen bli tätare och högre. I stadscentrumet skapas den högsta koncentrationen av arbetsplatser och högst andel urbana kvaliteter med upplevelser och kommersiell service.

Planerad utbyggnad:	2025 - 2028
Beräknat antal boende:	1 318
Beräknat antal arbetande:	21 319

Etapp 2

Etapp 2 omfattar stora infrastrukturåtgärder med ett nytt resecentrum och utbyggnad av Spårväg Syd samt en markant ökad kapacitet för bussar och resenärer för både fjärr- och pendeltåg. Etappen omfattar även en nedsänkning av Huddingevägen samt överdäckning av spårområdet. Inom etappen planeras för kontor, bostäder, högskola och skola.

Planerad utbyggnad:	2030 - 2034
Beräknat antal boende:	1 023
Beräknat antal arbetande:	7 953

Etapp 3 och 4

Etapp 3 och 4 utgörs till större del av bostadskvarter. Inom respektive etapp ingår förskolor på innejårdar. Etapperna innehåller även två parker som kommer att bli viktiga funktioner för dem som bor och verkar i kvarteren.

Planerad utbyggnad:	2030 - 2044
Beräknat antal boende:	9 236
Beräknat antal arbetande:	6 154

Etapp 5

Etapp 5 planeras för bostäder och kommunal service. Området behöver utvecklas i takt med den utveckling som planeras i Visättra.

Planerad utbyggnad:	2035 - 2039
Beräknat antal boende:	1 202
Beräknat antal arbetande:	-

Etapp 6

Etapp 6 utgörs av fastigheter med olika typer av verksamheter. Etappen ligger närmast Tvärförbindelse Södertörn och kommer påverkas av Trafikverkets projekt. I etapp 6 är det i planprogrammets förslag till utveckling, planerat för en ny skola, sportanläggning samt dagvattenhantering på privata fastigheter som idag har en annan användning.

Planerad utbyggnad:	2041 - 2044
Beräknat antal boende:	570
Beräknat antal arbetande:	-

STADSBYGGNADSPRINCIPER

DEN BLANDADE STADEN

- Stadsdelen planeras med en varierad användning som gynnar både dag- och nattbefolkning.

DET LEVANDE STADSRUMMET

- Mötesplatser placeras i skärningspunkter mellan viktiga stråk.
- Stadsrummen utformas i varierade skalor som kompletterar varandra och som gynnar möten mellan människor.
- Bottenvåningar utformas så att de bidrar till stadsrummet.
- Bebyggelse utformas så att visuella samband mellan inne och ute skapas.
- Gaturummen utformas för att vara upplevelserika och prioritera fotgängare.
- Gränser mellan den privata sfären och allmän plats ska utformas så att den är tydligt läsbar.

ALLMÄNHETENS BYGGNADER

- Publika byggnader placeras i strategiska lägen och utformas med omsorg för att bidra till områdets identitetsskapande.

EN STAD FÖR ALLA

- Stadsdelen ska utformas med hänsyn till barn och äldre.

RÖRELSEFRIHET OCH TYDLIGHET

- Stadsdelens gatustruktur ska vara finmaskig.
- Bebyggelse och infrastrukturlösningar ska bidra till att överbygga barriärer.
- Stråk utformas med tydligt läsbara inbördes hierarkier.
- Huvudstråk har en hög entrétäthet.

LJUS, SKALA OCH VARIATION

- Stadsdelens särskilt viktiga allmänna platser ska ha goda solförhållanden vid lunch, klockan 11 - 14 under vårdagjämning och/eller kvällstid 17 - 20 under juni och juli.

MÖTEN OCH INTEGRATION GER SAMHÖRIGHET

- Attraktionspunkter placeras i gränssnitten mellan angränsande stadsdelar.

IDENTITET OCH SKÖNHET SKAPAR SAMMANHANG

UTVECKLING I FLEMINGSBERG OCH NÄROMRÅDEN

Flemingsberg står inför en kraftig befolkningsutveckling – både vad gäller förtätning i befintliga områden och ny bostadsutveckling. Inom Flemingsberg planeras bebyggelseutveckling i ett flertal bostadsområden. Exakt var de ska ligga och hur många som ska byggas beror på om den nya tåglinjen Spårväg syd byggs eller inte.

Befolkningen är i dagsläget i stort sett koncentrerad till Grantorp och Visättra. Över 80 procent av invånarna bor idag i dessa områden.

WSP har i denna utredning valt att även beakta de områden som gränsar till Flemingsberg, dvs Glömsta-Loviseberg, Fullersta, Sjödalen samt Tullinge, uppdelat i Tullinge norra, centrala, västra och södra. Den totala befolkningen i dessa områden uppgår idag till cirka 50 000 invånare.

Den prognostiserade befolkningsutvecklingen redovisas för Flemingsberg och Flemingsbergs närområden i tabell.

Ett flertal infrastrukturprojekt planeras inom och i närheten av Flemingsberg. Genom planområdet planerar Region Stockholm för en ny spårväg. Spårväg Syd planeras mellan Flemingsberg och Älvsjö, via Skärholmen/Kungens kurva. Spårvägen är en del av i Sverigeförhandlingen med projektstart 2020 och trafikstart 2034, med möjlighet till tidigareläggning.

Grantorp

Den stadsdel som har störst befolkning idag med 6 855 invånare. Grantorp beräknas öka med 24 procent, motsvarande cirka 1 660 invånare fram till år 2025. Därefter sker det inte någon omfattande tillväxt förrän i slutet av prognosperioden. Mellan år 2040-2050 beräknas befolkningen öka med 5 600 invånare. Fram till år 2050 beräknas stadsdelen mer än fördubbla sin befolkning. Utvecklingen i Grantorp är indelade i olika projekt där Projekt Hälsovägen är en del av utvecklingen i Grantorp

Befolkningsprognos i Flemingsbergs närområden.

Område	Befolkning 2018	Prognos 2025	Prognos 2030	Prognos 2040	Prognos 2050
Glömsta-Loviseberg	6 285	8 050	8 572	11 621	15 745
Fullersta	7 689	8 860	9 219	11 282	13 797
Sjödalen	15 707	18 250	20 872	23 447	26 327
Totalt Huddinge	29 681	35 160	38 663	46 350	55 869
Centrala Tullinge	6 581	7 003	7 908	8 809	9 823
Tullinge Norra	3 278	3 431	4 010	4 386	4 797
Tullinge Västra	4 327	4 423	4 551	4 761	4 985
Tullinge Södra	5 809	7 952	9 695	11 251	13 058
Totalt Botkyrka	19 995	22 809	26 163	29 208	32 663
Totalt närområden	49 676	57 969	64 826	75 558	88 532

Källa: Botkyrka kommun befolkningsprognos år 2018-2028 Nyko3-områden i Tullinge med framskrivning år 2030. Försiktig framskrivning år 2030-2050.

Befolkningsprognos Flemingsberg.

Område	Befolkning 2018	Prognos 2025	Prognos 2030	Prognos 2040	Prognos 2050
Kästa	1 409	1 409	1 409	2 309	2 309
Grantorp	6 855	8 516	8 673	8 673	14 298
Universitetsområdet	829	1 504	1 842	1 842	4 317
Stadscentrum	454	654	1 255	2 526	2 526
Övriga Flemingsbergsdalen	0	0	0	5 495	9 529
Visättra	5 809	6 484	8 509	9 015	9 184
Björnkulla	182	182	182	4 120	8 057
Totalt Flemingsberg:	15 538	18 749	21 870	33 980	50 220

Källa: Huddinge kommun. Huddinge kommun Befolkningsprognos år 2018-2028, framskrivning år 2030. Trolig utveckling enligt Huddinge kommun år 2050 med linjär utveckling år 2030-2050.

Hälsovägen går mellan Regulatorvägen och Flemingsbergs centrum och kopplar därmed ihop Flemings-bergsdalen och Flemingsbergs centrum. Här planeras 800 nya bostäder, två förskolor och lokaler, nya gångstråk och torg att anläggas. Byggstart sker under 2019 och i detta skede bedöms första inflyttning för bostäderna inom området kunna ske under 2021-2022.

Längs med Hälsovägen planeras för cirka 800 nya bostäder där hälften upplåts som hyresrätt och hälften som bostadsrätt.

Universitetsområdet

Området har idag drygt 800 invånare. Fram till år 2025 sker nästintill en fördubbling till 1 500 invånare. Därefter är det först år 2040-2050 som stadsdelen beräknas växa som mest med ytterligare cirka 2 500 invånare.

En ny detaljplan för fastigheten Grantorp 2:32 tas fram där kommunen planerar för cirka 450 nya student- och forskarbostäder och en förskola. Den 20 juni 2018 fattade kommunstyrelsen beslut om att ge plan-uppdrag. Nu pågår arbetet med att ta fram ett förslag för detaljplan.

Visättra

Stadsdelen är den befolkningsmässigt näst största i Flemingsberg med 5 800 invånare idag. Visättra står framför allt inför en stark befolkningstillväxt fram till år 2025 (675 st) och till år 2030 med totalt 2 700 nya invånare.

I slutet av Visättravägen planeras det för fler bostäder genom en förtätning av området med cirka 220 nya lägenheter. Byggstart planeras till 2022 och inflytt till 2024, alla lägenheter planeras vara hyresrätter. Hus planeras att bli mellan tre till fem våningar höga med ett större bostadskvarter i nordöstra delen av planområdet. Parkering planeras i garage under de nya bostadshusen samt en allmän parkeringsplats vid Visättraskolan.

Björnkulla

Området har endast ett fåtal boende idag. En kraftig utveckling beräknas från år 2030 och framåt.

I Björnkulla planeras det för utbyggnad av bostäder. Tidiga volymstudier visar att området skulle kunna rymma cirka 3 500 nya bostäder, ett mindre lokalt centrum och ny kommunal service. Ett nytt verksamhetsområde, tidigare Flemingsberg Södra, inkluderas även i planprogrammet för att bidra till blandade funktioner och nya kopplingar samt studera hur mötet mellan verksamheter och bostäder kan ske. Programarbetet pågår.

Kästa

Antalet invånare är idag cirka 1 400. Området bedöms vara relativt oförändrat fram till år 2040 då invånarantalet ökar med cirka 900 personer.

Trafikplats Högskolan

Vid trafikplats Högskolan 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. Detaljplanen vann laga kraft den 11 januari 2019, byggnationen planeras mellan 2021-2023.

Tvärförbindelse Södertörn

Norr om planområdet planeras Tvärförbindelse Södertörn där Trafikverket tar fram vägplan för ny vägkoppling och regional cykelväg mellan E4/20 i Masmo till väg 73 i Haninge, via Flemingsberg. Byggstart planeras 2021/2023 med trafikstart 2029/2031. Projektet innebär ökad tillgänglighet till de regionala stads kärnorna.

Spårväg syd

Region Stockholm studerar möjligheten att bygga en spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö i södra Stockholm. Spårvägen är tänkt att passera knutpunkter som Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Det blir en effektiv tvärförbindelse som knyter ihop olika expansiva områden, och underlättar byten mellan spårväg, buss, tunnelbana, pendeltåg och regionaltåg. När Spårväg syd blir verklighet blir det lättare för människor att ta sig till skolor, arbetsplatser och fritidsaktiviteter på den södra sidan av Stockholm. Arbetet förväntas kunna påbörjas år 2024. Genomförandetiden beräknas till 10 år.

4. ANALYS OCH REKOMMENDATIONER

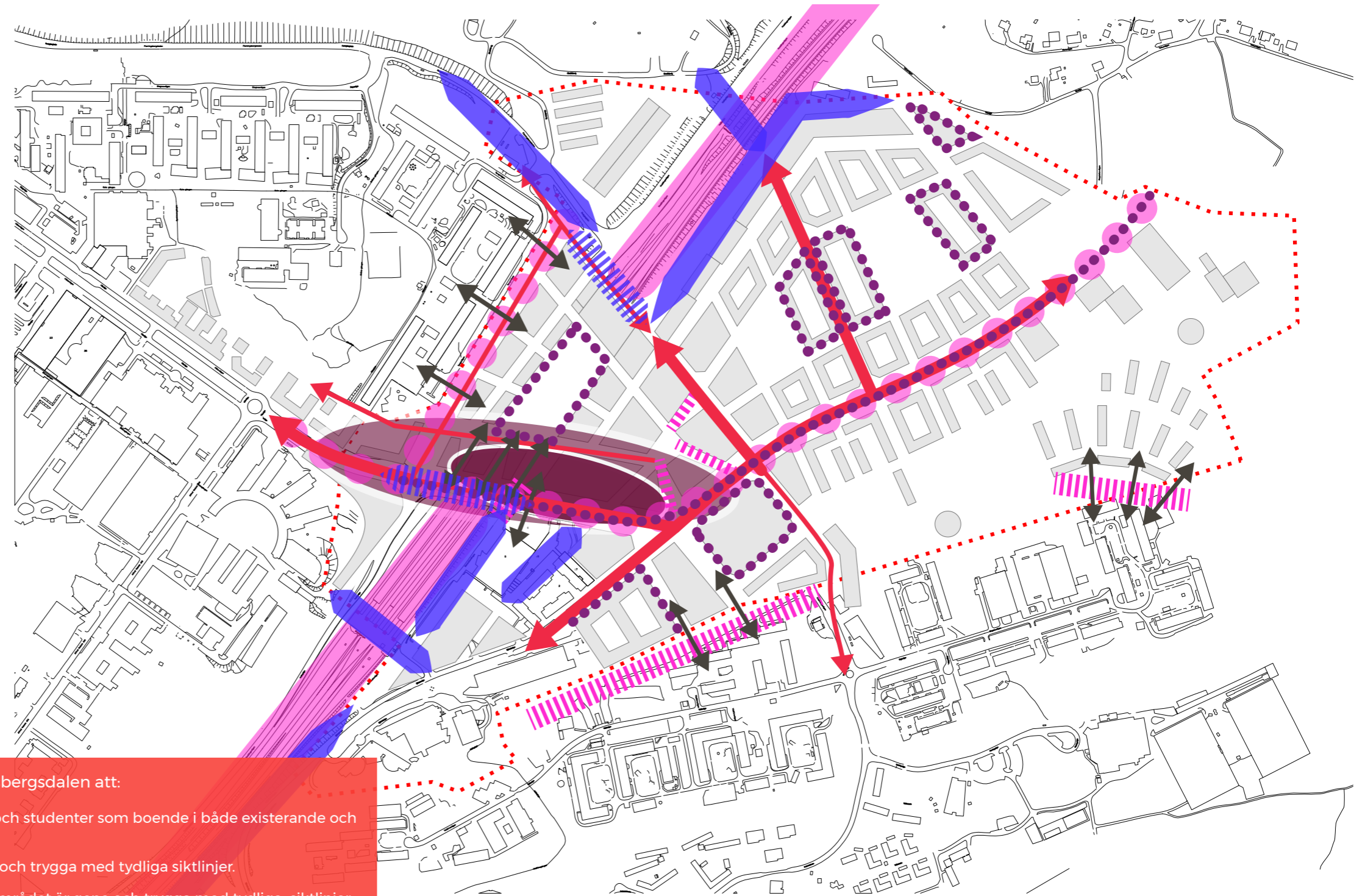
För att skapa en samlad bild av områdets utmaningar, behov och förutsättningar analyseras nedan insamlade data. Analysen fokuserar på starka stråk mellan målpunkter i planprogrammet och hur dessa kan komma att påverka flöden i området, trygghet och de kommersiella förutsättningarna. Övergripande konsekvenser som planförslaget kan innebära för platsen tas upp samt vilka positiva, oförändrade eller negativa konsekvenser som planförslaget kan medföra.

Analysen är indelad utifrån den modell för stadsliv som presenterades i början av dokumentet. Det vill säga utifrån kategorierna Tillgänglighet och kopplingar, Platsidentitet och trivsel, Trygghet och säkerhet, Intensitet och mångfald av funktioner, Befolkning och köpkraft, Upptagningsområde och konkurrens samt Etableringspreferenser.

ÖVERGRIPANDE NIVÅ

Ur ett socialt perspektiv utgår analysen ifrån att utvecklingen syftar till att knyta samman Flemingsbergs olika stadsdelområden och att det nya centrumet syftar till att bli ett gemensamt samlande centrum för boende i hela Flemingsberg. Detta förutsätter bland annat att mötesplatser utformas och programmeras så att olika grupper får plats i det nya centrumet och att den fysiska strukturen överbryggas och kopplar an till den befintliga strukturen.

Ur ett marknads perspektiv utgår analysen ifrån att ny handel, restaurang och service i Flemingsbergsdalen primärt lokaliseras i ett så kallat stadscentrum för de boende och arbetande i stadsdelen Flemingsberg. I förlängningen, vart eftersom befolknings- och marknadsunderlaget växer, kan Flemingsbergsdalen få en viss regional påverkan på exempelvis Tullinge, Tumba och andra delar av Huddinge.



På en övergripande nivå rekommenderas det för Flemingsbergsdalen att:

- Tillskapa samlande sociala mötesplatser där såväl arbetande och studenter som boende i både existerande och nya områden är målgrupper.
- Kopplingar mellan Grantorp och Flemingsbergsdalen är gena och trygga med tydliga siktlinjer.
- Kopplingar mellan Visättra, planerad utveckling och stationsområdet är gena och trygga med tydliga siktlinjer.
- Den identifierade risken för uppkomna trafikbarriärer överbryggas och motverkas genom förminskad skala och insatser för att sprida ut trafiken.
- Platser där risk för storskaliga miljöer och omänsklig skala identifieras bryts upp. Småvägar, varierande skala, varierande fasad och aktiverade bottenvåningar kan bidra till att bryta upp storskaliga strukturer.
- Identifierad risk för otrygga stråk bör åtgärdas genom att säkerställa överblickbarhet, aktiverade bottenvåningar och genom att undvika mörka och trånga passager.
- Handel och service lokaliseras i direkt anslutning till huvudleder/stråk för både bil-, cykel- och gångtrafik, resecentrum och pendeltåg för att i möjligaste mån kunna dra nytta av de flöden som genereras.
- Utbudet av handel och kommersiell service i så stor utsträckning som möjligt koncentreras till en nod.

TRYGGHET OCH SÄKERHET

Inom kategorin *Trygghet och säkerhet* tas frågor upp som: hur upplevs området? sker det mycket brott här? finns det baksidor där ingen ser vad som händer? upplevs området som omhändertaget? Och skulle jag våga gå själv här på natten? Även aspekter som Identitet och skönhet skapar sammanhang, en stad för alla och delar av aspekten Ljus, skala och variation inkluderas i denna kategori.

En blandning av funktioner och öppna bottenvåningar bidrar till mer liv och rörelse och kan bidra till en mer inbjudande och trygg stadsmiljö. Inom området planeras från stationen ett större huvudstråk där kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik sammanfaller. Detta stråk kan därför komma att vara aktiverat under flest timmar på dygnet och därför upplevas som det tryggaste stråket i området för gångtrafikanter nattetid. Det finns därför ett behov av att detta huvudstråk är inbjudande även för gång- och cykeltrafikanter. Här finns behov av variation och uppbrutna kvarter som medför smitvägar samt en mer öppen struktur som bidrar till den mänskliga skalan.

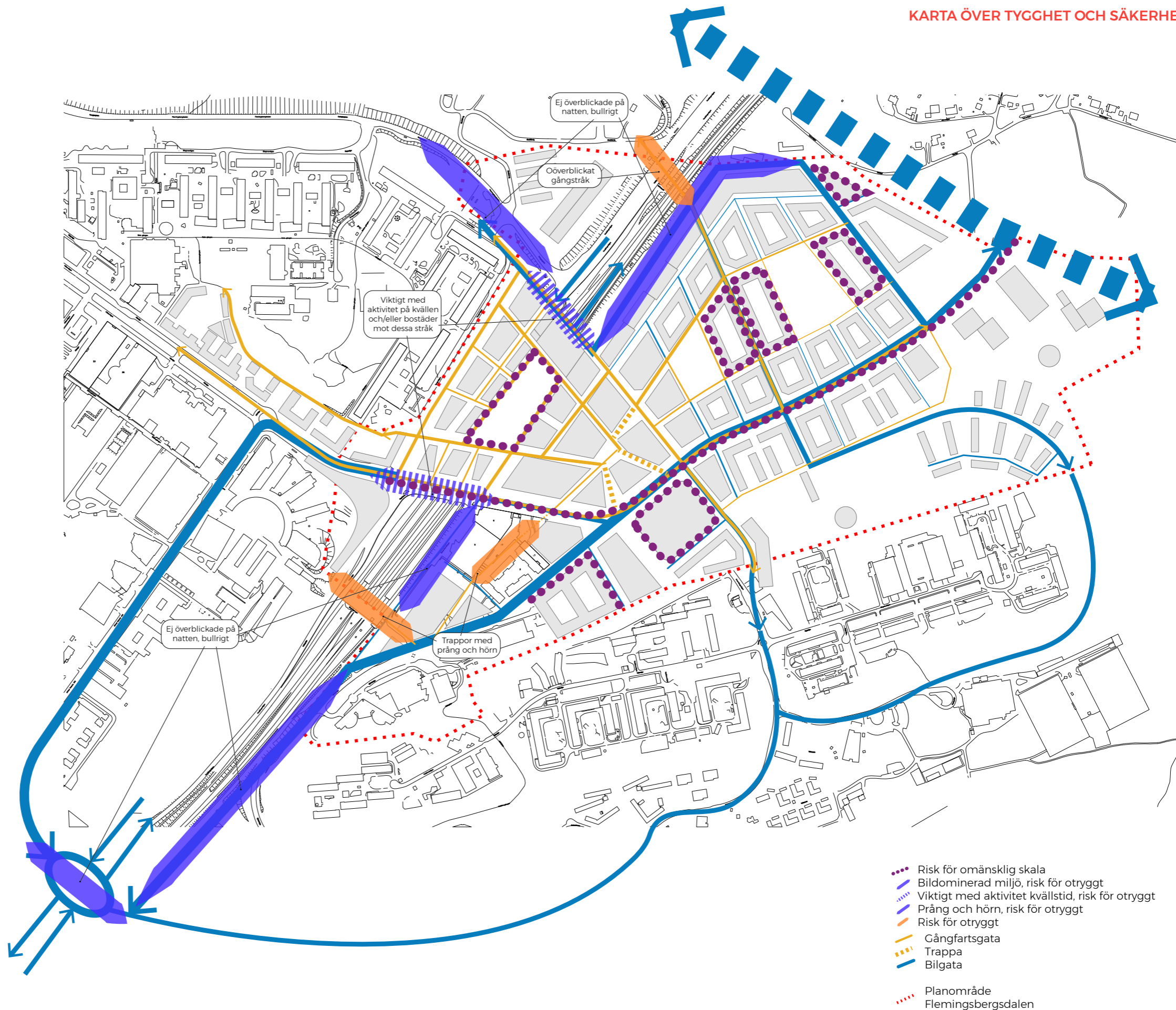
Att skapa öppna levande bottenvåningar kring huvudstråken kan bidra till att gatorna upplevs som mer levande, upplysta och trygga. Huvudgatan ansluter till planerad bebyggelse längs Hälsovägen som kommer att få bottenvåningslokaler. Hela stråket mellan sjukhuset och stationen blir därmed omvandlat till en stadsgata.

Trygga och otrygga passager

Tre av de fem passager som i framtiden kommer att finnas över spåren har brister vad gäller trygghet och trivsel vilka kan ses markerat på kartan. Det finns därför ett behov av att stråken över den nya överdäckningen utformas med trygghet i åtanke och att huvudstråken är överblickade. Det finns även behov av att åtgärda de befintliga stråken (södra utgången från tågstationen och gångtunneln) med trygghetskapande insatser, så som belysning, överblickbarhet, aktivering av närliggande byggnader, tillskapa fler målpunkter längs stråket, koppla samman fler trafikslag för ökade flöden eller liknande insatser.

Kring stationsområdet ut mot Regulatorbron är bebyggelsestrukturen uppbruten med utblick över spåren på ena sidan och resecentrum på andra sidan. Detsamma gäller gångstråket längs nya bron i Flemingsbergsledens förlänging med ett planerat kontor på ena sidan och öppet mot spåren på andra sidan. Här är det viktigt att det är liv och rörelse på kvällen för att bidra till att skapa trygga kopplingar. Därför finns ett behov av att säkerställa aktiviteter under kvällstid/ eller bostäder som blickar ut mot dessa stråk för att tryggheten öka.

Ett flertal trappor är inplanerade i den byggda strukturen i området. Dessa behöver vara utformade så att de är tillgängliga och prång och hörn undviks. Nedan kan ett exempel på en utformning där otrygga områden kan uppstå ses. Oprogrammerade ytor som är överblickbara och mörka kan upplevas som otrygga.



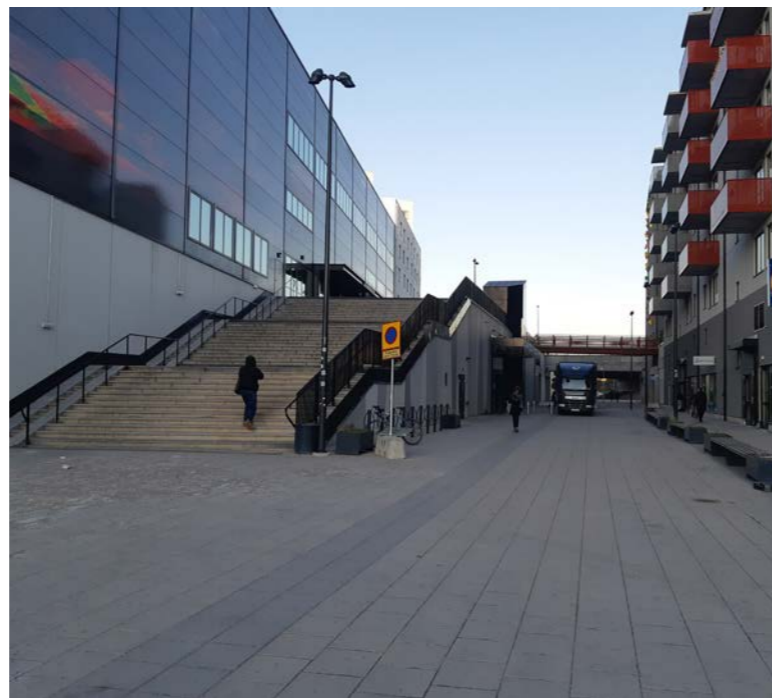
Skala och struktur

Även ytor runt storskaliga monofunktionella kvarter och byggnader som evenemangsbyggnaden och kontorshus kan skapa otrygga områden och barriärer i den offentliga miljön. Om områden som innehåller storskaliga byggnader inte blandas upp med bostäder så kan den uppdelning mellan arbetsplatser och bostadskvarter som finns i Flemingsberg idag förstärkas. Flemingsbergsdalen kan då komma att bli uppdelad mellan arbetsplatsområde och bostadsområde likt den uppdelning som Hälsövägen skapar idag. På samma sätt kan Regulatorvägen skapa en uppdelning mellan området kring evenemangsbyggnaden och bostadsområdet på andra sidan. Här behövs extra fokus på blandade funktioner och att säkerställa aktivitet under olika tider, dagar och årstider.

Längs Regulatorvägen kan vissa delar upplevas som tryggare än andra. Evenemangsbyggnaden har få entréer och bidrar inte till gaturummet varför denna del av stäckningen kan upplevas som otrygg och det finns ett behov av att omkringliggande byggnader säkerställer aktivitet på kvällen och/eller bostäder som överblickar stråket. Kontor kring evenemangsbyggnaden bidrar till fler entréer och mer aktiviteter under dagtid.

Även gatan mellan Huddingevägen och kontorshuset som planeras i de norra delarna av bostadsbebyggelsen kan komma att upplevas som mycket otrygg kvällsid. Med spårstråk på ena sidan och endast kontor/parkeringshus på andra sidan skapas här ett stråk som kan komma att bli ödsligt och otryggt efter kontorstid. Då trafiken leds hit kommer stråket att ha många bilar, inte vara överblickbart på natten, vara bullrigt och vara en oinbjudande och otrygg miljö för gångtrafikanter.

Likt området kring evenemangsbyggnaden kan ytorna kring parkeringshuset/mobilitetshuset komma att upplevas som otrygga och storskaliga. Med en medveten utformning och aktiva bottenvåningar kan parkeringshuset integreras i stadsmiljön utan att skapa otrygga stråk. Ett exempel på ett parkeringshus med aktiva bottenvåningar i Malmö kan ses i bilden. Här kan återbrukscentraler, ateljéer eller närbutiker bidra till liv och rörelse även kvällstid.



Oprogrammerad yta som kan upplevas som otrygg



Exempel på parkeringshus i Malmös stadsmiljö



Illustrationsbild över Riksbyggens kvarter längs med Hälsövägen, källa: Planbeskrivning Detaljplan för område vid Hälsövägen i Flemingsberg, Huddinge kommun

Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom Trygghet och säkerhet

- Säkerställ att huvudstråk är överblickade med närliggande bostäder eller aktivitet under kvällar och helger.
- Undvik att bygga trappor som skapar prång och hörn (som existerande mellan ICA och bostadskvarteret).
- Se till så att huvudstråken för bil är inbjudande även för gång- och cykeltrafikanter.
- Öppna bottenvåningar, variation och uppbrutna kvarter bidrar till den mänskliga skalan.
- Skapa stråk över överdäckningen som utformas med trygghet i åtanke, överblickade och aktiverade genom aktivitet på kvällen och/eller bostäder mot stråket.
- Skapa kopplingar över spåren med trygghetsskapande insatser.
- Skapa större blandning av bostäder och kontor bör uppnås för att öka tryggheten.
- Säkerställ blandade funktioner så att Regulatorvägen blir överblickad och aktiverad.
- Säkerställ aktivitet på kvällen och eller bostäder som överblickar området kring evenemangsbyggnaden eftersom det på grund av sin utformning och placering riskerar att bli storskaligt, otryggt, ej överblickat.
- Undvik att skapa baksidor mot bostadsområdena Visättra och Grantorp.

PLATSIDENTITET OCH TRIVSEL

Denna kategori innefattar frågeställningar som: finns det något i stadsmiljön som gör att jag väljer detta område över ett liknande, som historia, kultur, arkitektur, identitet? Finns det något som gör att jag inte endast gör det jag kom för att göra och åker därifrån? Finns det saker som gör att jag trivs, grönska, något som gör att jag sätter mig ner, stannar upp, bestämmer möte med vänner? Stadsbyggnadsprinciper och aspekter som inkluderas är Folkhälsa, Delaktighet och inflytande, Allmänhetens byggnader, Möten och integration ger samhörighet samt delar av aspekten Ljus, skala och variation.

Att knyta an till Flemingsbergs befintliga identitet kan vara svårt när stora nya områden likt detta planeras. En identitet som kunskapsnav och forskning är något som boende i Flemingsberg idag kanske inte känner sig delaktiga i då utbildningsnivån i Flemingsberg är lägre än i omkringliggande bostadsområden.

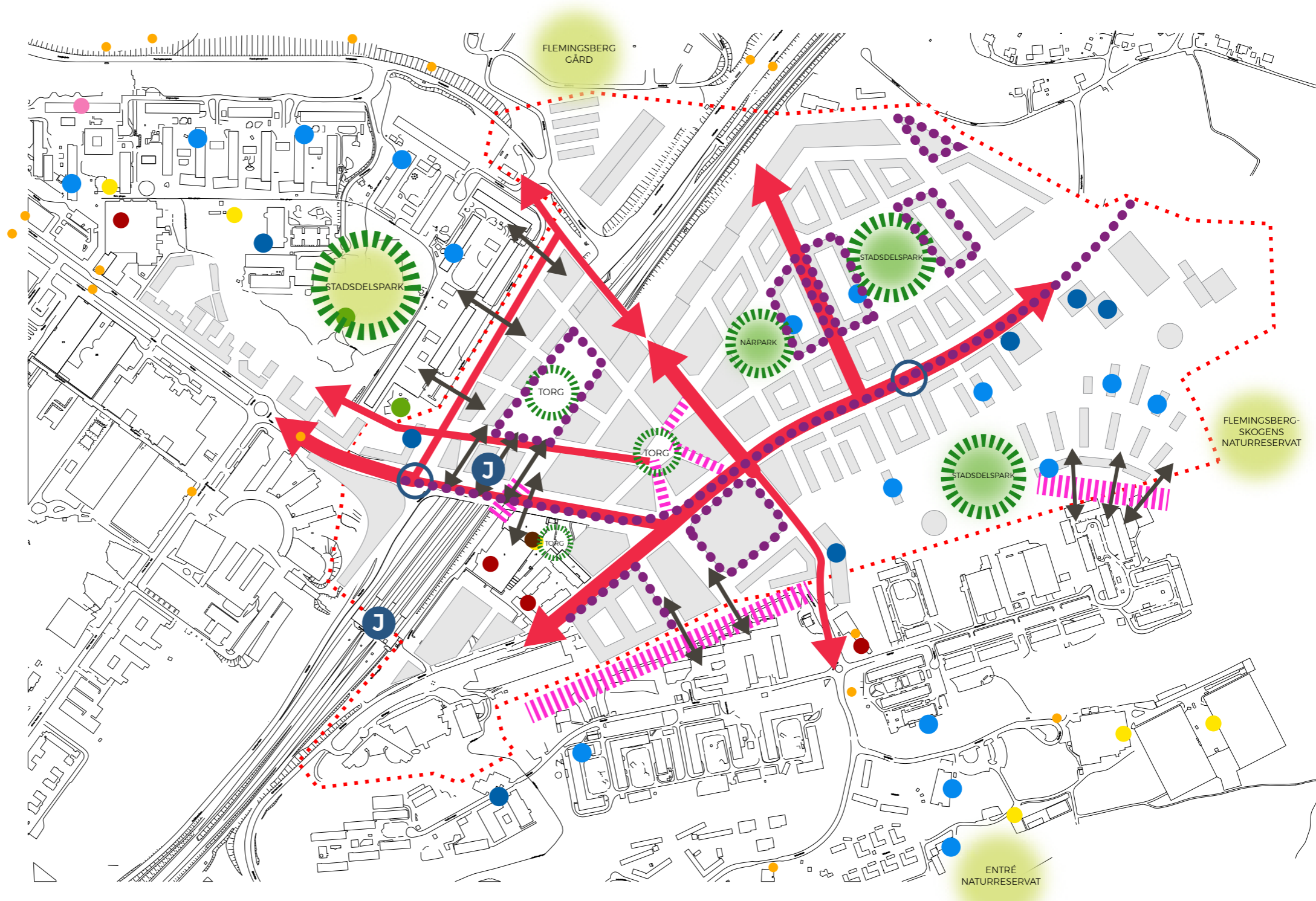
Att låta befintliga boende i Flemingsberg vara en del i att ta fram identiteten för nya centrumet kan skapa en ökad tillhörighet till det nya centrumet. Att inkludera boende i området i vad det nya centrumet ska fyllas med och hur offentliga mötesplatser ska utformas bidrar också till att knyta an till de befintliga områdena. Här är det viktigt att säkerställa möjlighet till påverkan och att ha tydliga ramar och kommunikation vid inkludering för att säkerställa att det som utlovas faktiskt kan genomföras.

Gemensamma mötesplatser

Då det finns få gemensamma mötesplatser inomhus och utomhus för boende i olika områden i Flemingsberg idag är det viktigt att gemensamma mötesplatser tillkommer inom det nya området. Här kan mötesplatser som kompletterar varandra tillskapas för att överbygga sociala barriärer och få boende och arbetande att besöka olika delar av Flemingsberg. Att se på Flemingsberg som en helhet är viktigt för att inte konkurrera ut befintliga mötesplatser utan istället tillskapa nya kompletterande platser. Att placera målpunkter inom olika delar av Flemingsberg och utveckla stråk som sammanför och kopplar ihop de olika områdena är av vikt för att säkerställa en fungerande helhet.

Bostadsnära utveckling av service är viktigt ur aspekten tillgänglighet, dock finns också ett behov av att de olika serviceplatserna kompletterar varandra. Olika målpunkter skapar incitament att besöka olika platser. Om målpunkterna istället konkurrerar med varandra kan den uppdelning som finns inom Flemingsberg idag istället kvarstå och kanske till och med förstärkas. Hur och vad det nya centrumet fylls med är därför av vikt för att säkerställa målpunkter för olika grupper. Till exempel kan lokaler som är offentliga och har en etablerad kundkrets bland de boende i området placeras på centrala och strategiska lägen för att inkludera boende i området i det nya centrumet. Här finns ett behov av en fördjupad analys.

KARTA ÖVER PLATSIDENTITET OCH TRIVSEL



- Risk för höjdbarriär
- Risk för omänsklig skala
- Välintegrerat stråk
- Prioriterad koppling
- Mötesplats
- Förskola
- Grundskola
- Lekplats
- Livsmedelsbutik
- Idrottsplats
- Bibliotek
- Seniorcentrum
- Hållplats

Det finns få parker som fungerar som mötesplatser inom Flemingsberg idag. Detta gäller även lekplatser som fungerar som dragare från olika områden utöver den nya Flemingsbergsparken. Att lägga till fler större gemensamma målpunkter kan stärka sammanhållningen i Flemingsberg och fungera som identitetsskapande platser. Här är det av vikt att dessa är trygga och placerade på platser som är lättillgängliga för de olika bostadsområdena för att kunna fungera som dragare för olika områden. Att knyta samman universitetsområdet genom gemensamma målpunkter inom den nya utvecklingen kan bidra till att stärka sammanhållningen i Flemingsberg.

Ytor för kreativitet och spontana möten

Flemingsbergsdalen kommer att förändras mycket under bebyggelseperioden. Det tillkommande centrumet behöver därför kunna vara anpassningsbart och flexibelt utifrån underlag, behov och förutsättningar. För att inte skapa en plats med tomma lokaler tills bostäderna byggs och fler personer flyttar in kan lokaler användas till temporära lösningar tills all handel kan etableras.

Det finns behov av att upplåta lokaler till kulturell verksamhet, gallerier eller icke-vinstdrivande verksamheter för att i ett tidigt skede bidra till att fylla lokaler. Om detta görs är det också viktigt att en del av dessa förblir levande och omformningsbara så att diversitet och kreativitet kan kvarstå inom centrumområdet. Detta kan bidra till att skapa en blandning och levande stråk samt medföra att Flemingsbergsbor vistas i och blir en del av de nya kvarteren.

Alla byggnader i Flemingsberg är idag riktade och utformade utifrån ett visst syfte. Det finns därför få möjligheter till kreativa lösningar. Inte heller inom området som ska utvecklas till att bli det nya stadsdelscentrumet finns gamla industrilokaler eller liknande. Dessa oprogrammerade byggnader kan bidra till platsidentitet och möjliggöra billigare lokaler för kultur och kreativ verksamhet. Då detta saknas behövs ytor för denna typ av verksamhet planeras in i den byggda miljön från början.

Ytor som inte är programmerade utifrån ett visst syfte och som kan förändras, anpassas och nyttjas till olika ändamål kan bidra till att skapa en mer kreativ miljö. För att kunna bidra med kreativa inslag, inkludera olika socioekonomiska grupper och de som bor i Flemingsberg idag behöver även dessa ytor kunna fyllas av verksamheter som inte har möjlighet att betala den typ av hyra som nyproduktion i vanliga fall kräver.

Mikroklimat

För att skapa en plats där människor vill uppehålla sig och vara på behöver mikroklimatet vara tillfredsställande. Nedan presenteras den solstudie som återfinns i planprogrammet vilken visar antal soltimmar på vårdagjämningen. Flertalet av de platser som kan komma att bli mötesplatser och plats för att

uppehålla sig är markerat med 0-4 h sol per dag. Om denna plats även är blåsig kan det medföra att ingen vill uppehålla sig på platsen. Ett flertal av de centrala gångstråken i strukturen ligger inom platser med 0 h sol per dag.

På många av platserna i de centrala delarna, där torg och parker återfinns samt på många av bostadshusens innegårdar är antalet soltimmar 0. Det går emot stadsbyggnadsprincipen Ljus, skala och variation. Enligt denna ska:

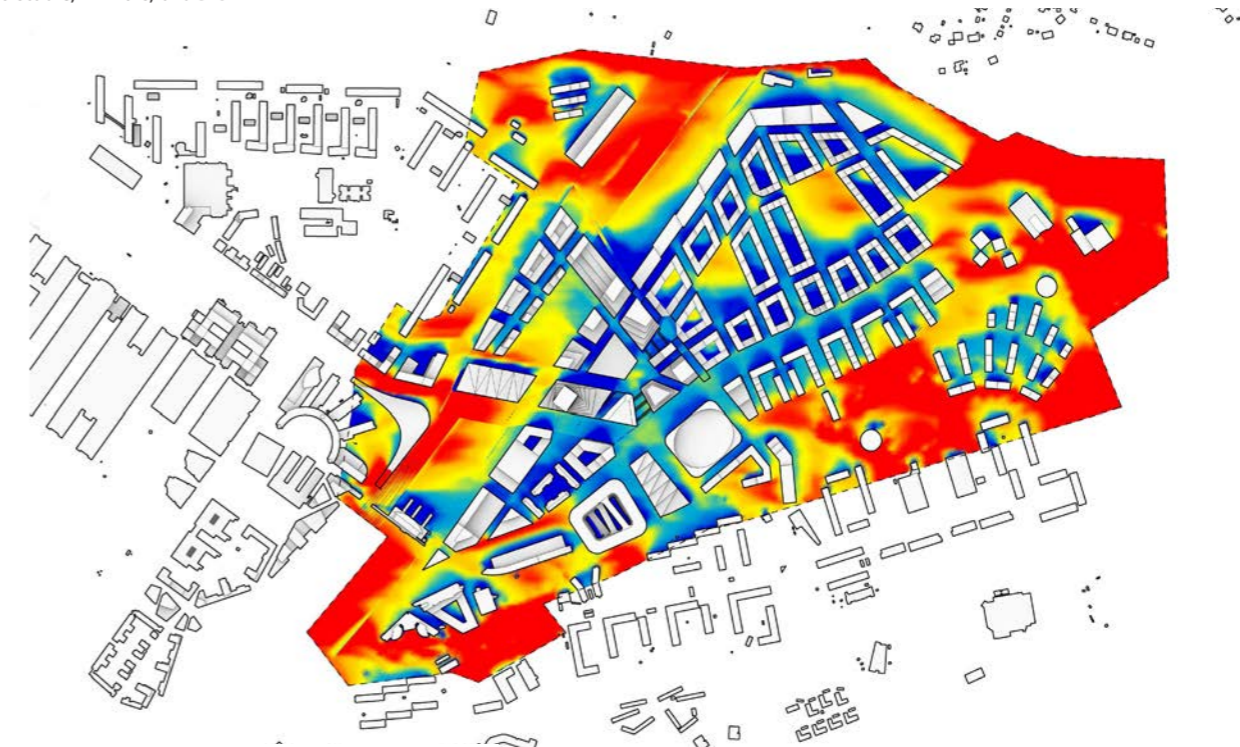
”Stadsdelens särskilt viktiga allmänna platser ska ha goda solförhållanden vid lunch, klockan 11 - 14 under vårdagjämning och/eller kvällstid 17 - 20 under juni och juli.”

Detta kan medföra att de offentliga torgen, parkerna och ytor för rekreation och möten upplevs som mörka och kalla. För att skapa platser som människor vill vistas på behövs ytor som har solljus och ej vind- och bullerutsatta. Det finns ett behov av att ta fram mikroklimatstudier med särskilt fokus på offentliga mötesplatser för att säkerställa en trevlig offentlig utemiljö.

Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom Platsidentitet och trivsel

- Skapa ett innehåll i det nya centrumet som bidrar till att skapa målpunkter för olika grupper såväl inomhus som utomhus.
- Lokaler som är offentliga och har en etablerad kundkrets bland de boende i området kan placeras på centrala och strategiska lägen för att inkludera boende i området i det nya centrumet.
- Inkludera och säkerställ ett ägandeskap hos de boende tidigt i processen.
- Upplåt lokaler till kulturell verksamhet, gallerier eller icke-vinstdrivande verksamheter i ett tidigt skede för att bidra till att fylla lokaler och skapa liv.
 - Värna om dessa, omplacera in i området över tid istället för att stänga dem, det skapar diversitet och kreativitet inom centrumområdet.
- Vid flytt av mötesplatser/lokaler: Etablera nya lokaler innan befintlig anläggning stänger.
- Vid inkludering: säkerställ möjlighet till påverkan och ha tydliga ramar - säkerställ att det som utlovas faktiskt kan genomföras.
- Mikroklimatstudier bör genomföras med särskilt fokus på offentliga mötesplatser för att säkerställa en trevlig offentlig utemiljö.
- Låt boende i Flemingsberg vara en del i att ta fram identiteten för nya centrumet.

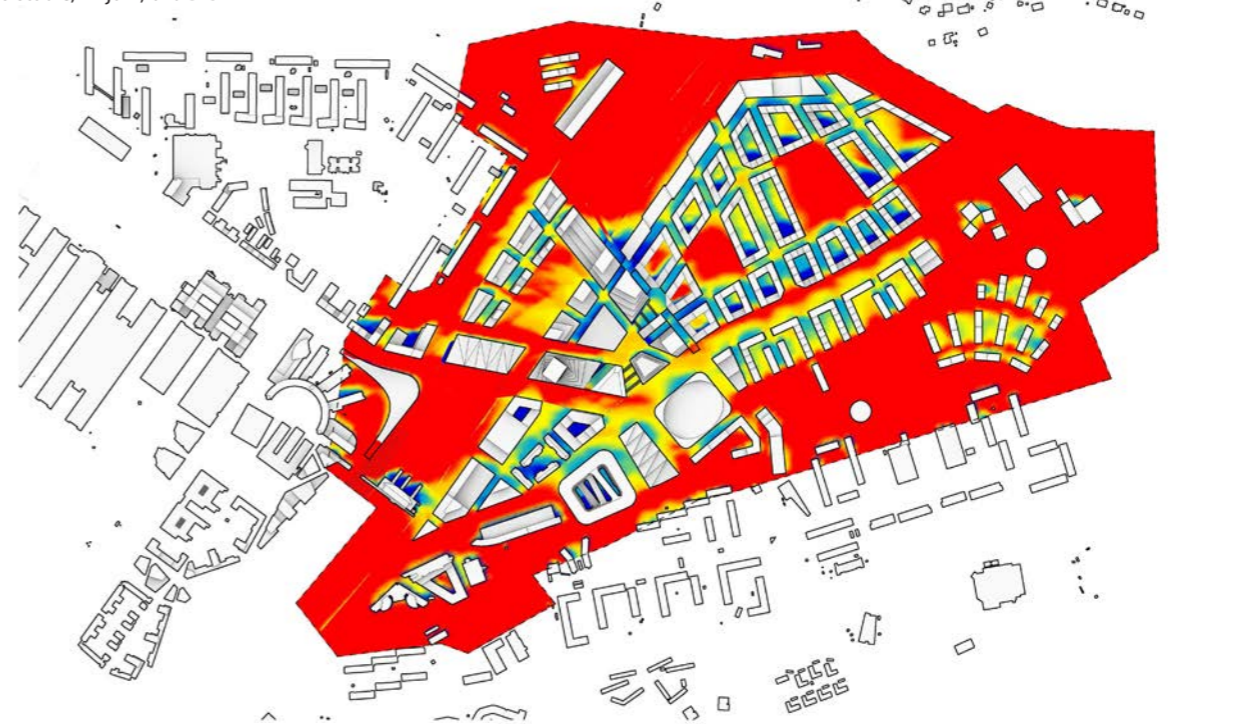
Solstudie, 21 mars, bild BIG



Soltimmar



Solstudie, 21 juni, bild BIG



Soltimmar



INTENSITET OCH MÅNGFALD AV FUNKTIONER

Följande kategori innefattar frågeställningar som Varför vill jag till området? Varför vill andra till området? Finns det saker som lockar barnfamiljer/ äldre/barnfamiljer/par? Finns det kombinationer av saker som gör att grupper möts? Aspekter som vardagsliv, den blandade staden och det levande stadsrummet inkluderas inom denna kategori.

Vad gator och torg fylls med och hur de utformas har stor påverkan på hur trivsamma och trygga de upplevs. En omhändertagen, grön, upplyst, överblickar och orienterbar miljö upplevs som trivsammare och tryggare än motsatsen. Det finns ett behov av att fylla det nya centrumområdet med funktioner som håller öppet under olika tider på dygnet och attraherar olika typer av grupper. Vilket aktiverar och bidrar till rörelse över dygnet även på allmän plats och kan bidra till att en mer levande stadsmiljö skapas.

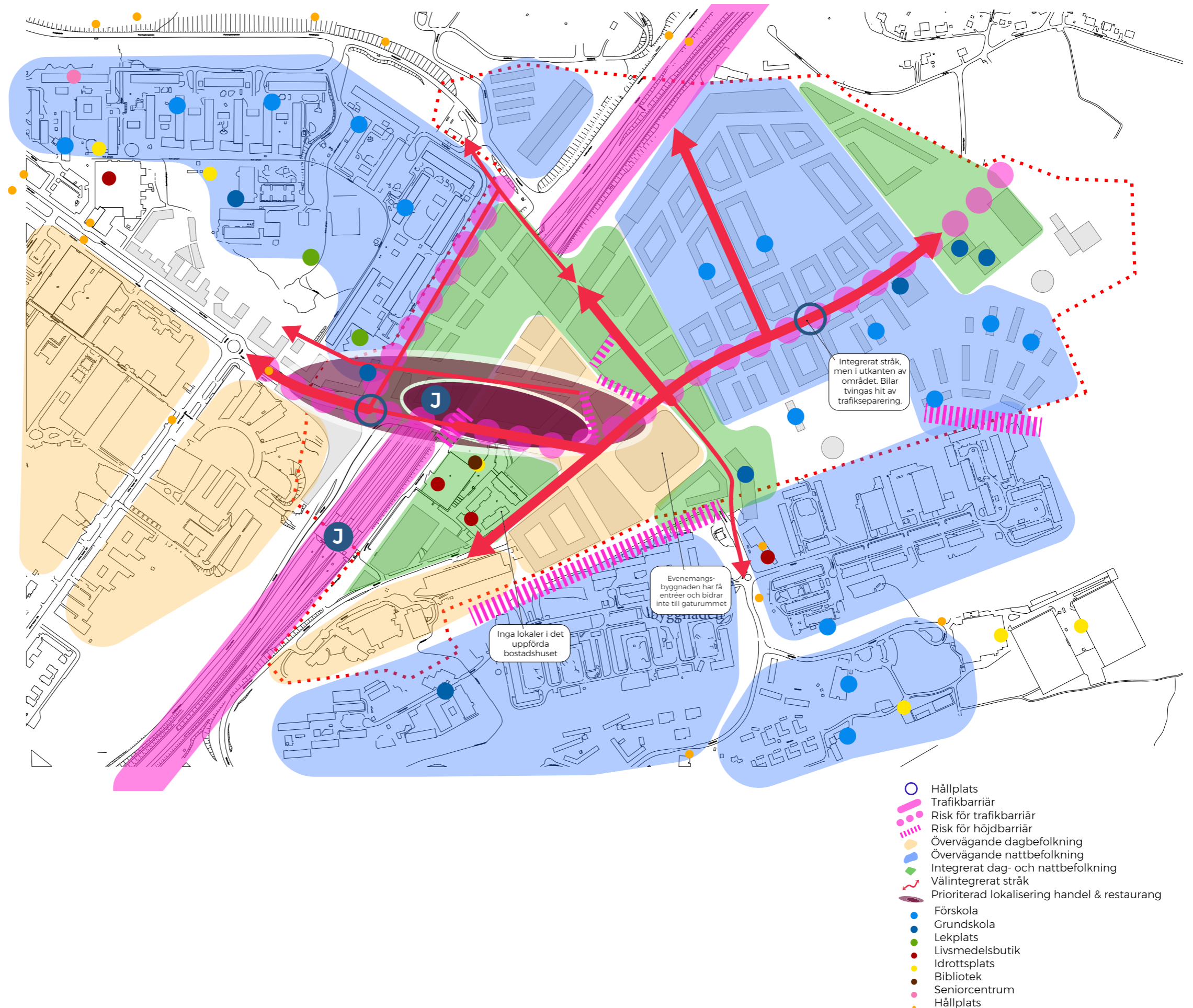
Mötesplatser för olika grupper

I dagsläget är de mötesplatser som finns i Flemingsberg för olika grupper också uppdelade på olika platser. För att säkerställa att det nya centrumet inte blir en plats endast för de nyinflyttade och därmed blir ytterligare ett område som endast används av och vänder sig till sina invånare behövs en variation av mötesplatser säkerställas. En blandning av mötesplatser för olika socioekonomiska grupper skulle medföra att olika grupper möts. Genom att tillföra mötesplatser för både socioekonomiskt starkare och svagare grupper kan olika grupper inkluderas i det nya centrumet.

Mötesplatser som inte kräver att man köper något, som fritidsgårdar, bibliotek och mötesplatser utomhus på torg och i parker behöver tillskapas i området för socioekonomiskt svagare grupper. Genom att blanda lokaler för second-hand butiker, bibliotek, kvällsöppna caféer, ateljéer och andra lokaler för kultur, dans och aktivitet med lunchställen för de som arbetar i området kan en plats för olika grupper skapas. Kvällsöppna aktiviteter kan med fördel placeras vid viktiga knutpunkter som ytan på överdäckningen för att skapa levande stråk även under kvällstid.

Större lekplatser och parker är offentliga mötesplatser där olika socioekonomiska grupper kan mötas. Nulägesanalysen visar att det finns få lekplatser inom Flemingsberg. Det finns behov av lekplatser inom det nya bostadsområdet som kompletterar de befintliga och som skapar uppsamlade mötesplatser. Genom att till exempel vända sig till en annan åldersgrupp, fokusera på andra aktiviteter eller årstider kan nya mötesplatser tillskapas som även attraherar boende i andra områden in till det nya bostadsområdet i Flemingsbergsdalen.

KARTA ÖVER INTENSITET OCH MÅNGFALD AV FUNKTIONER



Funktionsblandning

Funktionsblandningen i det befintliga Flemingsberg är som beskrivet tidigare uppdelat mellan olika områden. För att motverka att även det nya området blir uppdelat med endast dagbefolkning kring stationsområdet och nattbefolkning inom bostadsområdet är det bör större funktionsblandning säkerställas. Det finns ett behov att placera verksamheter som skolor, förskolor, gallerier, ateljéer och närbutiker i bostadsområdet vilken kan bidra till att dagbefolkning integreras i bostadsområdet och de olika delområdena knyts samman.

I området närmast stationen kan till exempel bostäder och studentbostäder tillskapas för att säkerställa liv på gator och torg även efter kontorstid. Här kan även funktioner som hotell och kvälls- och helgöppna aktiviteter bidra till att skapa mer levande stadsrum, vilket delvis även presenteras i planförslaget.

Att tillskapa möjligheter för "eyes on the street", det vill säga kopplingar mellan ute och inne och säkerställande av att byggnader inte vänder baksidan mot gator och stråk bidrar också till en ökad upplevd trygghet. Dock är det av vikt att det inte är uppenbar insyn till bostäder. Det kan istället skapa en obekväm och påträngande upplevelse för både boende och förbipasserande och medföra att de boende drar för gardinerna för att skapa en privat sfär i sitt hem. En bra balans mellan upplevelsen av närhet till de boende från gatan utan att störa hemmets privata yta behöver istället uppnås. Exempelvis kan grönska mellan huskroppen och gatan samt upphöjt bottenplan med lokaler, verksamheter eller funktioner som mötesyta och tvättstuga, ateljéer eller studios i bottenplan skapa goda förutsättningar för trygga stråk.

Stråk för funktioner

Det finns ett flertal dubbelsidiga gator, det vill säga gator med bebyggelse som har förutsättningar för lokaler i bottenvåningarna på båda sidor av vägen och välintegrerat stråk med alla trafikslag inom området. Dessa är markerade på kartan ovan och kan ses som potentiella huvudstråk med levande bottenvåningar. Det uppförda bostadshuset längst Björnkullavägen ligger längs en gata som identifierats som dubbelsidig och välintegrerad. Dock har huset inga lokaler i bottenvåningen mot Björnkullavägen vilket medför att stråket blir (delvis) oaktiverat.

Vidare är slutet på boulevarden ett integrerat och dubbelsidigt stråk, men i utkanten av området. Biltrafik tvingas hit av trafiksepareringen vilket medför att det kan komma att upplevas som en transportsträcka ut ur området. Ett flertal av de integrerade stråken har endast dubbelsidig bebyggelse längs korta passager, dessa sträckor kan därför komma att upplevas som mer stadsmässiga än andra. Vidare finns potential att utveckla gångstråket förbi resecentrum som knyter an till Grantorp. Detta stråk kan bli ett levande och sammankopplande gångstråk om det upplevs som överblickat och aktiverat kvällstid, här finns behov av fördjupad analys.

Skala och koppling

Placeringen av torget i mitten av bebyggelsestrukturen medför att det inte kopplar an och ligger vid gatorna. Det finns därför ett behov att utveckla de gångstråk som finns så att de får tydliga siktlinjer och att trappor undviks i möjligaste mån. Inte heller parkerna ligger vid välintegrerade stråk. Detta kan medföra att de är svåra att hitta till och att området upplevs som mindre grönt än vad det faktiskt är. Det finns ett behov av att säkerställa siktlinjer mellan målpunkter för att öka orienterbarheten och för att området ska upplevas som tydligare och trevligare. Parker och torg bör därför koppla an till välintegrerade stråk.

Vidare är skalan på det föreslagna torget ungefär 75x180 meter vilket är ett mycket stort torg. Det planerade torget kommer att vara något större än det relativt nya torget vid Täby Centrum vilket kan ses i bilden nedan. Om inte torget bryts upp i olika rum kan det komma att upplevas som storskaligt och öde. Vidare ligger det föreslagna torget inte i anslutning till huvudstråken men har uppgång från resecentrum vilket kan medföra uppgången upplevs som oöverblickad och otryggt för gående kvällstid. Längs ytan kring uppgången finns ett behov av att skapa en blandning av aktiviteter och mötesplatser under olika timmar på dygnet för att skapa liv och rörelse på platsen. Aktiviteterna bör riktas mot en blandning av målgrupper för att platsen ska upplevas som ett centrum för hela Flemingsberg.



En solig dag på Täby Torg



Referens Täby Torg



Kvällsöppna Café 60 på Sveavägen i Stockholm Bild: Thatsup.se



Secondhand-butik i ReTuna återbruksgalleria Bild: Retuna.se

Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom Intensitet och mångfald av funktioner

- Säkerställ funktioner som håller öppet under olika tider på dygnet och attraherar olika typer av grupper.
- Skapa mötesplatser utan krav på att köpa.
- Blanda olika typer av mötesplatser i hela centrumområdet.
- Placera verksamheter som skolor, förskolor, gallerier, ateljéer och närbutiker i bostadsområdet för att integrera dagbefolkning.
- Säkerställ att byggnader inte vänder baksidan mot gator.
- Säkerställ att det inte är uppenbar insyn till bostäder.
- Säkerställ grönska mellan huskropp och gata.
- Skapa upphöjda bottenplan med lokaler/mötesytor i bottenplan med flexibel användning.
- Doktorsgången har potential att utvecklas till att bli ett levande och sammankopplande gångstråk.
- Torget ligger inte vid gatorna, därför är det viktigt att utveckla de gångstråk som finns så att de får tydliga siktlinjer och att trappor undviks i möjligaste mån.
- Säkerställ siktlinjer mellan målpunkter.
- Parker och torg bör därför koppla an till välintegrerade stråk.
- Skapa rumslighet på torget för att bryta upp skalan.
- Säkerställ en blandning av funktioner längs troget för att skapa liv och rörelse på platsen.
- Skapa lekplatser inom det nya bostadsområdet som kompletterar de befintliga.

TILLGÄNGLIGHET OCH KOPPLINGAR

I denna kategori tar upp frågeställningar som: hur tar jag mig till området? Vad finns runt omkring området och hur kopplar området samman med detta? Vad möter jag först? Är det lätt att ta sig runt i området? Stadsbyggnadsprinciper och aspekter som sammanhållning och rörelsefrihet och tydlighet inkluderas även inom denna kategori.

Den föreslagna nya strukturen överdäcker Huddingevägen och tågsparerna så att bostäder och arbetsplatser på norra sidan sammanlänkas med bostäder på södra sidan. Ett nytt centrum med kontor och bostäder bildas med utvecklingen vid tågstationen.

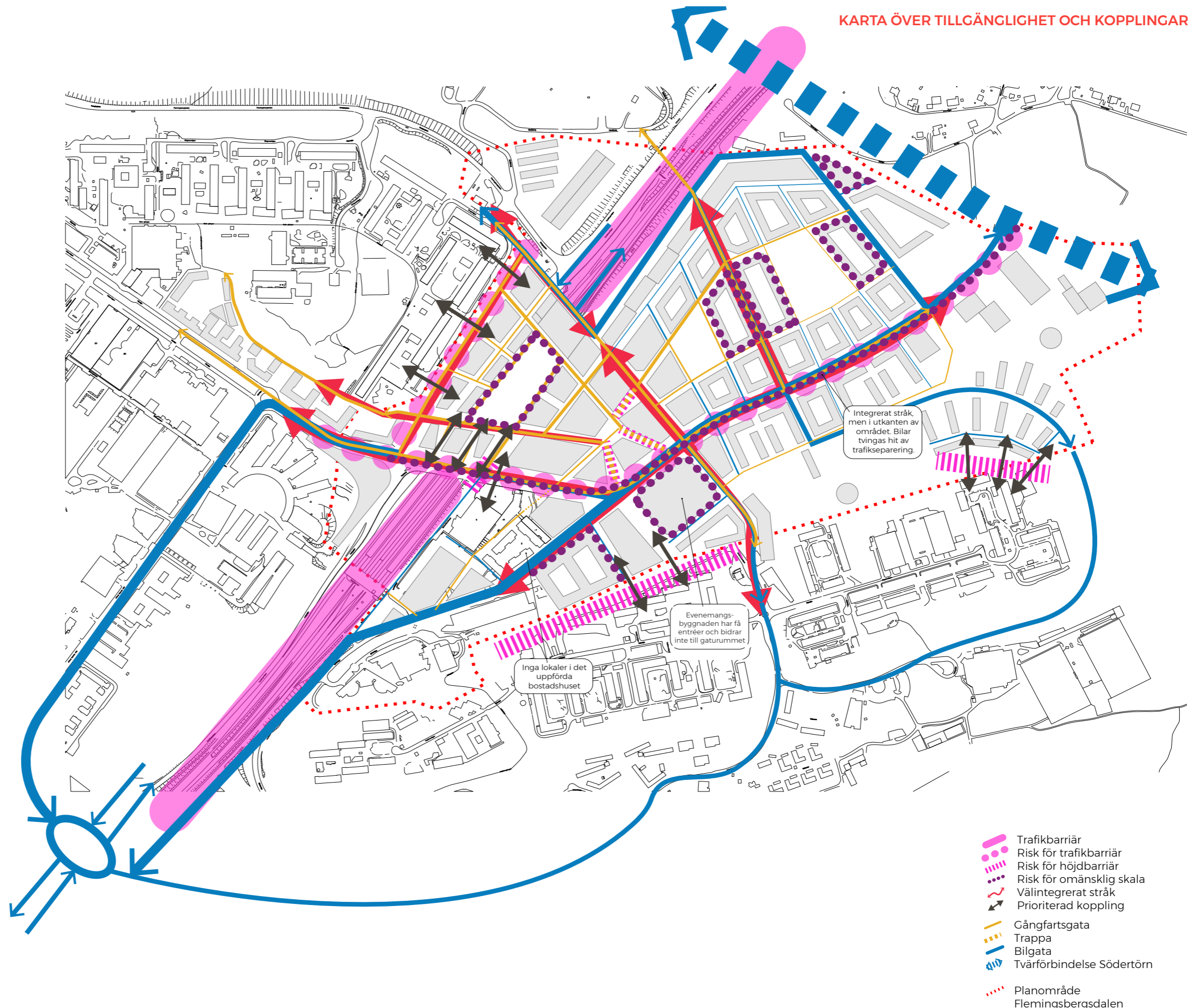
Den planerade överdäckningen av järnvägsspåret och Huddingevägen kan komma att bidra till att barriärer bryggas över och försvinner. Dock finns det få kopplingar där den befintliga bebyggelsen i Grantorp möter tillkommande bebyggelse i Flemingsbergsdalen. Här kan en upplevd barriär tillkomma om inte strukturer knyts samman och skapar ett naturligt flöde mellan det befintliga och tillkommande stadsrum. Vidare finns ett behov av att bilvägen som ligger mellan dessa delar överbryggas och utformas på sådant vis att den inte upplevs som en barriär. Storleken på de planerade huskropparna som möter omkringliggande bostadsbebyggelse kring Flemingsbergsdalen mot Grantorp och Visättra kan medföra att barriärer mellan områdena tillskapas. Här behöver en ökad finmaskighet i gatustrukturen tillkomma.

Det finns en risk för att nivåskillnaden mellan de två pendeltågsentréerna samt bebyggelsehöjden bidrar till att skapa en alltför storskalig skala och otrygg miljö. Ett flertal trappor som ska knyta samman gångstråken kan på grund av sin höjd upplevas som barriärer och kommer då bryta upp kopplingar. Detta kan bidra till, utöver att skapa barriärer i den byggda miljön, att orienterbarheten i området kan bli lägre då siktlinjer bryts av höjdskillnaderna.

Merparten av den planerade bebyggelsen är utformad med ett i princip trafikseparerat system där bilarna leds runt bostadsbebyggelsens utkanter. Trafiklösningen koncentrerar biltrafiken till ett fåtal stråk som får större belastning än nödvändigt vilket kan komma att bli särskilt påtagligt mellan Flemingsbergsleden och Kvarnängsvägen. Detta kan komma att skapa överdimensionerade, otrygga och överblickade stråk.

Regionala kopplingar

Den nya strukturen innebär att Flemingsberg får nya på- och avfarter från Huddingevägen som ersätter de två plankorsningar som finns i dag. Huddingevägen kommer även få en ny påfart på den planerade Tvärförbindelse Södertörn, vilket kommer ge platsen en starkare regional koppling med biltrafik. Huddingevägen kommer även få en ny koppling till Pålamalmsvägen som kommer ge boende i södra Tullinge och Riksten (stadsdel under utbyggnad cirka 3500 bostäder) enklare åtkomst till Flemingsberg.



- Trafikbarriär
- Risk för höjdbarriär
- Risk för omänsklig skala
- Vålintegrerat stråk
- Prioriterad koppling
- Gångfartsgata
- Trappa
- Bilgata
- Tvärförbindelse Södertörn
- - - Planområde Flemingsbergsdalen

Området har även regionaltåg vilket bidrar till platsens vikt i ett större område.

Lokala kopplingar

Den nya strukturen med överdäckningen innebär att det kommer att bli fem huvudsakliga korsningspunkter över spåren:

- En ny cirkulationsplats och bro vid den nya påfarten på Huddingevägen (Trafikplats Högskolan).
- Gångbro vid stationens södra uppgång.
- Regulatorbrons boulevard som är en förlängning av Hälsövägen.
- Flemingsbergsledens förlängning.
- Gångtunnel under spåren norr om stationen.

Ambitionen gällande trafiken i planprogrammet är att gång- och cykeltrafik ska prioriteras och att övriga gator ska vara gågator eller gåfartsgator. Detta medför att all biltrafik från norr till söder endast kommer att tillåtas på två gator. Den ena är vid den planskilda rondellen, den andra är i förlängningen av Flemingsbergsleden. Här leds dock biltrafiken runt bebyggelsen i en cirka 1 kilometer för att främja bilfria gator.

Koncentrationen av biltrafik till ett fåtal stråk och den tvingade rundkörningen kan medföra att de stråk där trafik tillåts kommer att ha relativt mycket trafik. Dessa stråk är också utformade med få eller inga byggnader/entréer och kan därför upplevas som trafikleder där det inte är tryggt och trivsamt att röra sig till fots. Denna typ av trafiklösning kan jämföras med ett trafikseparerat system.

I Vallastaden, Linköping, som också planerades med huvudsakligen gåfartsgator är istället huvudstråken för bil också huvudstråk för gång- och cykeltrafik vilket medför en mer integrerad och småskalig struktur. Strukturen i Flemingsbergsdalen kan medföra storskaliga trafikbarriärer och otrygga baksidor. Med en mer uppdelad biltrafik i fler stråk kan en mindre skala skapas och integrerar biltrafiken i stadsgatorna.

Det är viktigt att barn ges trygga skolvägar med en genomtänkt planering av trafiken. Detta måste dock balanseras mot de konsekvenser vad gäller trygghet och orienterbarhet som en mer trafikseparerad struktur medför. Bilvägar längs torg och liknande kan bidra till att skapa rörelse och liv kring platsen om hastigheterna hålls nere.

Gator med stadsliv

Stadsliv uppstår på platser där många rör sig och har anledning att stanna till. Platsen ska alltså ha ett flöde av människor och dessutom vara trivsam och trygg.

I Space syntax-analys nedan visas den föreslagna gatustrukturen och hur väl gatorna inom Flemingsbergsdalen är sammankopplade med omkringliggande områden samt kopplingar inom området.

Analysen mäter stråkens integration. Hög integration betyder att stråket är kopplat till många andra gator och att många personer naturligt kommer ta denna väg för att det är den genaste vägen. Den beräknade integrationen ger en bild av var starka stråk för kommersiell utveckling är möjligt och fördelaktiga målpunktspaceringar/ankarplaceringar. Detta ger även en indikation på och en bild av möjligheterna till folkliv och mötesplatser. Markerade gator i rött utläses som starkare kopplingar till omkringliggande områden



Global integration, hur det föreslagna området är sammankopplat med omgivande gatustruktu (Landskapslaget AB, 2019)

och fungerar då som uppsamlade stråk med större flöden och mer rörelse. Markering i grönt utläses som svagare kopplingar där färre personer förväntas röra sig.

Integrationen innebär en potential för stadsliv, men det kräver också att platsen är utformad på ett inbjudande sätt. På vissa platser sammanfaller stråk med många gång- och cykeltrafikanter och med biltrafik. På vissa platser är de mest integrerade stråken utformade med hus på båda sidor gatan. Dock är många av de mest integrerade stråken enkelsidiga eller ligger längs fasaden på en storskalig anläggning med få entréer (fängelse, evenemangsbyggnad etc.). Det gör att potentialen för stadsliv inte nyttjas fullt ut.

Välintegrerade stråk med alla trafikslag och dubbelsidig bebyggelse har bättre förutsättningar för handel och kommersiell service än ett lågt integrerat stråk med endast gångtrafik och enkelsidig bebyggelse. Sådana platser kan ändå vara attraktiva och trivsamma, men har andra funktioner så som rekreation och vila då de är stillsamma platser med få händelser.

I förslaget finns relativt få platser där alla aspekter sammanfaller så att attraktiva platser med hög potential för stadsliv bildas. Hälsövägen och dess förlängning över Regulatorbron (boulevarden) förväntas bli områdets starkaste rum för stadsliv.



Gatusektion i Barkabystaden med separat busskörfält i mitten, för referens

Boulevarden

Boulevarden har en mycket bred gatusektion med separat körfält för kollektivtrafik. På sträckan över regulatorbron ska biltrafik inte tillåtas. Då det är osäkert om/när spårvagnen kommer finns behov av en plan kring vad som sker i det stora gaturummet under tiden och om utbyggnaden ej blir av. Skalan på boulevarden kan komma att upplevs som alltför storskalig i förhållande till trafikmängden på platsen. Det är också oklart om/när spårvagnen kommer på plats, under tiden ska denna yta användas för bussar.

I Barkabystaden kan motsvarande storskaliga gatusektion med busskörfält i mitten studeras som referens. Även Hammarby sjöstads gatusektion kan studeras som referens men som har en något smalare gatusektion än den föreslagna i Flemingsbergsdalen.

Där boulevarden upphör kommer en sociodukt med en annan sektion än boulevardens koppla vidare mot Solgård med gång, cykel, bil och kanske buss. Anslutande gator i Solgård har mycket smala sektioner utan gångbanor. Detta kan leda till att de två områdena inte upplevs som sammankopplade utan att Flemingsbergsdalen istället slutar vid kopplingen till Solgård.

Nivåskillnader

Det finns stora nivåskillnader inom stadsdelen som på vissa ställen tas de upp av stora trappor på andra ställen planeras istället ramper för att hantera nivåskillnaderna. Trapporna kan upplevas mer eller mindre trevliga beroende på utformning, men de utgör ett avbrott i stråken då folk undviker att gå i trappor samt att alla inte har möjlighet att gå i trappor. Detta kommer sannolikt att innebära att fler kommer gå längs Boulevarden upp mot stationen än att ta trappan och gångstråket. Vissa av trapporna ligger i söderläge och skulle kunna utvecklas till att bli trevliga vistelseytor där det finns möjlighet att utveckla ytor och avsatser för umgänge. Det är dock extra viktigt med utformningen av dessa platser då de lätt kan upplevas som otrygga och avskilda. Den trappa som hittills är byggd inom området syns på bilden nedan. Ytan kring trappan kan upplevas som avskild, överblickbar och otrygg.



Trappa vilket kan upplevas som en barriär. Flera nivåer med mörk gränd kan upplevas som ottrygt

Torg och parker

De planerade torgen och parkerna i området ligger inte vid huvudgatorna eller de mest integrerade stråken utan en bit in i bebyggelsestrukturen. Det innebär att färre kommer uppleva dessa platser i sin vardag. För att öka flödet av människor till dessa platser kan man antingen flytta dem till en plats med större flöde, ändra strukturen för att stärka stråken vid platsen och/eller placera en dragande målpunkt (så som en kollektivtrafikstation, en skola eller en matvarubutik) vid platsen.

Vidare kan en plats stadslivspotential stärkas ytterligare genom att:

- stärka de stråk som passerar det
- placera attraktiva målpunkter och aktiviteter på och runt ytan.

Det finns därför ett behov av att utveckla de gångstråk som finns så att de får tydliga siktlinjer och att trappor undviks i möjligaste mån. Nästan alla stråk är avskurna när de kommer upp på överdäckningen, vilket kan utläsas i Space syntaxanalysen. Då de redan är försvagade av nivåskillnaden är detta extra märkbart. Särskilt kopplingarna mot Grantorp skulle kunna stärkas med en annan utformning av detta gränssnitt.

Kopplingen mellan den kommande överdäckningen av järnvägsspåret i Flemingsbergsdalen och Grantorp kan utläsas som svag. Detta kan bero på de befintliga nivåskillnader som skapar barriärer i den fysiska strukturen och på så vis försvagar kopplingen mellan Flemingsbergsdalen och det befintliga området vid Flemingsbergs centrum. Siktlinjerna är också avbrutna mellan torget och Grantorp. Den nya gata som planeras mellan överdäckningen och det befintliga bostadsområdet kan i sig bli en barriär då den blir relativt högt trafikerad, skuggad och inte har bebyggelse längs vägen på Grantorpssidan.

Gångvägar mot Visättra

Även kopplingarna mellan Visättra och det nya området är svaga med få anslutna vägar. Gångstråken har avbrutna siktlinjer som minskar orienterbarheten. Den nya bebyggelsestrukturen knyter inte an till befintliga områden och skapar därför svaga kopplingar.

Den planerade evenemangsbyggnaden med närliggande bebyggelse förstärker den fysiska barriär som höjdskillnaden skapar mellan bebyggelsen i Visättra och kopplingarna ner till Flemingsbergs station. Idag finns ett flertal upptrampade smitvägar ner till stationsområdet och bebyggelsen kan bidra till att förstärka barriärerna och försvaga kopplingarna. Bebyggelsestrukturen bidrar på dessa platser inte till att överbrygga befintliga barriärer i området, i vissa fall kan den tillkommande strukturen istället skapa nya eller förstärka befintliga barriärer. Här är gångstråken mellan Visättra och Flemingsbergs station en viktig koppling att arbeta vidare med för att knyta samman områdena.

Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom Tillgänglighet och kopplingar

- Utveckla de gångstråk som leder till torget så att de får tydliga siktlinjer och trappor undviks i möjligaste mån. Detta är särskilt viktigt eftersom torget inte ligger vid de prioriterade stråken.
- Tydliggör kopplingen mellan överdäckningen och Grantorp med tydlig, trygg och stark koppling. Koppla samman bebyggelsen tydligare.
- Nästan alla stråk är avskurna när de kommer upp på överdäckningen. Då de redan är försvagade av nivåskillnaden är detta extra märkbart.
- Öka tätheten i gatunätet med fler smitvägar och kortare kvarter.
- Stärk kopplingen mellan Visättra och Flemingsbergs station, skapa trygga och tydliga gångstråk.
- Undvik att skapa en ny barriär mellan Norra Visättra och den tillkommande bebyggelsen norrut genom att tydliggöra strukturen mellan dem och skapa sammanlänkade, gena gångstråk.
- Förenkla gatustrukturen och bilvägarna genom området.
- Undersök om parkerna kan placeras vid mer välintegrerade stråk.
- Utarbeta en plan för hur gatusektionen på boulevarden ska utnyttjas under tiden som ingen spårväg finns på plats. Boulevarden har en mycket bred gatusektion i förhållande till trafikmängden.
- Tydliggör om/hur bil-, gång- och cykeltrafik ska kopplas mot Huddinge i slutet på boulevarden.

KONKURRENS OCH UPPTAGNINGSSOMRÅDE

Upptagningsområde

Upptagningsområdet för handel och service i Flemingsbergsdalen kommer primärt att utgöras av områdena Kästa, Grantorp, Universitetsområdet, Stadscentrum i Flemingsbergsdalen, Övriga Flemingsbergsdalen, Visättra och Björnkulla. Det sekundära upptagningsområdet utgörs av närliggande områden i Huddinge och Tullinge.

Konkurrens

Flemingsberg centrum ligger i centrala Flemingsberg, vid Hälsovägen och mitt emot Karolinska sjukhusets huvudentré. Avståndet från centumparkeringen till sjukhusets huvudentré är inte mer än 200 meter men däremellan löper Hälsovägen som en mycket kraftig barriär.

Flemingsberg centrum är ett bostadsområdescentrum med ett 20-tal butiker och verksamheter inom handel, café/restaurang och service. Pulsen Livs är det starka ankarbutiken med en butik på 4 200 kvadratmeter (säljyta 2 800 kvadratmeter). Omsättningen uppgick till cirka 230 miljoner kronor år 2018. Pulsen Livs är centrumets naturliga ankarbutik och trots sin storlek (storbutik) har den i sitt bostadsnära läge också en funktion som närbutik för boende och arbetande i området.

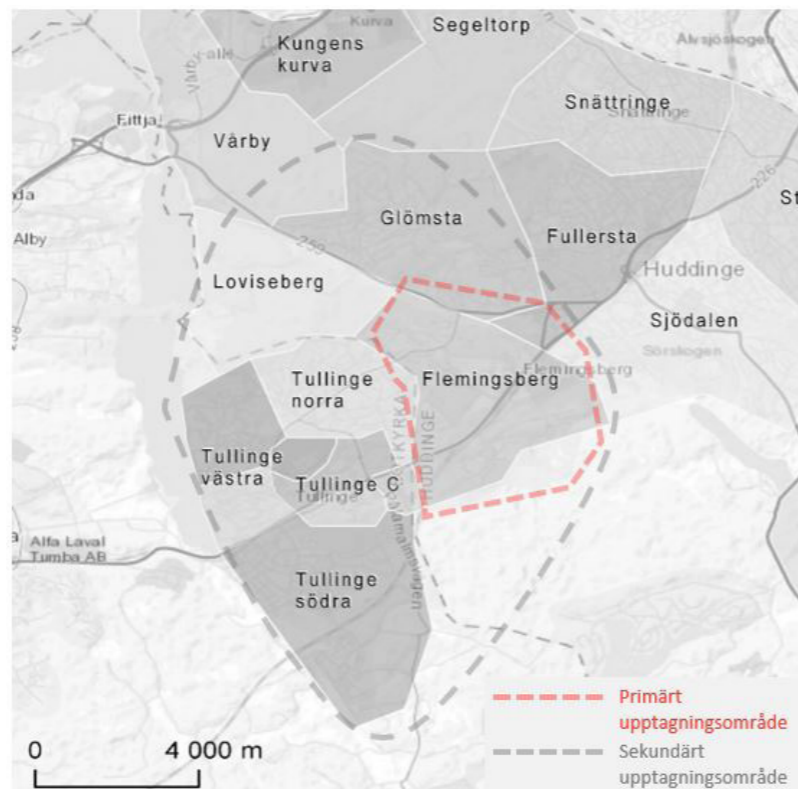
Utöver livsmedel erbjuder centrumet primärt ett vardagsnära utbud av övrig dagligvaruhandel som speciallivs, apotek, blommor, godis, tobak/tidningar och apotek. Det finns en mindre andel sällanköpsvaruhandel som till exempel ur, guld och optik, lek och

presenter, data/mobil. Det finns också ett flertal caféer och restauranger. I anslutning till centrumet ligger även hotell, vårdcentral, tandvård, sporthall, bilverkstad, bibliotek och kyrka. Det finns både grundskola, gymnasium samt högskolor i direkt närhet.

Andra centrumplatser i Flemingsberg är nära sammankopplade med befintliga livsmedelsbutiker.

- Den starka dagligvarupunkten (livsmedel) är där ICA Maxi Stormarknad och Lidl är lokaliserade.
- Visättra: En mindre Mini-Pulsen livsmedelsbutik, restaurang/pizzeria, specialiserad livs, tobak/tidningar/spel/video, frisörsalong.
- Björnkulla: En mindre Handlarn livsmedelsbutik.
- Pendeltågsuppgången som vetter mot Södertörns Högskola har idag ett antal verksamheter, framför allt inom café/restaurang som i första hand betjänar de resande som passerar, företrädesvis till/från universitetsområdet och sjukhuset. Verksamheter som finns i anslutning till den uppgången är: ett mindre apotek, mobilbutik/service, Pressbyrån, Bröd & Salt, sushi/wok, pasta/sallad, Espresso House, Burger King och frisör.

Tillgången till livsmedelsbutik är god inom stora delar av Flemingsberg. De nordligaste delarna av planområdet har dock mer än 800 meter gångavstånd till närmaste livsmedelsbutik, vilket även gäller de östra delarna av Visättra. Samtidigt är nivåskillnaderna påtagliga i området.



Framtida konkurrens – fysiska handelsplatser

I kapitel 2 görs en genomgång av den befintliga konkurrensen i Flemingsbergsdalens omland. Nedan redovisas tillkommande handel. Handeln är i ständig förändring och befintliga handelsplatser och köpcentrum är också i behov av att utvecklas och expandera för att bibehålla och stärka sin konkurrenskraft – regionalt eller lokalt. Den befintliga handeln liksom tillkommande handel och expansion är aspekter som ett nytt stadscentrum i Flemingsbergsdalen behöver förhålla sig till då det kan komma att påverka utvecklingsmöjligheterna vad gäller omfattning och innehåll.

Kungens Kurva:

- Utveckling av fastighet invid Heron City med cirka 11 000 kvm.

Det finns planer på en expansion av Kungens Kurva Shoppingcenter (Ikea).

Huddinge Centrum:

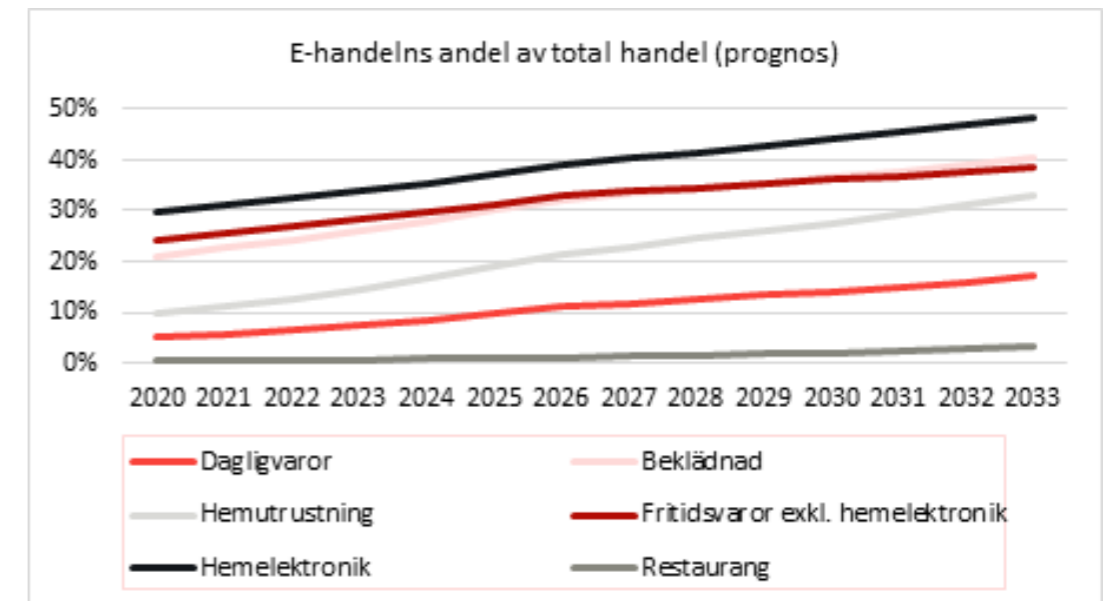
- Det finns utvecklingsplaner vad gäller utbyggnad av Huddinge centrum, bostads- och kontorsutveckling samt cirka 11 000 kvm ny handelsyta.

Framtida konkurrens e-handel

Utöver konkurrensen från fysiska butiker och handelsplatser måste handeln i Flemingsbergsdalen förhålla sig till konkurrensen från e-handeln. E-handelns andel av den totala detaljhandeln kommer att fortsätta växa. Trots detta kommer majoriteten av all handel att ske i fysiska butiker år 2033. Även år 2050 bedöms majoriteten av all handel ske i fysiska butiker.

E-handeln står dock för nästan hela tillväxten i den totala handeln varför det knappt finns något utrymme för tillväxt i den fysiska handeln.

I kommuner stadsdelar där antalet boende och arbetande ökar kraftigt finns det potential för tillväxt i den fysiska handeln. Butiker som kan kombinera e-handel och fysisk handel kan delvis dra nytta av att e-handeln växer. E-handeln har mycket begränsad påverkan på sådant som konsumeras på platsen, till exempel restaurangbesök, kultur & nöjen, gym, frisör med mera.



Källa: Konsumtionsprognosgruppen (KPG).

Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom konkurrens och upptagningsområde

- Konkurrenssituationen och därmed upptagningsområdet kommer med säkerhet att förändras innan Flemingsbergsdalen är fullt utbyggd. Det krävs därför att analyserna uppdateras och fördjupas innan och under utbyggnaden av Flemingsbergsdalen.

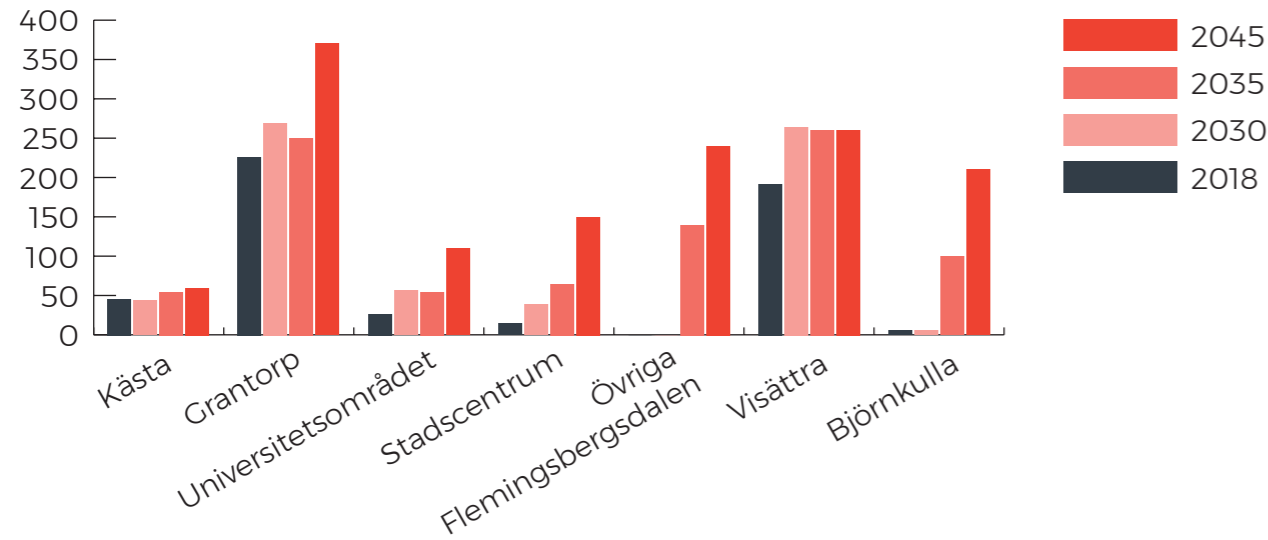
BEFOLKNING OCH KÖPKRAFT

Under perioden 2018-2045 förväntas köpkraften i Flemingsbergs samtliga delområden öka kraftigt, vilket beror på att antalet boende och arbetande ökar. Restaurang är den bransch som ökar mest eftersom den är mindre utsatt för konkurrens från e-handeln än vad den fysiska handeln är. Restaurangerna gynnas också av ett förändrat konsumentbeteende där möten och upplevelser blir ett allt viktigare inslag i stadskärnor och stadsdelar.

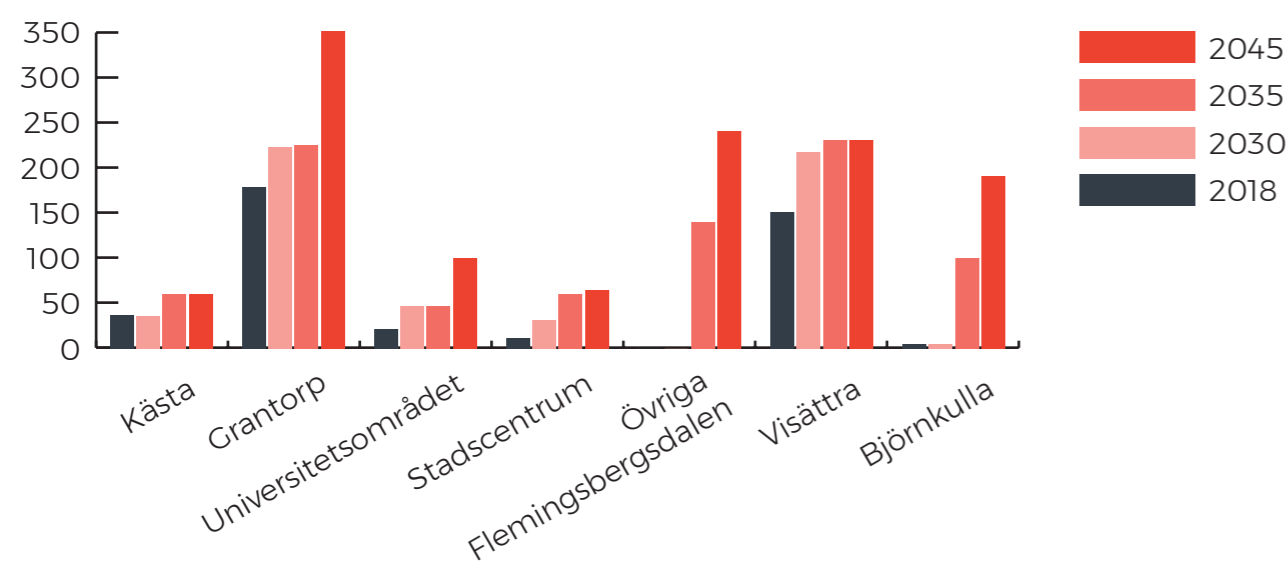
Omkringliggande kommundelar och områden har liksom Flemingsberg en växande befolkning och därmed en köpkraftstillväxt. Trots att e-handeln tar allt större andelar från den fysiska handeln ökar köpkraften för dagligvaror, sällanköpsvaror och restaurang. Det som e-handeln tar kompenseras av en stark befolkningstillväxt i dessa områden.

En sammanslagning av Fullersta, Glömsta-Loviseberg, Sjødalen och Tullinge visar att köpkraften idag uppgår till 1,6 miljarder kronor för dagligvaror, närmare 1,3 miljarder kronor för sällanköpsvaror och cirka 550 miljoner kronor för restaurang. Fram till år 2030 ökar köpkraften för dagligvaror med 23 procent, sällanköpsvaror med 28 procent och för restaurang med 74 procent.

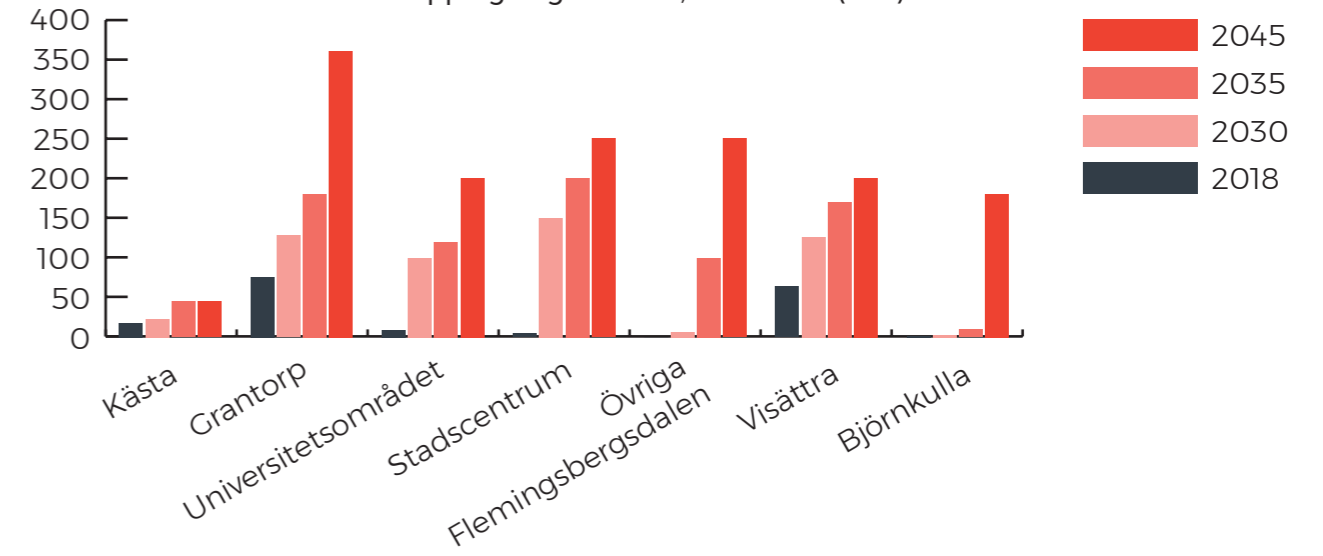
Köpkraftsprognos dagligvaror, primärt upptagningsområde, 2018-2045 (mkr)



Köpkraftsprognos sällanköpsvaror, primärt upptagningsområde 2018-2045 (mkr)



Köpkraftsprognos restaurang, primärt upptagningsområde, 2018-2050 (mkr)



Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom befolkning och köpkraft

- Omsättningspotential och ytbehov förändras om prognoserna för antal boende och arbetande i Flemingsdalen inte nås. Det bör därför genomföras fördjupade undersökningar av Flemingsbergsdalens attraktivitet som bostads- och arbetsort i syfte att bedöma om prognoserna behöver justeras.
- Handeln måste ständigt anpassa sig efter att konsumenternas preferenser och beteenden ständigt förändras. På samma sätt som handeln i dag skiljer sig en hel del från hur den såg ut för 20 år sedan kommer handeln år 2040 att se annorlunda ut jämfört med idag. För att kunna göra någorlunda säkra bedömningar av omsättningspotential och ytbehov krävs därför nya, fördjupade, analyser av hur de förändrade konsumtionsbeteendena påverkar Flemingsbergsdalen.
- Hur väl handel och service i Flemingsbergsdalen förmår ta tillvara på den lokala köpkraften är beroende av faktorer som tillgänglighet, trivsel, trygghet med mera. Rekommendationer inom dessa områden finns under tidigare kapitel.

LOKALISERING

Omsättningspotential i Flemingsbergsdalen

Omsättningspotential och ytbehov beräknas för år 2035 då en stor del arbetsplatserna i Flemingsbergsdalen och det kommer ha skett utveckling av nya bostäder i omkringliggande stadsdelar. År 2035 ligger också rimligt långt bort i tiden, vilket möjliggör någorlunda säkra prognoser för hur människor kommer att konsumera inom handel, restaurang och annan service.

Omsättningspotentialen är en bedömning av hur mycket av köpkraften i upptagningsområdet som kan tillfalla Flemingsbergsdalen. Beräkningarna utgår från att området i hög grad är självförsörjande när det gäller kunder vilket betyder att konkurrensen mot närliggande centrum och handelsplatser, till exempel Huddinge Centrum och Tumba Centrum, blir klart begränsad.

Ytbehov i Flemingsbergsdalen år 2035

Ytbehovet är en funktion av omsättningspotential och normal omsättning per kvadratmeter inom handel och restaurang. Ytbehovet för annan service beräknas som cirka en tredjedel av ytan för handel.

Ytbehovet för dagligvaror (livsmedel, systembolag, tobak & tidningar, specialbutiker inom kött/bröd/deli mm, blommor) uppgår till cirka 10 000 kvm. Utöver det tillkommer de befintliga butikerna Maxi ICA och Lidl.

Ytbehovet för sällanköpsvaror (kläder, skor, elektronik, sport, leksaker mm, ej motorfordon) uppgår till cirka 9 000 kvm.

Ytbehovet för restaurang uppgår till cirka 13 000 kvadratmeter. Det totala ytbehovet för annan service (frisör, kemptvätt, hud- & kroppsvård, gym mm) uppgår till cirka 6 500 kvm. varav drygt hälften utgörs av gym.

Ytbehovet är betydligt mer omfattande än vad som är vanligt i stadsdelscentrum. Omfattningen kan mer liknas med vad som är vanligt i kommuncentrum eller i stadskärnor i mellanstora kommuner.

År 2035	Omsättningspotential, mkr.	Ytbehov, kvm BTA
Dagligvaror, utöver Maxi ICA och Lidl	700-750	9 000-11 000
Sällanköpsvaror	220-250	8 500-10 000
Restaurang	500-550	12 000-14 000
Annan service, ej gym	-	2 500-3 000
Annan service, gym	-	3 000-4 000
Totalt	-	35 000-42 000

Ytbehovet för sällanköpsvaror i Flemingsbergsdalen motsvarar ungefär vad som finns i Sundbybergs stadskärna. Ytbehovet för restaurang motsvarar ungefär vad som finns i stadskärnan i Karlstad.

Ytbehovet i Flemingsbergsdalen är tillräckligt stort för att attrahera såväl kedjor som unika aktörer inom handel, restaurang och service. Det har i sin tur stark positiv påverkan på Flemingsbergsdalens attraktivitet som bostads- och arbetsort.

Ytbehov i Flemingsbergsdalen år 2050

Det totala ytbehovet för handel, restaurang och service år 2050 bedöms uppgå till 45 000 – 50 000 kvadratmeter. Det är dock svårt att göra bedömningar så långt in i framtiden eftersom de bygger på prognoser för e-handels utveckling, prognoser för konsumtion per capita, prognoser för antalet boende och arbetande med mera. av Lokaler för handel och service bör därför planeras och byggas med flexibilitet så att de passar för många olika typer av gatuplansverksamheter.

År 2050	Ytbehov, kvm BTA
Dagligvaror, utöver Maxi ICA och Lidl	11 000-13 000
Sällanköpsvaror	10 000-12 000
Restaurang	15 000-16000
Annan service, ej gym	3 500-4 500
Annan service, gym	3 500-4 500
Totalt	43 000-50 000

Lokalisering av gatuplansverksamheter i Flemingsbergsdalen

Förslagen på lämpliga lokaliseringar av gatuplansverksamheter utgår från de grundläggande principer som beskrivs i kapitel 2, det vill säga:

- Butiker och lokaler bör etableras i de lägen som upplevs som mest rationella för en majoritet av besökarna
- Utnyttja befintliga stråk och flöden.
- Utnyttja områdets fysiska egenskaper.
- Lokalisera verksamheterna så att de bidrar till att skapa ett rikt stadsliv med levande bottenvåningar.

En rums- och stråkanalys har genomförts på Flemingsbergsdalens förutsättningar avseende utbyggnad av kontor och bostäder, barriärer, entrépunkter och övrig fysisk struktur enligt programmet i kombination med infrastrukturens utformning. Analysen bygger på att Södertörnsleden blir klar omkring år 2031 samt att det inte blir en koppling mellan den och Regulatorvägen. Det har diskuterats ett trafikmot mellan Regulatorvägen och Södertörnsleden. Detta skulle påverka lägeskvalitéerna inne i området. För närvarande är planen att Regulatorvägen passerar på en bro över den nya leden.

Resultatet av rums- och stråkanalysen ger följande bedömning av stadsdelens stråkpoteential år 2035.

Stadsrummet delas upp i noder, stråk, kanter, landmärken och områden. Noder kan sägas vara strategiska punkter där flöden möts i stadsrummet. Noder kan utgöras av viktiga korsningar, platser för tillfälliga trafikstopp (exempelvis busshållplatser), geografiska kluster av verksamheter eller områden med särskild fysisk karaktär, torg osv.

Stråk är gator eller gångvägar utmed vilka besökarna vanligen rör sig gator som besökaren potentiellt skulle kunna röra sig längs. Genom rörelsen utmed stråken betraktas staden och kring dessa är också staden organiserad. Beroende på kvalitet och variation utmed stråken ändras besökarens sätt att nyttja dem. Landmärken kan sägas vara referenspunkter i geografien som besökaren förhåller sig till. Dessa utgörs på en övergripande nivå vanligen av höga byggnader, större skyltar, butiker och så vidare. Barriärer i form av vatten, större vägar, höjdskillnader, otrygga platser med mera kan göra att färre människor rör mellan olika områden i stadsdelen.

År 2035 kommer det enligt planerna att bo, arbeta och studera cirka 110 000 människor inom 1 kilometer från Flemingsbergs station. Antalet boende planeras då vara ca 30 000, antalet arbetande cirka 51 000 och antalet studerande cirka 29 000. Att det kommer att bo, arbeta och studera så många människor inom en radie om endast 1 km skapar bra förutsättningar till ett gott restaurang- och butiksutbud utan negativa effekter på kommuncentrum i Huddinge och Tumba.

Drygt häften av flödena kommer att ha sin start- och målpunkt väster om järnvägen samt Huddingevägen. Ju fler urbana verksamheter (här exemplifierat med hotell, evenemangsbyggnad och kultur) desto mer kommer platsen att uppfattas som en stad, vilket får positiva effekter även på det kommersiella utbudet, den så kallade kvällsekonomin kan utvecklas mm.

I Flemingsbergsdalen finns tack vare den höga exploateringsgraden potential för en mängd verksamheter som vill lokalisera sig i gatuplanet och bidra till en levande stadsmiljö.

Exempel på verksamheter

- Butik, café, pub, restaurang, pizza, grill.
- Frisör, mäklare, spel, sko/nyckel, blommor, kemptvätt, hälsokost, tapetserare, galleri.
- Kultur, vård, tandläkare, naprapat, barnomsorg, bibliotek och skola.
- Gym, friskvård.
- Annan berikande gatuplansverksamhet - Kontorisering i gatuplanet attraherar olika målgrupper beroende på läge och utformning. Kreativa branscher och mer kunskapsintensiva verksamheter ställer högre krav på synlighet samt attraktiv utformning av den fysiska miljön, medan företag med inriktning mot exempelvis hushållsnära tjänster prioriterar lätthet att angöra lokalen med bil.
- Exempel på verksamheter är: arkitekt, reklam/marknadskommunikation, förlag, programvaruutveckling, revision, IT-support/service, byggprojektledare, ROT- och RUT-verksamheter, kontor- och personalutrymmen för hantverkare, servicetekniker, städfir-mor, läxhjälp.

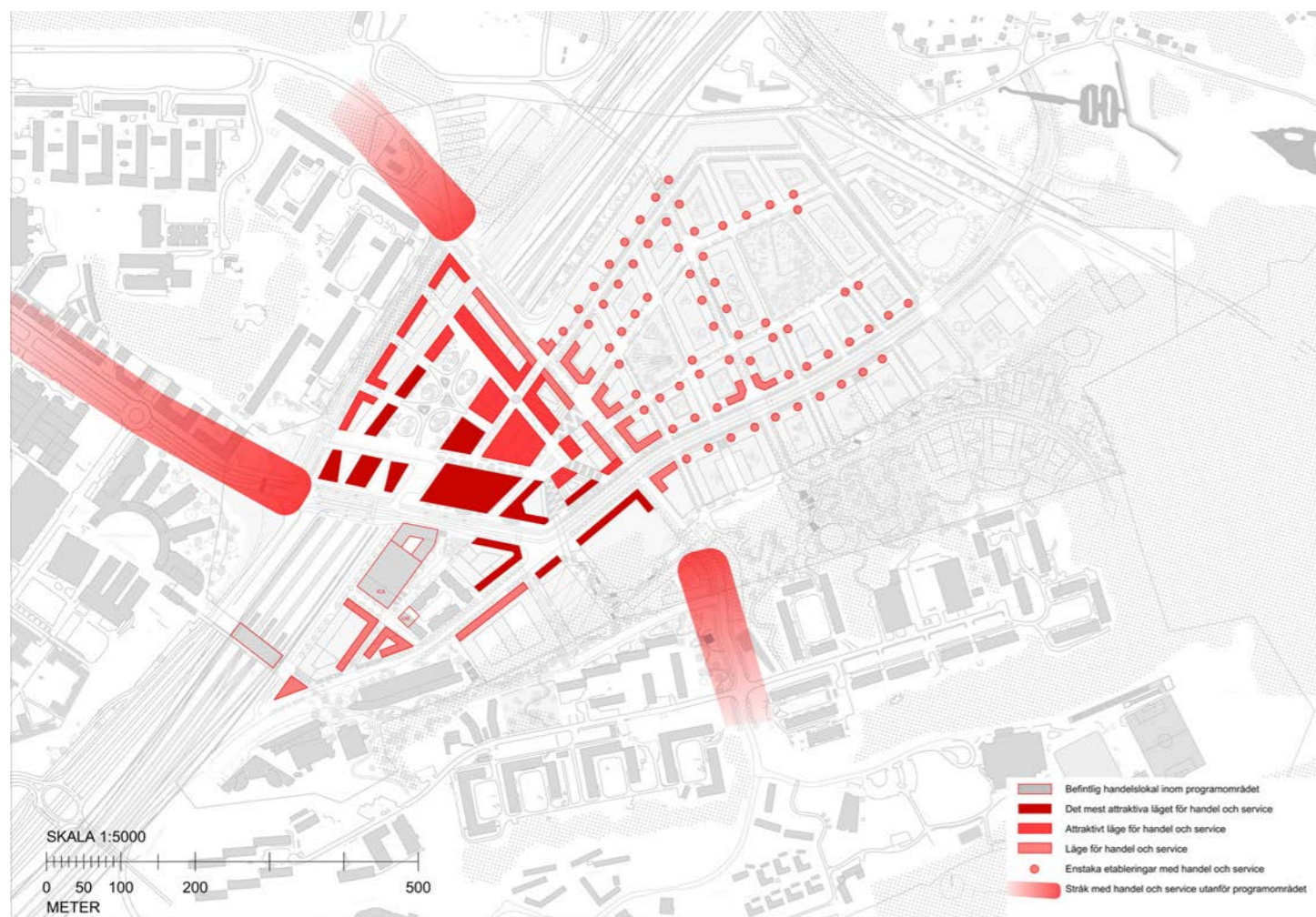
Platser med högst efterfrågetryck av butikslokaler kännetecknas av centralitet, hög tillgänglighet med kollektiva färdmedel och bil, kritisk massa och orienterbarhet, trygghet och god stråkmiljö. För att möta efterfrågan behövs även rationella lokaler.

Utifrån stråkanalysen av Flemingsbergsdalens förutsättningar, ges följande förslag på lokalisering av gatuplansverksamheter i Flemingsbergsdalen 2035, uppdelat på olika starka lägen för handel och service.

Nivå 1 - I de mest attraktiva lägena bedöms över 90 procent av fasadlängden kunna få ett attraktivt utbud av gatuplansverksamheterna. Lokalerna bedöms även kunna ha ett stort djup och kunna inrymma stora butiker och restauranger. Här finns både stora kedjor och starka lokala aktörer inom handel, restaurang och service.

Nivå 2 - I nästa nivå (attraktiva lägen) bedöms cirka 70-80 procent av fasadlängden kunna utgöras av gatuplansverksamheter. Här är det färre kedjor och fler lokala aktörer inom handel och restaurang. Andel butiker inom annan service, till exempel, frisör, kemptvätt och gym är också högre. Lokalerna är mindre och inte lika djupa som i nivå 1.

Nivå 3 - I den tredje nivån (lägen för handel och service) är andelen handel och restaurang lägre till förmån för en högre andel verksamheter inom service och övriga gatuplansverksamheter som kultur, konst, gym, friskvård, second hand, kontor i gatuplan, kiosker och mindre närbutik inom livs. Verksamheterna är i första hand lokaliserade i hörnlägen och lokalerna än mindre och grundare än i de övriga två nivåerna.



Rekommendationer inför fortsatt arbete och frågor att fördjupa inom lokalisering

- Bedömningen av starka lägen för handel och service bygger i viss utsträckning på att Maxi ICA ligger kvar i befintligt läge. Om butiken flyttar inom Flemingsbergsdalen, byts mot två mindre butiker etcetera kommer det att finnas behov av att göra vissa förändringar i analysen av vilka som är de starkaste lägena för handel och service.
- Evenemangsbyggnaden kommer sannolikt att ha en lång fasad med få entréer i gatuplan, vilket innebär en risk att den inte bidrar så mycket till ett rikt stadsliv med levande bottenvåningar. Om evenemangsbyggnaden kan kläs med lokaler som levandegör fasaden, främst längs gatuplan där många rör sig, skapas bättre förutsättningar för ett rikt stadsliv.
- En sak att beakta är att en del målpunkter inom strukturen så som parkeringshus, hämtning vid stationen och en större matvarubutik drar till sig biltrafik, infarterna till dessa kan styra de större biltrafikflödena till viss del.
- Gångflödet mellan Regulatorbron och dagens livsmedelsdestinationer bygger på att kopplingen förstärks utöver trappor. Höjdskillnaden kan tas upp av till exempel rulltrappor eller inne i livsmedelsdestinationen (om det är fysiskt möjligt).
- En utmaning när det gäller lokalisering, uthyrning med mera av lokaler för gatuplansverksamheter i Flemingsbergsdalen är att ta ett helhetsgrepp liknande det som en fastighetsägare av ett köpcentrum kan göra. En lösning kan vara en 3D-fastighetsbildning där en aktör äger och ansvarar för gatuplanslokalerna, åtminstone de som ligger i de starkaste lägena. En ytterligare lösning kan vara att ha en etableringsansvarig för hela området som samordnar etableringsarbetet. Det kan underlätta etableringsarbetet då vissa lokaler kommer att ägas av bostadsrättsföreningar och andra aktörer som inte har så stor kunskap om etablering och uthyrning.
- WSP föreslår att samtliga berörda fastighetsägare och kommunen tar fram en gemensam vision för handel och service i Flemingsbergsdalen. Visionen bör bland annat innehålla en gemensam övergripande syn på vilket utbud som är önskvärt/lämpligt samt var olika verksamheter bör lokaliseras för att dels ge goda kommersiella förutsättningar för verksamheterna, dels bidra till att Flemingsbergsdalen blir en attraktiv plats för boende och arbetande.

5. REFERENSER

Huddinge kommun (2015) FLEMINGSBERG - Kartläggning av friytor, hur de används idag och hur kvalitéer kan utvecklas eller bevaras. Natur- och byggnadsförvaltningen, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Stockholms läns landsting, Huddinge kommun och Botkyrka kommun (2018) FLEMINGSBERG 2050 Där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm. Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Flemingsberg 2018

SCB (2019) <https://www.scb.se/hitta-statistik/temaomraden/jamstalldhet/ekonomisk-jamstalldhet/inkomster-och-loner/disponibel-inkomst-per-konsumtionsenhet-for-hushall-2064-ar-efter-hushallstyp/>

LANDSKAPSLAGET AB (2019) UTVECKLINGSPLAN FLEMINGSBERG STRÅK OCH PLATSERS POTENTIAL - ANALYS UTIFRÅN SPACE SYNTAX. Utkast 2019-07-02

UN-Habitat (2013) A new strategy of sustainable neighbourhood planning: five principles. UN-Habitat- For a better urban future, Discussion note 3 – Urban planning

Hälsövägen: <https://www.huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten-via-lista/flemingsberg/halsovagen---bostader-och-forskolor/>

Flemingsbergsdalen vid ICA: <https://www.huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten-via-lista/flemingsberg/flemingsbergsdalen--aldreboende-bostader-och-handel/>

Nacka kommun, NIRAS & Svensk Handel (2019) Levande gatuplan – en ny planeringsmetod.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm

wsp.com

