



HUDDINGE
KOMMUN

Intresseanmälan från **Huddinge kommun** om att delta som part i Sverigeförhandlingen

- Spårväg syd
- Infrastruktur som stödjer
höghastighetstågstopp i Flemingsberg
- Tunnelbana till Kungens kurva

Godkänd av kommunfullmäktige
30 september 2015, formgiven 1 oktober 2015



Närheten till Stockholm stärker Huddinges ambition att växa i takt med Stockholmsregionen. Bättre kommunikationer till och inom kommunen är en förutsättning för expanderande näringsliv och fler Huddingebor som vill kombinera naturens lugn och storstadens innerstadsliv. På så sätt kan Huddinge både bidra till regionens och hela Sveriges utveckling.

Bakgrund

Huddinge kommun har vuxit starkt och har en vilja att fortsätta växa och bidra till Stockholmsregionens och landets tillväxt. Den översiktsplan som antogs 2014 visar på en potential för upp till 35 000 nya bostäder på sikt.

Kommunen kan, genom förtätning i kollektivtrafknära områden och med en takt på 770 bostäder per år, bygga drygt 10 000 nya bostäder till 2030. Med en utbyggnad av ny transportinfrastruktur och en attraktiv kollektivtrafik bedöms bostadsbyggandet kunna öka väsentligt, liksom antalet arbetstillfällen. Kommunens mål är att arbetsplatskvoten ska vara 1,0.

Den regionala utvecklingsplanen för Storstockholmsregionen (RUFS 2010) har pekat ut två regionala kärnor som berör Huddinge. Det är dels Flemingsberg, dels Kungens kurva Skärholmen.

Huddinge kommuns intresseanmälan avser tre objekt. De är av den digniteten att de är nyckelobjekt för att andra parter nyttoberäkningar vid investering i nya höghastighetsjärnvägar, åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstad ska kunna realiseras. Objekten är:

- Spårväg syd.
- Infrastruktur som stödjer höghastighetstågstopp i Flemingsberg.
- Tunnelbana till Kungens kurva.



Intresseanmälan's disposition och beräkningsgrunder

Anmälan behandlar i tur och ordning de tre nämnda objekten. Utöver en kortfattad objektbeskrivning redogörs övergripande för åtgärdens syfte, vilka huvudsakliga intressenter som berörs samt de nyttor som beräknats utifrån den struktur och de metoder Sverigeförhandlingen föreslår.

Avslutningsvis redovisas i ett bredare perspektiv den potentiella utveckling som de två stadskärnorna Kungens kurva Skärholmen och Flemingsberg står inför. En beskrivning görs av stadskärnorna som viktiga målpunkter i regionen och hur ny transportinfrastruktur är en förutsättning för ett omfattande bostadsbyggande och för att kunna genomföra planerad utveckling av regionen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010).

Nyttorna som Sverigeförhandlingen önskar få redovisat innefattar bostadsnytta, resenärnytta, arbetsmarknadsnytta, miljönytta, näringslivsnytta och social nytta. Nyttobräkningar är gjorda för respektive objekt. Det har inte gjorts någon bedömning av synergier mellan objekten om två eller flera av dem byggs.

De kommunala beräkningarna har gjorts med hjälp av bland annat prognosmodellen LuTrans. För att beräkna nyttorna har främst Trafikverkets modeller använts. För åtgärden "Infrastruktur som stödjer höghastighetstågstopp i Flemingsberg" har Sampers använts som prognosmodell. WSP har anlåtats för att beräkna bostadsnyttan och de har utgått från den metodik som Sverigeförhandlingen rekommenderar. Trafikverkets regionalekonomiska modell Samlok har använts för att beräkna effekter på sysselsättning. Utdata har värderats med förvärvsinkomst och bidrag till bruttoregionalprodukt (BRP) för att ta fram arbetsmarknads- och

näringslivsnytta. Miljönytta har här häletts från trafikmodellerna. De sociala nyttorna redovisas kvalitativt. Även övriga nyttor som inte tas hänsyn till i övriga nyttobräkningar har redovisats kvalitativt.

Stockholms läns landsting kommer att lämna in underlag från Trafikförvaltningen den 1 oktober för åtgärderna Spårväg syd och tunnelbana till Kungens kurva. I arbetet med denna intresseanmälan har dock inte Trafikförvaltningens underlag funnits tillgängligt. Det som funnits tillgängligt är förhandsprognoser som kommunen använt tillsammans med ovanstående modellberäkningar för att beräkna och bedöma nyttor. För Spårväg syd och tunnelbana har kommunen valt att redovisa kvantifierade bostadsnyttor. Övriga nyttor inlämnade av Stockholms läns landsting bör kompletteras med kommunal indata för att visa korrekt nytta, till exempel utökat antal bostäder inom respektive influensområde.

Objektens betydelse för regionens utveckling

Sammantaget bedöms att de åtgärder som föreslås i denna intresseanmälan skapar stora nyttor som kommer hela samhället till del. De nyttoberäkningar som tagits fram i samband med denna intresseanmälan om att delta i Sverigeförhandlingen tydliggör Huddinge kommuns och de tre objektens roll som nyckelobjekt för att andra parter nyttoberäkningar vid investering i nya höghastighetsjärnvägar, åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstad ska kunna realiseras. De viktigaste resultaten kan sammanfattas i följande fem rubrikpunkter.

Betydelse av infrastruktur som stödjer höghastighetsstopp i Flemingsberg

I de scenarier för Höghastighetståg som presenterades våren 2015 ingår inga analyser av behov av investeringar på sträckan Stockholm – Järna. Detta trots att Trafikverkets förstudie från 2011¹ konstaterar att det behövs utbyggnad av ett nytt dubbelspår mellan Flemingsberg och Järna samt ytterligare två spår förbi Flemingsbergs station för att hantera trafik på framtida spår för höghastighetståg. En lokalisering av bytespunkten i Flemingsberg framstår som den betydligt mest avvägda åtgärden för lokalisering av bytespunkt då tillgängligt utrymme för utbyggnad av nya spår är mycket begränsat i alternativa bytespunkter som Älvsjö eller Årstaberg.

Det är också viktigt att Sverigeförhandlingen tar hänsyn till att det i anslutning till Flemingsbergs station finns en stor utvecklingspotential som motiverar en utbyggd station som stödjer framtida höghastighetstågstopp i Flemingsberg.

¹ <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Stockholm-Jarna/Dokument-for-Stockholm-Jarna/>

Bättre transporter ger bättre integration

Huvuddelen av invandringen de senaste 20 åren består av flyktingar och deras anhöriga som har haft svårt att få fäste sig på den svenska arbetsmarknaden. Efter fem år i Sverige har mindre än hälften av dem ett arbete.² Studier visar att bättre transporttillgänglighet och minskade restider till arbetsplatser ökar möjligheterna att få ett arbete, framförallt för lågutbildade.³ Av detta följer att kortare restider som underlättar arbetspendling kommer att öka utrikesföddas chanser att hitta ett arbete och därmed bidra till att bryta segregationen i Stockholms södra förorter.

Studier har också visat att högutbildade utrikesfödda lättare får ett arbete inom det område de är utbildade för om de kompletterar sin utländska examen med en påbyggnad från ett svenskt universitet eller högskola. Bättre tillgänglighet och kortare restider i regionen kommer att underlätta pendling till de fyra akademierna inom Huddinge kommun och därmed underlätta för personer med utländska examina att komma in i arbete i Sverige.

Miljö

Fram till år 2050 behövs ett byggande i Stockholms län på 8 000–14 000 bostäder per år. Detta ligger klart över bostadsbyggandet de senaste 10 åren och även de senaste 30 åren. Om de nya bostadsområdena hamnar i områden med sämre tillgänglighet riskerar andelen arbetsresor med bil att öka vilket det inte finns utrymme för med den snabba befolkningstillväxt som nu sker, enligt Länsstyrelsen i Stockholms län. Utbyggd kollektivtrafik som knyter ihop Södertörns kommuner och länets södra delar med Stockholms innerstad är därför en nyckelfråga för att fler bra boendemiljöer ska kunna förverkligas utan att utsläppen från biltrafiken tillåts öka.

² SCB (2014) Integration – etablering på arbetsmarknaden. Rapport 7.

³ Norman, Börjesson och Anderstig (2014) "Labour market accessibility and unemployment." Journal of Transportation Economics (kommande).

En Stockholmsregion i balans

Segregationen ökar snabbt i Stockholm. Det visar en nyligen utförd forskningsstudie utförd av bland annat forskare vid Uppsala universitet. Segregationen mellan rika och fattiga har ökat markant under de senaste tio åren. Både den fattigaste och den rikaste gruppen har blivit mer geografiskt isolerad. År 2035 beräknas invånarantalet i södra Storstockholm ha vuxit till drygt 600 000 invånare. Idag är näringsliv och boende med högre utbildning starkt koncentrerad till Stockholms nordvästra delar och regionkärnan.

En utveckling av Flemingsberg till stadskärna med cirka 35 000 arbetstillfällen med inriktning mot ett kunskapsintensivt näringsliv, högre utbildning och internationell forskning skulle bidra till en bättre arbetsmarknadsbalans i Stockholmsregionen. Det skulle även bidra till att öka attraktiviteten i södra Stockholm och därmed minska den sociala obalansen i Stockholmsregionen.

Regionförstärkning – integrera regionens olika delar

En nyckelfråga är att kunna erbjuda bostäder för att människor med normala inkomster ska kunna ha en chans att komma in på bostadsmarknaden och tillföra det stora behov av arbetskraft som pensionsavgångarna behöver framöver.

- Sysselsättningen påverkas positivt av ökad tillgänglighet till arbetskraft och en minskad restid till storstädernas utbud.
- Befolkningen påverkas positivt av ökad tillgänglighet till arbetsplatser, förkortad restid till regionalt centrum samt förkortad restid till storstadens funktioner och utbud.
- Inkomstnivån påverkas positivt av ökad tillgänglighet till arbetsplatser – dels genom att individer kan byta tidsvinster mot ökad pendlingssträcka till bättre betalda jobb, dels genom att en bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetstagare, eller att individer som i alternativfallet var arbetslösa blir sysselsatta.



Spårväg syd

Objektsbeskrivning

Spårväg syd är en tvärförbindelse som knyter samman de regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens kurva Skärholmen med en fortsättning till Fruängen och Älvsjö. En annan viktig funktion är att binda ihop de radiella spårförbindelserna i sydvästra Stockholm.

Trafikförvaltningen har utfört ett omfattande utredningsarbete och en programstudie väntas gå ut på remiss hösten 2015.

Utredningsalternativet (UA) utgår från att Spårväg syd byggs enligt programstudie Spårväg syd Flemingsberg – Skärholmen – Älvsjö. Trafikverket planerar för en ny vägförbindelse parallellt med Glömstavägen, Tvärförbindelse Södertörn. Utformningen av denna statliga väg kommer påverka möjlig bostadsbebyggelse. Vi förutsätter här en utformning som möjliggör en så stor bostadsutveckling som möjligt utan att äventyra den statliga vägens funktion.

Varför Spårväg syd?

Dagens avsaknad av strukturerande kollektivtrafik på tvären hämmar kommunens och regionens utveckling och bidrar till ökad bilanvändning.

Spårväg syd skulle höja attraktiviteten i influensområdet och därmed påskynda utvecklingen av näringsliv och bostadsbyggande. Bland annat möjliggörs en helt ny stadsdel vid en av de planerade stationerna, Loviseberg/Glömsta. Spårvägslösningen är en förutsättning för att kommunen ska utveckla denna stadsdel. Den nya stadsdelen kommer kunna inrymma cirka 6 500 bostäder. Av dessa bedöms cirka 5 000 bostäder tillkomma till år 2035. Övrig bebyggelse bedöms kunna slutföras de närmaste åren efter 2035. Utbyggnadstakten är dock beroende av marknadens förutsättningar och vilket år spårvägen samt Tvärförbindelse Södertörn öppnas för trafik.

Inom Spårväg syds influensområde bedöms på sikt cirka 40 000 nya bostäder byggas totalt. Inom Huddinge kommun skulle cirka 20 000 nya bostäder kunna byggas innan 2035 i Flemingsberg, Masmo/Vårby, Kungens kurva, Segeltorp samt i den nya stadsdelen Loviseberg/Glömstadalen. Av dessa bedöms cirka 11 000 tillkomma inom Huddinge kommun och vara direkt beroende av tillkomsten av Spårväg syd. I Stockholm stad bedöms tillkommande bostäder längs Spårväg syd till cirka 15 000–20 000.

Spårväg syd bidrar till en region i balans med bättre matchning och nyttjande av tillgänglig kompetens hos medborgarna i regionen. Spårväg syd bidrar genom sin sträckning till att öka chansen för möten mellan människor från olika socioekonomiska grupper. Dessutom bidrar spårvägen till ett mer jämlikt transportsystem.

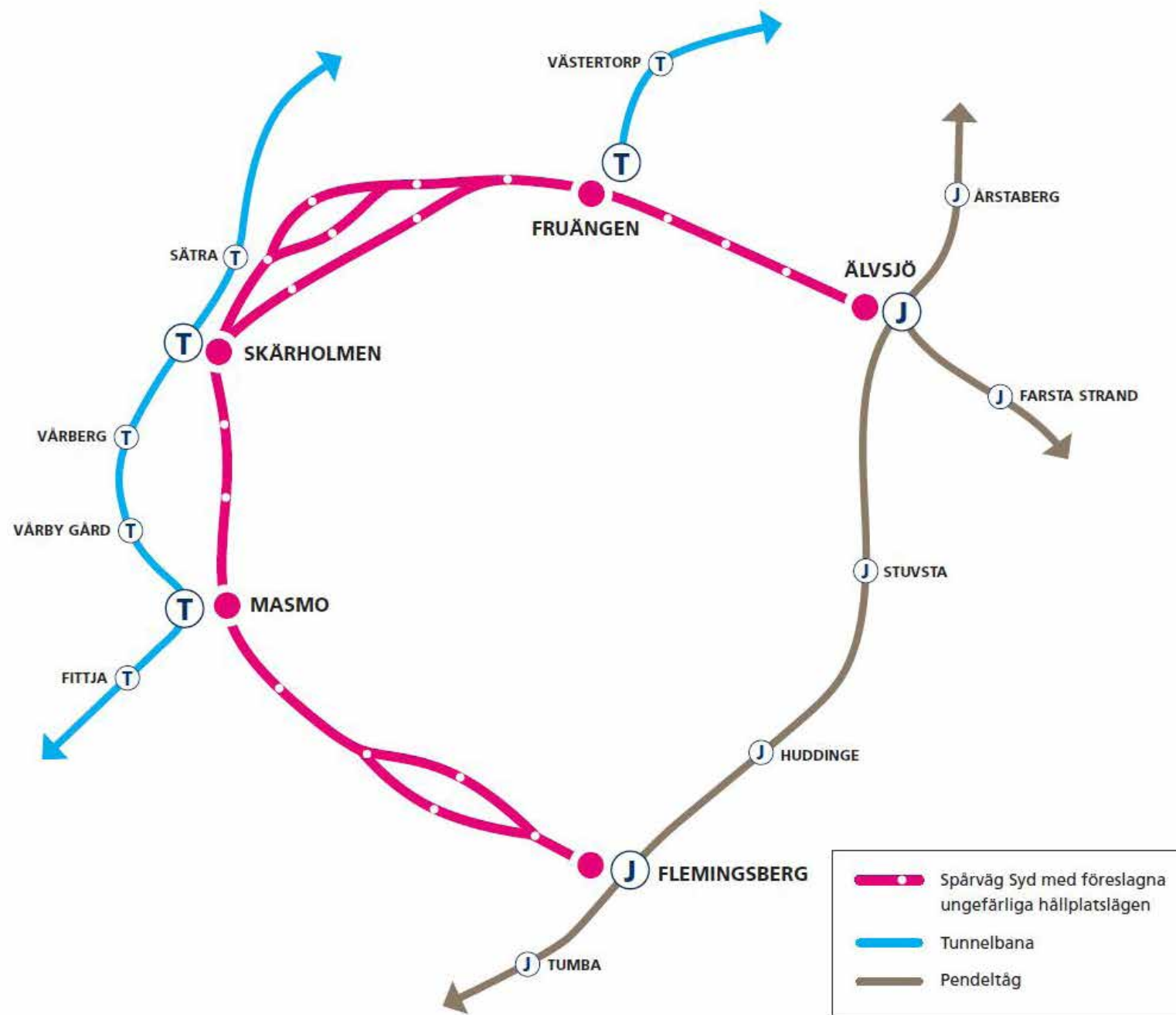
Med en spårväg som förbinder dagens tunnelbanestationer i Skärholmen och Masmo med Kungens kurva och Flemingsberg ökar även attraktiviteten för kontorsbyggnation och andra etableringar av näringsliv längs med sträckan. Sammanlagt bedöms mellan 20 000–30 000 arbetsplatser tillkomma i anslutning till spårvägen.

Sträckningen för Spårväg syd knyter ihop arbetsplatser och bostäder på ett sätt som medför dubbelriktade passagerarflöden. Under rusningstrafik ger detta en jämn beläggning mellan in- och utpendlare och investeringar i transportinfrastrukturen kan därmed utnyttjas effektivare.

Sociala faktorer

Delar av sträckan för Spårväg syd (Flemingsberg till Kungens kurva) passerar områden som 2015 är socialt svaga. Möjlighet att nå utbildning och arbetsmarknad för dessa områden stärker integrationen i samhället.

Kollektivtrafik bidrar till en sammanhållen stad genom att olika områden binds ihop och möjlighet för människor från olika grupper i samhället att mötas. Det innebär också ökad trygghet när fler rör sig i det offentliga



Schematisk karta över Spårväg syd med bytesmöjligheter till tunnelbana och pendeltåg.
Framtaget av SLL Trafikförvaltningen i programstudie Spårväg syd 2015.



rummet och att livschanser frigörs genom att rörlighet underlättas. Stockholm har en stark rumslig struktur som kommer av de radiella förbindelserna mot Stockholm C. Detta ger en bristfällig känsla av samhörighet i tvärlinje mellan områden längs dessa radiella stråk.

Spårväg syd bidrar till att människor från olika socialgrupper ser varandra i det dagliga livet. Människor korsar varandras stråk och delar vardagsliv och får genom detta en större förståelse för varandra. Kollektivtrafik bidrar till att fler människor rör sig utomhus, vilket leder till en större trygghet och känsla av att vara delaktig.

Genom den föreslagna dragningen av Spårväg syd binds olika bostadsområden, villaområden och flerfamiljshusområden med mera i Flemingsberg – Glömsta/Vistaberg – det planerade Loviseberg – Masmo – Kungens kurva/Skärholmen – Segeltorp – Fruängen och Älvsjö, ihop med varandra. Exempelvis binds område med 45 procent förvärvsfrekvens ihop med område där förvärvsfrekvensen uppgår till 71 procent. Likaså binds område med 58 % valdeltagande ihop med område med 89 procent valdeltagande.

Möjligheten för socioekonomiskt svaga grupper att röra sig mellan bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur, service etcetera ökar om fler får möjlighet att ta sig mellan olika aktiviteter utan att det krävs tillgång till bil. I Huddinge har knappt hälften av hushållen tillgång till bil. Räckvidden för människor utan bil (till exempel barn, unga, äldre, resurs-svaga grupper) ökar markant med god tillgång på kollektivtrafik. En god kollektivtrafik handlar också om en rättvis fördelning av möjligheter för olika människor. Närheten mellan områden med hög arbetslöshet till områden med arbetstillfällen ökar och bidrar förutom till individers självförsörjning också till tillväxt. Spårväg syd trafikerar områden som idag saknar spårbunden kollektivtrafik.

Hur attraktiv och hållbar en stad är avgörs av hur människor faktiskt använder den. En god stad är organiserad så att återkommande behov

och sysslor – som att ta sig mellan bostad, arbete, service etcetera – är lätta att hantera genom en fungerande kollektivtrafik. Spårväg är strukturerande, effektivt och underlättar tillgången till vardaglig service utan bil.

Bra kollektivtrafik är en av de viktigaste aspekterna vid lokalisering av arbetsplatser. Spårbunden kollektivtrafik har visat sig ha störst påverkan. De föreslagna infrastrukturobjekten leder till fler arbetsplatser söder om Stockholm och därmed minskad regional obalans.

Spårbunden kollektivtrafik är ett sätt att öka jämställdheten och jämlikheten i samhället och visar att områdena är värda att satsa på, vilket stärker självkänslan hos invånarna.

Ett välfungerande demokratiskt samhälle har ett relativt högt socialt kapital. Socialt kapital kan definieras som graden av tillit i olika relationer, mellanmänniskliga och till offentliga institutioner. Orsakerna till att tilliten är låg i vissa områden och hög i andra är komplexa. En viktig aspekt handlar om kvaliteten på den offentliga servicen, en annan om fysiska och mentala barriärer som kan hindra människor från att få tillträde till ekonomiska och kulturella mötesplatser utanför det egna området. Spårväg syd kan med andra ord bidra på flera olika sätt till att stärka det överbyggande och länkande sociala kapitalet. Ett sätt är genom **investeringen** som sådan som sänder signaler om satsning, som skapar ny och högkvalitativ kollektivtrafik. Ett andra sätt är genom se till att kollektivtrafikens **funktionalitet** och trygghet är god och välfungerande. Ett tredje är att kollektivtrafiken skapar möjligheter till **överbyggande möten** genom att den kopplar ihop olika platser. Därtill skapar satsningar på kollektivtrafik en ökad regional tillgänglighet med **arbetsmarknads- och tillväxteffekter**.

Översiktlig intressentanalys

Den omfattande bostadsbyggnation som Spårväg syd möjliggör innebär att det finns ett betydande intresse för åtgärden hos andra aktörer än Huddinge kommun. Värden skulle framför allt uppstå hos fastighetsägare och potentiella exploatörer/byggherrar. Landstinget med sina stora arbetsplatser och akademierna är andra stora intressenter som skulle beröras.

Nyttoberäkning

Stockholms läns landsting kommer att lämna in underlag från Trafikförvaltningen den 1 oktober. Nedan ges en kommunal komplettering till deras intresseanmälan. För att få korrekta restidsnyttor och därmed andra nyttor behöver Landstingets material uppdateras med kommunal indata. Av prognostekniska skäl bedöms nyttorna bli högre då större hänsyn tas till Huddinges kommunala planering och utveckling med fler tillkommande bostäder och arbetsplatser.

Antal bostäder kopplat till investeringen: cirka 11 000 bostäder i

Huddinge kommun. (För Stockholms stad har vi inte haft möjlighet att ta fram motsvarande antal, men det förutsätts vara betydande.)

Investeringskostnad: 4–5 miljarder kronor⁴ (för hela sträckan Flemingsberg – Älvsjö).

⁴ Av Trafikförvaltningen bedömd investeringskostnad. Faktisk investeringskostnad tas fram av Stockholms läns landsting.

NYTTA	KVANTIFIERING	KOMMENTAR
Bostadsnytta	Antal tillkommande bostäder i Huddinge kommun: 18 500 inom influensområdet. Av dessa är cirka 2 600 inkluderade i RUFSS 2010 och antagandet är att dessa byggs oavsett spårväg. De 15 900 bostäderna som tillkommer till följd av infrastrukturen genererar en netto nytta på 5,2 miljarder kronor.	Endast beräknade bostadsnyttor för bostäder inom Huddinge kommun. RUFSS 2010 hög +5% med justering för Stockholmsförhandlingen. Nyttan ligger i underkant eftersom beräkningsmodellen inte tar hänsyn till att spårvägen möjliggör en betydligt större exploatering än vad som annars varit möjlig, framför allt i den nya stadsdelen Loviseberg.
Resenärsnytta Arbetsmarknadsnytta Miljönytta Näringslivsnytta	Enligt kommunens beräkning är samtliga nyttor positiva.	Stockholms läns landsting har via Trafikförvaltningen beräknat nyttorna i egenskap av kollektivtrafikplanerande myndighet och kommunen väljer i detta läge att hänvisa till dessa. Trafikförvaltningens beräkningar bygger sannolikt på RUFSS 2010 hög +5% med justering för Stockholmsförhandlingen. Om så är fallet bedömer kommunen att nyttorna blir kraftigt underskattade och behöver justeras med kommunal indata avseende bland annat bedömt tillkommande bostadsbyggnad inom influensområdet.
Social nytta	Bättre transporter ger bättre integration, genom tillgång till större arbetsmarknad samt ökade möjligheter för utlandsfödda att komplettera utländska examen med en svensk påbyggnad genom bättre tillgång till akademierna. Spårväg syd binder ihop befintliga och kommande stadsdelar av olika karaktär med olika befolkningssammansättning. Kollektivtrafiken skapar nya platser för möten mellan personer från olika grupper i samhället. Ökad tillgänglighet till arbetsmarknaden och utbildning skapar ökade livschanser. Förbättrad kollektivtrafik i södra regiondelen bidrar till minskad regional obalans och ökad jämlikhet i samhället. Detta utvecklas i avsnittet sociala faktorer under "Varför Spårväg syd?"	Redovisas kvalitativt och är ett komplement till Trafikförvaltningens beräkningar från Stockholms läns landsting.
Övrig nytta	Spårväg syd ökar tillgängligheten till akademierna i Flemingsberg. Detta innebär ökade förutsättningar för utveckling av ett redan starkt campusområde med en utveckling inom universitet och högskolor av såväl utbildning som forskning och innovationsutveckling.	

Tabell 1. Nyttoredovisning enligt Sverigeförhandlingen – Spårväg syd.



Influens- område

Bilden illustrerar
Spårväg syds sträck-
ning samt influens-
områden direkt kopplat till
Huddinge kommun. Positiva
effekter på ökat bostadsbyggande
kan väntas även i Stockholms stad.

Infrastruktur som stödjer höghastighetstågstopp i Flemingsberg

Objektsbeskrivning

Intresseanmälan avser åtgärder som stödjer höghastighetsstopp i Flemingsberg. Vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra tågstopp för samtliga passerande trafikslag, utöver de som redan är planerade och i genomförandeskede, är inte utrett i detalj. Det skulle till exempel kunna innebära åtgärder som gör att stationen får en ännu större kapacitet för passagerare än i dagsläget och att spår och växlar i anslutning till Flemingsberg anpassas för ytterligare tågstopp.

Flemingsbergs station trafikeras 2015 av pendeltåg, fjärr- och regionaltåg och bussar. Vid stationen pågår utbyggnad av ytterligare ett spår, spår 0, för att öka kapaciteten för norrgående fjärr- och regionaltåg. När Citybanan och Ostlänken liksom åtgärder på Svealandsbanan är utförda beräknas successivt trafikeringen i Flemingsberg att öka. Samtidigt diskuteras i Flemingsberg kollektiva kommunikationer i tvärled i form av en byggnation av Spårväg syd och andra kollektiva bussförbindelser på Tvärförbindelse Södertörn.

För att utreda vilka åtgärder som dessutom skulle krävas för att skapa en effektiv bytespunkt i Flemingsberg mellan pendeltåg, fjärr- och regionaltåg, spårväg och bussar pågår en förstudie för Resecentrum Flemingsberg. Inom ramen för förstudien har hittills inte tagits hänsyn hittills till åtgärder till följd av ett höghastighetstågstopp. Denna förstudie drivs av Huddinge kommun i tätt samarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen. Dialog har även förts med fastighetsägare intill stationen. Åtgärder som diskuteras är en nedsänkning och delvis överdäckning av

intilliggande väg 226 (Huddingevägen), ett resecentrum och nya lokalvägar på bro över väg 226 och järnvägen för bil och kollektivtrafik. Kostnaden för dessa åtgärder bedöms till minst en miljard kronor.

I Flemingsberg finns, till skillnad från stationslägen närmare Stockholms regionkärna, stora oexploaterade ytor som kommer att utökas ytterligare med en nedsänkning och överdäckning av väg 226 genom Flemingsberg. Dessa ytor gör att det i Flemingsberg finns en stor utvecklingspotential för Stockholmsregionen då det här skulle kunna skapas en attraktiv, effektiv kollektiv nod som har kapacitet att med rätt åtgärder avlasta den centrala kärnan i Storstockholm och ge en förbättrad tillgänglighet till drygt 600 000⁵ invånare i södra Storstockholm.

En bytespunkt i Flemingsberg bedöms stärka platsens möjlighet till att utvecklas till en regional stadskärna, förbättra tillgängligheten till de södra delarna av Stockholm och avlasta Stockholms regionkärna.

Varför utbyggt tågstopp i Flemingsberg?

I Trafikverkets analyser av höghastighetståg (HHT)⁶ beskrivs vilka åtgärder som planeras på järnvägsnätet fram till 2030. Där ingår bland annat Citybanan i Stockholm, Ostlänken (Järna–Linköping), upprustning av Svealandsbanan och det nya spåret vid Flemingsbergs station (spår 0). Söder om Järna trafikerar höghastighetstågen nya banor och har endast ett fåtal stopp. Efter Stockholm stannar de i Norrköping, Linköping och Jönköping. Från Jönköping fortsätter snabbtågen mot Malmö respektive Göteborg via Borås. Höghastighetstågen antas i Trafikverkets scenario ersätta snabbtågen (X2000) på sträckorna Stockholm Malmö/Göteborg. Idag stannar vissa X2000-tåg till Malmö–Köpenhamn i Flemingsberg. I utrett scenario saknas tågstopp för dessa tåg i Flemingsberg.

⁵ Södertörn beräknas växa till ca 540 000 invånare år 2030 enligt RUF 2010 Hög. Stockholm stad (enbart Söderort) beräknas växa till 375 000 invånare år 2024.

⁶ Trafikverket (2015) Trafikering med nya höghastighetsbanor, Stockholm – Göteborg/Malmö, Trafikverket 150529.

Utöver höghastighetstågen planeras för snabba regionaltåg (upp till 250 km/h). I utredningsmaterialet finns även ett scenario för trafikering av de snabba regionaltågen Stockholm, Södertälje, Vagnhärad, Nyköping, Norrköping och Linköping samt Jönköping. I utrett scenario skulle dessa tåg endast till viss del stanna i Flemingsberg.

Då syftet med de nya stambanorna är att knyta ihop de tre största städerna med de befolkningsrikaste delarna skulle det vara mycket olyckligt om tågstopp för samtliga trafikslag inte möjliggörs i Flemingsberg – en plats som skulle kunna vara nav för över 600 000 människor. En trafikering av Höghastighetståg och snabba regionaltåg i enlighet med Trafikverkets utredning, utan eller med begränsade uppehåll i Flemingsberg, ger flera olika negativa effekter:

- Färre tågstopp minskar Flemingsbergs möjlighet till utveckling mot en stark och attraktiv kompletterande stadskärna söder om Stockholms regionkärna samt riskerar därmed att försvaga utvecklingen i enlighet med den regionala utvecklingsplanen i Stockholm, RUFS 2010.
- Färre tågstopp i Flemingsberg skulle ge sämre sociala nyttor för hela södra Storstockholm. Det skulle påverka tillgängligheten till områden söder om Stockholm vilket ger effekter på den regionala balansen i Stockholmsregionen, en region som redan är starkt segregerad.
- Det påverkar möjligheten att nyttja den potential som skapas med åtgärder inom både Södermanland och Östergötland då det reducerar möjligheten att effektivt knyta södra Mälardalen och Östergötland till de södra delarna av Stockholmsregionen.

Det finns även utredningar⁷ som visar att det är tekniskt svårt och mycket kostsamt att utöka spårkapaciteten norr om Flemingsberg. Detta är således endast rimligt att överväga om det kan balanseras av mycket stora tillgänglighetsnyttor. Nedan är dessa effekter utvecklade.

⁷ Trafikverket (2011) Förstudie Stockholm – Järna, förslagshandling maj 2011.
Trafikverket (2013) Stockholm Nord och Syd – framtida bytespunkter, planeringsunderlag..

Utveckling av stadskärnan Flemingsberg

Flemingsberg har goda utvecklingsförutsättningar till att bli en motor för ett kunskapsintensivt näringsliv söder om Stockholms regionkärna i enlighet med RUFS 2010. Här finns möjlighet att utveckla en arbetsmarknadsregion långt utanför Storstockholms gränser.

Här finns redan ett etablerat och växande universitetsområde med Södertörns högskola, KTH, Karolinska Institutet, Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge och inom kort Röda korsets högskola. Här finns forskning av högsta internationella klass och här finns ett växande rättsväsende etablerat med Södertörns tingsrätt, bas för polisverksamheten söder om Stockholms innerstad och polisutbildning som en del av Södertörns högskola. I Flemingsberg finns goda möjligheter att ytterligare utveckla dessa kvaliteter. Utvecklingen av Flemingsberg är av stor betydelse för hela den södra delen av Stockholmsregionen. Inom Flemingsberg finns stora obebyggda områden av både kommunalägd och privatägd mark. Totalt har identifierats att här finns mark för att kunna utveckla över 20 000 nya arbetstillfällen utöver de cirka 15 000 som finns här idag. Utöver detta kan mer än 7 000 bostäder byggas inom 1 200 meter från stationen.

Denna utvecklingstakt förutsätter förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik framförallt till övriga högkvalificerade vård- och utbildningscentra. Mer om denna utveckling i Flemingsberg går att läsa i avsnittet ”Beskrivning av den regionala stadskärnan Flemingsberg”.

En Stockholmsregion i balans

År 2035 beräknas invånarantalet i södra Storstockholm ha vuxit till drygt 600 000 invånare. Idag är näringsliv och boende med högre utbildning starkt koncentrerad till Stockholms nordöstra delar och regionkärnan. En utveckling av Flemingsberg till stadskärna med cirka 35 000 arbetstillfällen med inriktning mot ett kunskapsintensivt näringsliv, högre utbildning och internationell forskning skulle bidra till en bättre arbets-



marknadsbalans i Stockholmsregionen. Det skulle även bidra till att öka attraktiviteten i södra Stockholm och därmed minska den sociala obalansen i Stockholmsregionen.

En nod i Flemingsberg med stopp för samtliga passerande trafikslag kommer att innebära en ökad attraktivitet för etablering av näringsliv och boende på Södertörn och i de södra delarna av Stockholms stad. Boende här får möjlighet att nå en betydligt större arbetsmarknad än idag. Det skulle även skapa en mycket bra tillgänglighet till Skavsta som alternativ till Arlanda och Bromma norr om Stockholm.

Nyttor som skapas i Södermanland, Östergötland och Mälardalen

Det finns också betydande nyttor som går utöver det rent regionala sammanhanget. Framtida höghastighetståg kommer, oavsett om de stannar i Flemingsberg eller inte, att passera stationen. Ur systemsynpunkt är det viktigt att det i framtiden finns utrymme för att, parallellt med höghastighetstågen, bedriva en utvecklad pendeltågs- och regionaltågstrafik i framförallt Södermanland, Östergötland och Mälardalen. På dessa orter kommer det att finnas goda förutsättningar för markvärdestegring och bostadsbyggande under förutsättning att tillgängligheten till Stockholmsregionens arbetsmarknad är god. En utvecklad storregional trafik som stannar i Flemingsberg möjliggör att höghastighetståg med begränsat antal stopp kan förenas med bibehållen/förbättrad tillgänglighet i Mälardalsregionen.

Begränsad kapacitet Flemingsberg – Stockholm Central

När Ostlänken och ett fullt utbyggt höghastighetsnät blir verklighet, bedöms kapaciteten på sträckan Stockholm-Järna bli begränsande för den framtida trafiken. Utrymmesbrist försvårar byggande av ytterligare spår från Flemingsberg till Stockholm Central. Denna slutsats har Trafikverket kommit fram till i både genomförd Förstudie Stockholm-Järna⁸ och Stockholm Nord/Stockholm Syd⁹.

Det finns därmed stora nyttor att skapa en bytespunkt mellan samtliga passerande trafikslag i Flemingsberg. Här skulle kunna skapas ett nav för resande som inte ska till eller kommer från den centrala regionkärnan. I Flemingsberg finns goda möjligheter till att utveckla bytesmöjligheterna till annan kollektivtrafik, framförallt för resor på tvären som avlastar Stockholm Central.

Detta skulle skapa nyttor även för den norra delen av Stockholmsregionen. Speciellt om den yttre ringleden, där Tvärförbindelse Södertörn är en viktig länk, planeras för kollektiva förbindelser på egna körfält. Detta skulle öka tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna i Stockholm väsentligt. Restiden mellan Flemingsberg och Barkaby skulle förkortas från dagens 1 timme och 17 minuter till under 30 minuter kollektivt. Denna möjlighet till ett kollektivt resande i tvärled är svårt att skapa på andra platser än i Flemingsberg söder om Stockholm.

Nyttan med en bytespunkt i Flemingsberg är samhällsekonomiskt försvarbar i jämförelse med stora investeringar med att bygga ytterligare två spår norrut från Flemingsberg.

Översiktlig intressentanalys

Ett utbyggt tågstopp i Flemingsberg utgör ett exempel på ett projekt med en lång rad potentiella intressenter utöver Huddinge kommun. Det gäller framför allt fastighetsägare och potentiella exploatörer/byggherrar. Exempel på sådana är Skanska och akademierna. Men för åtgärder i Flemingsberg finns också intressenter i form av andra kommuner såsom Södertörnskommunerna och kommuner i Östra Mellansverige med stort intresse av goda kommunikationer till regionens arbetsmarknad (exempelvis Nyköping, Norrköping, Linköping, Eskilstuna, Strängnäs, Gnesta, Flen och Katrineholm). Kombinationen högre utbildning, forskning, universitetssjukhus och rättsväsende ger Flemingsberg unika förutsättningar för ytterligare framtida utveckling.

⁸ Trafikverket (2011) Förstudie Stockholm – Järna, förslagshandling maj 2011

⁹ Trafikverket (2013) Stockholm Nord och Syd – framtida bytespunkter, planeringsunderlag

På orter som nås med regionaltåg kommer det att finnas goda förutsättningar för markvärdestegring och bostadsbyggande under förutsättning att tillgängligheten till Stockholms arbetsmarknad är god. Åtgärder i Flemingsberg som understödjer en utvecklad regional och storregional trafik innebär att beräkningsbara bostadsnyttor utifrån Sverigeförhandlingens modell kan utökas till en större geografi.

Nyttoberäkning

För att beräkna nyttorna har främst trafikverkets modeller använts. Basprognosen i Sampers och Samlok bedöms underskatta nyttorna av objektet då dessa inte inkluderar en utveckling av ett starkt näringsliv i Flemingsberg eller en bostadsbebyggelse i närområdet. För att få korrekta nyttor behöver således grundläggande samhällsdata i prognosmodellerna uppdateras med kommunal indata avseende såväl bostadsutveckling som utveckling av arbetsplatser. Även ortsprisanalyser blir missvisande i Flemingsberg då här inte finns något relevant jämförelsematerial avseende försäljning av nybyggda bostadsrätter.

Antal bostäder kopplat till investeringen: Endast höghastighetstågstopp bedöms få marginella effekter på ökat bostadsbyggande. Flemingsberg har dock stor potential att utvecklas som komplett resandenod vilket skulle öka förutsättningarna för ökat bostadsbyggande.

Investeringskostnad: Vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra tågstopp för samtliga passerande trafikslag, utöver de som redan är planerade och i genomförandeskede, är inte utrett i detalj. Det skulle till exempel kunna innebära åtgärder som gör att stationen får en ännu större kapacitet för passagerare än i dagsläget och att spår och växlar i anslutning till Flemingsberg anpassas för ytterligare tågstopp. Omfattning av denna investering är svår att bedöma.

För att kunna erbjuda ett byte till andra trafikslag på tvären i Flemingsberg skulle även krävas en nedsänkning och delvis överdäckning av intilliggande väg 226, ett resecentrum och nya lokalvägar på bro över väg 226 och järnvägen för bil och kollektivtrafik. Men dessa skulle sannolikt behövas oavsett höghastighetsstopp i Flemingsberg.

NYTTA	KVANTIFIERING	KOMMENTAR
Bostadsnytta	Ingen nyttoberäkning är gjord. Antal tillkommande bostäder: 5 500 (varav cirka 2 000 är inkluderade i RUFS 2010). Samtliga bostäder bedöms emellertid byggas oavsett stopp för höghastighetståg.	Under förutsättning att Flemingsbergs station utvecklas till en kollektivtrafiknod på Södertörn finns det ytterligare förutsättningar för bostadsbyggande på Södertörn. (RUFS 2010 hög +5% med justering för Stockholmsförhandlingen).
Resenärsnytta	Nyttor endast inom Huddinge kommun. 44,3 miljoner kronor eller 1,28 miljarder kronor under 60 år.	En årlig nytta för Huddinge kommun som är 44,3 miljoner kronor år 2035. Beräknad med hjälp av i Sampers, (Trafikverkets scenario med Höghastighetståg).
Arbetsmarknadsnytta	Nyttor endast inom Huddinge kommun. 24,3 miljoner kronor (antal arbetstillfällen 80). Kommunens ambition är emellertid cirka 20 000 tillkommande arbetstillfällen i Flemingsberg. Återspeglas ej i modellberäkningen.	Engångseffekt år 2035. Beräknad med Trafikverkets regionalekonomiska modell (med hjälp av Samlok) som beskriver den potentiella effekten på arbetstillfällen och multiplicerad förvärvsinkomst/person. Beräkningen grundas på genomsnittlig lönesumma i kommunen, varför hänsyn ej tagits till de förbättringar i regional obalans som åtgärden förväntas leda till och summan är därför i underkant. Antalet arbetsplatser enkom kopplade till höghastighetstågstopp är blygsam. En bättre och mer tillförlitlig pendlingsmöjlighet med tågstopp för snabbgående regionala pendeltåg i Flemingsberg ger däremot ytterligare regionförstoring och arbetsmarknadseffekter i större delar av Mälardalen/Östra Mellansverige.
Miljönytta	Nyttor endast inom Huddinge kommun. 1,1 miljoner kronor år 2035.	Årlig nytta för Huddinge kommun som är 1,1 miljoner kronor år 2035. Har estimerats genom att relatera överflyttningseffekter i Trafikverkets samhällsekonomiska värdering på nationell nivå till de som uppstår i Huddinge kommun. Övriga miljönyttor, till exempel mer effektivt markutnyttjande har inte kvantifierats.

Tabell 2. Nyttoredovisning enligt Sverigeförhandlingen – Infrastruktur som stödjer höghastighetstågstopp i Flemingsberg. Del 1 (2).

Tabellen fortsätter på nästa sida.

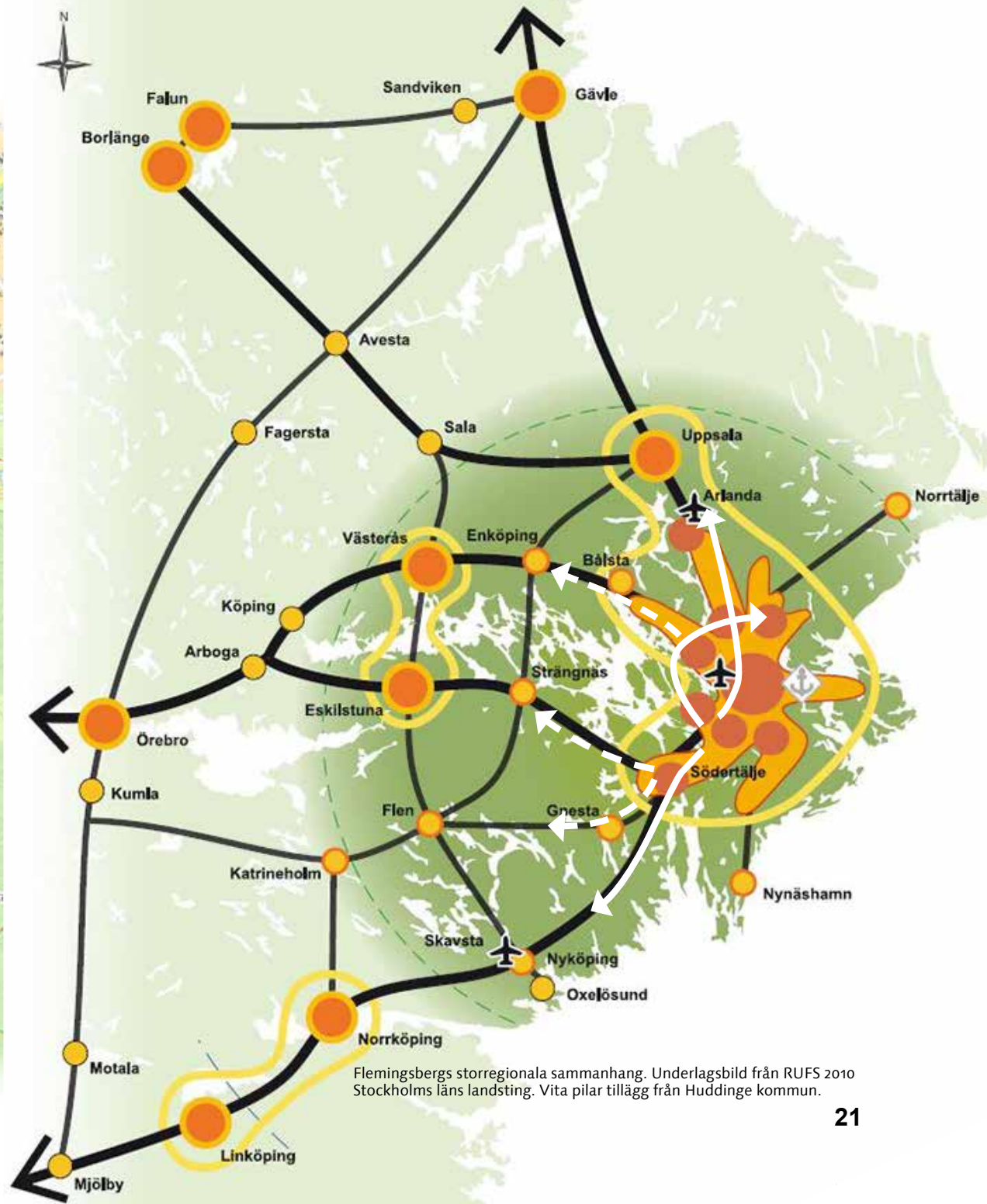
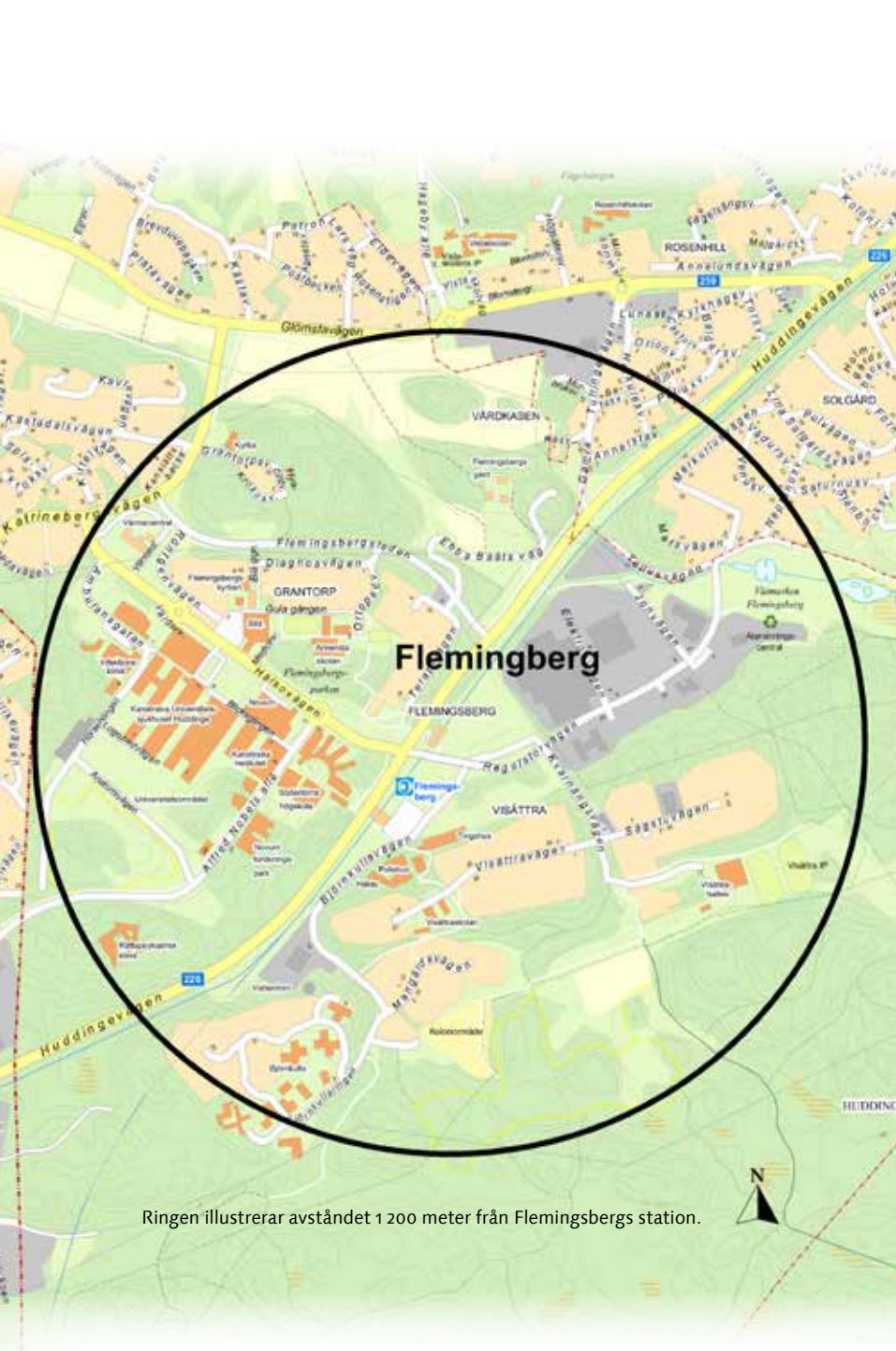
NYTTA	KVANTIFIERING	KOMMENTAR
Näringslivsnytta	Nyttor endast inom Huddinge kommun. 62,0 miljoner kronor. Kommunens ambition är 20 000 tillkommande arbetstillfällen och återspeglas ej i modellberäkningen.	Engångseffekt år 2035. Beräknat med hjälp av Samlok som beskriver den potentiella sysselsättningen i Huddinge kommun. Multiplicerat förädlingsvärde/person.
Social nytta	Flemingsberg, utvecklad till en nod för resande i södra Storstockholm (inklusive stopp för höghastighetståg och snabba regionalång), skapar en utökad arbetsmarknad och ökade möjligheter till studier för hela regiondelen. Det skapar förutsättningar för ökad jämlikhet, ökad integration och en bättre balans mellan norra och södra regiondelen.	Redovisas kvalitativt.
Övrig nytta	Stopp för höghastighetståg och snabba regionalång i Flemingsberg ger ökade förutsättningar för akademierna att utvecklas och attrahera forskare och studenter från ett större omland. Detta stärker Stockholm som universitetsstad. Det ger också ökade förutsättningar för samverkan mellan akademier och näringsliv i östra mellansverige, vilket ger innovationskraft och stärker näringslivsutvecklingen i såväl Flemingsberg som i andra städer i regionen.	

Tabell 2. Nyttoredovisning enligt Sverigeförhandlingen – Infrastruktur som stödjer höghastighetstågstopp i Flemingsberg. Del 2 (2).

Karta med influensområde

Ringens på bilden på nästa sida illustrerar avståndet 1200 meter från Flemingsbergs station. Södertörn – det vill säga Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö har år 2015 en befolkning på 470 000 invånare. Det kan jämföras med de tre städerna

Linköping, Norrköping och Jönköping som totalt har 420 000 invånare år 2015. Mål- och bytespunkten Flemingsberg utgör därmed en viktig hörnsten i Södertörns tillgänglighet. För den storregionala pendlingsmarknaden (Mälardalen, Södermanland, Östergötland, Storstockholm) blir Flemingsberg en viktig målpunkt och bytespunkt.



Tunnelbana till Kungens kurva

Objektsbeskrivning

Åtgärden innebär en förlängning av tunnelbanans röda linje från Fruängen till Kungens kurva. En tunnelbaneförlängning från Fruängen till Kungens kurva via Segeltorp innebär stora restidsnyttor när regioncentrum kan nås utan byte av färdmedel.

Utredningsalternativet utgår från att tunnelbanan förlängs från Fruängen till Kungens kurva via Segeltorp. Restid mellan Fruängen och Kungens kurva via Segeltorp är beräknad till 4 min. Detta bygger på att det i många förortsrelationer idag tar 2 minuter per station med tunnelbana. Utredningsalternativet innebär en restidsförkortning mellan Stockholm C och Kungens kurva med cirka 13 minuter och en restidsförkortning mellan Fruängen och Kungens kurva med cirka 7 minuter. För sträckan Stockholm C – Segeltorp innebär utredningsalternativet en restidsförkortning med cirka 11 minuter och en restidsförkortning mellan Fruängen och Segeltorp med cirka 2 minuter. Ovanstående beräkningar är gjorda utifrån uppgifter enligt www.sl.se. Det kommer också att bli enklare att resa kollektivt inom regionen från/till Kungens kurva och Segeltorp.

Varför tunnelbana till Kungens kurva?

Kungens kurva Skärholmen är utpekad som en regional stadskärna i RUFs 2010. Målet är att den regionala stadskärnan ska fungera som ett alternativ till Stockholms city med en funktionsblandad och hållbar stadsmiljö. En utveckling av Kungens kurva Skärholmen är också viktig för den vidare utvecklingen på Södertörn.

Kungens kurva saknar spårbunden kollektivtrafik, vilket begränsar stadskärnans utveckling. E4/E20 ligger som en barriär mellan Kungens kurva och tunnelbanestationen i Skärholmen. Även Segeltorp saknar spårbunden kollektivtrafik och en station i närheten av Segeltorps centrum skulle indirekt öka underlaget för lokal service. I dag är Segeltorp och Kungens kurva i högre grad beroende av biltransporter och än vad som är önskvärt ur miljö- och jämlikhetsperspektiv.

En tunnelbaneförlängning från Fruängen till Kungens kurva via Segeltorp innebär stora restidsnyttor när regioncentrum kan nås utan byte av färdmedel. Det ger också möjlighet till en snabbare utbyggnadstakt av bostäder i Segeltorp respektive Kungens kurva jämfört med om enbart Spårväg syd byggs. Inom Kungens kurva finns idag inga bostäder. Med en utbyggd spårbunden kollektivtrafik är det möjligt att bygga cirka 6 500 bostäder i Kungens kurva och 2 500 bostäder i Segeltorp, med mycket goda möjligheter att pendla till den centrala regionkärnan och dess arbetsplatser.

Med en tunnelbana ökar även attraktiviteten för kontorsbyggnation och andra etableringar av näringsliv och arbetsplatser. Idag finns cirka 5 200 arbetsplatser i Kungens kurva, vid utbyggnad av tunnelbana beräknas ytterligare mellan 10 000 och 15 000 arbetsplatser tillkomma. Tunnelbana skapar även bättre förutsättningar för besökarna till handelsverksamheten i Kungens kurva att åka kollektivt. Kungens kurva är en arbetsplats av regional betydelse och tunnelbaneförlängningen knyter ihop arbetsplatser och bostäder på ett sätt som medför dubbelriktade passagerarflöden. Under rusningstrafik ger detta en jämn beläggning mellan in- och utpendlare.

En bättre blandning av bostadsbebyggelse, service, kultur med mera ger en attraktiv stad med jämnare fördelning av dag- och nattbefolkning. Det blir en direkt stimulans av tillväxten av jobb i södra Stockholmsregionen. Därmed skapas en bättre arbetsmarknadsbalans och de sociala klyftorna mellan norr och söder minskar. Tunnelbanan skapar också förutsättningar för ett mer jämlikt transportsystem.



Intressentanalys

En förlängning av tunnelbanan har en rad potentiella intressenter utöver Huddinge kommun. Det gäller inte minst de aktörer som i dag bedriver verksamhet i influensområdet och som skulle gynnas av betydligt förbättrad tillgänglighet. Bland dessa intressenter finns IKEA, Heron City och Kungens kurva shoppingcenter. Bland intressenterna finns också andra fastighetsägare och potentiella exploatörer så som till exempel KF Fastigheter AB och fastighetsägare i Segeltorp.

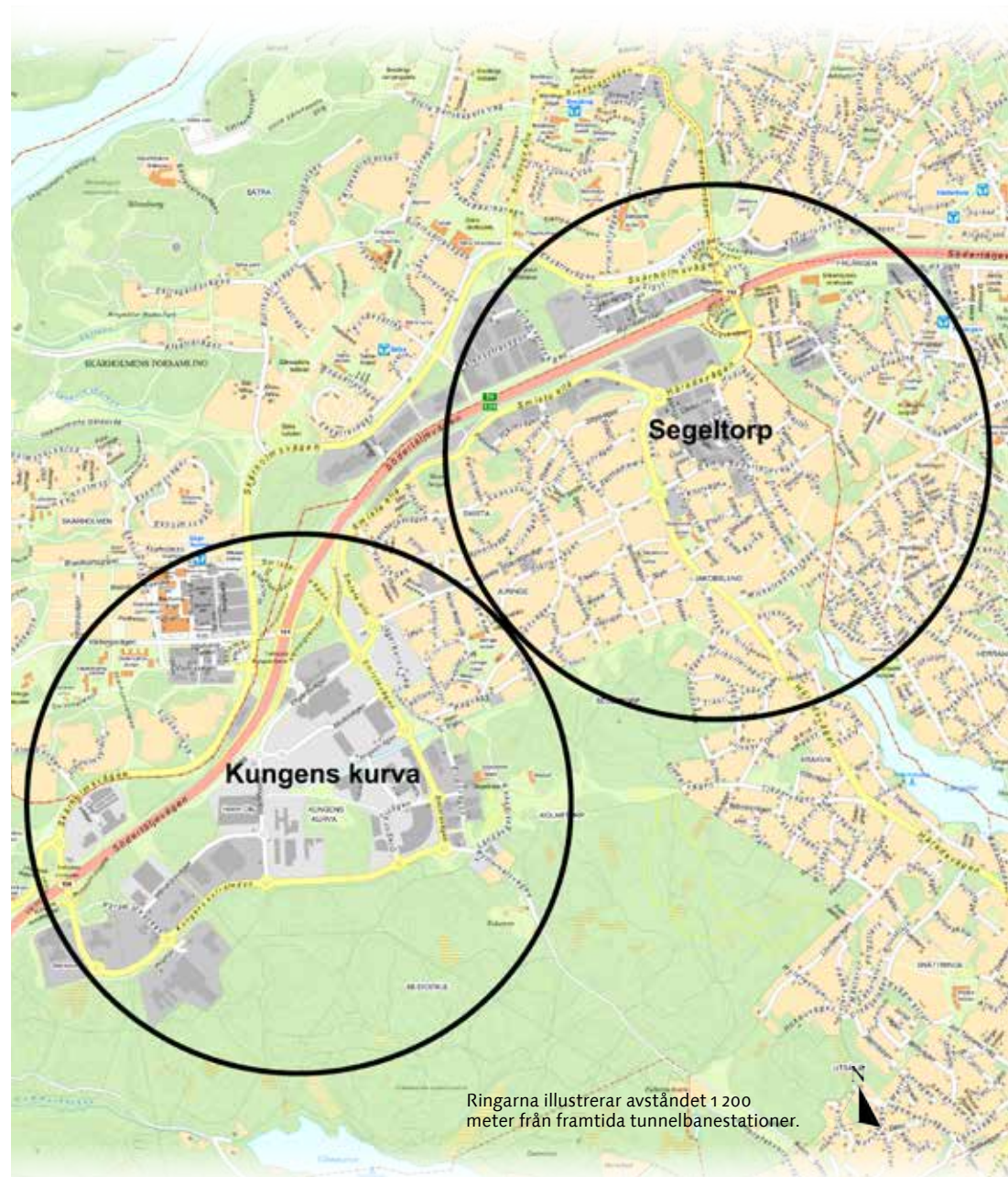
Nyttoberäkning

Stockholms läns landsting kommer att lämna in underlag från Trafikförvaltningen den 1 oktober. Nedan ges en kommunal komplettering till deras intresseanmälan. För att få korrekta restidsnyttor och därmed andra nyttor behöver Landstingets material uppdateras med kommunal indata. Av prognostekniska skäl bedöms nyttorna bli högre då större hänsyn tas till Huddinge kommuns kommunala planering och utveckling med fler bostäder och arbetsplatser.

Antal bostäder kopplat till investeringen: cirka 8 500 stycken.

Investeringskostnad: cirka 5 miljarder kronor¹⁰.

¹⁰ Bedömd investeringskostnad 3 km bana i tunnel och två nya stationer. Faktisk investeringskostnad tas fram av Stockholms läns landsting.



NYTTA	KVANTIFIERING	KOMMENTAR
Bostadsnytta	Antal tillkommande bostäder: 9 000 inom influensområdet. Av dessa är cirka 500 inkluderade i RUFS 2010 och antagandet är att dessa byggs oavsett spårväg. De 8 500 bostäderna som tillkommer till följd av infrastrukturen genererar en netto nytta på 7,2 miljarder kronor.	RUFS 2010 hög +5% med justering för Stockholmsförhandlingen. Huvuddelen av tillkommande bostäder ligger på privat mark.
Resenärsnytta Arbetsmarknadsnytta Miljönytta Näringslivsnytta	Enligt kommunens beräkning är samtliga nyttor positiva. Bättre tillgänglighet gör att det blir mer attraktivt för företag att etablera sig vid Kungens kurva. Kommunen beräknar att här kan tillkomma mellan 15 000–20 000 nya arbetstillfällen.	Stockholms läns landsting har via Trafikförvaltningen beräknat nyttorna i egenskap av kollektivtrafikplanerande myndighet och kommunen väljer i detta läge att hänvisa till dessa. Trafikförvaltningens beräkningar bygger sannolikt på utveckling enligt RUFS 2010 hög +5% med justering för Stockholmsförhandlingen. Om så är fallet bedömer kommunen att nyttorna blir kraftigt underskattade och behöver justeras med kommunal indata avseende bl.a. bedömt tillkommande bostadsbyggande inom influensområdet.
Social nytta	Kollektivtrafiken binder samman stadsdelar och skapar nya platser för möten mellan personer från olika grupper i samhället. Ökad tillgänglighet till arbetsmarknaden skapar ökade livschanser. Förbättrad kollektivtrafik i södra regiondelen bidrar till minskad regional obalans och ökad jämlikhet i samhället.	Redovisas kvalitativt och är ett komplement till Trafikförvaltningens beräkningar från Stockholms läns landsting.
Övriga nyttor	Infrastuktursatsningen tydliggör att Kungens kurva är en arbetsplats av regional betydelse. Det blir även möjligt med byggnation av bostäder, något som idag saknas helt i Kungens kurva. Genom detta skapas en jämnare balans mellan dag- och nattbefolkningen och en ökad trygghet med fler människor i rörelse under dygnets alla timmar.	

Tabell 3. Nyttoredovisning enligt Sverigeförhandlingen – tunnelbana Kungens kurva.

Beskrivning av den regionala stadskärnan Flemingsberg

Flemingsberg är utpekad som en regional stadskärna i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2010). Den regionala stadskärnan Flemingsberg omfattar Flemingsberg (Grantorp, Sjukhus- och högskoleområdet, Flemingsbergsdalen, Visättra och Björnkulla) samt delar av Tullinge i Botkyrka kommun. Flemingsberg är 2015 ett starkt kunskapscentrum på Södertörn med tre etablerade akademier, ett universitetssjukhus och världsledande forskning. Här finns även Södertörns tingsrätt, bas för polisverksamheten söder om Stockholms innerstad och polisutbildning som en del av Södertörns högskola.

En snabb och hållbar tillväxt av Stockholmsregionen förutsätter att bostäder byggs och arbetstillfällen möjliggörs även utanför den centrala regionkärnan, speciellt koncentrerade till stadsmiljöerna i de yttre regionala kärnorna. Målet är att den regionala stadskärnan Flemingsberg ska fungera som ett alternativ till Stockholms city med en funktionsblandad och hållbar stadsmiljö.

Med en ökande segregation mellan norra och södra delen av Stockholm är utvecklingen av Flemingsberg mycket viktig. Genom sitt bidrag till ökad utbildningsnivå och stimulans av tillväxten av jobb på Södertörn bidrar Flemingsbergs utveckling till en Stockholmsregion i balans. Satsningar för att utveckla Flemingsberg är därmed inte bara betydelsefulla för Huddinge och Botkyrka, utan Flemingsberg spelar en viktig strategisk roll och är en nyckelresurs i hela Stockholmsregionen och därmed även viktiga ur ett nationellt perspektiv.

Flemingsberg 2035

År 2035 är Flemingsberg ett av Stockholmsregionens mest betydelsefulla centrum för utbildning, näringsliv, vetenskap och nyföretagande – en plats där kunskap driver näringslivet. Där finns också attraktiva boendemiljöer för en ung, internationell befolkning.

Flemingsberg uppfattas som en av regionens mest innovativa platser och en naturlig mötesplats för unga kreativa människor. Här finns en internationell kultur, stort utbud av kvalitativa restauranger, barer, caféer och andra mötes/samlingsplatser samt närhet till miljöer som erbjuder motion och utomhusaktiviteter. Här finns en ovanligt rik blandning av människor med många olika livsstilar från skilda kulturer.

Flemingsberg utgör en trafiknod i den södra regiondelen med en attraktiv bytespunkt för alla trafikslag för resenärer som inte har den centrala regionkärnan som målpunkt. Kollektivtrafik, gång och cykeltrafik ges högsta prioritet och tillgänglighet till stadskärnan. Biltrafik sker på stadens villkor.

Universitetsområde i södra Stockholm

Inom Flemingsberg finns ett växande universitetsområde. Med Södertörns högskola (som sedan januari 2015 även inrymmer polisutbildning), KTH och KI är universitetsområdet i Flemingsberg det 8:e största i Sverige med cirka 17 000 studenter. Inom kort kommer KTH att tredubbla sin verksamhet, Röda korsets Högskolas verksamhet att flytta hit samt KI utöka sin forskningsverksamhet. Flemingsberg är således en viktig del av Stockholms attraktivitet som universitetsstad samt en förutsättning för Sveriges fortsatta status om kunskapsnation. Området stärks även av Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge och dess samarbete med akademierna gällande utbildning, forskning och innovationsmiljöer.



I denna akademiska sjukhusmiljö bedrivs världsledande forskning. Flemingsberg har utvecklats till ett av norra Europas mest betydelsefulla områden inom Life Science och ingår i klustret längs axeln Uppsala – Stockholm – Flemingsberg – Södertälje – Strängnäs. I Stockholm-Uppsala-regionen finns fler än 550 life science-bolag och branschen i regionen sysselsätter över 23 000 människor.

Med en ökad internationell konkurrens, en ökande befolkning i Stockholmsregionen och en ökad segregation i regionen är det mycket viktigt för en fortsatt hållbar utveckling och välfärd att skapa ytterligare högskoleplatser i regionen, och då speciellt på Södertörn. Inom Flemingsberg finns för lång tid framöver fysisk möjlighet att fortsätta den expansion som redan pågår inom området. Här finns en markreserv för framtida behov av utbyggnad av såväl universitetsområdet som regionens sjukvård.

För att fortsätta att utvecklas är emellertid verksamheten i Flemingsberg mycket beroende av goda kommunikationer till övriga universitets- och forskningsmiljöer i Stockholmsregionen. Särskilt viktiga för forskningen och högskolorna är goda kollektiva förbindelser till centrala Stockholm, Hagastaden (KI Solna och NKS) och Uppsala men även till Linköping, Norrköping, Örebro, Göteborg, Lund och Malmö. Det är även viktigt att snabbt kunna ta sig till Arlanda, Skavsta och Bromma flygplats.

Motor för ett kunskapsintensivt näringsliv på Södertörn

Med etablerade kluster för Life Science och rättsväsende är Flemingsberg redan idag en attraktiv plats för etablering av verksamheter som ser styrkan i att finnas i detta sammanhang. Det finns en stor potential i Flemingsberg att utvecklas ytterligare till en motor för etablering av ett kunskapsintensivt näringsliv och kompletterande verksamheter.

Inom Flemingsberg finns stora obebyggda områden av både kommunal- ägd och privatägd mark. Totalt har identifierats att här finns mark för att kunna utveckla minst 20 000 nya arbetstillfällen. Detta skulle bidra till

en bättre arbetsmarknadsbalans i Stockholmsregionen eftersom det idag finns ett stort underskott på arbetsplatser i den södra regiondelen.

För att attrahera företag är det viktigt att nå en så stor arbetsmarknad som möjlighet på 30 minuter (se mer nedan ”Kollektiv Nod på Södertörn”). Det är även viktigt med en kreativ funktionsblandad stadsmiljö (se mer nedan ”En levande och kreativ stadsmiljö”).

En attraktiv boendemiljö

Inom 1 200 meter från Flemingsbergs station finns möjlighet att utveckla minst 7 000 nya bostäder som komplement till de bostäder i Flemingsberg och Visättra som redan finns. I Flemingsberg kommer de boende kunna erbjudas ett boende med centralt läge och attraktiv stadsmiljö i kombination med en god uppväxtmiljö för barn och unga och närhet till grönområden. Grönskande gårdar, parker och platser binds samman till de intilliggande grönområdena genom stråk som sträcker sig via gång- och cykelvägar ut i närbelägna skogs- och sjöområden.

Viktiga målgrupper för de nya bostäderna är studenter, forskare och arbetande inom Flemingsberg. Bostäderna är även viktiga för att kunna erbjuda alternativa boendeformer för invånarna i Flemingsbergs miljonprogramsområden. Det ska vara möjligt att oavsett livssituation hitta en lämplig bostad i Flemingsberg.

Inom Flemingsbergs kommunal del finns även möjlighet att utveckla en helt ny stadsdel i Glömstadalen/Loviseberg, cirka 2,5 kilometer nordväst om Flemingsbergs kärna. Förstudier visar att här skulle kunna utvecklas minst 6 500 nya bostäder. Detta kräver emellertid dels att Tvärförbindelse Södertörn delvis överdäckas eller förläggs i tunnel, dels att området trafikeras med en strukturerande och kapacitetsstark kollektivtrafik, till exempel Spårväg syd.

Sammanlagt finns därmed en potential om cirka 14 000 nya attraktiva bostäder inom Flemingsbergs kommun, något som skulle ge underlag till en omfattande kommersiell service i Flemingsbergs kärna. Detta är viktigt för att skapa en hållbar utveckling, ge underlag till en kommersiell service och öka attraktiviteten som universitetsort.

En levande och kreativ stadsmiljö

Flemingsberg är idag starkt segregerad, dag och nattbefolkning har inga naturliga mötesplatser. Vidare är utbudet av kommersiell service starkt begränsat. I Flemingsbergs kärna finns stora möjligheter att i området närmast den kollektiva knutpunkten skapa en attraktiv, levande, kreativ och innovativ stadsmiljö. Här kommer det finnas möjlighet för människor att mötas från skilda kulturer, varierade utbildningsnivå och olika livsstilar eller boendeformer. För att underlätta dessa möten är det viktigt att stadskärnan länkas samman med både det växande universitetsområdet och de intilliggande bostadsområdena.

I den centrala stadskärnan finns en ambition om att blanda bostäder, verksamheter, detaljhandel, kommunal och kommersiell service, hotell- och konferenslokaler, mötesplatser, kvalitativa restauranger, barer och caféer samt ett rikt utbud av kultur och fritidsaktiviteter. Här kommer även finnas gott om offentliga mötesplatser samt förutsättningar för en växande kvällsekonomi.

För att möjliggöra denna byggnation av stadskärna i Flemingsberg tar kommunen under 2015 fram en målbild för att tydliggöra vad bygga stad i Flemingsberg innebär. Under 2016 kommer denna att kommuniceras med såväl boende, fastighetsägare och verksamma i Flemingsberg samt med aktörer på marknaden. Målet är att i samverkan skapa en innovativ, kreativ stadsmiljö för framtidens invånare.





Kollektiv nod på Södertörn

Flemingsbergs station har redan idag mer än 20 000 resande varje dygn och är därmed en av de större järnvägsstationerna i landet. Flemingsbergs lokalisering i korsningen mellan Västra stambanan och Tvärförbindelse Södertörn är en av orsakerna till att platsen pekats ut som en regional stadskärna. Den strategiska placeringen av kärnan i korsningen av denna infrastruktur gör platsen intressant ur ett nationellt och storregionalt resandeperspektiv. Här finns möjlighet att skapa en viktig kollektiv nod söder om Stockholm, en nod i vars geografiska närhet det år 2035 kommer finnas minst 400 000 invånare inom bara Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner.

I ost-västlig riktning planeras av Trafikverket Tvärförbindelse Södertörn, en vägförbindelse som tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden kommer bilda en yttre ringled runt Stockholm. På denna skulle man till exempel kunna resa kollektivt mellan Flemingsberg och Barkarby på under 30 minuter, en resa som 2015 tar cirka 1 timme och 17 minuter.

I nord-sydlig riktning passerar samtliga tågresenärer och transporter på järnväg som ska till och från Stockholm söderifrån Flemingsberg. Sträckan trafikeras av snabbtåg, fjärrtåg, regionaltåg, pendeltåg och godståg. Här finns möjlighet till hållbara kollektiva transporter till viktiga målpunkter för en storregional arbetsmarknad inom både Mälardalen och i Östergötland. På sikt finns även möjlighet för trafikering av höghastighetståg till Malmö och Göteborg – ett framtida hållbart alternativ till flyg.

I Flemingsberg finns stora oexploaterade ytor som kommer att utökas ytterligare med en nedsänkning och överdäckning av väg 226 genom Flemingsberg. Dessa ytor gör att det i Flemingsberg finns en stor utvecklingspotential för Stockholmsregionen då det här skulle kunna skapas en attraktiv, effektiv kollektiv nod som har kapacitet att med rätt åtgärder avlasta den centrala kärnan i Storstockholm och ge en förbättrad tillgänglighet till drygt 600 000 invånare i Södra Storstockholm år 2035.

En bytespunkt i Flemingsberg bedöms stärka platsens möjlighet till att utvecklas till en regional stadskärna, förbättra tillgängligheten till de södra delarna av Stockholm och avlasta Stockholms regionkärna. Viktiga målpunkter att förbinda med Flemingsberg i syfte att främja dess utveckling och attraktivitet är:

- Den centrala regionkärnan.
- De yttre regionala stadskärnorna.
- Flygplatser som Arlanda, Bromma och Skavsta.
- Universitetsstäder som Malmö/Lund, Göteborg och Linköping Norrköping.
- Life Science-kluster i Uppsala, Hagastaden, Södertälje och Strängnäs.
- Arbetsmarknadsregionen i Mälardalen, Sörmland och Östergötland.
- Bostadsområden inom Södertörn och Stockholms södra förorter.
- Bostadsområden i närområdet i Huddinge och Botkyrka såsom Vistaberg, Glömsta, Fullersta, Storängen, Masmo/Vårby, Tullinge villastad, Riksten och Fittja.

Beskrivning av den regionala stadskärnan Kungens kurva Skärholmen

Kungens kurva Skärholmen är utpekad som en regional stadskärna i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUF 2010). Målet är att den regionala stadskärnan ska fungera som ett alternativ till Stockholms city med en funktionsblandad och hållbar stadsmiljö. En snabb och hållbar tillväxt av Stockholmsregionen förutsätter att bostäder byggs och arbetstillfällen möjliggörs även utanför den centrala regionkärnan, speciellt koncentrerade till stadsmiljöerna i de yttre regionala kärnorna.

Satsningar för att utveckla Kungens kurva Skärholmen är mycket viktiga för utvecklingen på Södertörn genom att de bidrar till ett ökat bostadsbyggande och stimulans av tillväxten av arbetsplatser i södra Stockholmsregionen. Utveckling av Kungens kurva Skärholmen kan också bidra till en positiv utveckling av de närliggande bostadområdena i Huddinge och Stockholm. I fortsättningen beskrivs huvudsakligen utvecklingen i Kungens kurva.

Kungens kurva 2030

År 2030 är Kungens kurva Skärholmen en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll gör området till ett alternativ till city.

Tillsammans utgör Kungens kurva och Skärholmen Skandinaviens mest attraktiva och största område inom familjeshopping. Besökare njuter av områdets turist- och upplevelseattraktioner samt ett mångsidigt utbud av varor. Arbetsplatser, butiker, bostäder, den mångkulturella och pulserande atmosfären tillsammans med den goda miljön har skapat en levande förstad.

Tunnelbana, Spårväg syd, Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn gör det lätt att komma till Kungens kurva oavsett var man är i regionen. Ett lättorienterat hållbart kommunikationssystem med säkra, trygga och upplevelserika bil-, gång- och cykelvägar gör det enkelt att ta sig mellan Kungens kurvas och Skärholmens olika delar och skapar attraktiva miljöer för uteserveringar och oväntade möten.

Skandinaviens största handelsplats

Kungens kurva tillsammans med Skärholmen omfattar idag handelsverksamhet som har närmare 30 miljoner besökare per år. Det är därmed Skandinaviens största handelsområde utanför citykärnan. I Kungens kurva finns IKEA och Heron city, omgivet av andra nationella och internationella företag, från bygg- och inredning till dagligvaruhandel.

I Kungens kurva planeras för en omfattande förnyelse och kraftig expansion av handelsverksamheten. Befintligt Ikeavaruhus ska rivas och i stället byggs ett nytt, modernt Ikeavaruhus med möjlighet att utvecklas över tid. I projektet ingår också att fördubbla intilliggande Kungens kurva Shoppingcenter och bygga samman det med det nya Ikeavaruhuset. Totalt kommer nya Ikea och Kungens kurva Shoppingcenter att omfatta en utbyggnad om cirka 120 000 m² BTA handel, det vill säga samma storleksordning som Mall of Scandinavia. Projektet beräknas vara klart för invigning 2019.

Cirka 70 procent av besökarna till Kungens kurva anländer idag med bil. Vagnätet i Kungens kurva är därmed under maxtimmen på lördag respektive söndag eftermiddag hårt belastad. För att möjliggöra ytterligare utveckling av handelsverksamhet är det av största vikt att kollektivtrafiken utvecklas.

Inom Kungens kurva finns markutrymme för att fortsätta den expansion av handel som redan pågår inom området. Här finns vilja från fastighetsägarna att driva utvecklingen för att behålla titeln Skandinaviens största handelsområde.



En attraktiv och hållbar stadsmiljö med bostäder

För att skapa en attraktiv regional stadskärna med en blandning av olika funktioner behöver bostäder, upplevelser, kultur och utbildning utvecklas i Kungens kurva. Detta kommer på sikt skapa förutsättning för etablering av nya branscher och kontor.

Upplevelser som till exempel bio och gym finns idag i Kungens kurva, men utbudet av upplevelser planeras utökas genom bland annat byggnation av ett spa och wellnesscentrum inkluderande ett äventyrsbad. Etablering av ytterligare hotell och konferens planeras också.

Fordonstekniskt gymnasium finns idag väletablerat i Kungens kurva med dess samarbete med omkringliggande fordonsverksamhet. Potential och intresse finns att utveckla eftergymnasial utbildning.

I Kungens kurva finns kommunägd och privatägd mark för att utveckla minst 6 500 bostäder. En utveckling av helt nya bostadsområden ger möjlighet att planera en stadsdel med attraktiva bostäder för olika målgrupper. I området kommer det att finnas ett stort utbud av kommersiell och offentligt finansierad service och olika typer av mötesplatser. Bostäderna får ett bra läge i regionen med god tillgänglighet med kollektivtrafik, storslagen natur med Gömmarens naturreservat på gångavstånd och Mälarens stränder inom cykelavstånd. Ytterligare en stor mängd bostäder kan utvecklas i det intilliggande området Segeltorp. Här finns en total potential om cirka 2 500 bostäder. Stort intresse finns hos fastighetsägarna för att möjliggöra dessa bostadsprojekt.

Spårbunden kollektivtrafik

Med anledning av framtidens utveckling av Kungens kurva är det viktigt att utveckla tillgängligheten till och inom Kungens kurva. Målet är att Kungens kurva ska utvecklas till en mer hållbar stadsdel med fler som åker kollektivt, god teknisk infrastruktur och ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafik. Både Kungens kurva och Segeltorp saknar idag

spårbunden kollektivtrafik och ovanstående målpunkter kan därmed inte nås på ett rationellt och hållbart sätt.

Spårbunden trafik är viktig för utbyggnaden av bostäder i Kungens kurva med anledning av att den skapar attraktion för bostadsbyggnation. Utvecklingen av handelsverksamheten och övrig verksamhet är också beroende av spårbunden trafik då den möjliggör att fler människor kan åka kollektivt till Kungens kurva.

Utbyggnad av Spårväg syd binder ihop de två regionala stadskärnorna Kungens kurva Skärholmen och Flemingsberg. Spårväg syd skapar därmed en förbindelse till målpunkten Flemingsberg och från Flemingsberg kan ytterligare målpunkter nås via tåg.

Utbyggnad av tunnelbana från Fruängen via Segeltorp till Kungens kurva skapar en viktig kollektiv länk som saknas idag. Utbyggnad av tunnelbana ger möjlighet till en snabbare utbyggnadstakt av bostäder i Segeltorp respektive Kungens kurva i jämförelse med om bara Spårväg syd byggs. Vid byggnation av tunnelbana kommer attraktiviteten för kontorsbyggnation att öka. Därmed är utbyggnaden av en snabb spårbunden kollektiv förbindelse till Stockholms innerstad viktig.

Målpunkter för boende

Den viktigaste målpunkten för boende i Kungens kurva och Segeltorp är Stockholms innerstad med anledning av attraktionen till arbetsmarknad och innerstadsliv. Andra viktiga målpunkter för boende i Kungens kurva är arbetsmarknaden i Stockholms län och Mälardalen. Även den regionala Stadskärnan Flemingsberg är en målpunkt med arbetsplatser, sjukvård och utbildning.

Målpunkter för näringslivet

För att attrahera nya företag till Kungens kurva och skapa förutsättningar för ett växande näringsliv med nya branscher är det viktigt att nå en så

Influensområdet för Kungens kurva som handelsplats är stort. Ikea har bedömt sitt influensområde till stora delar av Stockholms innerstad samt hela Mälarenregionen.

[illegible]



**HUDDINGE
KOMMUN**

Kommunstyrelsens förvaltning
Telefon: 08-535 30 000
www.huddinge.se