



EXPLOATERINGSKONTORET
STOCKHOLM BUSINESS REGION
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
SKÄRHOLMENS STADSDELSFÖRVALTNING

GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2009-000-01651
DNR SBR 03-80/2011
DNR T2009-000-03283
DNR SBK 2005-02002-53
DNR 1.6/842-2011
SID 1 (11)
2010-06-10

Kontaktpersoner:

Germund Larsson, Exploateringskontoret
Telefon: 08 - 508 275 21

Thomas Andersson, Stockholm Business
Region AB, Telefon: 08 - 508 280 31

Lars-Otto Frick, Trafikkontoret
Telefon: 08 - 508 278 23

Maria Severin, Stadsbyggnadskontoret
Telefon: 08 - 508 274 68

Sophie Dahlberg, Skärholmens
stadsdelsförvaltning
Telefon: 08 - 508 240 16

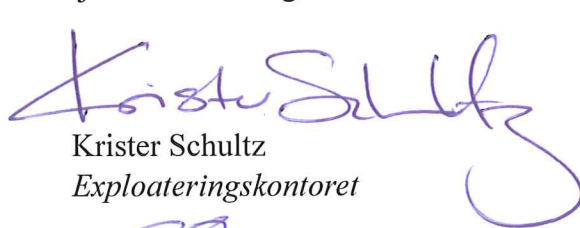
Till

Exploateringsnämnden, 2011-08-25
Stockholm Business Region AB, 2011-09-27
Trafik- och renhållningsnämnden, 2011-09-29
Stadsbyggnadsnämnden, 2011-08-18
Skärholmens stadsdelsnämnd, 2011-08-25

Visionen Kungens kurva – Skärholmen, lägesrapport

Förslag till beslut

1. Lägesrapporten för Kungens kurva – Skärholmen godkänns.
2. Inriktningen för det fortsatta arbetet som föreslås i förvaltningarnas tjänsteutlåtande godkänns.



Krister Schultz
Exploateringskontoret




Rune Ney
Skärholmens stadsdelsförvaltning



Olle Zetterberg
Stockholm business region



Lars Jolérus
Trafikkontoret



Susanne Lindh
Stadsbyggnadskontoret



Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande lämnar en lägesrapport för genomförda och pågående projekt under 2010 samt en återkoppling av visionsarbetet med att knyta samman Kungens kurva - Skärholmen över E4/E20.

Stockholms stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring sakfrågor som rör utvecklingen i Kungens kurva – Skärholmen. Under de senaste åren har samarbetet fått en allt tydligare struktur och det finns idag en organisation där både privata och offentlig aktörer i området ingår. Syftet med samarbetet är bland annat att knyta samman Kungens kurva och Skärholmen och att utveckla området till en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. En gemensam vision för områdets framtida utveckling finns framtagen och beslutad.

Efter beslutet om visionen för den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen har förutsättningarna för det föreslagna överdäckningsområdet diskuterats vidare med Trafikverket. Som underlag för diskussionen har en fördjupad illustration tagits fram. Hur områdena kan knytas samman behandlas också i den förstudie som Trafikverket i samarbete med Stockholms stad och Huddinge kommun tagit fram i syfte att förbättra funktionen av befintligt trafiksystem samt möjliggöra för området att kunna hantera ett ökat trafikarbete till följd av ytterligare exploatering.

Trafikverkets erfarenheter visar att överdäckningar med bebyggelse på resulterar i restriktioner för trafiken. Detta trots mycket stora, ekonomiskt kostsamma, kompensande åtgärder för att minimera konsekvenserna av en olycka.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att överdäckningar med bebyggelse inte får uppföras där trafik med farligt gods går. Trafikverket håller med och anser inte att kommunens exploateringar ska innebära restriktioner för trafiken, men har förståelse för att överdäckningar, utan bebyggelse ovanpå, kan ge andra fördelar för ny/befintlig närliggande bebyggelse.

Förvaltningarna anser att visionen att överdäcka E4/E20 är viktig för att skapa ett gemensamt område, men att det samtidigt är en mycket stor utmaning. Med tanke på Trafikverkets och Länsstyrelsens synpunkter på risk och genomförbarhet samt behovet av fortsatta utredningar, gör förvaltningarna bedömningen att man måste jobba i olika steg för att nå den slutliga visionen.

Den tidigare antagna visionen om överdäckning bör även fortsättningsvis vara det långsiktiga målet. Den tekniska utvecklingen kan medföra att förutsättningarna för att i framtiden hantera risker blir hanterbara ur ett genomförandeperspektiv. Då bebyggelse på överdäckningen inte är möjlig i dagsläget bör även annan markanvändning övervägas, t.ex. park. Dock ser förvaltningarna svårigheter i genomförbarheten av en sådan markanvändning ur ett exploateringsperspektiv



(ekonomi). Åtgärder som planeras och vidtas i området bör utföras på ett sådant sätt att en framtida överdäckning inte förhindras.

Utlåtande

Bakgrund

Kungens kurva – Skärholmen är utpekad som en regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2010), vilket stöds i bland annat Stockholms stads översiktsplan *Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm* samt *Vision för Söderort 2030* där Kungens kurva – Skärholmen är en av ytterstadens tyngdpunkter. I Huddinges kommuns översiktsplan, *Översiktsplan 2000*, redovisas Kungens kurva som ett utvecklingsområde och en fördjupad översiktplan håller på att tas fram för området fortsatta utveckling. Inriktningen för arbetet med Huddinge kommuns nya översiktsplan stödjer också utvecklingen av en regional stadskärna.

Stockholms stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring sakfrågor som rör utvecklingen i Kungens kurva – Skärholmen. Under de senaste åren har samarbetet fått en allt tydligare struktur och det finns idag en organisation där både privata och offentlig aktörer i området ingår. Syftet med samarbetet är bland annat att knyta samman Kungens kurva och Skärholmen och att utveckla området till en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. En gemensam vision för områdets framtida utveckling antogs våren 2010 av kommunfullmäktige i Stockholm och hösten 2009 av kommunstyrelsen i Huddinge ”Visionen Kungens kurva – Skärholmen, revidering och lägesrapport”. Visionen för den framtida utvecklingen är följande:

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

Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och Spårväg Syd gör det lätt att komma hit 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 emellan Kungens kurva Skärholmens olika delar och skapar attraktiva miljöer för uteserveringar och oväntade möten.

Tillsammans utgör Kungens kurva Skärholmen Skandinaviens mest attraktiva och största område inom familjeshopping. Besökare njuter av områdets turist- och upplevelseattraktioner och ett mångsidigt utbud av varor.

Arbetsplatser, butiker, bostäder, den mångkulturella och pulserande atmosfären tillsammans med den goda miljön har skapat en levande förstad.”

Visionen bygger bland annat på god tillgänglighet till, från och inom området genom väl utvecklade gång- och cykelvägar samt spår- och vägsystem.

I visionen ingick en utbyggnadsvision, en tredimensionell volymstudie och en förfinad framtida illustration (på husnivå). Volymstudien visar vilka områden/kvarter som har förutsättningar för en tätare bebyggelse med nya bostäder och arbetsplatser. De orangefärgade kvarteren är nya verksamheter och de klargula kvarteren och byggnaderna är nya bostäder, se nedanstående bild.



Volymstudie Kungens kurva – Skärholmen

Denna bild kan komma att ändras i samband med det fortsatta arbetet med fördjupad översiktsplan för Kungens kurva där bland annat förutsättningarna för bostäder kommer att utredas.

Denna förfinade framtida illustration, på husnivå, utgår från volymstudien. Illustrationen visar hur området kan komma att se ut i framtiden, se nedanstående bild.

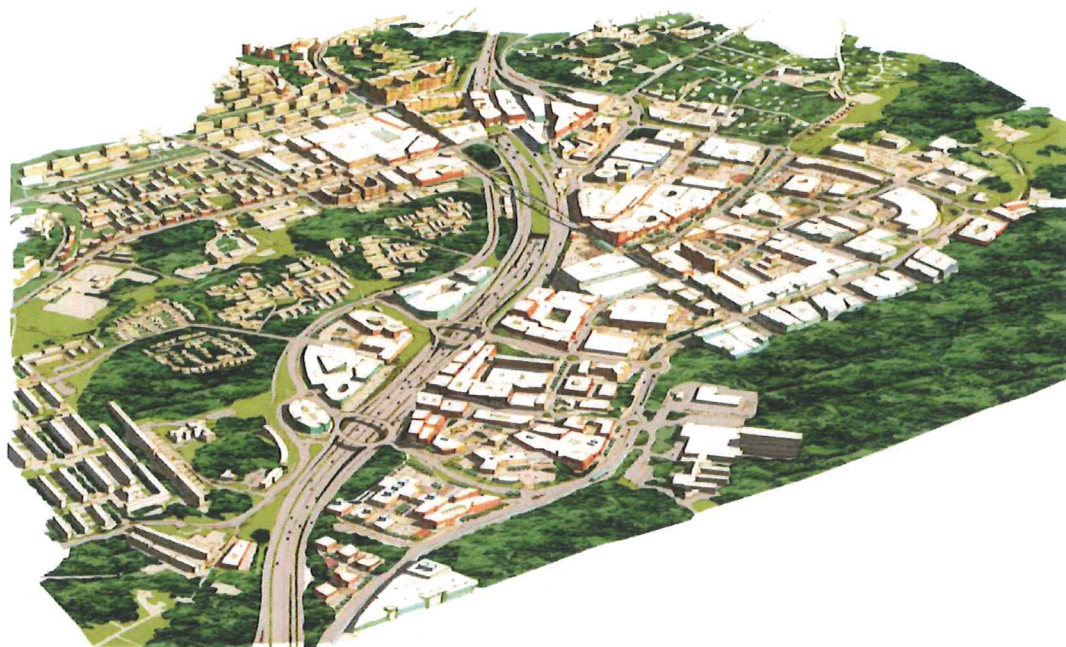


Illustration Kungens kurva – Skärholmen. Illustratör: David Wiberg

Fortsatt arbete med att knyta samman Kungens kurva och Skärholmen
 Efter beslutet om visionen för den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen har förutsättningarna för det föreslagna överdäckningsområdet diskuterats vidare med Trafikverket. Som underlag för diskussionen har en fördjupad illustration tagits fram, se nedanstående bild. Hur områdena kan knytas samman behandlas också i den förstudie som Trafikverket i samarbete med Stockholms stad och Huddinge kommun tagit fram i syfte att förbättra funktionen av befintligt trafiksystem samt möjliggöra för området att kunna hantera ett ökat trafikarbete till följd av ytterligare exploatering. Förstudien har finansierats gemensamt av Trafikverket, Huddinge kommun och Stockholms stad.



*Bilden illustrerar en överdäckning med bebyggelse – något som visat sig svårt att genomföra med hänsyn till säkerhets- och riskfrågor, se Trafikverkets och Länsstyrelsens synpunkter nedan.
 Illustratör: David Wiberg*



Trafikverkets synpunkter på överdäckning av E4/E20

Trafikverkets erfarenheter visar att överdäckningar med bebyggelse på resulterar i restriktioner för trafiken. Detta trots mycket stora, ekonomiskt kostsamma, kompenserande åtgärder för att minimera konsekvenserna av en olycka. Vid exempelvis överdäckningen av E4/E20 vid Norra station har restriktioner resulterat i att trafik med farligt gods måste omledas permanent. Omledning av transporter med farligt gods, som en permanent rekommendation, in på det kommunala gatunätet bör man enligt Trafikverket fundera på lämpligheten av. Förutom kostnader och restriktioner för trafik med farligt gods som bebyggelsen medför, är även tillgängligheten till konstruktionerna avgörande. Bebyggelse ovanpå bergtunnlar har den fördelen att Trafikverket endast behöver tillgänglighet till konstruktionerna inifrån tunneln. Betongkonstruktioner och trågtunnlar kräver även åtkomst ovanifrån för reinvesteringar varpå fristående tunnlar krävs, det vill säga skilda konstruktioner som innebär att hus och tunnel ej har gemensam bäring.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att överdäckningar med bebyggelse inte får uppföras där trafik med farligt gods går. Trafikverket håller med och anser inte att kommunens exploateringar ska innebära restriktioner för trafiken, men har förståelse för att överdäckningar, *utan* bebyggelse ovanpå, kan ge andra fördelar för ny/befintlig närliggande bebyggelse. Exempel finns bland annat från Tensta/Rinkeby. Avståndet till trafikleden/järnvägen kan minskas och boende/arbetsmiljön för den kringliggande bebyggelsen kan förbättras. Ur den aspekten kan Trafikverket acceptera att kommunen överdäcker delar av transportnätet.

Trafikverket lyfter betydelsen av att ta fram riskanalyser som underlag för beslut i ett tidigt skede. Riskanalyserna ska vara baserade på den trafik som trafikerar vägen/banan och ska visa att exploateringen/förändringen inte medför restriktioner för trafiken samt att Trafikverket fortsättningsvis har erforderlig tillgänglighet till anläggningen. Detta underlag ska sedan ligga till grund för utformningen, avstånden mellan väg/järnväg och bebyggelsens grundläggning och andra platsspecifika kompensationsåtgärder. I ett tidigt skede är det även en framgångsfaktor att tydliggöra ansvar och kostnader för såväl realiserandet som den fortlöpande åtkomsten, vilket i planskedet konkretiseras i avtal.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva bland annat framfört följande när det gäller förslaget om en överdäckning av motorvägsområdet mellan Kungens kurva och Skärholmen: "...Länsstyrelsen anser att förutsättningarna för en överdäckning med en park eller ett grönstråk med gång- och cykelvägar och vägförbindelser som kan ge möjlighet till kollektivtrafik över motorvägen lämpligen bör utredas."

"... Länsstyrelsen vill framhålla att det ur risksynpunkt är mycket komplicerat med en överdäckning med bebyggelse ovanför en starkt trafikerad led som också



är primär transportled för farligt gods. Bebyggelsen medför helt andra förutsättningar och krav på omfattande åtgärder vad gäller säkerhets- och riskfrågor och även framkomlighet. Tidigare erfarenhet visar att överdäckningar med bostadsbebyggelse inte är möjlig i kombination med att alla tillåtna transporter av farligt gods ska kunna passera under. Även annan bebyggelse medför omfattande behov av utredningar och ansevliga kompensationsåtgärder för att vägens funktion ska klaras på ett godtagbart sätt och för att bebyggelsen inte ska utsättas för oacceptabla risker.”

Länsstyrelsen tar liksom trafikverket, se ovan, upp att behovet av utredningar om säkerhets- och riskfrågor samt hur framkomligheten och transporter av farligt gods påverkas. Länsstyrelsen skriver också att man för närvarande inte är beredd att acceptera en bebyggelse på överdäckningen som riskerar att medföra krav på begränsningar av vilka farliga godsklasser som får transporteras på E4/E20 och att det i så fall måste finnas ett omledningsvägnät för dessa transporter. Det kan i sin tur innebära att riskerna flyttas till andra kanske mindre lämpliga områden.

Förstudien E4/E20 Kungens kurva-Skärholmen

I förstudien konstateras att det idag finns framkomlighets- och kapacitetsproblem för biltrafiken i Kungens kurva – Skärholmenområdet, både på det lokala vägnätet, till/från Kungens kurva – Skärholmen och till/från E4/E20. Trafikplats Kungens kurvas utformning, områdenas storlek och karaktär och utformning har gjort att orienterbarheten för både biltrafik och oskyddade trafikanter är dålig. Detta gäller lokalt inom områdena, mellan områdena och ut på E4/E20.

I förstudien konstateras vidare att transportbehovet, gällande biltrafik, inom området inte tillgodoses på ett tillfredsställande sätt under högrafik, något som här råder under en stor del av helgen samt vissa vardagseftermiddagar. Det konstateras också att befintliga kapacitetsproblem försämrar transportkvaliteten, vilket riskerar att försvåra områdets utveckling. Enligt fyrstegsprincipen ska åtgärder på identifierade problem prövas förutsättningslöst i fyra steg. Föreslagna steg 1, 2 och 3-åtgärder skapar i olika grad var för sig och tillsammans ett bättre fungerande transportsystem. Dessa åtgärder kan genomföras omgående då de rymms inom gällande arbetsplaner. Kostnaderna för åtgärderna är förhållandevis låga och kräver ingen särskild politisk beslutsprocess eller ändringar av gällande detaljplaner. Exempel på sådana åtgärder kan vara förbättrad väginformation, förbättrad skyltning och omdisponering av körfält. Tillsammans med Trafikverket pågår ett gemensamt arbete med att planera för steg 1-3 åtgärder (kort sikt) i området. För att säkerställa detta bedöms också steg 4-åtgärder (lång sikt), större ombyggnader/nybyggnader, vara nödvändiga. Exempel på sådana åtgärder är ny trafikplats för anslutning till Förbifarten och ombyggnad av trafikplats Kungens kurva.

Stockholms stad och Huddinge kommun har i sina yttranden över förstudien ställt sig positiva till att trafikplats Kungens kurva vidareutvecklas i enlighet med förstudiens intentioner. En ombyggnad av trafikplatsen behöver studeras vidare



och sättas in i ett större sammanhang. Trafikplatsen måste medge en bra och effektiv anslutning såväl till det lokala som till det statliga vägnätet samt bör i möjligaste mån bidra till att reducera trafikledningens barriäreffekter. I enlighet med visionen för Kungens kurva – Skärholmen behöver förslagen i förstudien omformas för att möjliggöra en framtida överdäckning på berörd del av E4/E20.

Efter genomfört samråd samt inhämtande av Länsstyrelsens synpunkter och bedömning om betydande miljöpåverkan har Trafikverket den 25 maj 2011 tagit ställning till fortsatt arbete efter förstudien. Beslutet innebär att steg 1 till 3 åtgärder studeras vidare i närtid och möjligaste mån genomförs av ansvarig part när finansiering finns framme. Parterna bör gemensamt följa upp effekterna. Nästa steg i planeringsprocessen avseende en förändring av trafikplats Kungens kurva bör vara att studera behovet av förändring, en sk. fördjupning. Det fördjupade underlaget samt dess resultat ska ligga till grund för om vägutredning eller arbetsplan krävs enligt väglagen. Nästa steg bör avvaktas till dess konsekvenserna och effekterna av förbifart Stockholm och planerad Spårväg Syd och den förändrade markanvändningen som planeras för Kungens kurva tydliggjorts samt att finansiering finns framme i Trafikverkets långsiktiga planer för infrastruktur. Vidare skall hänsyn tas till några särskilt uppmärksammade frågor: möjlighet för framtida spårtrafik i området, översyn av nya trafikeringsmöjligheter och effektivisering för busstrafiken samt hur fortsatt planering påverkar miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM 10) och kvävedioxid samt påverkan på vattenskyddsområdet östra Mälaren samt beskriva konsekvenserna av föreslagna åtgärder.

Lägesrapport pågående projekt inom Kungens kurva - Skärholmen

Fördjupad översiktsplan för Kungens kurva

Huddinge kommun arbetar med en fördjupning av översiktsplanen för att klarlägga den framtida utvecklingen av Kungens kurva. Planeringsarbetet har sin utgångspunkt i det strategiska utvecklingsprogrammet, arbetet med gemensamma planeringsförutsättningar för hela stadskärnan (mellankommunalt samarbete) och områdets vision. Huvudinriktningen för det pågående arbetet är att skapa en tätare gatu- och bebyggelsestruktur, en högre exploateringsgrad, få in verksamheter som kompletterar handeln i området samt att på olika sätt knyta samman Kungens kurva och Skärholmen. Den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva har varit på remiss under 2010 och i det fortsatta arbetet ska bland annat förutsättningarna att komplettera området med bostäder utredas. Planen beräknas kunna antas under 2012.

Näringslivsfrågor

Kungens kurva-Skärholmen är utpekat som en regional stadskärna och har stor betydelse för invånarna i Söderort. Området har en tydlig prägel mot handel, både



bas- och sällanköpshandel, från möbler till bilar och kapitalvaror. Huddinge kommun och Stockholms stad har stora intressen i att området utvecklas positivt och har sedan lång tid tillbaka ett väl etablerat samarbete över kommungränserna i en styrgrupp som arbetar med att stärka näringslivet och förbättra förutsättningarna i området. Gruppen hanterar frågor såsom vaneundersökningar, skyltfrågor och marknadsföring.

Organisation

För att stödja den önskade utveckling av Kungens kurva-Skärholmen har samarbetet mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och privata aktörer utvecklats under 2010. Formen för dialog och engagemang har blivit mer konkret och tydlig genom arbetet att bilda en ny fastighetsägarförening, Kungens kurva Skärholmen Fastighetsägare ekonomiska förening. Föreningen kommer att vara en sammanslutning av fastighetsägare i Kungens kurva-Skärholmen som bland annat utgör en diskussionspart i samarbetet med Stockholms stad och Huddinge kommun gällande områdets fysiska utveckling och expansion. Samarbetsorganisationen kommer att fortsätta att utvecklas under 2011. Organisationsschema finns i bilaga 1.

Genomförda och pågående projekt

En viktig del för områdets utveckling är arbetet med gemensamma planeringsförutsättningar för den fysiska utvecklingen av området, där bland annat förbättrade kommunikationer till, från och inom området ingår. I den kartläggning av handeln i Kungens kurva-Skärholmen som genomfördes 2009 uppskattas antalet besökare till cirka 30 miljoner årligen, vilket markerar områdets tyngd som Skandinavians största handelsplats.

Som en del i arbetet med de gemensamma planeringsförutsättningarna har Huddinge kommun och Stockholms stad tagit fram rapporten "Kungens kurva – Skärholmen, gemensamma planeringsförutsättningar, diskussionsunderlag, koncept 2007-01-04, redaktionella ändringar 2007-02-07". I rapporten redovisas pågående projekt och en vision. Därefter har det gjorts årliga uppdateringar av genomförda, pågående och kommande projekt, lägesrapport dec 2010 bifogas detta tjänsteutlåtande, se bilaga 2. Ambitionen är att det fortsättningsvis ska ske årliga uppdateringar.

I rapporten redovisas bland annat att under 2010 har nya bostäder färdigställts i kvarteret Djursätra i Sättra Centrum och i kvarteren Förvaltaren och Kronotorparen i Segeltorp. I Bredäng har en multibollplan och en aktivitetspark invigts samt Segeltorps idrottsplats färdigställts med nya konstgräsplaner. I Sättraskogens naturreservat har två friluftsgym anlagts. Hösten 2010 stod också Segeltorpsskolan klar efter en större ombyggnad och modernisering.

Utbyggnad av nya bostäder pågår i bland annat Vårby och Segeltorp och ett flertal nya detaljplaner håller på att tas fram för nya bostäder i bl.a. Bredängs centrum,



längs Vårbergsvägen samt vid kv Granholmen i Skärholmen och vid Vårbergstoppen. Även genomförande av tidigare planlagda områden planeras. Totalt planeras för ca 700-800 nya bostäder. Planarbete för nya verksamheter inom handel och upplevelser pågår i Kungens kurva och längs Smista allé har en anläggning för försäljning av båtar byggts.

Andra projekt som pågår är en ny utescen i Skärholmen centrum, nya konstgräsplaner i Vårberg, Bredäng och Skärholmen, en puckelbollplan i Skärholmen, en ny ridanläggning i Sättra, en rumänsk-ortodox kyrka i Bredäng och planläggning för en moské i Skärholmen. Både Trafikverket och kommunerna arbetar med planläggning för Förbifart Stockholm. Kommunerna deltar också i SL:s arbete med en förstudie för Spårväg Syd.

Inom ramen för samarbetet mellan Stockholms stad, Huddinge kommun och privata aktörer i området har under 2010 påbörjats ett arbete med åtgärder för att öka orienterbarheten för gång- och cykeltrafik mellan Kungens kurva och Skärholmen med nya parkbänkar och papperskorgar samt ny skyltning. För att förbättra servicen för kollektivtrafikresenärer har Heron City infört ett informationssystem som visar kollektivtrafikens avgångar i realtid. Som ett komplement till den kartläggning av handelns omsättning i området som utfördes av Handelns utredningsinstitut under 2009 har en enkätstudie genomförts om var besökarna kommer ifrån samt analys av kundbeteenden hos besökarna.

Förvaltningarnas synpunkter

Det är en viktig utvecklingsprocess som pågår i området Kungens kurva – Skärholmen och som tillsammans med privata och offentliga aktörer har utvecklats under flera år. Förvaltningarna anser att det är viktigt att både utvecklingsprocessen och den fysiska utvecklingen av Kungens kurva - Skärholmen fortsätter, så att området kan bli en regional stadskärna, en attraktiv tyngdpunkt och en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation.

En stor utmaning är att skapa ett gemensamt område av Kungens kurva – Skärholmen. För att klara denna utmaning är det av största vikt att Stockholms stad och Huddinge kommun är väl förberedda och har bra planeringsunderlag. Av den bifogade lägesrapporten framgår att ett stort antal projekt genomförts, pågår eller planeras i den regionala stadskärnan och dess omland.

Förvaltningarna anser att visionen att överdäcka E4/E20 är viktig för att skapa ett gemensamt område och för att minska avståndet och därmed öka attraktiviteten att röra sig utan bil. Detta är samtidigt en mycket stor utmaning. Med tanke på Trafikverkets och Länsstyrelsens synpunkter på risk och genomförbarhet samt behovet av fortsatta utredningar, gör förvaltningarna bedömningen att man måste jobba i olika steg för att nå den slutliga visionen. Det första steget bör vara att knyta ihop områdena genom olika kollektiva förbindelser, lokala vägförbindelser,



gång- och cykelvägar, vilket verkar vara förenligt med de risk- och genomförbarhetsaspekter som länsstyrelsen och trafikverket har lyft fram. Den tidigare antagna visionen om överdäckning bör även fortsättningsvis vara det långsiktiga målet. Den tekniska utvecklingen kan medföra att förutsättningarna för att i framtiden hantera risker blir hanterbara ur ett genomförandeperspektiv. Då bebyggelse på överdäckningen inte är möjlig i dagsläget bör även annan markanvändning övervägas, tex. park. Dock ser förvaltningarna svårigheter i genomförbarheten av en sådan markanvändning ur ett exploateringsperspektiv (ekonomi). Åtgärder som planeras och vidtas i ett första steg bör utföras på ett sådant sätt att inte en framtida överdäckning förhindras.

I den här lägesrapporten har trafikrelaterade frågor givits stort utrymme med anledning av de stora pågående infrastrukturprojekten i området. Utöver en framtida överdäckning över E4/E20 är även Spårväg Syd och Förbifarten två viktiga projekt som bidrar till att koppla samman områdena med varandra. Dock vill förvaltningarna poängtera att det finns ytterligare frågor som tex. utbildning, drift och underhåll, skötsel, fler arbetsplatser, blandning av verksamheter mm. som är av stor vikt för att skapa en sammanhållen regional stadskärna.

Denna lägesrapport behandlas i både Stockholms stad och Huddinge kommun.

Bilagor

Bilaga 1: Organisationsschema

Bilaga 2: Kungens kurva – Skärholmen, Gemensamma planeringsförutsättningar, Genomförda och pågående projekt, dec 2010

SLUT