

# Huddinge kommun Översiktsplan 2030





Huddinge kommun  
Översiktsplan 2030  
Maj 2014

Projektgrupp:

Joel Edding, projektledare  
Johanna Tullhage Wadhstorp, planarkitekt  
Nicklas Lord, trafikplanerare  
Marcel Moritz, utvecklingsledare  
Thomas Strid, kommunekolog

Politisk styrgrupp:

Planerings- och personalutskottet (PPU)

Utöver projektgruppen har ett mycket stort antal tjänstemän från olika förvaltningar bidragit med sin expertkompetens inom olika områden och deltagit i olika workshops och seminarier.

Produktion: b-e-r-g.se

Omslagsillustration: Rebecca Elfast

Tryck: Lenanders Grafiska, 2014

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>	Flemingsberg.....	47
<b>Inledning.....</b>	<b>7</b>	Kungens kurva .....	48
Process och kontinuerlig dialog .....	7	Storängen .....	51
Inriktning för översiktsplan 2030 .....	8	Loviseberg och Glömstadalen.....	52
Nationella, regionala och kommunala mål.....	9	Utveckling av lokala centrum med omgivning .....	53
Medborgaren, kommunen och regionen .....	11	Verksamhetsområden .....	73
Huddinge i regionen .....	13	Fortsatt utveckling i övrig sammanhållen bebyggelse.....	74
<b>Riktlinjer för allmänna intressen.....</b>	<b>15</b>	<b>Regionala och statliga intressen .....</b>	<b>77</b>
Bebyggelseutveckling för ökad sammanhållning .....	15	Mellankommunala och regionala intressen.....	77
Det goda vardagslivet.....	17	Riksintressen .....	79
Fler arbetsplatser inom tjänste- och kunskapssektorn .....	19	<b>Konsekvensanalys.....</b>	<b>82</b>
Attraktiva parker och stora strövområden .....	21	Miljökonsekvenser .....	82
Minskad klimatpåverkan samt klimatanpassning.....	25	Sociala konsekvenser .....	83
Vatten är en grundförutsättning.....	27	Ekonomiska konsekvenser .....	83
Kulturlandskap och mark för jord- och skogsbruk.....	32	<b>Genomförande och underlag.....</b>	<b>85</b>
Gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus .....	35	Arbete för att genomföra översiktsplanen.....	85
Teknisk försörjning .....	39	Planeringsunderlag .....	86
Säkra livsmiljöer .....	42	<b>Länsstyrelsens granskningsyttrande .....</b>	<b>89</b>
<b>Riktlinjer för geografiska områden .....</b>	<b>47</b>	<b>Förklaring .....</b>	<b>insida omslag</b>
Regionala stadskärnor .....	47		

# Sammanfattning

**Översiktsplan 2030** vägleder det dagliga arbetet med den fysiska miljön och har därmed en stor betydelse för den långsiktiga utvecklingen.

**Huddinge ska växa** i takt med länet och översiktsplanen utgår från ett årligt bostadsbyggande om cirka 700 bostäder vilket innebär en befolkning på mellan 122 000–150 000 år 2030.

**Den övergripande inriktningen** i översiktsplanen är en långsiktig hållbar utveckling genom att skapa levande stadsmiljöer som underlättar ett bra vardagsliv samtidigt som större grönområden värnas och klimatutsläppen minskar. Detta ska åstadkommas genom funktionsblandning och förtätning i goda kollektivtrafiklägen vilket gör att det blir nära till kommunal och kommersiell service och att förutsättningar för korta resor med gång, cykel och kollektivtrafik ökar. Blandade upplåtelseformer och bostadstyper eftersträvas i samtliga områden för att öka sammanhållningen, möjliggöra bostadskarriär och för att det ska vara möjligt att bo kvar i området oberoende av livssituation.

**Attraktiva parker och mötesplatser** ska tillskapas och de större grönområdena ska tillgängliggöras och bevaras. Insatser görs för att förbättra vattenkvaliteten vilket är viktigt inte minst för att hantera konsekvenserna av ett ändrat klimat. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik skapar förutsättningar för ett hållbart resande. Det tillsammans med inriktningen på förnyelsebar energi och att tillkommande bebyggelse bör vara energieffektiv medför också minskade växthusgasutsläpp.

**Inriktningen på levande stadsmiljöer** och att prioritera kollektivtrafik medför att förtätningen ska vara som störst i de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva samt kring de lokala centrumen: Huddinge centrum (inklusive Storängen), Trångsund, Skogås, Vårby gård, Masmo/Vårby Haga, Segeltorp, Stuvsta och i det prioriterade utbyggnadsområdet Loviseberg och Glömstadalen.

**Inriktningen på kollektivtrafik** och funktionsblandning gör även att en högre exploatering med fler arbetsplatser eftersträvas längs med kollektivtrafikens stamnät. För den så kallade övriga tätorten är inriktningen att funktioner, upplåtelseformer och bostadstyper som leder till en ökad blandning positivt. Hänsyn ska tas till områdets befintliga karaktär. Ett antal områden är utpekade som renodlade verksamhetsområden.

**Omvandlingen av fritidshusområden** kommer att fortsätta men en översyn ska göras gällande i vilken ordning de bör planläggas. Mindre fastighetsstorlekar och flera lägenheter inom huvudbyggnaden medges i småhusområden för att få till en förtätning, blandning och ökat underlag för kollektivtrafik och service. Utanför sammanhållen bebyggelse medges endast mindre kompletteringar av befintliga byggnader.

*”Den övergripande inriktningen i översiktsplanen är en långsiktig hållbar utveckling genom att skapa levande stadsmiljöer som underlättar ett bra vardagsliv samtidigt som större grönområden värnas och klimatutsläppen minskar.”*

Översiktsplan 2030 visar Huddinge kommuns långsiktiga vilja när det gäller hur den fysiska miljön bör utvecklas med bebyggelse, naturområden och infrastruktur för att skapa en hållbar utveckling med goda livsmiljöer.



# Inledning

Översiktsplan 2030 visar Huddinge kommuns långsiktiga vilja när det gäller hur den fysiska miljön bör utvecklas med bebyggelse, naturområden och infrastruktur för att skapa en hållbar utveckling med goda livsmiljöer. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta. Tidshorizonten ska inte ses som ett exakt årtal utan avser ge en riktning för en önskad utveckling på lång sikt. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010 (RUF 2010) tar sikte mot år 2030 vilket gör det lämpligt för kommunen att använda sig av samma tidshorizont.

Juridiskt styrs översiktsplaneringen av Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Samtliga kommuner ska ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen vägleder det dagliga arbetet med den fysiska miljön och har därmed en stor betydelse för den långsiktiga utvecklingen. Det som är unikt i planerings-sammanhang är att översiktsplanen utgår från det allmännas intresse och inte de enskildas. Översiktsplanen skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling som är positiv för det stora flertalet av kommuninvånarna.

## PROCESS OCH KONTINUERLIG DIALOG

Detta är översiktsplanens slutversion. Arbetet med att ta fram den nya översiktsplanen kan delas in i fyra huvudskeden: inriktningsbeslut, samråd, utställning och antagande. Under samråd och utställning fanns möjligheten att lämna synpunkter och förslag på hur kommunen bör utvecklas. En bedömning och avvägning har gjorts av de samråds- och utställningssynpunkter som inkommit och planen har reviderats utifrån det.

Kommunfullmäktige beslutade 2010 att en ny översiktsplan skulle tas fram. För att klargöra kommunens långsiktiga mål inom området genomfördes under hösten 2010 möten med olika referensgrupper – medborgare, tjänstemän, Arena Huddinge (samarbetsforum mellan kommunen och närings-

livet i syfte att utveckla näringslivet) och miljövårdsrådet (ett organ för kontakter mellan berörda kommunala nämnder och i kommunen verksamma organisationer på miljövårdsområdet). En medborgarpanel anordnades för att inhämta synpunkter från invånare i Huddinge. Materialet från dessa möten fungerade sedan som beslutsunderlag till politikerna som i maj 2011 beslutade om inriktning för översiktsplanen.

Av inriktningsbeslutet (se kapitel Inriktning för Översiktsplan 2030) framgår bland annat att kommunen ska växa i takt med länet genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen, att mer levande stadsmiljöer ska skapas och att högkvalitativa parker och grönområden ska utvecklas. Utifrån detta inriktningsbeslut genomfördes möten i olika områden under sommaren och hösten 2011 där deltagarna fick markera och berätta om sin favorit park/grönområde, mötesplatser och platser som upplevdes otrygga eller dåliga. Materialet från dessa möten har sedan legat till grund för de så kallade strukturplanerna i översiktsplanen.

Samrådet för Översiktsplan 2030 pågick mellan 20 augusti och 2 november 2012. Samrådsunderlaget var utställt i Tekniska nämndhuset och på kommunens bibliotek. Tre öppna samrådsmöten anordnades med totalt 92 deltagare. Könsfördelningen var relativt jämn men deltagarnas medelålder relativt hög.

För att nå fler personer och nå grupper som vanligen inte nås anordnades även sju fokusgrupper på familjecentralen i Flemingsberg, Vårby, Skogås, centrala Huddinge, öppna förskolan i Segeltorp, fritidsgården i Vårby och för gymnasieelever på Östra gymnasiet. Totalt deltog 67 personer på de sju fokusgrupperna. Medelåldern var relativt låg på fokusgrupperna. I och med dessa uppsökande insatser, fokusgrupperna,

*”Huddinge eftersträvar ett mer levande samhälle med goda livsmiljöer genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service.”*

har en relativt jämn ålders- och könsfördelning uppnåtts för dem som deltagit i samrådet.

86 samrådsyttranden inkom men även de synpunkter som framfördes på de öppna samrådsmötena och fokusgrupperna ingår i samrådsredogörelsen. Utställningen av Huddinge kommuns nya Översiktsplan 2030 pågick från och med 14 oktober till och med 13 december 2013.

Under utställningstiden fanns förslaget till översiktsplan tillgängligt på kommunens samtliga bibliotek, i kommunhuset och i tekniska nämndhuset. Översiktsplanen med underlagsmaterial fanns även tillgänglig på kommunens hemsida under utställningstiden. Öppna möten har anordnats vid sex tillfällen under oktober 2013, deltagandet på mötena har varierat mellan tre och femton personer. Totalt inkom 49 yttranden under utställningstiden.

### **INRIKTNING FÖR ÖVERSIKTSPLAN 2030**

Framtagande av inriktningsbeslutet för Översiktsplan 2030 involverade dialog med invånare, näringsliv, miljöorganisationer och tjänstemän. Dialogerna fungerade som beslutsunderlag för kommunstyrelsen. Kommunfullmäktige antog i maj 2011 inriktningen för Översiktsplan 2030. Inriktningen vägleder och genomsyrar hela översiktsplanen.

Inriktningen för Huddinge kommuns nya översiktsplan sammanfattas i fyra huvudinriktningar med ett antal delmål. Inriktningen ska läsas som en helhet.

#### **Fler arbetsplatser inom tillväxtbranscher samt levande stadsmiljöer**

##### ***Delmål:***

- Huddinge eftersträvar ett mer levande samhälle med goda livsmiljöer genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service samt genom att komplettera kommunens handelsområden med bostäder, upplevelser och kultur.



- Kommunen styr aktivt markanvändningen för att prioritera etablering och utveckling av företag inom tjänste- och kunskapssektorn.
- Huddinge centrum är kommunens administrativa centrum. Den primära tillväxten sker i Flemingsberg och Kungens kurva.





### Ett grönt och hållbart Huddinge med en ansvarsfull samhällsutveckling

#### Delmål:

- Huddinge värnar naturreservaten, de gröna kilarna, sjöar och vattendrag samt bevarar och utvecklar högkvalitativa parker och grönområden.
- Huddinge har välkända och tillgängliga grönområden.
- Exploatering sker i första hand i anslutning till befintliga områden i goda infrastruktur- och kollektivtrafiklägen.

- Huddinge strävar efter att vara ett samhälle med en effektiv markanvändning där hållbarhet ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv prioriteras.

### Huddinge växer och sammanhållningen ökar genom att kommunens olika delar binds samman och levandegörs

#### Delmål:

- Huddinge växer i takt med länet, primärt genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen.
- Huddinges sammanhållning stärks genom fler mötesplatser, blandade upplåtelseformer, bostadstyper och funktioner samt genom att områden binds ihop.
- Huddinges naturområden bevaras men försiktig exploatering kan ske i grönområden i nära anslutning till befintlig bebyggelse.

### De regionala infrastrukturprojekten genomförs och inom kommunen prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik

#### Delmål:

- Kommunen verkar för att de regionala projekten med spårväg och vägar genomförs.
- Inom kommunen prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik.
- Kollektivtrafiken är utgångspunkten vid all planering och områden byggs ut så att en turtätare kollektivtrafik främjas.

### NATIONELLA, REGIONALA OCH KOMMUNALA MÅL

Översiktsplanen ska bidra till att uppnå nationella och kommunala mål som på något sätt berör hur mark och vatten används och förvaltas. De nationella målen är ofta baserade på EU-direktiv, där varje land har att redovisa hur man tänker verka för att klara målen om hållbar utveckling ur såväl ekologiskt, socialt som ekonomiskt perspektiv. De nationella målen kan sedan konkretiseras på regional och kommunal



Ett delmål inom översiktplanen är att Huddinge kommun ska växa i takt med länet, primärt genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen.

nivå. Översiktplanen ska tolkas och genomföras utifrån de lagar och föreskrifter som råder vid varje givet tillfälle.

### Nationella mål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål som ska nås till år 2020. Prognosen att uppnå de nationella miljömålen är inte god och flera av målen kommer inte att uppnås i Stockholms län med de åtgärder som är planerade. Länsstyrelsen arbetar med åtgärder kopplade direkt till de

nationella målen. Regionala mål har tagits fram i Klimat- och energistrategin för länet. Kommunerna har ett övergripande ansvar för konkretiseringen av de nationella och regionala målen på lokal nivå.

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Det finns elva övergripande målområden, fem av dessa är relevanta utifrån ett planeringsperspektiv.

1. Delaktighet och inflytande i samhället
2. Ekonomiska och sociala förutsättningar
3. Barn och ungas uppväxtvillkor
4. Miljöer och produkter
5. Ökad fysisk aktivitet

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är uppdelat i två delar:

- FUNKTIONSMÅL, *Tillgänglighet*
- HÄNSYNSMÅL, *Säkerhet, miljö och hälsa*

Det finns även flera nationella ekonomiska mål som är viktiga att beakta, dessa handlar om näringsliv, energiutvinning, resursanvändning, innovation, regional utveckling, turism och samhällsservice.

Kommunen är en betydande aktör för att förverkliga målen. Huddinge har tagit fram en lokal Agenda 21 i syfte att implementera de nationella miljömålen. De olika målområdena i Agenda 21 bidrar till att uppnå samtliga miljömål som berör Huddinge och även några av folkhälsomålen.

### Regionala mål

Visionen i RUFSS 2010 är Europas mest attraktiva storstadsregion. Fyra mål har satts upp: en öppen och tillgänglig region, en ledande tillväxtregion, en region med goda livsmiljöer och

en resurseffektiv region. För att uppfylla målen och nå fram till visionen har sex strategier identifierats:

- Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transporterna och bostadssektorn
- Utveckla idéer och förnyelseförmåga
- Säkra värden för framtida behov
- Vidareutveckla en flerkärnig och tät region
- Stärk sammanhållningen
- Frigör livschanser

### **Ett hållbart Huddinge – kommunala mål 2030**

Kommunens vision är att **Huddinge ska vara en av de tre mest populära kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i**. Översiktsplanens inriktning konkretiserar hur visionen ska uppfyllas inom ramen för den fysiska planeringen och utvecklingen.

Ett hållbart samhälle behöver formas där långsiktig hänsyn tas till ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter i planering, beslut och genomförande. Hållbar utveckling innebär en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

#### ***Ansvar för naturresurser***

År 2030 har Huddinges bidrag till de negativa miljö- och klimatförändringarna minskat. Växthusgasutsläpp och luftföroreningar har minskat och Huddinge värnar om att stärka de gröna sambanden. År 2030 har miljö kvalitetsnormerna för Huddinges sjöar nåtts och de har god ekologisk och kemisk status.

#### ***Gemenskap och delaktighet i samhällslivet***

Huddinge kommun har 2030 ett högt valdeltagande och är känd för den samverkan och medborgardialog som bedrivs. Det sociala kapitalet är stort och invånarna har förtroende för kommunen och varandra. Människor värderas lika och den verksamhet kommunen ansvarar för är anpassad till invånar-

nas och näringslivets behov och förutsättningar. Det finns ett stort utbud av mötesplatser och ett rikt föreningsliv.

#### ***Attraktiva bostadsområden***

Flemingsberg och Kungens kurva har stadsmässiga kvaliteter, där är bebyggelsen koncentrerad och gröna kilar värnas. Huddinge förtätas i kollektivtrafknära lägen med funktionsblandade områden som har olika bostadstyper och upplåtelseformer. Sammanhållningen är god och alla delar av Huddinge upplevs som lockande dit människor väljer att flytta och bo kvar.

#### ***God utbildning och kreativt näringsliv***

Utbildningsnivån i Huddinge ligger över snittet i länet och alla har likvärdiga möjligheter. Inriktningen på entreprenörskap bidrar till att starta företag. Huddinge är 2030 en av kommunerna med lägst arbetslöshet i landet. Tjänste- och kunskapssektorn prioriteras och fördel dras av högre utbildning och forskning.

#### ***Rik fritid och god hälsa***

Folkhälsan i Huddinge är god och jämlikt fördelad. De negativa hälsoeffekterna minskar stadigt. Huddinge har en rik och tillgänglig natur och ett brett utbud av fritidsaktiviteter, vilket gör att många vistas ute. Mötesplatser och ett rikt kulturliv finns i de regionala stadskärnorna. Gång och cykel stimuleras genom trygga, trafiksäkra samt gena gång- och cykelvägar. Konsumtionen av tobak och alkohol är låg och missbruk av narkotika är i stort sett borta.

## **MEDBORGAREN, KOMMUNEN OCH REGIONEN**

### **Bostadsförsörjning i en växande region**

Ett bostadsbyggande som kan möta nuvarande och kommande behov är avgörande för regionens starka utveckling och fortsätta tillväxt. Inriktningen för Översiktsplan 2030 slår därför fast att kommunen ska växa i takt med länet. Det långsiktiga

***”Huddinge ska vara en av de tre mest populära kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i.”***



Översiktsplanen utgår ifrån ett bostadsbyggande på 700 nya bostäder per år (på bilden syns bostadshus vid Kvarnbergsplan).

bostadsbehovet för kommunens del är enligt landstinget cirka 700 bostäder per år, och översiktsplanen tar höjd för denna bostadsbyggartakt. För att säkra att ett så högt årligt byggande kommer till stånd bör planeringen, planberedskapen, vara ännu högre då bostadsbyggande är mycket konjunkturkänsligt och vissa projekt aldrig genomförs. Kommunen behöver även verka för att de detaljplaner som tas fram genomförs inom snar tid av exploatörerna så att bostadsprojekten blir verklighet. Exakt hur många bostäder det ska planeras för avgörs av hur fort länet växer och slås fast i kommunens Projektplan för samhällsbyggnadsprojekt.

Nyproduktionen är en begränsad del av bostadsmarknaden som inte heller alla grupper har möjlighet att efterfråga. Rörlighet i bostadsbeståndet och blandade upplåtelseformer är viktiga förutsättningar för att tillgodose olika bostadsbehov. Nyproduktion kan bidra till flyttkedjor i beståndet men det är också viktigt att tillkommande bostäder bidrar till att bostadsområden får en variation i upplåtelseformer och bostadstyper så att möjlighet finns till kvarboende och en blandad befolkning. Bostadssituation för studenter, ungdomar och andra grupper som inte är så resursstarka måste särskilt beaktas. För att säkra kompetensförsörjningen i regionen är det viktigt att förutsättningar för studenter förbättras, bland annat genom fler studentbostäder. Kommunen har även ett ansvar att tillgodose bostadsbehoven hos grupper i behov av särskilt stöd eller omvårdnad.

Planering för bostadsbyggandet i kommunen och kommunal service omprövas årligen i kommunens projektplan för samhällsbyggnadsprojekt, vilken anger riktlinjer för bostadsförsörjningen kommande treårsperiod.

### **Befolkningsprognos för en växande region och kommun**

Den 31 december 2013 hade Huddinge kommun cirka 102 500 invånare. Det innebär att kommunen är fjortonde störst i riket sett till invånarantal och näst störst i länet. Befolkningen i

Stockholms län uppgick samtidigt till cirka 2 160 000 invånare. De senaste 20 åren har befolkningen i kommunen ökat med knappt 34 procent jämfört med drygt 27 procent i länet. Enligt en länsprognos från 2012 förväntas befolkningen öka till mellan 2,4 och 2,6 miljoner invånare år 2030 vilket innebär en befolkningsökning på ungefär 16–25 procent.

Huddinge kommun har tagit fram en befolkningsprognos utifrån ett årligt byggande av 600 bostäder per år (vilket motsvarar alternativ hög i den regionala utvecklingsplanen RUF 2010). Denna befolkningsprognos ger en befolkning på cirka 143 000 år 2030. Prognosen har använts för att säkerställa att det finns mark för kommunal service för denna befolkningsmängd och även i olika trafikutredningar har denna prognos använts. Länsprognosen från 2012 kom efter översiktsplanens samråd och har inneburit att bostadsambitionerna för Huddinge kommuns stigit från de 600 bostäder per år som föreslås i RUF 2010 till ett årligt byggande om 700 bostäder i kommunen.

Enligt RUF 2010 alternativ hög blir kommunens befolkning 122 000 år 2030 och enligt Huddinge kommuns befolkningsprognos om 700 bostäder årligen hamnar befolkningen på cirka 150 000 år 2030, dvs en befolkningsökning på 21–49 procent. Det finns stora osäkerheter i långsiktiga befolkningsprognoser och skillnaderna i de olika prognoserna beror på olika ingångsvärden och prognosmodeller. De grupper som prognostiseras öka minst är barn i förskoleålder, barn som ska gå förskoleklass samt barn i 7–9 års ålder. Den grupp barn som förväntas öka mest är de i åldern 13–15 år. De äldre väntas öka relativt kraftigt och allra mest väntas gruppen 80 år och äldre öka.

### **Färre ska försörja fler**

Eftersom antalet äldre förväntas öka kraftigt kommer det att påverka kommunens försörjningskvot negativt, det vill säga färre personer ska försörja fler. 2012 var försörjningskvoten i Huddinge 0,67, det vill säga varje person i arbetsför ålder

ska försörja sig själv och 0,67 personer till. År 2030 väntas försörjningskvoten bli 0,72 om befolkningen utvecklas enligt befolkningsprognosen utifrån 700 bostäder per år. I länet var kvoten 0,65 år 2011 och beräknas bli 0,71 år 2030. Huddinge kommun har en ung befolkning vilket har en positiv effekt för försörjningskvoten.

### Befintliga bostäder

I Huddinge kommun finns en blandad bebyggelse men skillnaderna är stora mellan kommundelarna, se tabell 1. Småhus utgör 45 procent av det totala bostadsbeståndet medan resten är flerbostadshus. Av alla bostäder i kommunen är 33 procent hyresrätter, 25 procent bostadsrätter och 42 procent äganderätter. Sjödalen-Fullersta och Trångsund har jämnast fördelning av småhus och lägenheter mätt på kommunelnivå. Upplåtelseformer behöver dock vara jämt fördelade på avsevärt mindre geografiska områden än kommunelnivå för att positiva effekter ska uppnås.

### HUDDINGE I REGIONEN

Genom sitt läge och storlek i länet är Huddinge kommun en viktig regional aktör som både påverkar och är beroende av andra kommuner och aktörer i omlandet. Större utvecklingsfrågor berör många kommuner och aktörer varför regionala

arenor och samarbeten krävs så att administrativa gränser inte förhindrar en positiv utveckling. Huddinge kommun har därför för avsikt att vara en ledande och framträdande aktör i regionala frågor på länsnivå och i samarbeten på Södertörn. Därmed är Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2010 och Södertörnssamarbetet mycket viktiga för Huddinge kommuns framtida attraktivitet och positiva utveckling.

De åtta kommunerna på Södertörn: Botkyrka, Nykvarn, Nynäshamn, Haninge, Huddinge, Salem, Södertälje och Tyresö har en lång tradition av samarbete. Kommunerna gemensamt är en attraktiv del av Stockholmsregionen med cirka 460 000 invånare. Syftet med samverkan mellan de åtta Södertörns-kommunerna är att stärka den kommunala och regionala utvecklingen som gynnar Södertörn och dess kommuner.

Det finns även flera samarbeten med Stockholms stad bland annat kring Kungens kurva-Skärholmen och i anknytning till Söderortsvisionen där en central fråga är att tillskapa fler arbetsplatser i den södra länshalvan.

Inom översiktsplanens område är även samarbetena i Tyresåns vattenvårdsförbund och Mälarens vattenvårdsförbund värda att nämna där det sker ett regionalt samarbete kring vattenfrågor.

Tabell 1. Bostadsbeståndet i Huddinge kommun 2011 uppdelat på kommundelar.

Kommundelsområde	Antal	Småhus	Flerbostadshus	Hyresrätt	Bostadsrätt	Äganderätt
		Andel i %	Andel i %	Andel i %	Andel i %	Andel i %
Flemingsberg	6 464	16	84	58	27	14
Segeltorp	4 215	78	22	4	21	74
Sjödalen-Fullersta	9 443	49	51	24	29	47
Skogås	5 584	38	62	36	32	32
Stuvsta-Snättringe	5 953	74	26	9	20	71
Trångsund	4 231	51	49	28	22	50
Vårby	4 263	6	94	79	20	2
<b>Kommunen totalt</b>	<b>40 153</b>	<b>45</b>	<b>55</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>42</b>



# Riktlinjer för allmänna intressen

Allmänna intressen är de intressen som i princip angår alla i kommunen eller regionen. Enskilda intressen är till exempel den privata markägarens intresse att exploatera sin mark på ett visst sätt. Kommunens översiktsplan ska endast behandla och sammanväga allmänna intressen. Det är först i arbetet med detaljplaner eller områdesbestämmelser som de enskilda intressena kommer in och där markägare och direkt berörda hyresgäster är sakägare med rättigheter.

Detta kapitel redovisar inriktning inom olika områden som inte är knutna till något specifikt geografiskt område. Frågor som handlar om hur kommunen ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt för att ge förutsättningar för ett bra vardagsliv med närhet till service, med fler arbetsplatser och med minskade utsläpp av växthusgaser. Vissa intressen är så ”allmänna” att de blir regionala eller till och med riksintressen vilket redovisas i kapitel Regionala och statliga intressen.

## **BEBYGGELSEUTVECKLING FÖR ÖKAD SAMMANHÅLLNING**

### **Funktionsblandning och hög exploatering för levande stadsmiljöer**

Funktionsblandning leder till levande stadsmiljöer där samhället lever såväl på dagen som på kvällen vilket i sin tur leder till en ökad trygghet. Blandningen medför även att fler får möjlighet att gå eller cykla till affärer, kommunal service och i vissa fall även arbetsplatsen så att ett mer hållbart resande uppnås. Det är positivt om blandningen kan vara på så lokal nivå som möjligt där den minsta geografiska nivån är blandning i en och samma byggnad till exempel bostäder och handel i bottenplan eller bostäder och kommunal service.

För att få till levande stadsmiljöer, utveckla högkvalitativa parker, bevara de större naturområdena och prioritera gång, cykel och kollektivtrafik är det viktigt att det är en hög exploa-

teringsgrad i goda kollektivtrafiklägen vilket i huvudsak är runt spårstationerna men även till viss del längs kollektivtrafikstråken (stamnätet), se markanvändningskartan. Detta då det finns tydliga samband mellan hur mycket service det finns i ett område och hur många som bor och arbetar i området. Sambanden är även tydliga gällande hur långt man reser och med vilket färdmedel och hur bra kollektivtrafiken är. Förtätning av befintliga områden kan medföra att grönytor tas i anspråk. Detta ska i så fall kompenseras genom att kvaliteten på kvarvarande grönområdena höjs. Kvaliteten på de offentliga miljöerna blir än viktigare i och med en tätare stadsmiljö.

I en allt tätare stadsmiljö är det viktigt att ytorna används effektivt genom att rymma många olika funktioner och behov, de behöver vara mångfunktionella. Exempelvis bör parker även bidra till en biologisk mångfald, ta hand om dagvatten och fungera som temperatursänkare vid värmeböljor. Det är även viktigt för en plats attraktivitet att den rymmer många olika saker så att många olika personer tar sig till platsen och vill vistas där.

### **Blandad bebyggelse för livets olika skeden**

Olika bostadstyper efterfrågas i olika skeden av livet. Beroende på hur livssituationen ser ut och de ekonomiska förutsättningarna är efterfrågas olika bostadstyper och storlekar. Blandade bostadstyper med äganderätt (villor, radhus och ägarlägenheter), bostadsrätter och hyresrätter i olika storlek och prisklasser gör att man kan bo kvar i området oberoende av livssituation: om man får fler barn, de ekonomiska förutsättningarna ändras, vid separation eller att man önskar flytta från villan när man blir gammal. Det möjliggör även att individer kan göra en bostadskarriär i sitt område. Detta är positivt för de individer som önskar bo kvar i sitt område under en längre tid och det leder även till stabilare och tryggare områden då omflyttningen minskar.

## **RIKTLINJER**

- Funktionsblandning av bostäder, service och arbetsplatser ska eftersträvas i alla områden.
- Vid planläggning ska det alltid provas ifall det är möjligt att få in funktioner som är underrepresenterade i området. Särskilt viktigt är det att få in service och arbetsplatser i områden som domineras av bostäder för att dessa områden ska bli mer levande och attraktiva.
- I varje kommunal delområde ska det eftersträvas att den bostadstyp och upplåtelseform som är underrepresenterad tillskapas så att fördelningen mellan upplåtelseformerna blir mer jämn. Men i mycket goda kollektivtrafiklägen ska alltid en hög exploateringsgrad eftersträvas med i huvudsak flerbostadshus med olika upplåtelseformer.
- Mångfunktionalitet ska eftersträvas och offentliga platser bör rymma många funktioner för att höja platsernas attraktivitet.
- Vid planläggning ska hög gestaltningsnivå eftersträvas och att den tillkommande bebyggelsen tillför värden.
- Särskilda satsningar ska göras i områden med lägre attraktivitet för att skapa jämlika levnadsvillkor och stärkt sammanhållning.
- Samtliga kommunens delar knyts samman med omkringliggande områden via bebyggelse, mötesplatser, infrastruktur eller rekreationsstråk.



Olika bostadstyper efterfrågas i olika skeden av livet. Beroende på hur livssituationen ser ut och de ekonomiska förutsättningarna är efterfrågar man olika bostadstyper och storlekar.

Idag är flera områden i kommunen ensidigt sammansatta avseende hustyper och upplåtelseformer och denna ensidighet är en av orsakerna till segregation med följderna att livs chanserna blir olika. Idag ökar den socioekonomiska segregationen mellan kommunens olika bostadsområden. För att bryta denna trend men även för att få positiva effekter krävs det en ökad blandning av bostäder med olika storlek, pris och upplåtelseform i alla bostadsområden. Ombildningar av hyresrätter kan också vara en väg att gå för att få fler bostadsrätter i områden som domineras av hyresrätter. Små men genomtänkta förändringar kan ha stor effekt.

### Levande stadsmiljöer – stadsmässighet

Enligt inriktningen för översiktsplanen ska den mesta utvecklingen ske i lokala centra nära spårstationerna, något som gör dem till mer levande stadsmiljöer. En levande stadsmiljö skapas genom en blandning av bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor och kommersiell service. Stadsmässighet kan gestaltas på många sätt men en högre täthet gör att service och andra funktioner kan ligga på gångavstånd från bostaden. Detta gör att fler rör sig på gatorna under större delar av dygnet. Det ska vara lätt och självklart att röra sig i de centrala delarna och husentréer och kommersiell service bör ligga utmed gatorna för att skapa liv i gaturummet och det bör vara tydligt om marken är offentlig eller privat. När områdena förtätas kommer det att ställas högre krav på utformningen av det offentliga rummet, det vill säga gator, parker, torg och andra mötesplatser. Därför är det viktigt att satsa mer på utformningen av dessa platser och även komplettera med offentlig konst.

Då den största delen av kommunens tillkommande bebyggelse tillkommer genom förtätning är det viktigt att den nya bebyggelsen bidrar med goda arkitektoniska kvaliteter i området. Tillkommande bebyggelse ska både vara tilltalande från utsidan och en bra boendemiljö för de som flyttar in. Husen kan både anpassas utseendemässigt till bebyggelsen runtom eller bryta av helt mot den, för att istället bidra med något nytt till området. Vid förändringar ska man respektera

den befintliga bebyggelsens värde och en strävan är att allt nytt ska höja kvaliteten och förbättra livsmiljön i hela området inte bara i den nya delen. I vissa fall kan dock tillkommande bebyggelse upplevas negativt, till exempel genom att grönytor tas i anspråk och ljusförhållandena förändras, men ändå genomföras om andra värden väger tyngre. Om karaktären på området är viktig att bevara kan lösningar bestå i nya former av flerbostadshus som smälter in i till exempel villaområden likväl som att skapa större lägenheter genom att till exempel slå ihop mindre lägenheter i hyreshusområden.

I större utvecklingsområden där flera nya kvarter byggs finns en möjlighet att bygga något unikt med högt ställda krav på arkitekturen som kan bidra till Huddinges attraktivitet. Är det flera byggherrar finns det behov av att ta fram ett gemensamt gestaltungsprogram där det nya områdets värden formuleras. En gemensam idé om hur området ska utvecklas ger en större tydlighet mot exploatörerna men även mot de nya invånarna och vad de kan förvänta sig av området.

### Knyta samman områden för ökad sammanhållning

Flera av kommunens områden hänger inte samman med varandra, de är byggda som enklaver. Områdena är åtskilda från varandra av olika barriärer som infrastruktur, topografi och bebyggelsens utformning. Enklaverna har ofta ensidiga funktioner och upplåtelseformer. För att stärka sammanhållningen och skapa ett attraktivare samhälle behöver olika områden knytas samman vilket kan göras via bebyggelse, mötesplatser, infrastruktur och rekreationsstråk.

### Särskilda satsningar på vissa bostadsområden

Skillnaderna är stora mellan de olika kommundelarna (Flemingsberg, Skogås, Trångsund, Segeltorp, Snättringe-Stuvsta, Sjödalen-Fullersta och Vårby) och inom respektive kommundel gällande områdenas attraktivitet liksom för förvärvsarbete, skolors resultat, valdeltagande och upplevd hälsa. Särskilda satsningar är nödvändiga och planeras för områden som behöver stärka sin attraktivitet. Fysiska insatser behöver



göras i samverkan med sociala insatser så att områdena liksom invånarna stärks. Insatser behövs på såväl lång som kort sikt med tydlig delaktighet för de boende. Särskilda satsningar ska göras parallellt och i samordning med ordinarie kommunal förvaltning så att likvärdig service och jämlika levnadsvillkor blir resultatet i alla kommunens delar.

## DET GODA VARDAGSLIVET

Huddinge har en unik möjlighet att kombinera levande stadsmiljöer med stora orörda naturområden. Dessa kvaliteter ska värnas och utvecklas så att de som bor och verkar i kommunen såväl idag som imorgon kan ha ett bra vardagsliv.

### Social hållbarhet och jämlikhet för alla

Social hållbarhet innebär att bygga upp ett långsiktigt och stabilt samhälle med jämlika och goda levnadsförhållanden. Miljöer ska fungera för alla människor oavsett kön, ålder, religion, socioekonomisk bakgrund, etnicitet, sexuell läggning eller funktionsnedsättning. Jämlikhet handlar om att alla människor ska få del av välfärden i form av utbildning, arbete, bostad, vård och omsorg samt möjligheter att delta i kultur- och samhällsliv. Arbetet för människors lika värde innebär att möjliggöra för alla individers livschanser samt att ta bort barriärer och alla former



FÖR ATT STIMULERA TILL FYSISK AKTIVITET MÅSTE DEN TÄTORTSNÄRA NATUREN VARA TILLGÄNGLIG OCH RYMMA MÅNGA OLIKA AKTIVITETER SOM VÄNDER SIG TILL ALLA KOMMUNINVÅNARE.

av diskriminering. Ett jämlikt samhälle är även ett jämställt samhälle vilket är en mycket viktig del för att uppnå en social hållbarhet. Kvinnor och män har olika behov och förutsättningar varför ett jämställdhetsperspektiv behöver integreras i samhällsplaneringen. Särskilt fokus ska även läggas på att tillgängliggöra offentliga miljöer för personer med funktionsnedsättningar.

### Barns och ungdomars rättigheter

Barns rättigheter ska beaktas i samhällets alla verksamheter. Barns behov ska tas särskild hänsyn till och vara en utgångspunkt i all samhällsplanering och ny bebyggelse. Barns och ungdomars närmiljö ska vara säker, trygg och hälsosam, men det är också viktigt att miljön erbjuder stimulans och goda möjligheter för lek, umgänge och sociala möten. Barn och ungdomars hälsa och livskvalitet påverkas positivt av fysiska miljöer som motverkar socioekonomisk segregation, och närhet till platser som stimulerar fysisk aktivitet. I planeringsprocessen är det viktigt med en dialog som vänder sig till barn och ungdomar och tar till vara deras synpunkter, önskemål och behov. Barnkonsekvensanalyser ska genomföras när det är relevant.

### Mötesplatser

För attraktiva och levande stadsmiljöer måste det finnas utrymme för möten mellan människor såsom parker, idrottsanläggningar, lekplatser, centrumanläggningar, caféer, biblioteksverksamhet och fritidsgårdar. Möjligheter till ett aktivt kulturliv både som utövare och konsument är en sammanhållande länk mellan olika individer och ökar den sociala sammanhållningen.

För att utveckla den sociala sammanhållningen är det viktigt att skapa utbyte och kontakt mellan olika grupper av människor. Det sociala kapitalet, som handlar om tillit och nätverk mellan människor, kan stärkas genom tillgång till väl utformade mötesplatser. Mötesplatser behöver utvecklas för att bli mer tillgängliga för alla grupper och för att bidra till möten mellan olika typer av människor med till exempel olika åldrar, intressen och bostadsorter.

### RIKTLINJER

- Offentlig service lokaliseras helst i bra kollektivtrafiklägen och om möjligt sker en samlokalisering med kommersiell service.
- Kommunala lokaler utformas flexibelt så att de över tiden kan användas för olika behov och funktioner och olika verksamheter samlokaliseras där så är möjligt.
- Samhället ska utformas så att fysisk aktivitet stimuleras och i varje område ska det finnas ytor för närrökreation och spontanidrott.
- Medborgardialoger ska vända sig till alla grupper i samhället med särskilda insatser för att fånga upp barns behov.
- I alla samhällsbyggnadsprojekt beaktas hur miljön kan utformas så att den blir trygg och tillgänglig för samtliga individer och befintliga otrygga miljöer åtgärdas där så är möjligt.
- Alla områden ska ha en god tillgång på attraktiva mötesplatser och utformas så att sammanhållningen kan öka.



Huddinge har en unik möjlighet att kombinera levande stadsmiljöer med stora orörda naturområden.

För att mötesplatserna ska tilltala och fungera för alla krävs det mötesplatser av olika karaktär, både för långvariga kontakter i grannskapet och i arbetslivet, och för korta möten till exempel på en restaurang eller på ett bibliotek. Även ytliga kontakter och möten mellan människor bidrar till att utveckla tilliten och acceptansen för det som är annorlunda.

### Trygghet

En trygg stadsmiljö värderas högt och målet är att det ska genomsyra all stadsplanering. En lämplig fysisk utformning av staden ger överskådlighet, befolkade offentliga rum och urbana stråk som bidrar till att förebygga brott och minska känslan av otrygghet. Gatumiljön och det offentliga rummet utformas för god tillgänglighet för alla individer. Miljöer som bidrar till otrygghet är bland annat trafikleder som skapar barriärer, gångtunnlar där människor är rädda för att bli överfallna samt folktomma stråk och skymda bakgårdar. Trygghetsarbetet handlar på många sätt om att stärka tryggheten i närområdet och att skapa befolkade offentliga stråk och miljöer.

### Kommunal service för ett bra vardagsliv

Kommunen kommer att förtätas fram till 2030. Behovet av tillkommande kommunal service (skolor, idrotts- och kultur- anläggningar och äldreboenden) har kartlagts utifrån en befolkningsprognos till 2030. Prognosens resultat är att kommunen kommer ha en befolkning på drygt 140 000 invånare år 2030. Ytor för detta behov har reserverats på markanvändningskartan och i strukturplanerna. En befolkningsprognos på så lång sikt omfattar stora osäkerheter och behovet av kommunal service behöver årligen studeras i detalj av respektive nämnd. Huvudman för kommunal service kan vara såväl kommunen som privata aktörer. Det är viktigt att behovet av kommunal service kommer in tidigt i planeringsprocessen för att säkra bra lokalisering, utformning, kvalitet och för att kunna samordna olika behov.

Hög kvalitet på offentlig service i form av förskolor, skolor, idrotts- och kultur- anläggningar, äldreboenden, vårdcentraler

etcetera är avgörande för att kommunens attraktivitet ska vara god och för att skapa förutsättningar för ett bra och välfungerande vardagsliv för samtliga kommuninvånare. Kommunal service samlokaliseras med fördel med kommersiell service då det skapar förutsättningar för levande lokala centrum. Det ska även eftersträvas att offentlig service läggs i närhet av kollektivtrafik då det underlättar i vardagen. Miljöerna kring kommunal service ska vara trafiksäkra och trygga.

För att nyttja kommunala lokaler på ett så ekonomiskt bra sätt som möjligt, men även för att skapa liv och rörelse över större delen av dygnet, bör där så är möjligt olika verksamheter och funktioner blandas i samma byggnad. Lokalerna utformas flexibelt så att de över tiden kan användas för olika behov och funktioner då åldersstrukturen ändras i ett område. I tätbebyggda områden lokaliseras med fördel förskolor i flerbostadshusens bottenplan. Goda utemiljöer är viktigt att tillskapa för förskolor och skolor. Kommunala lokalers utemiljöer utformas så att de blir delar av den offentliga miljön. Det är även viktigt att eftersträva att skolor och förskolor lokaliseras på platser där buller- och partikelnivåerna är låga.

### Kultur och fysisk aktivitet för ett bra vardagsliv

Vi rör oss allt mindre och mindre. Samtidigt ökar kunskapen om betydelsen av fysisk aktivitet för folkhälsan. Möjligheten att gå, cykla, skejta, leka, springa eller på annat sätt röra sig till vardags påverkas av bebyggelsens struktur, innehåll och utformning och det är därför viktigt att samhället utvecklas så att det stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen.

En god bebyggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen bidrar förutom till bättre folkhälsa också till ett myllrande stadsliv, ökad trygghet, ökad rörelsefrihet, minskat buller och utsläpp samt minskade kostnader för transportinfrastrukturen. Miljöer som stödjer fysisk aktivitet skapar attraktivare städer. Genom att ta hänsyn till människors olika behov kan den fysiska planeringen bidra till att utjämna hälsoskillnader och skapa förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen.

Grönområden, parker och rekreations- och friluftsområden är mycket viktiga för vardagsmotionen för att stimulera till promenader, löprundor eller ett aktivt friluftsliv. För att stimulera till fysisk aktivitet måste det tätortsnära landskapet vara tillgängligt och rymma många olika aktiviteter som vänder sig till alla kommuninvånare. Det behöver finnas utrymme för spontan idrott och motion som en naturlig del i samtliga områden.

Det är viktigt att det finns kulturella verksamheter i hela kommunen men särskilt angeläget är det i de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva. Där behöver det finnas kulturella verksamheter där människor från olika delar av kommunen, regionen och landet kan mötas och ha gemensamma upplevelser.

## **FLER ARBETSPLATSER INOM TJÄNSTE- OCH KUNSKAPSSEKTORN**

Tillväxten i Stockholms län och därmed Huddinge är en nationell angelägenhet eftersom en stor andel av Sveriges BNP skapas i regionen. Likväl finns en regional obalans när det gäller arbetstillfällena i länet, där majoriteten av dessa finns i Stockholm stad eller i norrort. Huddinge kommun ska bidra till att jämna ut denna obalans genom att skapa förutsättningar för mellan 13 000 och 25 000 nya arbetstillfällen beroende på hur hög befolkningstillväxten blir. Då uppnås en kvot där antalet arbetstillfällen i relation till antalet förvärvsarbetande Huddingebor blir 1,0, det vill säga för varje förvärvsarbetande existerar ett arbetstillfälle inom kommunen. År 2012 var kvoten 0,89 arbetstillfällen per förvärvsarbetande i Huddinge kommun. Antalet tillkommande arbetstillfällen baseras på översiktsplanens befolkningsprognos, siffran kan bli såväl högre som lägre beroende på hur fort kommunen växer.

Sedan i mitten av 1990-talet har tjänstesektorn varit en av de mest expansiva branscherna i Huddinge. Tjänsteföretagen, särskilt de kunskapsintensiva, har höga krav på sin lokalisering och vill etablera sig i funktionsblandade stadsmiljöer, så kallade

FOTO IVAJA BRAND



kreativa miljöer, och med närhet till spårbunden kollektivtrafik. Av marknadsskäl är kontorsetableringar i närtid främst aktuellt i Huddinge centrum och Flemingsberg. Kungens kurvas förutsättningar för kunskapsintensivt näringsliv kommer att stärkas över tid genom Spårväg syd. I Kungens kurva är det utvecklingen inom handel och upplevelser som kan driva tillväxten i området de närmaste åren men området bör även på lång sikt kompletteras med andra verksamheter och bostäder.

Tjänsteföretagen, särskilt de kunskapsintensiva, har höga krav på sin lokalisering och vill etablera sig i funktionsblandade stadsmiljöer, så kallade kreativa miljöer, och med närhet till spårbunden kollektivtrafik.

## RIKTLINJER

- Förutsättningar ska skapas för att garantera utvecklingen av verksamheter inom tjänste- och kunskapssektorn. En beredskap ifråga om mark och lokaler ska finnas i lämpliga lägen.
- Det befintliga näringslivet ges möjligt att växa i kommunen för att säkerställa att fler och olika typer av arbetstillfällen existerar för att kunna erbjuda förvärvsarbete till en heterogen befolkning.
- Kommunen strävar efter att uppnå en kvot där antalet arbetstillfällen i relation till antalet förvärvsarbetande Huddingebor är 1,0.
- Verksamheter med inriktning på tjänste- och kunskapssektorn samt kommersiell service ska prövas vid planläggning i områden som saknar ett kommersiellt utbud, särskilt i anslutning till huvudkollektivtrafikstråk.
- Varje förfrågan om en ny handels-etablering ska prövas i enlighet med Huddinge kommuns handelspolicy och beslut om nya handelsetableringar ska föregås av en handelskonsekvensanalys.

Huddinge centrum utvecklas genom en förtätning med fokus på framförallt kontor och bostäder. Flemingsberg har störst potential gällande kunskapsintensivt näringsliv, tack vare ett stort utrymme för tillväxt och en närhet till högre utbildning och Karolinska universitetssjukhuset. En förutsättning för en sådan utveckling är att mer service, handel och restauranger etableras i området.

### Ett diversifierat näringsliv

Även om majoriteten av de framtida arbetsplatserna kommer att finnas inom tjänste- och kunskapssektorn, är detta inte de enda branscherna som växer, vilket är positivt då det lokala näringslivet blir mindre sårbart och konjunkturkänsligt vid en mångfald av olika arbetsplatser. Sysselsättningsgraden och arbetslösheten i kommunen påverkas också positivt, då olika typer av arbetstillfällen behövs till kommunens relativt heterogena befolkning. Handeln blir särskilt viktig eftersom branschen anställer många personer med svag eller ingen förankring på arbetsmarknaden, såsom ungdomar. Det betyder att det är viktigt med en fortsatt positiv handelsutveckling i Kungens kurva och framförallt utvecklingen av lokala centrum. Handel ska i enlighet med kommunens Handelspolicy i första hand tillkomma genom förtätning och komplettering i områden där infrastruktur och kommunal service redan finns utbyggd så att behovet av resor minimeras. En funktionsblandning där service och handel är en central del, höjer attraktiviteten för bostadsområden och framförallt för tjänstesektorn. Det är därför viktigt med en utveckling som främjar arbetsplatser av olika typer i kombination med bostäder.

### Kraften i småföretag

Många av företagen i Huddinge har färre än fem anställda och det företagstätaste området i kommunen sträcker sig över Segeltorp-Snättringe-Stuvsta. De mindre företagen kommer även fortsättningsvis att vara dominerande i kommunen, vilket betyder att det krävs strategier för att ta tillvara på denna resurs.

Längs de framtida kollektivtrafikstråken (se stamnätet på markanvändningskartan) eftersträvas en förtätning med bostäder och verksamhetslokaler. Utöver lokal handel kan det

vara tjänsteföretag såsom olika typer av konsulter eller serviceverksamheter som ryms i dessa verksamhetslokaler. Cirka 700 nya företag startas årligen i Huddinge kommun. Det är en viktig utveckling som kommunen stöttar genom olika insatser.

### Vikten av utbildning

En förutsättning för ett växande näringsliv är en fungerande kompetensförsörjning och brist på lämplig arbetskraft är ett av de största hindren för företag som vill växa. Huddinge har mycket goda förutsättningar att hantera framtidens kompetensbehov utifrån att det redan idag finns tre lärosäten i form av Södertörns högskola, Karolinska Institutet och Kungliga Tekniska Högskolan på plats i Flemingsberg. Ungefär 16 000 studenter går på något av dessa lärosäten i Flemingsberg och det finns förutsättningar att utöka antalet platser markant. Studentbostäder är också en viktig fråga för att säkra kompetensförsörjningen. I Flemingsberg finns det planer på ett stort antal studentbostäder men även på andra platser i kommunen ryms med fördel ytterligare studentbostäder.

Den högre utbildningen är viktig, särskilt för tjänste- och kunskapssektorn som förväntas öka i betydelse, men en förutsättning för näringslivet som helhet är att grund- och gymnasieskola fungerar bra, men även vuxenutbildning. Kommunen behöver fortsätta att arbeta med samtliga delar av utbildningsväsendet från förskola till högskola. Cirka 44 procent av Huddinges gymnasieungdomar går vidare till högre studier tre år efter avslutad gymnasieutbildning (2013), vilket är högre än riksgenomsnittet men på sikt behöver nivå stiga ännu mer för att möta näringslivets kompetensbehov. I översiktsplanen pekas platser ut för kommunal service vilket inkluderar skolor, med syftet att kunna utbilda en växande befolkning och skapa en effektiv kompetensförsörjning.

### Befintliga verksamhetsområden

I Huddinge kommun finns flera renodlade verksamhetsområden med olika karaktär. Riktlinjer för utvecklingen av respektive verksamhetsområde är under utarbetande och kommer att ta



En viktig beståndsdel i den goda staden är högkvalitativa parker. Parkerna ska fungera som stimulerande mötesplatser och upplevelserika sociala rum.

hänsyn till varje områdes unika förutsättningar. Dessa riktlinjer ska vara en utgångspunkt för den närmare planeringen för respektive område. Fem områden: Länna Norra, Gräsvreten, Gladö, Flemingsbergs södra och Vårdkasen planeras även på lång sikt kvarstå och utvecklas som renodlade verksamhetsområden som även kan rymma industriverksamhet i olika omfattning. Dessa fem områden kommer dessutom att utökas med totalt 50 ha för att möjliggöra för tillväxt inom branscher främst kopplade till industri och byggnadsverksamhet. Samtidigt pågår en omvandling i Storängens verksamhetsområde i syfte att skapa ett blandat område med högre markutnyttjande än idag. I samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för Flemingsberg anges att det är eftersträvanvärt med bostäder och en stadslig miljö utan störande verksamheter i Flemingsbergsdalens verksamhetsområde. Kommunen ser positivt på en framtida omvandling av Trångsunds industriområde men kommer inte driva frågan aktivt utan en eventuell framtida omvandling ska ske på fastig-

hetsägarnas initiativ. Markanvändningen i nuvarande Segeltorps industriområde styrs av hur fastighetsägarna önskar utveckla sina fastigheter i kombination med att det ska vara förenligt med bostäderna i närheten av området. Även vid en total omvandling av Storängen och Flemingsbergsdalens verksamhetsområde, är tillkomsten av mark för störande verksamheter större än den omvandlade ytan.

## **ATTRAKTIVA PARKER OCH STORA STRÖVOMRÅDEN**

### **Attraktiva parker**

En viktig beståndsdel i den goda staden är högkvalitativa parker. En förutsättning för förtätning är att god tillgång till park- och grönområden kan skapas. Parkerna ska fungera som stimulerande mötesplatser och upplevelserika sociala rum. Parkerna ingår även som en mycket viktig del i Huddinge kommuns gröstruktur.

## RIKTLINJER

- De parkområden som pekas ut på markanvändningskartan och i strukturplanerna bevaras och utvecklas till högkvalitativa parker som kännetecknas av hög kvalitet, tillgänglighet och variation.
- De naturområden som pekas ut i strukturplanerna bevaras och utvecklas avseende kvalitet och tillgänglighet.
- Avståndet till närmaste park och lekplats bör inte överstiga 500 meter från bostaden, helst betydligt kortare.

Stor andel av Huddinges grönområden består av natur och en förhållandevis liten del är anlagd park. Det finns behov av en ökad satsning på parkernas utveckling. Till närmaste park bör det vara max 500 meter, gärna betydligt kortare. Figur 1 visar vilka områden i kommunen som har max 500 meter till en park om samtliga utpekade parker på markanvändningskartan anläggs.

Vackra och mångfunktionella parkmiljöer bidrar till att skapa en attraktiv kommun att bo, arbeta och verka i. Barnperspektivet är av stor vikt när det gäller parkers betydelse både gällande utformning och hur långt det är att ta sig till en park. Även äldre och funktionshindrade har stort behov av parker i sin närmiljö då de kan ha svårt att röra sig. Därför är det särskilt viktigt att parkerna är tillgängliga för alla.

Det finns behov av anlagda parker i Huddinge med vackra blomsterplanteringar, sittplatser, gräsytor, aktiviteter, rekreativsmöjligheter och inslag av konst. Vid utformning av par-

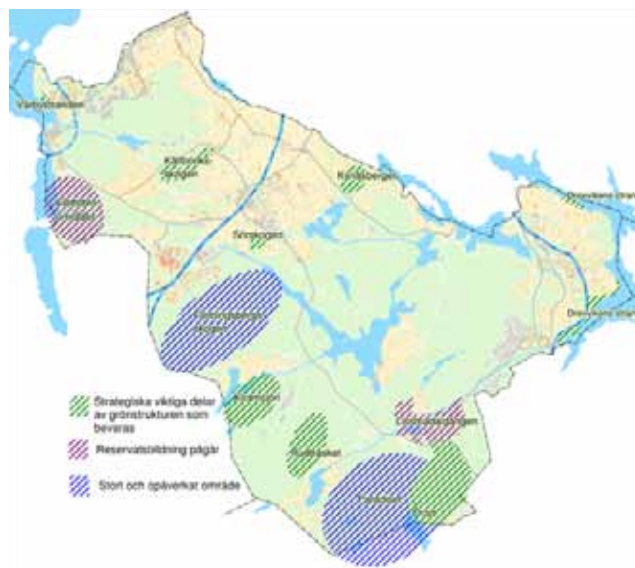
kerna läggs särskilt fokus på barn och ungdomars behov. För att en park ska bli riktigt attraktiv krävs det att den innehåller många olika funktioner och upplevelser så att olika människor vill besöka parken och uppehålla sig där. Vissa parker kan ha inslag av naturpark med rikt djur- och växtliv, gärna kombinerat med dagvattendammar. Olika parker fyller olika funktion och det ska satsas på större stadsparker, närparker och mindre fickparker i samtliga kommundelar. Kommunens parkplan sträcker sig till 2023. I och med översiktsplanens längre tidshorisont så är fler parker utpekade i översiktsplanen än i parkplanen.

## Friluftsliv och stora grönområden

Som ett planeringsunderlag så har ”Huddinges natur” uppdaterats inför denna översiktsplan. ”Huddinges natur” behandlar Huddinges övergripande grönstruktur som en del i regionen samt var de mest värdefulla naturmiljöerna finns. Både aspekten biologisk mångfald och rörligt friluftsliv redovisas.



Figur 1. Mörkgrönt visar tillgång till parker inom 500 meter om samtliga av markanvändningskartans parker anläggs.



Figur 2. Stora opåverkade grönområden och strategiska viktiga delar av grönstrukturen som bevaras.



Figur 3. De fem entréerna till naturen som det särskilt ska satsas på. Aktiviteterna är endast idéer och exakt geografiskt läge kommer att utredas.

### **Naturens stora värden och variation**

Huddinges natur är ur ett riksperspektiv ovanligt varierad. Här finns odlingslandskap, skogar och våtmarker med mycket höga naturvärden. Några områden har till och med utpekats av EU som viktiga bevarandehöjningsområden, det vill säga Natura 2000-områden, och nyckelbiotopsinventeringen har visat att Huddinge har en mycket stor andel skyddsvärda skogar. Bland annat finns här länets enskilt största nyckelbiotop i Paradisets naturreservat. Nyckelbiotoper är biologiskt särskilt rika skogsobjekt som utpekats av Skogsstyrelsen. Människan kan inte frikopplas från naturen som bistår med en mängd så kallade ekosystemtjänster exempelvis renar vattnet, minskar värmeböljor och pollinerar växter. Det är viktigt att klargöra vilka ekosystemtjänster som är särskilt värdefulla i kommunen och hur de kan värnas och utvecklas.

En tredjedel av kommunens yta består av naturreservat vilket medför att en stor del av de skyddsvärda skogarna har ett långsiktigt skydd. Utöver detta finns det skyddsvärda skogar, odlingslandskap och sjöar som är markerade som bevarandehöjningsområden på markanvändningskartan. Inriktningen är att alla områden som är markerade som bevarandehöjningsområden i över- och underplan ska förbli naturområden under planperioden. Inom bevarandehöjningsområdena är rekreation/friluftsliv, kulturmiljövården och naturvärden de överordnade målen men anläggningar som är förenliga med dessa mål kan rymmas inom bevarandehöjningsområdena. Naturreservatsbildning för Flottsbroområdet är tänkt att ske om naturreservatsgränsen vid Kungens kurva justeras.

Den viktigaste frågan när det gäller bevarande av den biologiska mångfalden i odlingslandskapet är vilken möjlighet som finns att ha kvar aktiva jordbruksföretag. Ofta är bristen på betesdjur den viktigaste naturvårdsfrågan vilket innebär att åtgärder som ökar antalet nötboskap och får indirekt gynnar bevarandearbetet med den biologiska mångfalden. Av skyddsvärda odlingslandskap är det bara Lissmadalgången som saknar ett långsiktigt skydd, men här pågår arbete med inrättande av naturreservat.

### **Friluftsliv, utveckling av naturupplevelser och tysta områden**

Huddinge berörs av regionens övergripande gröstruktur: Hanvedenkilen och Bornsjökilen. Dessa områden innehåller viktiga områden för rekreation samt för den biologiska mångfalden. Skötseln av de större sammanhängande grönområdena ska ske så att både de biologiska och friluftsmässiga kvaliteterna bevaras och utvecklas. I större grad än idag ska de större naturområdena tillgängliggöras bland annat genom gångvägar, cykelvägar, motionsanläggningar, skidspår, skridskoåkning, bergsklättring, strandpromenader och annat som gör att kommun- och regioninvånarna kan nyttja den stora resurs som naturen utgör. Naturens kvaliteter ska även nyttjas för att attrahera fler turister till kommunen. Att vistas i natur har stor positiv påverkan på både psykisk och fysisk hälsa. Idag är det stora skillnader mellan olika befolkningsgruppers nyttjande av naturen och insatser för att locka ut fler i naturen bör göras.

Fem platser har identifierats som särskilt lämpliga som större entréer till naturen, se Figur 3. Platserna ska på olika sätt utvecklas med olika innehåll och aktiviteter för att öka antalet besökare i kommunens naturområden. De fem platserna är: Björksättra-Sundby gård, Flemingsberg-Visättra, Flottsbro, Kungens kurva (port mot Gömmarens naturreservat) och Ågesta. Därtill finns även en större planerad rekreationsanläggning strax söder om Sofielund med golf, motorsport och skjutbana. Dessa sex platser är markerade som större rekreationsanläggningar på markanvändningskartan (Björksättra-Sundby gård har två markeringar på kartan), platserna är inte exakt geografiskt avgränsade eller lokaliserade. Utöver dessa sex platser finns ett stort antal ytterligare entréer till naturen som också bör utvecklas.

Grönområden påverkas från flera håll: bebyggelse, teknisk infrastruktur, avverkning, förändrad skötsel etcetera. Friluftsområden som är fria från buller, tysta områden, är särskilt värdefulla ur rekreationssynpunkt och bör värnas för att förbli fria från buller. Flemingsbergsskogen, Paradisets naturreservat, delar av Gömmarens naturreservat, Flottsbro och

### **RIKTLINJER**

- I möjligaste mån tillgängliggörs Huddinges alla grö- och naturområden med särskilt fokus på fem identifierade entréer. De fem platserna är: Björksättra-Sundby gård, Flemingsberg-Visättra, Flottsbro, Kungens kurva (port mot Gömmarens naturreservat) och Ågesta.
- De gröna kilarna värnas, vilket innebär att åtgärder som splittrar och skapar barriärer inom dem i möjligaste mån ska undvikas. Vid befintliga barriärer och svaga avsnitt behöver åtgärder vidtas som stärker sambanden.
- Utredning genomförs gällande om och i sådant fall hur sambandet mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen kan värnas och stärkas.
- Från bostaden bör det vara max 300 meter till ett grönområde eller park och max 800 meter till ett större grönområde.
- Större opåverkade och/eller tysta områden ska beaktas så att deras värden inte påverkas negativt.
- De strategiskt viktigaste delarna av gröstrukturen bevaras långsiktigt och naturreservat ska bildas för: Lissmadalgången, Flottsbroområdet, Drevvikens strandområden, Vårbystranden, Kynäsberget, Öran, Rudträsket och Kvarnsjön.
- Obebyggda stränder bevaras och bör i möjligaste mån tillgängliggöras. Där det är möjligt anordnas passager även längs vattnet förbi bebyggelse.
- Det är viktigt att värna och utveckla ekosystemtjänster.

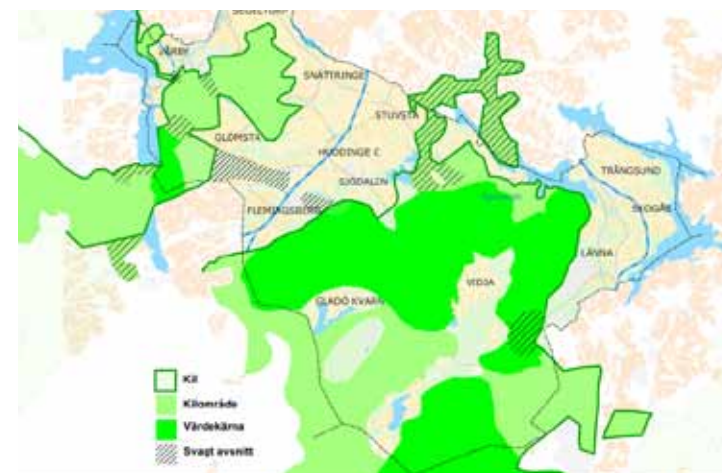


Figur 4. Tysta områden i kommunen som bör värnas för att förbli tysta.

Källbrinkskogen är så kallade tysta områden. Tvärförbindelse Södertörn (tidigare Södertörnsleden) kommer eventuellt dras genom Flemingsbergsskogen och i sådant fall behöver åtgärder genomföras så att den negativa påverkan på området som tyst område blir så liten som möjligt. Om det blir aktuellt med denna vägsträckning behöver även åtgärder göras för att minska dess negativa påverkan på Flemingsbergsskogen och dess gröna samband. Figur 4 visar kommunens tysta områden. En helhetsbedömning av samspelet mellan grönområden och den bebyggda miljön är därför av stor betydelse för arbetet med säkerställandet av attraktiva större naturområden. För att bevara de större grönområdena ska exploatering i första hand ske i anslutning till befintliga, bebyggda områden i goda infrastruktur- och kollektivtrafiklägen.

#### ***Huddinge – en viktig del i den regionala gröstrukturen***

Hanvedenkilen är ett större sammanhängande grönområde som är förhållandevis opåverkat från exploateringar relaterat till länet. Inom det området finns fyra biologiska kärnområden som är viktiga för den biologiska mångfalden; Flemingsbergsskogen, Paradisets naturreservat (mellan Ådran och Haningeleden i



Figur 5. Redovisning av Huddinges del i den regionala gröstrukturen utarbetad av TMR (Tillväxt, miljö och regionplanering) på Stockholms läns landsting.

öster), Orälängensområdet och Ågesta friluftsområde. Av dessa fyra är Flemingsbergsskogen och Paradisets naturreservat de minst påverkade delarna. Hanvedenkilen har också stor betydelse för de ekologiska funktionerna i regionens övergripande gröstruktur och ingår i ett område av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Friluftsvärdet förstärks med anledning av att området ligger inom en tätbefolkad region. Figur 5 visar Huddinges del i den regionala gröstrukturen. Varje kil byggs upp av natur-, kultur- och sociala värden. Värdekärnor är områden där två eller flera av dessa värden sammanfaller. De biologiska kärnområdena, nämnda ovan, utgör delar av värdekärnorna.

#### ***Badplatser***

Huddinge har ett flertal badplatser som är en viktig del av friluftslivet men som även fyller en viktig funktion som mötesplatser för invånarna. Badplatserna är spridda över kommunen och ligger utmed Mälaren, Drevviken och i kommunens sjöar. Vårbybadet, Flottsbrobadet och badplatsen vid Sundbygård räknas som kommunens viktigaste och mest välbesökta bad. Men det finns behov av att förbättra standarden och tillgängligheten till flertalet av baden i kommunen.



## Ekologiskt särskilt känsliga områden

Enligt miljöbalken ska varje kommun definiera de områden som är ekologiskt särskilt känsliga. Att ett område klassas som ekologiskt särskilt känsligt innebär att det har ett ekosystem som lätt kan förändras negativt med avseende på en viss störning. Förekomster av sällsynta djur och växter (rödlistade arter) fungerar ofta som indikatorer på särskilt känsliga naturområden. Figur 6 visar ekologiskt särskilt känsliga områden.

## Ekologisk kompensation

Ekologisk kompensation innebär att ekologiska kompensationsåtgärder tillämpas när olika typer av grönområden tas i anspråk i samband med bebyggelseplanering. Syftet är att säkerställa tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden samtidigt som kommunens tätorter förtätas. Vid ekologisk kompensation används de tre stegen undvika-minimera-kompensera, där fokus ligger på olika steg beroende på var i planeringsprocessen man befinner sig. I översiktsplanerings-skedet ligger fokus främst på steget undvika. Exploatering av orörda grönområden undviks genom att nybebyggelse framför allt sker i centrala områden, på redan exploaterad mark och genom en hög exploateringsgrad.

De intrång som ändå görs kompenseras genom att större sammanhängande grönområden bevaras, tillgängliggörs och aktiveras. Parker utvecklas som utöver dess sociala funktion även är viktiga ur naturhänseende. Sjöarnas vattenkvalitet ska förbättras genom dagvattenåtgärder och även sjöarna ska tillgängliggöras så att människor kan ta del av dem.

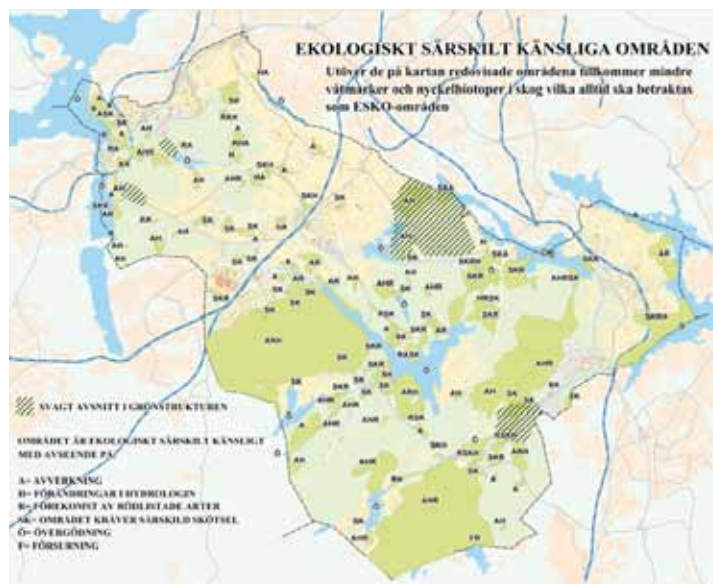
Det är viktigt att den exploatering som sker görs på ett sådant sätt att den innehåller många gröna kvaliteter som bidrar till trevliga livsmiljöer men även för den biologiska mångfalden, ta hand om dagvatten och delvis som temperatursänkare vid värmeböljor.

## MINSKAD KLIMATPÅVERKAN SAMT KLIMATANPASSNING

För att begränsa klimatförändringarna är det avgörande att utsläppen av växthusgaser minskas radikalt. Klimatförändringarna är redan ett faktum och även om utsläppen upphörde nu kommer jordens medeltemperatur att stiga. Detta skapar behov av anpassning till det nya klimatet.

## Minskad klimatpåverkan

Jordens medeltemperatur stiger. FN:s vetenskapliga panel i klimatfrågan, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), skriver att om temperaturökningen ska begränsas till mellan 2 och 2,4 °C måste sannolikt utsläppen av växthusgaser minska med 50–85 procent till 2050. Större temperaturökning skulle troligen få katastrofala följder.



Figur 6. Ekologiskt särskilt känsliga områden.

## RIKTLINJER

- De ekologiskt särskilt känsliga områdena (ESKO) ska beaktas så att åtgärder som skadar området specifika känslighet undviks.
- Framtagna riktlinjer för ekologisk kompensation används vid framtagande av Projektplan för samhällsbyggnadsprojekt, detaljplaner och exploateringsavtal.

## RIKTLINJER

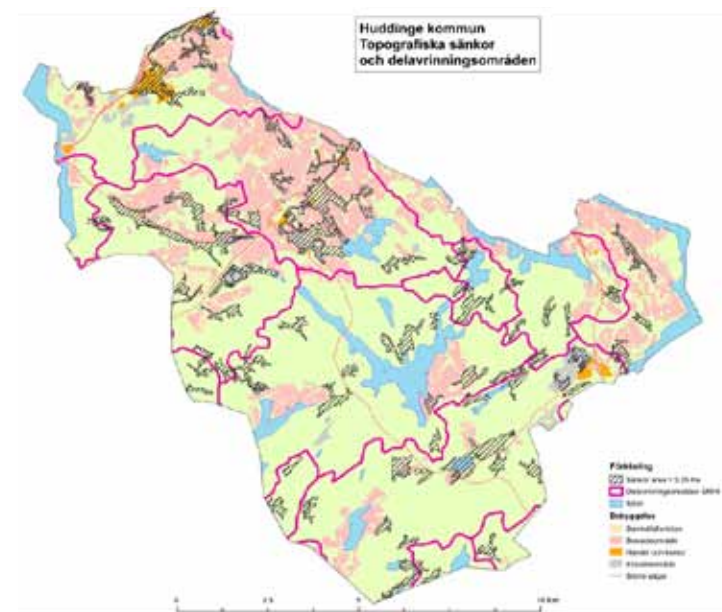
- Täthet, hög exploatering och funktionsblandning eftersträvas i goda kollektivtrafiklägen.
- Kommunen ska verka för beteendeförändringar och i vissa fall använda ekonomiska styrmedel för att utsläppen från transportsektorn ska minska.
- Vid nyexploatering eftersträvas i första hand att bebyggelsen använder så lite energi som möjligt och i andra hand att vald energikälla medför så liten miljöpåverkan som möjligt.
- Vid nyexploatering ska det belysas vilka eventuella klimatanpassningsåtgärder som behöver genomföras.

Kommunens Klimat- och energiplan visar att transportsektorn står för drygt 50 procent av alla växthusgasutsläpp inom Huddinge kommun. De två andra större utsläppssektorerna är energiförsörjning samt avfall och avlopp som står för ungefär 20 procent vardera. För att minska växthusgasutsläppen behöver alltså insatser göras inom dessa områden och särskilt inom transportsektorn. För att minska utsläppen från transportsektorn på lång sikt är åtgärder inom samhällsplanering, ekonomiska styrmedel, ny teknik och beteendeförändringar viktiga. Alla områden och insatser är viktiga och inget av områdena klarar självt av att minska utsläppen av växthusgas i tillräckligt stor omfattning.

Transportbehovet bestäms i hög grad av avståndet mellan bostäder, arbetsplatser och service. Val av färdmedel bestäms i stor utsträckning av tillgång till god kollektivtrafik med korta restider och tillgång till gena och trygga gång- och cykelvägar. Täthet, hög exploateringsgrad vid kollektivtrafikknutpunkter ska eftersträvas då det leder till minskade växthusgasutsläpp. Detta då fler åker kollektivt och fler kan gå och cykla till sina målpunkter då den ökade tätheten ger ökat underlag för mer lokal service och handel. Attraktiva boendemiljöer med bland annat rekreativsmöjligheter och väl utvecklade mötesplatser kan bidra till att minska fritidsresandet.

Det effektivaste sättet att minska utsläppen från transportsektorn är att i första hand minska behovet av att resa, i andra hand välja hållbara transportmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik och i tredje hand välja ett energieffektivt fordon med bränslen med låga växthusgasutsläpp. De första två stegen löses bland annat genom täta funktionsblandade miljöer där kollektivtrafiken är bra. Det sista steget handlar mycket om ekonomiska styrmedel men även om att bygga ut infrastrukturen för förnyelsebara bränslen.

Täthet tar tillvara på de investeringar i infrastruktur som gjorts och möjliggör även investeringar i klimateffektiva lösningar såsom fjärrvärme. Vid nyexploatering bör man i



Figur 7. Större topografiska sänkor (potentiella riskområden för översvämning) och delavrinningsområden från kommunens klimat- och sårbarhetsanalys. Ytterligare ett mycket stort antal mindre topografiska sänkor finns i kommunen.

första hand säkerställa att bebyggelsen använder så lite energi som möjligt och i andra hand säkerställa att vald energikälla medför så liten miljöpåverkan som möjligt.

## Klimatanpassning

Klimatförändringarna ställer krav på klimatanpassning då Sverige och Huddinge kommer att bli blötare och varmare. Somrarna förväntas bli torrare, men lokala häftiga regn som förekommer mest på sommarhalvåret förväntas öka i intensitet. Höstar och vintrar förväntas bli blötare. Översvämningar väntas drabba bebyggelse och infrastruktur. Kraftig nederbörd och ökade flöden i vattendrag, liksom höjda och varierande grundvattennivåer, ökar risken för ras och skred. Vid bebyg-

gelse nära vatten behöver ett potentiellt högre vattenstånd beaktas och längs Mälaren bör bebyggelse inte tillkomma under nivån +2,8 meter (RH2000). Om bebyggelse ändå blir aktuell på lägre nivåer så är det avgörande att bebyggelsen utformas på ett sådant sätt att en eventuell översvämning kan hanteras, exempelvis genom att viktiga samhällsfunktioner inte lokaliseras i bottenplan. De förväntade torrare somrarna med värmeböljor innebär också att vatten behöver hållas kvar och fördröjas för att minska negativa effekter av torka, för grundvattensänkning, vegetation, odling, lokalklimat mm.

Den översiktliga klimat- och sårbarhetsutredningen som genomförts för Huddinge kommun visar på potentiella riskområden för översvämning från nederbörd och riskområden för skred och erosion. Utredningen visar de geografiskt största riskområdena för översvämningar, i digitalt format finns ytterligare ett stort antal mindre riskområden sammanställt. Eftersom relativt stora delar av kommunen är potentiella riskområden för översvämning kommer det bli aktuellt med ny bebyggelse även inom dessa områden. Det är då av största vikt att bebyggelsen utformas på ett sådant sätt att en eventuell översvämning kan hanteras. Fördjupade studier av översvämningens risker och hur de behöver hanteras kommer i vissa fall behövas vid planläggning. Figur 7 visar topografiska sänkor från kommunens klimat- och sårbarhetsanalys.

För att hantera det ändrade klimatet med ökande nederbörd behöver det arbetas aktivt med fördröjning av vatten i såväl nybyggnadsområden som befintliga områden. Detta för att minimera översvämningens problematik och för att vattenkvaliteten ska vara god. Insatser kan spänna från större dagvattenanläggningar, öppna upp dagvattenledningar, mindre dammar i bebyggelsen, gröna tak och minska andelen hårdgjord yta. Mer om dagvatten finns i kapitel Dagvatten sidan 30. Generellt är det bra med grönska då den ger skugga och till viss del sänker temperaturen lokalt vilket är viktigt vid framtida värmeböljor. Vattenåtgärder ska utformas på ett sådant sätt att det bidrar till en positiv stadsmiljö.



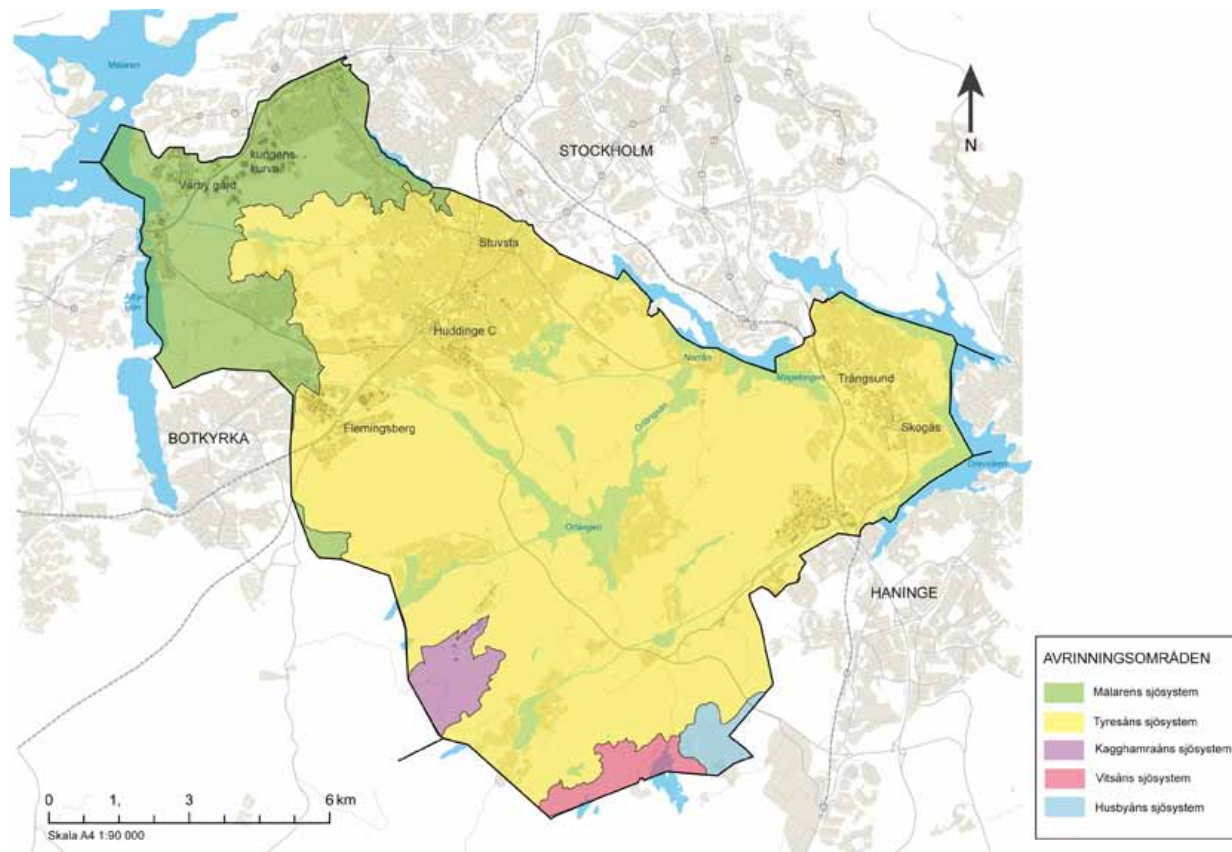
FOTO THOMAS STRID

Våtmark kan fördröja och rena vatten. De är också hem och matförråd för många växter och djur.

## VATTEN ÄR EN GRUNDFÖRUTSÄTTNING

### Vattendirektivet

EU:s gemensamma regelverk – vattendirektivet – ska säkra en god vattenkvalitet i Europas yt- och grundvatten. Nu finns en helhetssyn på vattnet där avrinningsområden och inte administrativa gränser är utgångspunkt för arbetet. Det finns fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) för större sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten och dessa vattenområden kallas formellt för vattenförekomster.



Figur 8. Avrinningsområden i Huddinge kommun.



Åtgärder görs i enlighet med åtgärdsprogrammet för Tyresåns sjösystem så att miljö kvalitetsnormerna uppnås. En uppdatering av åtgärdsprogrammet kommer att göras.

Miljö kvalitetsnormerna är juridiskt bindande. Målet är att alla Sveriges vattenförekomster ska ha uppnått minst god vattenstatus år 2015 och att inget vattens status ska försämrats. I de fall detta inte är möjligt av olika skäl kan tiden förskjutas som längst till 2027. Miljö kvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk ytvattenstatus samt kemisk och kvantitativ grundvattenstatus. För Tyresåns sjösystem finns det ett åtgärdsprogram framtaget som visar vad kommuner och myndigheter behöver göra för att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Åtgärdsprogram för Tyresån 2010–2015 innehåller förslag till konkreta vattenvårdsåtgärder uppdelade efter delavrinningsområde. Ett drygt hundratal åtgärder föreslås inom områdena dagvatten, enskilda avlopp/

spillvatten, biologisk mångfald, friluftsliv och hydrologi/vattenstånd. Till de viktigaste åtgärderna hör att se över bräddningar och felkopplingar i Stockholm Vattens avloppsledningsnät för att förhindra att förorenat avloppsvatten når vattendrag och sjöar samt att på olika sätt fördröja och rena dagvattnet.

Den ekologiska statusen bedöms på en femgradig skala: hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig medan kemisk ytvattenstatus har två klasser: god eller uppnår ej god. Av Huddinges vattenförekomster är det tre sjöar som i dagsläget endast uppnår måttlig ekologisk status, men har god kemisk ytvattenstatus. Sjöarna är Drevviken, Magelungen och Ornlången. Vattenmyndighetens beslut anger att sjöarna ska nå en god ekologisk status till år 2021. Föreslagna åtgärder för sjöarna är bland annat dagvattenrening, åtgärder mot bräddningar, återskapande av våtmarker, anslutning av enskilda avlopp till kommunalt nät och inventering och tillsyn av enskilda avlopp. Se åtgärdsprogram för Tyresån för vilka åtgärder som bör genomföras.

### Sjöar och vattendrag

Huddinge kommun är en sjö- och vattenrik kommun, med 22 sjöar och många vattendrag och våtmarker. I kommunens södra del finns det höglänta sjöar som hör till de äldsta i Stockholms län. Kommunens vattenområden hör till fem olika huvudavrinningsområden eller sjösystem: Mälarens, Tyresåns, Kagghamraåns, Vitsåns och Husbyåns, se Figur 8. Större delen av Huddinge kommun och därmed de flesta av kommunens vattenområden ligger inom Tyresåns sjösystem. Så småningom rinner allt vatten från kommunen ut i Östersjön. Samverkan kring vattenvårdsfrågor med grannkommuner och andra aktörer sker bland annat inom Tyresåns respektive Mälarens vattenvårdsförbund.

Alltför många av kommunens sjöar är alldeles för näringsrika. Hit hör Långsjön i Segeltorp, Trehörningen i Sjödalen, Ornlången, Magelungen och Drevviken. Trehörningen och Ornlången är Huddinges mest övergödda sjöar och de påverkar alla vattenområden nedströms negativt. Näringshalten i de

sistnämnda sjöarna behöver mer än halveras, vilket innebär att utsläpps begränsande åtgärder behöver vidtas omgående både i befintlig verksamhet och vid tillkommande exploateringar inom sjöarnas tillrinningsområden.

Sjöar, såsom Gömmaren och Ådran, vilka omges av bebyggelse med enskilda avlopp, är fortfarande näringsfattiga, men riskerar att bli övergödda om avloppslösningarna inte är tillfredsställande. Det finns också flera sjöar, främst skogssjöar, som är näringsfattiga och vid god hälsa.

Sumpskogar, mossar, kärr, fuktängar och strandmiljöer är exempel på våtmarker. De har under en stor del av året vattennivån stående nära, i eller strax över markytan. Tidigare har sjöar sänkts och våtmarker dränerats i stor omfattning för att vinna mark, bland annat för jordbruk, skogsbruk och exploateringar.

Våtmarker har en förmåga att fördröja och rena vatten. De är också hem och matförråd för många växter och djur. Förmågan att magasinera vatten och utjämna flöden är allt viktigare också i och med att vi går mot torrare somrar och ökade tillfällena med stora regnmängder. De kvarvarande våtmarkerna är viktiga att bevara och därför är det inte tillåtet att avvattna eller fylla ut våtmarker. Detta markavvattningsförbud gäller i hela Stockholms län. Vid särskilda skäl har Länsstyrelsen möjlighet att meddela dispens för markavvattning. Utgångspunkten är att betrakta våtmarkerna som en resurs och i första hand bevara de våtmarker vi har kvar men även utveckla befintliga våtmarker och återskapa de våtmarker som tidigare har dränerats. Våtmarker kan komma i konflikt med annan markanvändning och avvägning behöver då göras. I den avvägningen ska våtmarkens värde väga tungt.

### Grundvatten och dricksvatten

Grundvattnet rinner så småningom ut i alla sjöar, vattendrag och våtmarker. Det är därför en viktig utgångspunkt att se till så att grundvattnet inte förorenas. Huddinge kommun berörs i västra delen av utkanterna av en grundvattenförekomst,

Tullingeåsen. Tullingeåsen löper främst inom Botkyrka kommun och är en viktig dricksvattentäkt. Denna vattenförekomst har god kvantitativ och kemisk grundvattenstatus. Förekomsten bedöms uppnå god kvantitativ status 2015, men löper risk att inte uppfylla god kemisk status år 2015. Huddinge kommun behöver beakta grundvattenförekomsten, så att den inte förorenas.

En större grundvattentäkt finns vid Vårby källa, vilken har sitt tillrinningsområde främst inom Gömmarens naturreservat. Även vid Huddinge sjukhus finns en större grundvattentäkt som inte är i bruk idag. Vid brist på reservvatten skulle den däremot kunna iordningsställas.

De flesta av kommunens invånare får sitt dricksvatten från Mälaren, via Stockholm vatten ABs ledningsnät. Huddinge kommun har inget eget vattenverk, utan vattnet levereras av Stockholm Vatten ABs ledningsnät från Norsborgs reningsverk i Botkyrka kommun. Bornsjön, i Botkyrka och Salems kommuner, utgör reservvattentäkt.

I de delar av kommunen där det saknas kommunalt ledningsnät är man hänvisad till bergborrade eller grävda brunnar. I kommunen finns ett stort antal enskilda brunnar. Gemensamma anläggningar för flera hushåll finns i Ekedal, Granby, Lissma-Kvarntorp och i en del av Vidja.

Mälaren inom Stockholms län har ett vattenskyddsområde, Östra Mälaren, och för att skydda sjön som dricksvattentäkt finns skyddsföreskrifter som ska följas. Inom Huddinge kommun omfattas den delen som ligger inom Mälarens avrinningsområde, se Figur 8. Vårby gård, Kungens kurva, Segeltorp, Masmö, Flottsbro och Glömstadalen hör till de områden som har särskilda föreskrifter som reglerar olika åtgärder, både på land och i vattnet.

Det är viktigt för både Huddinge kommun och regionen att långsiktigt säkerställa Mälaren som dricksvattentäkt och även



Exempel på dagvattenanläggning som bidrar till en attraktivare stadsmiljö och bättre vattenkvalité. Källa: WSP.

## RIKTLINJER

- Åtgärder görs i enlighet med åtgärdsprogrammet för Tyresåns sjösystem så att miljökvalitetsnormerna uppnås. Det är särskilt angeläget att genomföra åtgärder i Trehörningens och Örlångens tillrinningsområden, eftersom dessa påverkar många sjöar nedströms.
- VA-utbyggnadsprogram ses över och därefter byggs vatten och avlopp ut i enlighet med programmet.
- Mälaren ska värnas som dricksvattentäkt och de åtgärder som krävs för att säkerställa en uthållig vattenförsörjning genomförs.
- Åtgärder ska göras i enlighet med kommunens Dagvattenstrategi vilket även inkluderar åtgärder avseende trafikdagvatten.
- Stränder bör i möjligaste mån tillgängliggöras med strandpromenader och gångstråk och där strandskydd saknas införs det i lämplig utsträckning när detaljplanerna ändras.
- Uttagen av grundvatten ska inte vara större än vad som hinner nybildas och statusen får inte försämrats.
- Befintliga våtmarker skall i första hand bevaras och där brist på våtmarker/dagvattenanläggning finns bör nya återskapas. Större tillkommande dagvattenanläggningar finns markerade på markanvändningskartan.
- Vid utbyggnad av avloppssystem är det viktigt att Stockholm vatten AB ser till att det inte sker utsläpp (bräddningar) av spillvatten från pumpstationer och ledningar till dagvattenledning eller vattendrag och sjöar.
- Enskilda avlopp ska vara utförda korrekt och godkända av miljötillsyn.

att det finns tillgång till reservvatten. Det är avgörande med en regional samverkan i denna fråga där Mälarens vattenvårdsförbund är en viktig arena. Huddinge behöver också minska sin påverkan via bland annat dagvatten och enskilda avlopp vilket även är viktigt för Östersjöns vattenkvalitet.

## Dagvatten

Kommunens dagvattenstrategi anger hur dagvattenfrågor ska hanteras i kommunen. Dagvattenstrategin redovisar olika styrmedel för hållbar dagvattenhantering och riktlinjer och råd för dagvattenhanteringen för kommunen och övriga aktörer. Med dagvatten avses ytavrinnande regn- och smältvatten från hårdgjorda ytor som når recipient, en så kallad mottagare

för föroreningar (sjö, vattendrag och hav) eller reningsverk via genomsläpplig mark, diken och/eller VA-anläggning (VA står för vatten och avlopp).

Utbyggnaden av nya bebyggelseområden och förtätning av befintliga områden gör att mängden hårdgjorda ytor ständigt ökar. När naturmark exploateras ändras regnvattnets naturliga avrinning, den naturliga infiltrationen i marken minskar och en större del av nederbörds mängderna bildar dagvatten i stället för att transporteras till grundvattnet. Förändringen innebär att dagvattenvolymer ökar. Dessutom förväntas nederbörds mängderna öka på grund av klimatförändringar. Den ökade mängden dagvatten ökar risken för överbelastning av dagvattensystem då det finns kapacitetsbegränsningar i dagvattennätet och därmed ökar risken för översvämningar. Dagvatten orsakar också spridning av föroreningar från mark och byggnader till grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten.

Från tätortsbebyggelsen i Huddinge avleds dagvatten idag i huvudsak via separata dagvattenledningar direkt till sjöar och vattendrag, vilket medför en spridning av bland annat tungmetaller och näringsämnen. Dagvatten ska omhändertas lokalt där så är möjligt och antingen infiltreras ner i marken direkt eller fördröjas i magasin innan det leds till ledningsnätet. Att ta hand om dagvattnet i anslutning till den plats det uppstår ger fördelar, miljömässiga såväl som ekonomiska. Detta kan göras bland annat genom att minska andelen hårdgjorda ytor, använda genomsläppliga material, öppna upp dagvattenledningar, anlägga dammar, mer grönska och gröna tak.

Genom att synliggöra dagvattnet kan biologiska, estetiska och pedagogiska värden tillföras den urbana miljön samtidigt som en rening av dagvattnet sker och systemet, förutsatt rätt utformat, blir mindre sårbart i händelse av extrema nederbördstillfällen.

Vägfrafiken förväntas öka i kommunen och utgör den enskilt största källan till de miljöproblem som finns inom kommunen.



Åtgärder ska göras i enlighet med kommunens Dagvattenstrategi.

Förutom utsläpp av klimatpåverkande koldioxid förorsakar vägtrafiken även utsläpp av kväveoxider, kolväten och andra miljöskadliga ämnen vilket bidrar till en ökad föroreningsbelastning i dagvattnet. Trafikdagvatten för bland annat med sig miljöstörande tungmetaller, PAH (polycykliska aromatiska kolväten) som kan vara cancerframkallande och olja. Annat vatten från trafiken som är särskilt förorenat är avloppsvatten från spolning av vägtunnlar. Även släckvatten från trafikolyckor kan ge stora tillfälliga utsläpp av föroreningar i dagvattnet. De pågående klimatförändringarna ökar risken för kraftiga regnmängder vilket bidrar till att föroreningar via trafikdagvattnet spolas med ner i sjöar och vattendrag. För att förhindra att trafikdagvattnet ger negativa konsekvenser på vattenkvaliteten är det viktigt att åtgärder görs i enlighet med kommunens dagvattenstrategi.

De dagvattenanläggningar som redovisas på markanvändningskartan är endast de större dagvattenanläggningarna. Utöver dessa behöver en rad olika åtgärder göras i enlighet med dagvattenstrategin i såväl befintliga områden som vid tillkommande bebyggelse.

### **Avloppsvatten**

Med avloppsvatten menas här toalett- och tvättvatten från hushåll och arbetsplatser samt processvatten från olika verksamheter. Detta vatten kallas med ett tekniskt ord för spillvatten. Den största delen av avloppsvattnet går idag till Henriksdals avloppsreningsverk, i Stockholms stad. Den andra delen av avloppsvattnet från bland annat Kungens kurva går till Himmerfjärdsverket i Botkyrka kommun. Vid större vattenmängder, felkopplingar, nödstopp med mera kan spillvatten idag släppas ut i dagvattensystemet istället (bräddningar) och påverka våra vattendrag och sjöar med näringsrikt och förorenat vatten.

I Huddinge finns det många fritidshus- och omvandlingsområden som saknar kommunalt vatten och avlopp. Allt fler fritidshus omvandlas till permanent boende, men fritidshusområdenas enskilda vatten- och avloppssystem är inte alltid dimensionerade för de behov som då uppstår. Permanentningen

av fritidshusområdena medför därför ökade utsläpp till mark, vattendrag och sjöar och risken för förorening av dricksvattenbrunnar ökar. Enskilda avloppsanläggningar ska godkännas av kommunens miljönämnd. Ett omfattande planeringsarbete pågår för att försörja flera av kommunens större fritidshusområden med ett kommunalt vatten- och avloppssystem i takt med att de omvandlas till bostadsområden med permanentboende. På sikt ska alla dessa större områden få ett kommunalt vatten- och avloppssystem. I VA-utbyggnadsprogram, som ska ses över, finns en prioriteringsordning gällande när vatten- och avloppssystem ska byggas ut.

### **Strandskydd**

Strandskyddet finns för att långsiktigt bevara allemansrätten samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet i strandområdet. Strandskyddet är särskilt starkt i storstadsregioner där exploateringstrycket är stort. Strandskyddslagstiftningen innebär att kommunen har huvudansvar och att Länsstyrelsen granskar samtliga kommunala dispensbeslut och överprövar dem vid behov. Det är också Länsstyrelsen som beslutar om dispenser i områden med statliga intressen. I vissa fall, om det finns så kallade särskilda skäl, kan dispens från strandskyddet medges om åtgärden inte avhåller allmänheten från strandområden eller väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter. Det är möjligt att upphäva strandskyddet helt eller delvis inom detaljplan om det finns särskilda skäl och om strandskyddets syften beaktas i planeringen.

Strandskyddet omfattar generellt 100 meter från strandlinjen både på land och i vatten och gäller längs vattendrag, hav och sjöar i Sverige. I särskilt värdefulla områden kan det generella strandskyddet utvidgas till 300 meter. Länsstyrelsen ska senast 2014 göra en översyn av områden där strandskyddet idag är utökat till 300 meter.

Vissa stränder inom Huddinge kommun saknar helt strandskydd. I vissa fall har det tagits bort i samband med tidigare planläggning eller aldrig införts.

## RIKTLINJER

- Vid planläggning eller bygglovgivning inom eller i anslutning till Huddinge kommuns utpekade kulturmiljöer, ska kulturmiljöinventeringen vara ett underlag.
- Inom eller intill de miljöer som är klassificerade som röda i översynen av kulturmiljöerna, ska en fördjupad analys tas fram under planläggningen, som visar på möjligheten för tillkommande bebyggelse.
- Inom eller intill de miljöer som är klassificerade som gula i översynen av kulturmiljöerna, bör en analys tas fram under planläggningen, som visar på möjligheten för tillkommande bebyggelse.
- Vid konflikt mellan att bevara och att utveckla vid planeringen inom kulturhistoriskt intressanta områden ska de platsspecifika kvaliteterna i kulturmiljöinventeringen förtydligas och fungera som riktlinjer.
- Kunskapen om Huddinges långa historia hjälper till att skapa en identitet och bör därför lyftas fram.

FOTO RICHARD VESTIN



## KULTURLANDSKAP OCH MARK FÖR JORD- OCH SKOGSBRUK

### Kulturhistoria

Redan under den äldre stenåldern steg Huddinges högsta punkter som ligger i Hanveden, över vattenytan. På 9000-talet f Kr var detta en skärgård bebodd av människor som levde huvudsakligen på jakt och fiske och är bland de äldsta kända boplatserna i hela Mälardalen. I Hanveden finns en av landets största och tätaste koncentration av boplatser från äldre stenåldern. Det finns även stenåldersfyndigheter på andra platser

i kommunen som vid Vårby gård och Gladö. Miljöerna med stenåldersfyndigheter är av Stockholms läns museum utpekade som särskilt intressanta och bevarandevärda.

Rika fyndigheter från järnåldern och framåt finns framförallt i Vårby och Glömstadalen med närliggande områden. Sammanlagt finns åtta fornborgar från järnåldern bevarade i Huddinge. I Vårby gård finns ett gravfält där fyndigheter från vikingatiden har gjorts. Under 1800-talet bestod Huddinge av ett antal storgårdar som låg i anslutning till de bördiga dalgångarna och som idag fortfarande lever kvar i ortsnamnen i kommunen.

Utvecklingen efter 1800-talets mitt har drivits av utbyggnaden av den västra stambanan mellan Stockholm och Södertälje och senare Nynäsbanan. Marken invid stationerna köptes upp och styckades av som en del av egnahemsrörelserna. Dessa blev sedan egenstyrda municipalsamhällen under 1920-talet som syns i Huddinges struktur än idag med stora sammanhängande villaområden i norra delen av kommunen.

Från 1950-talet och framåt har Huddinge haft en stark befolkningstillväxt och en kraftig ökning av antalet bostäder. Från 1940-talet byggdes flerbostadshus i kommunens regi och först från slutet av 1950-talet började privata byggföretag i större utsträckning att bygga i Huddinge. Under början av 1960-talet byggdes bland annat ett nytt centrum vid Huddinge station och delar av Skogås ut. Mellan åren 1960 och 1974 byggdes 14 000 lägenheter i flerbostadshus i Huddinge, många som ett led i den rikspolitiska satsningen Miljonprogrammet som även omfattade radhusbebyggelse. Under 1970-talet växte flera radhusområden fram i Huddinge medan 1980- och 1990-talet främst innebar en utveckling av flerbostadshus i centrumnära lägen och en förtätning med villor i befintliga villaområden.

### Kulturmiljö

Huddinge kommun har många kulturmiljöer som pekats ut av Stockholms läns museum som värda att bevara. De består av allt från kulturhistoriskt viktiga och tidstypiska



Vid planläggning eller bygglovgivning inom eller i anslutning till Huddinge kommuns utpekade kulturmiljöer, ska kulturmiljöinventeringen vara ett underlag. Utöver denna översyn från 2013 angående kulturmiljöer inom strukturlanerna ska kulturmiljöinventeringen från 2003 fungera som ett underlag.



kulturlandskap till bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader. Kulturmiljöerna berättar om Huddinge kommuns historia genom de miljöer som tidigare har bebotts och har därför en viktig roll som identitetsskapare. De ger ett ökat värde till ett område men har samtidigt inget starkt juridiskt skydd. Stockholms läns museum har inventerat och klassificerat miljöerna år 1986 för att sedan uppdatera och revidera inventeringen 2003. Inventeringen ger kunskap om de utpekade områdena men även riktlinjer för hur de ska hanteras i planläggningen såväl som vid enskild bygglovhantering. Figur 9 visar var de utpekade kulturmiljöområdena finns.

Som ett underlag för arbetet med översiktsplanen har en översyn av kulturmiljöinventeringen genomförts för de kulturmiljöer som ligger inom de områden där strukturplaner har tagits fram. Det är i dessa områden som enligt förslaget till ny översiktsplan den mesta bebyggelseutvecklingen kommer att ske och där finns de största konflikterna mellan bevarande och bebyggelse. Många av de utpekade kulturmiljöerna ligger nära kollektivtrafiken då bebyggelsen i Huddinge kommun historiskt sätt har utvecklats utmed järnvägen och trafiklederna.

I översynen av kulturmiljöinventeringen inom strukturplanerna har en klassificering gjorts av de tidigare utpekade kulturmiljöerna där områdena har delats in efter färgerna grönt, gult och rött. Bedömningen har förtydligat avgränsningen för kulturmiljöerna och talar om hur känsliga de är för ny bebyggelse ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Den gröna färgen står för att miljöns kulturhistoriska värden inte påverkas av en exploatering/förtätning under förutsättning att den görs enligt identifierat mönster och riktlinjer. Gult står för en kulturhistoriskt värdefull miljö som tål en exploatering/förtätning i viss grad under förutsättning att den görs enligt identifierat mönster och riktlinjer. De utpekade röda områdena är kulturhistoriskt värdefulla områden som är känsliga för tillkommande bebyggelse och ska ur ett kulturhistoriskt perspektiv inte komma i fråga för exploatering/förtätning.



Figur 9. Utpekade kulturmiljöområden. Inom strukturplanerna är kulturmiljöerna grupperade i tre klasser: grönt, gult och rött.

Av naturliga skäl blir det ofta konflikter mellan att bevara de utpekade kulturhistoriska områdena och behovet av ny bebyggelse. Ibland måste bevarandet vägas mot behovet av fler bostäder, bättre service, förbättrade sociala möjligheter eller en modernisering av verksamheter. Denna vägning görs ständigt inom planeringen men ska ha kulturmiljöinventeringen som ett underlag för om bebyggelse ska tillkomma och hur den i sådant fall bör utformas.

### RIKTLINJER

- Styra mot ett uthålligt och ekologiskt jordbruk på kommunens mark och verka för det på icke kommunalägd mark.
- Bevara och utveckla kulturlandskapets värden avseende natur, kultur och friluftsliv.
- Jordbruksmark bör ej bebyggas.
- Skydda och vårda odlingslandskap med fornlämningar och gamla gårdsbildningar.

### RIKTLINJER

- Tillgodose behovet av promenad- och strövvänlig skog
- Bevara, men även utveckla skogsmarkens värden avseende friluftsliv och kulturmiljö.

## Värdefull jordbruksmark

Stora delar av Huddinges jordbruksmark ligger inom områden som är av riksintresse för rörligt friluftsliv. Även det mesta av övriga delar av jordbruksmarken har stora natur- och kulturvärden där jordbruken har en avgörande betydelse för att dessa värden består. Till detta kommer att närheten till ett odlingslandskap med rötter i historien kan bidra till att ge människan en god livskvalitet.

I en tät region, som Huddinge ingår i, är inte livsmedelsproduktionen alltid förstahandsmotivet till bevarande av jordbruksmarken. Huvudmotivet är istället bevarandet av det öppna kulturlandskapet och de livsmiljöer som utvecklats under en lång kontinuitet av jordbruk som en levande del av vårt kulturarv. I kommunen finns idag ett flertal gårdar som bedriver någon form av jordbruk.

En garanti för att landskapet hålls öppet och levande är att jordbruksföretagen är lönsamma. För flera av Huddinges jordbruksföretag ökar behovet av odlingsmark om produktion ska kunna ställas om till ekologisk odling. För till exempel mjölkgårdarna innebär en omställning till KRAV-produktion att man behöver större odlingsareal för att kunna producera tillräcklig mängd foder till djuren.

Ekologisk jordbruksproduktion är en viktig faktor för att skapa ett hållbart samhälle, ett landskap med rik biologisk mångfald, samt ur vattenvårdshänseende. Eventuell framtida krissituation och ett förändrat klimat kan i framtiden göra att odlingsmarken hos oss får en ökad betydelse. Ur dessa perspektiv är det därför viktigt att bibehålla odlingsmark oexploaterad. Men för den jordbruksmark som finns i Glömstadalen har bedömningen gjorts att en bebyggelse är en bättre markanvändning än nuvarande foderproduktion.

## Huddinges skogar

I Huddinge finns ungefär 6 500 hektar skog. En stor del av skogarna ligger inom regionens övergripande grönstruktur

FOTO THOMAS HENRIKSSON



(Bornsökilen och Hanvedenkilen), och i flera fall även inom riksintresse för rörligt friluftsliv eller naturreservat. Huddinge kommun äger huvuddelen av skogen. Detta gör att de allmänna intressena natur, kultur och friluftsliv har stor möjlighet att få en framskjuten roll.

Rekreationsintresset och naturvärden är viktigare än skogsproduktion i en storstadsregion som Huddinge ingår i. All skogsmark i Huddinge ska också betraktas som tätortsnära och normalt skogsbruk är därför ej möjligt. Eventuella skogsåtgärder på kommunägd mark ska därför endast göras på sådant sätt att friluftslivets, natur- och kulturmiljövårdens intressen istället gynnas.



## GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK I FOKUS

Av Huddinge kommuns Trafikstrategi framgår att visionen för transportsystemet är att det ska vara långsiktigt hållbart, tillgängligt, tryggt, säkert och stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer. Detta ska åstadkommas genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Samhällsplaneringen ska utgå från att förbättra tillgängligheten till de verksamheter och utbud kommuninvånarna vill ha och behöver ta del av för att ha ett välfungerande vardagsliv. Det ska vara täta och funktionsblandade miljöer som möjliggör korta resor där många ärenden till förskolan,

skolan, butiker, kulturutbud etcetera kan göras till fots eller med cykel. Detta minskar transportbehovet och skapar attraktiva livsmiljöer.

### Klimat-, miljöpåverkan och hälsa

Trafikens miljö- och klimatpåverkan är väl känd och bilen kan inte längre gälla som planeringsnorm i tätbebyggda miljöer utan planeringen måste istället utgå från gång, cykel och kollektivtrafik. Bilen kommer ha en oersättlig funktion i vissa sammanhang och ska då användas när den ger bäst nytta. För att klara uppställda miljö- och klimatmål krävs en omfattande teknisk utveckling men det räcker inte hela vägen, bilanvändningen måste också minska för att nå målen. Minskad bilanvändning leder även till minskade partikel- och bullernivåer och har positiv inverkan på människors hälsa och förbättrar trafiksäkerheten.

### Tillgänglighet

Tillgänglighet är något som gynnar alla trafikantgrupper och gör transportsystemet mer jämlikt och tillgängligt. Oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning så ska transportsystemet kunna erbjuda tillgång till de funktioner som individen behöver för att klara sitt dagliga liv. Men det räcker inte med att transportsystemet är tillgängliggjort, även målpunkterna dvs parker, grönområden, service, idrottsanläggningar, kultur med mera behöver i möjligaste mån vara tillgängliga för samtliga kommuninvånare.

### Gång och cykel, transportslag att räkna med

Gång och cykel är inte bara två transportslag med låg miljöpåverkan, de är även jämställda transportslag och bidrar till bättre hälsa. I Huddinge kommun ska gång och cykel vara det naturliga transportslaget för kortare resor vilket bland annat kräver att cykelnätet byggs ut och förbättras, fler cykelparkeringar och insatser för att möjliggöra cykling året om. Bra gång- och cykelvägar till spårtrafik möjliggör att dessa trafikslag enkelt kan kombineras. Det regionala cykelnätet ska möjliggöra arbetspendling på korta och längre sträckor i och igenom kommunen.

### RIKTLINJER

- Kommunen ska aktivt planera för att öka andelen kollektiv-, cykel- och gångresor genom att bygga där kollektivtrafikens turtäthet främjas.
- Prioritering av åtgärder för att skapa ett heltäckande och gent gång- och cykelnät klargörs och genomförs i kommunens gångplan (ska tas fram) samt cykelplan.



Trafikstrategin för Huddinge kommun visar hur trafiksystemet bör utvecklas på lång sikt.

### RIKTLINJER

- De identifierade kollektivtrafikstråken ges prioritet för att säkra kollektivtrafikens framkomlighet.
- Kommunen ska verka för att Spårväg syd ska bli verklighet bland annat genom att säkra ett spårreservat, utrymme för depå samt aktivt medverka för utbyggnaden av strategiskt viktiga länkar.
- Kommunen ska arbeta aktivt med säkerheten för alla trafikanter bl.a. genom att skapa säkra skolvägar och att ett trafiksäkerhetsprogram tas fram.



Figur 10. Områden som ligger inom 1200 meter från en spårstation.

Det regionala cykelnätet behöver kompletteras med vissa länkar och brister i detaljutformningen behöver åtgärdas för att möjliggöra att cykla snabbt och bekvämt i hela nätet.

Nätet bör vara gent och ges en trafiksäker och attraktiv utformning. Det regionala cykelnätet har stor betydelse för längre cykelresor. Ansvaret för det regionala cykelnätet är delat mellan stat och kommun. För en attraktiv och säker cykeltrafik i regionen måste de regionala cykelvägarna kompletteras med ett trafiksäkert lokalt gång- och cykelvägnät. Det cykelnät som pekas ut i översiktsplanen är det övergripande huvudcykelnätet vilket inkluderar de regionala cykelstråken. Justeringar kan komma att göras i samband med översyn av kommunens cykelplan.

### Kollektivtrafik är stommen i framtidens transportsystem

I Huddinge kommun ska kollektivtrafiken vara utgångspunkten vid all planering och områden byggas ut där kollektivtrafikens turtäthet främjas. Personalintensiva arbetsplatser och bostäder nära spårbunden kollektivtrafik har bevisad effekt på minskad bilanvändning. Inom ett avstånd av ungefär 600 meter är effekterna som störst. Ett avstånd på ungefär 1200 meter kan anses som kollektivtrafiknära för bostäder. Knappt 70 procent av Huddinge kommuns invånare bor inom detta avstånd. Figur 10 visar områden som ligger inom 1200 meter från en spårstation. Den faktiska tillgängligheten till spårstationen beror på hur gen och tydlig kopplingen är till stationen eller om stora barriärer finns som försämrar eller till och med omöjliggör tillgången till spårstationen.

Bussarnas framkomlighet behöver prioriteras för minskade restider och öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Där det är framkomlighetsproblem behöver bussen egna körfält samt prioritet i korsningar där så är möjligt. De prioriterade busstråken, det så kallade stamnätet, framgår av markanvändningskartan och ska säkra framtida framkomlighet för busstrafik. Busstrafik ska även bedrivas på andra vägar än det

utpekade stamnätet och kan även här ha behov av prioritet. Det utpekade stamnätet har pekats ut för att säkra framtida kollektivtrafik med hög framkomlighet. Olika åtgärder behöver genomföras för att er hålla en hög turtäthet, öka framkomligheten med kortare restider som följd och att nätet ges en tydlig utformning och gestaltning. Kollektivtrafikprogrammet som ska tas fram kommer klargöra vilka åtgärder som bör genomföras för stamnätet. Framtida bebyggelse måste beakta stamnätet och dess ytanspråk så att dessa stråk inte byggs bort. Längs vissa sträckor har Trafikförvaltningen för avsikt att köra stombusslinjer med hög turtäthet. Sträckorna i stamnätet ska därför möjliggöra framtida stombustrafikering och/eller tät trafikering med övrig busskollektivtrafik.

För att få ner transportbehovet med bil är kommunens spårstationer mest lämpade för bebyggelseförtätning. Längs stamnätet finns potential för en attraktiv trafikering med buss. Inom ett avstånd på cirka 400 meter från möjliga busshållplatslägen i stamnätet räknas som sekundära bebyggelse- och förtättningsområden. Bebyggelse här räknas som kollektivtrafiknära. Bebyggelse utanför stamnätet bedöms i de flesta fall som kollektivtrafikförsörjda och inte som kollektivtrafiknära.

Spårväg syd är en tvärförbindelse som knyter ihop Flemingsberg, Malmö, Kungens kurva, Skärholmen, Fruängen och Älvsjö med möjlig förlängning från båda ändstationerna. Den sträckning som redovisas för Spårväg syd på markanvändningskartan kan komma att justeras utifrån vad framtida utredningar visar vara bäst för kommun och region. Det skulle vara positivt för utvecklingen i Segeltorp om spårvägen passerar Segeltorps centrum. Det ska vara möjligt att dra Spårväg syd till Segeltorps centrum. På delsträckan Skärholmen–Fruängen utreds utöver markerade Smista allé även Gamla Södertäljevägen och Skärholmsvägen. Spårväg syd i kombination med förstärkt busstrafik är en förutsättning för att Södertörns kommunerna ska få bättre tillgänglighet till de regionala stadskärnorna. Kapacitetsstarka kollektivtrafikförbindelser mellan de regionala stadskärnorna är viktigt för att

uppnå en flerkärnig region. Kommunen är öppen för förlängningar av Spårväg syd från Älvsjö och även från Flemingsberg vidare till både Botkyrka och Haninge. Godstransporternas framkomlighet måste vara god för näringslivets konkurrenskraft. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till att öka gods-transporternas framkomlighet.

Årligen skadas och dödas många människor i trafikolyckor. Kommunen ska arbeta aktivt för en trygg och säker trafikmiljö där insatser krävs inom en rad områden. En ökad andel kollektivtrafik bidrar till förbättrad trafiksäkerhet då färre personer drabbas av trafikolyckor i kollektivtrafiken än av personbilstrafiken.

### Effektiv markanvändning kan skapa attraktiva offentliga rum

Gator och vägar är inte bara till för snabba transporter, de är också viktiga inslag i en levande och trygg offentlig miljö även om de ibland kan utgöra barriärer. Gatumiljön har en stor betydelse för det levande gatulivet och binder samman områden med varandra. För att minska behovet av att resa och



Gång-, cykel- och kollektivtrafik är kapacitetsstarka färdmedel och insatser som gör att fler väljer dessa trafikslag ökar framkomligheten.

för att underlätta vardagslivet behöver målpunkter lokaliseras på ett bra sätt, exempelvis handel och kommunal service vid starka kollektivtrafikknutpunkter.

### Parkering

Huddinge kommun har varierad bebyggelse och även i framtiden kommer bilen vara ett viktigt transportmedel. Biltrafik och bilparkering är dock ytkrävande. Ytkrävande bilparkering medför att mindre ytor finns för bostäder, service och arbetsplatser i attraktiva lägen. Tillgången till parkeringsplatser har även visat sig ha stor påverkan på valet av transportslag. Därför bör ekonomiska styrmedel för bilparkering, i kombination med att erbjuda konkurrenskraftiga färdmedelsalternativ, användas där konkurrensen om markanvändningen är särskilt stor. Tillgång till trygga och säkra cykelparkeringar är viktigt för att erbjuda ett attraktivt alternativ till bilen. Cykelparkering bör finnas tillgänglig så nära målpunkten som möjligt.

Vissa av kommunens invånare har ett stort behov av infartsparkering för att transportera sig i regionen. Infartsparkering för bil fungerar som en viktig del i resandet för personer som bor i områden där kollektivtrafiken inte är väl utbyggd. Infartsparkering ska ha som främsta uppgift att minska bilanvändandet vilket inte alltid är fallet. Infartsparkeringar för bil kan behöva förläggas i garage eller omlokaliseras. Infartsparkering för cykel ska finnas i nära anslutning till våra stationer och även vid ett flertal busshållplatser.

### Infrastruktur

För att minska biltrafikens omfattning krävs en rejäl satsning och planering för kollektivtrafik. Vägnetet ska utformas för att på bästa sätt trygga kollektivtrafikens framkomlighet. Huddinge kommuns huvudvägnät är relativt väl utbyggt och nu genomförda respektive planerade projekt såsom Tvärförbindelse Södertörn (tidigare kallad Södertörnsleden) och Förbifart Stockholm kommer att stärka vägsambanden ytterligare. Tvärförbindelse Södertörn ska knyta samman E4/E20 och väg 73 och de regionala stadskärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva-

#### RIKTLINJER:

- Parkeringsprogram och parkeringsplan ska tas fram. Genom att ta fram detta kan parkeringsfrågan tydliggöras och säkerställa att kommunens mark nyttjas på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion.
- I detaljplane- och bygglovsprocessen ska cykelparkering och bilparkering behandlas likvärdigt men vid utrymmesbrist prioriteras cykelparkering.

#### RIKTLINJER:

- Verka för goda kommunikationer mellan de regionala stadskärnorna utpekade i RUFSS 2010 samt planera för "resacentrum" i varje regional stadskärna.
- Verka för att de regionala och nationella infrastrukturobjekten genomförs.
- En trafikplan tas fram, utifrån trafikstrategin, för att säkerställa vilka objekt som ska prioriteras i det kommunala vägnätet och hur framkomligheten kan säkras.
- Verka för ökad kapacitet för spårbunden trafik.



Skärholmen och ansluter sedan till Förbifart Stockholm och de regionala stadskärnorna i den norra länshalvan. På översiktsplanens markanvändningskarta redovisas den tidigare planerade sträckningen för Södertörnsleden. Sträckningen kan komma att justeras. Det är viktigt att Tvärförbindelse Södertörn utformas på ett sådant sätt att intrånget och barriäreffekterna minimeras både i den sammanhängande grönstrukturen och för befintlig och tillkommande bebyggelse.

Infartslederna mot Stockholm är idag kraftigt belastade med köbildning och kommer, även med nu pågående och planerade väginvesteringar, att vara kraftigt belastade under rusningstid år 2030. För att avlasta huvudvägarna krävs satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafiken så att dessa trafikslag tar en större andel av trafikarbetet. Genom att satsa på framkomligheten för busstrafik säkras även räddningstjänstens behov av framkomlighet.

I enlighet med översiktsplanens inriktning verkar kommunen för att de regionala infrastrukturprojekten genomförs. De objekt som är med i nationell infrastrukturplan för perioden 2014–2025 och i remissversionen av länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025 som direkt berör Huddinge är:

- Cykelsatsning Södertörn
- Citybanan
- Tvärspårväg Syd, kapacitetsstark kollektivtrafik Flemingsberg–Skärholmen
- E4 Förbifart Stockholm
- 226 Trafikplats Högskolan
- 226 Pålalmsvägen–Högskolan
- Flemingsberg, ytterligare plattformsspår
- 226 Huddingevägen, oskyddade trafikanter
- E4/väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket har dragit tillbaka sin planering för Södertörnsleden och Masmolänken och planerar istället för Tvärförbindelse Södertörn.

I de regionala infrastrukturprojekten bör särskild vikt läggas på att minska barriäreffekterna för gående, prioritera kollektivtrafik samt komplettera och effektivisera cykelstråken. Gång-, cykel- och kollektivtrafik är kapacitetsstarka färdmedel och insatser som gör att fler väljer dessa trafikslag ökar framkomligheten.

På flera av väglänkarna i kommunen som Häradsvägen och Storängsleden är det redan idag stundtals köbildningar vilka kommer öka i framtiden. På väglänkar som har kapacitetsbrist behöver studier göras om kapacitetshöjande åtgärder kan vidtas. Planskilda korsningar behövs för att lösa trafiksäkerheten och framkomlighetsbehoven i korsningarna längs länsväg 226 vid Huddingevägen/Ågestavägen, Huddingevägen/Lännavägen och Huddingevägen/Rågsvedsvägen.

### Eventuellt behov av ytterligare spår

Inom Huddinge kommun har Trafikverket lyft behovet av tre ytterligare spår i anslutning till västra stambanan, från kommungränsen i söder till strax norr om Flemingsberg. Från norr om Flemingsberg och till kommungränsen i norr anser Trafikverket att det på lång sikt behövs två ytterligare spår, det vill säga totalt sex spår på sträckan.

Två ytterligare spår kommer att medföra stor inverkan i form av barriärer, buller och intrång i enskildas fastigheter. Huddinge anser att spårtrafikens kapacitet, tillförlitlighet och robusthet är av avgörande betydelse för kommunen, regionen och landet och att det därmed behöver finnas en beredskap för att möjliggöra ytterligare spår den dag det blir aktuellt. Intrången och de negativa konsekvenserna för kommuninvånarna får inte bli oacceptabla varför delar av sträckan högst sannolikt behöver läggas i tunnel. Det åligger Trafikverket att ta fram en grundlig redovisning av vilka konsekvenser och vinster ytterligare spår skulle medföra för Huddinge kommuns invånare. Trafikverket behöver även redovisa hur de negativa konsekvenserna kan minimeras där ett alternativ är att dra spåren i tunnel.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Vatten och avlopp

Det ökade antalet arbetsplatser och bostäder, med ökning av hårdgjorda ytor och trafik, innebär ökade krav på vatten- och avloppssystemet och den framtida klimatförändringen innebär ökade krav avseende dagvattenhanteringen. Stockholm Vatten AB är huvudman för vatten och avlopp (VA) i Huddinge kommun och för att säkra dricksvattenleveransen till Huddinge kommun och grannkommunerna behöver befintliga ledningar dimensioneras upp och nya ledningar byggas.

Avloppsledningssystemet behöver ses över och nya ledningar behöver anläggas. Spillvattensystemet tar idag emot oönskat tillskottsvatten på grund av felkopplingar och andra brister i systemet. Då det regnar kraftigt finns det risk för att det spillvattenförande avloppssystemet leder till källaröversvämningar och till utsläpp i dagvattenledningar, vattendrag och sjöar.

### Byggnadsmaterial och kemikalier

Vid ny- och ombyggnad av bostäder eller lokaler där människor stadigvarande vistas är det viktigt att minimera skadliga emissioner från byggnadsmaterialen. Hänsyn bör också tas till materialens livscykel, hur miljöpåverkan ser ut under produktion, drift och destruktion.

### Avfallshantering och återvinningscentraler

Kommunen äger tillsammans med Haninge, Botkyrka, Salem och Nynäshamn SRV Återvinning AB som har Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö, Huddinge kommun. Återvinningsanläggningen är av regional betydelse och anläggningens ytbehov är säkrat för överskådlig framtid. Utöver befintliga områden kommer delar av bergtäkten, när den avvecklas, istället nyttjas som återvinningsanläggning.

Sofielunds återvinningsanläggning har nyligen utökats med förbehandlingsanläggning för matavfall och målet är att inom kort även komplettera med en anläggning för biogasproduk-

tion. Kommunerna och SRV har en likalydande avfallsplan som omfattar mål och åtgärder fram till 2020 för att uppnå nationella mål för avfallshanteringen. Återanvändning och återvinning ska öka och utsorteringsgraden av avfallet har utökats. Utsortering av hushållens matavfall har kommit igång och ambitionen är att matavfallsinsamling och omhändertagande kraftigt ska öka.

Återvinningscentraler finns i dag i Trångsund och i Flemingsbergs industriområde. Återvinningscentralen i Trångsund behöver utöka sitt utrymme och alternativ placering utreds. En ytterligare återvinningscentral kan komma att behövas i kommunen på sikt med en ökande befolkning vilken då bör lokaliseras någonstans inom Sofielunds återvinningsanläggning. Diskussion pågår om anläggandet av en så kallad kretsloppspark med omfattande återanvändning och försäljning istället för materialåtervinning. Om kretsloppsparken bör lokaliseras i Huddinge kommun eller i någon grannkommun är ännu inte klarlagt.

Återvinningsstationer för förpackningsmaterial ska vara lätt tillgängliga för medborgarna och i tätbebyggda områden bör avståndet från bostaden till närmaste återvinningsstation inte överstiga 400 meter. I nya detaljplaner ska behovet alltid övervägas. I enlighet med avfallsplanen ska ett ökat fastighetsnära insamlade av material eftersträvas.

Transporter av grus, sand, jord och sprängsten från anläggningsarbeten medför en rad negativa konsekvenser och många vinster skulle uppnås med en mer lokal hantering av dessa massor. Massahantering kommer sannolikt provisoriskt kunna lösas under etableringsskedet av olika verksamhetsområden i kommunen men det behövs en regional utredning för att hitta långsiktiga och bra lösningar på frågan.

### Snöupplag

Lämpliga platser för snöupplag ska identifieras. För att körbanor och gångbanor skall vara framkomliga under snörika



Återanvändning och återvinning ska öka i enlighet med avfallsplanen.

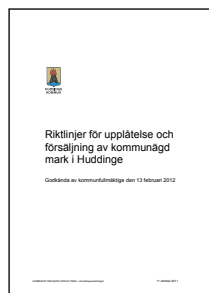
FOTO: BOZENA ZUCHOWSKA



Kommunen ser positivt på småskalig förnyelsebar energiproduktion.

## RIKTLINJER

- Återanvändning och återvinning ska öka i enlighet med Avfallsplanen.
- Vid planläggning av nya exploateringsområden bör möjligheten till gemensam insamling av matavfall undersökas.
- Återvinningsstationer för förpackningsmaterial och tidningar ska vara lätt tillgängliga för medborgarna.
- Platser för snöupplag ska identifieras och säkras för detta ändamål.
- I enlighet med kommunens Klimat och energiplan ska åtgärder vidtas för minskad energianvändning och utfasning av fossilbränslen.
- Riktlinjer för upplåtelse och försäljning av kommunägd mark i Huddinge ska efterföljas.
- Energiproduktion av såväl storskalig som småskalig förnyelsebar energi ska ges stor tyngd gentemot andra intressen.
- Vid planläggning beaktas kommunens breddbandsstrategi.



Riktlinjer för upplåtelse och försäljning av kommunägd mark i Huddinge ska efterföljas.

perioder av vintern räcker det inte alltid med plogning. Efter större snöoväder uppstår ofta ett akut behov att avlägsna snö helt eller delvis från kommunens gator. Periodvis transporteras därför snö bort från gatorna som ett komplement till plogning. Klimatförändringen kan komma att innebära att det blir vanligare med vintrar utan tjäle men ändå att det kan komma mycket snö. Tätt bebyggelse kan också medföra ett större behov av att transportera bort snön under snörika vintrar. Genom att säkra platser för hantering av snö kan en mer effektiv och miljömässig hantering ske av snömassor. Platserna ska vara lämpliga ur både transport- och miljösynpunkt. Snöröjning ska inte skapa olägenheter för människors hälsa och behoven av trafiksäkerhet och framkomlighet ska hanteras. Gångvägar, cykelbanor och busshållsplatser bör plogas före större bilvägar för att öka jämställdheten och underlätta för dessa trafikantgrupper.

## Värmeförsörjning

Södertörn Fjärrvärme AB (SFAB) levererar både fjärrvärme och fjärrkyla till hushåll och företag i Huddinge, Botkyrka och Salem. Kommunen ser positivt på en utbyggnad av fjärrvärme och fjärrkyla till nya områden. Fjärrvärmens produceras huvudsakligen i Igelsta av Söderenergi AB och till ungefär 90 procent av förnyelsebara bränslen. Andra anläggningar för värmeproduktion är bland annat Fittjaverket, Värtaverket, Hammarbyverket och Högdalenverket. Det sammankopplade systemet sträcker sig från Lidingö till Nykvarn. Söderenergi har även en reservanläggning i kommunen för fjärrvärmeproduktion, Huddinge Maskincentral. SFAB har en mindre anläggning för fjärrvärmeproduktion, Skogås värmeverk.

SRV Återvinning AB i samarbete med SFAB utvinnet metangas ur de äldsta deponierna och ifrån en mindre rötningsanläggning på Sofielund i Gladö. Gasen går i ledning till värmecentralen i Skogås där den används för att värma upp bostäder.

Utöver fjärrvärme finns det en rad småskaliga lösningar som har en låg miljöpåverkan som bergvärme, markvärme,

solvärme och pellets pannor. Kommunen ser positivt på dessa lösningar. Även om det kraftigt har minskat sker en del värmeförsörjning med direktverkande el och/eller olja. Kommunens ambition är att dessa värmekällor ska minska då de har en negativ miljöpåverkan.

## Energieffektivisering

I enlighet med kommunens Klimat- och energiplan ska åtgärder vidtas för minskad energianvändning och utfasning av fossila bränslen. Här ingår bland annat energieffektivisering av kommunala lokaler, åtgärder inom transportsektorn och åtgärder för energieffektivt byggande.

Kommunen ställer höga krav på energieffektivitet när bostäder och lokaler ska byggas på kommunens mark. Kommunens dokument "Riktlinjer för upplåtelse och försäljning av kommunägd mark i Huddinge" ska efterföljas. Riktlinjerna innebär att varma utrymmen ska ha ett klimatskal som är så effektivt att värmekälla inte behövs mer än för tappvarmvatten och spetsvärme årets kallaste dagar. Krav ställs även på miljöcertifiering.

## Peak-oil och förnyelsebar energiproduktion

Oljeproduktionstoppen, även kallad peak-oil, kommer att inträffa förr eller senare då olja är en ändlig resurs. Peak-oil är den tidpunkt då den maximala råolja produktionen är uppnådd, varefter den kommer att minska tills den hanterbara råoljan tagit slut. Då olja utgör en stor del av den globala energitillförseln är det avgörande för kommunens framtid att ett energisnålt samhälle planeras och att den förnyelsebara energiproduktionen ökar.

Vid Sofielund har SRV Återvinning anlagt en förbehandlingsanläggning för matavfall. Anläggningen kommer att kompletteras med en rötningsanläggning så att biogas produceras vid Sofielund. Även kommunens gårdar med ladugårdsdrift bör kunna producera biogas.





Trafikbuller är den miljöstörning som är vanligast förekommande i samhället och människors hälsa påverkas negativt av buller. Därför ska en så god ljudmiljö som möjligt med låga bullernivåer alltid eftersträvas (bilden visar bostadshus i Skogås).

Kommunen har för avsikt att fasa ut fossila bränslen och därför ser kommunen positivt på småskalig förnyelsebar energiproduktion som mindre vindkraftverk, solceller, solfångare, bergvärme, markvärme och pelletspannor.

### **Kraftledningar**

Svenska Kraftnäts befintliga dubbla 220 kV luftledning med sträckningen Ekudden-Högdalen kommer att byggas om till en enkel 400 kV ledning. Mellan Södertälje och Flemingsberg finns en 70 kilovolt och en 220 kV luftledning i samma ledningsgata. En av dessa ledningar kommer att avvecklas på en cirka 9 kilometer lång sträcka fram till Tullinge villastad. På återstående sträcka fram till Högdalen rivs Svenska Kraftnäts 220 kV ledning. Vattenfalls befintliga 70 kV luftledning på sträckan Tullinge villastad till Flemingsberg kommer att ersättas med en tre kilometer lång markkabel. I ledningens förlängning, Flemingsberg-Högdalen, rivs med tiden Svenska

Kraftnäts 220 kV-ledning. Luftledningarna kan rivs först kring år 2020. Vidare planerar Vattenfall en förstärkning av 70 kV-nätet genom en ny anslutning till stamnätsstationen vid Ekudden.

### **IT-infrastruktur**

Kommunikation är en nödvändighet i ett modernt demokratiskt samhälle, både för att främja företagande, innovation och konkurrens men också för att den enskilde ska kunna nå och sprida information och utnyttja sin yttrandefrihet. I ett alltmer digitaliserat samhälle förändras de digitala tjänsterna ständigt och nya tjänster växer fram vilket gör att efterfrågan på överföringskapacitet är stark. För att möta efterfrågan på bredband med hög kvalitet finns det behov av att kommunen tar hänsyn till detta i sitt planeringsarbete och underlättar för marknadens olika aktörer att ombesörja utbyggnaden av den digitala infrastrukturen.

## RIKTLINJER

- En så god ljudnivå som möjligt med låga bullernivåer ska alltid eftersträvas.
- Ett bulleråtgärdsprogram ska tas fram och åtgärder göras i enlighet med programmet så att bullerstörningarna minskar.
- Huvudprincipen för avsteg från riktvärden för trafikbuller kan göras:
  - Endast i områden med hög exploateringsgrad eller där exploateringsgraden blir hög i och med den tillkommande bebyggelsen. Avsteg för friliggande bostäder är inte aktuellt.
  - Inom en radie på ungefär 600 meter från en spårstation. Inom områden med gena och välintegrerade gång och cykelstråk som knyter an till spårstation kan ett något större avstånd tillåtas.
  - I de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva.
  - I de områden som klassas som inre- och yttre stadskärna i strukturplanerna.
  - Längs kollektivtrafikstråk, med en turtäthet på minst 15 minuter och som ansluter till en spårstation, eller där ett kollektivtrafikstråk kan tillskapas med en tillkommande exploatering.
- Rekommenderade riktlinjer för vibrationer ska eftersträvas vid ny exploatering där människor stadigvarande vistas.

## SÄKRA LIVSMILJÖER

### Bullerriktlinjer för bostäder

Trafikbuller är den miljöstörning som är vanligast förekommande i samhället och människors välbefinnande och hälsa påverkas negativt av buller. Buller medför bland annat ökad stress, minskad koncentrationsförmåga och om man långvarigt utsätts för buller kan det orsaka högt blodtryck som i sin tur kan leda till hjärt-kärlsjukdomar. Därför ska en så god ljudmiljö som möjligt med låga bullernivåer alltid eftersträvas och eventuella avsteg från bullerriktvärdena ska inte ske slentrianmässigt, utan skälen till avsteg ska tydligt motiveras.

En bullerkartläggning har gjorts som redovisar dygnsekvivalenta och maximala ljudnivåer från väg och spårtrafik inom Huddinge kommun. Bullernivåerna är som väntat högst längs vägar med störst trafikflöden såsom E4/E20, väg 226 (Huddingevägen), väg 73 (Nynäsvägen), Glömstavägen och Häradsvägen samt längs med spårtrafiken. Kommunen kommer att verka för att bullernivåerna ska minska och färre personer utsätts för höga bullernivåer.

Vid nybyggnad av bostäder i centrala och kollektivtrafikhärlägen kan det vara motiverat att göra avsteg från riksdagens riktvärden för trafikbuller vid husfasad utomhus. Boverkets allmänna råd om buller ska följas. I Boverkets riktlinjer framgår att avsteg, från riksdagens riktvärden för buller, kan göras i vissa fall. Avstegsfall i Huddinge kan bara accepteras ifall riktlinjen ”Endast i områden med hög exploateringsgrad eller där exploateringsgraden blir hög i och med den tillkommande bebyggelsen. Avsteg för friliggande bostäder är inte aktuellt.” är uppfyllt samt minst en av de geografiska riktlinjerna.

I arbetet med översiktsplanen har strukturbilder tagits fram för ett antal centrala områden med närhet till kollektivtrafik. Avsteg bör kunna ske i de centrala delarna av dessa områden, i de områden där fördjupade översiktsplaner tagits fram samt längs med kol-

lektivtrafikstråk, se riktlinjerna i detta kapitel. Men även där avsteg kan prövas ska en så god ljudmiljö som möjligt eftersträvas.

Vid planering ska det tidigt avgöras om buller är ett problem och om avsteg från riktvärdena får tillämpas. Utifrån platsen och planerade bostäders förutsättningar ska relevanta konsekvenser beskrivas för att möjliggöra en bedömning av ljudmiljön. Det är även viktigt att arbeta med låga bullernivåer i friluftsområden och särskilt angeläget är det att värna tysta områden i kommunen.

Utmed järnvägar och vägar kan vibrationer uppstå. Vibrationerna uppstår framförallt när järnvägen eller vägen ligger på ett lerlager och de kan sprida sig till angränsande fastigheter. Vibrationerna förstärker upplevelsen av buller men kan även uppfattas som en störning i sig. Det finns inga generellt antagna riktvärden för vibrationer, vanligtvis tillämpas för spårburen trafik 0,4 mm/s vägd RMS. Vägd RMS är ett värde som är anpassat efter de frekvensområden som människan upplever som mest störande. Värdet är den nivå som skall eftersträvas i utrymmen där människor stadigvarande vistas.

### Miljö kvalitetsnormer för luft

Miljö kvalitetsmålet Frisk luft, att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas, ska vara en naturlig utgångspunkt för arbetet med luftkvalitén i kommunen. Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) omfattar gränsvärden för ämnena kvävedioxid och kväveoxider, svavel-dioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM 2,5 och PM 10) ozon, polycykliska bens(a)pyren, kadmium, kvicksilver, arsenik och nickel.

I Stockholms län är det normerna för PM<sub>10</sub> och kvävedioxid som är svårast att klara. Vid starkt trafikerade gator i stadskärnor och utmed större infarter ligger halterna i närheten av eller över normvärdena. I Huddinge kommun är det vägtrafiken som

är den största källan till luftföroreningar. Miljökvalitetsnormen för PM 10 och kvävedioxiderna överskrids längs E4/E20 och ligger nära gränsvärdet för PM 10 längs väg 73 enligt senaste luftkartläggningen (2010). Kommunen ska i senare planeringsskeden, detaljplanering och vid tillsyn och tillståndsprövningar, säkerställa att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Vid detaljplanering är det särskilt viktigt att beakta luftmiljön i områden med mycket trafik.

Översiktsplanen syftar till att minska trafikens totala miljöbelastning, där förbättrad luftkvalitet är en viktig fråga, genom att öka de hållbara transporternas andel av resandet bland annat genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen och funktionsblandning. Det kommer även bli aktuellt med olika åtgärder för att ta hand om de utsläpp som ändå sker. Eftersom barn är känsligare än vuxna för luftföroreningar är det särskilt viktigt med en god luftkvalitet i områden där skolor och förskolor är lokaliserade.

### **Markradon**

Radon är en osynlig och luktfri radioaktiv gas. Om man utsätts för höga radonhalter under en längre tid ökar risken för lungcancer. Jordarter som utgör särskild radonrisk är exempelvis grovsand, grus och blockrik, grusig, sandig morän. Oavsett om det är hög eller låg risk för radon inom ett område går det inte att försäkra att det är radonfritt förrän mätningar har gjorts. Huddinge kommun uppmanar till mätningar och åtgärder vid höga radonvärden. Om det ska byggas på ett område med hög radonhalt bör byggnaderna byggas radonsäkert.

### **Markföroreningar**

I områden med risk för markföroreningar bör en undersökning göras tidigt i planeringen för att undersöka typ och mängd av eventuella föroreningar. Föroreningar i marken kan misstänkas på platser där det funnits verksamheter som lantbruk, äldre bensinstationer, verkstäder, logistikområden med flera exempel.

Det finns ett 30-tal äldre avfallsupplag (schaktmassor, byggavfall med mera) varav de flesta är nedlagda. Åtta av dessa har riskklassificerats enligt MIFO-modellen (Naturvårdsverkets metodik för inventering av förorenade områden), Österhagen, Jeriko och Hammardal bedömdes tillhöra riskklass 1–2 (mycket stor risk – stor risk). Kända och misstänkt förorenade områden finns registrerade i kommunens databas, vid behov kan information för specifika platser tas fram.

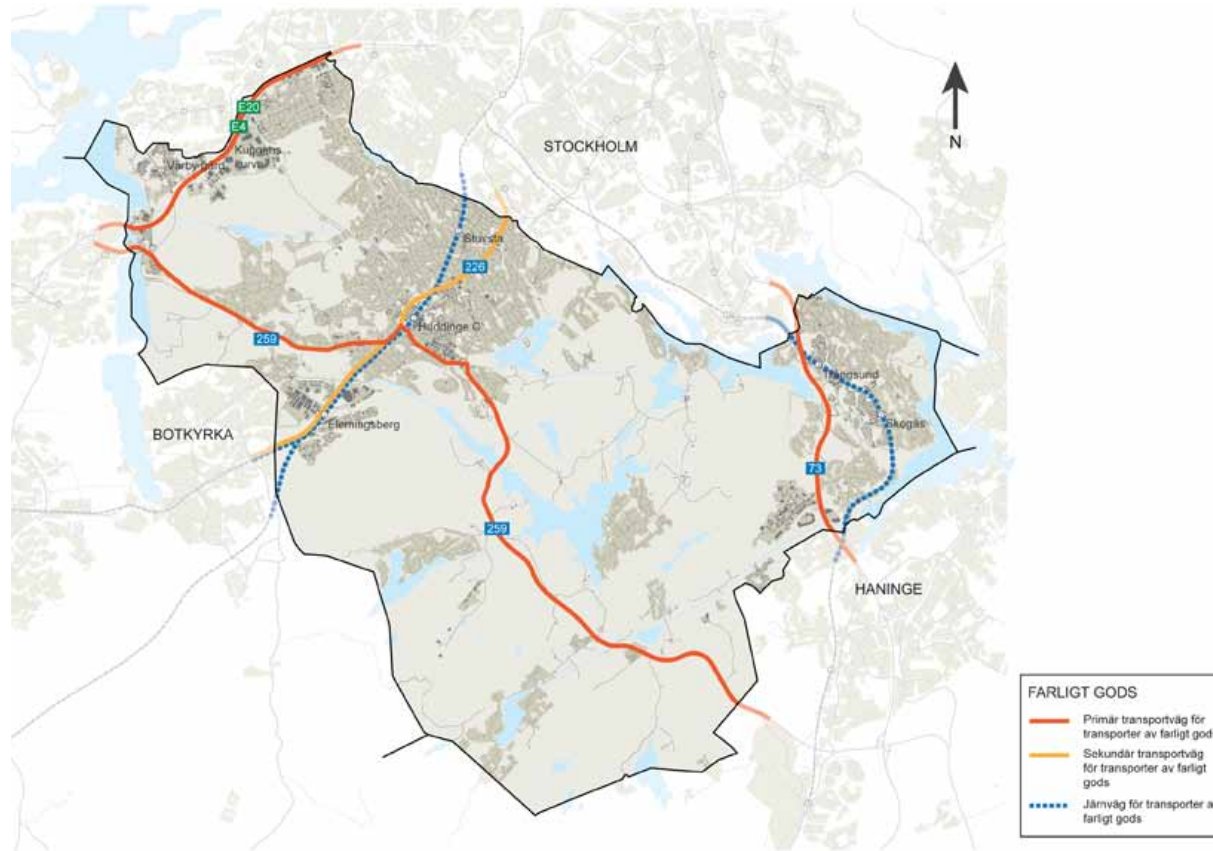
### **Elektromagnetiska fält**

Ansvariga myndigheter i Sverige kan inte utesluta hälsoeffekter från magnetfält på lång sikt och har därför valt att rekommendera en viss försiktighet. Följande rekommendationer för samhällsplanering och byggande anges av myndigheterna, under förutsättning att det kan genomföras till rimliga kostnader:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att människors exponering för magnetfält begränsas.
- Undvik att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.
- Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

De myndigheter med ansvar för hälsofrågor kring magnetfält rekommenderar att ny bebyggelse där människor vistas varaktigt ska placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning och 130 meter från en 400 kV-ledning. Av elsäkerhetsskäl är minsta tillåtna avstånd mellan luftburna kraftledningar och bebyggelse satt till tio meter.

Kraftledningar som ligger i tunnlar ger ofta försumbara magnetfält i marknivå och därför ska kraftledningarna i Huddinge kommun på sikt grävas ned för att minska de elektromagnetiska fältens påverkan.



Figur 11. Vägar och järnvägar som är rekommenderade för transport av farligt gods.

## Krisberedskap

En god krisberedskap är viktig och inom mark- och vattenanvändningsplaneringen är det viktigt att nödvändiga klimatanpassningsåtgärder vidtas. Åtgärder för en robust energiförsörjning behöver också vidtas där nedgrävning av elledningar är en åtgärd.

## Transport av farligt gods

Huddinge kommun genomkorsas av leder, både väg och järnväg, som är rekommenderade för farligt gods. Som primära vägar för transporter med farligt gods rekommenderas E4/E20 (vilket inkluderar Förbifart Stockholm när den är färdigställd), Nynäsvägen och väg 259 (Hanningeleden-Lännavägen-Glömstavägen). Huddingevägen rekommenderas som sekundär väg. Tågtransporter av farligt gods sker på stambanan genom Stuvsta-Huddinge C-Flemingsberg och på Nynäsbanan genom Trångsund-Skogås-Länna, se Figur 11. För att kunna tillskapa fler bostäder i kollektivtrafikhärläge slutar Storängsleden vara en transportled för farligt gods när Tvärförbindelse Södertörn är genomförd.

Huddinge kommuns bebyggelseutveckling har länge varit bunden till dessa leder och rekommendationerna i den föreslagna översiktsplanen är att även fortsättningsvis koncentrera bebyggelsen till befintlig infrastruktur, särskilt den spårbundna. Önskemål finns om utveckling nära de stora transportlederna samtidigt som riskavstånden från transporterna innebär ett hinder för utvecklingen. Det finns inga fastställda skyddsavstånd eller risknivåer men länsstyrelsens gällande rekommendationer för skyddsavstånd ska beaktas i planeringen och riskanalyser tas fram där så krävs. Med en utveckling av de

rekommenderade transportlederna kan riskavstånden även påverka befintlig bebyggelse då säkerhetsavstånden ökar.

I takt med att bebyggelsen förtätas ses transportlederna som hinder som behöver överbryggas. I de båda regionala stadskärnorna, Flemingsberg och Kungens kurva, och i Huddinge centrum har överdäckningar lyfts fram som möjliga lösningar för att minska befintliga barriärer och samtidigt skapa byggbar mark.

Mälaren används som dricksvattentäkt för bland andra Huddinge kommun. Borsnjön i Salem och Botkyrka fungerar som reservvattentäkt. Vid en katastrof kan också Vårby källa och cirka 300 enskilda brunnar användas. Konflikt mellan befintliga grundvattentäkter och vägar för transport av farligt gods finns vid Vårby källa, Ekedal, Granby och Kvarntorp-Lissma.

En olycka vid sjötransport på Mälaren skulle påverka hela kommunens dricksvatten.

### Verksamheter som medför risker för omgivningen

Det finns en rad verksamheter i Huddinge kommun som har skyddsavstånd som kan påverka befintlig och nyttillkommande bebyggelse. Dessa finns framförallt i kommunens industriområden. Översiktsplanens inriktning om att eftersträva ett mer levande samhälle med goda livsmiljöer genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service kan stå i konflikt med verksamhetsutövarens intressen. I många fall går skyddsavstånden att hantera genom att tidigt i planprocessen jobba med placering och utformning av tillkommande bebyggelse.

Det största skyddsavståndet inom kommunen, på 1 000 meter, finns i Gladö industriområde och kan påverka närliggande bostäder i Gladö kvarn. För kommunens övriga industriområden som Trångsund, Länna, Storängen och delar av Kungens kurva gäller vanligen ett skyddsavstånd på 500 meter. För småindustriområden som till exempel delar av Kungens kurva eller Gräsvreten samt för vissa enskilda verksamheter gäller skyddsavstånd på 200 meter. Figur 12 visar industriverksamheter med riskavstånd på 400 meter eller mer. Även anläggningar som drivmedelsstationer har rekommenderade skyddsavstånd att beakta vid planläggning. För djurhållning och ridanläggningar finns inga klara riktlinjer men inom 500 meter bör ny bebyggelse tydligt motiveras. Många av rekommendationerna om skyddsavstånd finns samlade i Boverkets skrift "Bättre plats för arbete".



Figur 12. Industriverksamheter med riskavstånd på 400 meter eller mer. Avstånd markerat med röd skraffering.

### RIKTLINJER

- Åtgärder för en god luftkvalitet ska göras bland annat i enlighet med "Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län".
- Länsstyrelsens riktlinjer om när och hur riskutredningar ska tas fram vid bebyggelse nära riskkällor ska följas.
- Där det finns risk för markföroreningar ska undersökning göras tidigt i planeringen.
- Vid en utveckling av infrastruktur som medför en ökad risk för omgivningen ska riskutredningar tas fram.
- Fortsatta utredningar ska göras för de överdäckningar över transportleder för farligt gods som är föreslagna.
- Vid planering nära verksamheter med skyddsavstånd ska en avvägning göras tidigt i processen mellan de olika motstående intressena.
- På sikt bör verksamheter med större skyddsavstånd flytta ut från kollektivtrafikhäna lägen till redan störda lägen där de inte står i konflikt med stadsutvecklingen.



MEET & CO

MEET & CO  
100000

# Riktlinjer för geografiska områden

I detta kapitel redogörs för riktlinjer för specifika geografiska områden i kommunen.

## REGIONALA STADSKÄRNOR

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) har utöver den centrala regionkärnan pekats ut åtta regionala stadskärnor: Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Arlanda-Märsta, Täby-Arninge, Haninge centrum och Södertälje, se Figur 13.

En flerkärnig och tät bebyggelsestruktur skapar förutsättningar för resurseffektivitet, tillgänglighet och dynamik. Genom att koncentrera ny bebyggelse till få stråk och kärnor blir det lättare att värna värdefulla kultur- och naturmiljöer. Den flerkärniga strukturen ska stödjas av företagsetableringar och ett attraktivt utbud av utbildningar, kultur och samhällsservice. Transporterna behöver utvecklas så att de större städerna i östra Mellansverige kan bilda ett nätverk. I skärningspunkter mellan olika delar av transportnätet ska regionala stadskärnor växa fram vilket ger regionens invånare tillgång till större och mer varierade bostads- och arbetsmarknader.

Stora delar av de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen ligger i Huddinge kommun. Kommunen satsar aktivt och målmedvetet på dessa områden och viljeinriktningen är att en stor del av den tillkommande bebyggelsen och arbetsplatserna ska tillkomma i dessa områden som utgör kommunens primära tillväxtområden.

## FLEMINGSBERG

### Bakgrund

Flemingsberg är utpekats som en regional stadskärna i RUF 2010. Den regionala stadskärnan omfattar Flemingsberg samt delar av Tullinge i Botkyrka kommun. Målet är att den regio-

nala stadskärnan ska fungera som ett alternativ till Stockholms city med en funktionsblandad och hållbar stadsmiljö.

### Inriktning för Flemingsberg

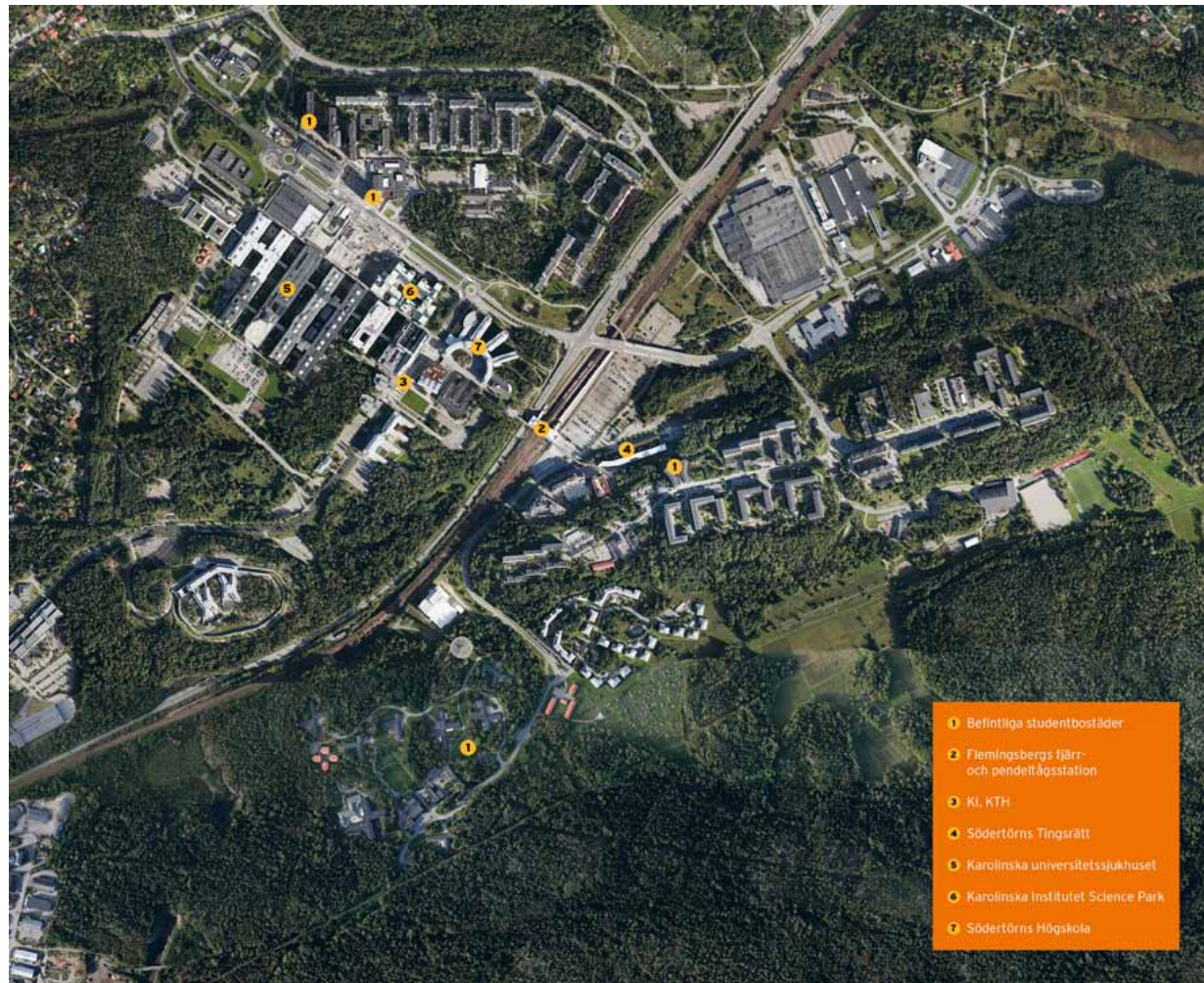
För att se hur Flemingsberg kan utvecklas både på kort och lång sikt pågår ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för området Flemingsberg och delar av Botkyrka kommun. Ett planförslag har tagits fram gemensamt av de båda kommunerna och samråd har skett kring förslaget. Målet för utvecklingen av Flemingsberg är att skapa en levande, tät, grön och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser,



Figur 13. Regionala stadskärnor utpekade i RUF 2010.

service, handel, sport, kultur med mera. Området ska utgöra en sammanhängande stadsväv som binder ihop de olika delarna och överbryggar barriärerna i området. Det ska vara enkelt att cykla, gå och åka kollektivt i och till Flemingsberg. Den högsta graden av funktionsblandning sker i de mest centrala delarna som utgörs av Hälsövägen och Flemingsbergsdalen.

Figur 14. Flygbild över Flemingsberg med ett antal av de befintliga och viktiga verksamheterna i området.



Området rymmer idag ungefär 12 000 boende, 15 000 arbetsplatser och 17 000 studenter. Den fortsatta planeringen ska skapa förutsättningar för ett stort antal ytterligare service, bostäder, arbetsplatser, studentbostäder och högskolestudieplatser. Ett förverkligande av den regionala stadskärnan Flemingsberg förutsätter förbättrad infrastruktur bland annat i form av nytt resecentrum, stombussar, Spårväg syd, Regionpendel, Tvärförbindelse Södertörn och trafikplats Höskolan.

Efter samråd kring den fördjupade översiktsplanen har Trafikverket redovisat att ytterligare järnvägsspår behöver byggas längs med sträckan förbi Flemingsberg. Idag finns fem spår och till 2018 ska ett nytt spår vara färdigbyggt. På längre sikt planeras ytterligare två spår. För att få plats med fler järnvägsspår måste väg 226 flyttas i sidled. Fler spår och en flyttning av väg 226 får konsekvenser för övrig infrastruktur i området, bland annat måste hänsyn tas så att inte barriäreffekten för gång och cykel ökar ytterligare.

### Fortsatt planering

När utredningarna kring olika trafikfrågor är klara kan den fördjupade översiktsplanen ställas ut och antas under 2014/2015.

Flemingsberg utgör en viktig kollektivtrafikknutpunkt med sin pendel-, regional- och fjärrtågsstation samt busstrafik. På lång sikt planeras Spårväg syd som ska binda ihop Flemingsberg med Kungens kurva-Skärholmen. Det är mycket viktigt att det blir möjligt att på ett enkelt och smidigt sätt byta mellan alla olika trafikslag vid Flemingsbergs station.

## KUNGENS KURVA

### Bakgrund

Kungens kurva, som är beläget i den västra delen av kommunen, är tillsammans med Skärholmen en av Stockholms regionala stadskärnor enligt RUF5 2010. Kungens kurva-Skärholmen är också Skandinavien största handelsplats utanför citykärnorna. Målet är att Kungens kurva och Skärholmen ska utvecklas till ett gemensamt område. Inriktningen är att skapa ett blandat



område som är levande och har en tydlig struktur för de som arbetar och besöker området samt för de som bor i området. För att se hur Kungens kurva kan utvecklas, både på kort och på lång sikt, pågår ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan.

### Inriktning för Kungens kurva

Inriktningen är att handeln ska vara drivkraften för områdets utveckling men med en relativt flexibel markanvändning för att kunna skapa utvecklingsmöjligheter för fastighetsägare. Detta ger även förutsättningar att utveckla verksamheter som kompletterar dagens handel och ger en mer blandad och mångsidig användning av området, t ex upplevelser men också utbildning, icke störande verksamheter och på längre sikt även kontor och bostadsbebyggelse. Dagens handelsområde föreslås förtätas och utvidgas västerut och omfatta området kring Dialoggatan. Viss handel föreslås också kunna tillkomma kring den nya trafikplatsen som planeras i samband med Förbifart Stockholm. Den fortsatta utvecklingen skulle på sikt kunna innebära 10 000–15 000 nya arbetsplatser i området.

Inriktningen för Kungens kurva är en tätare gatu- och bebyggelsestruktur och en högre exploateringsgrad än dagens. Områdets urbana kvaliteter ska utvecklas och ge en tydligare stadsbild och kvartersstruktur för att göra området mer attraktivt. En tätare bebyggelsestruktur är även ur ett hållbarhetsperspektiv önskvärd då den skapar förutsättningar för gång- och cykeltrafik, lokalt färre transporter och en god teknisk infrastruktur.

På lång sikt är målet att genom en överdäckning av motorvägsområdet knyta samman Kungens kurva och Skärholmen i höjd med Skärholmens centrum. Dessförinnan behöver olika sätt att knyta samman områdena, genom gång- och cykelstråk, kollektivtrafik och nya lokalgator, prövas för att minska barriäreffekten av E4/E20. Förbifart Stockholm kommer att ansluta till Kungens kurva-Skärholmen genom en ny trafikplats centralt i området. Den tillsammans med en planerad gång- och cykelbro över motorvägen i höjd med Heron City kommer att förbättra möj-

ligheterna att röra sig mellan Kungens kurva och Skärholmen. I samband med planeringsarbetet för Kungens kurva studeras också förutsättningarna att ändra gränsen för Gömmarens naturreservat söder om Kungens kurvaleden så att det blir möjligt att bebygga området närmast vägen. Det innebär i sin tur att naturreservatet behöver utvidgas på annan plats t ex mellan Masmö och Flottsbro. Området är markerat som utredningsområde på den kommunövergripande markanvändningskartan.

Figur 15. Karta över Kungens kurva.





FOTO MAJA BRAND

Kungens kurvas fortsatta utveckling innebär att tillgängligheten till och inom området behöver förbättras. Ett prioriterat busstråk genom området behöver utvecklas för att säkerställa en tydlig kollektivtrafik med god framkomlighet. Mark behöver reserveras för Spårväg syds sträckning. Förbättrade kollektivtrafikförbindelser samt bättre gång- och cykelstråk behöver komma till för att öka andelen hållbara resor och transporter. Det lokala gatunätet samt anslutningar till Förfart Stockholm behöver också utvecklas. Kopplingen mot omkringliggande områden, inte minst Vårby gård, behöver

också stärkas så att Kungens kurvas utveckling i viss mån kan bidra till utvecklingen i andra områden.

### **Fortsatt planering**

Ett förslag till fördjupad översiktsplan har tagits fram och samråd har skett. Bearbetning av planförslaget pågår nu och i det fortsatta arbetet studeras även förutsättningarna att komplettera Kungens kurva med bostäder. Planen beräknas antas under 2015. Dessförinnan kommer det bearbetade planförslaget att ställas ut.

## STORÄNGEN

### Bakgrund

En fördjupning av översiktsplanen har tagits fram för Storängen och antogs av kommunfullmäktige juni 2009. Storängen är idag ett industriområde beläget strax öster om Huddinge centrum. Industriområdet har förhållandevis lågt markutnyttjande. Det tillsammans med att kollektivtrafiken är väl utbyggd i närområdet och närheten till kommunal och kommersiell service är huvudorsakerna till varför en omvandling är önskvärd trots att området är ett fungerande industriområde.

### Fördjupad översiktsplan för Storängen

Huvudinriktningen i den fördjupade översiktsplan är att Storängen vid en omvandling ska få ett högt markutnyttjande. Målsättningen är en blandstad där bostäder utgör huvuddelen, men där verksamheter som är förenliga med bostäder kan finnas kvar i området. Huddinge centrum och Storängen knyts ihop med Sjödalsvägen som sammanlänkande stråk. Sjödalsvägen utvecklas dessutom till ett grönt promenadstråk som fungerar som länk mellan parker och grönområden.

En omvandling kommer att ske etappvis, kvarter för kvarter eller fastighet för fastighet över lång tid. Det är därför viktigt att den tillkommande bebyggelsen utformas så att den passar in i befintlig stadsbyggnadsstruktur. För att den slutliga miljön ska upplevas som en helhet bör området präglas av en gemensam stadsbyggnadsinriktning där de viktigaste principerna är stadsmässighet med tydliga gaturum samt kontinuitet och orienterbarhet i gatunätet. Andra viktiga principer i planen är den mötesplats i form av torgbildning i korsningen Sjödalsvägen/Förrådsvägen, den nya diagonalvägen som ligger i Sjödalsvägens förlängning, den nya parken som diagonalen leder till samt de butiker och service som ska återfinnas i bottenplan.

Ett helt omvandlat Storängen rymmer ungefär 2 300–3 200 lägenheter. Den lägre siffran är om icke störande verksam-



Figur 16. Markanvändningskarta för fördjupad översiktsplan för Storängen. Gult: bostäder, service och kontor. Orange: bostäder, service och icke störande verksamheter. Grönt: park.

heter anläggs i samtliga kvarter närmast Storängsleden och den högre siffran om det blir bostäder i samtliga kvarter. Markanvändning längs med Storängsleden avgör även hur många arbetsplatser området rymmer. Strukturplanen för Huddinge centrum slår fast att Storängsleden ska utvecklas till en attraktiv stadsgata. Den fördjupade översiktsplanen fokuserar endast på området norr om Storängsleden varför detta inte framgår av den fördjupade översiktsplanen.

### Fortsatt planering

En första etapp av omvandlingen har påbörjats i och med planläggning av kvarteret Brandstegen. Omvandlingen beräknas pågå i etapper under förhållandevis lång tid. Ett aktivt arbete pågår från kommunens sida för att hitta attraktiva lösningar för fastighetsägarna så att en omvandling kan skyndas på.



Fördjupning av översiktsplanen för Storängen, juni 2009.

## LOVISEBERG OCH GLÖMSTADALEN

Området har goda förutsättningar att utvecklas till en ny stadsdel då det ligger mellan två regionala stadskärnor Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen med en väl utbyggd infrastruktur som i och med anläggandet av Spårväg syd och Förbifart Stockholm blir ännu bättre. Området bedöms kunna rymma 3 000–3 500 bostäder, kommunal och kommersiell service och verksamheter.

Sannolikt kommer även Tvärförbindelse Södertörn anläggas här då vägen ska gå mellan E4/E20 och väg 73 samt koppla ihop de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Handen. Många nya bostäder och arbetsplatser kan tillkomma i ett område, som i och med genomförandet av landstingets stomnässtrategi och anläggandet av Spårväg syd, kommer ha mycket bra kollektivtrafik samtidigt som de värdefullaste naturområdena kan bevaras. Inga intrång

görs i nyckelbiotoper och det värdefulla och viktiga sambandet i Bornsjökilen mellan Gömmaren och Flottsbro sparas i sin helhet. Men jordbruksmarken i Glömstadalén kommer att tas i anspråk. Idag används jordbruksmarken för foderproduktion till Balingsholms gård.

För området kommer ett eller flera planprogram behöva tas fram för att djupare studera hur bebyggelsen bör utformas. En hög exploateringsgrad gäller för hela området och inom området ska det vara blandade bostadstyper och upplåtelseformer och en funktionsblandning. Kommunal service planeras in i tidigt skede för att finna de bäst lämpade platserna. I områdets centrala del anläggs en park och bäckravinen lyfts fram som en kvalitet i området. Även Tingsvägen och runristningen lyfts fram som kvaliteter i området. Bebyggelsen ska i huvudsak anpassas till terrängen och en smal, men viktig, spridningskorridor mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen sparas.

Området ska genomsyras av stor miljöhänsyn och ett miljö- och gestaltningsprogram tas fram. Glömstadalén är ett riskområde för översvämningar vilket gör det särskilt viktigt att arbeta med dagvattenhantering såsom gröna tak, öppna dagvattendammar och andra former av fördröjning. Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara utgångspunkten vid planering av området med bra förbindelse så väl inom som till kringliggande områden Flemingsberg, Kästa, Glömsta, Tullinge, Bornsjökilen och Flottsbro. Det krävs således bra kollektivtrafikkvalitet både genom Loviseberg och Glömstadalén. Det är av stor vikt att den nya stadsdelen knyts samman med omkringliggande områden och bildar en bra helhet.

I Glömstadalén anläggs ett lokalt centrum vid planerat hållplatsläge för Spårväg syd och de två planerade stombusslinjerna. Det lokala centrumet ska komma såväl tillkommande bebyggelse som befintlig bebyggelse i Glömsta och Vistaberg till gagn.

Tvärförbindelse Södertörn (tidigare Södertörnsleden) och Spårväg syd är två viktiga förutsättningar som behöver stude-



Figur 17. Utsnitt från markanvändningskartan.

ras vidare. Exakt dragning av Spårväg syd är inte fastslagen och var hållplatslägena hamnar har betydelse för utformningen av bebyggelsen och var det lokala centrumet bör anläggas. Inom området kan en depå för Spårväg syd rymmas. Trafikverket har dragit tillbaka sin planering för Södertörnsleden och istället påbörjat en ny planering för Tvärförbindelse Södertörn. Hur denna väg ska utformas och lokaliseras är inte klarlagt. Södertörnsleden hade blivit en relativt stor barriär i detta område varför det är viktigt att Tvärförbindelse Södertörn får en delvis annan utformning och eventuellt även delvis annan sträckning i detta område.

### UTVECKLING AV LOKALA CENTRUM MED OMGIVNING

För kommunens lokala centrum Huddinge, Trångsund, Skogås, Stuvsta, Segeltorp, Masmo/Vårby Haga och Vårby gård har så kallade strukturplaner tagits fram, som är fördjupningar av markanvändningskartan för de lokala centra. Inför framtagandet av strukturplanerna har delaktighetsinsatser genomförts för att inhämta kunskap om vilka kvaliteter och eventuella brister som finns i respektive område så att kvaliteterna kan stärkas och bristerna i möjligaste mån motverkas. Ett kunskapsunderlag för samtliga områden har också tagits fram, ”Stadsbyggnadsanalyser och förtättningsstrategier”, som legat till grund för strukturplanerna.














Strukturplanerna har tagits fram för att det är i dessa områden, tillsammans med de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva, som de största förändringarna väntas äga rum och därför behövs fördjupningar av markanvändningskartan för att visa på en önskvärd framtida utveckling. I dessa områden finns det goda förutsättningar för att uppfylla översiktsplanens mål om levande stadsmiljöer, prioritera gång, cykel och kollektivtrafik och funktionsblandning. Strukturplanerna redovisar en önskvärd utveckling där de viktigaste förändringarna redovisas samt de mest värdefulla parkerna och naturområdena som ska bevaras och utvecklas.



Strukturplanernas geografiska avgränsning är 1 200 meter från spårstation (gäller ej Segeltorp där utgångspunkten är Segeltorp centrum). Denna avgränsning är vald utifrån möjligheten att erhålla ett hållbart resande då forskning visat att fler individer väljer att åka kollektivt om tillgängligheten är god till spårtrafik. Inriktningen är att det ska vara en hög exploateringsgrad inom hela strukturplanerna. Generellt gäller att ju närmare

## Teckenförklaring

Detta är teckenförklaringen till strukturplanerna och visar på grundprinciperna för respektive begrepp.

-  **Inre stadskärna** är ett område med hög samlad täthet, vilket ger underlag för lokalt stadsliv, service och handel i gatuplan och ett högre besöksstryck på gator och i parker
-  **Yttre stadskärna** är ett område med måttlig täthet, som ger visst underlag för lokal service, handel och parker.
-  **Exploateringsområde** är ett område där kommunen uppmanar och ser mycket positivt på exploatering med byggnader, gator och utveckling av allmänna platser.
-  **Förtätningsovmråde** är ett befintligt bebyggelseområde där kommunen ser positivt på en högre/tätare bebyggelse med bostäder/arbetsplatser och vid behov även nya gator och allmänna platser.
-  **Stadsgata** är ett stråk som har plats för samtliga trafikslag, gående, cyklar och motorfordon, med trottoarer och där byggnader lämpligen placeras med entréer i gatuliv. Publika lokaler och service eftersträvas där så är möjligt.
-  **GC-stråk** är ett stråk som endast är till för gående och cyklister, ofta separerat från väg och gata.
-  **Samband** är ett område eller ett stråk som bör stärkas med bebyggelse, gator, parkstråk eller andra förbindelser för att stärka kopplingen mellan olika områden så att både mentala och fysiska barriärer minskar.
-  **Mötesplats** är en central offentlig plats eller en anläggning för sport, rekreation eller kultur som har stor social betydelse.
-  **Grönstråk** är antingen ett smalt parkstråk genom bebyggelse eller ett viktigt promenadstråk genom ett större naturområde.
-  **Parkområde** är ett grönområde med särskilda värden för rekreation och lek.
-  **Naturområde** är ett grönområde med särskilda natur- och friluftsvärden.
-  **Skyddat naturområde** är ett naturområde med formellt skydd som naturreservat eller biotopskydd.
-  **Dagvatten** ytor för större dagvattenanläggningar utformade så att de bidrar till en attraktiv miljö. Småskaliga dagvattenanläggningar kan rymmas i bebyggelseområden.

## Stadsutveckling beroende på geografiskt område inom strukturplanerna

Nedanstående tabell visar vilken stadsutveckling som ska eftersträvas beroende på vad de är markerade som och var de är belägna. Avstånden i nedanstående tabell är ungefärliga. Begreppen i tabellen återfinns i strukturplanerna.

	Inom 600 m	Inom 1200 m	Inre stadskärna	Yttre stadskärna
<b>Exploateringsområde</b>	Exploateringsområde som har högsta prioritet. Högsta genomsnittliga exploateringsgrad. Tillgänglighet i gatunät och god parktillgång tillgodoses.	Exploateringsområde som har hög prioritet. Medelhög genomsnittlig exploateringsgrad. Tillgänglighet i gatunät och god parktillgång tillgodoses.	Lokaler i gatuplan längs stadsgator. Gator och parker skall ha mycket hög gestaltningsnivå.	Lokaler i gatuplan eftersträvas längs stadsgator. Gator och parker bör ha hög gestaltningsnivå.
<b>Förtätningsovmråde</b>	Förtätning av befintlig bebyggelse har högsta prioritet. Högsta genomsnittliga exploateringsgrad. Tillgänglighet i gatunät och god parktillgång tillgodoses.	Förtätning av befintlig bebyggelse har hög prioritet. Medelhög genomsnittlig exploateringsgrad. Tillgänglighet i gatunät och god parktillgång tillgodoses.	Lokaler i gatuplan längs stadsgator. Gator och parker skall ha mycket hög gestaltningsnivå.	Lokaler i gatuplan eftersträvas längs stadsgator. Gator och parker bör ha hög gestaltningsnivå.
<b>Stadsgata</b>	Stadsgator ska vara tillgängliga och trygga särskilt för gående och cyklister. Hög nivå på gestaltning.	Stadsgator ska vara tillgängliga och trygga särskilt för gående och cyklister. Hög nivå på gestaltning.	Lokaler i gatuplan eftersträvas och avsteg görs endast i undantagsfall. Gatumark med mycket hög skötsel- och gestaltningsnivå.	Lokaler i gatuplan rekommenderas. Gatumark har hög skötsel- och gestaltningsnivå.
<b>Park</b>	Här förväntas mycket högt besöksstryck, vilket kräver mycket hög skötsel- och gestaltningsnivå.	Här förväntas högt besöksstryck, vilket kräver hög skötsel- och gestaltningsnivå.	Här förväntas mycket högt besöksstryck, vilket kräver mycket hög skötsel- och gestaltningsnivå.	Här förväntas högt besöksstryck, vilket kräver hög skötsel- och gestaltningsnivå.
<b>Naturområde</b>	Naturområden ska vara tillgängliga och trygga särskilt för gående och cyklister.	Naturområden ska vara tillgängliga och trygga särskilt för gående och cyklister.	Här förväntas mycket högt besöksstryck, vilket kräver mycket hög skötselnivå.	Här förväntas högt besöksstryck, vilket kräver hög skötselnivå.
<b>Övriga områden</b>	Exploatering ses som mycket positivt av kommunen. Tillgänglighet i gatunät och god parktillgång ska tillgodoses.	Exploatering ses som positivt av kommunen. Tillgänglighet i gatunät och god parktillgång ska tillgodoses.	Gator och parker skall ha mycket hög gestaltningsnivå.	Gator och parker bör ha hög gestaltningsnivå.

spårstationen desto högre exploateringsgrad och mer positiv inställning till tillkommande exploatering, oavsett om den är markerad på strukturplanerna eller inte. God tillgång på parker och närrekreationsområden ska alltid säkerställas. Den markanvändning som redovisas är den huvudsakliga markanvändningen. Exploaterings- och förtätningsområden ska utöver bebyggelse även rymma funktioner som mindre grönytor, parker, lekplatser, dagvattenanläggningar och spontanidrottsytor. Likaså kan parker och naturområden rymma rekreations- och upplevelsefunktioner samt dagvattenanläggningar. Strukturplanerna visar ett önskat framtida läge, hur situationen ser ut ifall strukturplanerna har genomförts.

Statistiken gällande upplåtelseform inom respektive strukturplan visar på en grov nivå hur fördelningen idag är inom mindre delområden. Statistiken återger inte en exakt sanning då strukturbildernas geografiska indelning inte helt överensstämmer med den indelning som statistik finns för upplåtelseformer.

### Strukturplan för Huddinge centrum – administrativt centrum

Huddinge centrum ligger centralt i kommunen mellan Stuvsta och Flemingsberg, längs med stambanan och pendeltåget. Huddinge centrum är administrativt centrum vilket innebär att kommunens centrala administration inom olika områden bör ligga i Huddinge centrum och att Huddinge kommunhus ska ligga här.

#### Nuläge – statistik och kunskapsunderlag

Totalt sett inom området är det en balans mellan upplåtelseformer men skillnaderna är stora mellan delområdena och det skulle vara positivt om andelen hyresrätter kunde öka i område 2 och 3.



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hyresrätt	Bostadsrätt	Äganderätt
<b>Huddinge</b>	14 585	6 863	39	38	22
<b>Område 1</b>	7 344	4 287	55	41	4
<b>Område 2</b>	2 059	669	1	29	70
<b>Område 3</b>	5 182	1 907	17	36	47

Tabell 2. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Huddinge centrum, 2011.

Av de sju centrumområdena har Huddinge centrum flest boende och arbetande i närheten av centrum. Utbudet av handel, restauranger och kulturverksamheter är betydligt större än vad som är förväntat med hänsyn till antalet boende och arbetande i närområdet.

I delar av området är tillgången till grönområden mätt i grönyta per person och hur nära det är till grönområdena inte helt

# Huddinge C

## Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- ..... 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- Exploateringsområde
- Förtättningsområde
- Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spårväg syd
- Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- Dagvatten



Figur 18. Strukturplan för Huddinge centrum, teckenförklaring finns på sidan 54.



tillfredställande, varför det är viktigt att bevara och utveckla attraktiva parker och grönområden i Huddinge centrum.

Huddinge centrum är en expansiv del av kommunen. Flera detaljplaner pågår inom området och ett planprogram för en förhållandevis stor del av området har tagits fram. Planprogrammet rymmer ungefär 2 000 bostäder, 20 800 kvm kontor, 11 800 kvm handel samt kommunal service såsom förskolor.

### ***Inriktning och strukturplan***

Huddinge centrum (1) lyfts genom att fler entréer och framsidor tillskapas. Men även genom kompletteringsbebyggelse av olika funktioner. Centrum växer längs Sjödalsvägen (2) fram till Storängen (3) som omvandlas till en blandstad (se kapitel Storängen). Kommunalvägen (4) utvecklas till en attraktiv stadsgata genom att dess utformning ändras, men även genom tillkommande exploatering som vänder sig mot gatan med vissa lokaler i bottenplan. Vid exploatering längs med Kommunalvägen är det viktigt att beakta de kulturmiljövården som finns här. Ett nytt torg (5) och mötesplats tillskapas genom att bil- och busstrafiken på Kommunalvägen stängs av och istället leds i tunnel under spåren (6). Denna koppling förbättrar även kopplingen mellan de västra och östra delarna vilket även fler pendeltågsuppgångar kommer att göra. Kollektivtrafikens attraktivitet förstärks inte bara genom fler pendeltågsuppgångar utan även genom att busstrafikens samlas på ett och samma ställe (7).

Huddinge centrum är i sig själv en mycket viktig mötesplats med dess torg, butiker, restauranger, kaféer och folkliv. Andra viktiga mötesplatser att särskilt satsa på och utveckla i området är Sjödalsparken (8), Rådsparken (9), Fullerstaparken (10) och det blivande torget i entrén till Storängen (11). Fullerstaparken omfattar även Fullersta gård som är en viktig kulturmiljö som ska värnas och lyftas som en kvalitet i området.

För att utnyttja det goda kollektivtrafikläget och det centrala läget är en högre exploateringsgrad i småhusområdet

söder om centrum (12) eftersträvansvärt. Även söder om Storängsleden tillkommer bebyggelse som ska bidra till att omvandla Storängsleden (13) till en stadsgata vilket är möjligt först efter att Tvärförbindelse Södertörn är färdigställd. Längs Rosenhillsvägen (14) eftersträvas flerbostadshus då boendetypen är underrepresenterad i området samt att området ligger nära spårtrafik. Ett stamnät för kollektivtrafik genom detta område ska förbättra kopplingen till Huddinge centrum. För att boende i Solgård ska ha en tydlig och bra koppling till Huddinge centrum behöver sambandet (15) mellan dessa områden förbättras.

I området vid Kyrkdammarna (16) föreslås en hög exploateringsgrad men Tingshuset bör bevaras av kulturmiljöskäl. Från Kyrkdammarna anläggs ett grönt stråk som binder ihop området med Sjödalsparken, Storängen och Trehörningen. Sjödalsparken (8) lyfts till en attraktiv stadspark och en vattenspegel tillskapas genom att dagvattnet leds hit. Det är även viktigt att sambandet mellan centrum, Sjödalsparken och Rådsparken (17) stärks då detta är tre viktiga platser i området som människor lätt ska kunna röra sig mellan.

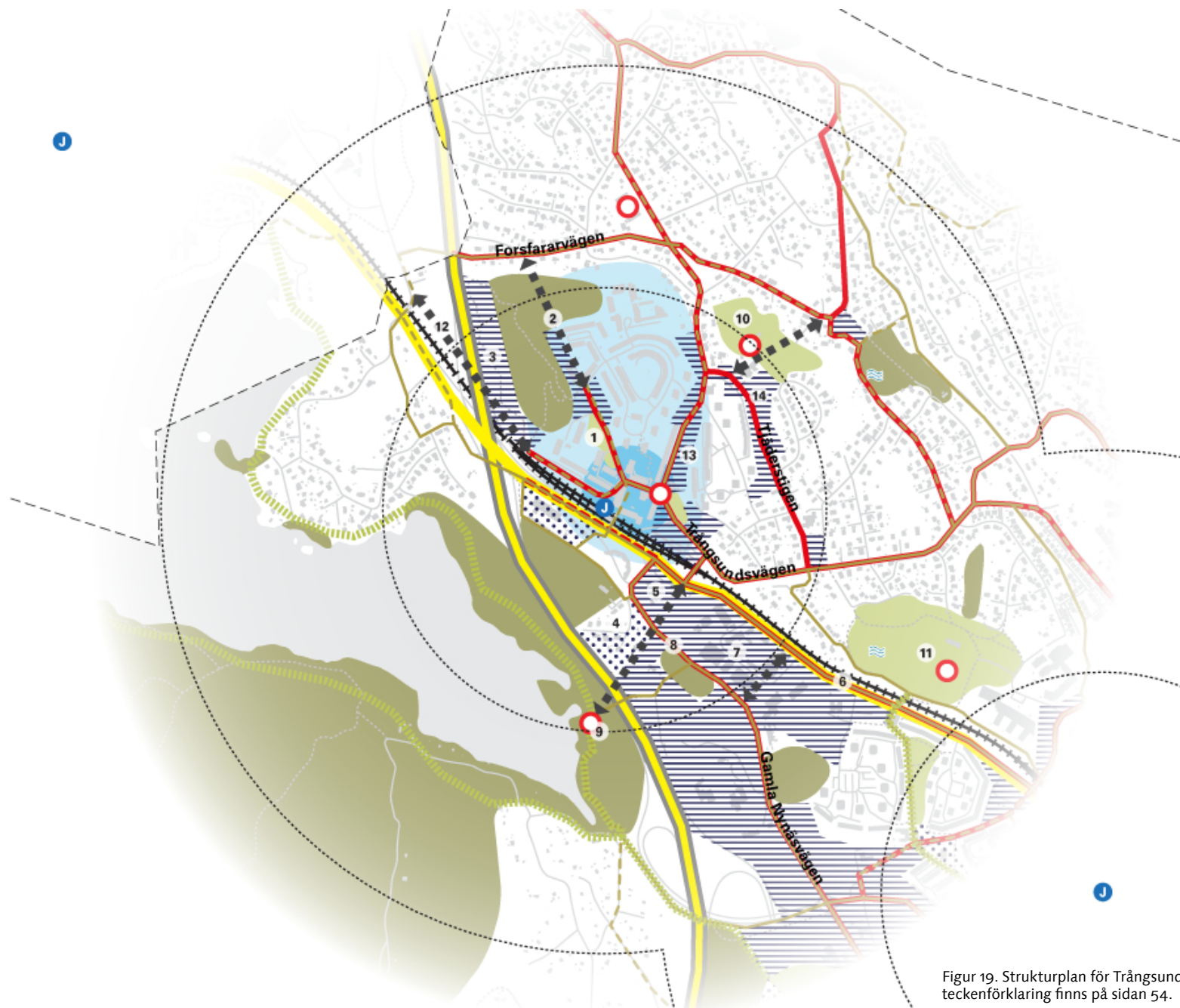
Den kraftiga expansionen kräver ett stort tillskott av kommunal service vilket det bland annat finns utrymme för i Storängen, vid Huddinge gymnasium, öster om Ängsnässkolan (18) och att kolonilotterna (19) omlokaliseras till grönområdet väster om Trehörningen och bereder då plats för kommunal service, troligen en idrottsanläggning som kan nyttjas av boende i området och av de skolor som ligger i anslutning. Kommunalt service kan eventuellt även rymmas söder om Storängsleden (20), platsen är dock kraftigt kuperad.

Trafikverket har påtalat att på lång sikt kan det uppstå behov av ytterligare spår genom Huddinge kommun. Utrymmet har inte preciserats. Hela eller delar av sträckan kan behöva dras i tunnel.

# Trångsund

## Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- ..... 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- Exploateringsområde
- Förtätningsområde
- Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spårväg syd
- Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- Dagvatten



Figur 19. Strukturplan för Trångsund, teckenförklaring finns på sidan 54.

## Strukturplan för Trångsund

Trångsund ligger i Huddinges nordöstra del och gränsar i norr till Stockholm stad och till sjöarna Drevviken och Magelungen.

### Nuläge – statistik och kunskapsunderlag

Totalt sett inom området är det en balans mellan olika upplåtelseformer. Område 2 har få bostäder och tillkommande bostäder bör vara av olika upplåtelseformer. Inom område 1 skiljer flerbostadshusområdet norr om centrum ut sig ur socioekonomiska aspekter varför en ökad blandning inom område 1 skulle vara önskvärd med fler bostadsrätter och/eller ägarlägenheter.

Av samtliga sju centrumområden har Trångsund tillsammans med Stuvsta den lägsta genomsnittliga fastighetsexploateringen och beaktat att området ligger intill en pendeltågsstation är exploateringsgraden mycket låg i förhållande till andra områden. Den låga exploateringsgraden förklaras dels genom att stora delar av området består av villa- och radhusbebyggelse men även att det inom området finns relativt mycket obebyggd mark. Tillgången till grönområden är mycket god i området.

### Inriktning och strukturplan

Trångsund saknar en central park och därför bör en mindre park anläggas norr om centrum (1). För att koppla Stortorp bättre till centrum och pendeltågstrafiken behöver kopplingen mellan Forsfararvägen och Norströms väg förbättras och göras tryggare (2). Då tillgången till grönområden är mycket god och exploateringsgraden är låg i området exploateras delar av grönområdet nordväst om centrum (3). Den del som exploateras är den närmast väg 73 vilket har en viss bullerdämpande effekt på kvarvarande grönområde, av bullerskäl är troligen endast verksamheter aktuellt.

Söder om centrum och Nynäsbanan är det en låg exploateringsgrad, särskilt beaktat att det ligger så nära pendeltåget. Småhusbebyggelsen (4) bör förtätas för att ta tillvara på kollektivtrafikläget och mellan Storvretsvägen och Gamla



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hyses-rätt	Bostads-rätt	Ägande-rätt
<b>Trångsund</b>	8 453	4 071	37	36	27
<b>Område 1</b>	6 449	2 998	39	28	33
<b>Område 2</b>	347	109	4	0	96
<b>Område 3</b>	1 657	964	34	66	0

Tabell 3. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Trångsund, 2011.

Nynäsvägen (5) sker en exploatering, gärna med personalintensiva verksamheter för att leda till en ökad blandning i området men även då platsen är bullerstörd. Trångsund och Skogås ligger geografiskt nära varandra men mentalt är avståndet längre. För att knyta ihop områdena bättre utvecklas Storvretsvägen (6) till en attraktiv stadsgata vilket utöver gatuutformningen kräver en tillkommande exploatering som vänder sig mot gatan, gärna med inslag av publika lokaler i bottenplan. För att uppnå detta och för att ta till vara på spårkollektivtrafikläget sker en omvandling av industriområdet (7), Skogås värmeverks verksamhet måste dock säkras.

Gamla Nynäsvägen utvecklas också till en stadsgata ända från Länna (där Länna gård ska värnas av kulturmiljöskäl), genom Skogås och fram till Trångsunds centrum. Längs denna väg (8) kan det rymmas både bostäder och verksamheter och de värdefulla ekmiljöer som finns kan bli ett positivt inslag i området. Genom att förbättra sambanden med Storvretsvägen knyts de olika områdena bättre ihop. Kopplingen behöver också stärkas ut mot Magelungen där ett viktigt rekreationsstråk finns som utvecklas och platsen stärks till en välfungerande mötesplats (9). Andra viktiga grönområden och mötesplatser som bevaras och utvecklas är Stortorpsparken med bland annat värdefulla kulturbyggnader (10) och Nytorps mosse med olika friluftaktiviteter (11). Gång och cykelkopplingen från Trångsunds centrum och norrut (12) behöver förbättras och även kopplingen till Farsta i Stockholms stad.

De vägar, Trångsundsvägen, Hammartorpsvägen och Norströms väg, som kopplar ihop omkringliggande bostäder med centrum kan stärkas och förtydligas till stadsgator genom en kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen och gärna med inslag av verksamheter. Längs Hammartorpsvägen (13) sker kompletteringsbebyggelse som vänder sig mot gatan. Denna tillkommande bebyggelse bedöms angelägnare att få till än de kulturmiljövärden som därmed riskerar försvinna då det är ett mycket bra kollektivtrafikläge med närhet till centrum och tillkommande bebyggelse kan lyfta ett viktigt

stråk till centrum. Vid exploatering längs Tjäderstigen (14) ska kulturmiljöerna beaktas.

## Strukturplan för Skogås

Skogås ligger i Huddinges östra del och gränsar i norr till Trångsund och i öster till sjön Drevviken och Tyresö kommun samt i söder till Haninge kommun.



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hyresrätt	Bostadsrätt	Äganderätt
<b>Skogås</b>	12 895	5 109	35	33	32
<b>Område 1</b>	3 510	1 688	62	38	0
<b>Område 2</b>	6 499	2 262	4	23	73
<b>Område 3</b>	2 886	1 159	55	45	0

Tabell 4. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Skogås, 2011.

### ***Nuläge – statistik och kunskapsunderlag***

Totalt sett är fördelningen mellan upplåtelseformer jämn men skillnaderna är stora inom området vilket återspeglas i statistiken över socioekonomiska faktorer såsom sysselsättningsgrad, utbildning och inkomst. För att uppnå en positiv utveckling i hela området är det bra om andelen bostadsrätter och/eller ägarlägenheter i område 1 ökar men området kan eventuellt även rymma radhusbebyggelse med hög exploateringsgrad. På samma sätt bör även område 3 kompletteras även om skillnaderna mellan andelen hyresrätter och bostadsrätter är mindre i detta område än i område 1. I område 2 är det positivt ifall i första hand andelen hyresrätter kan öka men även bostadsrätter kan med fördel tillkomma.

Sett till antalet boende och arbetande i området borde det finnas förutsättningar för ytterligare kommersiell service i området. Tillkommande exploatering vid centrum och längs lämpliga stråk mot centrum behöver skapa förutsättningar för detta till exempel genom lokaler i bottenplan på bostadshus.

Jämfört med kommunens andra centrumområden har Skogås den högsta genomsnittliga fastighetsexploateringen, mycket på grund av det stora antalet radhusfastigheter med relativt hög exploateringsgrad men även flerbostadshusbebyggelsen i anslutning till centrum. Tack vare att bebyggelsen är samlad i tätare kvarter finns det mycket obebyggd mark och tillgången till grönytor är mycket god i området.

### **Inriktning och strukturplan**

Skogås centrum lyfts genom att markparkeringen (1) omvandlas till en park och/eller ett torg och parkering löses istället i det parkeringshus som ligger invid centrum, sannolikt bäst med infart från Österleden. Fastigheten (2) bör även kunna förtätas vilket kräver att bensinstationen omlokaliseras.

Från centrum går ett tydligt och bra stråk söderut (3) och här kan främst flerbostadshus anläggas i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Området har mest hyresrätter och det är posi-

tivt om området kan kompletteras med andra upplåtelseformer och ägandeformer. Även kring Vallhornsvägen och Säterbacken (4) bör en förtätning ske, gärna med bostadsrätter och/eller äganderätt, vilket kan erhållas genom mer yteffektiva parkeringslösningar än idag vilket skulle bli ett lyft för området. Sambandet mellan dessa områden och Länna behöver stärkas vilket kan åstadkommas genom hur bebyggelsen utformas, bättre gång- och cykelvägar mellan områdena och aktiviteter och funktioner på grönområdet mellan områdena (5).

I Lyckåshöjden (6) kan en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer rymmas och även kommunal service. Området ligger förhållandevis nära centrum och spårtrafiken. Men bland annat på grund av topografin är kopplingen mellan områdena dålig och behöver stärkas (7).

Entré Skogås (8) utvecklas med både bostäder och verksamheter och skapar en trevligare entré till området. Gamla Beatebergsskolan från 1909 är av kulturmiljöskäl viktig att bevara. Österleden (9) är idag en storskalig infrastrukturlösning som byggs om till en stadsgata med tillkommande exploatering längs gatan.

För att få in fler bostäder och/eller verksamheter i direkt anslutning till kollektivtrafiken och för att utveckla Storröretsleden till en attraktiv stadsgata som knyter ihop Skogås och Trångsund så exploateras markparkeringen i höjd med Skogåsleden (10) och parkeringen löses istället på ett mer yteffektivt sätt. Även grönområdet (11) längs Storröretsleden exploateras delvis bland annat med kommunal service.

Tillgången på grönområden är bra i Skogås och likaså kollektivtrafiken och därför exploateras delar av Richardsviksparken (12), med flerbostadshus och helst hyresrätter av samma skäl som ovan. En förhållandevis hög exploateringsgrad är eftersträövansvärt men den tillkommande bebyggelsen behöver förhålla sig till befintlig bebyggelse och dess kulturmiljövården. Kvarvarande delar av parken bevaras och utvecklas vilket är

# Skogås

## Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- Exploateringsområde
- Förtätningssområde
- Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spårväg syd
- Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- Dagvatten



Figur 20. Strukturplan för Skogås, teckenförklaring finns på sidan 54.

viktigt för de boende i området och för de skolor och förskolor som ligger i närheten.

Utöver centrum är Nytorps mosse (13), badplatserna (14) och Lötsparken (15) viktiga mötesplatser som det särskilt ska satsas på. Längs vattnet går ett attraktivt rekreationsstråk. För att förbättra kopplingen till Tyresö på lång sikt skulle, om möjligt, en gång- och cykelbro över Trångsundssundet vara positivt. Fortsatta utredningar krävs.

### Strukturplan för Stuvsta

Stuvsta ligger i norra Huddinge direkt angränsande till Stockholm stad i norr och Huddinge centrum i söder.

#### Nuläge – statistik och kunskapsunderlag

Äganderätter dominerar inom hela området vilket återspeglas i att den genomsnittliga fastighetsexploateringen är låg, särskilt beaktat det goda kollektivtrafikläget. Därför skulle det vara positivt med en högre exploateringsgrad med fler hyresrätter, bostadsrätter och ägarlägenheter.

En stor del av Stuvsta är bebyggt och tillgången på grönområden är inte helt tillfredställande. Det är därför viktigt att bevara och utveckla befintliga parker och tillkommande exploatering behöver ske i huvudsak genom ett effektivare markutnyttjande på redan exploaterade ytor.

Tillgången på service är avsevärt större än vad som är väntat med hänseende till antalet boende och arbetande i området. En förtätning i området skulle medföra ett bättre kundunderlag för redan befintlig service.

#### Inriktning och strukturplan

En fortsatt förtätning väster om centrum (1) längs Häradsvägen med flerbostadshus eller verksamheter med butiker i bottenplan medför att centrum växer åt detta håll och att området kompletteras med flerbostadshus eller arbetsplatser vilket är underrepresenterat i området. Stambanan är en barriär genom

området och det är viktigt med bra kopplingar mellan området väster och öster om stambanan. Fortsatta studier krävs för att klargöra om det är möjligt att knyta samman områdena bättre. För att lyfta centrum och skapa goda mötesplatser utreds möjligheten att anlägga ett torg på hela eller delar av den parkeringsyta (2) som finns i centrum. Parkeringen norr om centrum (3) exploateras med bostäder eller kontor som knyter an mot centrum. Hur parkeringsbehovet ska lösas utreds



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hyresrätt	Bostadsrätt	Äganderätt
<b>Stuvsta</b>	8 173	2 944	6	14	81
<b>Område 1</b>	3 301	1 210	1	17	82
<b>Område 2</b>	2 992	1 134	13	18	69
<b>Område 3</b>	1 880	600	1	0	99

Tabell 5. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Stuvsta, 2011.

# Stuvsta

## Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- Exploateringsområde
- Förtätningsområde
- Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spärväg syd
- Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- Dagvatten



Figur 21. Strukturplan för Stuvsta, teckenförklaring finns på sidan 54.



vidare. Vid utveckling av centrumområdet är det viktigt att beakta de värdefulla kulturmiljöerna som finns här.

Andra viktiga mötesplatser i Stuvsta utöver centrum som det särskilt ska satsas på är Skeppsmyreparken (4) och Stuvsta IP (5) som redan idag är välbesökta, attraktiva och viktiga mötesplatser i området.

I och med att befolkningen växer ökar även behovet av ytterligare kommunala lokaler. Vid Tallgården (6) och Huddinge gymnasium (7) kan kommunala lokaler rymmas för såväl äldreboende, skola och idrottsanläggning beroende på vilket behov som finns.

Stråket längs med Huddingevägen (8) lämpar sig väl för i huvudsak näringslivetableringar och det är positivt om marken kan nyttjas mer effektivt än idag för att få in fler arbetsplatser men även för att fungera som bullskydd för de bostäder som ligger bakom.

I och med pendeltågsstationen i Stuvsta är kollektivtrafiken god i området som omfattas av strukturplanen. Tillgängligheten till kollektivtrafiken bör förbättras ytterligare genom tydliga och gena stråk till tunnelbanan i Hagsätra (9). Även till Älvsjöskogen (10) behöver kopplingarna stärkas så att boende i Huddinge kan ta del av detta värdefulla natur- och rekreationsområde och vidare till Älvsjö centrum med dess service, arbetsplatser och pendeltåg.

Omfattande åtgärder behövs på Huddingevägen bland annat för att öka trafiksäkerheten och förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. En trafikplats kan behöva anläggas vid korsningen Huddingevägen/Björkängsvägen (11). Detta behöver beaktas vid planläggning i området. Även vid korsningen Huddingevägen/Ågestavägen (12) behöver åtgärder göras för trafiksäkerhet och alla trafikanters framkomlighet.

Trafikverket har påtalat att på lång sikt kan det uppstå behov av ytterligare spår genom Huddinge kommun. Utrymmet har inte preciserats. Hela eller delar av sträckan kan behöva dras i tunnel.

### Strukturplan för Segeltorp

Segeltorp ligger i nordvästra Huddinge angränsande till Stockholm stad i norr och öster. I söder gränsar området till Långsjön och Gömmarens naturreservat. I Segeltorp omfattar



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hysesrätt	Bostadsrätt	Äganderätt
<b>Segeltorp</b>	6 504	2 193	4	29	67
<b>Område 1</b>	1 757	631	12	0	88
<b>Område 2</b>	4 747	1 562	1	40	59

Tabell 6. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Segeltorp, 2011.

# Segeltorp

## Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- Exploateringsområde
- Förtätningsområde
- Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spårväg syd
- Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- Dagvatten



Figur 22. Strukturplan för Segeltorp, teckenförklaring finns på sidan 54.

strukturplanen ett område på 1 200 meter kring Segeltorps centrum. Övriga strukturplaner utgår från spårstationer.

### ***Nuläge – statistik och kunskapsunderlag***

I området finns främst äganderätter men även en del bostadsrätter. Det är positivt om framförallt andelen hyresrätter kan öka i området men bra om området även kan rymma fler bostadsrätter och ägarlägenheter.

Bortsett från Gömmarens naturreservat så är i princip hela området bebyggt vilket medför att tillgången på bostadsnära natur och parker inte är bra. Det innebär också att det finns få ytor för tillkommande bebyggelse. Tillkommande bebyggelse behöver i huvudsak tillkomma på redan ianspråktagen mark.

Utbudet av kommersiell service är något större än vad som är att vänta utifrån antalet boende och verksamma i området. För att skapa förutsättningar för att öka den kommersiella servicen i området, vilket är eftersträvärt, behöver det tillkomma fler bostäder och arbetsplatser i området.

### ***Inriktning och strukturplan***

Ett mindre torg tillskapas, alternativt ytterligare ytor för exploatering, genom att centumparkeringen läggs under mark och genom en högre exploateringsgrad på nuvarande fastighet norr om parkeringen (1). Detta skapar förutsättningar för mer service. Förändringen innebär även att centrum fungerar bättre som mötesplats. För att knyta ihop centrum med Spårväg syd, utveckla Häradsvägen norr om centrum till en attraktiv stadsgata sker en exploatering längs med denna gata (2). Exploateringen ger även ett välbehövligt tillskott av flerbostadshus som i anslutning till centrum rymmer vissa lokaler

i bottenplan. I området finns behov av ytterligare kommunal service, främst för skoländamål, vilket kan anläggas i anslutning till Gömmarens naturreservat (3).

Området längs med Spårväg syd (4) förtätas där så är möjligt för att ta tillvara och nyttja det goda kollektivtrafikläget. Kraftigt buller och höga partikelhalter innebär att bostadsbebyggelse sannolikt inte är lämpligt på platsen. Det är även viktigt att bebyggelsen utformas så att den fungerar som bullerskydd mot bostadsbebyggelsen i Segeltorp.

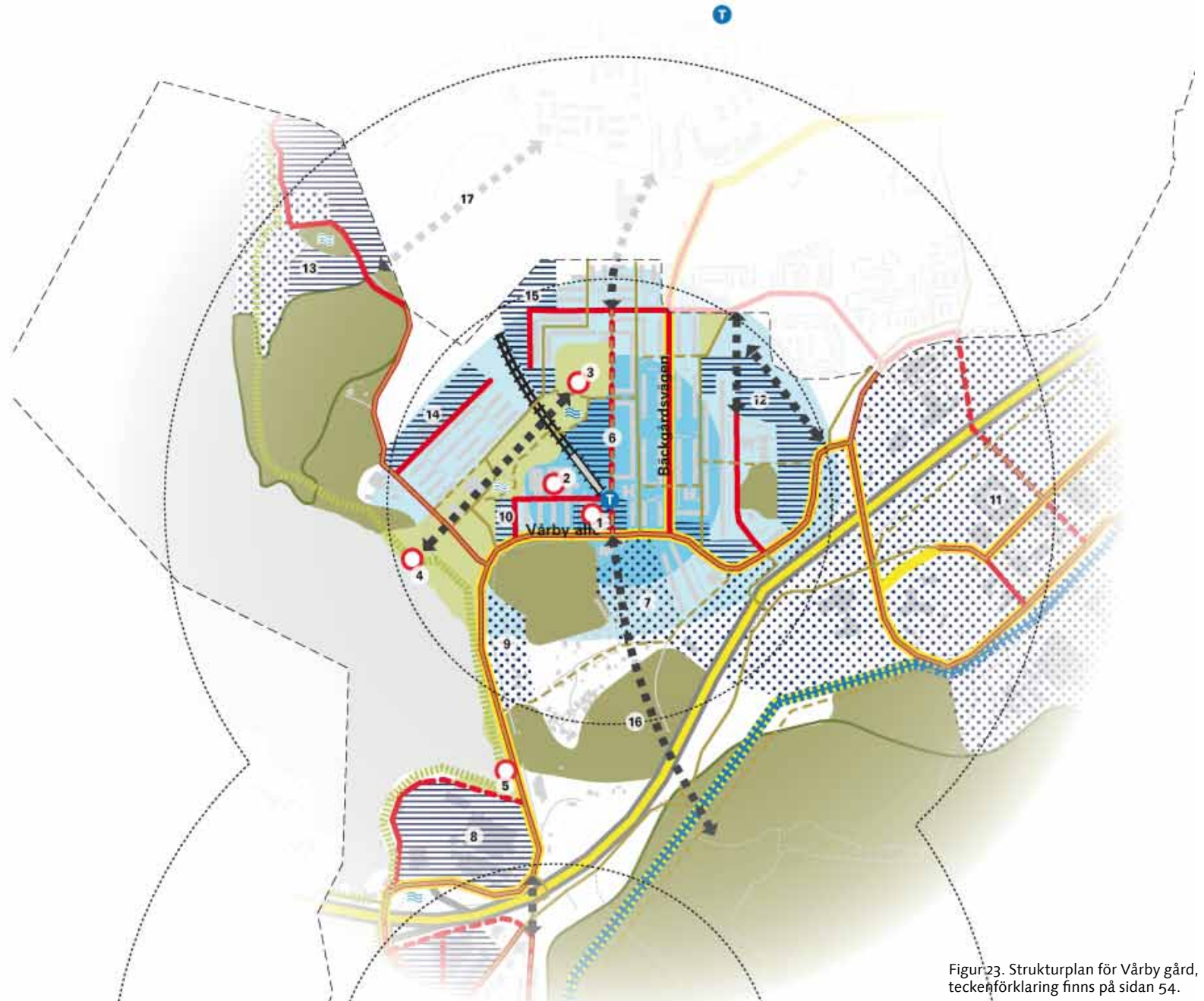
Segeltorp har en brist på parker och grönområden och det är därför särskilt viktigt att de grönområden som finns utvecklas till attraktiva mötesplatser. Områden som det särskilt ska satsas på och utvecklas är delen av Gömmarens naturreservat som ansluter till området (5) och entrén till Långsjön som utvecklas till en attraktiv park med dagvattenlösningar som lyfter parken (6). Satsningar behöver även göras på att lyfta stråket runt Långsjön.

Sambandet mellan Gömmarens naturreservat, Spårväg syd och Sättra tunnelbanestation (7) behöver stärkas och tydliggöras så att boende lätt kan ta del av Gömmarens naturreservat men även enkelt ta sig till spårbunden kollektivtrafik. Det är även viktigt att sambandet är tydligt och bra till och från Fruängen (8) där tunnelbana finns och som Stockholm pekat ut som en tyngdpunkt att utveckla ytterligare. Segeltorps idrottsplats är en viktig målpunkt som ligger strax utanför strukturplanen. Det är viktigt med bra och trafiksäkra förbindelser till idrottsplatsen. Segeltorps industriområde (9) kan rymma såväl verksamheter som bostäder beroende på fastighetsägarnas vilja.

# Vårby gård

## Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- ..... 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- ▨ Exploateringsområde
- ▩ Förtättningsområde
- ▩ Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- ▨ Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- - - Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- - - Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spårväg syd
- ◄ ■ ► Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- ≡ Dagvatten



Figur 23. Strukturplan för Vårby gård, teckenförklaring finns på sidan 54.

## Strukturplan för Vårby gård

Vårby gård ligger i västra Huddinge och gränsar i nordost till den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen och i norr till Vårberg i Stockholm stad. Mälaren, Albysjön och Botkyrka kommun gränsar i sydväst till området.

### Nuläge – statistik och kunskapsunderlag

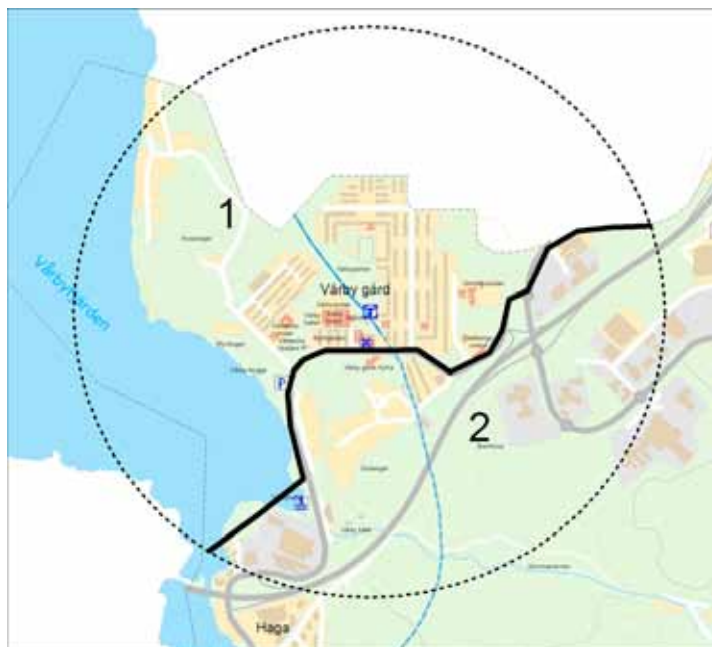
Området har en stor dominans av flerbostadshus i allmänhet och hyresrätter i synnerhet. För att öka blandningen i området är det angeläget att andelen bostadsrätter, ägarlägenheter och äganderätter ökar. För att ta del av det goda kollektivtrafikläget är det viktigt att exploateringsgraden är hög, även för tillkommande äganderätter. Utöver tillkommande exploatering kan en ökad blandning uppnås genom omvandling av hyresrätter till bostadsrätter.

Tack vare att området i princip enbart består av flerbostadshus blir den genomsnittliga fastighetsexploateringsgraden hög i området i jämförelse med övriga centrumområden. Bebyggelsen är koncentrerad till en mindre yta och därför finns det en förhållandevis god tillgänglighet till grönytor.

Det finns ett något mindre utbud av kommersiell service än väntat med hänseende till antalet boende och verksamma i området.

### Inriktning och strukturplan

Centrumanläggningen (1) bör rivas eller avsevärt förnyas och en högre exploatering tillskapas som även rymmer bostäder och/eller arbetsplatser. Detta för att lyfta och utveckla centrum så att det fungerar som ett attraktivt och välfungerande centrum och en ännu bättre mötesplats än idag. Tunnelbaneentrén är otrygg, svårorienterad och till viss del en barriär i området och bör därför genomgå en omfattande ombyggnad. För att det ska finnas underlag för ett lokalt välfungerande centrum krävs det att kundunderlaget ökar och att det blir fler boende och verksamma i området. Vårbyhuset (2) med alla dess funktioner är en plats att värna och utveckla som en värdefull mötesplats med bra kvaliteter.



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hyresrätt	Bostadsrätt	Äganderätt
Vårby gård	7 954	3 090	82	14	3
Område 1	7 002	2 787	84	14	2
Område 2	952	303	70	14	17

Tabell 7. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Vårby, 2011.

Vårbyparken (3) är en värdefull och central park i området som utvecklas bland annat genom att dagvattnet leds till ravinen så att det blir en bäck igen. Grönstråket leder ner till Mälaren och området kring Vårby brygga (4) vilket är en annan stor kvalitet som det ska satsas på så att platsen blir en ännu attraktivare mötesplats. Nere vid vattnet ligger även Vårbybadet (5) som även det är en välbesökt och värdefull mötesplats. Kopplingen vidare till Botkyrka bör stärkas.

Norr om centrum (6) anläggs flerbostadshus gärna med inslag av service och arbetsplatser i direkt anslutning till kollektivtrafiken och service. Eventuell biltrafik på den tillkommande stadsgatan ska vara underordnad gång- och cykeltrafikanters behov och trafiksäkerhet. Söder om centrum (7) sker en förtätning för att ta tillvara på det mycket goda kollektivtrafikläget och vid behov ryms även kommunal service i området.

Vårby allé utvecklas till en stadsgata med tillkommande exploatering. När Spendrups flyttar sin tillverkning kan såväl bostäder som arbetsplatser tillskapas i direkt anslutning (8) till Mälaren. De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna bör värnas. Marinan bör göras tillgänglig för allmänheten så att vattnet blir en tillgång för alla som rör sig i området. Villaområdet längs med Vårby allé (9) förtätas, gärna med flerbostadshus för att ta till vara på det mycket attraktiva läget. Det ska studeras om de två Vårby allé vägarna kan samlokaliseras till en stadsgata för att minska vägarnas barriäreffekt, skapa större utrymme för grönstråket längs vattnet alternativt ytterligare bebyggelse. En entré till centrum och attraktiva boendemiljöer uppnås när (10) exploateras. Vårby gravfält och Vårby kyrka har höga kulturmiljövärden och lyfts fram som kvaliteter i området. Kopplingen till Kungens kurva behöver stärkas och utvecklas så att människor enkelt kan röra sig mellan områdena. Kungens kurva (11) står inför en kraftig expansion, se kapitel Kungens kurva.

Norr och öster om Grindstuskolan (12) sker en exploatering med småhus, flerbostadshus och kommunal service. Området närmast E4/E20 lämpar sig sannolikt bäst för arbetsplatser av buller och partikelskäl. Norr om Korpberget (13) sker en förtätning och exploatering främst av småhus i enlighet med redan framtagna detaljplaner. Från detta område är det önskvärt med en ny busskoppling till Stockholm (17). Såväl nordväst om Krongårdsvägen (14) som nordväst om Lammholmsbacken (15) är endast ena sidan av vägen bebyggd och fler bostäder kan rymmas som leder till en ökad blandning och ett ökat underlag för service.

För att koppla ihop Gömmarens naturreservat med Sätroskogen, minska barriäreffekten av E4/E20 och tillgängliggöra naturområdena är det av mycket stor vikt att en koppling tillkommer (16) som fungerar både för människor och för djur.

Främst bör bostadsrätter, ägarlägenheter och äganderätter anläggas i området då Vårby domineras av hyreslägenheter. Det är även bra att komplettera med stora lägenheter då det är en brist i området. I befintlig bebyggelse bör uteplatser på bottenvåningarna tillskapas på lämpliga ställen för att skapa en mer personlig och trygg miljö.

### **Strukturplan för Masmö/Vårby Haga**

Masmö och Vårby Haga ligger i västra Huddinge i direkt anslutning till E4/E20 och med Gömmarens naturreservat i öster, Flottsbro i söder och Albysjön och Botkyrka kommun i väster.

#### ***Nuläge – statistik och kunskapsunderlag***

Området rymmer i princip bara flerbostadshus och en majoritet är hyresrätter. Område 1 rymmer idag knappt några bostäder, område 2 i princip uteslutande hyresrätter och område 3 en stor majoritet bostadsrätter där en del är bostadsrättsradhus, se tabell 8. En ökad blandning är eftersträvarvärd.

En stor del av området inom strukturplanen är obebyggt av flera skäl, naturreservat, topografi och att den bebyggelsen som finns är samlad i tätare kvarter. Tillgången och närheten till naturområden är mycket god i området. Området har minst antal boende och arbetande av samtliga sju strukturplaneområden och även lägst genomsnittlig årsinkomst varför serviceutbudet även blir begränsat.

#### ***Inriktning och strukturplan***

Vid tunnelbaneuppgången anläggs en mindre servicebutik som tillsammans med ett upprustat torg och park blir en mötesplats i området (1). Vid parken tillkommer flerbostadshusbebyggelse helst bostadsrätter för att öka blandningen i området. Den utpekade kulturmiljön kan i princip i sin helhet bevaras även

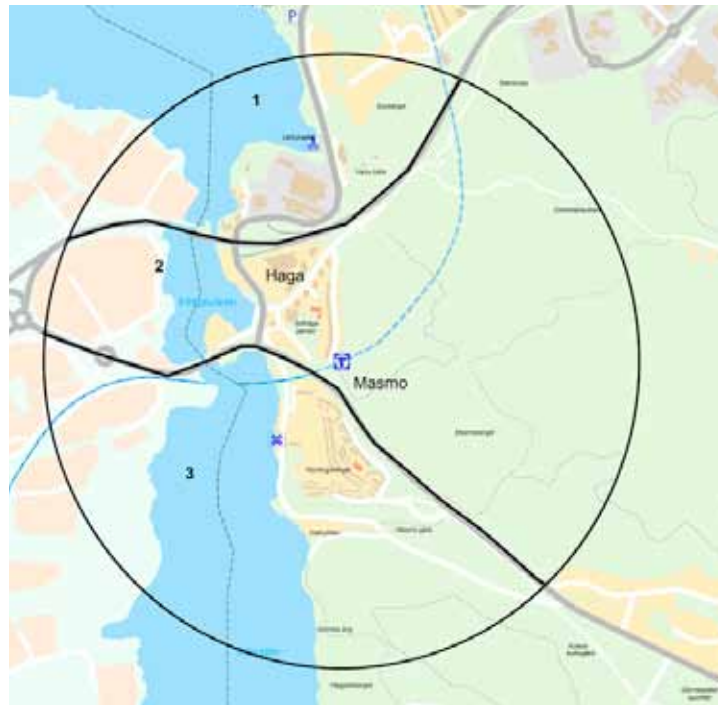
## Masmo Vårby Haga

### Prioriterade platser, stråk och grönområden

- Kommungräns
- 600/1200 m radie
- Inre stadskärna
- Yttre stadskärna
- Exploateringsområde
- Förtätningsområde
- Utredningsområde
- Parkområde
- Naturområde
- Skyddat grönområde
- Grönstråk
- Järnväg/tunnelbana ovan jord
- Huvudvägnät
- Befintlig stadsgata
- Tillkommande stadsgata
- Befintligt GC-stråk
- Tillkommande GC-stråk
- Stamnät för kollektivtrafik
- Spårväg syd
- Samband som behöver stärkas
- Mötesplats
- Dagvatten



Figur 24. Strukturplan för Masmo/Vårby Haga, teckenförklaring finns på sidan 54.



	Befolkning	Bostäder	Andel (%)		
			Hyses- rätt	Bostads- rätt	Ägande- rätt
<b>Malmö / Vårby Haga</b>	2 655	1 272	64	35	1
<b>Område 1</b>	99	34	0	97	3
<b>Område 2</b>	1 432	751	99	0	1
<b>Område 3</b>	1 124	487	14	84	2

Tabell 8. Befolkning och upplåtelseform inom strukturplanen för Malmö, 2011.

om platsen bebyggs. Mellan E4/E20 och Botkyrkavägen (2) är det idag ett lågt markutnyttjande som vänder sig från Malmö. En högre exploateringsgrad av både bostäder och arbetsplatser som knyts samman med befintligt bostadsområde är önskvärt.

Längs med Alby (3) anläggs bostäder. Vid exploateringen är det viktigt att beakta klimatförändringar med potentiell risk för skred och översvämningar, de kulturmiljövärden som finns i området och att vattnet fortsätter vara så tillgängligt som möjligt för alla invånare.

På grund av Myrstugubergets (4) höga kulturmiljövärden, topografi och relativt täta bebyggelse pekas ingen ytterligare bebyggelse ut. Området intill mellan Botkyrkaleden och Malmöplatån-Masmokilen – utreds vidare för framtida användning som grönområde alternativt naturreservat eller om en exploatering kan vara möjlig. För att ta till vara på vattnet som en kvalitet för både boende i område och besökare anläggs en strandpromenad så nära vattnet som möjligt (5). Sambandet mellan vattnet, Myrstuguberget och Gömmarens naturreservat bör förbättras (7) vilket är en utmaning pga topografi och väginfrastruktur.

När Spendrups flyttar sin tillverkning kan såväl bostäder som arbetsplatser tillskapas i direkt anslutning (6) till Mälaren. De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna bör värnas. Marinan bör göras tillgänglig för allmänheten så att vattnet blir en tillgång för alla som rör sig i området.

Kopplingen mellan Malmö/Vårby Haga och Vårby gård bör förbättras (8) då den idag utgörs av en gång och cykeltunnel under E4/E20 som vare sig är gen, trygg eller har bra orientering. För att koppla ihop Gömmarens naturreservat med Sätterskogen, minska barriäreffekten av E4/E20 och tillgängliggöra naturområdena är det av mycket stor vikt att en koppling tillkommer (9) som fungerar både för människor och för djur.



Masmolänken var en planerad förbindelse mellan Botkyrkaleden och E4/E20 (10) och Trafikverket utreder hur denna trafiklösning ska se ut. Om en vägförbindelse blir till i detta snitt kommer en trafikplats med idag okänt ytanspråk och lokalisering anläggas (11) vilket måste beaktas vid planläggning i området.

## VERKSAMHETSOMRÅDEN

En betydande del av kommunens företag och arbetsplatser finns i Länna, se Figur 25, och en fortsatt expansion i området är önskvärd och planerad för att öka antalet arbetstillfällen i kommunen och för att näringslivet i kommunen som helhet ska vara diversifierat. Norr om befintligt verksamhetsområde, det så kallade Länna norra, planläggs för verksamheter där inriktningen är lättare industri och viss tillverkning. De företag som även lokaliserar sina kontor till området prioriteras då det skapar fler arbetstillfällen i kommunen både direkt och indirekt bland annat genom nyttjandet av olika företagstjänster. På markanvändningskartan (se även Figur 25) är ett planerat vägnät markerat i Länna norra och vidare till Mellanmossevägen/Enkröksvägen. Denna nya väg är viktig både för att trafikförsörja den nya delen av verksamhetsområdet men även för att åstadkomma en bra kollektivtrafikförbindelse.

Gräsvreten är planerat att utvidgas öster ut. Området kommer vara ett renodlat arbetsområde. Verksamheterna bör inte vara personalintensiva på grund av att området inte är så väl kollektivtrafik försörjt och därför kan ytkrävande verksamheter lokaliseras till området. Vid etablering av ytterligare verksamheter i Gräsvreten måste hänsyn tas till boende i angränsande områden i Haninge kommun. Vatten och avlopp byggs ut i hela Gräsvreten när området expanderar.

Länna gårds handelsområde vid väg 73 på gränsen mot Haninge kommun kompletteras med verksamheter, inte handel, som knyter ihop Huddinge med den exploatering som är planerad i Haninge. Hela Lissmaån med ett grönstråk bevaras, även i detta område. De kulturhistoriskt värdefulla



Figur 25. Länna företags- och handelsområde och Gräsvreten (skrafferade).

platserna Lissmadalen, den månghundraåriga vägsträckningen Lännavägen och Länna gård ska värnas vid kommande exploateringar i detta område.

Även Gladö industriområde, Flemingsbergs södra och Vårdkasen utmed Glömstavägen är tänkta att även på lång sikt kvarstå och utvecklas som renodlade verksamhetsområden som kan rymma industriverksamhet i olika omfattning. Detta innebär att avsteg från översiktsplanens inriktning behöver göras gällande funktionsblandning i alla områden och att prioritera kunskaps- och tjänsteföretag. Det är inte heller sannolikt att det finns marknadsförutsättningar för rena kontorsetableringar i dessa områden. Men översiktsplanens målsättning om en effektiv markanvändning gäller och målsättningen är att få in så många arbetstillfällen som möjligt i områdena.

## RIKTLINJER

- Det bör vara max 300 meter från bostaden till en park eller grönområde och max 800 meter till ett större grönområde.
- Längs kollektivtrafikstråken eftersträvas en medelhög genomsnittlig exploateringsgrad och etablering av lokal service och verksamheter.
- Fritidshusområdena inom kommunen kommer på sikt omvandlas till områden med permanent bebyggelse. De ska VA-försörjas och bör i viss omfattning kompletteras med andra bostadstyper samt om möjligt även viss service.
- Översynen av VA-utbyggnadsprogrammet ska resultera i en bedömning av i vilken ordning omvandlingsområdena ska VA-försörjas och planläggas.
- Bebyggelse bör inte tillkomma utanför sammanhållen bebyggelse utan där bör endast kompletteringar av befintliga hus tillåtas.
- Mindre tomtstorlekar, flera lägenheter i huvudbyggnad och andra verksamheter medges även i områden som domineras av småhus.
- Övrig tätort kompletteras där så är möjligt med de funktioner, upplåtelseformer och bostadstyper som är underrepresenterade i området.

## FORTSATT UTVECKLING I ÖVRIG SAMMANHÅLLEN BEBYGGELSE

Utveckling ska främst ske i de regionala stadskärnorna, områden kring spårstationer och lokala centra samt de områden som beskrivs i kapitel Verksamhetsområden. Detta då dessa områden har störst potential att uppfylla många av de mål som beskrivs i översiktsplanens inriktning. Men hela kommunen, bortsett från de områden som är utpekade som bevarandehänsyns-områden på markanvändningskartan och bebyggelse utanför sammanhållen bebyggelse, är potentiella förändringsområden i olika utsträckning. I detta kapitel redovisas vilken inriktning som gäller för dessa områden.

### Bebyggelseutveckling längs kollektivtrafikstråk

Detta kapitel redovisar bebyggelseinriktningen längs kollektivtrafikstråken, det så kallade stamnätet, se markanvändningskartan. Inriktningen gäller endast för sammanhållen bebyggelse och inte i den sammanhängande grönstrukturen. Ungefär 400 meter från stamnätets befintliga och eventuella tillkommande busshållplatser räknas som sekundära bebyggelse- och förtättningsområden. Bebyggelse här räknas som kollektivtrafiknära.

I enlighet med inriktningen för översiktsplanen ska kollektivtrafiken vara utgångspunkt vid all planering och områden byggs ut så att en mer turtät kollektivtrafik främjas. För att uppnå detta ska en högre exploatering med blandade upplåtelseformer eftersträvas längs med de utpekade kollektivtrafikstråken, stamnätet. Tillkommande bebyggelse ska ta hänsyn till befintlig bebyggelse.

Inriktningen för översiktsplanen lyfter även att ett levande samhälle med olika funktioner ska eftersträvas. En funktionsblandning är inte realistisk att få till på varje mindre delområde men längs huvudvägnätet i bostadsområden finns det redan idag vissa verksamheter och service. Där huvudvägnätet sammanfaller med kollektivtrafiknätet finns det särskilt goda förutsättningar att få till en ökad funktionsblandning. Det ska

därför eftersträvas att mer lokal service och fler verksamheter, som är förenliga med bostäder, etableras längs med kollektivtrafikstråken. Det är positivt om service och verksamheter kan koncentreras till vissa platser då det skapar små lokala centrum främst vid hållplatslägena. Fokus ska ligga på just ett levande samhälle, där det är möjligt att gå och cykla till lokal service. Det medför många positiva saker såsom rörelse, trygghet, ökad attraktivitet och trivsel.

Vid exploatering längs kollektivtrafikstråken måste kollektivtrafikens framkomlighet beaktas och säkras.

### Övrig tätort

Den samlade bebyggelsen som inte omfattas av de fördjupade översiktsplanerna, strukturplaner eller stamnät för kollektivtrafik (se markanvändningskartan) klassas i denna översiktsplan som övrig tätort. Detta är områden som inte ligger i anslutning till högklassig kollektivtrafik eller i närheten av ett lokalt centrum. Inriktningen för översiktsplanen slår fast att ett mer levande samhälle med goda livsmiljöer ska eftersträvas genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service. Sammanhålningen ska även stärkas genom fler mötesplatser, blandade upplåtelseformer, bostadstyper och funktioner och att områden binds ihop.

För den övriga tätorten gäller att funktioner, upplåtelseformer och bostadstyper som leder till en ökad blandning är eftersträvarvärt. Kommunen ser positivt på en utveckling där renodlade småhusområden kompletteras med flerbostadshus och verksamheter som är förenliga med bostäder. Det är även viktigt med attraktiva mötesplatser och parker i dessa områden. Hänsyn ska tas till områdets befintliga karaktär.

### Tillåtande byggregler i småhusområden för en gradvis utveckling

Huddinge är en del av en expansiv storstadsregion vilket medför ett starkt exploateringsstryck. Idag består stora delar av kommunen av småhusbebyggelse, ibland även i centrala lägen

vid spårstationer. Områden med småhusbebyggelse har ofta en stark struktur på grund av sin fastighetsindelning och förändringar i dessa områden kan vara svåra att få till. Samtidigt finns det ett behov av att förtäta i dessa områden och skapa större möjligheter för blandade upplåtelseformer och bostadstyper men även för att skapa ett förbättrat underlag för service.

Förändringar i dessa områden kommer mestadels att utgå utifrån fastighetsägarnas egna önskemål vilket leder till en långsammare förtätning. För att uppmuntra till en sådan gradvis förtätning som har positiva effekter bör planbestämmelserna i området vara mer tillåtande vad gäller förändringar i fastighetsstruktur eller upplåtelseformer. I dessa områden bör därför mindre fastighetsstorlekar medges och även att flera lägenheter inom huvudbyggnaderna medges. Detta kan skapa större möjligheter att bo kvar i ett område vid förändrade livsförhållanden och skapa ett större underlag för service. Förtätningen bör göras med stor hänsyn tagen till områdets befintliga karaktär vad gäller placering på tomter, husvolym och exploateringsgrad och på så sätt medges en försiktig förtätning som kan hanteras inom befintlig struktur.

### **Omvandling av fritidshusområden pågår och fortsätter**

I Huddinge finns ett flertal fritidshusområden som har vuxit fram från 1940-talet och framåt. Dessa påverkas av det exploateringstryck som finns i Huddinge och många har valt att bosätta sig permanent i områdena trots att byggrätterna är begränsade och ett allmänt vatten- och avloppssystem saknas.

I Översiktsplan 2000 pekades Vidja, Ådran, Gladö kvarn och norra Glömsta ut som fritidshusområden men har trots den ambitionen utvecklats mot ett året runt-boende. Områdena ligger centralt i länet och erbjuder ett attraktivt boende för de som söker ett mer naturnära läge. De saknar idag kommersiell och kommunal service och är dåligt kollektivtrafikförsörjda. Enligt RUFSS 2010 så bör inriktningen för fritidshusområden

som omvandlas till permanentbostäder vara att gemensamma försörjningsanläggningar bör byggas.

Det finns miljömässiga och sociala vinster av att på sikt detaljplanlägga Huddinges fritidshusområden för permanentboende och bygga ut allmänna vatten- och avloppssystem, medge en förtätning, komplettera med verksamheter och mötesplatser samt förstärka gatustrukturen. Detta bör göras med hänsyn tagen till områdenas befintliga karaktär och utifrån de miljömässiga krav som de ofta känsliga miljöerna ställer på omvandlingen. Dessa områden ska få bättre förutsättningar för ett året runt-boende med en kommunal standard på vägarna, ett kommunalt huvudmannaskap för allmänna platser samt tillgång till mötesplatser och viss service.

De fritidshusområden som benämnts som omvandlingsområden på markanvändningskartan spås inte få samma förtätning som övrig tätort. Områdena är ofta begränsade från att växa geografiskt och det är svårare för dem att få en fullgod kollektivtrafik.



FOTO: MAJA BRAND

### Utanför sammanhållen bebyggelse

Med sammanhållen bebyggelse menas områden med tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark. Sammanhållen bebyggelse är ett begrepp inom plan- och bygglagen som bland annat anger när krav på detaljplan uppstår. Ny bebyggelse bör inte tillkomma utanför sammanhållen bebyggelse. Vid förändring av bebyggelse utanför planlagda områden eller utanför sammanhållen bebyggelse inträffar i vissa fall krav på framtagande av detaljplan.

För de byggnader som ligger utanför sammanhållen bebyggelse och som består av enstaka hus bör endast mindre kompletteringar av befintliga byggnader medges för att skapa en bättre standard för de boende.

### Framtida bebyggelsereserv

Ett obebyggt område vid Högmora, Mellansjö och Svartvik pekas ut som framtida bebyggelsereserv. Området ligger i Hanvedenkilen men naturvärdena bedöms inte vara höga i denna del av kilen. De värdefullaste naturvärdena och den viktigaste kopplingen är istället Kynäsberget och kopplingen vidare till Stockholm.

Området pekas ut för att tydliggöra kommunens långsiktiga viljeinriktning med området. Viljan är att området ska rymma en blandad bebyggelse med en relativt hög exploateringsgrad. Marknadsförutsättningarna för detta bedöms inte finnas inom denna planomgång och därför pekas området ut som en framtida bebyggelsereserv. Vid framtida planläggning av området är det viktigt att ha ett grönt stråk genom området som fungerar både som park men även som en koppling i Hanvedenkilen från detta område och vidare upp i Stockholm. Vid planläggning bör även kollektivtrafikens stamnät dras genom området för att kollektivtrafikförsörjningen ska bli bra för hela området och inte bara i de södra delarna av området.



Figur 26. Framtida bebyggelsereserv från markanvändningskartan, skrafferat område.

# Regionala och statliga intressen

## **MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA INTRESSEN**

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, klargör de mellankommunala och regionala intressena i länet.

### **Bostäder, arbetsplatser och utbildning**

Såväl RUFS 2010 som OECD:s granskning av Stockholmsregionen lyfter behovet av fler bostäder, arbetsplatser och kvalificerad arbetskraft för att regionen ska ha en fortsatt hög attraktivitet och tillväxt. Det kan således uttryckas att det är ett mellankommunalt intresse att alla kommuner bidrar till att tillskapa detta. Huddinge kommun utgår från landstingets uppräknade behov av bostäder dvs 700 bostäder per år vilket överstiger alternativ hög i RUFS 2010. Kommunen har även hög beredskap och ett aktivt arbete för fler arbetsplatser vilket är viktigt för en regional balans och det finns möjlighet för den högre utbildningen i Flemingsberg att expandera.

### **Regionala stadskärnor och Stockholms stads tyngdpunkter**

Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg är två av de utpekade regionala stadskärnorna. Kommunen bedriver ett aktivt arbete för att kraftigt utveckla de båda områdena. Det är ett mellankommunalt intresse att de regionala stadskärnorna genomförs då en stor del av framtida arbetsplatser och service kommer att lokaliseras i stadskärnorna.

I såväl Flemingsberg som i arbetet med Kungens kurva-Skärholmen finns sedan länge organiserade mellankommunala samarbeten. I Flemingsberg bland annat mellan Huddinge, Botkyrka och landstinget och för Kungens kurva-Skärholmen mellan bland annat Huddinge, Stockholm och fastighetsägarna. Samarbetet för Kungens kurva-Skärholmen handlar bland annat om hur områdena ska knytas samman med gång, cykel och kollektivtrafik och överbrygga den barriär som E4/

E20 utgör så att områdena kan komplettera varandra. En av de viktigaste samarbetsfrågorna för Huddinge och Botkyrka i arbetet med den regionala stadskärnan Flemingsberg handlar om att på ett bra sätt knyta ihop de angränsande områdena.

Bra förbindelser till samtliga regionala stadskärnor är viktigt men särskilt angeläget är att kopplingarna är bra till Haninges och Södertäljes regionala stadskärnor då de ligger geografiskt nära kommunen. Den regionala stadskärnan i Haninge är en stadskärna för östra Södertörn med stor betydelse för Trångsund, Skogås och Länna. I Haninges regionala stadskärna planeras för nya bostadsområden, bl a stadsdelen Vega och förtätning av centrala Handen, liksom för nya arbetsplatsområden. Ett utvecklingsbolag ska bildas tillsammans med fastighetsägare för att främja utvecklingen av stadskärnan.

I Södertälje kommuns regionala stadskärna finns två världsföretag med avsevärd tillverkning varav ett också har sitt huvudkontor i Södertälje. Det fysiska området för den utpekade regionala stadskärnan i Södertälje är långsträckt i nord-sydlig inriktning och täcker både in Snäckviksområdet (fd Astra) i norra delen av stadskärnan liksom Södertälje Syd i söder. Området täcker också in den centrala stadskärnan. Arbetet med att utveckla Södertäljes regionala stadskärna pågår i form av förtätning av bostäder, förbättra för nya verksamheter, utveckla ett regionalt resecentrum, ombyggnad av en ny sluss och farled som i sin tur leder till möjligheter att utveckla park- och kanalområdet. Utöver det fysiska arbetet sker ett stort samarbete med aktörerna och näringslivet i Södertälje centrum. För Huddinge kommun är bra kopplingar till alla de arbetsplatser som finns i Södertäljes regionala stadskärna av stor vikt.

För Huddinges del är det även viktigt med bra kopplingar till Stockholms stads tyngdpunkter i söderort (Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen och Farsta) vars betydelse kommer

att öka vartefter de förtätas med fler bostäder, arbetsplatser och service. Den enskilt viktigaste målpunkten är fortfarande Stockholms innerstad varför bra infrastrukturkopplingar till och från denna målpunkt är av största vikt.

### **Infrastruktur**

Transportsystemet ska byggas ut med kollektivtrafiken som grund. Infrastrukturobjekten i RUFSS 2010 behöver genomföras och tidsmässigt bör objekten på Södertörn prioriteras för att stimulera en jämn regional utveckling. För att förverkliga Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen som regionala stadskärnor är det avgörande att Spårväg syd skyndsamt anläggs. Inom Södertörnssamarbetet har följande kollektivtrafikåtgärder identifierats som angelägna för att förbättra kopplingarna mellan de regionala stadskärnorna:

- Spårväg syd
- Högklassig bussförbindelse – öst-västlig riktning
- Snabba kollektiva förbindelser på Förbifart Stockholm
- Attraktiva resecentra i alla regionala stadskärnor
- Högklassig bussförbindelse – nord-sydlig riktning
- Regionpendel

De stombusslinjer som lyfts i Stomnätsplan för Stockholms län, är positiva ur ett mellankommunalt intresse och kommunen har i översiktsplanen pekat ut ett så kallat stamnät där kollektivtrafikens framkomlighet ska främjas. Detta ger restidvinster även för andra kommuner för resor till och genom Huddinge kommun.

Trafikverket har avbrutit planeringen för Södertörnsleden. Det arbete som nu bedrivs är inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn som handlar om att hitta en lösning som knyter samman E4/E20 och väg 73 och de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge. Kommunen anser att det är av stort mellankommunalt intresse att en sådan förbindelse blir till och verkar aktivt för att så snart som möjligt ska bli.

### **Frigöra livschanser och stärka sammanhållningen**

Två av strategierna i RUFSS 2010 handlar om att frigöra livschanser och stärka sammanhållningen. Detta innebär att ta bort barriärer så att människor kan tillvarata sin fulla livspotential och stärka den sociala sammanhållningen. Huddinge kommun har för avsikt att bidra till detta bland annat genom att blanda funktioner, bostadstyper, upplåtelseformer och knyta samman områden.

### **Gröna kilar**

I Stockholms län finns det tio stycken så kallade gröna kilar som är utpekade som viktiga för regionen. Två av dessa gröna kilar passerar genom Huddinge, Bornsjökilen och Hanvedenkilen. Dessa kilar värnas och tillgängliggörs i enlighet med översiktsplanen. Sex större rekreationsanläggningar är utpekade på markanvändningskartan (Björksättra-Sundby gård har två markeringar på kartan) som ska fungera som entréer till naturen men även rymma olika anläggningar och möjligheter till olika aktiviteter. Detta kommer stärka värdet för det rörliga friluftslivet. Söder om Sofielunds avfallsanläggning finns en motorsportanläggning och möjlighet finns att anlägga en golfbana och en skjutbana här. Skjutbanan är en omlokalisering från Gladö kvarn varför störningarna totalt sett inte ökar utan samlokaliseringen och åtgärder bör leda till att bullerstörningarna totalt sätt minskar i Hanvedenkilen från dessa verksamheter. Det är viktigt med mellankommunala samarbeten så att en samsyn mellan kommunerna finns kring hur de gröna kilarna bör utvecklas och värnas.

### **God vattenkvalitet**

Vattnet känner inga administrativa gränser och därför måste samtliga kommuner genomföra insatser för en fortsatt god vattenkvalitet. Huddinge har ett stort fokus på olika vattenfrågor i översiktsplanen. Samarbetena i Tyresåns vattenvårdsförbund och Mälarens vattenvårdsförbund är viktiga inom området.

## Teknisk försörjning

För att den tekniska försörjningen ska fungera bra är det viktigt med en regional samverkan. Huddinge kommun tar ett regionalt ansvar i och med avfallsanläggningen i Sofielund där det även finns viss energiproduktion som har förutsättningar att byggas ut. Vid Sofielund finns även en täkt av regionalt intresse. Täktverksamheten kommer fortgå så länge det finns brytningsmöjligheter och behov av tükten och därefter används ytorna för avfallsanläggningens behov.

## RIKSINTRESSEN

Huddinge kommun berörs av riksintressen för friluftsliv, vägar, järnvägar, kraftledning, totalförsvarets militära del och Natura 2000.

### Friluftsliv

I södra Huddinge finns ett stort område av riksintresse för friluftslivet, Ågesta-Lida-Riksten, som även berör Botkyrka och Haninge kommuner och omfattas av Miljöbalkens 3 kapitel 6§. Riksintresseområdet genomskärs av Södertörnsleden<sup>1</sup> som också är av riksintresse. Mälaren och dess stränder är av riksintresse för turism och friluftsliv, vilket berör Huddinges nordvästra del.

Riksintresset för rörligt friluftsliv är tack vare sitt lokalklimat, sin varierade natur och sina anordningar för friluftslivet ett utomordentligt värdefullt friluftsområde. Områdets geografiska belägenhet och de goda möjligheterna att nå området med allmänna kommunikationer gör att det är mycket välbesökt. Området bedöms ha stora potentiella möjligheter vad gäller att ytterligare utveckla friluftslivet. Hela riksintresset för rörligt friluftsliv som berör kommunen är markerat som bevarandehöjningsområde och inriktningen är att ytterligare tillgängliggöra naturområdena i kommunen vilket ligger väl i linje med riksintresset.

<sup>1</sup> Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande betonat att Södertörnsleden i befintlig och planerad sträckning är riksintresse och ska redovisas i översiktsplanen. Trots att planeringen för Södertörnsleden har avbrutits redovisar Trafikverket på sin hemsida i april 2014 Södertörnsleden som ett riksintresse och därför redovisas Södertörnsleden som ett riksintresse i översiktsplanen.

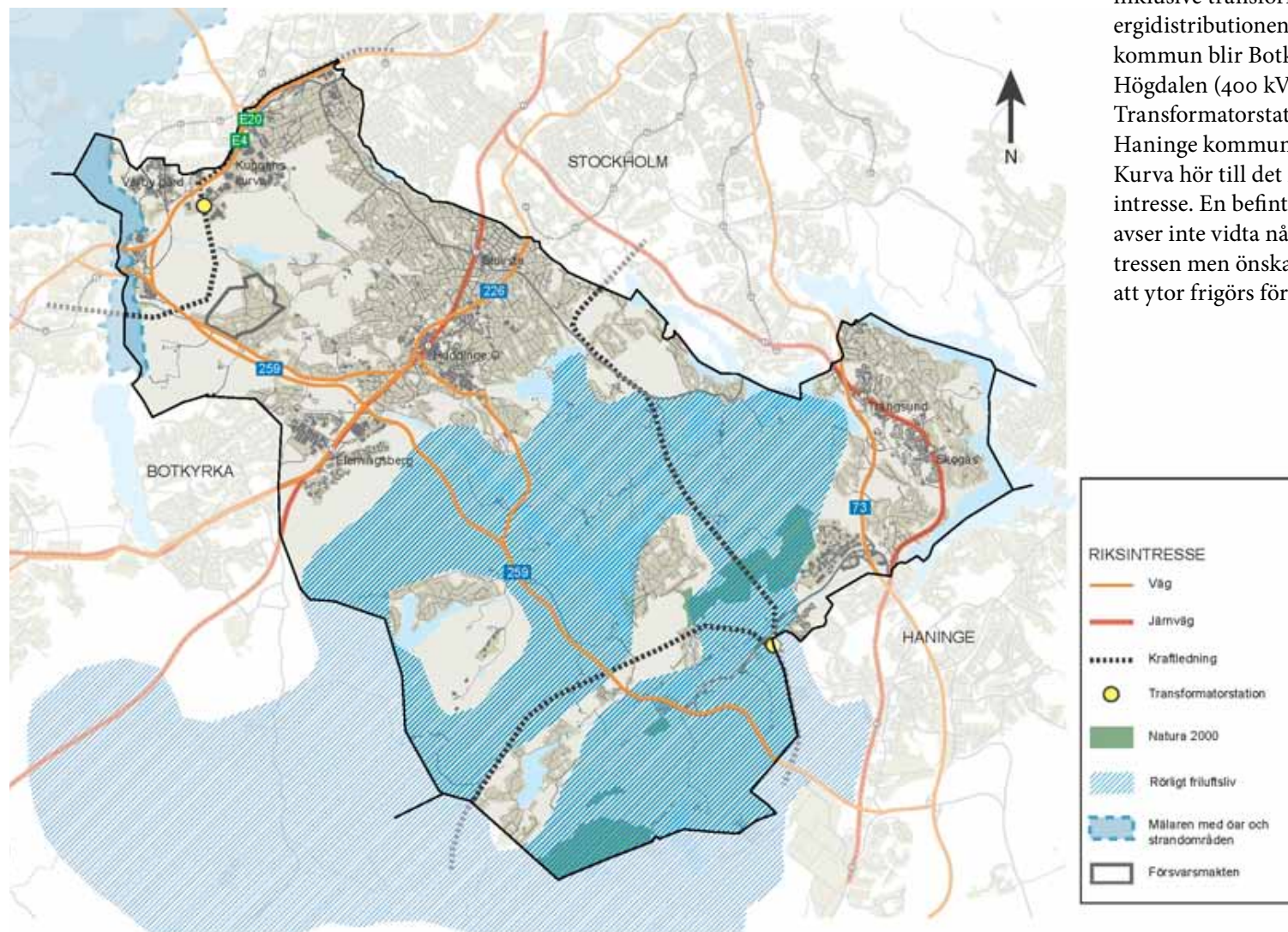
## Järnväg och vägar av riksintresse

Riksintresset för trafikslagens anläggningar innebär att mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Nedanstående kommunikationsanläggningar omfattas av Miljöbalken 3 kapitel 8§.

Västra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Göteborg och är mycket viktig för person- och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Nynäsbanan är av riksintresse och går genom kommunens östra del. Banan är av interregional betydelse och trafikerats främst av pendeltåg men även av godståg. Stationerna längs dessa banor är av riksintresse och inkluderar Skogås, Trångsund, Stuvsta, Huddinge C samt Flemingsberg. Kommunen tar hänsyn till befintligt riksintresse i sin planering. Utökning av riksintresset genom fler spår behöver samplaneras med Huddinge kommun och hela eller delar av spåren behöver läggas i tunnel.

E4/E20 är så kallade TEN-T vägar som är av särskild internationell betydelse. E4/E20 är viktiga vägar för långväga transporter av såväl gods som personer. Förbifart Stockholm och dess trafikplatser är av riksintresse då vägen kommer utgöra en del av E4 när den är anlagd. Väg 73, Nynäsvägen, utgör förbindelse mellan regionala centra och ansluter till Norvik hamn som är utpekad som riksintresse. Även väg 259 i både befintlig och planerad sträckning (Södertörnsleden inklusive Masmolänken) är av riksintresse då vägen utgör en tvärförbindelse mellan regionala centra. Även väg 226, delsträcka Gullmarsplan – väg 75 – Tpl Huddinge är av riksintresse. Vägarna är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Kommunen tar hänsyn till riksintressena i sin planering.

Figur 27. Riksintressen



### Kraftledningar, större transformatorstationer och teleledningar av riksintresse

Riksintresse för energidistribution ska enligt Miljöbalkens 3 kapitel 8 § skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det nationella stamnätet med 400 kV- och 220 kV-ledningar inklusive transformatorstationer är av riksintresse för energidistributionen. Kraftledningar av riksintresse i Huddinge kommun blir Botkyrka-Masmo-Bredäng (220 kV), Ekudden-Högdalen (400 kV) samt Ekudden-Södertälje (400 kV). Transformatorstation Ekudden (belägen både i Huddinge och Haninge kommun) samt transformatorstationen i Kungens Kurva hör till det nationella stamnätet och är således av riksintresse. En befintlig teleledning går längs E4/E20. Kommunen avser inte vidta några åtgärder som inverkar på dessa riksintressen men önskar på sikt att kraftledningen markförläggas så att ytor frigörs för bebyggelse.



## **Natura 2000**

Natura 2000-områden omfattas av riksintresse enligt Miljöbalkens 4 kap. 8 §. Natura 2000 är EU:s gemensamma nätverk av värdefulla naturområden. För varje område ska det finnas en bevarandeplan som innehåller en beskrivning av naturvärdena, möjliga hot, förslag till skötsel och bevarandeåtgärder. Länsstyrelsen upprättar planerna som är ett kunskaps- och planeringsunderlag. I Huddinges östra del finns två större och två mindre Natura 2000-områden. Vid Fullersta Kvarn finns också ett mindre Natura 2000-område. Natura 2000-områden i kommunen ligger inom naturreservat och områdena är i översiktsplanen utpekade som bevarandeområden.

## **Riksintresse för totalförsvarets militära del**

Riksintresse för totalförsvarets militära del omfattas av Miljöbalken 3 kap. 9 §. I Glömsta finns ett samrådsområde kopplat till riksintresse inom vilket Försvarmakten behöver höras i samband med plan- och bygglovsärenden och tillstånd eller anmälningar enligt miljöbalken. I kommunen finns även ett generellt riksintresse som omfattar hela kommunen där Försvarmakten vill bli uppmärksam på föreslagna höga

byggnadsobjekt. Försvarmakten ska därför kontaktas i ett tidigt skede av planläggning eller bygglovgivning för objekt högre än 20 meter utanför och 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse. Kommunen beaktar riksintresset i sin planläggning.

## **Riksintresse för sjöfarten**

Mälaren omfattas av riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Sträckan Riddarfjärden-Björköfjärden är farledsklass 1 med 23 meter skyddad höjd för farled och 8 meter skyddat djup för farled. Huddinge kommun har inga planer som kan inverka på detta riksintresse.

## **Riksintresse för yrkesfisket**

Mälaren inklusive Albysjön omfattas av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § Miljöbalken. I Mälaren utgör den västligaste, grundaste och näringsrikaste fjärden, Galten, det absolut viktigaste lek- och uppväxtområdet för gös. Huddinge kommun avser att arbeta aktivt med dagvattenhanteringsfrågor för att vattenkvaliteten ska vara fortsatt god.

# Konsekvensanalys



Tillgängliggjorda grönområden, attraktiva parker och ökade möjligheter för rekreation är positivt ur ett socialt perspektiv.

Översiktsplanen stämmer mycket väl med inriktningen för ny översiktsplan som kommunfullmäktige beslutat om i maj 2011. Några områden föreslås dock som renodlade verksamhetsområden vilket medför ett avsteg från delmålet: Huddinge eftersträvar ett mer levande samhälle med goda livsmiljöer genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service samt genom att komplettera kommunens handelsområden med bostäder, upplevelser och kultur. Bedömningen är att för dessa områden är det inte möjligt att få till en funktionsblandning och inte heller främst verksamheter inom tjänste- och kunskapssektorn som inriktningen för översiktsplanen också fokuserar på. En effektiv markanvändning ska dock eftersträvas även för dessa områden i linje med inriktningen för översiktsplanen.

## MILJÖKONSEKVENSER

Nollalternativet, det vill säga en utveckling utan ny översiktsplan, skulle medföra en mer utglesad bebyggelse, mindre effektiv markanvändning, att bebyggelseutveckling och kollektivtrafikutbyggnad inte fullt ut samordnas, högre växthusgasutsläpp och inte tillräckligt fokus på klimatförändringar och klimatanpassningsåtgärder som därmed riskerar att försämra vattenkvaliteten.

Ny bebyggelse, förtätning och ny infrastruktur kommer visserligen att resultera i att grönområden av betydelse för rekreation tas i anspråk. Med hänsyn till att de ytor som tas i anspråk är relativt små, samt att intrång ska kompenseras, bedöms den exploatering som följer av planförslaget endast vara av marginell betydelse för Huddingebornas möjlighet till rekreation. Sammantaget bedöms förslaget till ny översiktsplan väsentligt öka möjligheterna till rekreation och friluftsliv i Huddinge vilket i sin tur främjar en fysiskt aktiv

och hälsofrämjande livsstil. Planförslaget bedöms innebära att kommunens stora naturområden i stort kommer att förbli oexploaterade. I Glömstadalen tas jordbruksmarken i anspråk för bebyggelse. Jordbruksmarken används idag för foderproduktion.

Sammantaget bedöms riktlinjer och åtgärder resultera i lägre koldioxidutsläpp och att Huddinges klimatpåverkan minskar. Samtidigt som kollektivtrafik och cykel stimuleras kommer dock den ökande befolkningen, ekonomisk tillväxt och de regionala infrastrukturprojekten, Förbifart Stockholm och en sannolik vägförbindelse mellan E4/E20 och väg 73 (tidigare Södertörnsleden) leda till att vägtrafiken ökar och därför bedöms att Huddinges klimatpåverkan inte kommer att minska i tillräckligt stor omfattning.

Det ökande resandet med kollektivtrafik bidrar till att luftkvaliteten förbättras, eller åtminstone till att den inte försämras. En lägre vägtrafiktillväxt i Huddinge leder inte bara till mer begränsade utsläpp inom kommunen utan också, om än marginellt, till bättre luftkvalitet på platser i länet. För att komma till rätta med vägtrafikens stora tillväxt krävs sannolikt både beteendeförändringar och vissa ekonomiska styrmedel som är direkt hämmande på biltrafiken.

Bedömningen är att planförslaget leder till att fler Huddingebor i framtiden kommer att vara utsatta för skadliga bullernivåer vid sina bostäder än idag. De ökade bullernivåerna är dock inte i första hand en konsekvens av den nya översiktsplanen, utan främst ett resultat av att regionen som sådan växer. Om och hur Flemingsbergsskogen kommer påverkas framöver beror på utformning och sträckning av Tvärförbindelse Södertörn.

Miljökonsekvensbeskrivningen lyfter att översiktsplanen har tydliga riktlinjer gällande förhållningssätt till de kulturhistoriska dragen och landskapets historia. Men att planens inriktning på förtätning av redan befintliga bebyggelseområden, riskerar att leda till att såväl enskilda objekt som kulturhistoriskt värdefulla miljöer skadas.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser för vattenkvaliteten.

## **SOCIALA KONSEKVENSER**

Planförslaget har överlag positiva sociala konsekvenser. Inriktningen på levande stadsmiljöer, funktionsblandning och förtätning i goda kollektivtrafiklägen medför positiva sociala konsekvenser bland annat genom att fler invånare får nära till kommunal och kommersiell service, tryggheten ökar och i vissa fall även nära till arbetsplatsen. Tillgängliggjorda grönområden, attraktiva parker och ökade möjligheter för rekreation är positivt ur ett socialt perspektiv.

Fokus på en sammanhållen kommun med blandade upplåtelseformer och bostadstyper är positivt då flera av kommunens områden idag har förhållandevis ensidigt bostadsutbud. Inom vissa områden såsom Stuvsta, Snättringe och Segeltorp finns det begränsat med ytor för tillkommande exploatering samtidigt som befintlig bebyggelse är förhållandevis ensidig. Bedömningen är att i dessa områden kommer översiktsplanens inriktning om blandade upplåtelseformer endast få begränsat genomslag och därför är det än viktigare att den bebyggelse som tillkommer så långt som möjligt leder till en ökad blandning. Det är viktigt att ta fram en strategi för att genomföra ambitionen att skapa bostadsområden med blandade

upplåtelseformer, bostadstyper och prisklasser. Även strategier för ett högt bostadsbyggande behövs då det annars finns risk att medföra att många får svårt att skaffa en egen eller tillräckligt stor bostad.

Ambitionen att knyta samman kommunens olika delar är positiv för att öka sammanhållningen och för att människor från olika delar i kommunen ska mötas. Inom strukturplanerna framgår vilka kopplingar som behöver stärkas. Men för övriga områden redovisas endast en övergripande inriktning att olika områden bör knytas samman men inte hur det ska göras. Fortsatt planering behöver klargöra hur detta bör lösas.

Riktlinjerna för mötesplatser har ett tydligt socialt fokus som skapar förutsättningar för gränsöverskridande möten mellan människor.

De många dialoger och delaktighetsinsatser som har gjorts inom ramen för översiktsplanarbetet är positiva ur ett socialt perspektiv. Även det fortsatta arbetet behöver präglas av detta likväl som genomförandet av översiktsplanen.

## **EKONOMISKA KONSEKVENSER**

En kommunalekonomisk bedömning har gjorts som visar att kostnadsökningen (inom politisk verksamhet, pedagogisk verksamhet, omsorg, kultur- och fritidsverksamhet och infrastruktur och skydd) av översiktsplanen beräkningsmässigt uppgår till cirka 1 850 miljoner kronor. Även inkomsterna beräknas öka. Under förutsättning att kommunalskatter, förvärvsinkomster och det kommunala utjämningsystemet ligger kvar på samma nivå som under 2010 bedöms kommunens ekonomi fortsatt vara i balans. Utifrån de antaganden

*”Fokus på en sammanhållen kommun med blandade upplåtelseformer och bostadstyper är positivt då flera av kommunens områden idag har förhållandevis ensidigt bostadsutbud.”*



FOTO THOMAS HENRIKSSON

som gjorts, antyder kalkylerna således att Huddinges ekonomi inte skulle belastas negativt av en betydligt större befolkning än idag. De redovisade siffrorna är behäftade med stora osäkerheter. Det gäller både kostnaderna och de framtida intäkterna. Marginalen mellan de beräknade intäkterna och kostnaderna är liten, vilket innebär att om kostnaderna ökar mer än beräknat, eller om intäkterna blir lägre än prognostiserat kan resultatet bli negativt.

En höjd ambitionsnivå för offentliga miljöer med mötesplatser, parker, torg och gator kommer sammantaget innebära att mer pengar behöver sättas av för både investeringar och drift jämfört mot idag. Särskilt viktigt är detta för de områden som framöver står inför betydande förtätning.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det positivt att kommunen utgår från ett bostadsbyggande i enlighet med landstingets bedömning av bostadsbehovet på lång sikt, planerar för kapacitetsstarka infrastrukturlösningar som gång, cykel och kollektivtrafik, står bakom de regionala infrastrukturobjekten samt att det finns möjligheter att utöka den högre utbildningen. Detta då bristen på bostäder, framkomlighetsproblem och bristen på högutbildade riskerar att hämma tillväxten i regionen.

Planförslaget uttrycker även att förutsättningar ska skapas för en stor mängd nya jobb och att kvoten arbetstillfällen i relation till antalet förvärsarbetande Huddingebor ska öka från 0,89 till 1,0. Det vill säga för varje förvärsarbetande existerar ett arbetstillfälle.

I och med att tjänste- och kunskapssektorn är de sektorer som växer mest i regionen är planförslagets fokus på dessa branscher positivt, men det är även viktigt att planförslaget lyfter vikten av ett diversifierat näringsliv. Detta är viktigt för att dämpa effekterna av konjunktursvängningar.

# Genomförande och underlag

## ARBETE FÖR ATT GENOMFÖRA ÖVERSIKTSPLANEN

Varje år ska en analys göras gällande hur genomförandet av översiktsplanen går. Denna analys ligger sedan till grund för vilka ytterligare åtaganden som behöver vidtas. I Mål och budget ges de uppdrag som krävs för att genomföra översiktsplanen.

Översiktsplanen redovisar att det finns fysiska förutsättningar att uppnå kommunens ambition att tillskapa 700 bostäder per år och arbetstillfällen som ger en arbetskraftskvot på 1,0. De viktigaste verktygen för genomförandet är kommunens dokument Projektplan för samhällsbyggnadsprojekt samt Mål och budget, som båda beslutas av kommunfullmäktige. Projektplanen för samhällsbyggnadsprojekt upprättas årligen och utgör styrdokument för samhällsbyggandet den kommande treårsperioden (projektportföljen). Styrningen avser såväl vilka projekt som ska genomföras som inriktning för respektive projekt. Arbetet med Projektplan för samhällsbyggnadsprojekt sker med avstämning mot översiktsplanens inriktning och riktlinjer.

Viktiga utbyggnadsområden där den huvudsakliga utbyggnaden kommer att ske, och som därmed prioriteras, är de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva, inom blivande Spårväg syds upptagningsområde (bland annat det nya bebyggelseområdet i Glömtadalen och Loviseberg) samt inom strukturplanerna. I Mål och budget, som upprättas årligen, ges resurser för planering och genomförande av projekten. Flera stora infrastrukturprojekt planeras av annan huvudman än kommunen, t ex Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd. Kommunen ansvarar för att bebyggelseplanering och infrastrukturplanering samordnas. Vid planering av nya bostäder är det angeläget att behovet av offentligt finansierad service utreds och att planering sker parallellt.

I genomförandet av översiktsplan är det viktigt att fortsätta arbeta med delaktighetsinsatser där Handbok för delaktighet kan vara ett värdefullt stöd. Delaktigheten vid genomförande av till exempel detaljplaner ska präglas av tydlighet, öppenhet och meningsfullhet. Med det menas tydlighet gentemot invånare och intressenter med vilken form av delaktighet som erbjuds – att veta, tycka, resonera, genomföra eller bestämma. Med det menas också öppenhet genom stor insyn i processen och genom jämlikt deltagande. Meningsfullhet betyder inbjudan till delaktighet i ett tidigt skede och att det alltid finns en tydlig koppling till styrprocess och verksamhetsutveckling. Barnperspektiv är viktigt i planering och barnkonsekvensanalyser samt andra insatser ska genomföras för att barns bästa ska beaktas tidigt i processen.

Översiktsplanen fokuserar på förtätning, funktionsblandning och blandade upplåtelseformer. För att uppnå detta krävs kontinuerlig information och dialog så att invånarna får insikt och förståelse för vad som planeras. Informationen och dialogen behövs även för att de som bor och verkar på platsen ska kunna bidra med sin expertkunskap om området så att tillkommande bebyggelse tar tillvara de värden som finns så att utvecklingen blir bästa tänkbara.

För att få till den önskade utvecklingen krävs ett aktivt arbete från kommunens sida för att attrahera fler kunskaps- och tjänsteföretag och för att få till förtättningsbebyggelse med service i bottenplan. Det kommer även krävas särskilda insatser för att få till blandade upplåtelseformer och bostadstyper i alla områden. Inriktningen på förtätning kommer även att kräva ett aktivt och prioriterat arbete för att utveckla attraktiva parker och insatser för att minska de bullerstörningar som finns i täta stadsmiljöer.

För att genomföra översiktsplanen behöver kommunen en sammanhållen, effektiv och välkänd samhällsbyggnadsprocess i samverkan med berörda fastighetsägare/exploatörer. Genomförande av översiktsplanen innebär stora investeringar i infrastruktur, både i den lokala och i den övergripande transportinfrastrukturen. För att möjliggöra planering och utbyggnad enligt kommunens intentioner krävs att kostnaderna fördelas mellan berörda aktörer.

## PLANERINGSUNDERLAG

Blåplan – Miljöbarometern redovisar aktuell och tidigare miljöstatus för Huddinges alla sjöar ([www.miljobarometern.huddinge.se](http://www.miljobarometern.huddinge.se)). Blåplanens åtgärdsdel är under uppbyggnad.

Bullerkartläggning, Huddinge kommun, april 2012

Cykelplan, Huddinge kommun, mars 2009

Dagvattenstrategi för Huddinge kommun

Flemingsberg – Masmå tre scenarier för fortsatt utveckling, WSP, maj 2012

Fördjupad översiktsplan för Flemingsberg - samrådsversion, Huddinge kommun, september 2009

Fördjupad översiktsplan för Kungens kurva - samrådsversion, Huddinge kommun, mars 2010

Fördjupad översiktsplan för Storängen, Huddinge kommun, april 2009

Förstudie Vindkraftsetablering, WSP, december 2010

Gemensam avfallsplan för kommunerna Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nynäshamn och Salem, 2011

Handelspolicy för Huddinge kommun, Huddinge kommun, 2010

Huddinge kollektivtrafikutredning, Trivector, 2013:33

Huddinge reviderad kulturmiljöinventering, Stockholms läns museum och Huddinge kommun, Rapport 2003:20

Huddinges natur – En redovisning av värdefull natur och grönstruktur för rörligt friluftsliv och biologisk mångfald. Huddinge kommun, april 2012.

Klimat- och energiplan för Huddinge, Huddinge kommun, augusti 2010

Kommunalekonomisk bedömning av Översiktsplan 2030, WSP, maj 2012

Lokal Agenda 21 för Huddinge 2009-2015, Huddinge kommun, 2009

Metod för ekologisk kompensation, Huddinge kommun, mars 2012

Miljökonsekvensbeskrivning av Översiktsplan 2030 – WSP, 2014

Näringslivsutveckling i Huddinge kommun, Ramböll, december 2010

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF5 2010, Stockholms läns landsting, 2010

Riktlinjer för upplåtelse och försäljning av kommunägd mark i Huddinge, 2012

Social konsekvensbedömning av samrådsförslaget till Huddinge kommuns Översiktsplan 2030, White juni 2012

Stadsbyggnadsanalyser och förtättningsstrategier, Spacescape, juni 2013

Trafikprognos för Huddinge kommun, WSP, april 2012

Trafikstrategi för Huddinge kommun, Huddinge kommun, maj 2013

Tyresåns åtgärdsprogram 2010-2015. Tyresåns vattenvårdsförbund.

VA-utbyggnadsprogram. Huddinge kommun. Januari 2004.

Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys Huddinge, IVL, april 2012

Översyn av kulturmiljöinventering i Huddinge, Kulturmiljöer inom strukturplaner, Rapport 2013:11



Enheten för samhällsplanering  
Carin Wanbo  
08-7855148

Datum  
2014-01-20

Beteckning  
4012-35156-2013

Huddinge kommun  
Miljö- och samhällsbyggnad  
141 85 Huddinge

## ”Översiktsplan 2030” Huddinge kommun - förslag till ny översiktsplan, utställningsversion

Huddinge kommun har överlämnat ett förslag till översiktsplan i samband med utställning enligt 3 kap. 12 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har den 30 november 2012 avgivit ett samrådsyttrande över en tidigare version av planförslaget. Av samrådsredogörelsen framgår att den övervägande delen av de synpunkter som Länsstyrelsen framförde i samrådsyttrandet och som Länsstyrelsen har att granska vid utställningen av översiktsplanen är beaktade.

### Länsstyrelsens uppgift

Länsstyrelsen ska under utställningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska enligt 3 kap. 16 § PBL framgå:

- om förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap. i miljöbalken (MB)
- om förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. MB inte följs
- om redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB
- om sådana frågor som angår flera kommuner inte samordnats på lämpligt sätt
- om bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Länsstyrelsen har under utställningstiden givit Försvarsmakten/HK, Trafikverket Region Stockholm, Svenska Kraftnät AB samt Vattenfall Eldistribution AB tillfälle att lämna synpunkter på förslaget till översiktsplan. Länsstyrelsen har samordnat de statliga myndigheternas synpunkter som rör de frågor som tas upp i granskningsyttrandet.

**Granskningsyttrandet ska enligt 3 kap. 20 § PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del ska det anmärkas i den antagna planen.**

### Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen kan komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser, enligt 11 kap. 10, 11 §§ PBL, om de synpunkter som lämnas nedan inte har tillgodsetts.

## GRANSKNINGSYTTRANDE

Datum  
2014-01-20

Beteckning  
4012-35156-2013

**JÄRNVÄG / riksintresse 3 kap. 8 § MB**

Västra stambanan genom Huddinge är järnväg av riksintresse enligt miljöbalken. Anläggningar som är av riksintresse för kommunikationer/ järnväg ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Såväl befintlig bana som behovet av ökad järnvägskapacitet med en utbyggnad av ytterligare spår innefattas i riksintresset. Trafikverket har framfört att det finns behov av två ytterligare spår genom Huddinge kommun till år 2030.

Kommunen framhåller i förslaget till översiktsplan att spårtrafikens kapacitet, tillförlitlighet och robusthet är av avgörande betydelse för Huddinge och hela regionen. Det är därför viktigt att ha beredskap för att möjliggöra ytterligare spår genom Huddinge. För att inte intrånget och den negativa påverkan i form av barriärer och buller ska bli oacceptabel anser kommunen att det är högst sannolikt att delar av den nya spårsträckan behöver förläggas i tunnel.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att olika alternativ för ytterligare spår genom kommunen utreds, däribland alternativ med dragnig i tunnel. I väntan på dessa utredningar är det viktigt att riksintresset enligt beskrivningen ovan beaktas och att inga åtgärder vidtas som försvårar nuvarande funktion såväl som tillkomsten av nya spår.

**TOTALFÖRSVARET / riksintresse 3 kap. 9 § MB**

I Glömsta finns ett område av riksintresse för totalförsvaret enligt miljöbalken vars specifika användning/funktion inte kan redovisas öppet. Däremot kan influensområdets avgränsning redovisas. Länsstyrelsen delar Försvarsmaktens synpunkt att avgränsningen bör framgå av översiktsplanen samt att Försvarsmakten ska kontaktas i plan- och byggärenden som berör området.

**DE REGIONALA STADSKÄRNORNA – FLEMINGSBERG och KUNGENS KURVA / mellankommunalt intresse**

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Stockholmregionen utvecklas mot en flerkärnig och tät struktur. Det är positivt att Huddinge kommun tar fram fördjupningar av översiktsplanen för de två regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva. Länsstyrelsens har tidigare lämnat synpunkter i samrådsyttranden för respektive fördjupning av översiktsplanen. Av förslaget till översiktsplan framgår att kommunen har för avsikt att ställa ut och anta dessa fördjupningar under 2014. I samband härmed kommer Länsstyrelsen att lämna granskningsyttranden. Tills vidare gäller de synpunkter som Länsstyrelsen framförde i samrådsyttrandena för respektive plan.

**MASMOPLATAN / mellankommunalt intresse**

I förslaget till översiktsplan redovisas ett område på Masmoberget som utredningsområde för grönområde/naturreservat eller för exploatering. Området ligger i anslutning till det framtida utbyggnadsområdet i Glömstadalen som knyter samman de regionala stadskärnorna Kungens kurva och Flemingsberg.



## GRANSKNINGSYTTTRANDE

Datum  
2014-01-20Beteckning  
4012-35156-2013

Länsstyrelsen anser att området på Masmoplatån bör reserveras för tät bebyggelse. Området är i den regionala utvecklingsplanen RUFJS 2010 utlagt som regional stadsbygd med utvecklingspotential. Det kollektivtrafknära läget med Masmo tunnelbanestation, en station för Spårväg Syd och närheten till E4/E20 gör området intressant som en reserv för framtida utbyggnad. Det förutsätts att påverkan av och på Södertörnsleden och Spårväg Syd beaktas så att transportledernas funktion inte motverkas.

**ÖVERDÄCKNINGAR / riksintresse 3 kap. 8 § MB, hälsa och säkerhet**

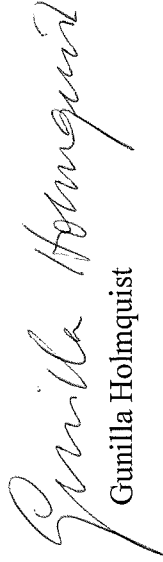
Kommunen anger i förslaget till översiktsplan att fortsatta utredningar ska göras angående överdäckningar av E4/E20 vid Kungens kurva och Skärholmen samt väg 226 i anslutning till Flemingsberg och av järnvägen vid Huddinge centrum. Dessa leder är av riksintresse enligt miljöbalken och utgör även primära transportleder för farligt gods. Generellt vill Länsstyrelsen framhålla att risk- och säkerhetsaspekter måste beaktas särskilt i den fortsatta planeringen, speciellt om bebyggelse avses placeras ovanpå överdäckningen. Länsstyrelsens erfarenheter är att överdäckningar med bebyggelse fördrar såväl tekniskt komplicerade som ekonomiskt kostbara lösningar. När det gäller transportleder för farligt gods måste även behovet av omledningsvägnät uppmärksammas.

**BEBYGGESENS LÄMPLIGHET MED HÄNSYN TILL HÄLSA OCH SÄKERHET, MILJÖKVALITETSNORMER M.M.**

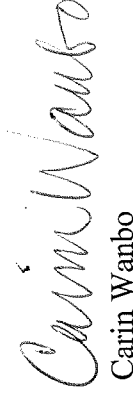
De olika miljö- och riskfrågor i övrigt som är viktiga att uppmärksamma i planering och tillståndsprövning redovisas till övervägande del i översiktsplanen. Planens översiktliga karaktär gör emellertid att lämpligheten vid efterföljande detaljplanering och tillståndsprövning inte fullt ut kan förutses. Länsstyrelsen utgår från att störningar och risker kommer att beaktas i efterföljande planering och tillståndsbeslut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Det bör även uppmärksammas att det med jämna mellanrum görs nya statusklassningar på vattenföremåsterna. En sådan har gjorts i november 2013 och finns tillgänglig på vattenförvaltningens hemsida [www.viss.lansstyrelsen.se](http://www.viss.lansstyrelsen.se). Detta bör lämpligen följas upp i till översiktsplanen knutet underlag.

I slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit samhällsbyggnadsdirektör Gunilla Holmquist, beslutande, miljödirektör Göran Åström, samhällsplaneringschef Maris Heymowska och arkitekt Carin Wanbo, föredragande.



Gunilla Holmquist



Carin Wanbo



Länsstyrelsen  
Stockholm

GRANSKNINGSYTTRANDE

1 (1)

Datum  
2014-01-22

Beteckning  
4012-35156-2013

Enheten för samhällsplanering  
Carin Wanbo  
08-7855148

**Sändlista:**

Trafikverket, Region Stockholm,  
Försvarsmakten/HK  
Svenska Kraftnät AB  
Vattenfall Eldistribution AB  
Skogsstyrelsen  
Sjöfartsverket

SLL, Tillväxt, miljö och regionplanering  
SLL, Trafikförvaltningen

Botkyrka kommun  
Ekerö kommun  
Stockholm stad  
Tyresö kommun  
Haninge kommun

# Förklaring

## **Grönstruktur och friluftsliv**

**Gräns för naturreservat** Visar gränser för befintliga naturreservat.

**Bevarandeområden** Bevarandeområden i översiktsplanen ska förbli naturområden under planperioden där natur- och friluftsvärdena utvecklas. Ett bevarandeområde behöver inte omfattas av ett naturreservat.

**Grönt samband som behöver stärkas** Sambanden är hämtade från den regionala utvecklingsplanen och behöver stärkas och förbättras exempelvis på grund av barriärer i form av infrastruktur eller att de är smala för att fungera bra som spridningskorridorer och friluftsändamål.

**Viktiga parker** De utpekade parkerna är de viktigaste och större parkerna. Flertalet av de utpekade parkerna fungerar inte idag som park utan behöver anläggas. Utöver dessa parker kommer ett flertal mindre parker behöva anläggas. Var de bör lokaliseras avgörs i efterföljande planering.

**Badplatser** Visar de viktigaste offentliga badplatserna som ska prioriteras vid underhåll och rekreationsanläggningar.

**Större rekreationsanläggningar** Huvudentréerna till naturen som ska rymma olika anläggningar och möjligheter till olika aktiviteter.

## **Bebyggelsestruktur**

**Primära förtättnings- och utbyggnadsområden** Ytterligare bebyggelse ska främst tillkomma inom dessa områden med den högsta genomsnittliga exploateringsgraden på tillkommande bebyggelse. Särskilt vikt läggs vid funktionsblandning, levande stadsmiljöer och attraktiva offentliga miljöer.

**Sekundära förtättnings- och utbyggnadsområden** Längs stamnätet är kollektivtrafiken god varför bebyggelse gärna får tillkomma i dessa områden. Ansträngningar ska göras för att få in funktioner och bostadstyper som är underrepresenterade. Medelhög genomsnittlig exploateringsgrad på tillkommande bebyggelse.

**Övrig tätort** För den övriga tätorten gäller att funktioner, upplåtelseformer och bostadstyper som leder till en ökad blandning är eftersträvansvärt men särskild vikt läggs på att den är förenlig med befintlig bebyggelse. Låg nivå på genomsnittlig exploateringsgrad för tillkommande bebyggelse.

**Omvandlingsområden** Befintliga fritidshusområden omvandlas till permanentboende. Succesivt VA-försörjs områdena, gatorna byggs ut och viss avstyckning tillåts. Områdena domineras av småhusbebyggelse och endast i mindre omfattning sker en komplettering med andra boendeformer och funktioner som är förenlig med befintlig bebyggelse. Låg nivå på genomsnittlig exploateringsgrad för tillkommande bebyggelse.

## **Infrastruktur**

**Spårtrafik** Visar befintlig spårtrafik.

**Spårreservat** Visar sträckning för Spårväg syd. Vid fördjupade studier av sträckan kan denna komma att justeras.

**Stamnät för kollektivtrafik** Stamnätet har potential för högklassig trafikering med kollektivtrafik. Här ska särskild vikt läggas på framkomlighet för kollektivtrafik. Kollektivtrafiknära räknas som 600 meter från spårbunden station och upp till ca 400 meter från busshållplats i stamnätet. Vid tät stadsbyggnad och gena förbindelser till en spårbunden station kan upp till 1200 meter anses vara kollektivtrafiknära för bebyggelse.

**Huvudcykelnät** Huvudcykelnätet utgör det övergripande cykelnätet i kommunen. Nätet binder ihop kommundelarna och grannkommunerna. En del av huvudvägnätet inkluderar det regionala cykelnätet avsett för regional cykelpendling.

**Genomfartsled / större väg** Vägar avsedda för genomfart mellan kommuner.

**Gata / mindre väg** Gator för inomkommunal förflyttning.

**Planerat huvudvägnät** Planerat huvudvägnät är sträckningar för nya vägar. Vägar kan komma att justeras vid fördjupade studier av sträckningen.

## **Teknisk infrastruktur**

**Kraftledningar** Befintliga kraftledningar.

**Teknisk försörjning av regional betydelse** Området inkluderar Sofielunds avfallsanläggning, produktion av förnyelsebar energi och täktverksamhet.

**Större anläggning för dagvattenhantering** Visar de större anläggningarna för dagvattenhantering, både befintliga och tillkommande. Utöver dessa kommer ett stort antal mindre anläggningar behövas.

**Tillkommande kommunal service** Ytor för tillkommande kommunal service (skolor, idrotts- och kulturanläggningar och äldreboenden). Befintlig kommunal service är inte utpekade.

◀ ÖPPNA FLIKEN FÖR ATT SE MARKANVÄNDNINGSKARTAN



HUDDINGE  
KOMMUN

[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)

