Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2022-02-16

RS 2021-0965

Regionstyrelsen

Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering

Regionrådsberedningen instämmer med regiondirektörens tjänsteutlåtande och vill påpeka att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Huddinge kommuns befolkningsprognoser är klart högre än befolkningsframskrivningarna i RUFS 2050 och SCB:s basprognos. Regionrådsberedningen vill dock betona att Huddinge kommuns planering för en hög befolkningstillväxt förhoppningsvis kan ha en positiv inverkan på bostadsbyggandet och att kommunen når sitt bostadsmål fram till 2035.

I övrigt stödjer regionrådsberedningen Huddinge kommuns ambitioner att utveckla de regionala stadskärnorna, vilket är i linje med RUFS 2050, liksom förslagen till ökad stadsutveckling i Vårby. Därtill är regionrådsberedningen, liksom regiondirektören, positiva till att planen pekar ut sjukvård och högre utbildning som egen markanvändning. Slutligen vill regionrådsberedningen tillägga att de är viktigt att samordna

arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna, samt utveckling av Flemingsbergs bytespunkt, då investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Beslutsunderlag

1. Gemensamt tjänsteutlåtande
2. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
3. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning
4. Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande den 15 februari 2022
5. Kulturnämndens yttrande den 16 februari 2022
6. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 17 februari 2022
7. Trafiknämndens yttrande den 15 februari 2022

Irene Svenonius Gustav Hemming

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-27

RS 2021-0965
TRN 2021-0228
HSN 2021-2681
TN 2021-1215
KN 2021/1300

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas. Till exempel behöver relationen mellan Huddinge kommuns utvecklingsplaner och översiktsplanen klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering.

Därutöver behöver bland annat planen kompletteras med hur Huddinge kommun avser säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och funktion i efterföljande detaljplaner samt behov av teknisk infrastruktur och kraftförsörjning på grund av ökad befolkningstillväxt. Kommunens förhållningssätt till kulturmiljö och kulturvärden behöver utvecklas. Behovet av en depåfunktion för buss i centrala Huddinge behöver hanteras i planen och Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, men ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Bakgrund
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.
Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i Huddinge ska utvecklas eller bevaras. Mark- och vattenanvändningskartan visar den tänkta användningen av mark- och vattenområden i kommunen år 2050.

Region Stockholms yttrande

Allmänna synpunkter
Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt, och inom flera områden, beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas.

Inledningsvis vill Region Stockholm påtala svårigheten med att samrådsförslaget bygger på och hänvisar till en stor mängd underlagsmaterial, som fortfarande inte är fastställda eller som ska uppdateras. Det gäller särskilt tre av fyra utvecklingsplaner som hanterar de största utvecklingsområdena i kommunen såsom Flemingsberg, Kungens Kurva och Vårby. Många stora utvecklingsfrågor hanteras inom ramen för dessa utvecklingsplaner, exempelvis utvecklingen av transportsystemet, som Region Stockholm har lämnat ett flertal synpunkter på (TRN 2021-0077 och RS 2021-0130). Relationen mellan dessa utvecklingsplaner och översiktsplanen behöver klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering och det finns risk att vissa målkonflikter inte hanteras inom dessa planer. Region Stockholm understryker vikten av att synpunkterna i utvecklingsplanerna omhändertas i det fortsatta arbetet och inarbetas i översiktsplanen.

Region Stockholm anser att den digitala översiktsplanen är ett positivt steg mot en ökad tillgänglighet, men markanvändningskartan kan med fördel utvecklas.

Mellankommunala frågor av regionalt intresse
Samrådshandlingen ger en övergripande och bra beskrivning av regionala och mellankommunala intressen. Region Stockholm betonar vikten av att Huddinge kommun samverkar med angränsande kommuner, särskilt i Kungens kurva, Flemingsberg och Vårby.

Region Stockholm ser positivt på att planen pekar ut Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö, som är av regional betydelse och utpekad i RUFS 2050. Här finns också en anläggning för produktion av biogas från matavfall. Kommunen pekar ut ett utökat område för verksamhetsmark i Gladö, vilket möjliggör en framtida etablering av en teknisk anläggning kopplat till avfallshantering och energiförsörjning för regionalt behov. Region Stockholm är positiv till att kommunen på detta sätt tar ansvar för

det regionala behovet och tar höjd för ett eventuellt utökat behov av deponi i framtiden.

Region Stockholm anser att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Planens inriktning att locka till sig näringsliv med fler arbetstillfällen och den pågående elektrifieringen av transporter bidrar exempelvis till ett ökat behov av el, vilket kan kräva olika strategiska förhållningssätt i markanvändningen.

Region Stockholm ser positivt på att Huddinge kommun beskriver mötesplatser och idrottsanläggningar som en viktig mellankommunal fråga samt behovet av mellankommunal samverkan så att de kan användas effektivt. Region Stockholm är positiv till att planen pekar ut sjukvård och högre utbildning som egen markanvändning. Det vore en styrka om planen kompletteras med att kommunen arbetar för att säkerställa en god tillgänglighet till dessa funktioner.

Befolkning och bostäder
Region Stockholm kan konstatera att Scenario 1 och 2 i kommunens befolkningsprognoser är klart högre än befolkningsframskrivningarna i RUFS 2050 och SCB:s basprognos. Siffror i RUFS bygger på en samlad bedömning av förväntad befolkningsökning i länet, inte enskilda kommuners bedömningar och politiska målsättningar. Nya befolkningsframskrivningar för hela östra Mellansverige håller på att tas fram och borde kunna användas.

Markanvändning och bebyggelsestruktur
Region Stockholm ser positivt på att föreslagen bebyggelseutveckling koncentreras till strategiska lägen med god kollektivtrafik, att hållbara transportslag prioriteras i planen samt att planeringen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor. Region Stockholm stödjer förslag till stadsutveckling i Vårby, trots att det avviker något mot RUFS 2050. En ökad stadsutveckling kan ge effekter i Vårby och strider inte mot några andra målsättningar i RUFS 2050.

Regionala stadskärnor
Region Stockholm stödjer kommunens ambition att utveckla de regionala stadskärnorna i linje med RUFS 2050. Det är positivt att Huddinge

kommun planerar för en hög funktionsblandning i framför allt Flemingsbergs centrala delar och i anslutning till kollektivtrafik och planerad bytespunkt. Plankartans redovisning av de regionala stadskärnorna speglar inte ambitionsnivån i texten. Avgränsningen av kärnorna är också svår att utläsa på kartan. Detta kan med fördel justeras i linje med kommunens ambitionsnivå att utveckla de regionala stadskärnorna. Region Stockholm är positiv till kommunens ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, se också under rubriken Transportsystem.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Transportsystem
Region Stockholm är positiv till planens förlag på åtgärder inom transportsektorn för att uppnå målen för en minskad klimatpåverkan, ett Huddinge som håller ihop samt att planen betonar kollektivtrafikens betydelse för att nå målen. Några områden behöver fortsatt förtydligas.

Region Stockholm understryker vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utveckling av Flemingsbergs bytespunkt. Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, samtidigt som Region Stockholm ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Kollektivtrafik och vägnät
Förslaget lyfter på ett föredömligt sätt betydelsen av en effektiv kollektivtrafik samt att kommunens roll som väghållare är viktig för att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken. Förslaget beskriver vikten av samverkan mellan Trafikverket, Region Stockholm och kommunen för att uppnå utveckling av kollektivtrafiken.

Region Stockholm ser positivt på att kommunens stamnät för kollektivtrafik utvecklas och Region Stockholm via sin trafikförvaltning vill fortsatt samverka med kommunen i frågan. En god samverkan är central för att säkerställa busstrafikens framkomlighet och funktionalitet. Framkomlighet

för kollektivtrafiken är en förutsättning för kollektivtrafikens effektivitet, dess attraktivitet, dess förmåga att vinna andelar av de motoriserade resorna, och därmed dess förmåga att bidra till minskad klimatpåverkan. Framkomligheten för kollektivtrafiken i gatunätet säkerställs i detaljplaner, som kommunen och inte Region Stockholm har rådighet över. Däremot riskerar Region Stockholm att få bära kostnaderna av fördyrningar i kollektivtrafiken som framkomlighetsproblem orsakar. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken föreslår Region Stockholm att översiktsplanen kompletteras med en text om hur Huddinge kommun avser hantera detta i detaljplanefaser. Region Stockholm föreslår vidare att planen kompletteras med en text om vikten av att säkerställa god framkomlighet och utvecklingsmöjlighet för lokala busslinjer, eftersom stora områden i Huddinge endast kan kollektivtrafikförsörjas med dessa.

Enligt RUFS 2050 behöver depåkapaciteten öka i lägen som medger en kostnadseffektiv och ändamålsenlig drift. Depåer och terminaler är viktiga komponenter i kollektivtrafiksystemet och Regionen Stockholm ser ett behov av depåfunktion för buss i centrala Huddinge för att möjliggöra trafikering i ett 2050 perspektiv. Depåer är ytkrävande och behöver lokaliseras nära viktiga utsättningspunkter för busstrafiken samt i angränsning till bra vägförbindelse. Region Stockholm anser att översiktsplanen bör kompletteras med denna information och gärna i dialog med Region Stockholm.

I det pågående arbetet med framtagande av Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 finns en diskussion om potentiellt utvecklingsbehov bortom 2050. Huddinge kommuns översiktsplan arbetar vidare med dessa utvecklingsbehov och lyfter särskilt omdaningen av linje 172 till ett kapacitetsstarkt trafikslag, samt tunnelbana till Kungens kurva. Region Stockholm delar Huddinges utgångspunkt att all sådan utveckling behöver utredas gemensamt. Region Stockholm är positiv till att planen möjliggör anslutning av kollektivtrafik på vatten vid Vårby.

I aktualitetprövningen för Spårväg Syd under 2020 - 2021 har det konstaterats att den så kallade referenslinjen kräver justeringar för att kunna genomföras, innan inriktning för järnvägsplan och systemhandling beslutas. Det handlar både om teknisk och kostnadsmässig genomförbarhet. Region Stockholm ser fram emot fortsatt nära samverkan med

Huddinge kommun i denna fråga, för att hitta det mest lämpliga alternativet. Ett sådant alternativ kan därefter redovisas i översiktsplanen.

Planen har en ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUFS 2050. Nedsänkning av Huddingevägen och en överdäckning av järnvägen har i detta avseende en betydelse för att uppnå planens ambition, men Region Stockholm påtalar att det saknas en finansiering av detta hos ansvariga parter. Region Stockholm delar kommunens uppfattning om betydelsen av att tillskapa lokala kopplingar mellan Flemingsberg och centrala Huddinge. Region Stockholm understryker vikten av en fortsatt dialog med Trafikverket gällande hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när Tvärförbindelse Södertörn byggs ut.

Region Stockholm anser att kapitlet om hur målsättningar uppnås i Kungens kurva, med fördel kan kompletteras på tre punkter; vikten av samverkan med Stockholm stad, god framkomlighet med kollektivtrafik samt goda förutsättningar för ny stomlinje på Förbifart Stockholm.

Region Stockholm ser positivt på en utveckling av bytespunkten i Huddinge Centrum och delar Huddinges syn på att den utvecklingen behöver ske i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm. Terminalen är redan idag för liten och framkomligheten bristfällig. Finansieringen för eventuella åtgärder är däremot oklar.

Gods och logistik
Region Stockholm är positiv till att godstrafiken beaktas tidigt i stads-utvecklingen, för att säkerställa en god framkomlighet i gaturummet. Tvärförbindelse Södertörn kommer att utgöra en viktig länk mellan E4/E20 och väg 73, vilka ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T:s stomnätskorridor Scandinavian - Mediterranean. Region Stockholm anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med detta nationella och europeiska perspektiv samt förhållningssätt för att säkra denna funktion.

Järnväg
Region Stockholm är positiv till att planen ger utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna - Flemingsberg.

Cykel
Region Stockholm är positiv till planens ambition att prioritera gång- och cykel och redovisningen av det regionala cykelstråket.

Flygkorridorer för helikopter
Vid Karolinska sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar och trafiken kommer att utökas i framtiden. Region Stockholm anser att det ska framgå av planen att särskild hänsyn behöver tas till flygkorridorer för helikopter i den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter, så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördyras.

Gröna livsmiljöer och grönstruktur
Huddinge kommun utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge i anslutning till Jordbro industriområde. Området är en del av den regionala gröna kilen Hanvedenkilen, men det är ingen grön värdekärna. Region Stockholms stödjer kommunens bedömning i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. För att göra bästa avvägning och hitta lösningar som stärker befintliga natur- och landskapsvärden, anser Region Stockholm att kommunernas kunskap och synpunkter väger tungt. De gröna kilarna behöver markeras i markanvändningskartan.

Kultur- och kulturmiljö
Region Stockholm anser att kulturmiljön och kulturvärden med fördel kan lyftas fram tydligare i planen och beskrivas som en resurs i samhällsplaneringen, i linje med RUFS 2050 och Kulturstrategi för Stockholmsregionen, som är en del av RUFS 2050. Kultur och kulturmiljöer bör bevaras, utvecklas och utnyttjas på ett strategiskt sätt, eftersom dessa bidrar till en gemensam identitet och sammanhang för länets invånare och till att besöksnäringen gynnas. Planens avsnitt ”God arkitektur och gestaltning” innehåller ett antal formuleringar som sätter bevarande och utveckling i konflikt med varandra och som ger utveckling prioritet. Utveckling och bevarande sätts i konflikt snarare än att kulturmiljön ses som en resurs att utveckla. Region Stockholm anser att utsagorna motsäger tidigare uttryckta intentioner och kommunens egen arkitekturstrategi och texten bör justeras.

Samrådsförslaget saknar en beskrivning av kulturmiljö som allmänt intresse och upplysningar om hur kommunen förhåller sig till detta. Det

kulturmiljöprogram som översiktsplanen refererar till är förvisso aktuellt men översiktligt och avser ett begränsat antal typologier och exempelområden och är därmed inget fullständigt kunskapsunderlag. Region Stockholm föreslår att kulturmiljö inte redovisas på hänsynskartan utan på markanvändningskartan, för att undvika att kulturmiljö uppfattas som en begränsningsfaktor. Kulturmiljön är dessutom svår att identifiera på hänsynskartan, vilket gör kartan svåranvänd. Kulturmiljö kan med fördel förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

Landsbygd
Den nya stadsdelen Loviseberg planeras inom ett område som är utpekat som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFS 2050. Utpekandet bygger på att läget är strategiskt viktigt i relation till Spårväg Syd, den regionala stadskärnan Flemingsberg samt kommunens åtagande om ett ökat bostadsbyggande inom ramen för Sverigeförhandlingen. Region Stockholm påtalar vikten av att säkerställa den regionala grönstrukturens funktioner samt jordbrukets och livsmedelsförsörjningens förutsättningar i området i så hög utsträckning som möjligt, eftersom området delvis ligger på jordbruksmark.

Klimat
Region Stockholm är positiv till att kommunen lyfter både klimatpåverkan och klimatanpassning i separata avsnitt och att både klimatpåverkan och klimatanpassning ingår i kommunens mål. Bland annat lyfter kommunen att den ska samarbeta med byggaktörer, fastighetsägare och Region Stockholm på olika sätt för att främja hållbara lösningar för exempelvis parkering, masshantering och cirkulära system.

Folkhälsa
Region Stockholm är positiv till att översiktsplanen lyfter viktiga folkhälsoaspekter såsom en trygg och hälsofrämjande boende- och vardagsmiljö, eftersom det kan främja både den psykiska och den fysiska hälsan på såväl individ som områdes- och befolkningsnivå. Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av flera aspekter av samhället.

Ekonomiska konsekvenser
Region Stockholm vill poängtera att för vissa av de infrastrukturprojekt som lyfts i översiktsplanen finns ingen beslutad finansiering hos någon av parterna. Detta behöver hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Beslutet bedöms inte annars medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning
3. Hälso- och sjukvårdsnämndens yttrande den 15 februari 2022
4. Kulturnämndens yttrande den 16 februari 2022
5. Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande den 17 februari 2022
6. Trafiknämndens yttrande den 15 februari 2022

Beslutsexpediering
1. Huddinge Kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-27
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-27
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-27
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-27

Huddinge

Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050

Samrådsversion 2021-12-03



Inledning

Huddinge kommun har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan. Översiktsplanen visar hur hela Huddinge ska utvecklas för att bidra till en hållbar framtid.

Översiktsplanen styr utvecklingen till 2050

Det här är Huddinge kommuns förslag till ny översiktsplan med sikte på år 2050. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur en långsiktigt hållbar utveckling ska uppnås. I översiktsplanen visar vi hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i hela Huddinge ska utvecklas eller bevaras.

Översiktsplanen består av flera delar

Översiktsplanen innehåller målsättningar för kommunens utveckling, planeringsinriktningar för olika tematiska och geografiska områden samt hur vi hanterar regionala och statliga intressen. Dessutom innehåller den flera kartor. Du hittar alla delar i innehållsförteckningen på nästa sida.

Nu kan du tycka till om planförslaget

Översiktsplanen är på samråd mellan 3 december 2021 och 3 mars 2022. Under den tiden kan du ta del av förslaget och lämna dina synpunkter.

Huddinge kommun
Översiktsplan 2050
Samrådsversion 2021

Projektgrupp:
Sara Nordenskjöld, projektledare
Maria Strandberg, biträdande projektledare
Anna Hjalmarsson, planarkitekt
Jack Lu, trafikplanerare
Marcel Moritz, hållbarhetsstrateg
Lena Fyrvals, hållbarhetsstrateg
Anna Åhr, urbanekolog
Gabriel Traneborn, samhällsplanerare

Utöver projektgruppen har ett mycket stort antal tjänstemän från olika förvaltningar bidragit med sin expertkompetens inom olika områden.

Illustrationer: Mandaworks
Tryck: Ljungbergs tryckeri 2021

Innehåll

04 Översiktsplanens mål
- 05 Mål och delmål för samhällsbyggandet
- 07 Utgångspunkter i planeringen
- 10 Agenda 2030 - från globalt till lokalt

13 Plankarta
- 14 Markanvändningskarta

19 Inriktningar - hela kommunen
- 20 God arkitektur och gestaltning
- 22 Ett bra vardagsliv
- 25 Varierat och kreativt näringsliv
- 28 Hälsosamma och säkra livsmiljöer
- 30 Välmående grönområden
- 34 Vattensystem i balans
- 38 Nära till natur och parker
- 41 Klimatanpassning för att minska risker
- 44 Bygga för sammanhållning
- 48 En genomtänkt bostadsförsörjning
- 51 Jämlika möjligheter och delaktighet
- 54 Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning
- 58 Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik
- 62 Hållbar teknisk infrastruktur

66 Inriktningar - geografiska områden
- 67 Regionala stadskärnor och utvecklingsområden
  - 68 Flemingsberg
  - 71 Kungens Kurva
  - 74 Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta
  - 77 Vårby
  - 81 Skogås och Trångsund
  - 84 Loviseberg
  - 88 Segeltorp
- 91 Utveckling övrig bebyggelse
  - 92 Områden för komplettering
  - 95 Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd
  - 99 Verksamhetsområden

102 Regionala och statliga intressen
- 103 Mellankommunala intressen
- 107 Riksintressen

111 Om översiktsplanen
- 112 Så läser du översiktsplanen
- 113 Förklaring av begrepp och ord
- 115 Process och dialog
- 116 Hållbarhetskonsekvenser
- 117 Genomförande av översiktsplanen
- 119 Register
- 121 Bilaga

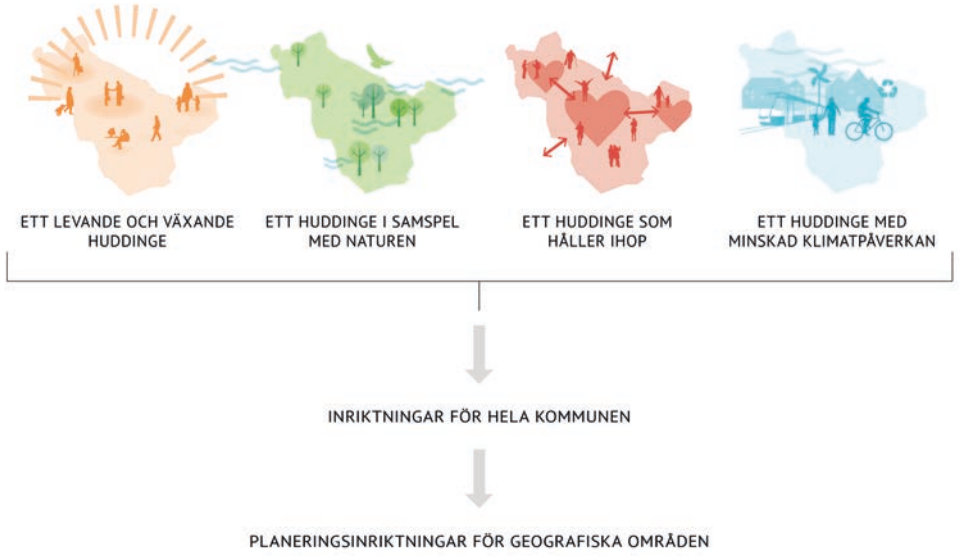
Översiktsplanens mål

Översiktsplanens mål och delmål utgår från globala och nationella mål. Målen visar vägen för en hållbar samhällsutveckling.

Fyra mål för en hållbar samhällsplanering

Översiktsplanens fyra mål skapar inriktningen för kommunens fysiska planering. Målen ska visa vägen för en hållbar samhällsutveckling i Huddinge fram till år 2050. Målen är beslutade av Huddinges kommunfullmäktige.

Agenda 2030, nationella och regionala mål samt globala och lokala utmaningar har varit utgångspunkter när vi tagit fram översiktsplanens mål och delmål.

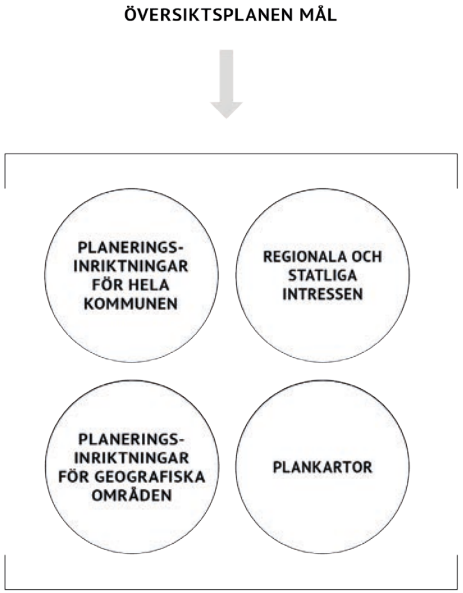


Figur 1: Målen vägleder planeringen

Målen följer med i resten av planen

Översiktsplanens mål har varit styrande när vi formulerat inriktningar för den fortsatta planeringen, både för hela kommunen och i olika geografiska områden. Där uttrycker vi vad och hur vi ska göra i olika situationer när vi planerar.

Hela innehållet i planen har även genomgått en så kallad hållbarhetsbedömning, där innehållet bedömts utifrån hur väl den lever upp till de globala målen i Agenda 2030 samt bidrar till en hållbar utveckling av kommunen.



Figur 2: Utgångspunkter och målsättningar för översiktsplanen

Mål och delmål för samhällsbyggandet

Översiktsplanens fyra mål visar vilka frågor vi behöver fokusera på i planeringen för att skapa en hållbar utvecklig. Till varje mål hör fyra delmål.

Mål 1 - Ett levande och växande Huddinge

- Hela Huddinge ska utvecklas, men när vi bygger ut prioriterar vi vissa områden. Det är områdena vid Spårväg syds stationer, med fokus på de regionala stadskärnorna, centrala Huddinge och Vårby. Vi bygger också nära stationerna i Skogås och Trångsund.
- Vi skapar miljöer med utgångspunkt i områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Med en balans mellan bostäder och arbetsplatser samt tillgång till utbildning och service ska människor kunna leva ett gott vardagsliv med en meningsfull fritid.
- Vi tar plats i världen genom att göra rum för kunskaps- och innovationsmiljöer som bidrar till samhällsutveckling.
- Vi driver utvecklingen för att skapa nya arbetsplatser i södra Stockholmsregionen. Vi gör oss redo för att möta framtidens arbetsliv och näringsliv.



Figur 3: Illustration delmål 1: Ett levande och växande Huddinge

Mål 2 - Ett Huddinge i samspel med naturen

- Vi tar hand om och utvecklar Huddinges gröna områden, sjöar och vattendrag. Vi bevarar den biologiska mångfalden och förbättrar vattenkvaliteten.
- Vi gör det enkelt för människor att komma till och ta del av Huddinges natur, parker och sjöar. De som bor, besöker och verkar i Huddinge har nära till platser för rekreation.
- Vi låter grönska och vatten ta plats i de byggda miljöerna för att främja människors hälsa.
- Vi skapar miljöer som kan möta konsekvenserna av ett förändrat klimat.



Figur 4: Illustration delmål 2: Ett Huddinge i samspel med naturen

Mål och delmål för samhällsbyggandet

Mål 3 - Ett Huddinge som håller ihop

- Vi bygger bort sociala och fysiska barriärer. Vi gör det enkelt för människor att röra sig inom Huddinge, Stockholmsregionen och att ta sig vidare ut i Sverige och världen.
- Vi skapar förutsättningar för jämlika livsvillkor, god hälsa och trygghet i alla områden. En blandning av bostäder gör att människor kan bo här i alla skeden av livet.
- Vi stärker sammanhållningen när vi skapar inbjudande mötesplatser i Huddinges olika områden. Vi utformar offentliga rum inne och ute så att de blir tillgängliga och inkluderande för alla.
- Vi skapar det framtida Huddinge tillsammans genom att ge förutsättningar för att vara delaktig i samhället och dess utveckling.



Figur 5: Illustration delmål 3: Ett Huddinge som håller ihop

Mål 4 - Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

- Vi gör det enkelt för människor och gods att röra sig hållbart. Vi prioriterar utrymme för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer i all planering.
- Vi använder marken smart. Vi kompletterar bebyggelsen där det är nära till kollektivtrafik i redan bebyggda områden.
- Vi prioriterar system för energiförsörjning och annan teknisk infrastruktur som minimerar negativ påverkan på klimatet.
- Vi arbetar för innovationer som bidrar till att minimera klimatavtrycket för alla som bor, besöker och verkar i kommunen..



Figur 6: Illustration delmål 4: Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

Utgångspunkter i planeringen

I översiktsplanen tar vi hänsyn till hur omvärlden kan påverka Huddinge. Vi arbetar också med utmaningar och styrkor som är utmärkande för Huddinge.

Omvärlden påverkar Huddinge

Att planera för framtiden innebär i stor utsträckning att hantera olika typer av osäkerheter. I arbetet med översiktsplanen har vi tagit avstamp i trender i omvärlden som kan påverka Huddinge både idag och fram till år 2050. Omvärldstrenderna har vi sedan kopplat till lokala utmaningar som vi behöver hantera i planeringen, samt styrkor utmärkande för Huddinge som vi vill bygga vidare på.

Globalisering och urbanisering

Globalt - Globalisering och urbanisering

Globalt sker en ökad inflyttning till städerna vilket leder till att fler människor ska dela på samma yta. Tätt byggda städer har fördelar, men medför också risker. Risker kan handla om att grönområden byggs bort, högt tryck på vägar och kollektivtrafik samt hur pandemier sprids. Digitalisering är är en faktor som kommer att påverka våra liv i ökad utsträckning. Beroende på hur den hanteras kan den leda både till ökad jämlikhet och större klyftor.

Lokalt - Huddinges identiteter

Globaliseringen kan innebära att platser utvecklas på ett sätt som gör dem lika. Lokal identitet blir därför allt viktigare att värna om. Huddinge har idag ett antal områden med unika identiteter, från levande stadsmiljöer till lugna villaområden. Det finns potential i att bygga vidare på de olika områdenas identitet. Samtidigt finns det ett behov av att definiera vad varje område ska ha för roll i förhållande till varandra, för att undvika en konkurrenssituation. En styrka att ta vara på är den goda tillgången till natur.

Framtidens vardagsliv

Globalt - Framtidens vardagsliv

Befolkningen i Sverige och Stockholmsregionen förväntas fortsätta växa. Det skapar en utmaning i att planera för nya arbetsplatser, service, tillgång till fritidsaktiviteter samt nya bostäder anpassade till människors olika behov. I vardagslivet finns ofta behov av arbetsresor. Långa pendlingstider kan skapa svårigheter i att få ihop vardagen för många människor.

Lokalt - Bo och leva i Huddinge

Trivseln är hög i kommunens bostadsområden och kommunens ambition är att andelen som trivs i sitt område ska fortsätta öka. En utmaning vi står inför är att tillgången till service och arbetstillfällen är ojämnt fördelad mellan områden i kommunen. Tillgången till bostadsnära natur och parker blir allt viktigare när vi bygger mycket.

Utgångspunkter i planeringen

Arbetsliv i förändring

Globalt - Arbetsliv i förändring

En allt större andel äldre i befolkningen leder till att färre ska försörja fler i framtiden. Arbetslivet är under förändring för många, med ökat distansarbete och digitalt samarbete. Samtidigt kvarstår vårt behov av att kunna mötas fysiskt. E-handelns utveckling innebär förändrade handelsmönster, vilket kan påverka utvecklingen både i stadskärnor och i handelsområden.

Lokalt - Arbeta, studera och vara verksam i Huddinge

Fler arbetstillfällen är en högt prioriterad fråga i Huddinge. En utmaning är att få antalet arbetstillfällen att öka lika snabbt som befolkningen samt att bereda plats för olika typer av verksamheter i kommunen. Högskolorna och universitetssjukhuset i Flemingsberg är en styrka att bygga vidare på som bidrar både till möjligheter till utbildning och arbetstillfällen.

Framtidens mobilitet

Globalt - Framtidens mobilitet

En ökande befolkning skapar ett ökat behov av effektiva transporter och förändrade resmönster. Vi reser allt mer. I Stockholmsregionen pendlar vi mycket jämfört med resten av landet. Detta leder till en ökad belastning på miljö och klimat. Ny teknologi möjliggör en klimatsmart utveckling genom till exempel omställning till elfordon. Dock räcker inte enbart ny teknik till för att motverka effekten av att mängden trafik ökar.

Lokalt - Tillgänglighet inom och till Huddinge

Att kunna nå arbete, utbildning och fritidsaktiviteter är viktigt. På vilket sätt man gör det har konsekvenser för klimat och miljö, men också för vilket utrymme som blir över för annat. Resandet med biltrafik ökar idag i Huddinge, medan andelen som rör sig genom att gå, cykla eller med kollektivtrafik minskar. Både befintlig och planerad infrastruktur skapar barriärer mellan områden, vilket bidrar till negativa effekter på människors möjligheter att röra sig och mötas.

Ökade samhällsklyftor

Globalt - Ökade samhällsklyftor

Skillnader i inkomst och hälsa ökar globalt. Sverige är ett av de länder där inkomstklyftorna ökar snabbast. Segregation och ojämlika levnadsvillkor är en utmaning i många kommuner som leder till att människor har olika förutsättningar att skapa ett bra liv och förverkliga sina drömmar. Många grupper har även svårt att ta sig in på bostadsmarknaden.

Lokalt - Ett Huddinge som håller ihop

En utmaning i Huddinge är att kommunen är segregerad. Det förekommer stora skillnader mellan olika områden när det gäller exempelvis inkomst, utbildningsnivå och valdeltagande. Det finns även en brist på känsla av samhörighet mellan kommundelarna. Huddinge har en högre andel trångbodda hushåll jämfört med länet. En positiv utveckling att bygga vidare på är att invånarna upplever sin egen hälsa som allt bättre. Ett levande föreningsliv är en stor tillgång.

Ett förändrat klimat

Globalt - Ett förändrat klimat

Globala utsläpp av växthusgaser leder till ökande medeltemperaturer på hela jorden. Klimatförändringarna är redan ett faktum och riskerar att få katastrofala följder. De kan innebära extremare väderförhållanden i form av ökad nederbörd som kan orsaka översvämningar, eller värmeböljor som medför torka. Klimatförändringar kan även leda till ökad global fattigdom, migration och konflikter.

Lokalt - Motverka och anpassa lokalt

Huddinge behöver bidra till att motverka klimatförändringar genom minskade utsläpp kopplat till kommunens egen konsumtion och investeringar. Planeringen behöver också stötta minskningar av utsläpp från invånarnas konsumtion, boende och transporter. Vi behöver arbeta för bibehållen biologisk mångfald, ökad lokal livsmedelsproduktion samt att anpassa nuvarande och kommande bebyggelse för att hantera risker kopplade till ändrade väderförhållanden.

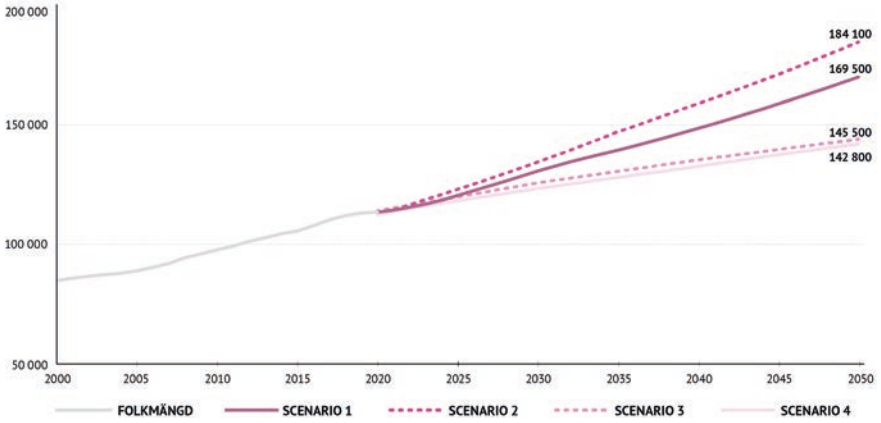
Utgångspunkter i planeringen

Hur många människor planerar vi för?

Den 31 december 2020 bodde det lite mer än 113 000 människor i Huddinge. Det gör oss till länets andra största kommun och den fjortonde största i landet sett till storleken på befolkningen. Huddinge har sedan 1970-talet haft en ökande befolkning. Att befolkningen växer beror till stor del på att inflyttning till kommunen. Det beror också på att det föds fler barn än antalet personer som dör.

Det är svårt att bedöma hur mycket befolkningen växer på lång sikt. I en översiktsplan behöver vi ha beredskap för olika nivåer av befolkningsökning och därför har vi valt att använda oss av olika scenarion för att beskriva möjlig utveckling, se figur nedan. Översiktsplanen medger utrymme för samtliga scenarios, som innebär en framtida befolkning på mellan 140 000 och 170 000 invånare. Vår planering utgår främst från scenario två som innefattar våra mål för bostadsbyggandet som sträcker sig fram till 2035.

Kommunens mål för bostadsbyggandet har sin grund bland annat i att kommunen har undertecknat Sverigeförhandlingen, men också utifrån att hela kommunen ska utvecklas. Läs mer om bostadsmålen här: En genomtänkt bostadsförsörjning. När vi har utrett trafiksystemet har vi utgått från ett högre scenario i varje delområde för att pröva hur trafiksystemet klarar det.



Figur 7: Fyra scenarier för befolkningsutveckling

Varje scenario har olika utgångspunkter

- **Scenario 1** utgår från en ökningstakt som är i samma nivå som de senaste 30 åren i Huddinge kommun. Det innebär en ökning till omkring 170 000 invånare 2050 och är en ökning på befolkningen med nästan 50 procent.

- **Scenario 2** utgår från en högre ökningstakt jämfört med tidigare år, vilket beror på ett antagande om att många nya bostäder byggts. Befolkningsökningen utgår från ett bostadsbyggande fram till 2035 i enlighet med kommunens bostadsmål, men befolkningsutvecklingen efter 2035 har antagits vara i nivå med de senaste 10 åren. Det innebär en ökning av befolkningen till cirka 185 000 invånare år 2050. Detta scenario är vårt huvudsakliga scenario då det innefattar kommunens bostadsmål fram till 2035.

- **Scenario 3** är enligt den Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län. Befolkningsutvecklingen i Huddinge har här vägts mot övriga kommuner i länet och östra Mellansverige. Det innebär en lägre takt än scenario 1 och 2. Befolkningen år 2050 antas vara omkring 145 000 invånare, en ökning med 26 procent jämfört med idag.

- **Scenario 4** är Statistiska Centralbyråns framskrivning på kommunnivå som baseras på en prognos för hela landet. Här antas befolkningen i Huddinge vara på omkring 143 000 invånare år 2050, vilket beror bland annat på ett lägre antaget flyttnetto i kommunen jämfört med tidigare år.

Agenda 2030 - från globalt till lokalt

Kommunen kan inte bestämma helt på egen hand utan måste ta hänsyn till målsättningar på andra nivåer. Översiktsplanen ska visa hur kommunen bidrar till att uppfylla internationella, nationella och regionala mål.

I arbetet med att formulera mål och delmål för översiktsplanen har vi utgått från

- Agenda 2030
- nationella mål inklusive miljökvalitetsmål
- regionala mål från RUFS 2050
- Huddinge kommuns vision

Parallellt med arbetet att ta fram översiktsplanen har vi gjort en kontinuerlig hållbarhetsbedömning utifrån Agenda 2030 och nationella miljökvalitetsmål. På det viset har globala, nationella och regionala mål påverkat planen i flera steg.

Agenda 2030 visar vägen för en hållbar utveckling

År 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030. Det är en ambitiös och omfattande plan för hållbar utveckling med 17 mål och 169 delmål.

Agenda 2030 är global, men det är på den lokala nivån inom länder, regioner och kommuner som stora delar av arbetet med målen görs i praktiken. I genomförandet är det viktigt att ta hänsyn till de människor och grupper som har sämst förutsättningar. Inget mål ska lyckas på ett annat måls bekostnad.

Huddinge bidrar till de globala målen

Huddinges översiktsplan ska bidra till en hållbar utveckling och att uppfylla målen i Agenda 2030. Agenda 2030 har fungerat vägledande för Huddinges översiktsplan. I översiktsplanen har vi prioriterat ett antal av de agendans mål utifrån lokala förutsättningar, utmaningar och möjligheter samt vad just översiktsplanen faktiskt kan påverka.

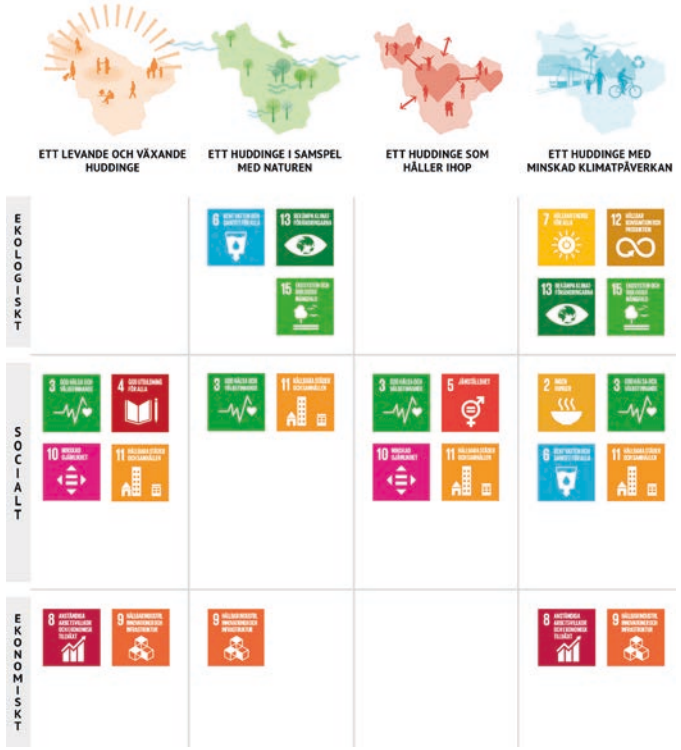
De prioriterade målen har fungerat som underlag i processen för framtagande och hållbarhetsbedömning av målbilden, för prioriteringar inom och mellan olika allmänna intressen och mark- och vattenanvändning samt i hållbarhetsbedömningen av planförslaget som helhet.



Figur 8: De globala målen för hållbar utveckling

Agenda 2030 hänger med i hela översiktsplanen

Översiktsplanens innehåll bidrar till att uppfylla målsättningar i Agenda 2030. I figur 9 redovisas en sammanställning av vilka Agenda-mål översiktsplanens ställningstaganden bidrar till.



Figur 9: Koppling mellan översiktsplanens mål och Agenda 2030

Agenda 2030 - från globalt till lokalt

Nationella mål en utgångspunkt

Regeringens övergripande mål för boende och samhällsplanering säger att

- alla människor i alla delar av landet ska ha en god livsmiljö från social synpunkt.
- en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi ska främjas.
- bostadsbyggande och ekonomisk utveckling ska underlättas.

Sverige har ett nationellt mål om att vara klimatneutralt till 2045. I det klimatpolitiska ramverket är klimatneutralitet på nationell nivå definierat som att utsläppen från växthusgaser från svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än utsläppen år 1990.

Huddinge bidrar till de nationella målen

Huddinges översiktsplan ska bidra till att uppnå dessa mål, och även andra nationella mål som handlar om hur mark och vatten används och förvaltas. Vi utgår från och utvärderar planen mot Agenda 2030 och de nationella miljökvalitetsmålen. Det innebär det att vi även tar om hand andra relevanta nationella mål, som målet för boende och samhällsplanering och klimatmålet, men även folkhälsomål, transportpolitiska mål och jämställdhetsmål.

Huddinge bidrar i den regionala utvecklingen

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) utgår från en vision om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. Alla kommuner i regionen samarbetar för att följande delmål ska uppnås till 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

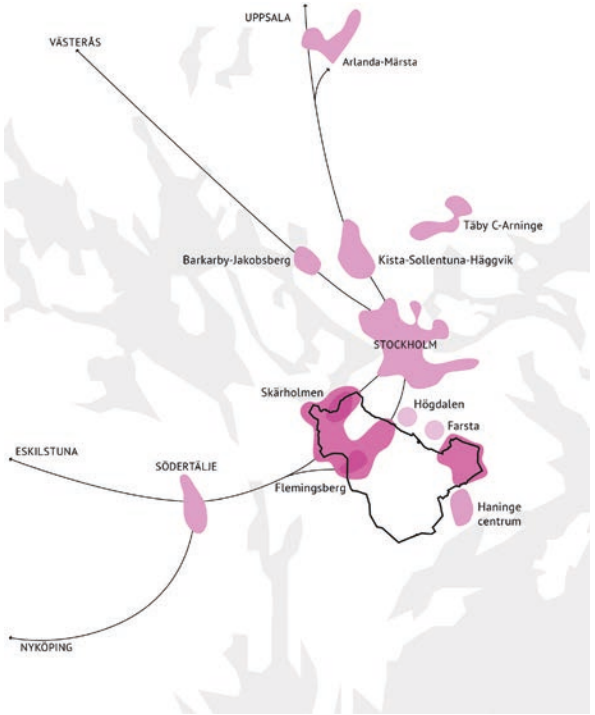
Vi samarbetar för regional utveckling

Huddinge deltar i och driver arbetet för att genomföra den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 tillsammans med övriga kommuner på Södertörn i Södertörnssamarbetet. Samarbete med Stockholms stad är också viktigt i gränslandet mellan våra kommuner, exempelvis i den regionala stadskärnan i Kungens kurva-Skärholmen. (Läs mer om viktiga mellankommunala frågor i kapitlet: Mellankommunala intressen på s. 103).

Huddinge i regionen

Huddinge har en viktig roll i regionen, med det centrala läget och den goda tillgängligheten som är viktig att ta tillvara på och utveckla. Kommunens utvecklingsområden knyter an till grannkommunernas intilliggande utvecklingsområden, i såväl Stockholms stad som Haninge och Botkyrka.

Kommunens goda läge intill befintlig och kommande infrastruktur gör att tyngdpunkter längre bort i Stockholmsregionen och övriga Mälardalsregionen också ingår i kommunens omland. Här finns övriga regionala stadskärnor i Stockholmsregionen, inte minst Arlanda samt nodstäder i Mälardalsregionen som Uppsala, Eskilstuna, Örebro, Västerås och Nyköping.



Figur 10: Huddinge i regionen

Agenda 2030 - från globalt till lokalt

Översiktsplanen kopplar till andra kommunala mål

I kommunen finns flera mål och processer som översiktsplanen hänger ihop med och ibland behöver anpassa sig efter.

Huddinge kommuns vision

Huddinge kommuns vision är att vara en av de tre mest populära kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i. När vi formulerat översiktsplanens mål har vi utgått från visionen och tydliggjort vad den innebär för samhällsplaneringen.

Kommunens styrmodell

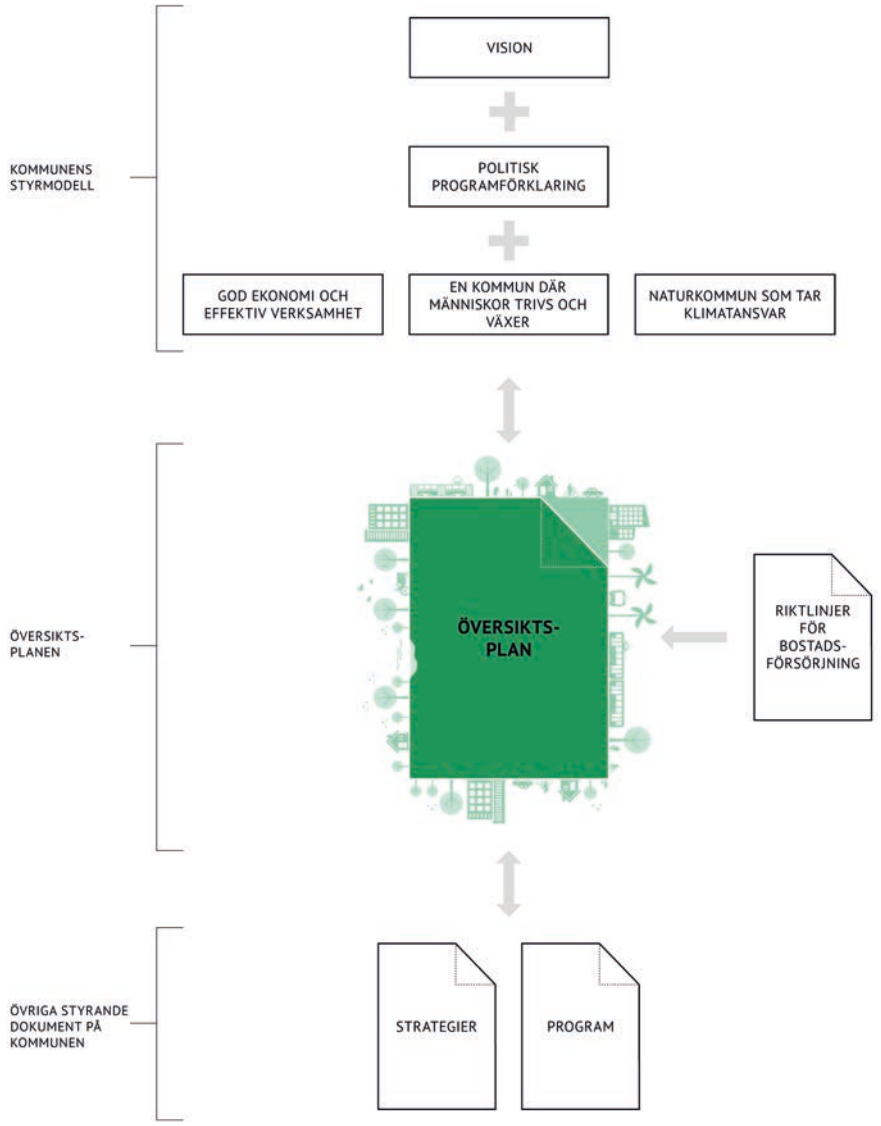
I kommunen finns en styrmodell med mål för kommunen som helhet, som kommunfullmäktige fattar beslut om varje mandatperiod. Styrmodellens mål beskriver fler delar av kommunens ansvarsområden än den fysiska planeringen.

Översiktsplanens målbild stämmer överens med de delar av kommunens målbild som kan påverkas av den fysiska planeringen, och är i de flesta delar mer detaljerad.

Översiktsplanen och andra kommunala styrdokument och processer

I kommunen finns många olika strategier och program som vägleder den efterföljande planeringen, såsom miljöprogram, trafikstrategi med mera. Översiktsplanen har en längre tidshorisont än många andra styrdokument och ska därför ses som överordnad.

Arbetet med översiktsplanen har dock i hög utsträckning utgått antingen från befintliga beslutade styrdokument, eller parallellt med framtagandet av andra strategier och program. De motsäger därför inte varandra. **Riktlinjer för bostadsförsörjning** är ett dokument kommunen måste ta fram enligt lag. Huddinges riktlinjer för bostadsförsörjning har omhändertagits i översiktsplanen.



Figur 11: Översiktsplanen i relation till andra kommunala styrdokument och processer

Plankarta

Plankartan består av två huvudsakliga delar, en mark- och vattenanvändningskarta samt en karta som visar hänsynsvärden

Mark- och vattenanvändningskarta

Mark- och vattenanvändningskartan visar den tänkta användningen av mark och vattenområden i kommunen år 2050 som visas på nästa uppslag.

Det här visar markanvändningskartan

Kartan visar hur kommunens olika mark- och vattenområden ska bevaras eller utvecklas fram till 2050:

- I vilka områden vi tillåter ny bebyggelse
- Vilka naturområden vi ska bevara och utveckla
- Hur vi utvecklar infrastrukturen

Hänsynskarta

Hänsynskartan visar viktiga värden att ta hänsyn till i den efterföljande planeringen, exempelvis riksintressen, miljövärden eller klimatriskersrisker.

Ta del av hela *hänsynskartan på huddinge.se/op2050/plankarta/hansynskarta*.
Förteckning över hänsynskartans samtliga lager finns som bilaga på s. 121.
Utsnitt av hänsynskartan redovisas i kapitel Riksintressen på s. 107.

Markanvändningskarta

Helhet

Teckenförklaring

MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE

- Behov av stärkt samband ÖP

Centrum ÖP

- Stadsdelscentrum
- Lokalt centrum
- Potential för centrum
- Stadsutvecklingsområde för mindre förändring ÖP
- Stadsutvecklingsområde för större förändring ÖP
- Regional stadskärna ÖP
- Utvecklingsområde under utredning ÖP
- Utvecklingsområde - pågående fördjupning ÖP
- Sjukvård och högre utbildning ÖP
- Naturreservat som utreds för bebyggelse ÖP

SAMMANHÄNGANDE BEBYGGELSE

- Fritidhusområde inför omvandling ÖP
- Bebyggelsereserv ÖP
- Område där komplettering kan prövas ÖP
- Område för komplettering ÖP
- Verksamhetsområde ÖP
- Verksamhetsområde under utredning ÖP

GRÖNOMRÅDE OCH PARK

- Stadsdelpark ÖP
- Tätortsnära naturområde ÖP
- Svagt grönt spridningssamband ÖP
- Starkt grönt spridningssamband ÖP
- Behov av åtgärd översvämningsrisk ÖP
- Större anläggning för dagvatten ÖP

NATUR OCH FRILUFTSLIV

- Naturreservat ÖP
- Odlingslandskap ÖP
- Sjöar ÖP
- Skogsområde ÖP
- Entre större friluftsområde ÖP

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Vägnät ÖP

- Statliga vägar
- Väg i tunnel
- Kommunala huvudgator
- Utredningsstråk huvudgata

Övergripande cykelstråk ÖP

- Regionala cykelstråk
- Utredningsstråk regionala cykelstråk
- Huvudcykelstråk
- Utredningsstråk huvudcykelstråk

Stamnät för kollektivtrafik ÖP

- Stamnät för kollektivtrafik
- Utredningsstråk stamnät

Stationer ÖP

- Station
- Regional bytespunkt
- Storregional bytespunkt
- Potential för pendelbåtsbrygga

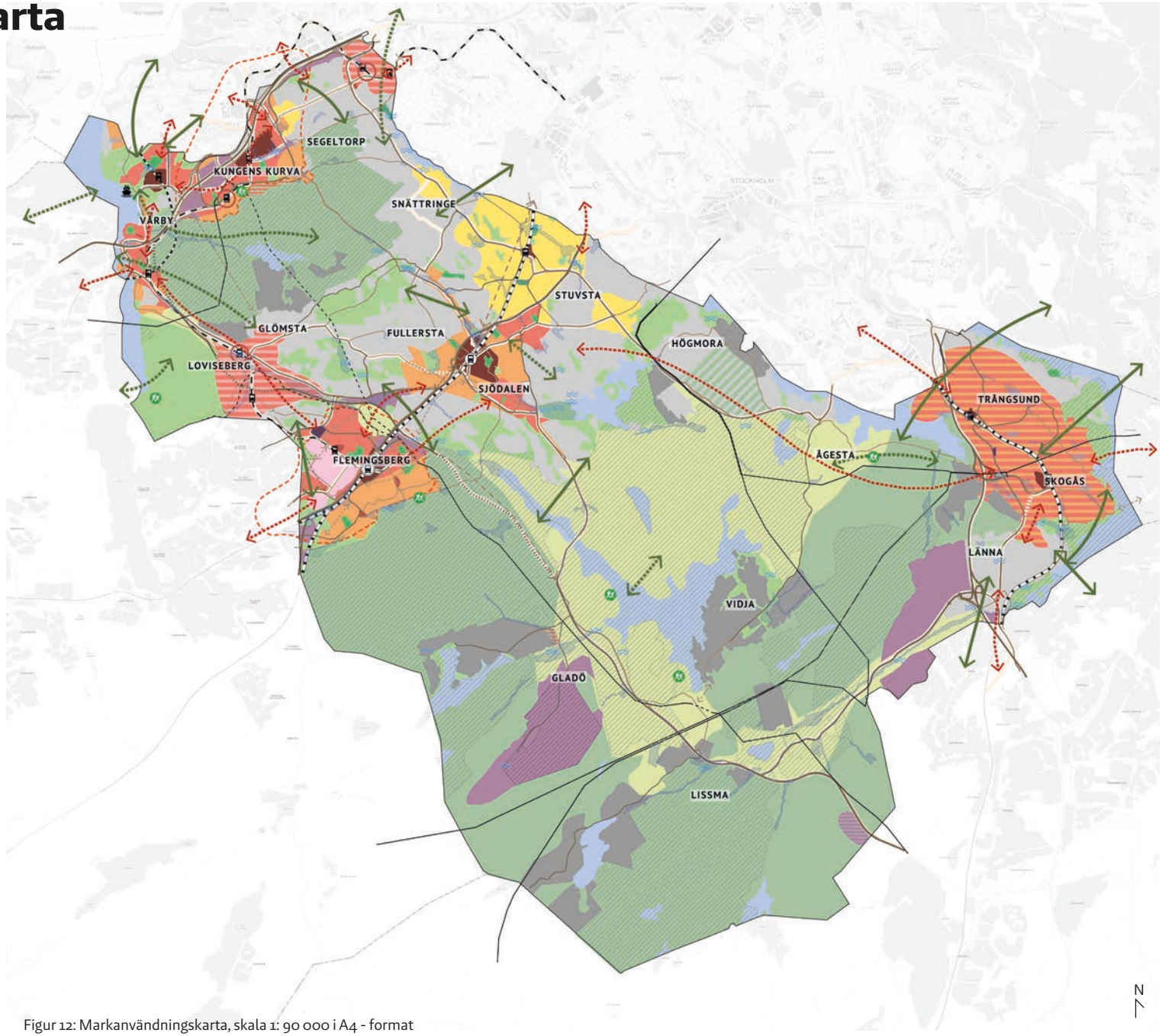
Spår ÖP

- Järnväg
- Tunnelbana
- Spårväg, planerad
- Utredningsstråk spårväg

TEKNISK INFRASTRUKTUR OCH ANLÄGGNINGAR

Kraftledning ÖP

- Luftburen
- Kabel
- Energiproduktion
- Teknisk försörjning av regional betydelse ÖP



Figur 12: Markanvändningskarta, skala 1: 90 000 i A4 - format

Markanvändningskarta

Enbart bebyggelse

Teckenförklaring

MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE

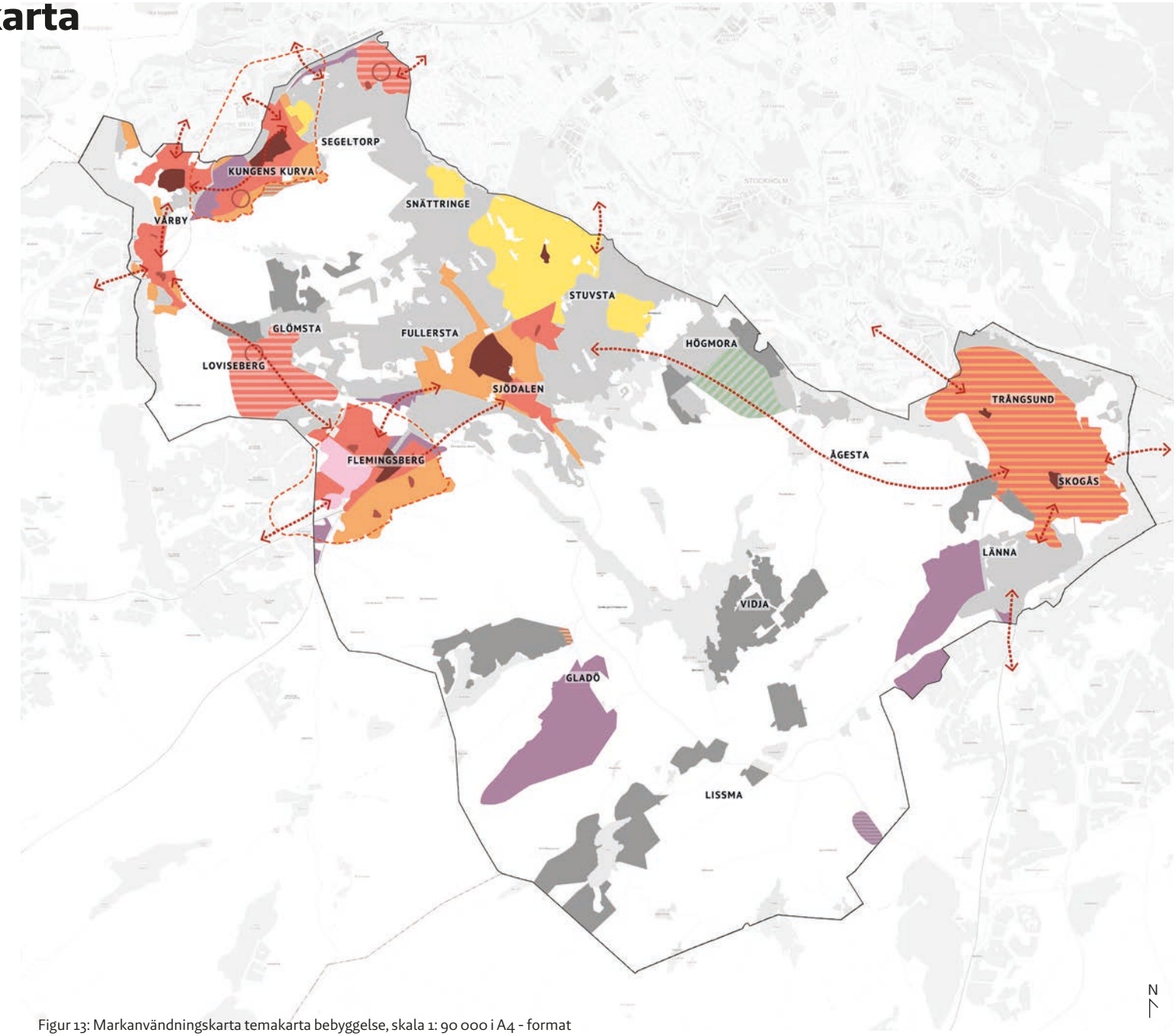
- Behov av stärkt samband ÖP

Centrum ÖP

- Stadsdelscentrum
- Lokalt centrum
- Potential för centrum
- Stadsutvecklingsområde för mindre förändring ÖP
- Stadsutvecklingsområde för större förändring ÖP
- Regional stadskärna ÖP
- Utvecklingsområde under utredning ÖP
- Utvecklingsområde - pågående fördjupning ÖP
- Sjukvård och högre utbildning ÖP
- Naturreservat som utreds för bebyggelse ÖP

SAMMAHÄNGANDE BEBYGGELSE

- Fritidhusområde inför omvandling ÖP
- Bebyggelsereserv ÖP
- Område där komplettering kan prövas ÖP
- Område för komplettering ÖP
- Verksamhetsområde ÖP
- Verksamhetsområde under utredning ÖP



Figur 13: Markanvändningskarta temakarta bebyggelse, skala 1: 90 000 i A4 - format

Markanvändningskarta

Enbart infrastruktur

Teckenförklaring

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Vägnät ÖP

- Statliga vägar
- Väg i tunnel
- Kommunala huvudgator
- Utredningsstråk huvudgata

Övergripande cykelstråk ÖP

- Regionala cykelstråk
- Utredningsstråk regionala cykelstråk
- Huvudcykelstråk
- Utredningsstråk huvudcykelstråk

Stamnät för kollektivtrafik ÖP

- Stamnät för kollektivtrafik
- Utredningstråk stamnät

Stationer ÖP

- Station
- Regional bytespunkt
- Storregional bytespunkt
- Potential för pendelbåtsbrygga

Spår ÖP

- Järnväg
- Tunnelbana
- Spårväg, planerad
- Utredningsstråk spårväg

TEKNISK INFRASTRUKTUR OCH ANLÄGGNINGAR

Kraftledning ÖP

- Luftburen
- Kabel
- Energiproduktion
- Teknisk försörjning av regional betydelse ÖP



Figur 14: Markanvändningskarta temakarta infrastruktur, skala 1: 90 000 i A4 - format

Markanvändningskarta

Enbart grönstruktur

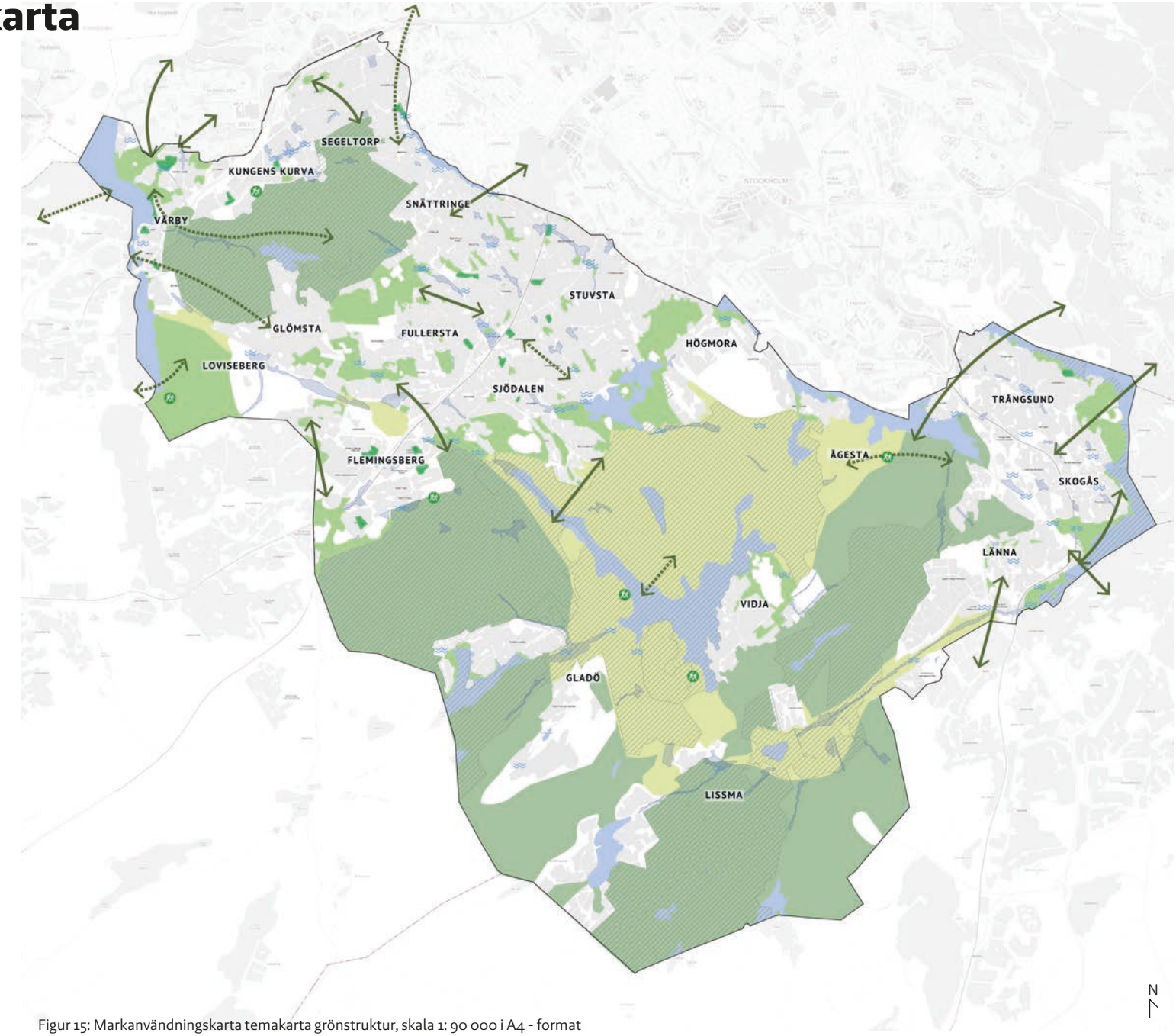
Teckenförklaring

GRÖNOMRÅDE OCH PARK

- Stadsdelpark ÖP
- Tätortsnära naturområde ÖP
- Svagt grönt spridningssamband ÖP
- Starkt grönt spridningssamband ÖP
- Behov av åtgärd översvämningsrisk ÖP
- Större anläggning för dagvatten ÖP

NATUR OCH FRILUFTSLIV

- Naturreservat ÖP
- Odlingslandskap ÖP
- Sjöar ÖP
- Skogsområde ÖP
- Entre större friluftsområde ÖP



Figur 15: Markanvändningskarta temakarta grönstruktur, skala 1: 90 000 i A4 - format

Markanvändningskarta

Kategoribeskrivningar

MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE - FÖRKLARING

Behov av stärkt samband
Viktigt strategiskt samband som behöver stärkas för att skapa en sammanhållen kommun.

Centrum

Stadsdelscentrum
Centrum i anslutning till spårstation. Här prioriterar vi främst arbetsplatser, samhällsservice och kommersiell service, men även bostäder. Här bygger vi högst och tätast i relation till den omgivande bebyggelsen.

Lokalt centrum
Lokalt centrum i bostadsområde. Här prioriterar vi främst arbetsplatser, samhällsservice och kommersiell service, men även bostäder. Här bygger vi högst och tätast i relation till den omgivande bebyggelsen.

Potential för centrum
Här finns potential för att anlägga centrumfunktioner i samband med att området utvecklas.

Stadsutvecklingsområde för större förändring
Ny bebyggelse ska främst tillkomma i dessa områden. Här bygger vi mycket och tillåter högre hushöjder för att dra nytta av läget nära spårstationer. Vi bygger tätare i relation övriga delar av området. Ny bebyggelse består främst av flerbostadshus blandat med arbetsplatser och samhällsservice.

Stadsutvecklingsområde för mindre förändring
I stadsutvecklingsområden för mindre förändring utvecklar vi i huvudsak med bostäder i flerbostadshus och tät småhusbebyggelse. Här bygger vi medelhögt och medeltätt i relation till närliggande områden.

Regional stadskärna
Regional stadskärna utpekad i RUFS 2050. Vi utvecklar de regionala kärnorna med syfte att skapa tyngdpunkter utanför den centrala regionkärnan.

Utvecklingsområde under utredning
Området är utpekat som prioriterat område för stadsutveckling men behöver utredas ytterligare inför planläggning, genom exempelvis utvecklingsplan eller planprogram.

Utvecklingsområde - pågående fördjupning
Området är utpekat som prioriterat område för stadsutveckling men behöver utredas ytterligare inför planläggning. Det pågår ett arbete med att ta fram en utvecklingsplan för området. Området kommer preciseras på karta till granskningsskedet.

Sjukvård och högre utbildning
Område för sjukvård, högre utbildning och forskning.

Naturreservat som utreds för bebyggelse
Del av naturreservat som utreds för att rymma bostäder eller samhällsservice.

SAMMANHÄNGANDE BEBYGGELSE - FÖRKLARING

Fritidshusområde inför omvadling
Befintliga fritidshusområden som succesivt omvandlas till permanentboende.

Bebyggelsereserv
Ett obebyggt område som pekas ut som framtida bebyggelsereserv.

Område där komplettering kan prövas
I kommunens sammanhängande villabebyggelse kan vi pröva kompletterande bebyggelse i liten skala. Kompletteringar görs med stor hänsyn till områdenas befintliga karaktär.

Område för komplettering
Ny bebyggelse utanför kommunens utvecklingsområden koncentreras till strategiska lägen längs med stamnätet där tillgängligheten är särskilt god. Här kompletterar vi i med bostäder, arbetsplatser och service.

Verksamhetsområde
Område för verksamheter som inte kan kombineras med bostäder på grund av risk för störningar.

Verksamhetsområde under utredning
Vi utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge kommun i anslutning till Jordbro industriområde.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR - FÖRKLARING

Vägnät

Statliga vägar
Större transportleder avsedda för att binda ihop kommunen med andra delar av regionen och landet.

Väg i tunnel
Statliga vägar som går i tunnel för att minska vägens barriäreffekter.

Komunala huvudgator
Viktiga gator avsedda för att binda ihop stadsdelar och större målpunkter inom kommunen.

Utredningsstråk huvudgata
Viktiga relationer för vägtransporter som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt.

Övergripande cykelstråk

Regionala cykelstråk
Cykelstråk som syftar till att koppla samman regionala målpunkter och möjliggöra för snabba förflyttningar över kommungränser.

Utredningsstråk regionala cykelstråk
Viktiga relationer för cykel, av regional betydelse, som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt.

Huvudcykelstråk
Huvudcykelstråk syftar till att binda ihop stadsdelar och större målpunkter i kommunen, samt med grannkommunerna.

Utredningsstråk huvudcykelstråk
Viktiga relationer för cykel, av kommunal betydelse, som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt.

Stamnät för kollektivtrafik

Stamnät för kollektivtrafik
Stamnätet syftar till att utgöra kollektivtrafikens huvudnät i kommunen och omfattar stråk för såväl spårbunden kollektivtrafik som busstrafik. Nätet består av gena och tydliga kopplingar som täcker in viktiga start- och målpunkter i kommunen.

Utredningsstråk stamnät
Viktiga relationer för stamnätet som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt.

Stationer

Station
Befintliga stationer för järnväg och tunnelbana samt planerade stationer för spårväg.

Regional bytespunkt
Befintlig station i Huddinge C som vi utvecklar till en regional bytespunkt.

Storregional bytespunkt
Befintlig station i Flemingsberg som vi utvecklar till en storregional bytespunkt.

Potential för pendelbrygga
Vi möjliggör för anslutning med kollektivtrafik på vatten i Vårby. Exakt läge för pendelbåtsbryggan behöver utredas vidare.

Spår

Järnväg
Befintlig järnväg som trafikeras av persontrafiktåg och godståg.

Tunnelbana
Befintlig tunnelbana som trafikeras av tunnelbanans röda linje.

Spårväg, planerad
Planerad sträckning för Spårväg syd.

Utredningsstråk, spårväg
Vi möjliggör för en fortsatt sträckning av spårvägen ner i Flemingsbergsdalen och omöjliggör inte en vidare förlängning mot centrala Huddinge.

GRÖNOMRÅDE OCH PARK - FÖRKLARING

Stadsdelspark
Befintliga och planerade stadsdelsparker som anläggs i takt med att områdena utvecklas.

Tätortsnära naturområde
Tätortsnära naturområden i anslutning till eller inom bebyggelse har natur- eller friluftsvärden där inriktningen är att de fortsatt ska bevaras och utvecklas.

Starkt grönt spridningssamband
Starkt samband i grönstrukturen kopplat till hög biologisk mångfald och pollinering. Vi bevarar och förstärker de starka spridningssambanden.

Svagt grönt spridningssamband
Svagt samband i grönsturkturen, beroende på exempelvis barriär i form av infrastruktur, som behöver förbättras för att fungera som spridningskorridor kopplat till biologisk mångfald.

Behov av åtgärd översvämningsrisk
Åtgärd för att hantera översämningsrisk behöver genomföras på platsen.

Större anläggning för dagvatten
Befintliga och tillkommande större anläggningar för dagvattenhantering.

NATUR OCH FRILUFTSLIV - FÖRKLARING

Naturreservat
Gräns för befintligt naturreservat.

Odlingslandskap
Odlingslandskap med stora värden för biologisk mångfald, pollinering matproduktion och rekreation.

Sjöar
Sjö eller större vattendrag. Vi säkerställer god vattenkvalitet och genomför åtgärder så att miljökvalitetsnormerna uppnås i alla sjöar och vattendrag.

Skogsområde
Större sammanhängande skogsområde.

Entré större friluftsområde
Huvudentréer till viktiga natur- och friluftsområden. Här utvecklar vi möjligheter till olika aktiviteter och prioriterar underhåll.

TEKNISK INFRASTRUKTUR OCH ANLÄGGNINGAR - FÖRKLARING

Kraftledning

Luftburen
Befintliga och planerade kraftledningar som är luftburna.

Kabel
Befintliga och planerade kraftledningar som är markförlagda.

Energiproduktion
Befintliga anläggningar för fjärrvärmeproduktion.

Teknisk försörjning av regional betydelse
Teknisk anläggning viktig ur ett regionalt perspektiv. Området inkluderar idag Sofielunds avfallsanläggning, produktion av förnyelsebarenergi samt täktverksamhet.

Inriktningar - hela kommunen

I avsnittet Inriktningar för hela kommunen behandlas frågor som berör utvecklingen i hela kommunen, det som brukar kallas för allmänna intressen.

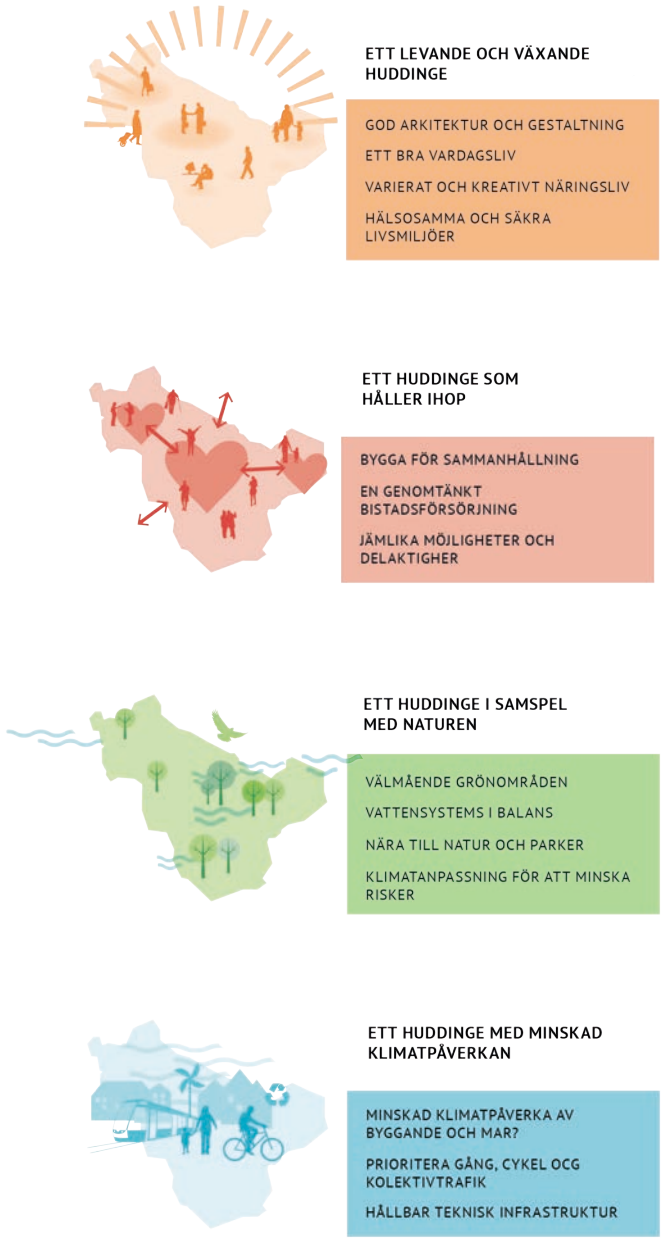
Allmänna intressen berör alla i kommunen

Huddinges översiktsplan behandlar och väger samman så kallade allmänna intressen. Allmänna intressen är de frågor som inte är knutna till något visst geografiskt område och som angår de allra flesta i kommunen eller regionen. Det kan gälla frågor som hur hela kommunen ska utvecklas på lång sikt för att skapa närhet till service och grönområden för de boende, eller hur utsläpp av växthusgaser ska minska.

Målen vägleder planeringen

Översiktsplanens fyra mål och delmål visar inriktningen för planeringen. Under avsnittet Inriktningar för hela kommunen beskriver vi vad vi behöver göra för att målen ska uppnås fram till 2050. I den efterföljande planeringen för kommunens geografiska områdena behöver även de kommunövergripande inriktningarna tas om hand.

Vi har sorterat de kommunövergripande inriktningarna under det mål de har starkast koppling till, dock kan en inriktning beröra flera mål.



Figur 16: Kommunövergripande inriktningarna kopplat till målen

God arkitektur och gestaltning

Här beskriver vi hur vi gör för att hålla en hög nivå på gestaltningen när vi planerar och bygger mycket. Vi beskriver också hur vi utgår från kvaliteter som finns i dag, både i form av byggnader och naturvärden.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen God arkitektur och gestaltning bidrar vi framförallt till målet om Ett levande och växande Huddinge, samt ett tillhörande delmål:

- Vi skapar attraktiva miljöer med utgångspunkt i områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Med en balans mellan bostäder och arbetsplatser samt tillgång till utbildning och service ska människor kunna leva ett gott vardagsliv med en meningsfull fritid.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi samarbetar med olika byggaktörer när vi utformar bebyggelse, miljöer och mötesplatser.
- När vi samarbetar med byggaktörer säkerställer vi god gestaltning och arkitektur av hög kvalitet genom att ta fram gestaltningsprogram. Det gör vi för att nå en gemensam och tydlig idé.
- Vi utgår från kommunens arkitekturstrategi och från platsen när vi planerar, bygger om och bygger nytt. Det gör vi genom att ta till vara och utveckla platsers kvaliteter, karaktär, identitet och historia.
- Vi ser till att grönska och vatten är en del av utformningen av både våra gemensamma stadsrum och inne på bostadsgårdar.
- Vid väl valda platser som kollektivtrafikknutpunkter och längs starka stråk tillåter vi byggnader som särskilt utmärker sig i sin utformning. De fungerar som landmärken eller signaturbyggnader och bidrar till Huddinges identitet attraktivitet.
- I eller i anslutning till Huddinges kulturmiljöer som pekas ut i hänsynskartan, utgår vi ifrån Kulturmiljöprogrammet både när vi ger bygglov och när vi planerar. Vi bygger vidare på och utvecklar kulturmiljön när det är möjligt. Vid ändring i områden utpekade som särskilt värdefulla kulturmiljöer ska kulturmiljöutredning göras och antikvarisk kompetens delta i planprocess och vid bygglov.

God arkitektur och gestaltning

Nuläge och bakgrund

Historisk framväxt har skapat områden av olika karaktär
Huddinge har vuxit fram utmed historiska kommunikationsleder, både på land och genom vattendrag. Utbyggnaden har sedan skett under olika tidsepoker som skapat bebyggelse och områden av olika karaktär. Det innebär att det finns en stor variation i både bebyggelse och landskapskaraktär att ta hänsyn till och bygga vidare på när vi planerar och bygger nytt.

Utveckling och bevarande i konflikt
Huddinge kommun har många kulturmiljöer som pekats ut som värda att bevara. De består av värdefulla och tidstypiska kulturlandskap, bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader. Dessa är viktiga för Huddinges identitet men ibland måste behoven att bevara eller att utveckla med ny bebyggelse ställas mot varandra.

En avvägning i denna målkonflikt behöver tas om hand i efterföljande planering. Då finns Huddinge kommuns kulturmiljöprogram, med inventering av kulturmiljöer, som underlag till beslut om bebyggelse kan tillkomma och hur den i sådant fall bör utformas.

God gestaltning utgår ifrån platsen
Den variation och bredd av miljöer som ryms i Huddinge är en stor kvalitet för Huddinges invånare och det är viktigt att denna kvalitet bevaras för att Huddinge ska fortsätta vara attraktivt för en blandad befolkning, ett varierat näringsliv och olika besökare.

För att lyckas med stadsbyggande och kompletteringar som skapar attraktiva miljöer som håller över tid, krävs kunskap om hur platsen ser ut idag och vilka behov som finns just där. Därför behöver all planering utgå ifrån platsens specifika möjligheter och utmaningar.

Förtätning ställer krav på gestaltning
För att Huddinge ska kunna växa samtidigt som vi bevarar naturområden och drar nytta av den infrastruktur som redan finns, kommer den största delen av ny bebyggelse att behöva komma till inom redan bebyggda områden. Därför är det viktigt att den tillkommande bebyggelsen bidrar med goda arkitektoniska kvaliteter i området som vi förtätar.

I större utvecklingsområden där vi bygger flera nya kvarter finns en möjlighet att bygga något unikt med högt ställda krav på arkitekturen som kan bidra till Huddinges attraktivitet.

Stadskvaliteter där vi bygger tätt
I Huddinges utvecklingsområden bygger vi tätt. Stad kan gestaltas på många sätt men en högre täthet gör att service och andra funktioner kan ligga på gångavstånd från bostaden. Det gör att fler rör sig på gatorna under större delar av dygnet vilket bidrar till trygghet i våra områden.

I Huddinge finns stora möjligheter att skapa fler attraktiva stadsmiljöer. Städernas, parkernas, gatornas och byggnadernas utformning påverkar hur vi rör oss och skapar plats för det sociala livet med dagliga upplevelser och intryck. Hur vi väljer att planera och utforma byggnader och offentliga rum blir avtrycket av vår tid som vi med stolthet ska lämna över till kommande generationer.

Ett bra vardagsliv

Här beskriver vi hur och på vilket sätt vi skapar tillgång till service, kultur och fritidsverksamheter av olika slag. Vi beskriver också förutsättningar för planeringen av tillkommande samhällsservice, exempelvis skolor och förskolor.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Ett bra vardagsliv bidrar vi framförallt till målet om Ett levande och växande Huddinge, samt ett tillhörande delmål:

- Vi skapar attraktiva miljöer med utgångspunkt i områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Med en balans mellan bostäder och arbetsplatser samt tillgång till utbildning och service ska människor kunna leva ett gott vardagsliv med en meningsfull fritid.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi planerar för att grundläggande samhällsservice, såsom grundskola, livsmedelsbutik och vårdcentral, ska vara tillgängligt för alla invånare i kommunen. Detta gör vi genom att:
  - planera utifrån riktvärdet högst 500 meter från bostaden till närmaste förskola.
  - komplettera med mer grundläggande samhällsservice i tätbefolkade områden som idag har lågt utbud av grundläggande samhällsservice. Där planerar vi utifrån riktvärdet högst 800 meter till närmaste grundskola och 400 meter till närmaste livsmedelsbutik från bostaden.
  - I områden där komplettering kan prövas och våra fritidshusområden inför omvandling, som ligger långt ifrån de tätbefolkade bostadsområdena, säkerställer vi att det är lätt att ta sig med cykel eller kollektivtrafik till platser med ett större utbud av samhällsservice.
  - underlätta för aktörer som vill etablera samhällsservice i de områden där det finns brister.

- Vi lokaliserar samhällsservice i våra centrum, intill kollektivtrafik och om möjligt samlokaliserar med kommersiell service. (Läs mer om tillgången till mötesplatser i kapitlet: Bygga för sammanhållning på s. 44).

- Vi planerar samhällsservice i takt med att vi planerar för nya bostäder. Detta gör vi genom att identifiera behov av lokaler och reservera ytor tidigt i planeringen.

- Vi planerar och utvecklar platser som uppmuntrar till lek, umgänge och fysisk aktivitet runtom i hela kommunen, på platser och längs stråk där många vistas och rör sig. (Läs mer om tillgången till park och grönområden i kapitlet: Nära till natur och parken på s. 38.)

- Vi planerar för att det ska vara högst 300 meter från bostaden till närmaste lekplats.

- Vi utgår från kommunens riktlinjer för storlek på friyta vid förskolor och skolor när vi planerar ytor för förskole- och skolgårdar.

- Vi utformar kommunala lokaler flexibelt så att de över tiden kan användas för olika behov och funktioner. Olika verksamheter samlokaliseras där det är möjligt.
- Vi utformar kommunala lokalers utemiljöer, såsom skolgårdar, så de kan vara en del av den offentliga miljön och utvecklas till platser för möten och social aktivitet utanför verksamhetens öppettider.
- Vi lokaliserar och skapar möjligheter för kultur- och fritidsverksamheter på platser där många människor bor, så att det bidrar till möten och ett aktivt kulturliv som invånare får både ta del av, utöva och vara med att skapa. Detta är särskilt viktigt i de regionala stadskärnorna samt i områden med många barn i familjer med sämre socioekonomiska förutsättningar.

Nuläge och bakgrund

Blandning av funktioner skapar underlag för liv och rörelse
Genom att blanda bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor och kommersiell service ger vi förutsättningar för en levande stadsmiljö. Blandning kan ske inom ett område men även inom ett kvarter eller byggnad. Platser som används såväl på dagen som på kvällen leder till liv, rörelse och en ökad trygghet.

Idag varierar funktionsblandningen mellan olika kommundelar. Ett sätt att mäta funktionsblandning är att mäta närheten till olika former av service, där mätningar visar att allt fler bor längre från grundläggande service som förskola och dagligvaruhandel.

En mer flexibel användning av lokaler skapar förutsättningar för blandning av funktioner
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 flexibla användningar av kommunala lokaler och utemiljöer eftersträvas.

Det kan antingen göras genom att olika verksamheter blandas i samma byggnad, men även genom att planera för att lokalernas användning kan förändras över tid då åldersstrukturen ändras i ett område. Dock kan samnyttjande innebära större tryck på utemiljöerna, vilket ökar slitage och därmed ökar behovet av drift och underhåll.

Betydelsen av tillgång till samhällsservice
Att ha tillgång till den samhällsservice som behövs för att klara vardagen är ett grundläggande behov och formar förutsättningarna för människors livsvillkor. Grundläggande samhällsservice definierar vi som grundskola, förskola, livsmedelsbutik och vårdcentral. Utöver detta är det även viktigt att ha tillgång till övrig samhällsservice, såsom bibliotek, fritidsgårdar och idrottsanläggningar för att få ett bra och välfungerande vardagsliv för alla invånare i kommunen.

Den grundläggande samhällsservicen behöver ligga nära bostaden och vara lätt att ta sig till, helst till fots. Här finns dock en målkonflikt att hantera i efterföljande planering då störst underlag för samhällsservice finns i de mer tätbefolkade lägena. För de glesbefolkade områdena bör det vara lätt att ta sig till samhällsservice på cykel eller med kollektivtrafik. Ett undantag är förskolor, som behöver finnas jämt utspritt i hela kommunen.

Tillgången till samhällsservice varierar i kommunen
Utbudet av samhällsservice varierar i kommunen. God tillgång till samhällsservice finns i anslutning till kommunens spårstationer och i Segeltorp. Masmo är dock ett undantaget där det saknas en variation av samhällsservice, trots spårstation. Grundläggande samhällsservice saknas helt i kommunens glesbefolkade småhusområden, varav vissa ligger långt från omgivande bebyggelse. Även några av de lite mer centralt belägna småhusområdena uppvisar genomgående brist på grundläggande samhällsservice.

Förutom dagens brist finns också ett framtida behov av utökad tillgång till samhällsservice i takt med den växande befolkningen, särskilt i kommunens utpekade utvecklingsområden. I Kungens kurva finns redan idag god tillgång till samhällsservice som motiverar bostadsutveckling, medan det i Glömstadalen/Loviseberg och Masmo både finns befintlig brist och ett framtida behov av utökad tillgång.

Fysisk aktivitet bidrar till ökat välmående
Vi rör oss allt mindre och övervikten bland barn ökar. Samtidigt ökar kunskapen om den fysiska omgivningens betydelse för folkhälsan, utveckling, goda studieresultat och välmående, särskilt bland barn och unga. Grönområden, parker och friluftsområden är mycket viktiga för vardagsmotionen, men också för möjligheten till avkoppling och återhämtning.

Möjligheten att promenera, cykla, leka eller på annat sätt röra sig till vardags påverkas av bebyggelsens struktur, innehåll och utformning. Miljöer som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen bidrar, förutom till bättre folkhälsa, även till ett levande stadsliv, ökad trygghet och ökad rörelsefrihet. 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.

Kultur knyter samman människor
Kultur och fritidsanläggningar fungerar som öppna mötesplatser för spontana möten och stärker ett brett föreningsliv. Dessa mötesplatser är inkluderande och bidrar till liv, skapande och ökad fysisk hälsa och välmående. Förutsättningar för ett aktivt kultur- och föreningsliv, både att ta del av och att vara med och skapa, kan fungera som en sammanhållande länk mellan människor och öka den sociala sammanhållningen.

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

Varierat och kreativt näringsliv

Här beskriver vi var och hur vi arbetar för fler arbetstillfällen. Vi beskriver också var olika typer av verksamheter passar bäst och vilka förutsättningar som behövs för att gynna näringslivets utveckling.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Ett varierat och kreativt näringsliv bidrar vi framförallt till målet om ett Levande och växande Huddinge, samt tre tillhörande delmål:

- Vi skapar attraktiva miljöer med utgångspunkt i områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Med en balans mellan bostäder och arbetsplatser samt tillgång till utbildning och service ska människor kunna leva ett gott vardagsliv med en meningsfull fritid.
- Vi tar plats i världen genom att göra rum för kunskaps- och innovationsmiljöer som bidrar till samhällsutveckling.
- Vi driver utvecklingen för att skapa nya arbetsplatser i södra Stockholmsregionen. Vi gör oss redo för att möta framtidens arbetsliv och näringsliv.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi arbetar aktivt tillsammans med näringslivet för att säkerställa att det finns olika typer av arbetstillfällen som passar kommunens blandade befolkning..
- Vi strävar efter att antalet arbetstillfällen i kommunen ska öka till ett arbetstillfälle för varje arbetsför invånare. För att synliggöra förutsättningarna för att skapa fler arbetstillfällen gör vi en konsekvensanalys i projekt som innefattar antingen förlust eller tillkomst av arbetstillfällen.
- Vi skapar förutsättningar för utveckling och komplettering av verksamheter inom tjänste- och kunskapssektorn. Det gör vi genom att ha en beredskap för mark och lokaler i lämpliga kollektivtrafiknära lägen
- Vi prioriterar plats för samhällsviktiga och stadsstödjande företag som behövs både för att andra företag och samhället i stort ska fungera
- Vi möter en framtid där bland annat digitalisering leder till ett föränderligt arbetsliv. Vi möjliggör en flexibel användning av kontorslokaler genom att använda oss av planbestämmelser som gör att användningen kan anpassas till samhällets förändringar. Vi arbetar för att möta ett ökat behov av distansarbete, exempelvis genom att göra plats för grannskapskontor.
- Vi kompletterar områden som domineras av bostäder med service och arbetsplatser som är förenliga med bostäder.
- Vi samarbetar med fastighetsägare i våra kollektivtrafiknära verksamhetsområden Storängen, Flemingsbergsdalen och Segeltorp för att succesivt omvandla dem till områden som rymmer flera funktioner.
- I områden med blandad bebyggelse arbetar vi med zonering för att på ett bra sätt kunna förlägga verksamheter och bostäder intill varandra.

- I Flemingsberg planerar vi för det kunskapsintensiva näringslivet med tjänsteföretag, högskolor, forskning, sjukhus och annan regional service.
- I Flemingsberg skapar vi arenor där innovationer som stärker företagens innovationskraft synliggörs för invånare, besökare och andra företag. Det gör vi genom att vi samarbetar med aktörer inom forskning och utbildning och skapar rum för kunskaps- och innovationsmiljöer.
- Vi värnar om Kungens kurva som Sveriges största handelsplats, utanför städernas citykärnor, utifrån sin goda tillgänglighet och med branscher som ger många arbetstillfällen inom enklare jobb.
- Vi planerar Centrala Huddinge som kommunens administrativa centrum med arbetsplatser inom tjänste- och servicesektorn. Ett rikt och blandat utbud av företag inom handel och service ska fortsättningsvis ge centrala Huddinge attraktiva stadskvaliteter med butiker, caféer och restauranger.
- Vi möter förändringar av godstransporter, upphämtning och omlastning av varor på ett flexibelt sätt. Det gör vi genom att ge plats för omlastningsplatser och blanda funktioner för ett mindre sårbart näringsliv.
- Vi ser till näringslivets behov av varuförsörjning, avfalls- och godstransporter när vi planerar och bygger i våra stadsmiljöer.
- Vi ser till att teknisk infrastruktur och digital utveckling motsvarar näringslivets och den lokala arbetsmarknadens behov.

Nuläge och bakgrund

Ett näringsliv av regional betydelse
Huddinge är den befolkningsmässigt andra största kommunen i Stockholms län. Ett centralt geografiskt läge och två regionala kärnor är av stor betydelse i en växande storstadsregion. Till följd av det genomgår Huddinge en stark befolkningstillväxt och ett ökat bostadsbyggande.

Det ställer höga krav på planering för fler arbetstillfällen för att minska behovet av dagliga resor samt att skapa levande stadsmiljöer och hålla en hög sysselsättningsgrad bland kommunens invånare. Fler jobb och företag i Huddinge bidrar också till en utjämning av arbetstillfällen i stockholmsregionen, som idag har sin tyngdpunkt i norra delarna av länet.

Ett varierat näringsliv till en blandad befolkning
Huddinges invånare har en blandad bakgrund av utbildning, ursprung, kunskap och erfarenheter. Det betyder att det finns efterfrågan på olika typer av arbetstillfällen och potentiell arbetskraft för ett näringsliv inom olika branscher.

Det är därför viktigt för Huddinges invånare och för Huddinges roll som regional motor att näringslivet är av varierad karaktär. Det lokala och varierade näringslivet är dessutom mindre sårbart och mindre konjunkturkänsligt.

Dagens näringsliv i Huddinge är varierat
Privata branscher som sysselsätter många i kommunen är främst detaljhandel, bygg och logistik samt partihandel. Blandade och mer renodlade verksamhetsområden som till exempel Länna och Gladö, är viktiga att bevara i Huddinge eftersom de rymmer flera viktiga stads- och samhällsbärande funktioner.

Majoriteten av företagen i Huddinge har färre än fem anställda. De mindre företagen kommer även fortsättningsvis att vara dominerande i kommunen och är en stor resurs för att bibehålla och utveckla ett varierat näringsliv. När människor kan bygga och utveckla sina affärsidéer skapas förutsättningar för fler arbetstillfällen.

Kunskap, kreativitet och innovation ger regional balans av arbetsplatser
De senaste decennierna har tjänstesektorn varit expansiv i hela regionen. Särskilt inom kunskapsintensiva yrken skapas många nya jobb. Det har skapat en växande efterfrågan på spetskompetens och högre utbildning. Samtidigt ser vi behov av flexibla lösningar för kontorslokaler för att möta en framtid där digitalisering har öppnat för att fler arbetar på distans.

Det finns en stor möjlighet för Huddinge att driva utvecklingen mot att skapa fler arbetsplatser i södra Stockholmsregionen och därmed jämna ut den regionala obalansen. Vi ser störst potential för det kunskapsintensiva näringslivet i den regionala kärnan Flemingsberg med plats för innovationsmiljöer som ger kopplingar ut i världen genom forskning, utbildning, företag och människorna som bor och arbetar i området.

Vikten av variation inom områden
Företag som tillhör samma bransch och som samlas geografiskt kan dra nytta av varandra och skapa kluster med positiva synergieffekter. Tjänste- och kunskapssektorn ställer höga krav på sin lokalisering och vill etablera sig i funktionsblandade stadsmiljöer med mycket god tillgång till kollektivtrafik. Det är därför viktigt att blanda funktioner som bostäder, verksamheter och service i våra mest kollektivtrafiknära lägen.

Vissa verksamheter går inte att blanda med bostäder och dessa har ett fortsatt behov av att samlas i områden längre ifrån bostadsbebyggelse. I speciella lägen där verksamheter och bostäder planeras tätt intill varandra, framförallt Kungens kurva, tillämpar vi zonering. Då finns verksamheter i ett område för sig och bostäder i ett område för sig med bra kopplingar mellan områdena men utan att störa varandra.

Flexibilitet inför ett näringsliv i förändring
Näringslivet genomgår stora förändringar i takt med samhällsutvecklingen. Inte minst handeln har sedan 2000-talets början varit i en förändringsfas. Digitalisering, delningsekonomi och en växande e-handel med ökade hemleveranser i våra bostadsområden är exempel på det.

Det innebär utmaningar för handeln som är en viktig del av Huddinges utveckling med områden som Kungens kurva, Länna och centrumbildningar av olika storlek. Därför är det viktigt att Huddinge möter förändrad efterfrågan på lokalytor och dess användning på ett flexibelt sätt. Handeln anställer dessutom många med svag förankring på arbetsmarknaden, som till exempel ungdomar.

Hälsosamma och säkra livsmiljöer

Här beskriver vi hur vi tar hänsyn till de lokala förutsättningar som finns som kan påverka människors hälsa och säkerhet när vi utvecklar Huddinge, exempelvis i fråga om buller och luftkvalitet.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Hälsosamma och säkra livsmiljöer bidrar vi framförallt till målet om ett levande och växande Huddinge och ett tillhörande delmål:

- Vi skapar attraktiva miljöer med utgångspunkt i områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Med en balans mellan bostäder och arbetsplatser samt tillgång till utbildning och service ska människor kunna leva ett gott vardagsliv med en meningsfull fritid.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi planerar samhället så att vi får en god ljudmiljö med så låga bullernivåer som möjligt där människor bor och vistas. Omgivningsbuller ska inte medföra skadliga effekter på människors hälsa. I samhällsplaneringen uppmärksammar vi bullerfrågan tidigt. Vi placerar bostäder, parker och andra platser där människor vistas, där bullernivån är så låg som möjligt.
- Vi planerar nya bostäder, parker och andra platser där människor vistas för att luftkvaliteten blir så god som möjligt. Det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft, är utgångspunkten för arbetet med luftkvalitén i kommunen.
- När vi planerar nya stadsdelar tar vi särskild hänsyn till att barns livsmiljöer blir hälsosamma. Skolgårdar och andra miljöer där barn vistas ska ha särskilt låga nivåer av buller och luftföroreningar. Gällande riktvärden för buller från väg- och tågtrafik på nya skolgårdar ska klaras.
- Tillsammans med andra aktörer, till exempel Trafikverket, genomför vi åtgärder för att sänka bullernivåer och halter av luftföroreningar i befintliga miljöer som vid bostäder, arbetsplatser, i parker, grönområden, på skolgårdar, torg och andra mötesplatser.
- I områden där det finns risk för störande vibrationer och stomljud samarbetar vi med berörda aktörer och genomför undersökningar och eventuella åtgärder för att minska störningarna i bebyggelsen.
- Vi planerar för att bostadsgårdar, parker, förskole- och skolgårdar, torg och andra mötesplatser ska vara solbelysta. När vi planerar nya områden gör vi solstudier, särskilt där vi bygger täta stadsmiljöer.
- När vi planerar ny bebyggelse nära t.ex. industrier och transportleder för farligt gods samarbetar vi med berörda aktörer för att genomföra riskutredningar tidigt i planeringsprocessen.
- Där det finns risk för markföroreningar samarbetar vi med berörda aktörer och genomför markundersökningar tidigt i planeringsprocessen. Områden med kända markföroreningar pekas ut på hänsynskartan.

Nuläge och bakgrund

Människors välbefinnande och hälsa påverkas negativt av buller
Höga bullernivåer kan långsiktigt påverka människors hälsa negativt. Buller medför bland annat ökad stress och minskad koncentrationsförmåga. Om man långvarigt utsätts för buller kan det orsaka högt blodtryck som i sin tur kan leda till hjärt- och kärlsjukdomar.

I Huddinge finns flera större bullerstörda områden, i första hand längs järnvägarna och de större vägarna. Vi planerar den huvudsakliga stadsutvecklingen i goda kommunikationslägen med närhet till spårbunden kollektivtrafik. Vissa av dessa platser är bullerutsatta men här överväger behovet av att bygga bostäder i bra kollektivtrafiklägen. I dessa lägen är det särskilt viktigt att genomföra åtgärder för att minska bullerstörningarna.

Frisk luft är viktig för människors hälsa
För att skydda människors hälsa och miljö finns särskilda bindande miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Dessutom finns det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft, med skarpare målsättningar för exempelvis kvävedioxid och partiklar (PM 10). Miljökvalitetsmålet innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Luftföroreningar påverkar människors hälsa, bland annat orsakar de besvär, sjuklighet samt dödlighet i cancer, hjärt-, kärl- och lungsjukdomar. Eftersom forskningen visar att barn är känsligare än vuxna för luftföroreningar är det särskilt viktigt med en god luftkvalitet i områden där skolor och förskolor är lokaliserade.

Ansvar för buller och luftföroreningar från trafik
Kommunen och andra väghållare har ansvar för att vidta åtgärder för att i första hand minska både buller och luftföroreningar vid källan och därefter anpassa bebyggelsen och dess omgivningar utifrån störningen.

Exempel på möjliga åtgärder är: minskad trafik, bullreducerande väg/spår-underlag, miljözoner, flexibel hastighetsreducering, planering för minskade inbromsningar, acceleration och köbildning, dammbindning, spår- och vägnära skärmar, attraktivt ljudreducerande design, grönska som absorberar buller och binder partiklar.

Vibrationer från trafik kan vara störande
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.

Solljus och skugga viktigt för hälsan
Det saknas ett nationellt minimikrav för lämplig mängd direkt solljus för utomhusytor avsedda för mötesplatser. Minst 5 timmar direkt solljus vid vårdagjämningen/ höstdagjämningen är ett riktvärde som kan beaktas. Tre timmar direkt solljus bör ses som ett minimum. Med hänsyn till UV-strålningen behöver det också finnas platser med skugga, särskilt om det gäller platser där barn vistas.

Det finns en målkonflikt mellan att bygga miljöer med tät och hög bebyggelse och möjligheten att få tillräckligt med solljus på gårdar och mötesplatser. Vi hanterar denna målkonflikt i efterföljande planering.

Markföroreningar kan orsaka hälsoproblem
Föroreningar i marken kan misstänkas på platser där det funnits verksamheter som lantbruk, äldre bensinstationer, verkstäder, logistikområden med flera exempel.

I Huddinge finns ett 30-tal äldre avfallsupplag (schaktmassor, byggavfall med mera) varav de flesta är nedlagda. Åtta av dessa har riskklassificerats enligt Naturvårdsverkets metodik för inventering av förorenade områden. Kända och misstänkt förorenade områden finns registrerade i kommunens databas och redovisas på hänsynskartan.

Välmående grönområden

Här beskriver vi hur var och på vilket sätt vi värnar och utvecklar olika typer av grönområden, ekosystemtjänster och andra ekologiska värden i kommunen. Vi beskriver också hur vi arbetar med kopplingen mellan natur och den bebyggda miljön.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Välmående grönområden bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge i samspel med naturen och två tillhörande delmål:

- Vi tar hand om och utvecklar Huddinges gröna områden, sjöar och vattendrag. Vi bevarar den biologiska mångfalden och förbättrar vattenkvaliteten.
- Vi låter grönska och vatten ta plats i de byggda miljöerna för att främja människors hälsa.

Så här gör vi för att uppnå målen

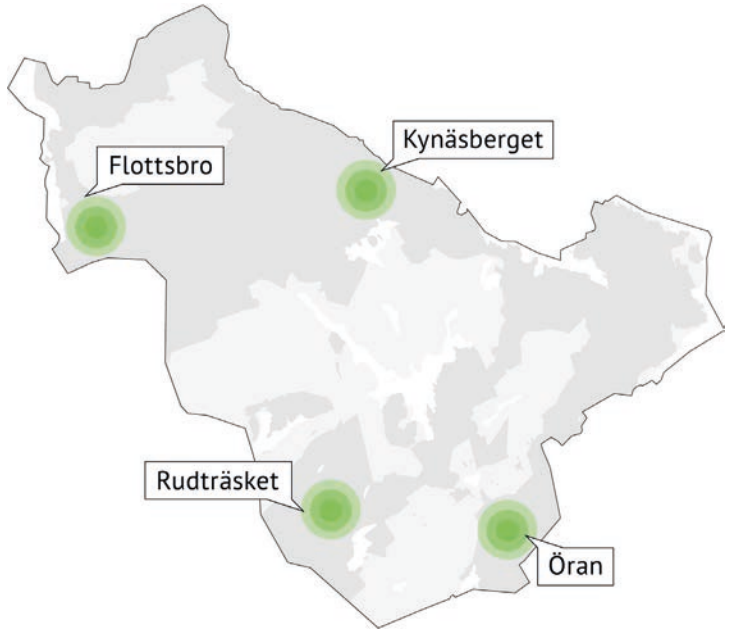
- Vi värnar de regionala gröna kilarna. Vid befintliga barriärer och svaga avsnitt genomför vi åtgärder som stärker och bibehåller sambanden.
- Vi ser i all planering och efterföljande drift till att grönområden och parker bidrar till en ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster såsom dagvattenhantering, klimatreglering (luftrening, beskuggning, temperaturutjämning) pollinering, friluftsliv och biologisk mångfald utgående ifrån kommunens grön- och blåstrukturplan.
- Vi bevarar de strategiskt viktigaste delarna av grönstrukturen långsiktigt genom att möjliggöra utredning av naturreservatsbildning för:
  - Kynäsberget
  - Öran
  - Rudträsket
  - Flottsbro
- Vi värnar och sköter Natura 2000-områden och naturreservaten enligt skötselplan och områdena utvecklas i enlighet med gällande föreskrifter.
- Vi beaktar de ekologiskt särskilt känsliga områdena (ESKO) som särskilt behöver värnas och genomför inte åtgärder som skadar områdets specifika känslighet.
- Vi genomför åtgärder för att bibehålla och utveckla små och stora skogsområden genom att plantera träd i stads- och parkmiljö, sköta skogsområden och kompensera vid bortfall.
- Vi bevarar naturvärden och främjar biologisk mångfald inom den byggda miljön genom att bevara de områden som är utpekade som Tätortsnära natur i markanvändningskartan. Hög biologisk mångfald och Höga värden för pollinering finns utpekade i Hänsynskartan
- Vi bevarar och förstärker de starka spridningssambanden kopplat till hög biologisk mångfald och pollinering genom att föra in strukturer som gynnar arten i fråga och genom att anpassa skötseln efter arters behov i all planering och efterföljande drift.

- Vi tar hänsyn och stärker de svaga spridningssambanden genom att sätta in förstärkningsåtgärder som utgör potentiella spridningsstråk mellan viktiga livsmiljöer, kopplat till hög biologisk mångfald och pollinering, i all planering och efterföljande drift.
- Ekologiska kompensationsåtgärder tillämpas, såsom metodiken grönytefaktorer med värdering av ekosystemtjänster som används i den fysiska planeringen.
- Genom att ta hänsyn till utpekade naturvärden i kommunen, värnar och utvecklar vi ekosystemtjänster och bidrar till att stärka grönstrukturen. Där utpekade naturvärden försvinner med anledning av tilltänkt exploatering, gäller skadelindringshierarkin. Det innebär att i första hand ska naturvärdena bevaras så långt möjligt och när det inte är möjligt, kompenseras.
- Vi genomför skötsel av de större sammanhängande grönområdena så att både de biologiska och friluftsmässiga kvaliteterna bevaras och utvecklas.
- Vi arbetar aktivt för att minska spridning av invasiva arter som annars riskerar förstöra det lokala ekosystemet.
- Vi ser till att åtgärder som gynnar bevarandet av den biologiska mångfalden genomförs.
- Vi bevarar naturmiljön och utvecklar de ekologiska värdena som råder enligt markanvändningskartan under planperioden.
- Vi bevarar odlingslandskapet och de ekologiska värdena utvecklas under planperioden.
- Vid exploatering eller utveckling av områden gestaltar vi miljön på ett sådant sätt att det inte försvagar spridningssambandet, utan istället stärker detta.

Nuläge och bakgrund

Huddinge har en rik och varierad natur
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 som så kallat Natura 2000-områden på europeisk nivå som viktiga bevarandeområden.

Så mycket som 38 procent av kommunens yta består av naturreservat vilket medför att en stor del av de skyddsvärda skogarna, våtmarker, sjöar och odlingslandskap har ett långsiktigt skydd. För att värna den viktiga grönstrukturen möjliggör vi vidare utredning av fler grönområden. När naturreservatsgränsen i Kungens Kurva justeras behöver naturreservat utvidgas eller bildas på annan plats, exempelvis Flottsbro.



Figur 17: Områden där översiktsplanen möjliggör utredning av nya naturreservat.

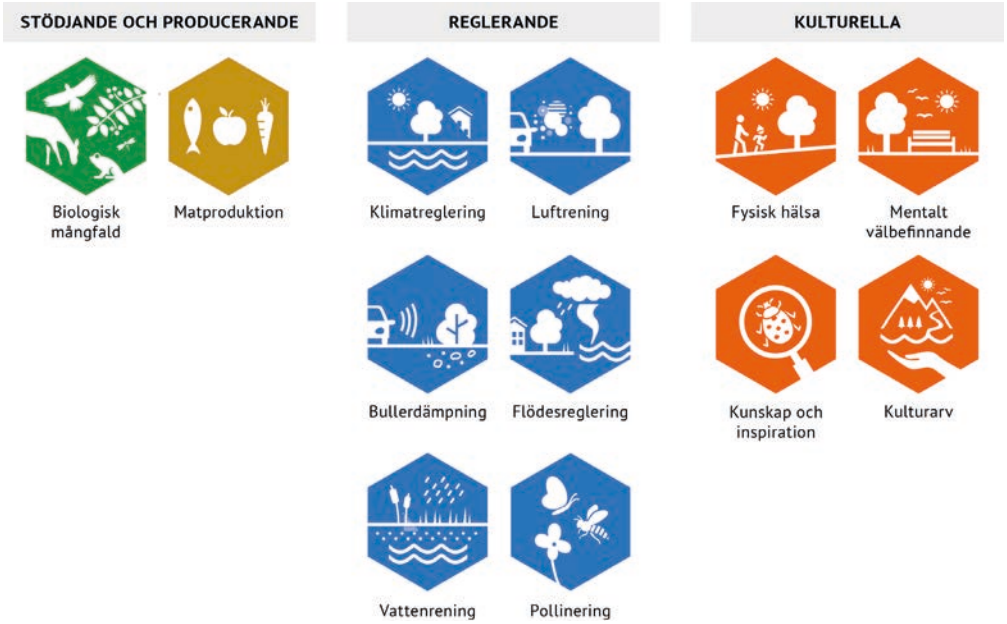
Biologisk mångfald, spridningssamband och nyckelbiotoper
Biologisk mångfald står för den variation som finns mellan och inom arter och olika livsmiljöer för djur och natur. Den biologiska mångfalden är viktig för naturens grundläggande funktioner, så som pollinering och rening av luft och vatten. Områden med hög biologisk mångfald och områden som är gynnsamma för pollinering är kartlagda och visas i hänsynskartan. Även områden där det råder brist idag och där utveckling behöver ske finns utpekade i kommunens grön- och blåstrukturplan.

Starka spridningssamband är stråk mellan livsmiljöer och kärnområden där spridningsförutsättningarna olika arter bedöms som goda. När vi planerar och föreslår åtgärder för dessa arter, gynnas också en rad andra arter knutna till samma naturtyp. De 15% viktigaste livsmiljöerna för respektive art pekas ut i underlagsrapporten Ekologiska samband. Dessa områden utgör de strategiskt mest viktiga livsmiljöerna för den sammanhållna gröna infrastrukturen i kommunen. De bör bevaras och utvecklas för att inte försämra spridningsförutsättningar. Om detta ändå görs bör det föregås av noggranna utredningar om hur skada kan undvikas och i förlängningen medföra kompensationskrav.

Nyckelbiotoper är biologiskt särskilt rika skogsobjekt som pekas ut av Skogsstyrelsen. Nyckelbiotopsinventeringen har visat att Huddinge har en mycket stor andel skyddsvärda skogar. Bland annat finns här länets enskilt största nyckelbiotop i Paradisets naturreservat. Bland annat därför finns skogsområdena utpekade i markanvändningskartan.

Ekosystemtjänster
Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystem som gynnar människor, det vill säga upprätthåller eller förbättrar människors välmående och livsvillkor. Människan kan därför inte frikopplas från naturen som bistår med en mängd ekosystemtjänster som exempelvis renar vatten, minskar värmeböljor och pollinerar växter.

Genom Huddinges grön och blåstrukturplan har de ekosystemtjänster som är särskilt värdefulla i kommunen kartlagts och det beskrivs hur de kan värnas och utvecklas. Grön och blåstrukturplanen är tillsammans med rapporten Huddinge Natur och kommunens kartläggning av spridningssamband för arter, viktigt planeringsunderlag i utvecklingen av kommunens naturvård. Det finns flera områden med hög biologisk mångfald och starka spridningssamband för viktiga så kallade signalarter.



Figur 18: Ekosystemtjänster som är särskilt värdefulla i Huddinge kommun

ESKO-områden
Enligt miljöbalken ska varje kommun definiera de områden som är ekologiskt särskilt känsliga (ESKO-områden). 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.

Ekologisk kompensation
Ekologisk kompensation innebär att ekologiska kompensationsåtgärder kan tillämpas i de fall där en naturtyp eller specifika träd behöver tas i anspråk i samband med bebyggelseplanering och bevarande ej är möjlig. 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.

De regionala gröna kilarna
Huddinge berörs av regionens övergripande grönstruktur: Hanvedenkilen och Bornsjökilen. Dessa områden innehåller viktiga områden för rekreation samt för den biologiska mångfalden.

Hanvedenkilen är ett större sammanhängande grönområde som är relativt opåverkat av exploateringar relaterat till länet. Inom området finns fyra biologiska kärnområden som är viktiga för den biologiska mångfalden; Flemingsbergsskogen, Paradisets naturreservat (mellan Ådran och Haningeleden i öster), Orlångenområdet och Ågesta friluftsområde. Flemingsbergsskogen och Paradisets naturreservat de minst påverkade delarna.

Bornsjökilen har stor betydelse för de ekologiska funktionerna i regionens övergripande grönstruktur och ingår i ett område av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Friluftsvärdet förstärks med anledning av att området ligger inom en tätbefolkad region. 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.

Vattensystem i balans

Här beskriver vi hur vi arbetar för att säkra vattenkvaliteten i kommunen, uppnå miljökvalitetsnormerna och omhänderta dagvatten på ett bra sätt. Vi beskriver också var och hur vi särskilt behöver värna känsliga strandmiljöer.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Vattensystem i balans bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge i samspel med naturen och två tillhörande delmål:

- Vi tar hand om och utvecklar Huddinges gröna områden, sjöar och vattendrag. Vi bevarar den biologiska mångfalden och förbättrar vattenkvaliteten.
- Vi låter grönska och vatten ta plats i de byggda miljöerna för att främja människors hälsa.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi säkerställer god vattenkvalitet med minskad näringsbelastning och genomför åtgärder så att miljökvalitetsnormerna uppnås i alla sjöar och vattendrag. Detta gör vi genom att följa kommunens grön och blåstrukturplan, dagvattenstrategi och lokala åtgärdsprogram.
- Genom att genomföra dagvattenutredning enligt strategin i program- och detaljplanesked ser vi till att dagvatten renas innan det släpps till ledningsnätet och tillräckliga ytor avsätts på rätt plats, där vatten kan renas och infiltrera.
- Vi samarbetar med berörda grannkommuner, speciellt i Trehörningens och Orlångens tillrinningsområden, eftersom dessa påverkar många sjöar nedströms.
- Vi säkerställer att grundvattnet inte förorenas och för att uppnå grundvatten av god kvalitet genomför vi åtgärder så att miljökvalitetsnormen uppnås.
- Vi genomför de åtgärder som krävs för att Mälaren ska säkras som dricksvattentäkt.
- Vi arbetar aktivt för att minska spridning av invasiva arter i/invid vattenmiljöer som annars riskerar förstöra det lokala ekosystemet.
- Vi ser i detaljplaneringen till att bevara naturmark så att tillräcklig grundvattenåterföring kan ske och säkerställer åtgärder för att förhindra föroreningsspridning till Albysjön och utpekade grundvattentäkter.
- Vid exploatering identifierar vi områdets akvatiska ekosystemtjänster, flödesreglering och vattenrening, och värnar dem. Detta gör vi genom att utgå från vår grön och blåstrukturplan och annat viktigt planeringsunderlag kopplat till vattnets värden.
- Vi minskar vår påverkan från dagvatten och enskilda avlopp genom att revidera och följa vår dagvattenstrategi och gällande VA-utvecklingsprogram.

- Vi bevarar befintliga våtmarker i första hand och där det råder brist på våtmarker/ dagvattenanläggning återskapar eller skapar vi nya. Detta för att bidra till att bibehålla och öka den biologiska mångfalden och för att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten (MKN). Se vattenvärden - vattenrenande område i hänsynskartan.

- Vid all planering av mark och vatten genomför vi klimatanpassnings- och vattenvårdande åtgärder för att möta ett förändrat klimat. Åtgärderna ska även bidra till miljökvalitetsnormer för vatten uppnås. (Läs mer om klimatanpassning under kapitlet: Klimatanpassning för att minska risker s. 41).

- Vi utreder behovet av ett utökat akvatiskt skydd för våra känsliga sjöar och vattendrag, både för att säkerställa viktiga naturvärden men också för framtida lokalt dricksvattenbehov.

- Vi skyddar den känsliga strandmiljön genom att beakta strandskyddet samt att värna sjöar, vattendrag och våtmarker som utpekats som ekologiskt särskilt känsliga (ESKO-områden). ESKO-områden återfinns i hänsynskartan.

- Genom att genomföra vattenvårdsåtgärder i små vattenområden i hela avrinningsområdet, värnar vi allt från den lilla våtmarken och små bäckar till de större sjöarna och ut till Mälaren nedströms. Se vattenvärden - vattenrenande område i hänsynskartan.

- Vi anpassar andel hårdgjord yta och täthet till behov av ytor för regnvatten i planprogramsskede och detaljplanering.

Nuläge och bakgrund

Vatten är en grundförutsättning
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: Mälaren, Tyresån, Kagghamraån, Vitsån och Husbyån. Större delen av Huddinge kommun och därmed de flesta av kommunens vattenområden ligger inom Tyresåns sjösystem.

Vi samverkar kring vattenvård
Samverkan kring vattenvårdsfrågor med grannkommuner och andra aktörer sker bland annat inom Tyresåns respektive Mälarens vattenvårdsförbund.

Många av kommunens sjöar är övergödda, dvs. för näringsrika. Hit hör Långsjön i Segeltorp, Trehörningen i Sjödalen, Orlången, Magelungen och Drevviken.

Lokala åtgärdsprogram för att minska övergörning
För Långsjön, Trehörningen, Orlången, Drevviken och Magelungen finns lokala åtgärdsprogram med syfte att minska övergödningen. Trehörningen och Orlången är Huddinges mest övergödda sjöar och de påverkar alla vattenområden nedströms negativt.

Näringshalterna i de sistnämnda sjöarna behöver mer än halveras, vilket innebär att utsläppsbegränsande åtgärder behöver vidtas omgående både i befintlig verksamhet och vid tillkommande exploateringar inom sjöarnas tillrinningsområden. Sjöar som omges av bebyggelse med enskilda avlopp, såsom Gömmaren och Ådran, är fortfarande näringsfattiga. De riskerar att bli övergödda om avloppslösningarna inte är tillfredsställande.

Små sjöar och vattendrag
Det finns flera mindre 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
Våtmarker har en förmåga att fördröja och rena vatten. De är också hem och matförråd för många växter och djur. Våtmarker 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.

Dagvatten
Vatten som regnar ned, rinner naturligt ned i dalgångar och till vattendrag och sjöar för att sedan rinna ut i Mälaren. Desto mer naturmark som finns tillgängligmed mycket växtlighet och orörda vattendrag, desto bättre rening sker längs vägen.

I den bebyggda miljön kallas detta regn för dagvatten. I takt med att kommunen bygger mer tillkommer hårdgjorda ytor såsom vägar, parkeringar och torgytor. De ger ökade mängder vatten som behöver renas innan det släpps vidare.

Miljökvalitetsnormer för vatten
Det finns fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) inom arbetet med den svenska vattenförvaltningen för att uppnå god vattenkvalitet och kvantitet som kommunen behöver följa. Miljökvalitetsnormer fastställs för ytvatten och grundvatten av en viss storlek och kallas då för vattenförekomster.

Miljökvalitetsnormerna är juridiskt bindande. Målet är att alla Sveriges vattenförekomster ska ha uppnått minst god vattenstatus senast år 2027 och att inget vattens status ska försämras. För Tyresåns sjösystem finns det ett åtgärdsprogram framtaget. Åtgärdsprogrammet löper ut 2021 då ett nytt program tas fram. Lokala åtgärdsprogramm för sjöarna visar vad kommuner och myndigheter behöver göra för att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Tre sjöar uppnår inte MKN
I Huddinge är det tre sjöar som i dagsläget inte uppnår miljökvalitetsnormerna. Sjöarna är Drevviken, Magelungen och Orlången. 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.

Grundvatten
Allt grundvatten, dvs vatten som samlas i håligheter i berggrunden samt infiltreras i marken när det regnar, rinner så småningom ut i alla sjöar, vattendrag och våtmarker. Huddinge kommun berörs i västra delen av utkanterna av en grundvattenförekomst, Tullingeåsen. Tullingeåsen löper främst inom Botkyrka kommun och är en viktig dricksvattentäkt. Den är utpekad som en hög prioriterad regional dricksvattentäkt med god kvantitativ status, vilket innebär att den har god vattentillgång men otillfredsställande kvalitet när gäller kemisk status, främst på grund av höga halter av ämnet PFAS.

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

Dricksvattentillgången behöver säkras
De flesta av kommunens invånare får sitt dricksvatten från Mälaren. Huddinge kommun har inget eget vattenverk, utan vattnet levereras av Stockholm Vatten och avfalls 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.

Mälaren inom Stockholms län har ett vattenskyddsområde, Östra Mälaren. Inom Huddinge kommun omfattas den delen som ligger inom Mälarens avrinningsområde. Vårby gård, Kungens kurva, Segeltorp, Masmo, Flottsbro och Glömstadalen hör till de områden som har särskilda föreskrifter som reglerar olika åtgärder, både på land och i vattnet. Kommunen arbetar aktivt med att säkra en god vattenkvalitet för alla sjöar och vattendrag och även för grundvatten.

Strandskydd för både naturen och människorna
Strandskyddet ska bevara allemansrätten och ge förutsättningar för ett rikt växt- och djurliv i strandområden. Kommunen ansvarar för att strandskyddet följs och Länsstyrelsen granskar samtliga kommunala dispensbeslut och överprövar dem vid behov. Länsstyrelsen beslutar även om dispenser i områden med statliga intressen.

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. Kommunen behöver säkra strändernas känsliga natur- och kulturmiljö genom att inrätta ekologiskt särskilt känsliga områden kring sjöarna och vattendragen.

Nära till natur och parker

Här beskriver vi hur vi planerar för att grönområden och parker ska vara tillgängliga för invånare och besökare i Huddinge. Vi beskriver också hur vi utvecklar våra parker och grönområden för rekreationsmöjligheter.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Nära till natur och parker bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge i samspel med naturen och två tillhörande delmål:

- Vi gör det enkelt för människor att komma till och ta del av Huddinges natur, parker och sjöar. De som bor, besöker och verkar i Huddinge har nära till platser för rekreation.
- Vi låter grönska och vatten ta plats i de byggda miljöerna för att främja människors hälsa.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi bevarar och utvecklar våra parker. Parkerna är lättillgängliga, har hög kvalitet och erbjuder olika typer av aktiviteter för alla. Parkerna innehåller olika funktioner och upplevelser som passar olika människor.
- Vi utvecklar större stadsdelsparker, närparker eller mindre fickparker i samtliga kommundelar.
- Vi planerar nya bostäder och parker så att avståndet till närmaste park och lekplats inte överstiger 300 meter från bostaden.
- Vi planerar nya bostäder och grönområden så att alla Huddingebor har nära till ett grönområde. Från bostaden bör det vara max 300 meter till ett mindre grönområde och max 800 meter till ett större grönområde.
- Vi planerar förskolor i anslutning till natur- och grönområden.
- Huddinges alla grön- och naturområden ska vara lätta att nå, till exempel genom att vi utvecklar entréer till grön- och naturområden med särskild fokus på:
  - Sundby gård
  - Björksättra
  - Flemingsberg-Visättra
  - Flottsbro
  - Kungens kurva (port mot Gömmarens naturreservat)
  - Ågesta
  - Från centrala Hudinge mot Orlångens naturreservat
- De utpekade entréerna ska utvecklas med olika innehåll och aktiviteter för att locka fler besökare till kommunens naturområden. Entréerna ska vara tillgängliga i hög utsträckning och göra det möjligt för alla att besöka områdena, gärna med fokus på ett barnperspektiv. De ska vara möjliga att ta sig till även med kollektivtrafik.

- Vi utvecklar småskaliga odlingsmöjligheter i och i anslutning till bebyggda områden. I lokalisering av platser för odling bör hänsyn tas både förutsättningar för ökad biologisk mångfald och pollinering samt platsens sociala och rekreativa värden. Läs mer i kapitlet Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning s. 54.

- Vi bevarar större opåverkade och/eller tysta områden så att de kan fortsätta att vara fria från buller.

- Huddinge bevarar obebyggda stränder. De ska vara så tillgängliga som möjligt. Där det behövs anordnar vi passager längs vattnet förbi bebyggelse.

Nuläge och bakgrund

Attraktiva parker
En viktig beståndsdel i den goda staden är parker av hög kvalitet. Vackra parkmiljöer med många olika funktioner bidrar till att skapa en attraktiv kommun att bo, arbeta och besöka. Tillgång till parker och gröna oaser i närmiljön är en särskilt viktig aspekt i täta stadsmiljöer med många människor. En frekvent användning av parker leder också till ett större behov av skötsel. Målkonflikten mellan att bygga tätt och god tillgång till park- och grönområden i kommunens bostadsområden och vid arbetsplatser hanterar vi i efterföljande planering.

Parkerna ska fungera som stimulerande mötesplatser och upplevelserika sociala rum med sittplatser, blomsterplanteringar, gräsytor, aktiviteter, rekreationsmöjligheter och inslag av konst. Parkerna ingår även som en mycket viktig del i Huddinge kommuns grönstruktur.

Tillgängliga parker för alla
Barnperspektivet är av stor vikt när det gäller utformningen av parker. För att underlätta för barn att använda parker och grönområden bör de ligga nära bostäder och förskolor.

Även äldre och funktionshindrade har stort behov av parker och grönområden i sin närmiljö eftersom de kan ha svårt att röra sig längre sträckor. Därför är det särskilt viktigt att parkerna är lättillgängliga.

Stadsodling bidrar med grönska och mötesplatser
Kolonilotter och andra former av småskalig stadsodling är en möjlighet för människor att odla växter och grönsaker i sitt närområde. Kolonilotter är ofta större områden där varje odlare har en egen lott. Stadsodling kan vara odlingsmöjligheter i mindre skala, exempelvis i pallkragar, på innergårdar eller i parker och andra naturområden.

Odling bidrar till ökad biologisk mångfald och förutsättningar för pollinering. Platser för odling kan samtidigt vara en betydelsefull social och rekreativ mötesplats i stadsrummet. Att odla ger en möjlighet till ökad kunskap om miljö, natur och de ekosystemtjänster som naturen bidrar med.

Friluftsliv och naturupplevelser för alla
Att vistas i naturen har stor positiv påverkan på både psykisk och fysisk hälsa. Idag finns stora skillnader mellan olika befolkningsgruppers nyttjande av naturen och insatser för att locka ut fler i naturen bör göras. Vi vet också att tillgängligheten för boende i Centrala Huddinge till större grönområden är lägre än i andra områden. Fem platser har utöver det identifierats som särskilt lämpliga som större entréer till naturen, se ovan. Dessa platser är markerade som större rekreationsanläggningar på markanvändningskartan.

Vid de större rekreationsanläggningarna tillgängliggör vi Huddinges större naturområden 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. Ett sätt att förbättra tillgängligheten i centrala Huddinge är genom att skapa en genare förbindelseöver sjön Trehörningen från Kynäs till Orlångens naturreservat.

Tysta områden är viktiga att bevara
Grönområden påverkas från flera håll av bebyggelse, infrastruktur, avverkning, förändrad skötsel med mera. Friluftsområden som är fria från buller, så kallade tysta områden, är särskilt värdefulla ur rekreationssynpunkt och bör värnas för att förbli fria från buller. De tysta områdena är:

- Flemingsbergsskogen
- Paradisets naturreservat
- delar av Gömmarens naturreservat
- Flottsbro
- Källbrinkskogen

Klimatanpassning för att minska risker

Här beskriver vi hur vi behöver planera för att minimera konsekvenserna av klimatförändringar. Vi beskriver var olika risker finns och hur vi kan minimera dem och planera för att omhänderta exempelvis översvämningar och värmeböljor.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Klimatanpassning för att minska risker bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge i samspel med naturen och ett tillhörande delmål:

- Vi skapar miljöer som kan möta konsekvenserna av ett förändrat klimat.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi höjdsätter rätt och ser till att det finns tillräckliga ytor för vatten att rinna av för att minska risken för översvämningar. Vi bygger inte i områden där bebyggelsen tar skada vid de vattennivåer som uppstår vid ett 100-årsregn.
- Vi undviker att planera ny bebyggelse i låglänta eller instänga områden som är känsliga för översvämning.
- Vid all planering av mark och vatten genomför vi klimatanpassnings- och vattenvårdande åtgärder för att möta ett förändrat. Detta är särskilt viktigt i områden utpekade som vattenvärden - flödesreglerande områden samt vattenvärden vattenrenande områden i hänsynskartan .
- Vi minimerar risker kopplat till värmeböljor och värmeöar genom att planera in ekosystemtjänster som bidrar till temperaturutjämning såsom grönska och träd för beskuggning. Riskområde för urbana värmeöar återfinns i hänsynskartan.
- Vi kartlägger riskområden kopplat till markens hållfasthet. Vi tar i all planering hänsyn till områden utpekade i hänsynskartan med ökad risk för erosion, ras och skred. Det gäller även mark som är känslig för förändringar i grundvattennivåer, vilket kan leda till sättningar i byggnader och anläggningar.
- Vi kartlägger rinnvägar för vatten vid stora skyfall i programplan- och detaljplaneskede och ser till att minimera riskerna för befintliga byggnader och samhällsviktig verksamhet genom beredskap och risk- och sårbarhetsplanering.
- Genom att kartlägga förorenade områden, och ta hänsyn till dessa vid mer detaljerad planering, minskar vi risken för föroreningsspridning, kopplade till ett varmare klimat via jorderosion, ras och skred eller stora vattenflöden.

- Vi genomför de åtgärder som föreslås i vår klimat- och sårbarhetsanalys, handlingsplan för klimatanpassning samt miljöprogram och grönplan i all planering och efterföljande drift. Detta gäller särskilt i de områden som i hänsynskartan utpekas som vattenvärden - flödesreglerande områden och i områden i markanvändningskartan som utpekas för behov av åtgärd översvämningsrisk.

- Vid nyexploatering beskriver vi vilka klimatanpassningsåtgärder som behöver genomföras sett till de risker som vi har kartlagt.

- Längs Mälaren och vid våra vattendrag och sjöar, bör bebyggelse inte tillkomma under nivån +2,8 meter (RH2000). Om bebyggelse ändå blir aktuell på lägre nivåer så utformar vi bebyggelsen på ett sådant sätt att en eventuell översvämning kan hanteras, exempelvis genom att viktiga samhällsfunktioner inte lokaliseras i bottenplan.

- Vi fördröjer och renar vatten samt planterar träd, buskar och annan vegetation. Det gör vi för att minska negativa effekter av torka såsom sprickbildning, skred eller grundvattensänkning med negativ påverkan på bland annat mark, byggnader, vägar, vegetation och odling. Se ras och skredrisk i hänsynskartan.

- Kommunen bidrar till att minska riskerna genom att genomföra de åtgärder som föreslås i klimat- och sårbarhetsanalysen och kommunens handlingsplan för klimatanpassning.

Nuläge och bakgrund

Så kan klimatförändringar påverka Huddinge

Klimatförändringar såsom varmare, kallare temperaturer och regn och torrperioder leder till en rad olika utmaningar i samhället. För Huddinge innebär de specifikt att områden kan översvämmas vid kraftiga regn, värmeböljor kan orsaka hälsoproblem för invånare, torka kan innebära problem för skördar och leda till vattenbrist. Det ställer krav på att kommunen arbetar aktivt med att minska de negativa effekterna.

Somrarna förväntas bli torrare, men lokala häftiga regn som förekommer mest på sommarhalvåret förväntas öka i intensitet. Det leder till erosion, vilket är att marken inte kan hålla kvar växlighet och näringsämnen eller att vatten inte hinner infiltrera ned till grundvatten. Höstar och vintrar förväntas bli blötare. Översvämningar väntas drabba bebyggelse och infrastruktur. Förmågan att magasinera vatten och utjämna flöden blir allt viktigare i kommunens planering och efterföljande drift i och med att vi går mot torrare somrar men flera tillfällen med stora regnmängder.

Klimat- och sårbarhetsanalys kartlägger risker

Kommunen har tagit fram en klimat- och sårbarhetsanalys som visar på potentiella riskområden och åtgärdsförslag för fyra olika samhällssektorer; bebyggelse, infrastruktur, kommunikation och hälsa. De klimatrisker som undersökts är översvämning, skyfall och riskområden för skred och erosion. Den innehåller också en värmekartläggning som visar var risker för höga temperaturer, så kallade värmeöar kan uppstå i kommunen. Utöver det har kommunen en handlingsplan för klimatanpassning som även den innehåller åtgärder för att minimera risker som uppkommer genom ett förändrat klimat.

Åtgärder som behöver genomföras föreslås både för den befintliga bebyggda miljön och inför framtida planering.

Intensiva regn ökar risk för ras och skred
Att det regnar hårt och mycket under kort tid kan leda till sänkta grundvattennivåer och sämre tillgång till vatten, då marken inte hinner infiltrera utan rinner av marken ned i sjöar och vattendrag, vilket leder till erosion, det vill säga bortnötning av jord med näring som hamnar i sjön och försämrar kvaliteten.

Det kan också öka risken för ras och skred samt sättningar i marken, vilket i sin tur kan skada byggnader. Kraftig nederbörd och ökade flöden i vattendrag, liksom höjda och varierande grundvattennivåer, ökar risken för ras och skred. Längre perioder av torka kan också leda till att marken blir instabil.

Risk för översvämning och skyfall
Områden som riskerar att översvämmas är framför allt i Loviseberg, Flemingsberg och Glömstadalen. Det är stråk mellan Kungens Kurva hela vägen bort till Källbrink och Åvavägen samt områden i Sjödalen, Lisma och Gladö. Men även områden i Fullersta samt Trångsund, Skogås och Länna har stråk där ett större skyfall (ett så kallat 100-års regn) kan orsaka översvämning.

Det kommunen främst åtgärdar är att se till att områden och byggnader inte tar skada och att inte bygga in nya problem i och med nybyggnation. För det behöver rätt höjdsättning av byggnader och mark ske och tillräckliga ytor finnas för regnet att kunna stanna av och infiltrera. Naturbaserade lösningar såsom vallar och plantering av träd och buskar kan utgöra viktiga lösningar i en tät stadsmiljö. Gröna ytor eller torg kan ha en mångfunktionell användning, det vill säga användas som en park i vanliga fall men utgöra en översvämningsyta vid stora skyfall.

Värmeböljor kan motverkas av vegetation
Klimat och sårbarhetsanalysen innefattar även en värmekartering som kartlägger risk för lokala värmeöar i tät stadsmiljö vid värmeböljor. Den visar att ju mer hårdgjord yta och mindre vegetation i kombination med täthet höjer temperaturerna.

Kommunen kan genom kartläggningen genomföra åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna av värmeböljor. Genom att plantera träd och buskar av olika storlek, bredd och täthet på trädkronor så minskar kommunen riskerna och effekterna av värmeböljor. Det är också viktigt att undvika stora ytor utan växtlighet.

Fördjupade studier inför planprogramskede och detaljplanering
Eftersom relativt stora delar av kommunen är potentiella riskområden för översvämning så kan det vara 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 och skyfallsproblematik kan hanteras.

Fördjupade studier av översvämningsrisker, skyfall och hur de behöver hanteras kommer att behövas vid planläggning. Det är viktigt att kartlägga rinnvägar som vattnet kan ta vid stora regn för att kunna planera till exempel viktiga transporter och undvika att i första hand samhällsviktiga funktioner tar skada och risk för människors hälsa samt byggnader.

Vad är en samhällsviktig funktion?
Vissa verksamheter är viktigare än andra för att upprätthålla ett fungerande samhälle såsom transporter, mat, skolor och sjukvård. De kallas för samhällsviktiga och behöver prioriteras att skyddas vid en kris eller krig.

Bygga för sammanhållning

Här beskriver vi på vilket sätt det är viktigast att utveckla tillgängligheten inom och utanför kommungränsen. Vi beskriver också hur vi får kommunen att hänga ihop både fysiskt och socialt genom förbättrade kopplingar och bättre möjligheter för människor att mötas.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen att bygga för sammanhållning bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge som håller ihop och två tillhörande delmål:

- Vi bygger bort sociala och fysiska barriärer. Vi gör det enkelt för människor att röra sig inom Huddinge, Stockholmsregionen och att ta sig vidare ut i Sverige och världen.
- Vi stärker sammanhållningen när vi skapar inbjudande mötesplatser i Huddinges olika områden. Vi utformar offentliga rum inne och ute så att de blir tillgängliga och inkluderande för alla.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi samarbetar med Trafikverket, Region Stockholm och andra berörda aktörer för att förbättra tillgängligheten till övriga regionen, landet och världen. Det gör vi genom att bygga ut och möjliggöra för de viktiga regionala och statliga infrastrukturprojekt som beskrivs under nuläge och bakgrund.
- Vi samarbetar med Trafikverket och Region Stockholm för att säkerställa att ny statlig infrastruktur (spår och statliga vägar) utformas så att de minskar barriäreffekter och ökar tryggheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Detta är särskilt viktigt där det i markanvändningskartan finns utpekat ”behov av stärkt samband”.
- Vi stärker det som är utpekat som ”behov av stärkt samband” i markanvändningskartan och bygger vidare på befintliga starka stråk inom och mellan områden samt över kommungränsen för att underlätta för möten mellan människor. Det gör vi bland annat genom att skapa ny och blanda bebyggelse, förbättra gator och gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelser eller utveckla stråk för rekreation och mötesplatser.
- Vi utformar och lokaliserar våra offentliga platser, såsom torg, så att de är lättillgängliga, har hög kvalitet och erbjuder olika typer av aktiviteter för alla. Platserna innehåller olika funktioner och upplevelser som passar olika människor.
- Vi utformar och lokaliserar våra mötesplatser så att alla har en god tillgång till dem och att de bidrar till möten mellan människor i olika åldrar, från olika grupper och områden. Det gör vi genom att lokalisera dem på platser där många människor rör sig, som är lätta att nå eller genom att förbättra kopplingarna till dem.
- Vi lokaliserar samhällsservice, såsom skolor, bibliotek och servicekontor, på platser där de bidrar till möten mellan människor från olika områden. Lämpliga platser är i anslutning till de på kartan utpekade samband som behöver stärkas, eller i kollektivtrafik- och centrumnära lägen längs huvudcykelstråk. (Läs mer om tillgång till samhällsservice under kapitlet: Ett bra vardagsliv, s. 22).

- Vi utvecklar och lokaliserar mötesplatser som kan locka besökare från hela kommunen till områden som många flyttar ifrån. Detta är särskilt prioriterat i områden som Flemingsberg, Vårby och Skogås. Det gör vi för att stärka dessa områden och bidra till möten.

Nuläge och bakgrund

Tillgänglighet till och från kommunen
Genom att skapa god tillgänglighet till arbetsplatser och andra viktiga funktioner får människor förutsättningar att ha ett fungerande vardagsliv. En god tillgänglighet åstadkommer vi dels genom att planera för arbetsplatser och service i närheten av var man bor, dels genom att förbättra möjligheterna att ta sig till andra delar av kommunen eller regionen.

Huddinge är idag väl sammankopplat med övriga regionen med både vägar och spår, framförallt till och från centrala Stockholm. Bristerna består i möjligheten att röra sig på tvären mellan kommunerna på Södertörn och mot de yttre delarna av Stockholm, framförallt för kollektivtrafiken och cykeltrafiken. Våra bytespunkter behöver också utvecklas för att underlätta byten mellan färdmedel och rymma ett ökat antal resenärer.

Avskilda områden leder till att människor inte möts
Vi påverkar hur kommunen hänger samman och möjligheterna till möten och integration genom var vi planerar ny bebyggelse, viktiga mötesplatser och utformning av det offentliga rummet.

Flera områden är idag separerade av infrastruktur, naturområden eller genom bebyggelsens utformning. Dessa områden har ofta ensidiga funktioner och hustyper, vilket innebär att människor med olika bakgrund och inkomstnivå bor skilda från varandra och har liten chans att mötas i vardagen. Det kan i sin tur påverka människors syn på och tillit till varandra.

Behov av stärkta samband
Den byggda miljön, naturområden och infrastrukturen behöver sitta ihop på ett sätt som gör det enkelt att hitta och kunna ta sig runt om i kommunen och till intilliggande kommuner. Vi har idag starka stråk som är gena och välintegrerade. Där finns det goda förutsättningar för ett rikt och varierat stadsliv.

De större bristerna i Huddinge idag rör framförallt de områden som är rumsligt avskilda från omgivningen och där tillgången till mötesplatser/service är lägre. Bristerna består främst av:

- att Masmo sticker ut som den del av kommunen som särskilt behöver kopplas bättre till omgivande stadsdelar.
- svaga samband mellan Flemingsberg och Centrala Huddinge samt mellan Länna och Skogås som behöver stärkas.
- avsaknad av gång- och cykellänkar som binder samman kommunen, exempelvis mellan östra och centrala Huddinge och mellan Flemingsberg och Haninge.

Behov av att överbrygga barriärer
Behov av stärkta samband kan även behövas inom en kommundel, som skärs igenom av större infrastruktur, har stora höjdskillnader eller består av flera mindre områden med homogen bebyggelse. Ibland sammanfaller ekologiska spridningssamband med viktiga sociala samband, här kan det finns en möjlig målkonflikt att hantera i efterföljande planering.

I framtiden kommer utbyggnader av ny infrastruktur, såsom Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg syd och nya spår längs Västra Stambanan att innebära att nya barriärer skapas eller att befintliga barriärer stärkts. Detta är en målkonflikt som behöver hanteras i den efterföljande planeringen där stora åtgärder krävs för att minska barriäreffekten av både befintlig och ny infrastruktur.

Betydelsen av mötesplatser
Mötesplatser som är öppna för många, såsom bibliotek, fritidsgårdar och idrotts- och kulturanläggningar är betydelsefulla platser för att människor ska kunna mötas, umgås och se varandra i vardagen. Även offentliga miljöer, såsom torg och parker, är viktiga mötesplatser. Genom att utforma dem så att de tilltalar människor med olika bakgrund och åldrar kan de locka människor från olika grupper och därmed ge grund för en stärkt tillit mellan människor.

Genom att lokalisera dessa mötesplatser längs starka och välintegrerade stråk som är lätta för många att nå, t ex längs delar av det övergripande gång- och cykelvägnätet och intill kollektivtrafikhållplatser, skapar vi förutsättningar för att göra dem välbefolkade och upplevas som trygga och levande.

Tillgången till mötesplatser ser olika ut i kommunen
Mötesplatser är viktiga i alla kommunens områden, men särskilt viktiga i områden med låg socioekonomi och många trångbodda hushåll. Störst underlag för mötesplatser finns i de mer tätbefolkade kollektivtrafiknära lägena, med undantag för målpunkter som lekplatser som behöver finnas jämt utspritt i hela kommunen. Centrala Huddinge, Stuvsta och Trångsund har bäst tillgång till mötesplatser. Generellt är diversiteten av mötesplatser stor i områden med låg socioekonomi då det generellt bor många i dessa områden.

Undantaget är Masmo med en lägre tillgång till mötesplatser och med en relativ stor befolkning. Tillgången är också sämre i kommunens mer glesbefolkade områden såsom Vidja och Gladö kvarn, men här är befolkningsunderlaget lägre. Här är det viktigare att arbeta med möjligheterna att kunna ta sig till mötesplatser som är belägna längre bort. Även Glömsta har en sämre tillgång till mötesplatser, vilket bör tas hänsyn till i utvecklingen av Loviseberg.

Prioriterade regionala och statliga infrastrukturobjekt

För att öka tillgängligheten till och från kommunen finns ett antal infrastrukturprojekt som vi anser är nödvändiga. De är i olika grad beslutade och befinner sig i olika skeden av planeringsprocessen. För de projekt som är beslutade och befinner sig i en pågående planeringsprocess lyfts det särskilt fram i listan nedan. Projekten bygger på samarbeten med framförallt Trafikverket och Region Stockholm. De består främst av att:

- utveckla Flemingsberg som storregional bytespunkt.
- ge utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna - Flemingsberg.
- underlätta byggandet av Tvärförbindelse Södertörn med bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer och cyklister. En separat process för järnvägsplan pågår.
- planera och bygga ut Spårväg syd med depå i Södra Kungens kurva samt ge förutsättningar för en förlängning av spårvägen till Flemingsbergsdalen. En separat process för järnvägsplan pågår.
- ge utrymme för de regionala cykelstråken i enlighet med den regionala cykelplanen. En separat process för vägplan för gång och cykelväg Glömstavägen pågår.
- ge förutsättningar för snabba kollektiva förbindelser mellan de regionala stadskärnorna och regioncentrum i enlighet med regionens kollektivtrafikplan. På sikt, bortom planperioden, har Region Stockholm pekat ut behov av att omvandla linje 172 till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag då det redan idag finns ett stort resande där som bedöms öka.
- ge förutsättningar för att förbättra för oskyddade trafikanter längs Huddingevägen.
- ge förutsättningar för en ny tunnelbanestation i Kungens kurva på sikt, bortom planperioden.

Med utbyggnader såsom Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm kommer tillgängligheten för bil öka, vilket står i konflikt med mål om minskad klimatpåverkan och goda livsmiljöer. Därför blir det ännu viktigare att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik och cykel, i kombination med styrmedel för bilparkering och goda förutsättningar för laddinfrastruktur. Detta för att kunna bibehålla god sammanhållning och tillgänglighet, utan negativa konsekvenser för miljö, klimat och hälsa.

En genomtänkt bostadsförsörjning

Här beskriver vi den planerade omfattningen av bostadsbyggandet, och hur vi ser till att de bostäder som tillkommer bidrar till en ökad variation av bostadsformer. Vi beskriver också hur vi behöver hantera det befintliga bostadsbeståndet för att uppnå målet.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen En genomtänkt bostadsförsörjning bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge som håller ihop, samt ett tillhörande delmål:

- Vi skapar förutsättningar för jämlika livsvillkor, god hälsa och trygghet i alla områden. En blandning av bostäder gör att människor kan bo här i alla skeden av livet.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi planerar för ett bostadsbyggande som lever upp till Huddinges åtaganden kopplade till Sverigeförhandlingen samt möter den förväntade regionala befolkningstillväxten. Detta gör vi genom en god mark- och planberedskap, en aktiv markpolitik samt en varierad projektportfölj.

- I våra stadsutvecklingsområden samt i områden för komplettering kompletterar vi med bebyggelse i blandad bebyggelsestruktur, med såväl flerbostadshus som tät småhusbebyggelse. I våra fritidshusområden för omvandling kompletterar vi med småhusbebyggelse (Läs mer under respektive geografisk inriktning).

- Vi strävar efter en variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar i kommunen.

- Vi planerar för bostäder i hela kommunen som kan efterfrågas av människor i olika skeden av livet. Vi bygger attraktiva bostäder för äldre, grupper som har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden samt har en god planberedskap för boendeformer enligt SoL och LSS.

- Vi arbetar aktivt för att leva upp till barnkonventionen. I samarbete med Huge och privata hyresvärdar säkerställer vi ett aktivt avhysningsförebyggande arbete där hushåll med barn prioriteras. Vi verkar för lösningar riktade mot trångbodda hushåll, med särskilt fokus på barnfamiljer.

- Vid renoveringar av befintligt bostadsbestånd verkar vi för att fastighetsägare i kommunenska värna möjlighet till kvarboende och att behålla bestånd av prisrimliga bostäder.

Nuläge och bakgrund

Bostadsförsörjning i en växande region
Ett bostadsbyggande som kan möta nuvarande och kommande behov är avgörande för Stockholmsregionens starka utveckling och fortsatta tillväxt. Huddinge ska växa i takt med länet. Huddinge har höga ambitioner för bostadsbyggandet. Fram till år 2030 planerar vi för 20 000 bostäder i hela kommunen. Delvis inom denna målsättning ska 18 500 bostäder tillkomma inom Spårväg Syds influensområden innan 2035, som ett resultat av Sverigeförhandlingen.

Totalt innebär de båda målsättningarna ett tillskott på i genomsnitt 1 300 bostäder per år, varav ungefär 1 000 bostäder per år behöver tillkomma i spårvägens influensområde. Syftet med att ha två kompletterande målsättningar är att hela kommunen ska utvecklas trots fokuset på spårvägens influensområde. Målet om 20 000 bostäder fram till 2030 har startåret 2014. Målsättningen kopplad till Spårväg syds influensområde gäller från 2017

Huddinge säkrar ett högt och hållbart bostadsbyggande
För att säkra ett högt årligt byggande bör planeringen och planberedskapen vara god. Bostadsbyggande är mycket konjunkturkänsligt och därför är det viktigt att ha en varierad projektportfölj med projekt i olika storlekar och upplåtelseformer och i olika delar av kommunen. Kommunen behöver även verka för att de detaljplaner som tas fram genomförs inom snar tid av exploatörerna så att bostadsprojekten blir verklighet.

Planering för bostadsbyggandet i kommunen och kommunal service omprövas årligen i kommunens Plan för samhällsbyggnadsprojekt, vilken anger riktningen för bostadsbyggandet under kommande treårsperiod. Riktlinjer för bostadsförsörjning anger målsättningarna för att säkra bostadsförsörjning på lång sikt. Kommunen har en kontinuerlig samverkan med byggaktörer och dialog förs kring bostadsbehov i kommunen för att skapa samsyn kring läge och behov hos olika grupper på bostadsmarknaden.

Bostadsbrist hindrar tillväxt och begränsar människors livschanser
Dagens brist på bostäder begränsar kommunens och regionens utveckling och näringslivets tillväxt. För näringslivet och utbildningsinstitutionerna är tillgången till bostäder avgörande. Huddinge behöver kunna erbjuda en variation av bostäder för att locka rätt kompetens. För att säkra kompetensförsörjningen i regionen är det viktigt att förutsättningar för studenter förbättras, bland annat genom fler studentbostäder.

Det finns en generell bostadsbrist i länet, men den slår olika mot olika grupper. Grupper med låg betalningsförmåga har i stor utsträckning svårt att etablera sig på dagens bostadsmarknad. Grupper som drabbas extra hårt av bostadsbristen är bland annat unga vuxna, studenter, ensamstående föräldrar samt nyanlända, både egenbosatta och de som lämnar etableringsperioden.

Ensidigt bostadsbestånd i våra olika kommundelar
I Huddinge kommun finns en blandad bebyggelse men skillnaderna är stora mellan kommundelarna. 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. Kommunen har en stor andel mindre lägenheter coh i jämförelse med länet en lägre andel stora lägenheter med 4 eller fler rum och kök.

Inför att vi bygger nya bostäder behöver en analys göras av vilken typ av bostäder som behöver tillföras i ett område för att uppnå en ökad variation av bostadstyper och upplåtelseformer. Analysen behöver göras både på en liten skala där man tittar på närområdet och en större skala där man tittar på kommundelsnivå.

KOMMUN DEL	ANTAL I BOSTADSBESTÅND	ANDEL SMÅHUS	ANDEL FLERBOSTADSHUS	ANDEL SPECIALBOSTÄDER OCH ÖVRIGT	ANDEL HYRESRÄTT	ANDEL BOSTADSRÄTT	ANDEL ÄGANDERÄTT
FLEMINGSBERG	7 410	4 %	67 %	29 %	70 %	27 %	3 %
FULLERSTA	2 978	63 %	34 %	2 %	8 %	29 %	63 %
GLADÖ LISSMA	642	99 %	0 %	1 %	6 %	1 %	93 %
GLÖMSTA	1 730	87 %	7 %	6 %	7 %	17 %	76 %
HÖGMORA	484	99 %	0 %	1 %	2 %	10 %	88 %
KUNGENS KURVA	3	-	-	-	-	-	-
LOVISEBERG	62	-	-	-	-	-	-
LÄNNA	718	91 %	0 %	9 %	11 %	4 %	84 %
SEGELTORP	3 352	70 %	28 %	2 %	7 %	28 %	66 %
SJÖDALEN	7 923	27 %	72 %	1 %	30 %	47 %	24 %
SKOGÅS	5 151	32 %	67 %	1 %	35 %	39 %	26 %
SNÄTTRINGE	3 242	81 %	18 %	1 %	2 %	18 %	80 %
STUVSTA	3 382	81 %	16 %	4 %	8 %	16 %	76 %
TRÄNGSUND	4 172	40 %	52 %	7 %	29 %	32 %	40 %
VIDJA ÅGESTA	386	99 %	0 %	1 %	3 %	0 %	97 %
VÅRBY	4 507	7 %	92 %	2 %	72 %	26 %	2 %
KOMMUN	**46 162**	**42 %**	**51 %**	**7 %**	**32 %**	**29 %**	**39 %**

Figur 19: Bostadsbestånd år 2020 i olika kommundelar

Ensidig bebyggelse skapar segregation och försvårar kvarboende
Ett ensidigt bostadsbestånd är en av orsakerna till segregation, med följden att livschanserna blir olika och människor med olika bakgrund inte möts. Blandningen av olika bostadstyper, och därmed möjligheten att möta människor med annan bakgrund eller inkomstnivå, är idag störst i centrala Huddinge, Trångsund och Skogås. Möjligheten är mindre i de mer homogena småhusområdena långt från spårstationerna, samt i Vårby.

Flemingsberg är idag ensidigt och rumsligt separerat, men är mindre isolerat än övriga områden då det också finns en stor arbetande och studerande befolkning i området. Vi kan observera ett fenomen där individer i hög grad flyttar från områden med en svagare socioekonomisk ställning när de får arbete. För att bryta denna trend behövs det en ökad blandning av bostäder som möjliggör att byta bostad i området. Små men genomtänkta förändringar kan ha stor effekt.

Bostäder för livets olika skeden skapar stabila områden
Olika bostadstyper efterfrågas i olika skeden av livet. När livssituationen förändras är det många som vill bo kvar i sitt område. När de ekonomiska förutsättningarna ändras, man blir äldre och önskar flytta från villan till något mindre eller vid separation där man behöver två mindre bostäder i samma område för att barnen ska kunna gå kvar i skolan.

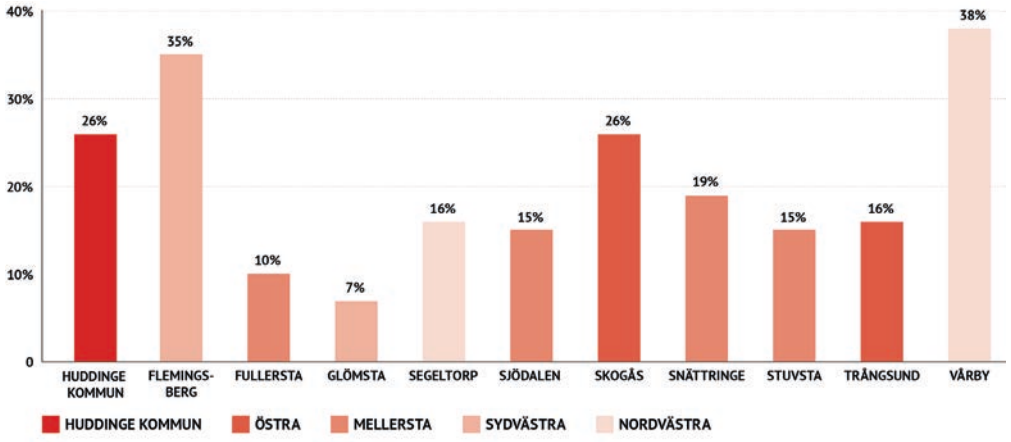
Ett varierat bostadsbestånd bidrar till att skapa möjlighet till kvarboende i området vid en förändrad livssituation. När områden utvecklas och förändras behöver planering ta hänsyn till att socioekonomiskt svaga hushåll kan bo kvar. Det är positivt för de individer som önskar bo kvar i sitt område under en längre tid och kvarboende bidrar även till stabilare och tryggare områden.En genomtänkt bostadsförsörjning

Småhus i blandstruktur som kan bidra till att uppfylla bostadsmålen
Åtagandet i Sverigeförhandlingen innebär att möjliggöra för många bostäder på en begränsad yta, med risk för att bidra till fler ensidiga bostadsområden. Det talar för att möjliggöra för mer småhusbebyggelse i Huddinge. Samtidigt behöver bostadsbyggandet värderas mot ekonomiska konsekvenser. Därför bör småhus tillföras i alla utvecklingsområden för att skapa en blandad bebyggelsestruktur.

Störst potential för småhus i tät struktur finns i Kungens Kurva och Loviseberg, då den helt nya bebyggelse som tillkommer bör vara blandad. Behov finns även i Vårby, Flemingsberg och Skogås, som idag domineras av flerbostadshus. I områden med lägre köpkraft bör fokus ligga på mindre storlekar och bostadsbyggande kombineras med trygghetsskapande insatser. I fritidshusområden inför omvandling finns potential för fler småhus. För att minska riskerna att inte uppnå åtagandet i Sverigeförhandlingen bör största andelen småhus tillkomma senare i planperioden.

Många trångbodda hushåll i vissa av kommunens områden
Huddinge är en av de tre kommunerna i Stockholmsregionen med högst andel trångbodda hushåll och en av de 15 kommunerna i Sverige med högst trångboddhet. Flest trångbodda hushåll har Flemingsberg och Vårby, närmare 40 procent, och Skogås där ungefär 30 procent av hushållen är trångbodda.

Negativa effekter av trångboddhet har synliggjorts i samband med Coronapandemin. Som exempel har barn och unga i trångbodda hushåll svårt att få ro med läxläsning och för vuxna blir det svårare att arbeta hemifrån. Risken för att för smitta vidare till familjemedlemmar blir också högre med en ökad trångboddhet.



Figur 20: Trångboddhet i Huddinge kommun år 2020 i olika stadsdelar

Jämlika möjligheter och delaktighet

Här beskriver vi hur livsvillkoren ser olika ut i olika delar av Huddinge och hur vi behöver arbeta för att minska dessa skillnader. Vi beskriver olika perspektiv som behöver finnas med i planering och var det är särskilt viktigt att vi gör vissa åtgärder.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Jämlika livsvillkor och delaktighet bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge som håller ihop och två tillhörande delmål:

- Vi skapar förutsättningar för jämlika livsvillkor, god hälsa och trygghet i alla områden. En blandning av bostäder gör att människor kan bo här i alla skeden av livet.
- Vi skapar det framtida Huddinge tillsammans genom att ge förutsättningar för att vara delaktig i samhället och dess utveckling.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi integrerar socialt hållbarhetsperspektiv i planerings- och exploateringsprocessens olika skeden i syfte att tydliggöra hur planeringen skapar nya sociala värden. Vi utgår från vägledningen Social hållbarhet i fysisk planering i Huddinge.
- Vi använder oss av medborgardialoger för att inkludera olika grupper i samhället i planeringen av det framtida Huddinge. Vi gör särskilda insatser för att fånga upp barns behov och perspektiv. Vi arbetar för att utveckla digitala dialogverktyg.
- Vi lever upp till barnkonventionen genom att i planeringen ska ta särskild hänsyn till barns behov och förutsättningar. Vi tar fram barnkonsekvensanalyser i projekt som rör utvecklingen av offentliga miljöer samt i andra projekt där barn särskilt berörs.
- Vi integrerar ett jämställdhetsperspektiv i samhällsplaneringen samt i alla delar av samhällsbyggnadsprocessen.
- Vi integrerar ett trygghets- och säkerhetsperspektiv i alla delar av samhällsbyggnadsprocessen. Vi tar fram trygghets- och säkerhetsanalyser i projekt i områden med stor upplevd otrygghet.
- Vi lägger ett särskilt fokus på att tillgängliggöra offentliga platser och miljöer för personer med funktionsnedsättningar samt för äldre genom att använda oss av universell utformning.
- Vi använder oss av kommunens verktyg för jämlik styrning för att mäta och analysera statistik och resultat utifrån köns-, områdes- och åldersperspektiv.
- Vi gör särskilda satsningar i bostadsområden med sämre socioekonomiska förutsättningar för att skapa jämlika levnadsvillkor och stärkt sammanhållning. När vi bygger om eller bygger nytt samverkar vi inom kommunen samt med näringsliv och civilsamhälle för att samtidigt göra sociala insatser. (Läs mer om hur vi arbetar med bostadsförsörjning i kapitlet: En genomtänkt bostadsförsörjning, s. 48).

Nuläge och bakgrund

Huddinges områden har ojämlika förutsättningar
Huddinge har en blandad befolkning med en hög andel barn och barnfamiljer. De socioekonomiska förutsättningarna varierar och skillnaderna är stora mellan olika kommundelar. I områdena Flemingsberg, Vårby och Skogås har befolkningen generellt lägre andel förvärvsarbete, utbildning och inkomstnivåer. Här är även skolresultat, valdeltagande samt upplevd trygghet och hälsa lägre.

Befolkningens sammansättning hänger till stor del ihop med bostadsstrukturen i ett område. Boendesegregationen får till följd att människor med olika bakgrund och socioekonomiska förutsättningar alltmer sällan möter varandra i vardagen, vilket i sin tur minskar tillit och ömsesidig förståelse.

Hur vi bygger en socialt hållbar kommun
De kommande årens kraftiga utveckling i Huddinge ger möjligheter att minska de sociala skillnaderna och skapa goda livsmiljöer och uppväxtvillkor för alla. Planeringen behöver föregås av en djupgående analys av kommunens olika områdens förutsättningar och behov. Syftet är att förslå åtgärder för att samhällsbyggnadsprocessen ska bidra till jämlika levnadsvillkor i hela kommunen.

Kommunen har stora möjligheter att genom samhällsplaneringen skapa nya sociala värden och tillföra kvalitéer på de platser vi bygger genom att arbeta integrerat med social hållbarhet i samhällsbyggnadsprocessen.

Särskilda satsningar på områden med sämre socioekonomiska förutsättningar
Det är viktigt att prioritera satsningar på bostadsområden med sämre socioekonomiska förutsättningar. Fysiska insatser behöver göras i samverkan med sociala insatser behövs för att stärka både områden och dess invånare. Insatser behövs på såväl lång som kort sikt med tydlig delaktighet för de boende.

Särskilda satsningar behöver göras parallellt och i samordning med ordinarie kommunal förvaltning så att likvärdig service och jämlika levnadsvillkor blir resultatet i alla kommunens delar. Samverkan med näringsliv, civilsamhälle och forskning behöver ske för att skapa en långsiktig och effektiv förändring och är grundläggande för att använda stadsbyggandet som verktyg för att motverka segregationen

En inkluderande kommun genom ett jämställdhets- och tillgänglighetsperspektiv
Ett jämlikt samhälle är även ett jämställt samhälle. Kvinnor och män har olika erfarenheter och förutsättningar varför ett jämställdhetsperspektiv behöver integreras i samhällsplaneringen. Allt fler äldre ska ta få möjlighet att ta plats och trivas i samhället. De äldres behov av fysisk aktivitet, rekreation och att kunna ta del av idrotts- och kulturliv ska främjas. Utomhusmiljöer och offentliga byggnader ska fungera inkluderande för olika människor i alla åldrar.

Funktionsnedsättningar ska inte vara begränsande för människors möjligheter att ta del av stadens kvaliteter. Miljöer ska möjliggöra ett självständigt liv med hög livskvalitet där alla kan delta fullt ut i kommunens utbud utan att vara beroende av andra medmänniskor. För att skapa ett samhälle som är tillgängligt och som bidrar till att personer med funktionsnedsättning blir delaktiga, är universell utformning en viktig utgångspunkt. Universell utformning innebär att redan från början utforma nya miljöer, parker och offentliga rum för att de ska kunna användas av så många som möjligt, utan behov av anpassning i efterhand.

Barns och ungdomars rättigheter behöver stärkas
Barnkonventionen är lag sedan januari 2020. Barns rättigheter ska beaktas i samhällets alla verksamheter och särskild hänsyn ska tas till barns behov. Barns bästa ska vara en utgångspunkt i all samhällsplanering och alla samhällsbyggnadsprojekt. Barns och ungdomars närmiljö ska vara säker, trygg och hälsosam. 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.

Trygghet för olika grupper och områden
Upplevelsen av trygghet i den offentliga miljön skiljer sig åt mellan könen och mellan kommundelar. Flickor och kvinnor upplever i större utsträckning vissa platser som otrygga. En lämplig utformning av fysiska miljöer ger överskådlighet, befolkade offentliga rum och urbana stråk som bidrar till att minska känslan av otrygghet. Gatumiljön och det offentliga rummet ska 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. Dialoger med de som bor och verkar i olika områden är avgörande för att hitta lämpliga lösningar och kan bland annat ske i form av trygghetsvandringar.

Fler ska bli delaktiga
När Huddinge växer är det viktigt att det liv och de aktiviteter som redan finns på platsen respekteras. Människorna som bor och verkar i kommunens områden har viktig kunskap och det behövs goda former av dialoger för att ta tillvara denna expertis. I planeringen av Huddinge finns ett stort behov att ta hänsyn till hur ett område upplevs och används. Därför är delaktighet för medborgare, civilsamhälle och lokalt näringsliv nödvändigt i tidiga skeden av stadsplaneringen.

Dialogen ska utgå från invånarnas villkor och förläggas till tider och forum, såväl fysiska som digitala i syfte att fler ska få möjlighet att delta. Det är viktigt att göra insatser för att nå grupper som i vanliga fall inte deltar. Det är även viktigt att vara tydliga med vilken form av delaktighet vi erbjuder i olika processer. Olika dialogformer kan röra sig om allt från att bjuda in invånare att ha en åsikt om ett nytt projekt till medskapande av en plats. Medborgardialoger ska alltid återkoppla resultat.

Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning

Här beskriver vi hur vi använder marken så smart som möjligt i syfte att minska påverkan på klimatet. Vi beskriver också hur vi arbetar med byggprocessen för en minskad klimatpåverkan och hur innovationer underlättar för människor att göra klimatsmarta val.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge med minskad klimatpåverkan och två tillhörande delmål:

- Vi använder marken smart. Vi kompletterar bebyggelsen där det är nära till kollektivtrafik i redan bebyggda områden.
- Vi arbetar för innovationer för att minimera klimatavtrycket för alla som bor, besöker och verkar i kommunen.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi utvecklar ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen i redan bebyggda eller tidigare utpekade områden, det vill säga i våra stadsutvecklingsområden, utvecklingsområden under utredning samt områden för komplettering.
- I mycket goda kollektivtrafiklägen, det vill säga i våra stadsutvecklingsområden för större förändring och centrum, bygger vi täta och funktionsblandade stadsmiljöer. Här lokaliserar vi personalintensiva arbetsplatser, tät bostadsbebyggelse och offentlig och kommersiell service. Vi säkerställer ytor för nödvändiga funktioner och system, såsom grönska, skolor, gator och vattenförsörjning, tidigt i planeringen. (Läs mer om hantering av gröna värden i stadsmiljö i kapitlet: Välmående grönområden, s. 30).
- Vi bygger i första hand på redan hårdgjorda ytor som gör att vi kan spara befintlig och orörd natur och andra platser med höga natur-, kultur- och sociala värden.
- Vi använder marken smart genom att planera för flera funktioner på samma yta så att byggnader och gaturum utnyttjas optimalt och ianspråktagen mark minimeras.
- Vi har ingen ytkrävande markparkering för bil i kollektivtrafiknära lägen utan samarbetar med andra aktörer för att möjliggöra för gemensamma anläggningar där vi kombinerar parkering med andra mobilitets- och delningstjänster samt funktioner, såsom butiker och återvinning.

- Vi uppmanar byggaktörer och entreprenörer att använda livscykelperspektiv vid ny- och ombyggnation av bebyggelse och infrastruktur för att minimera miljö- och klimatpåverkan. Detta uppnås genom att vi kravställer i exempelvis upphandling eller uppmuntrar till att:
  - använda och återanvända robusta material med minsta möjliga miljö- och klimatpåverkan.
  - utveckla befintliga fungerande byggnader och miljöer istället för rivning och nybyggnation.
  - använda smarta system och innovativa och hållbara lösningar i produktion, byggnation, drift och destruktion för att minska utsläpp av växthusgaser och andra utsläpp.

- Vi uppmanar byggaktörer att använda sig av cirkulära system inom exempelvis avfall, avlopp och energi i nya fastigheter. Detta gör vi exempelvis genom kravställning i markanvisningar och att uppmuntra till användning av olika typer av miljöcertifieringar. (Läs mer om system för återvinning och energi i kapitlet: Hållbar teknisk infrastruktur, s. 62).

- Vi uppmanar fastighetsägare i kommunen att använda sig av innovativa och hållbara lösningar för att energieffektivisera sina byggnader vid omfattande upprustningar och renoveringar.

- Vi samarbetar med byggaktörer för att möjliggöra delningsekonomi (delning av saker och tjänster) och återbruk i nya bostadsområden. Detta gör vi exempelvis genom att avsätta ytor i fastigheten eller i området tidigt i planeringen.

- Vi hanterar massor och material från bygg- och infrastrukturprojekt på ett samordnat sätt mellan stora projekt. Detta gör vi genom att samarbeta med regionen och exploatörer för att hitta ytor för masshantering och bygglogistikcenter och på så vis öka återanvändningen av schaktmassor, minska deponering och minska transporterna.

- Vi är proaktiva, stödjer samt deltar i innovationer och använder oss av den bästa tillgängliga teknologin ur klimatsynpunkt som finns vid tillfället för att främja energieffektivt byggande och användning av bebyggelse och infrastruktur.

- Vi bevarar jordbruksmark och utvecklar odlingslandskapets värden avseende livsmedelsförsörjningen samt naturvårdens, kulturmiljövårdens och friluftslivets intressen. På en stor del av befintlig jordbruksmark i Glömstadalen bygger vi dock nya stadsdelen Loviseberg med anledning av utbyggnad av Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. (Läs mer om Loviseberg i kapitlet: Geografiska inriktnigar Loviseberg, s. 84.)

- Vi styr mot ett hållbart jordbruk med minsta möjliga klimat- och miljöpåverkan och främjar lokal livsmedelsförsörjning på kommunens mark samt verkar för det på icke kommunalägd mark.

- Vi bevarar skogsbruksmark och utvecklar, där det är möjligt, skogsbrukslandskapets värden avseende naturvårdens, kulturmiljövårdens och friluftslivets intressen. Vi verkar för att privata markägare bedriver kontinuitetsskogsbruk.

Nuläge och bakgrund

Huddinges utsläpp av växthusgaser måste minska
För att begränsa klimatförändringarna och uppfylla Sveriges klimatmål om nettonollutsläpp till år 2045, är det avgörande att utsläppen av växthusgaser minskas radikalt. Transportsektorn står för nästan 60 procent av alla växthusgasutsläpp inom Huddinge kommun. Andra stora utsläppssektorer är energiförsörjning samt avfall och avlopp.

Det mest effektiva sättet att minska utsläppen från transportsektorn är att minska behovet av att resa samt underlätta för resor med energieffektiva transportslag, såsom gång, cykel och kollektivtrafik. De konsumtionsbaserade utsläppen är också en utmaning för att uppfylla klimatmålen, där åtgärder behövs inom beteendeförändring och cirkulär ekonomi.

Hur vi planerar marken har påverkan på klimatet
Var vi planerar bebyggelse och lokaliserar mötesplatser har stor påverkan på klimatpåverkande utsläpp. Om balans skapas mellan vardagens funktioner så ökar förutsättningarna för minskat transportbehov då det mesta går att nås till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Attraktiva boendemiljöer med bland annat rekreationsmöjligheter och väl utvecklade mötesplatser kan bidra till att minska fritidsresandet.

Om arbetsplatser och bostäder placeras i kollektivtrafiknära lägen så minskar bilanvändningen. Störst effekt är det inom 600 meters gångavstånd från en spårstation. Även upp till 1 200 meter från en spårstation eller 400 meter från en busshållplats med god turtäthet, anses som kollektivtrafiknära för bostäder. År 2020 bodde 70 procent av kommunens invånare inom 1 200 meter från en spårstation. Motsvarande siffra för arbetande är 68 procent.

Förtätning innebär stora utmaningar
Vid förtätning i stationsnära lägen ökar dock konkurrensen om marken, då många funktioner behöver få plats på en begränsad yta. Genom att samlokalisera funktioner och bygga på höjden, kan marken utnyttjas mer effektivt. Detta medför också kortare resor och bra underlag för service och kollektivtrafik. Det skapar också förutsättningar för gemensamma lösningar för fjärrvärme, avfallshantering, mobility management-åtgärder med mera.

Bebyggelse med en för hög täthet kan dock innebära målkonflikter relaterade till hälsa och riskerar att inte bli långsiktigt hållbar. Exempelvis kan det finnas hälsorisker kopplade till buller, luftkvalitet, dagsljus och otillräckliga grönytor och utemiljöer för barn. Därför måste nödvändiga funktioner och system säkerställas tidigt i planeringen för att skapa långsiktigt hållbara miljöer.

Klimat- och miljöpåverkan från byggtransporter
Det görs stora satsningar i väg- och spårutbyggnader och bebyggelseutveckling i kommunen. Den planerade byggtakten i Huddinge kommun förväntas generera cirka 25 miljoner ton material fram till år 2030, varav cirka 60 procent är schaktmassor. Den förväntade masshanteringen kan ge upphov till drygt 65 000 ton koldioxid under perioden. Genom att samordna transporter av byggmaterial och massor kan dock en del energibesparingar göras i byggskedet.

Klimat- och miljöpåverkan från byggnader
Bebyggelsesektorn har genomgått en stor omställning i energieffektivisering där utsläppen från byggnaders och lokalers energianvändning har minskat med åren. Dock är elbehovet fortsatt stort och energianvändningen behöver därför vara effektiv, smart och komma från förnyelsebara källor.

En stor utmaning ligger inom det befintliga kommunala fastighetsbeståndet där cirka 5 000 av Huges totalt 8 000 bostäder står inför renovering. Renoveringens kvalitet samt val av material och metoder kommer ha stor betydelse för byggnadernas klimatpåverkan i flera decennier framöver.

Cirkulär ekonomi för minskad klimatpåverkan
Cirkulär ekonomi bygger på att sluta kretslopp, resurseffektivitet och återanvändning. En successiv övergång till en cirkulär ekonomi är nödvändig för att klara klimatomställningen. För kommunen är det viktigt att använda de möjligheter som finns för att positivt påverka byggaktörer och entreprenörer för att använda innovativa och hållbara lösningar som står sig över tid, klarar förändrade krav och förutsättningar samt ett förändrat klimat.

Återanvändningen av produkter och varor behöver öka, särskilt av byggmaterial, elektroniska produkter samt textilier. Mängden avfall har ökat i Huddinge de senaste åren och förväntas öka i takt med invånarantalet. Att i större utsträckning återanvända material och minska avfallsmängderna skulle bidra till en minskad klimatpåverkan. Delning av undernyttjade tillgångar och tjänster, såsom fordon, verktyg och leveranser, skulle också bidra till minskad resursåtgång.

Jord- och skogsbrukets betydelse
Jordbruk och skogar har stor betydelse för att binda kol och bidrar även till ett landskap med rik biologisk mångfald. Stora delar av Huddinges jord- och skogsbruksmark ligger inom områden med stora natur- och kulturvärden samt rekreativa värden. Genom kontinuitetsskogsbruk kan vi undvika kala hyggen och bevara skogskänslan och den biologiska mångfalden.

Jordbruket i kommunen behövs även för att trygga livsmedelsproduktionen lokalt i ett långsiktigt perspektiv, vilket har blivit allt viktigare till följd av klimatförändringana. Behovet av odlingsmark ökar för att gårdar ska kunna ställa om till ekologisk odling och därmed skapa hållbara produkter och råvaror.

Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik

Här beskriver vi hur prioriterar olika transportslag och transportbehov, både i planering, byggnation och underhåll. Vi beskriver hur förutsättningarna ser ut i kommunen idag och när vi behöver samarbeta med andra aktörer.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge med minskad klimatpåverkan och ett tillhörande delmål:

- Vi gör det enkelt för människor och gods att röra sig hållbart. Vi prioriterar utrymme för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer i all planering.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi utgår från fyrstegsprincipen när vi ska utveckla transportsystemet.
- På stamnätet för kollektivtrafik ger vi kollektivtrafiken tillräckligt med utrymme och genomför åtgärder som gör att kollektivtrafiken kan ta sig fram på ett snabbt och smidigt sätt och därmed minska restiderna. Detta är särskilt prioriterat längs stråk där vi har stomtrafik och där vi har högt resande. (Läs mer om förbättrade kopplingar för kollektivtrafik i kapitlet: Bygga för sammanhållning, s. 44).
- På det övergripande cykelvägnätet ger vi cyklister utrymme och genomför åtgärder som gör att cyklister kan ta sig fram på ett snabbt, smidigt och säkert sätt. Vi samarbetar med Trafikverket och grannkommuner så att även deras cykelbanor möter upp på ett likvärdigt sätt.
- På det övergripande gångnätet ger vi gångtrafikanter gott om utrymme och skapar tillgängliga, trygga och säkra miljöer för samtliga gångtrafikanter. Vi planerar för att tillgängligheten och säkerheten är särskilt god för barn, äldre och funktionsnedsatta vid viktiga målpunkter.
- Där prioriterade stråk för olika trafikslag sammanfaller eller korsar kan det uppstå målkonflikt. Vi hanterar avvägningen mellan de olika trafikslagen i kommande vägtrafikplan.
- När vi underhåller våra gator och utomhusmiljöer så gör vi det på våra gångmiljöer, cykelbanor och gator med busstrafik, före andra gator.
- Vi utformar kommunala huvudgator i stadsmiljö och lokala gator för låga fordonsflöden och så pass låga hastigheter som möjliggör för gångtrafikanter och cyklister att röra sig längs med och tvärs gatorna på ett tryggt och säkert sätt.
- Vi planerar för ytor för sam- och omlastning av varor och gods i eller i anslutning till våra stadsutvecklingsområden. Här gör vi det möjligt för transportörer att lasta om från exempelvis lastbilar till mindre och fossilfria fordon.

- Vi skapar goda mottagningsförhållanden för verksamheter och privatpersoner genom att exempelvis reglera trafik och parkering samt utforma gator och bebyggelse efter godstransporters behov.

- Vi samarbetar med Trafikverket och andra aktörer för att påskynda elektrifiering och digitalisering av transportsystemet i syfte att minska transportbehovet och minimera miljö- och klimatpåverkan från transporter. (Läs mer om etablering av laddinfrastruktur i kapitlet: Hållbar teknisk infrastruktur, s. 62).

- Vi utformar, reglerar och styr bilparkering så att parkeringen används av avsedd målgrupp. Vi planerar för att parkering på kommunal gatumark främst används av besökare, angöring/leveranser och rörelsehindrade samt att parkering för boende och arbetande främst sker på kvartersmark. Ekonomiska styrmedel för bilparkering kan användas i våra stationsnära områden där konkurrens om marken är stor.

- Vi samarbetar med byggaktörer, fastighetsägare och andra aktörer för att underlätta för Huddingeborna, kommunens verksamheter och företag att göra klimatsmarta transportval. Detta gör vi genom att möjliggöra för till exempel delning av fordon, digitala lösningar och andra transportlösningar.

Nuläge och bakgrund

Ökade transporter sätter press på infrastrukturen och miljön
Bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen idag. Enligt senaste resevaneundersökningen från 2019 skedde 52 procent av Huddingebornas resor med bil, 27 procent med kollektivtrafik, 14 procent till fots och 5 procent med cykel. En kraftig befolkningsökning och ekonomisk tillväxt kommer medföra ökad belastning på trafiksystemet genom ökad trängsel på våra gator och i kollektivtrafiken, men också ökade utsläpp och bullernivåer.

För att klara uppställda miljö- och klimatmål måste transporterna bli både fossilfria och mer energieffektiva. En omfattande teknisk utveckling krävs, till exempel omställning till eldrivna fordon, men det räcker inte hela vägen. Även det totala trafikarbetet behöver minska genom minskat bilanvändande, effektivare godstransporter och omfattande attityd- och beteendeförändringar hos samhället. Detta är också nödvändigt för att kunna skapa attraktiva stadsmiljöer.

Infrastrukturen behöver nyttjas bättre
Delar av det statliga vägnätet är idag kraftigt belastade med köbildning under rusningstrafik och kommer, även med pågående och planerade väginvesteringar, att vara kraftigt belastade under rusningstid framöver. Att bygga ny väginfrastruktur är kostsamt och på många platser i princip omöjligt. Det skapar barriärer och riskerar att öka andelen transporter med bil.

Genom att använda sig av fyrstegsprincipen för att lösa framtida problem, kan mer kostnadseffektiva lösningar hittas. Fyrstegsprincipen innebär att i första hand minska behovet av transporter, i andra hand nyttja befintlig infrastruktur på ett mer effektivt sätt, i tredje hand bygga om infrastruktur i sista hand bygga nytt. Mobility management (MM) kan användas för att effektivisera och optimera användandet av befintlig infrastruktur. Genom att kombinera fysiska åtgärder med MM ökas nyttan av fysiska investeringar.

Ett tillgängligt transportsystem är ett jämlikt transportsystem
Oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller livssituation så ska transportsystemet kunna erbjuda tillgång till de funktioner som individen behöver för att klara sitt dagliga liv. Med en god tillgänglighet (det vill säga förutsättningarna att nå ett mål eller att utföra ett ärende) så blir transportsystemet mer jämlikt och rättvist. Satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik bidrar till ökad jämlikhet. Med god drift och underhåll kan tillgängligheten upprätthållas året runt.

För vissa personer är tillgänglighetsanpassning en förutsättning för att gångnätet ska gå att nyttja, särskilt för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning. Samtidigt underlättar tillgänglighetsanpassning för samtliga, oavsett grupp. Tillgänglighet kan även uppnås utan mobilitet, genom till exempel e-handel och distansarbete.

Gång och cykel är transportslag att räkna med
Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor kortare än fem kilometer. Det finns därmed stor potential att en större andel av dessa resor ska ske med gång och cykel. För detta behöver både gång- och cykelvägnätet vara gent, smidigt, tryggt och säkert. Bra gång- och cykelvägar till kollektivtrafik möjliggör att dessa trafikslag enkelt kan kombineras.

Regionala cykelstråk har stor betydelse för längre cykelresor. Region Stockholm bedömer att närmare 60 procent av invånarna i Huddinge kan nå sin arbetsplats inom 30-45 minuter med befintlig cykelinfrastruktur. Genom att förbättra infrastrukturen för cyklister finns potential att fler ska välja cykeln som ett resalternativ. Med bra underhåll och vinterväghållning kan cykling ske året om. Ansvaret för det regionala cykelnätet är delat mellan stat och kommun.

Kollektivtrafiken måste bli mer konkurrenskraftig
För längre resor kan kollektivtrafiken vara konkurrenskraftig om restiderna är tillräckligt låga, jämfört med bil. Enligt Region Stockholm är en restidskvot över 1,5 (dvs att restiden är 50 procent längre jämfört med bil) inte konkurrenskraftig. In mot centrala Stockholm är kollektivtrafiken konkurrenskraftig. Här går stomtrafiken. Mellan de regionala stadskärnorna tvärs Södertörn är dock är restidskvoten hög (1,7-1,9) och bedöms vara fortsatt hög i framtiden (1,4-1,9), trots tillkommande stomtrafik. Stomtrafiken utgörs idag i Huddinge av pendeltåg, tunnelbana och stombusslinje 172 och 173.

Ansvaret för kollektivtrafiken ligger på Region Stockholm. Kommunen har dock som väghållare, möjlighet att skapa förutsättningar för god kollektivtrafik främst genom förtätning kring stationer och att skapa utrymme i gatumiljön för kollektivtrafiken. Här kan dock en målkonflikt uppstå där vi både behöver se till både kollektivtrafikens behov av framkomlighet på stamnätet samt gångtrafikanters och cyklisters behov av säker passage över vägen.

Bilens roll idag och i framtiden
Idag äger cirka 55 procent av hushållen i Huddinge bil. Även om andelen har minskat senaste åren, förväntas bilen fortsätt ha en viktig roll för delar i samhället. Bilen ska användas när det ger bäst nytta, men är bara effektiv om de allra flesta använder sig av andra färdmedel. På så sätt avlastas vägnätet och gör det lättare för de nödvändiga resor som måste ske med bilfordon, till exempel räddningstjänst och godstransporter, att komma fram.

Tillgången till parkeringsplatser har stor påverkan på valet av transportslag. Genom att lokalisera bilparkering längre bort än närmaste kollektivtrafikhållplats och/eller reglera bilparkering avseende tid och avgift kan parkeringsplatserna tillgängliggöras för de som måste använda bilen. I glesbygden är det viktigt att tillgängliggöra kollektivtrafiken med förbättrad gång- och cykelinfrastruktur, infartsparkering samt utveckla tjänster som minskar resbehovet.

En effektiv och pålitlig gods- och varuförsörjning minskar klimatpåverkan
Fungerande godstransporter är en förutsättning för ett fungerande samhälle och för näringslivets konkurrenskraft. Idag står de lätta och tunga lastbilarna för närmre 30 procent av transportsektorns utsläpp i kommunen. Prognoser pekar på att godstransporterna kommer fortsätta öka i kommunen, med anledning av befolkningsökning, expansiva byggplaner och ökad konsumtion.

E-handelns framfart bidrar till förändrade leveransmönster och Huddinges tillväxt genererar ökade volymer av varu- och avfallstransporter, och i många områden på en begränsad yta. Genom att möjliggöra för samordning av transporterna samt omlastning till mindre och fossilfria fordon så kan godstransporterna ta mindre plats i stadsmiljön samtidigt som utsläppen från dem minskar. För kommunala verksamheter sker detta redan genom samordnad varudistribution hos Södertörnskommunerna.

Hållbar teknisk infrastruktur

Här beskriver vi hur och var vi ger utrymme för de tekniska försörjningssystemen samt skapar förutsättningar för framtida energiproduktion. Vi beskriver också hur vi arbetar med avfallshantering kopplat till bebyggelseutvecklingen.

Koppling till översiktsplanens mål

Genom inriktningen Hållbar teknisk infrastruktur bidrar vi framförallt till målet om ett Huddinge med minskad klimatpåverkan och ett tillhörande delmål:

- Vi prioriterar system för energiförsörjning och annan teknisk infrastruktur som minimerar negativ påverkan på klimatet.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Kommunen ska, i samarbete med SRV Återvinning AB, FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen) samt byggaktörer göra det möjligt och enkelt för boende, besökare och verksamma i kommunen att återanvända och återvinna produkter och förpackningar samt lämna matavfall för energiutvinning. Det ska vara nära till platser för återbruk och återvinning och det ska vara lätt att förstå hur till exempel förpackningar ska sorteras.
- I planeringen reserverar vi mark för återvinningscentraler (ÅVC), återvinningsstationer och fastighetsnära insamling vid fastighetsgräns. Kommunen och SRV Återvinning AB samverkar för att möjliggöra en ny ÅVC i Gladö samt mini-återvinningscentraler (mini-ÅVC) på andra platser i kommunen.
- Tillsammans med SRV Återvinning AB har vi en dialog om eventuellt behov av markreservation för utökning av deponin i Gladö.
- Kommunen och ledningsägare samverkar i ett tidigt skede för att kunna dimensionera ledningsnäten för värmeförsörjning utifrån kommande bebyggelse. Vi planerar i tidigt skede för att tillgodose markbehov för till exempel fjärrvärme.
- Både storskalig och småskalig energiproduktion ska vara förnyelsebar och klimatneutral. Vi reserverar mark för energiproduktion i Gladö.
- Vi utreder möjligheterna att öka andelen lokalt producerad el. När vi planerar nya områden uppmanar vi fastighetsägare att använda sig av innovativa och hållbara lösningar för att producera förnybar energi, till exempel genom solceller.
- Vi samverkar med andra aktörer för att öka tillgången till fossilfri bränsleförsörjning, bygga ut laddinfrastrukturen vid infartsparkeringar och verkar för att nå en heltäckande infrastruktur för publik snabbladdning. Vi planerar i tidigt skede för att tillgodose eventuella markbehov för till exempel tankställen och laddstationer.
- Vi samarbetar med andra aktörer för att utveckla laddinfrastruktur för snabbladdning i anslutning till E4/E20, väg 73 samt i Flemingsberg och centrala Huddinge.

- Vi samverkar med ledningsägare och andra aktörer för att möta den förväntade kapacitetsbristen i elnäten till 2030. Vi planerar i tidigt skede för att tillgodose markbehov för till exempel kraftledningar och transformatorstationer. I anslutning till bebyggelse verkar vi för markförlagda ledningar.
- Vi samarbetar med Stockholm Vatten och Avfall AB för att möjliggöra uppgradering och utbyggnad av huvudavloppstunnel och ledningsnät genom att i tidigt skede planera för eventuella markbehov.
- Vi samarbetar med ledningsägare och andra aktörer för att utveckla cirkulära lösningar där de olika tekniska systemen kan kopplas samman och användas mer effektivt.
- Vi samarbetar med andra aktörer och planerar i tidigt skede för att tillgodose eventuella markbehov för att säkra tillgången till väl utbyggd IT-infrastruktur som täcker behoven i Huddinge.
- Vi erbjuder bredbandsaktörer att i samband med ny exploatering av bostads- och verksamhetsområden anlägga fiberbaserad IT-infrastruktur.
- Vi planerar platser för snöupplag. Platserna ska vara lämpliga ur både transport- och miljösynpunkt.

Nuläge och bakgrund

Gemensam avfallsplan
Kommunen äger tillsammans med Haninge, Botkyrka, Salem och Nynäshamn SRV Återvinning AB (SRV) i Gladö, Huddinge kommun. Kommunerna och SRV har 2021 antagit en avfallsplan som omfattar mål och åtgärder fram till 2030 för att uppnå nationella mål för avfallshanteringen. Avfallsplanen kommer att kompletteras med handlingsplaner och ses över vartannat år.

Det ska vara lätt att sortera sitt avfall
Återvinningscentraler finns i dag i Trångsund och i Flemingsbergs industriområde. Återvinningscentralen i Trångsund behöver utöka sitt utrymme. Återvinningscentralen i Flemingsberg ska flyttas och ny mark behöver reserveras för den. En alternativ placeringsmöjlighet finns i Gladö.

Från och med 1 januari 2023 finns krav på bostadsnära insamling av förpackningar och tidningar. I nya detaljplaner ska behovet av fastighetsnära insamling tillgodoses.

Återvinningsanläggning och deponi i Gladö
SRV ansvarar för Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö. Här finns också en anläggning för produktion av biogas från matavfall. Återvinningsanläggningen är av regional betydelse och är utpekad i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050). När den befintliga bergtäkten i området avvecklas kommer delar av den att användas för utökning av återvinningsanläggningen.

SRV bedömer att kapacitetstaket för deponin på Gladö kan nås runt 2040. Kommunen och SRV behöver ha en dialog kring möjligheterna för utvidgning av deponin samt eventuellt behov av markreservation.

Mark kan behöva reserveras för ledningar för värmeförsörjning
Södertörn Fjärrvärme AB (SFAB) levererar både fjärrvärme och fjärrkyla till hushåll och företag i Huddinge, Botkyrka och Salem. Fjärrvärmen produceras huvudsakligen i Igelsta, av Söderenergi AB och till ungefär 95 procent av förnyelsebara bränslen.
För att klara av de tillkommande bebyggelsevolymerna i Flemingsberg och centrala Huddinge behövs enligt SFAB en förstärkning i stamnätet för fjärrvärme i anslutning till dessa områden. Ledningsägaren är ansvarig för förstärkningar av nätet men kommunen behöver i dialog med SFAB se över eventuellt behov av markreservation för ledningar.

Förnyelsebar energiproduktion för att minska påverkan på klimatet
Utöver fjärrvärme finns det en rad småskaliga lösningar som har en låg klimatpåverkan som bergvärme, markvärme, solenergi och mindre vindkraftverk.

För att minska beroendet av nationell elproduktion och osäkerheten kring överföring i det nationella stamnätet är en möjlig lösning att öka andelen lokalt producerad el. Kommunens fastighetsbolag har möjlighet att vid nyproduktion av bostäder och lokaler projektera för installation av solceller på tak.

Klimatneutral drivmedelsförsörjning och laddinfrastruktur för elfordon
Laddinfrastrukturen för elfordon och systemen för att försörja fordon med fossilfria och klimatneutrala drivmedel behöver byggas ut. För att uppnå 2030-målet för transportsektorn, att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent jämfört med år 2010, behövs en omställning av fordonsflottan. En ökad tillgång till laddinfrastruktur för elfordon en viktig faktor för att nå detta mål.

Många arbetsresor och lokala resor klarar sig enligt resvaneundersökningar på laddningen i hemmet, men för att laddbara fordon ska nå en dominerande marknadsandel behöver de även fungera för långresor. Då krävs en väl utbyggd publik laddinfrastruktur med hög effekt som servar långväga fritidsresande och gods- och yrkestrafik. laddinfrastrukturen behöver särskilt etableras längs huvudvägnät och viktiga godsleder.

Risk för kapacitetsbrist i elnäten till 2030
Innan nätaktörernas kapacitetshöjande åtgärder för elnäten är genomförda runt 2030 finns risk för kapacitetsbrist i delar av de regionala och lokala elnäten. Främst anslutningar av stora verksamheter men även större planerade bostadsexploateringar kan påverkas.

Svenska Kraftnäts befintliga dubbla 220 kV luftledning kommer att byggas om till en enkel 400 kV ledning. Mellan Södertälje och Flemingsberg finns en 70 kV 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 220 kV-ledningen.

Dricksvatten- och avloppssystemen behöver byggas ut
Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) är huvudman för vatten och avlopp i Huddinge kommun. Det ökade antalet bostäder och arbetsplatser innebär ökade krav på vatten- och avloppssystemet. Kapacitetsbrist i huvudavloppstunneln för spillvatten och ett antal huvudvattenledningar för dricksvatten förväntas inom 10-20 år. För att säkra dricksvattenleveransen till Huddinge kommun och grannkommunerna anger ledningsägarna att befintliga ledningar behöver dimensioneras upp och nya ledningar byggas i takt med tillkommande bebyggelse.

Även avloppsledningssystemet behöver ses över och nya ledningar behöver anläggas. Ett problem som behöver åtgärdas är att avloppssystemet idag tar emot oönskat tillskott av vatten på grund av felkopplingar och andra brister i systemet. När det regnar kraftigt finns det därför risk för källaröversvämningar och utsläpp av avloppsvatten i dagvattenledningar, sjöar och vattendrag.

Utveckla cirkulära lösningar
För att minska behovet av att förbruka ändliga resurser bör vi planera nya områden för en cirkulär resursanvändning. Detta innebär att resursanvändningen ska ske kretsloppsanpassat på naturens villkor.

Infrastruktursystemen för vatten, energi, avlopps- och avfallshantering bör utvecklas till att bygga på kretslopp och cirkulära lösningar med liten klimatpåverkan.

En väl fungerande IT-infrastruktur
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 behöver kommunen ta hänsyn till detta i sitt planeringsarbete och underlätta för marknadens olika aktörer att bygga ut den digitala infrastrukturen.

Utgångspunkten är att aktörerna på bredbandsmarknaden ska tillgodose behovet av bredband. Huddinge kommun ska, med hjälp av marknaden, arbeta för att främja utbyggnaden av elektronisk infrastruktur och bredband. År 2023 bedöms 95 procent av Huddinges invånare, företagare och offentlig sektor år ha tillgång till bredbandsuppkoppling med överföringshastigheter om minst 100 Mbit/s.

Snöupplag
En tätare bebyggelse kan medföra ett större behov än idag 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.

Inriktningar - geografiska områden

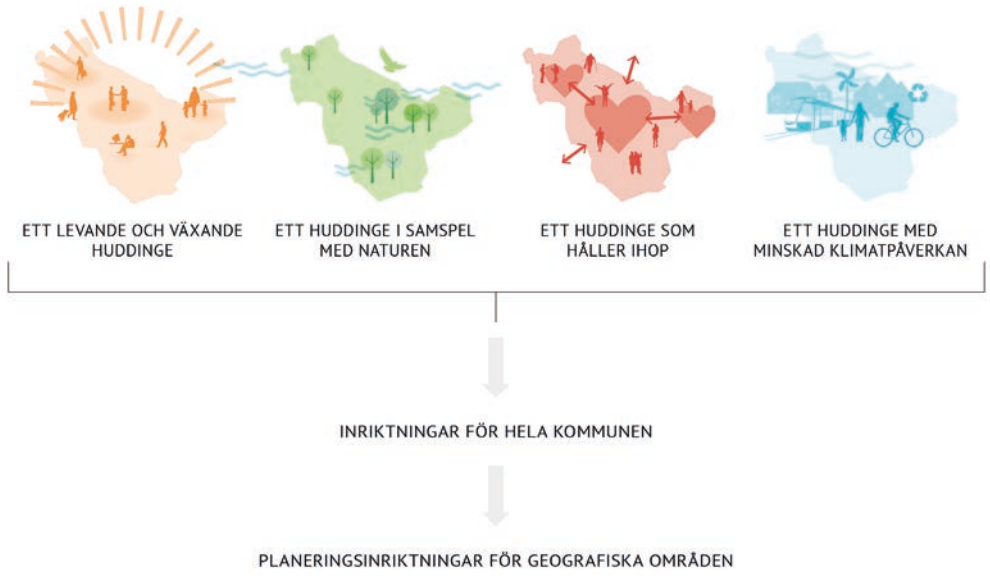
I avsnittet inriktningar för geografiska områden behandlas frågor som berör utvecklingen i kommunens olika delområden.

Vi planerar för utveckling i olika delar av kommunen

I översiktsplanen visar vi hur kommunens olika geografiska områden ska utvecklas för att hela Huddinge ska vara en plats som är bra att bo, verka i och besöka. Det kan gälla vilken typ av bostäder och samhällsservice vi behöver planera för i området, eller om det behövs fler parker.

Målen vägleder planeringen

Översiktsplanens fyra mål och delmål visar inriktningen för planeringen. När vi planerar i kommunens geografiska områden tar vi även hänsyn till det vi kallar för Inriktningar för hela kommunen, där vi beskriver vad vi behöver göra för att målen ska uppnås inom olika sakområden.



Figur 21: Målen vägleder planeringen

Regionala stadskärnor och utvecklingsområden

I kommunens regionala stadskärnor och utvecklingsområden planerar vi för den största utvecklingen. Här ska flest nya bostäder och arbetsplatser byggas.

Huddinges två regionala kärnor utvecklas till tyngdpunkter

Huddinge har två regionala stadskärnor, Flemingsberg och Kungens Kurva som utgör del av Kungens Kurva-Skärholmen. De är utpekade i RUFS 2050. Syftet är att utgöra tyngdpunkter i utvecklingen av bostäder, arbetsplatser och service i goda kollektivtrafiklägen utanför regionkärnan. De regionala kärnorna pekades ut redan i föregående översiktsplan.

Utvecklingsområdena tar vara på goda kollektivtrafiklägen

Utöver de regionala kärnorna har Huddinge ett antal områden där vi satsar extra på utveckling. Det beror på att vi vill ta vara på områdenas lägen vid befintliga eller kommande spårstationer. Utveckling i dessa lägen skapar möjligheter att koncentrera service och bostäder i lägen med goda kollektivtrafikförbindelser. Samtliga utvecklingsområden har följt med från den föregående översiktsplanen.

Våra utvecklingsområden är:

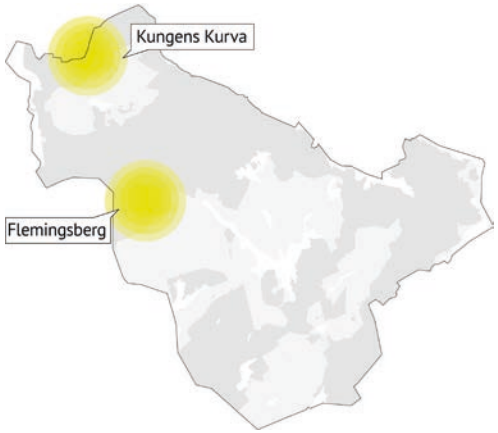
- Centrala Huddinge
- Vårby
- Skogås och Trångsund
- Loviseberg
- Segeltorp

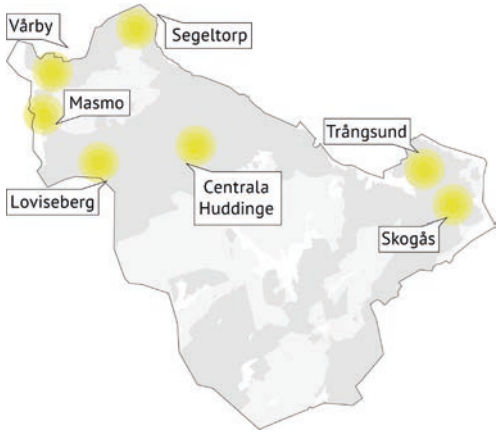
Utvecklingsplaner ger en fördjupad bild av utvecklingen

Utvecklingsplaner fyller glappet mellan kommunens översiktsplan och detaljplanerna. Vi tar fram utvecklingsplaner för de regionala stadskärnorna och samtliga utvecklingsområden utom Segeltorp.

Utvecklingsplanerna vägleder utvecklingen i ett område på ett mer direkt och konkret sätt än vad översiktsplanen gör, exmpelvis genom att peka ut lokalisering av mindre parker samt nya skolor och förskolor. De är samtidigt inte så detaljerade som en detaljplan.

I översiktsplanen redovisar vi en kortfattad version av de utvecklingsplaner som tagits fram hittills. För övriga områden redovisar vi viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering.





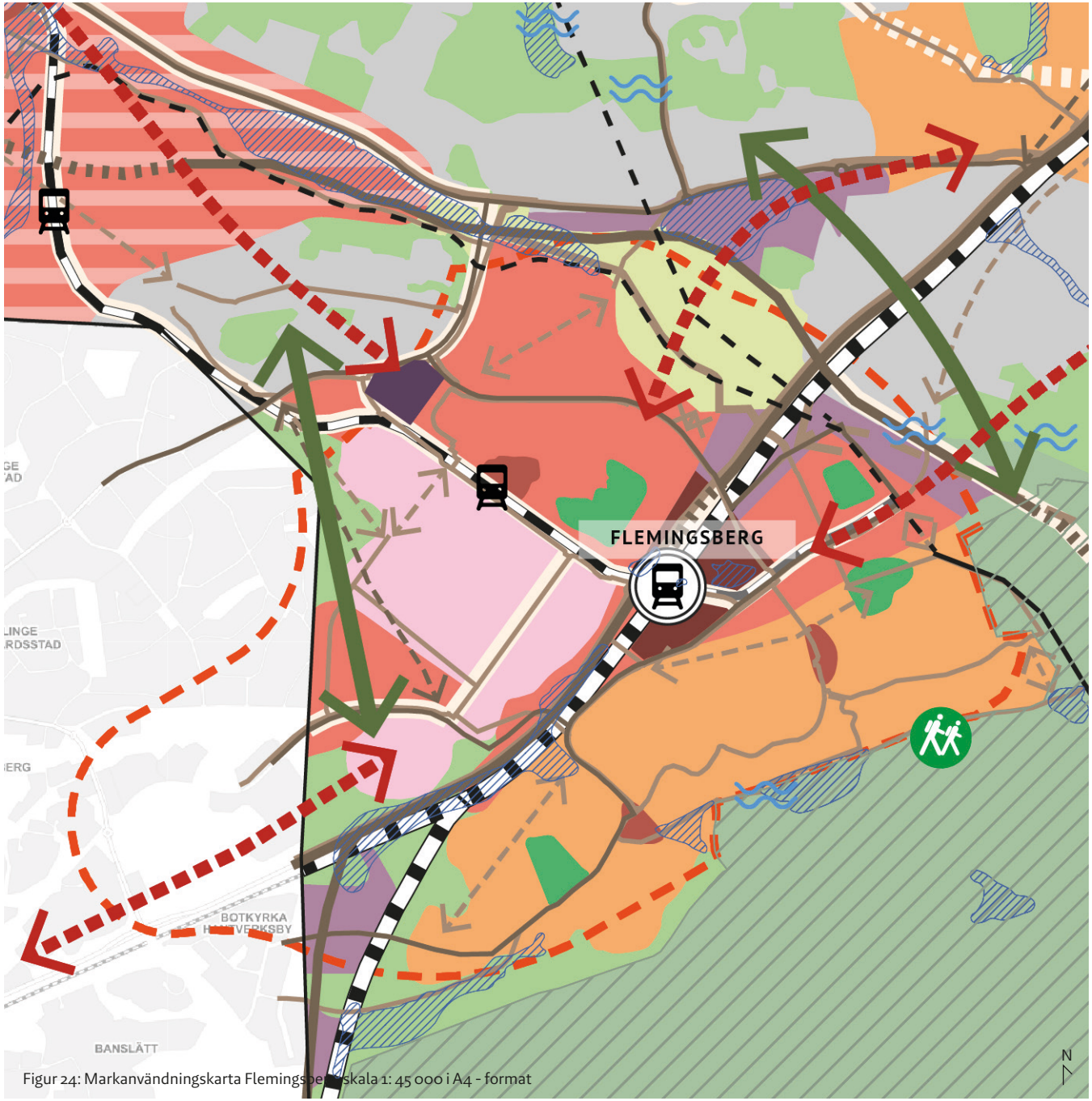
Figur 22 (till vänster): De regionala kärnorna i Huddinge kommun
Figur 23 (till höger): Utvecklingsområden i Huddinge kommun

Flemingsberg

Flemingsberg år 2050

Den regionala stadskärnan Flemingsberg är år 2050 en plats med puls där många människor finns i rörelse. De olika områdena i Flemingsberg har utvecklas och samtidigt knutits ihop för att skapa en helhet. Fler bostäder och arbetsplatser har tillkommit. I Flemingsberg finns gröna stråk, parker och närhet till större naturområden.

För företag är Flemingsberg ett självklart val och området är ett viktigt centrum för utbildning och forskning. Genom Spårväg syd blir det ännu enklare att ta sig kollektivt till och från Flemingsberg. Inom området har det blivit lättare att gå och cykla och ta sig mellan olika målpunkter.



Figur 24: Markanvändningskarta Flemingsberg, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi utvecklar den regionala stadskärnan Flemingsberg till att bli ett centrum för sjukvård, högre utbildning och forskning med 37 000 nya arbetsplatser.
- Vi planerar för upp till 15 000 nya bostäder i området. I stadsdelscentrum bygger vi tätt och högt medan tätheten blir lägre i ytterkanterna av Flemingsberg. Vi planerar främst för bostäder i flerbostadshus, men möjliggör även för tät småhusbebyggelse i de yttre delarna. Vi strävar efter att nya bostäder ska bidra med en variation av bostadsformer.
- Fler förskoleplatser och skolplatser behövs när vi utvecklar Flemingsberg. Behovet varierar beroende på utbyggnadstakt, typ av bostäder och storlek på bostäder. Vi bevakar och bedömer behovet av förskolor och skolor med hjälp av de nyckeltal som kommunen använder och kan på det sättet planera för nya förskolor och skolor när behovet finns.
- I Flemingsberg planerar vi för att olika typer av samhällsservice ska utvecklas i takt med bostadsbyggandet, exemeplvis platser för idrott och kultur.
- I Flemingsbergsdalen utvecklar vi ett nytt sammanhållande stadscentrum med arbetsplatser, restauranger och ett större utbud av kulturverksamheter. Det ökade utbudet ska ge Flemingsbergsborna anledning att mötas, att fler besökare lockas till Flemingsberg och att de stannar längre.
- Vi planerar för att minst 70 procent av resorna till, från och inom Flemingsberg ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik till år 2030. Det gör vi genom en väl utbyggd kollektivtrafik, men även ett finmaskigt gång- och cykelnät. Vi stärker sambandet mellan Flemingsberg och Centrala Huddinge och utvecklar gång och cykelkopplingar till Haninge och Botkyrka.
- Vi planerar för Spårväg syd som ska knyta ihop Flemingsberg med bland annat kommande stadsdel i Loviseberg, den regionala kärnan Kungens kurva och Älvsjö i Stockholm. Vi möjliggör för en fortsatt sträckning av spårvägen ner i Flemingsbergsdalen. Vi omöjliggör inte en framtida omvandling av linje 172 till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag.
- Vi utvecklar lokala centrum för närservice i de olika delområdena i Flemingsberg.
- Tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm utvecklar vi Flemingsberg som regional bytespunkt genom att möjliggöra för nedsänkning av Huddingevägen, överdäckning av Huddingevägen och nytt resecentrum. På så sätt minskar vi också barriärer i området.
- Vi samarbetar med Trafikverket för att underlätta byggandet av väg 226/571 Pålamalmsvägen–trafikplats Högskolan.
- Vi förändrar Flemingsberg både genom att bygga helt nya kvarter men även genom att omvandla exempelvis industriområden och komplettera befintliga kvarter med nya byggnader. De kulturmiljövärden som pekas ut området ser vi som en resurs i utvecklingen och tar hänsyn till dem i fortsatt planering.
- Vi planerar för flera större stadsdelsparker i respektive delområde inom Flemingsberg. Stadsdelsparkerna kompletteras av mindre fickparker och närnatur. Vi gör det lättare att ta sig ut till större grönområden som Flemingsbergsskogens naturreservat cch utvecklar rekreativa målpunkter mellan de bebyggda områdena och de större grönområdena.
- Vi bevarar och utvecklar olika typer av ekosystemtjänster och strävar en mångfunktionell grönska.
- Vi planerar för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området genom att peka ut lågpunkter och var det finns behov av större anläggningar för dagvatten- och skyfallsåtgärder. I den fortsatta planeringen studerar vi detta mer detaljerat.
- Vi tar hänsyn till befintligt och planerat riksintresse för Västra stambanan inklusive station Flemingsberg i vår planering, samt framtida riksintresse för Tvärförbindelse Södertörn. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Centrum för sjukvård, högre utbildning och forskning
Flemingsberg är idag ett betydelsefullt centrum för sjukvård, rättscentrum, högre utbildning och forskning i södra Stockholm. Det kommersiella utbudet är främst koncentrerat till pendeltågsstationen och centrumet i Grantorp.

Inom Campus Flemingsberg finns viss service kopplat till högskolorna och sjukhuset. Det är exempelvis restauranger, caféer och apotek. Det är få utanför Flemingsberg som åker hit för att handla eller utföra någon aktivitet.

Bostadsort med internationell prägel
I Flemingsberg finns flertalet bostadsområden, merparten av dem byggda på 1960-talet. Det finns både flerbostadshusområden och områden med småhus. Den dominerande bostadsformen är dock hyresrätter i flerbostadshus.

Här finns cirka 150 av världens cirka 200 nationaliteter representerade. Bostadsområdena har olika socioekonomiska förutsättningar, men invånarna i Flemingsberg har generellt lägre inkomster och andra socioekonomiska indikatorer såsom utbildning i jämförelse med övriga kommunen.

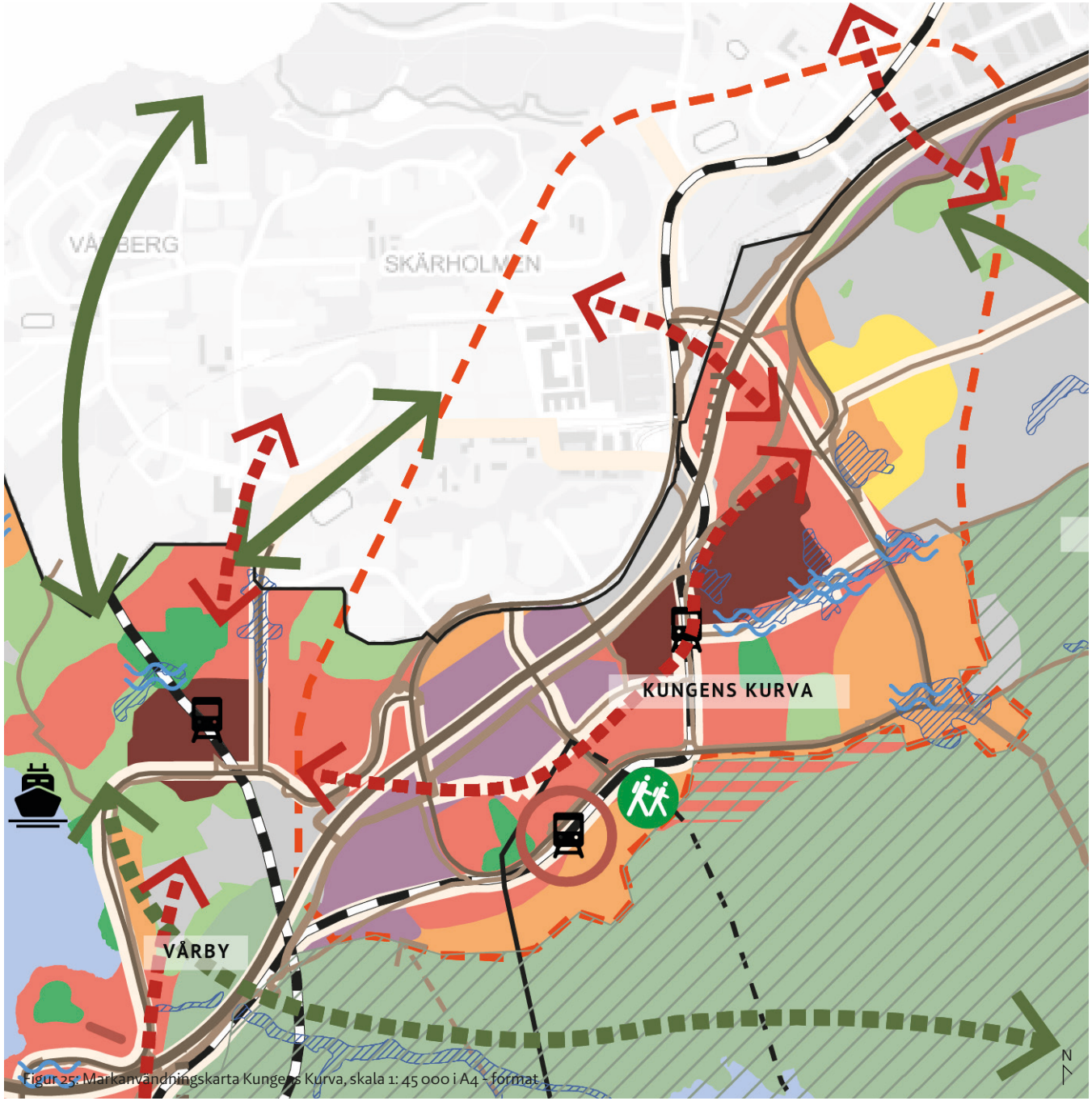
Överbygga barriärer
Idag består Flemingsberg av relativt ensidiga delområden. Det finns bostadsområden, naturreservat, industriområden, företagskluster och Campus Flemingsberg med högskola och sjukhus. Pendeltåget och väg 226 fungerar som barriärer och delar upp området. Människor som bor eller verkar i områdena rör sig sällan mellan de olika områdena.

Kungens Kurva

Kungens Kurva år 2050

Kungens kurva är 2050 en självklar magnet i södra Stockholm och har utvecklats till en urban och trygg stadskärna där människor kan mötas. Här finns, förutom handel, en mångfald av bostäder, mötesplatser, arbetsplatser och målpunkter. Till den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen kommer du lätt med kollektivtrafik och kan göra smidiga byten mellan tunnelbana, spårvagn och buss.

Genom tydliga ingångar in till Gömmarens naturreservat är det enkelt att ta sig ut i det större grönområdet. Inom Kungens kurva finns ett nätverk av parker med ett varierat innehåll. De gröna kvaliteterna ger upplevelsevärden och möjlighet till vila, lek och umgänge.



Figur 25: Markanvändningskarta Kungens Kurva, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Handeln är fortsatt en stor attraktionskraft i Kungens Kurva, men vi utvecklar handelsplatsen genom att förtäta och koncentrera handeln ännu mer.
- Vi gör utrymme för Spårväg syd som ska gå genom området och bidra till att det blir lättare att ta sig till och röra sig inom Kungens kurva. Vi möjliggör också för en depå i området.
- Vid spårvägsstationerna utvecklar vi stadsdelscentrum med mer service och bostäder. I området möjliggör vi för ett större kulturutbud som lockar besökare från övriga kommunen och övriga regionen.
- Vi gör det lättare att röra sig inom den regionala stadskärnan Kungens kurva/Skärholmen genom att bygga broar över och tunnlar under E4/E20. Vi möjliggör för en framtida överdäckning av E4/E20 för att ytterligare knyta ihop den regionala stadskärnan, bortom planperioden.
- Vi planerar för cirka 10 000 nya bostäder och cirka 3000 nya arbetsplatser. Vi eftersträvar en variation av bostadsformer.
- Vi möjliggör för ett bostadsbyggande med en högre skala av flerbostadshus i de centralare delarna av Kungens kurva medan skalan trappas ner mot Gömmarens naturreservat och mot Segeltorp, med mindre flerbostadshus och tät småhusbebyggelse.
- När vi utvecklar Kungens Kurva med bostäder behövs också förskoleplatser och skolplatser. Behovet varierar beroende på utbyggnadstakt, typ av bostäder och storlek på bostäder. Vi bevakar och bedömer behovet av förskolor och skolor med hjälp av de nyckeltal som kommunen använder och kan på det sättet planera för nya förskolor och skolor när behovet finns.
- I Kungens Kurva planerar vi för att olika typer av samhällsservice ska utvecklas i takt med bostadsbyggandet, exemeplvis platser för idrott och kultur.
- Vi inleder en process för att flytta Gömmarens naturreservatsgräns i söder för att möjliggöra för fler bostäder och skapa en övergång in i naturreservatet.
- Vi planerar för flera stadsdelsparker och kompletterande mindre parker i området. Vi underlättar möjligheten att ta sig till Gömmarens naturreservat genom flera entréer. Vi utvecklar grönstråk som kopplar samman parker och de stora grönområdena i Gömmaren med omgivande stadsdelar.
- För att skapa förutsättningar för en mer levande stadsmiljö med bättre förutsättningar för gång och cykel utvecklar vi mobilitetshubbar där man kan ställa bilen.
- Vi ger mer utrymme för trottoarer och cykelvägar i området som gör det lättare att gå och cykla. Genom att möjliggöra för fler målpunkter och mötesplatser lockar vi fler att röra sig till fots eller till cykel i området.
- Vi ger förutsättningar för en ny tunnelbanestation i Kungens kurva på sikt, bortom planperioden.
- Vi bevarar och utvecklar olika typer av ekosystemtjänster och strävar efter en mångfunktionell grönska.
- Vi planerar för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området genom att peka ut lågpunkter och var det finns behov av större anläggningar för dagvatten- och skyfallsåtgärder i markanvändningskartan. I den fortsatta planeringen studerar vi detta mer detaljerat.
- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för E4/20 i vår planering. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Destination för handel och upplevelser med få boende
Kungens kurva är ett nationellt, regionalt och lokalt besöksmål med ett stort utbud av handel och upplevelser. Kungens kurva-Skärholmen är Skandinaviens största handelsplats utanför citykärnorna. Handeln i området omsätter cirka 7,3 miljarder kronor årligen och cirka 30 miljoner människor besöker området varje år.

I dagsläget är området ett renodlat handels- och verksamhetsområde och det bor få människor här. För att bredda funktionen av området, utveckla den regionala stadskärnan och dra nytta av det goda läget nära kommunikationer och grönområden kompletterar vi området med bostäder. Ursprunget som handelsområde gör att det finns ett stort utbud av olika typer av framförallt kommersiell service att bygga vidare på när området utvecklas med fler bostäder och annan service.

Dagens struktur bygger på tillgänglighet med bil
Kungens kurva har ett mycket bra läge utmed E4/E20 men områdets tillgänglighet bygger i stor grad på personbilstrafik och bussar. Andra typer av kopplingar mellan Kungens kurva och intilliggande områden är däremot få. E4/E20 är en barriär som separerar Kungens kurva från både Skärholmen och Vårby gård.

Att området bygger på biltrafik lämnar tydliga spår i den byggda miljön. Stora ytor upptas av parkering medan det saknas ytor för gång och cykel samt platser att uppehålla sig på. Få människor rör sig ute i den offentliga miljön vilket bidrar till otrygghet i området, särskilt på kvällstid.

Spridda målpunkter i området
Målpunkter och funktioner är i hög grad spridda över området. Många delar av gång- och cykelnätet har eller ska rustas upp men för att göra området mer tillgängligt behöver vi skapa fler gena vägar och stråk. Det går att ta sig till Kungens kurva med både lokalbussar och stomnätsbussar men idag finns ingen spårbunden trafik.

Planeringen av Spårväg syd pågår med en dragning genom området. Region Stockholm pekar i Kollektivtrafikplan 2050 ut en framtida förlängning av tunnelbanan från Skärholmen mot Norra Botkyrka med en station i Kungens Kurva som en åtgärd bortom 2050.

Grönskande omgivning och tillgång till rekreation
Inom området saknas gröna ytor, ekosystemtjänster och ytor för rekreation. Däremot finns det gott om möjligheter till rekreation i utkanterna av området i form av Gömmarens naturreservat samt vid Segeltorps idrottsplats. Här finns ridskola, flera konstgräsplaner och ishall.

Delar av naturreservatet Gömmaren närmast mot Kungens Kurva utreds för att rymma bostäder och samhällsservice. Bebyggelsen ska gestaltas och utformas för göra det lättare att hitta ut i naturreservatet genom tydliga stråk och entréer. Justeringen av naturreservatsgränsen innebär att naturreservat behöver utvidgas eller bildas på annan plats, exempelvis Flottsbro.

Handeln förändras och områdets struktur anpassas
Under hela 2000-talet har handeln varit under förändring och e-handeln tar allt större marknadsandelar. Utvecklingen för handelsområdet har varit god men redan idag efterfrågar flera hyresgäster mindre lokaler.

Med den växande Stockholmsregionens utmaningar och de trender som påverkar utvecklingen, behöver vi ge förutsättningar för att Kungens kurva även i framtiden ska fortsätta vara en attraktiv plats. Därför behöver vi ha en flexibel beredskap för kommande förändringar av området som möjliggör både bostäder och handel.

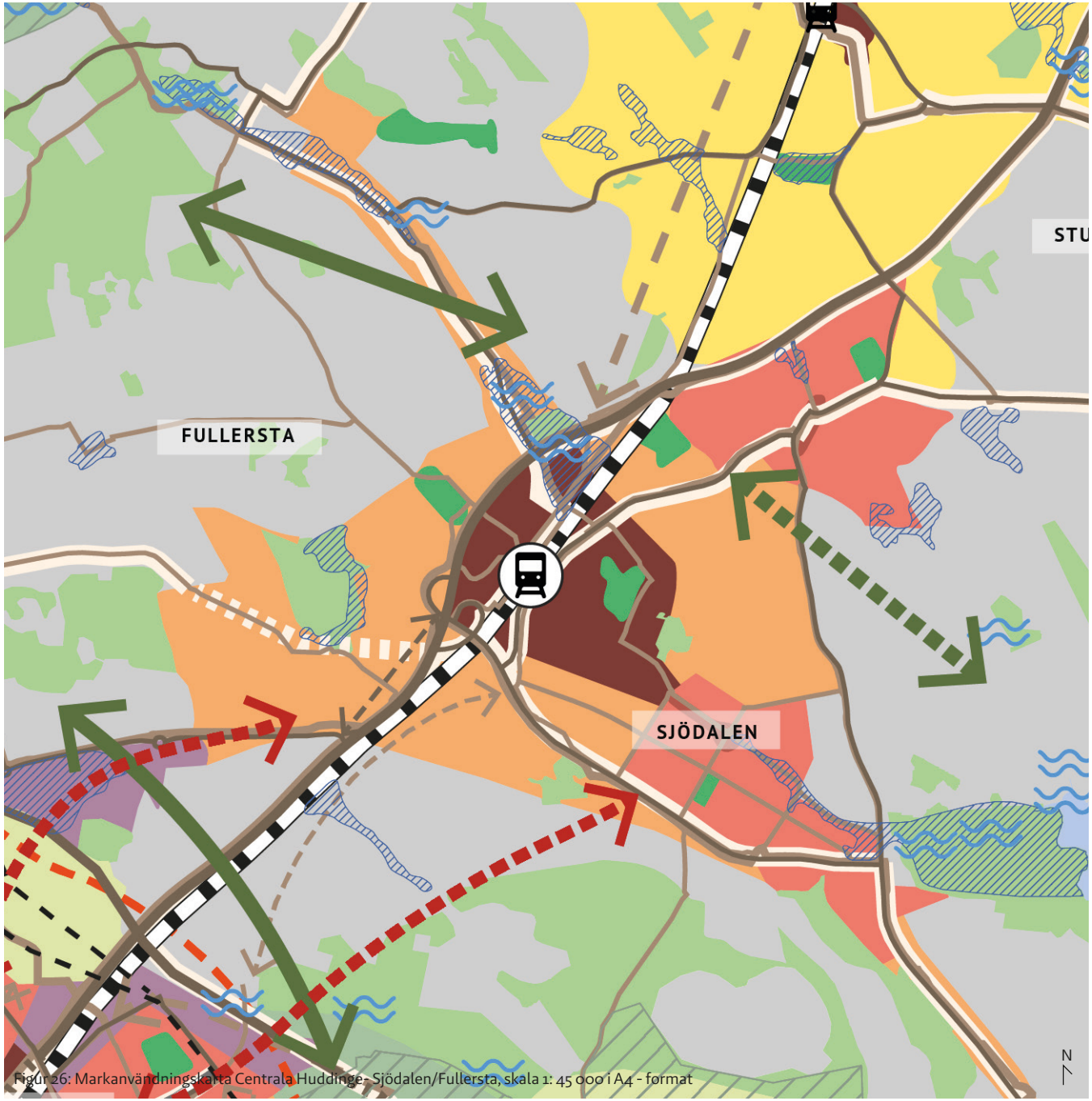
Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta

Centrala Huddinge år 2050

I centrala Huddinge kombineras småstadens fördelar med storstadens utbud inpå knuten. År 2050 har centrala Huddinge kompletterats med attraktiva bostäder, arbetsplatser och service. Områdets historiska framväxt är tydlig med väl bevarad bebyggelse från olika tider. Folklivet, de många torgen med torghandel och blandningen av människor gör att centrum känns inbjudande och trivsamt.

I centrala Huddinge finns ett aktivt stadsliv och det är gångavstånd mellan vardagens och fritidens platser. Kollektivtrafiken är effektiv och det enklaste valet för resor. Här är det nära till grönska och vatten. Genom en sammanhängande grönstruktur når man lätt de större naturområdena. Närheten till naturen ger förutsättningar för fysisk aktivitet, lugn och ro och gemenskap.

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.



Figur 26: Markanvändningskarta Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta, skala 1: 45 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi planerar för cirka 10 500 nya bostäder och vi strävar efter att bibehålla en blandning av bostadsformer.
- Vi utvecklar centrala Huddinge som kommunens administrativa centrum med nya arbetsplatser inom både offentlig och kommersiell service.
- Fler förskoleplatser och skolplatser behövs när vi utvecklar Centrala Huddinge. Behovet varierar beroende på utbyggnadstakt, typ av bostäder och storlek på bostäder. Vi bevakar och bedömer behovet av förskolor och skolor med hjälp av de nyckeltal som kommunen använder och kan på det sättet planera för nya förskolor och skolor när behovet finns.
- I Centrala Huddinge planerar vi för att olika typer av samhällsservice ska utvecklas i takt med bostadsbyggandet, exemeplvis platser för idrott och kultur.
- Vi förtätar och omvandlar i kollektivtrafiknära lägen. Den mesta bebyggelsen tillkommer i stadsdelscentrum, i Storängen och vid Kvarnbergsplan. I dessa områden blir också bebyggelsen som högst och tätast.
- Inom områden för stadsutveckling med mindre förändring förtätar vi för att knyta ihop Sjödalen och Fullerstas yttre delar med stadsdelscentrum.
- Vid förtätning i områden med värdefull kulturmiljö utgår vi ifrån kommunens kulturmiljöprogram och förtätar genom varsam komplettering.
- Vi utvecklar och stärker de offentliga rummen med attraktiva mötesplatser för både boende och besökande.
- Vi planerar för en sammanhängande grönstruktur med gröna stråk och olika typer av parker. Vi behåller och utvecklar grönstrukturen i de centrala delarna av området och gör det lättare att ta sig ut till större naturområden.
- Vi bevarar och utvecklar olika typer av ekosystemtjänster och strävar efter en mångfunktionell grönska. Vi lämnar platser med höga naturvärden orörda.
- Vi planerar för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området genom att peka ut lågpunkter och var det finns behov av större anläggningar för dagvatten- och skyfallsåtgärder. I den fortsatta planeringen studerar vi detta mer detaljerat.
- Vi strävar efter en hög andel hållbart resande genom att utveckla bytespunkten vid Huddinge station och gång- och cykelvägnätet i området. Utveckling av bytespunkten behöver ske i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm. Vi omöjliggör inte en framtida omvandling av linje 172 till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag.
- Vi stärker sambanden mot Flemingsberg, omgivande villaområden och kommundelar. Det gör vi med förbättrade möjligheter att röra sig mellan områdena och minimera barriäreffekterna av Tvärförbindelse Södertörn.
- Västra stambanan och Huddingevägen är barriärer genom centrala Huddinge. Vi utvecklar befintliga kopplingar mellan området väster och öster om järnvägen och Huddingevägen samt föreslår även nya kopplingar.
- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Västra stambanan inklusive station Huddinge i vår planering. Utökning av riksintresset genom fler spår behöver samplaneras med Huddinge kommun. Vi tar hänsyn till planerat riksintresse för Tvärförbindelse Södertörn. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Administrativt och historiskt centrum
Sjödalen och Fullersta utgör de mest centrala delarna av Huddinge kommun och här ligger också kommunens administrativa och historiska centrum. Här bor drygt 23 000 invånare. Området har under årens lopp utvecklats till en attraktiv och funktionsblandad plats med bostäder från olika tidsepoker, arbetsplatser, service, goda kommunikationer, ett rikt kulturliv. Område har en relativt jämn fördelning mellan olika upplåtelseformer. Det innehåller både småhusbebyggelse och flerbostadshus.

Området har sedan tidigare identifierats ha en stor utvecklingspotential. Idag pågår förtätning kring Huddinge centrum och omvandling av Storängens industriområde. Inom området finns kulturhistoriskt värdefulla områden som visar hur området har växt fram. En utmaning är hur det lokala centrumet kommer att påverkas i samband med centrumutvecklingen i Flemingsbergsdalen.

Natur, grönstruktur och topografiska lågpunkter
Centrala Huddinge ligger nära större naturområden i Källbrink, Balingsnäs och Sörskogen. Grönstrukturen i Sjödalen och Fullersta domineras av större strövområden och naturreservat i stadsdelarnas utkanter och villaområden och mindre parker i de centrala delarna.

I de centrala delarna kommer i huvudsak den framtida exploateringen och förtätningen ske. Det är därför viktigt att behålla och utveckla grönstrukturen i de centrala delarna samt säkerställa att det går lätt att nå naturen i utkanten av området. Inom Sjödalen och Fullersta finns topografiska lågpunkter längs Fullerstaåns dalgång. Vid kraftiga regn och där det finns stor andel hårdgjorda ytor finns risk för översvämningar.

Bra kollektivtrafikläge men stora barriärer
Huddinge station är en viktig bytespunkt där pendeltåg och busstrafik kopplar samman området med övriga delar av kommunen och stockholmregionen . Även väginfrastrukturen med Huddingevägen och Storängsleden bidrar med goda kommunikationer.

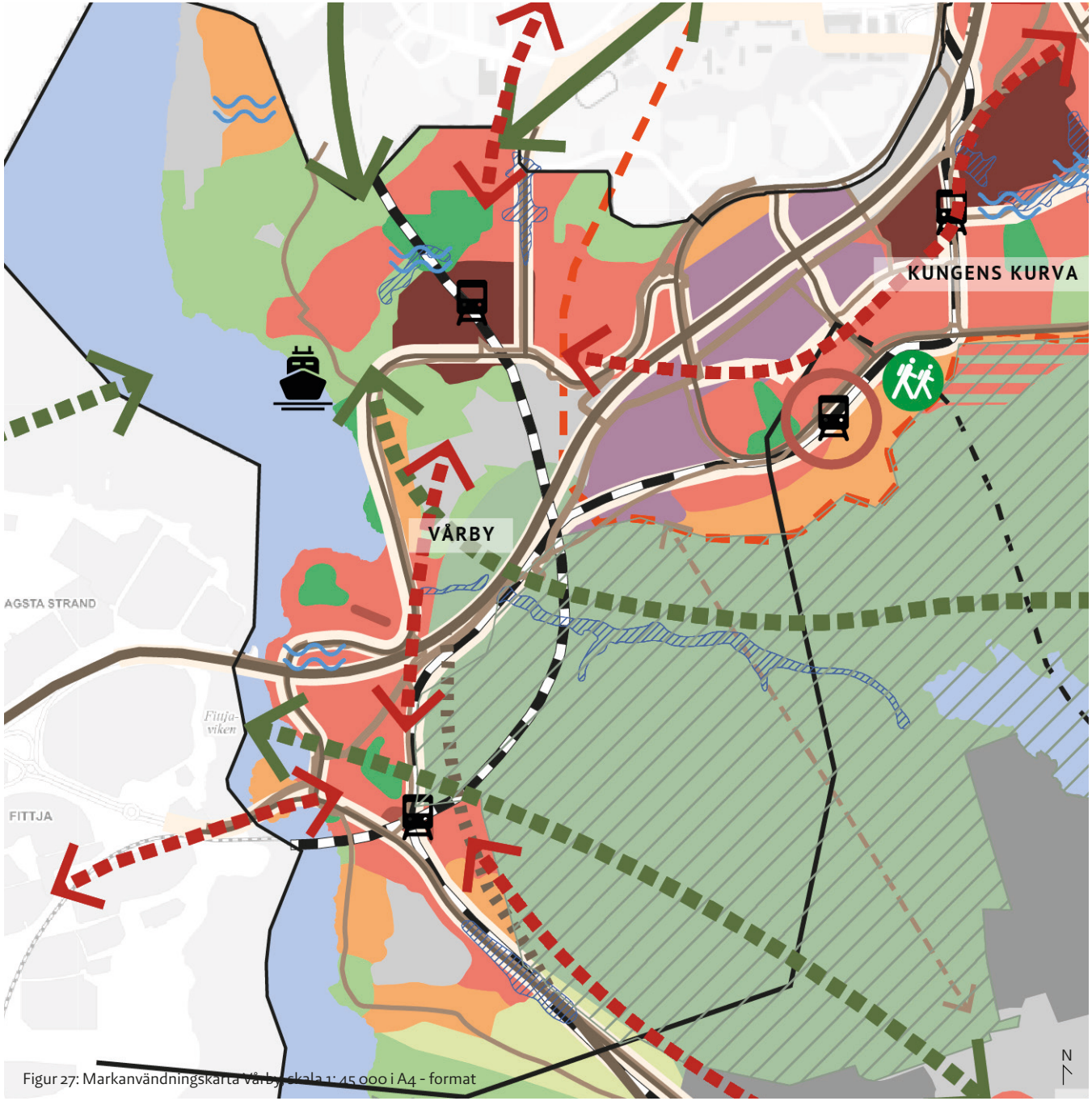
Järnvägen och Huddingevägen är dock stora barriärer för att röra sig mellan Sjödalen och Fullersta. Idag finns några möjliga platser att korsa järnvägen och vägen för gående och cyklister men det är svårt att hitta vidare in till de centrala delarna. Västra stambanan inklusive station Huddinge är ett riksintresse. När Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd blir Storängsleden kommunal och får då en annan funktion

Vårby

Vårby år 2050

År 2050 har Vårby kompletterats med mer bostäder och service som tillsammans bildat en stadsmässig entré till södra Stockholm. Vårbys olika delområden med sina skiftande karaktärer behåller sin unika identitet. Ett utvecklat gatunät, tillkommande bebyggelse och sammanbindande offentliga rum gör att stadsdelen upplevs som sammanhängande. Stadsmiljön är utformad för att främja möten, trygghet och gemenskap.

Tack vare sitt unika, naturnära och kuperade läge vid Mälarens strand är Vårby en plats som erbjuder en dynamisk livsmiljö. Här finns attraktiva boendemiljöer med ett stort nät av sociala mötesplatser och närhet till den regionala kärnan Kungens kurva-Skärholmen. Den dramatiska topografin skapar många gröna rum och mjuka övergångar till vattnet och båtarna. Vårbys strategiska läge med flexibla kommunikationer gör det möjligt att röra sig snabbt och enkelt både inom kommunen och vidare i regionen på både väg, spår och vatten.



Figur 27: Markanvändningskarta Vårby, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi planerar för cirka 6 500 nya bostäder och nya lokaler för arbetsplatser inom offentlig service såväl som ytor för kommersiella lokaler.
- Vi utgår från Kulturmiljöprogrammet och Vårbys bebyggelsestruktur när vi utvecklar Vårby.
- Vi tillför nya rumsliga kvaliteter som skapar förutsättningar för ett mer varierat stadsliv när vi bygger nytt. Skalan varierar från det småskaliga till det storskaliga, med i huvudsak flerfamiljshus med kompletterande bostadsformer. Högst och tätast bebyggelse planerar vi för i de centrala delarna och på strategiska platser. Inslag av tät småhusbebyggelse planerar vi för där det är möjligt i södra och västliga delar av området.
- Fler förskoleplatser och skolplatser behövs när vi utvecklar Vårby. Behovet varierar beroende på utbyggnadstakt, typ av bostäder och storlek på bostäder. Vi bevakar och bedömer behovet av förskolor och skolor med hjälp av de nyckeltal som kommunen använder och kan på det sättet planera för nya förskolor och skolor när behovet finns.
- I Vårby planerar vi för att olika typer av samhällsservice ska utvecklas i takt med bostadsbyggandet, exemeplvis platser för idrott och kultur.
- Vi utvecklar Vårbys centrum genom att planera för mer bebyggelse med lokaler och inbjudande torg och parker intill Vårby gårds stadsdelscentrum och det lokala centrumet i Masmo. I Vårby Udde planeras en helt ny stadsdel med ett lokalt centrum. Dessa platser länkas ihop med ett sammanhållet nät av offentliga rum och mötesplatser.
- Vi utvecklar och stärker de offentliga rummen med mötesplatser för både boende och besökande som speglar befolkningens mångfald, med särskilt fokus på Masmo där utbudet är sämre. På så sätt verkar vi också för att stärka förutsättningarna för ett större kommersiellt utbud.
- Vi planerar för en högre täthet i strategiska lägen som kring stationer där kluster av serviceutbud kan skapas och förutsättningar finns för ett mer intensivt och blandat stadsliv.
- Vi utvecklar en varierad bebyggelse längs områdets huvudstråk och noder vilket skapar en ny stadsfront som välkomnar resenärer längs E4/E20 och vattnet.
- När vi utvecklar nya delområden och ny bebyggelse samordnar och rustar vi befintliga miljöer så att hela Vårby utvecklas i samma takt.
- Vi nyttjar Vårbys attraktiva läge vid Mälaren bättre genom att utveckla ett allmänt grönstråk med variationsrikt innehåll för rekreation, lek och fysisk aktivitet längs vattnet. Vi bevarar och stärker den biologiska mångfalden längs strandlinjen genom att stärka stråket med grönstruktur.
- Vi planerar för en variation av gröna rum med mjuka övergångar och tydliga entréer till naturreservaten Gömmaren och Korpberget. Vi stödjer gröna kopplingar som sociodukten som Trafikverket planerar i samband med utbyggnaden av motorvägen för att minska den fysiska barriären.
- Vi stärker kollektivtrafiken genom att ge utrymme för stombuss 172 till Norsborg och Spårväg syd så att Vårby länkas ihop med de två regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen samt Botkyrka. Vi möjliggör för anslutning med kollektivtrafik på vatten i Vårby.
- Vi strävar efter att bibehålla Vårbys låga bilanvändande genom att utveckla det strategiska kommunikationsläget och använda olika Mobility management-lösningar som centrala verktyg vid ny exploatering.
- Vi minskar barriäreffekterna av E4/E20 genom att planera för ett sammanhållet och finmaskigt gatunät som passerar motorvägen och som är lätt att förstå, tryggt att röra sig och hitta i.

- Vi planerar bebyggelse i anslutning till gatunätet för ökad närvaro och trygghet.
- Vi planerar för ett välintegrerat gång- och cykelnät genom att koppla samman målpunkter och lägga till länkar som saknas för att det ska vara lätt att röra sig mellan inom och mellan de olika delarna i Vårby, men även till andra delar i kommunen som Loviseberg, Flemingsberg och Kungens kurva omgivningen. Det ska också vara lätt att röra sig över kommungränserna till såväl Stockholm som Botkyrka.
- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för E4/E20, planerat riksintresse Tvärförbindelse Södertörn, samt riksintresse för rörligt friluftsliv i vår planering. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

En stadsdel med stora utmaningar
Vårby är Huddinges västligaste kommundel, belägen intill Mälarens vatten i en kil mellan Vårberg i Stockholms stad och Fittja i Botkyrka kommun. I stadsdelen bor knappt 11 000 invånare. I jämförelse med övriga kommunen uppvisar Vårby lägre nivåer vad gäller inkomster och andra socioekonomiska indikatorer.

Vårby beskrivs ofta som en stigmatiserad plats men det finns en stark kärlek till hemorten bland de boende. Den kulturella mångfalden, gemenskapen och närheten till vattnet framhålls som de främsta styrkorna.

Bristande sammankoppling i stadsstrukturen
Vårby har idag en splittrad stadsstruktur och fysiska barriärer präglar stadsdelen. Bostadsbeståndet i Vårby är ensidigt med en övervägande andel hyresrätter i flerbostadshus då en stor del av området byggdes ut under samma tidsepok. Flera fysiska barriärer präglar stadsdelen, främst stora trafikleder som E4/E20 och Botkyrkaleden. Bilinnehavet är relativt lågt och många människor använder sig av kollektiva färdmedel.

Gång- och cykelvägarna i stadsdelen håller generellt en ganska låg standard, bland annat när det gäller tillgänglighet. Medan gång- och cykelvägnätet i Vårby gård är relativt välintegrerat saknas viktiga kopplingar i södra delen av Vårby.

Utökad kollektivtrafik stärker kopplingar till omgivningen
Vårby trafikeras av såväl lokalbussar som stomlinjebussar och tunnelbana med stationerna Vårby gård och Masmo. För att göra det lättare att resa på tvären i regionen planeras nu Spårväg syd, som ska gå mellan Flemingsberg och Älvsjö med ett stopp i Masmo.

Trafikförvaltningen har utrett en utveckling av pendelbåtstrafik som pekar ut Vårby som ett bra läge för hållplats då det finns goda möjligheter till byte med buss och tunnelbana. Pendelbåtstrafik från Vårby till Ekerö och norrut mot centrala delar av Stockholm skulle både ge restidsvinster men även sociala vinster då platserna knyts närmare varandra.

Rik på historiska platser och grönska
I Vårby möts flera viktiga delar av den regionala grönstrukturen. Det medför höga naturvärden och en god tillgång till grönska i hela stadsdelen, även om den behöver tillgängliggöras. Därtill finns anlagd grönska i form av bostadsgårdar och parker, som Vårbyparken och Solhagaparken. I Vårby gård är temalekplatsen i Vårbyparken liksom idrottsplatsen, dansbanan och skateparken viktiga mötesplatser.

Samtidigt upplever många en brist på mötesplatser, särskilt för kvinnor och barn 9–13 år. I anslutning till de två tunnelbanestationerna finns torgytor, men användningen av platserna kan utvecklas. Strandlinjen är till stora delar otillgänglig på grund av bebyggelse, infrastruktur eller topografi. Badstranden vid Vårbybadet är populär sommartid. I stadsdelen finns också många kulturhistoriskt intressanta miljöer från olika tidsepoker, såväl fornlämningar som bebyggelse från 1700- och 1800-talet, tidigt 1900-tal och 1970-talets rekordår.

Begränsningar i vardagens serviceutbud
Det kommersiella utbudet i Vårby är begränsat medan utbudet i det närliggande Skärholmen/Kungens kurva är desto större. Det är delvis en tillgång för Vårby samtidigt som det också är ett problem då lokala näringsidkare får svårt att stå sig i konkurrensen. Däremot är Vårby relativt välförsett med samhällsservice liksom möjligheter till rekreation, mötesplatser, idrott och fysisk aktivitet, förutom i Masmo och Haga där tillgången till mötesplatser är låg i förhållande till hur många som bor i området.

Kulturutbudet är begränsat, Vårby har den lägsta andelen barn i kulturskolan i hela Huddinge och föreningslivet lider brist på ändamålsenliga lokaler. Många kvinnor upplever de offentliga rummen som mansdominerade och otrygga. Samtidigt finns stora problem med otrygghet i centrum, som bland annat bottnar i låg orienterbarhet med nivåskillnader, slitage och få ögon på platsen. Trafikseparingen ökar barns mobilitet men bidrar också till upplevd otrygghet.

Skogås och Trångsund

Skogås och Trångsund år 2050

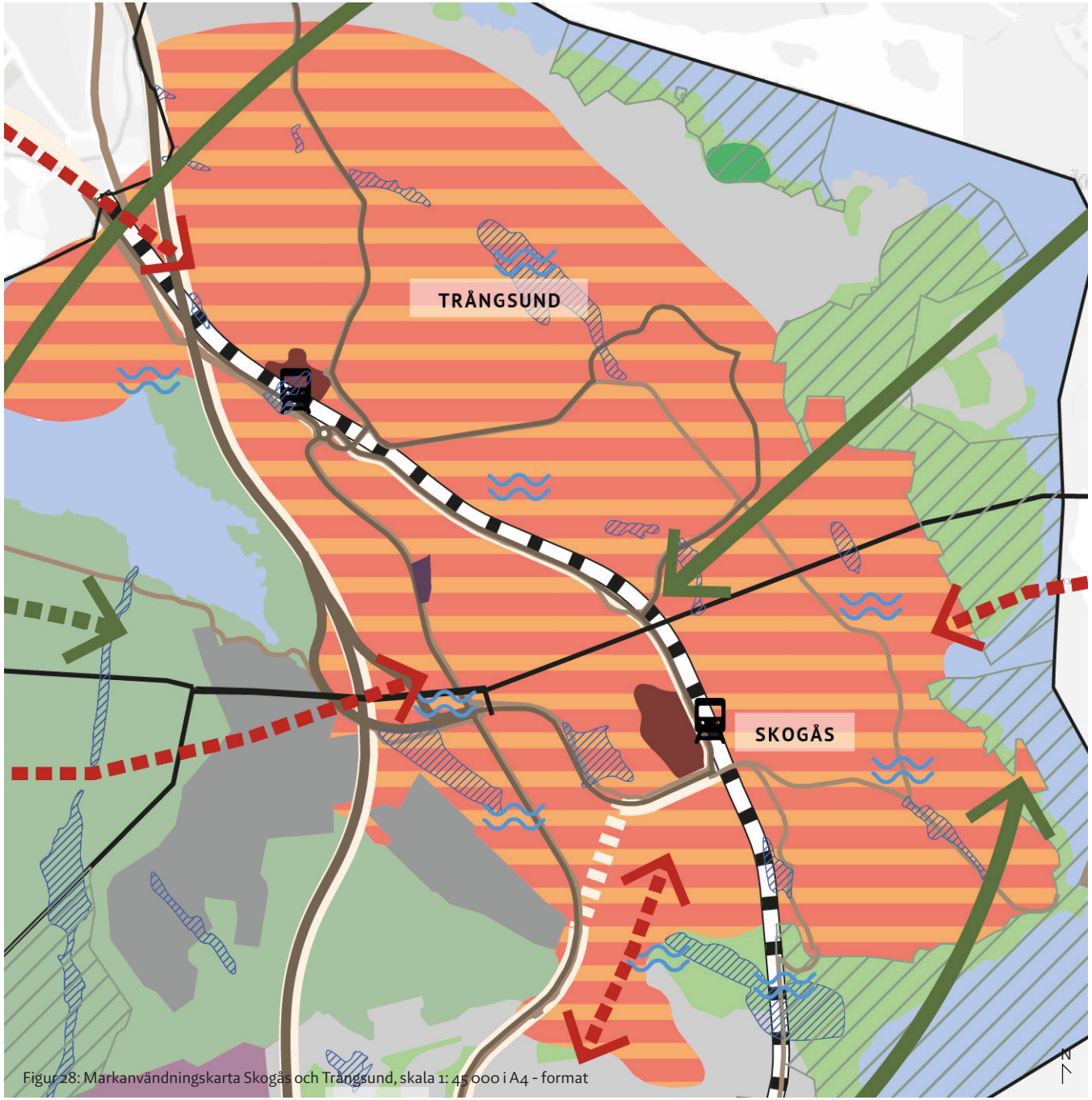
År 2050 är Skogås och Trångsund en sammanvuxen, grönskande och vattennära stadsdel med god service och attraktionskraft, såväl som en hälsosam hemort och regional målpunkt för rekreation. I en växande huvudstadsregion är områdets centrala placering med närhet till spårbunden kollektivtrafik, tillsammans med Drevvikens naturvärden och Ågesta friluftsområde ett nav för den aktiva livsstilen året runt.

Utvecklingen har berikat området med ny service av hög kvalitet. Förbättrade kopplingar gör att Östra Huddinge hänger ihop med både övriga kommundelar och områden i närliggande kommuner. Här finns plats för alla att bo, verka och leva ett enkelt och kvalitativt vardagsliv.

Fördjupad planering pågår i Skogås och Trångsund

Skogås och Trångsund är utpekat som Utvecklingsområde - pågående fördjupning i markanvändningskartan.
Det betyder att det finns ett pågående arbete med en utvecklingsplan för området, och mål och vision finns framtaget. Området kommer preciseras på karta till granskningsskedet. I avsnittet Så här gör vi på sida 82 beskriver vi viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering.

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.



Figur 28: Markanvändningskarta Skogås och Trångsund, skala 1: 45 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi kompletterar med högre och tätare bebyggelse i stationsnära lägen samt mindre flerfamiljshus och tät småhusbebyggelse i mindre centrala lägen. Vi tillför möjligheter för service, verksamheter och kulturutbud för att skapa möjligheter för ett bra vardagsliv.
- Vi stärker möjligheter till kvarboende och minskar områdets fysiska och mentala barriäreffekter genom att tillföra underrepresenterade bostadsformer, strategiskt placerade mötesplatser samt ett mer sammanhängande och välintegrerat gång- och cykelnät.
- Vi ser till att den kommunala servicen i form av exempelvis skolor, förskolor och idrottsplatser, utvecklas i takt bostadsbyggandet.
- Vi utvecklar en levande strand- och vattenlinje med caféer, restauranger, föreningslokaler och verksamheter med aktivitet och rörelse dag- och kvällstid, vardag och helgdag året runt.
- Vi planerar för en sammanhängande grönstruktur som bevarar områden med de högsta naturvärdena samt ekologiska samband och bidrar med ekosystemtjänster som reglerar områdets klimat och ljudmiljö.
- Vi bevarar och tillgängliggör befintliga naturområden och parker, vilket stärker Trångsund och Skogås prägel av grönska och lugn som lockar invånare från hela regionen.
- I planering och gestaltning ger vi utrymme för flödes- och vattenrenande funktioner.
- Vi stärker sambandet mellan Skogås och Trångsund och den västra delen av kommunen genom att förbättra förutsättningarna för gång och cykel genom Ågesta friluftsområde.
- Vi stärker sambandet mellan Skogås och Länna genom förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Vi stärker de mellankommunala sambanden med förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Norrut mot Farsta i Stockholm, söderut mot Vega i Haninge och österut mot Trollbäcken i Tyresö.
- Vi samarbetar med Region Stockholm för att kapacitet på Nynäsbanan kommer Östra Huddinge till del i högre utsträckning än idag.
- I planeringen eftersträvar vi att hitta lösningar som bidrar till att överbrygga de fysiska och mentala barriärer som separerar Skogås-Trångsund från övriga Huddinge.
- Med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet värnar vi om Skogås-Trångsunds struktur och karaktär av årsringar som berättar om områdets framväxt över tid.
- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Nynäsbanan, väg 73 Nynäsvägen samt station Trångsund och Skogås. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Mellan två stora stadsutvecklingsområden
I östra Huddinge ligger Skogås och Trångsund beläget mellan två stora stadsutvecklingsområden i grannkommunerna, Stockholmsstadsdelen Farsta i norr och den regionala stadskärnan Haninge i söder.

Den regionala tillgängligheten är mycket god. Både Nynäsvägen och Nynäsbanan med stationer i Skogås och Trångsund skär genom kommundelen i nordsydlig riktning.

Ojämn fördelning av bostadsformer mellan delområden
Bostadsbeståndet i området som helhet är relativt jämt fördelat mellan upplåtelseformer och hustyper. Inom området är bostadsformerna dock klustrade i mer homogena delområden där Östra Skogås domineras av bostadsrätter i radhus och Västra Skogås av hyresrätter i flerbostadshus.

På samma sätt domineras centrala Trångsund av flerbostadshus medan de yttre delarna till största delen består av äganderätter i villor. Befolkningens socioekonomiska förutsättningar följer i stort uppdelningen mellan bostadsformerna.

Fysiska och mentala barriärer i området
Den geografiska positionen i öster innebär en mental barriär för både invånare och betraktare utifrån som inte riktigt uppfattar östra Huddinge som en självklar del av kommunen. Sociala barriärer finns även inom kommundelen samt mellan Skogås och Länna, till exempel mellan olika typer av bostadsområden.

Både järnvägen och motorvägen utgör fysiska barriärer inom Trångsund och Skogås. I Skogås är järnvägen nedsänkt men inte överbyggd vilket gör att den endast kan passeras vid ett fåtal punkter. Österleden utgör en annan barriär i Skogås med sitt stora gaturum och svaga kopplingar till omgivande områden. Även Skogås många långa huskroppar och parkeringsytor ger också barriärverkan i området.

Gott om grönska och vatten i både Skogås och Trångsund
I östra Huddinge möts flera stora naturområden som sträcker sig över Hanveden, Tyresta, Nacka och Värmdö. Tillgången till grönstrukturen är god i hela området. I väster finns Ågesta friluftsområde som möter Lännaskogens naturreservat i söder. I öster möter området sjön Drevviken och Trångsundskogens naturreservat som omgärdar Trångsunds gård.

Både Skogås och Trångsund är till sin karaktär gröna områden där en hel del natur har sparats och bebyggelsen anpassats till terrängen. Även de centrala delarna av Trångsund och Skogås innehåller flera skyddsvärda träd, främst ekar.

Sparsamt kommersiellt utbud
Trots Trångsunds och Skogås läge med goda kommunikationer är det kommersiella utbudet sparsamt. Ärenden och inköp görs ofta i närliggande Farsta centrum och Länna handelsplats som även erbjuder arbetsplatser för boende och underlag för kommersiella verksamheter. Närheten till Farsta och Länna är således både en tillgång och en utmaning för områdena Skogås och Trångsund.

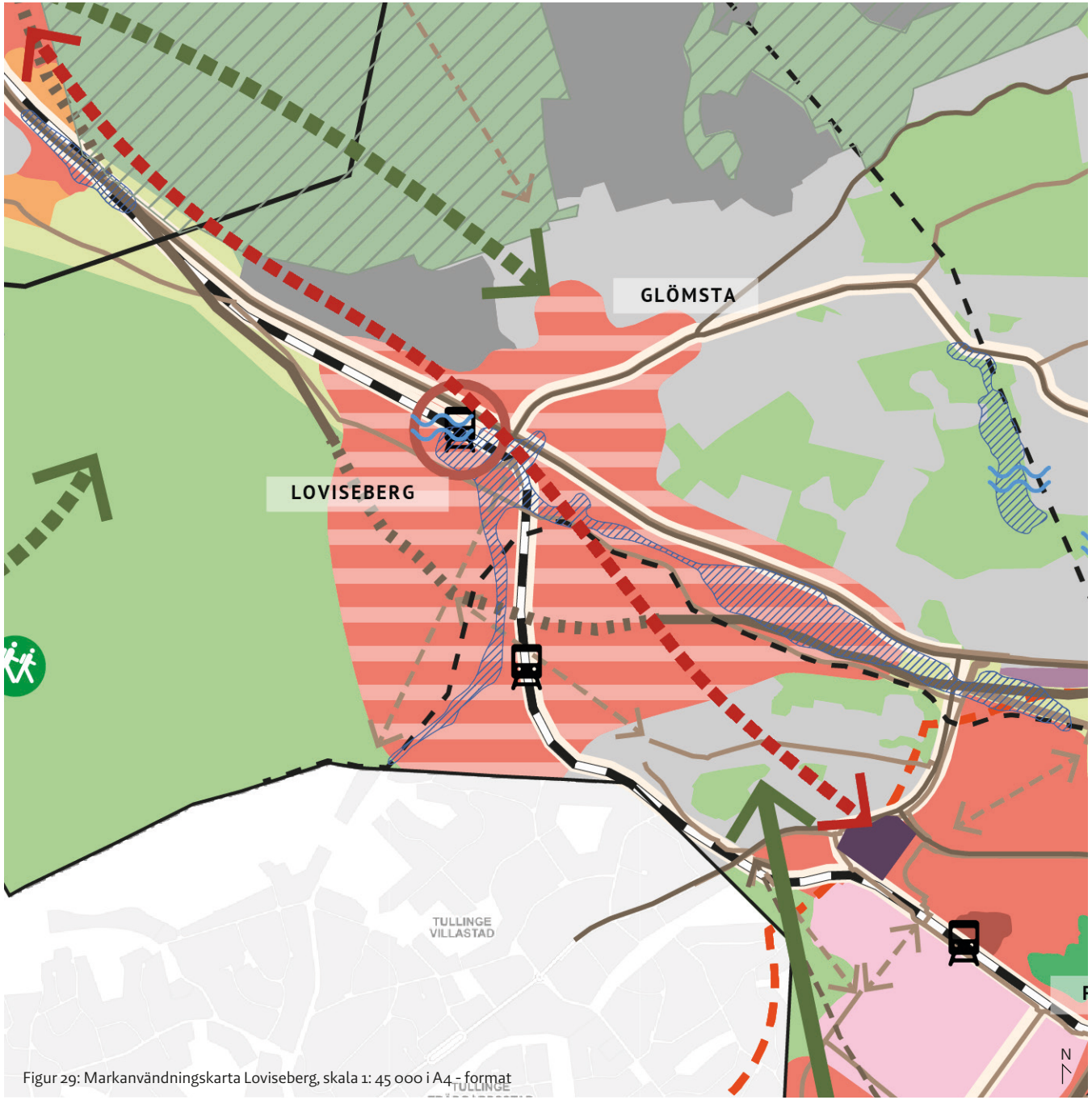
I Östra Huddinge finns ett gott utbud av skolor, från förskola upp till och med gymnasiet. Bibliotek, apotek, bankkontor, vård- och barnavårdscentral samt tandläkare finns i nuläget i båda centrumanläggningarna. Boende i Skogås har utryck ett missnöje kring avsaknad av kommunal service och att kommunen inte är tillräckligt synlig i området.

Loviseberg

Loviseberg ska utredas vidare

Loviseberg står inför förändringar. Området är idag till stora delar obebyggt, med delvis orörd skogsmark och jordbruksmark i dalgång, men är utpekat som bebyggelseområde sedan föregående översiktsplan. Området har goda förutsättningar att utvecklas till en ny stadsdel då det kommer vara välförsörjt med kollektivtrafik med hjälp av kommande Spårväg syd, och ha god tillgång till vägnätet. Området har potential att bidra till att kommunen bättre hänger samman.

Loviseberg är utpekat som utvecklingsområde under utredning i markanvändningskartan. Området behöver utredas i sin helhet i samband med en mer detaljerad planering av Spårväg syd. Därför beskrivs Så här gör vi på sida 85 utifrån viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering.



Figur 29: Markanvändningskarta Loviseberg, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi gör en fortsatt bedömning att markanvändning för blandad bostadsbebyggelse med tillhörande service är en mer lämplig markanvändning jämfört med att fortsatt bruka den befintliga jordbruksmarken i Glömstadalen. Vi säkerställer denna avvägning i efterföljande planering

- I utvecklingen av Loviseberg möjliggör vi för att de östra delarna av dagens jordbruksmark, där stor risk för översvämning finns, kan fungera som möjliga översvämningsytor och ytor för dagvattenhantering. Här kan naturvårdsgynnande insatser och möjligheter för stadsodling bidra till att öka den biologiska mångfalden i området.

- Vi gör en fördjupad utredning och planering för området för att närmare studera hur bebyggelsen bör utformas och knyta an till pågående infrastrukturplanering och omkringliggande områden. Här görs fortsatta avvägningar mellan ställningstagandena nedan.

- Vi möjliggör bostadsbyggande i Loviseberg som svarar för en stor del av åtagandet inom Sverigeförhandlingen. Tillkommande bostadsbebyggelse bör vara en blandning av olika bostadsformer, med tätare bebyggelse mot de centrala delarna och en lägre skala av mindre flerbostadshus och tät småhusbebyggelse som möter befintliga villaområden.

- Vi ger förutsättningar för utvecklingen av Loviseberg och att värna de gröna kilarna genom att tillsammans med Trafikverket planera för Tvärförbindelse Södertörn i tunnel genom delar av Glömstadalen.

- Vi placerar byggnader så att de inte riskerar att översvämmas och skapar gröna områden i lågpunkterna där regnvatten har möjlighet att renas och rinna av. Vi har med oss vikten av att planera för infiltration och klimatreglering när vi bygger i ett befintligt naturområde.

- Vi utvecklar bra kopplingar med kollektivtrafik, gång och cykel såväl inom som till kringliggande områden som Glömsta, Kästa, Flemingsberg, Tullinge, Flottsbro samt Vårby/Masmo.

- Vi planerar för ett lokalt centrum i anslutning till kommande läge för spårvägshållplats i området. Det lokala centrumet bör rikta sig både till ny bebyggelse i Loviseberg och befintlig bebyggelse i Glömsta och Vistaberg.

- I samband med den fördjupade planeringen prövar vi om mark för verksamheter som inte kan kombineras med bostäder kan rymmas i anslutning till Tvärförbindelsens trafikplatser vid tunnelmynningarna vid Loviseberg. De kan fungera som bullerskydd för omkringliggande bebyggelse och bör utformas på ett sätt som stärker kopplingarna mellan båda sidor motorvägen.

- Vi anpassar kommande bebyggelse till terrängen och värnar spridningskorridorerna för Bornsjökilen samt mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen. Vi värnar viktiga kärnområden med naturvärden, och utvecklar dem genom nya planteringar som bidrar till att stärka dessa värden.

- Vi tar hänsyn till kulturhistoriska värden i området och lyfter särskilt fram Tingsvägen och runristningen som kvaliteter när vi utvecklar området.

- Vi tar hänsyn till befintligt och planerat riksintresse för vägar samt riksintresse för Totalförsvaret. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Omvandling av jordbruksmark
Området består i dag av delvis obebyggd skogs- och jordbruksmark. Jordbruksmarken bedöms idag som brukningsvärd. Enligt miljöbalken bör brukningsvärd jordbruksmark endast bebyggas om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan göras på annan plats. Byggnationen av Tvärförbindelsen och Spårväg syd inklusive station innebär dock att delar av jordbruksmarken ianspråktas. Ett återställande av marken till dagens kapacitet kommer inte vara möjlig. Resterande jordbruksmark är utifrån läget intill kommande infrastruktur och bebyggelse, samt sett till fragmentering och storlek inte någon kvalitativ jordbruksmark. Här finns därför en målkonflikt mellan fortsatt brukande av kvarstående jordbruksmark och att nyttja området för bebyggelse.

I föregående översiktsplan bedömdes bostadsbebyggelse vara en mer lämplig markanvändning än fortsatt användning som jordbruksmark. Stockholmsregionen lider av bostadsbrist och i RUFS 2050 klassas Loviseberg som strategiskt stadsutvecklingsläge. Utifrån att det är ett läge med regionalt sett god tillgänglighet sammanvägt med att stora delar av jordbruksmarken ändå tas i anspråk gör vi bedömningen att ett större bostadsbyggande här är ett väsentligt samhällsintresse.

Sverigeförhandlingen och andra avtal ger förutsättningar för utvecklingen
Kommunen undertecknade Sverigeförhandlingen i april 2017, vilket innebär att Region Stockholm och staten bidrar med finansiering för utbyggnad av Spårväg syd. Kommunen åtar sig samtidigt att möjliggöra för ett stort antal bostäder i anslutning till den framtida spårvägen, samt medfinansierar spårvägen. Loviseberg är ett av de områden där en stor andel av de planerade bostäderna behöver tillkomma.

Huddinge kommun tecknade samma år avtal med Trafikverket om att förlägga en del av Tvärförbindelse Södertörn i tunnel under Glömsta för att minska barriäreffekterna och ge bättre förutsättningar för bebyggelse.

Stora förändringar i infrastrukturen
Infrastrukturprojekten Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn befinner sig i olika skeden av planprocessen, där besluten om exakt lokalisering är olika säkra. I Sverigeförhandlingen är Spårväg syd dragen genom området med två hållplatslägen. Tvärförbindelse Södertörn planeras genom tunnel under området, men vägen kommer upp i ytläge både öster och väster om området. När Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd blir dagens Glömstavägen en kommunal gata och får då en annan funktion.

Region Stockholm planerar för stombusstrafik längs Glömstavägen även efter att Tvärförbindelsen kommit till. Det pågår utbyggnad av ett regionalt cykelstråk mellan Masmo och Flemingsberg, via Loviseberg. Det nya området får därför bra tillgång till kollektivtrafik och cykel, men också god tillgänglighet med bil. Det innebär också tillkommande barriärer i och kring området.

Riskområde för översvämningar och en utveckling som knyter samman områden
Det utpekade området ligger i Glömstadalen, samt på kullarna söder om dalen. Området i Glömstadalen är lågt beläget och den plana dalgången innebär risk för översvämningar, framförallt i de östra delarna. I samband med att området byggs ut, behöver förutsättningar för var man kan placera byggnader utredas utifrån höjdsättning och för att inte skapa instängda områden som riskerar att förvärra översvämningsproblematiken.

Lovisebergs läge mellan två regionala kärnor skapar möjlighet att bättre knyta ihop kommunen, bland annat med hjälp av Spårväg syd. Glömsta i norr har mycket småhusbebyggelse, låg tillgång till service, mötesplatser och lekplatser. Med en utveckling av blandad bebyggelse och service kan Loviseberg bidra till att komplettera området. I öster ligger Flemingsberg och i väster Vårby, som behöver länkas samman med sin omgivning.

Viktiga gröna värden och kulturhistoriska lämningar
Loviseberg gränsar och är en viktig länk till Gömmarens naturreservat i nordväst, till Flottsbroområdet i sydväst och det som benämns som Bornsjökilen. Söder om Glömstavägen finns ett svagt grönt samband mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen i öster. Här finns spridningssamband för bland annat padda som är viktiga att värna. Den centralt belägna bäckravinen är en viktig kvalitet i området som kan lyftas fram när vi planerar parker i området.

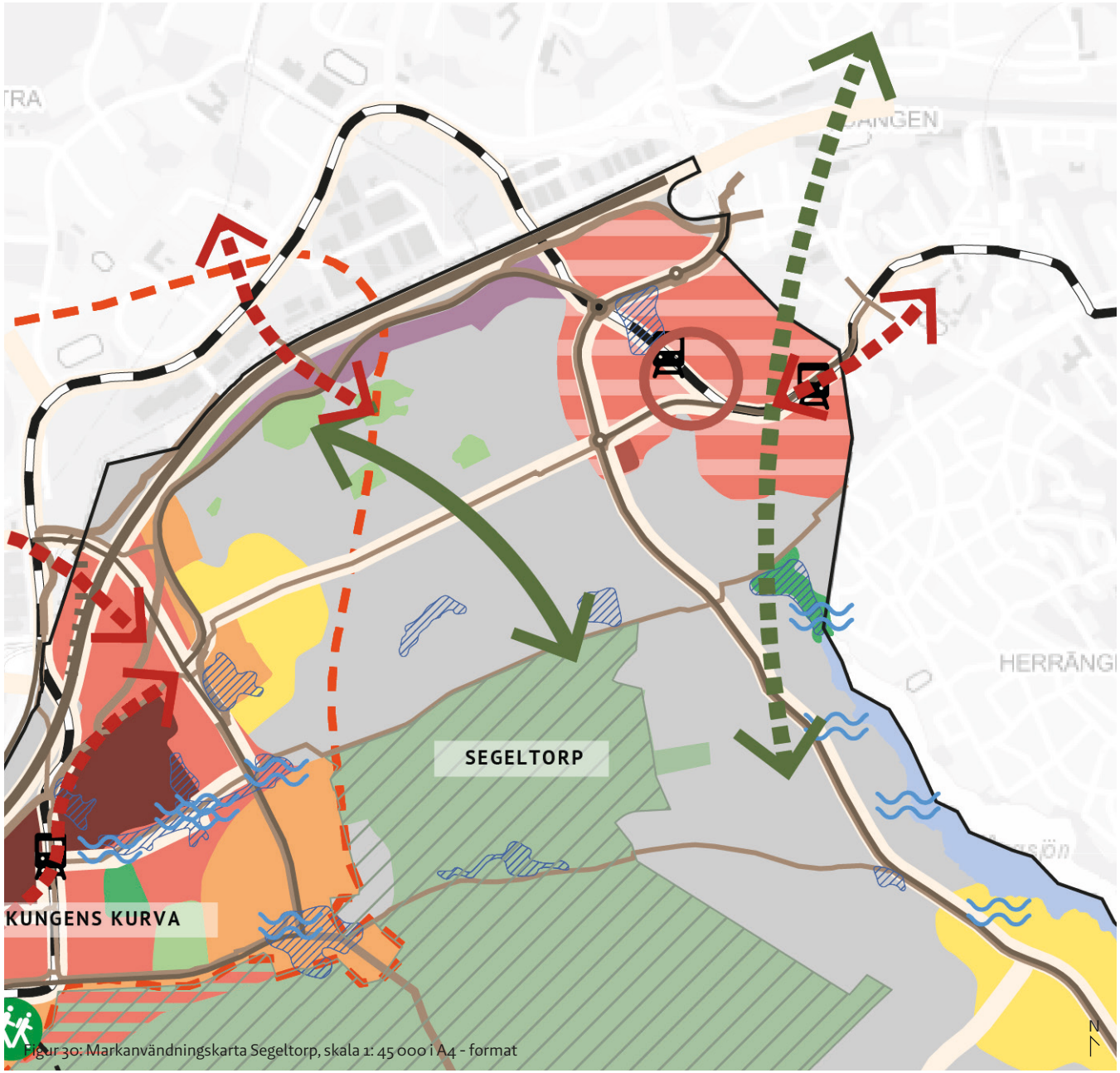
I området finns fornminnen från järnåldern, men även bronsåldern och stenåldern. En av dem är Tingsvägen som är en vägsträckning från 1000-talet som senare blev en del av Göta Landsväg. Dagens Lovisebergsvägen går i samma sträckning, men Tingsvägen fortsätter även som stig i dess förlängning söderut genom skogen. Fler viktiga fornminnen finns, bland annat en hällristning.

Segeltorp

Segeltorp ska utredas vidare

Delar av Segeltorp står inför förändringar. Med Spårväg syd som planeras genom områdets nordöstra delar förbättras möjligheterna att ta sig till omgivande stadsdelar och större målpunkter. Spårvägen har också möjlighet att bidra till en levande stadsmiljö om den utformas på rätt sätt. Det kommer bland annat innebära att potentialen för centrumbebyggelse förskjuts mot hållplatserna för spårvägen, något som troligen ändrar strukturen i området.

Segeltorp är utpekat som utvecklingsområde under utredning i översiktsplanen. Avgränsningen är gjord utifrån det område med bäst tillgänglighet med kollektivtrafik, utifrån planerade hållplatslägen för Spårväg syd. Området inom avgränsningen behöver utredas i sin helhet i samband med en mer detaljerad planering av Spårväg syd. Därför beskrivs Så här gör vi på sida 89 utifrån viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering.



Figur 30: Markanvändningskarta Segeltorp, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi drar vi nytta av det goda kollektivtrafikläget genom att omvandla större delar av Segeltorps verksamhetsområde till en blandad, grön stadsmiljö med samhällsservice och mötesplatser. Omvandlingen sker i samarbete med fastighetsägarna i området.
- Vi gör en fördjupad utredning och planering för området i samband med att hållplatslägen för Spårväg syd fastställs. Där studerar vi hur bebyggelsen bör utformas och knyta an till pågående infrastrukturplanering och befintlig bebyggelse. Här görs fortsatta avvägningar mellan ställningstagandena nedan.
- Vi prövar möjligheten att behålla vissa verksamheter i Segeltorps industriområde som kan fungera som en bullerskärm mot E4, samt värnar verksamheter som går att kombinera med bostäder.
- Vi ser till att dagens centrum i Segeltorp och nytillkommande centrum i anslutning till hållplatsläge för Spårväg syd samspelar med varandra. Vi skapar förutsättningar för att dagens centrum i Segeltorp blir levande genom att omvandla ytor för parkering till utrymme för offentlig mötesplats/torg och bostäder.
- Vi kompletterar med bebyggelse i högre skala i anslutning till de nya hållplatslägena för spårvägen. När vi kompletterar med bostäder i området eftersträvar vi en ökad variation av bostadsformer.
- Vi utvecklar Segeltorp med utgångspunkt i de kulturmiljöer i området som pekats ut i kulturmiljöprogrammet.
- Vi stärker sambandet till och från Fruängen där tunnelbana finns och Stockholm planerar för ytterligare utveckling. Det gör vi genom Spårväg syd, men också genom att göra det lätt att hitta till fots och cykel och med bebyggelse som kan stärka sambandet.
- Vi stärker sambandet till och från Kungens kurva genom att förbättra förutsättningarna för gång och cykel samt kollektivtrafik längs Gamla Södertäljevägen och mot Segeltorps idrottsplats. Vi planerar och gestaltar övergången in i Kungens kurva för att underlätta möjligheterna att hitta.
- Vi utvecklar det redan starka sambandet till och från Centrala Huddinge genom att förbättra förutsättningarna för gång och cykel samt kollektivtrafik längs och över Häradsvägen. Vi stärker den mellankommunala kopplingen mot Sätra.
- Vi planerar Spårväg syd så att barriäreffekterna av den minimeras i området.
- Vi utvecklar de befintliga parkerna och grönområdena i anslutning till området till mötesplatser som lockar många olika grupper. Vi värnar områden med hög biologisk mångfald.
- Vi utvecklar entrén till Långsjön till områdets stadsdelspark och förbättrar stråket runt Långsjön.
- Vi stärker sambandet mellan Gömmarens naturreservat och Spårväg syds hållplatser. Vi gör det lättare för boende och besökare att hitta mellan Gömmarens naturreservat och spårburen kollektivtrafik, bland annat genom att utveckla entrén till Gömmarens naturreservat och området i anslutning till denna.
- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse E4/E20. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Stora förändringar i infrastrukturen ger nya förutsättningar
Genom att kommunen undertecknade Sverigeförhandlingen i april 2017 planeras Spårväg syd genom dagens industriområde med två hållplatslägen i Huddinge. Sträckningen ger goda förutsättningar för en utveckling med mer blandad bebyggelse och komplettering med funktioner som saknas i Segeltorp idag. Det innebär också att tyngdpunkten i Segeltorp förflyttas mot dagens industriområde.

Delar av Segeltorp störs av buller framförallt från motorvägen. Längs Smista Allé finns ett företagskluster med koppling till fordon. I Segeltorps industriområde finns i dag lättare industri, hantverksföretag och livsmedelstillverkning. Verksamheterna i industriområdet är viktiga arbetsplatser och det är svårt att hitta ny verksamhetsmark inom kommunen. Här finns alltså en målkonflikt med tänkt bebyggelseutveckling.

Historisk framväxt med ett ensidigt bostadsutbud
Segeltorp har vuxit fram genom avstyckningen av Smista gård till villatomter under 1920-talet och sedan successivt kompletterats med småhusområden. Områdena rymmer i många fall värdefulla kulturmiljöer utpekade i Huddinges kulturmiljöprogram, bland annat i Jakobslund. Bebyggelsen har kompletterats med verksamhetsområden längs motorvägen.

Det finns relativt få lediga ytor för tillkommande bebyggelse, vilket innebär att bostäder eller andra funktioner behöver tillkomma på redan hårdgjord mark, framförallt i dagens industriområde. I dagens kommundel Segeltorp finns cirka 4 000 bostäder där en majoritet är äganderätter i småhus. En mindre andel bostadsrätter i flerbostadshus finns. Området har få bostäder i mindre storlekar.

Brist på natur nära bostaden
Segeltorp gränsar till det stora naturreservatet Gömmaren i syd, samt till Långsjön i öster. Däremot är tillgången till bostadsnära natur låg. Grönstrukturen består framförallt av villaträdgårdar och privat mark, och området saknar en stadsdelspark. Det råder brist på lekplatser då det enbart finns en i området idag, Pallisadparken.

Utrymmen för dagvattenhantering behövs, och möjligheten finns att rymma dagvattenanläggningar vid entrén till Långsjön förutsatt att de samtidigt bidrar till en trevlig parkmiljö.

Brist på mötesplatser och behov av service
Segeltorps centrum ligger centralt och lättillgängligt och består idag av en blandning av samhällsservice, en mindre torgbildning samt parkeringsplats. I Segeltorp finns också många mindre näringsverksamheter integrerade i bostadsområdena. I Segeltorp saknas dock till exempel en livsmedelsbutik centralt i området samt en fungerande torgyta/offentlig mötesplats.

De mötesplatser som finns i dag är bibliotek och fritidsgård integrerat i skolan samt en öppen förskola. Mot Kungens kurva till finns utrymme för idrott. I närheten finns stora centrumanläggningar som Skärholmen och Kungens kurva mot vilka sambanden behöver stärkas. När området utvecklas behöver den kommersiella servicen öka ytterligare

Utveckling av viktiga samband och förbättrad kollektivtrafik
Utvecklingsområdet ligger nära Stockholms stad och den planerade utvecklingen i Skärholmen, Sätra, och Fruängen. Här finns viktiga samband över kommungränsen och inom kommunen att utveckla. Större barriärer finns i trafikleder som E4, Häradsvägen och Smista allé. Häradsvägens gena sträckning innebär också att området hänger väl samman med centrala Huddinge, en potential att vidareutveckla.

Tillgängligheten till kollektivtrafik består i dagsläget bara av busstrafik samt på längre gångavstånd de tunnelbanestationer som är belägna i Stockholm. Med spårvägen finns bättre förutsättningar att resa kollektivt och kopplingarna stärks mot Fruängen och Älvsjö, såväl som till Skärholmen.

Utveckling övrig bebyggelse

Hela Huddinge ska utvecklas. Här beskriver vi hur vi planerar i de områden som inte är utpekade för större utveckling.

Områden för komplettering

Här beskriver vi utvecklingen av ny bebyggelse utanför kommunens utpekade utvecklingsområden, vilken främst koncentreras till strategiska lägen längs stamnätet för kollektivtrafik.

Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd

- **Områden där komplettering kan prövas** beskriver vilka förändringar som tillåts i den sammanhängande bebyggelsen som inte är utpekad för utveckling.
- **Fritidshusområden** inför omvandling beskriver hur vi arbetar med de fritidshusområden i kommunen som står inför omvandling till permanentbostäder.
- **Landsbygd** beskriver områden utanför den sammanhållna bebyggelsen.
- **Bebyggelsereserv** beskriver ett obebyggt område vid Högmora, Mellansjö och Svartvik som pekas ut som framtida bebyggelsereserv.

Verksamhetsområden

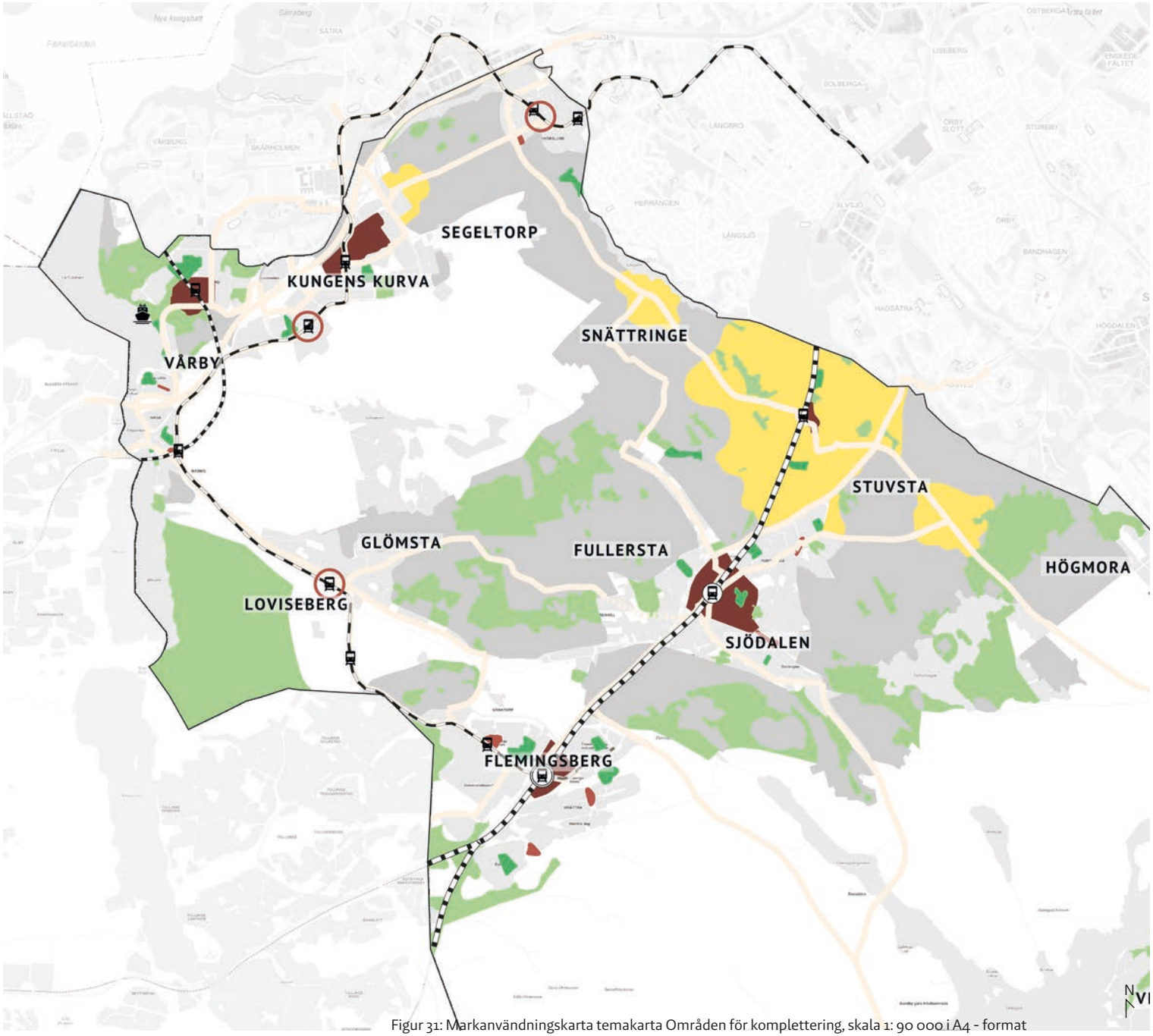
Här beskriver vi utvecklingen av nya och befintliga områden för verksamheter med arbetsplatser och stadsstödjande funktioner som inte kan kombineras med bostäder.

Områden för komplettering

Utveckling fram till år 2050

År 2050 har hela Huddinge utvecklats genom att vi kompletterar med bostäder och viss samhällsservice vid platser med mycket god kollektivtrafikförsörjning utanför våra utvecklingsområden.

Här har man enkel tillgång till mycket av det som behövs i vardagen. Tillgången till service och rekreation nära bostaden gör det enkelt ha ett bra vardagsliv. Även om områdena har en lugn och trivsam småstadskänsla är det alltid nära till stadens breda utbud både i andra delar av Huddinge och med pendeltåget eller bussen till andra delar av regionen.



För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Figur 31: Markanvändningskarta temakarta Områden för komplettering, skala 1: 90 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Inom områden belägna inom 400 meter från utpekade busshållplatser längs stamnätet för kollektivtrafik kompletterar vi med ny bebyggelse. Här eftersträvar vi en blandning av bostäder och lokal samhällsservice. De utpekade platserna beskrivs under Nuläge och bakgrund.

- Vi utvecklar området i centrala Stuvsta, upp till 1 200 meter från pendeltågsstationen. Här kompletterar vi med bostäder och lokaler för samhällsservice, arbetsplatser och kommersiella verksamheter förenliga med bostäder. Lokaler lokaliseras främst till centrumområdet vid Stuvsta station samt längs viktiga stråk.

- Här bygger vi medeltätt och med stor hänsyn till omgivande bebyggelse. Vi kompletterar främst med flerbostadshus med lokaler i bottenvåningarna i direkt anslutning till stamnätets sträckning samt med mindre flerbostadshus och tät småhusbebyggelse i övriga delar. Vi eftersträvar vi en ökad variation av bostadsformer i området.

- När vi kompletterar med ny bebyggelse säkerställer vi viktiga funktioner som parker, lekplatser och ytor för dagvattenhantering. Vi bevarar områden utpekade som Tätortsnära natur i markanvändningskartan.

- Vi säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet när vi kompletterar med ny bebyggelse längs stamnätet för kollektivtrafik.

- Vi omvandlar delar av stora parkeringsytor i Stuvsta centrum till torgytor som fungerar som mötesplatser. Vi planerar för möjligheten till infartsparkering i samband med att befintliga parkeringsytor bebyggs.

- Vid utveckling av centrala Stuvsta bygger vi vidare på och utvecklar den värdefulla kulturmiljön. I planeringen utgår vi från Kulturmiljöprogrammet.

- Västra stambanan är en barriär genom centrala Stuvsta. Vi förbättrar befintliga kopplingar mellan området väster och öster om stambanan.

- Vi förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik genom tydliga och gena stråk från Stuvsta till tunnelbanestationen i Hagsätra.

- Vi stärker kopplingarna från Stuvsta till natur- och rekreationsområdet i Älvsjöskogen och vidare till Älvsjö centrum.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Västra stambanan inklusive station Stuvsta i vår planering. Utökning av riksintresset genom fler spår behöver samplaneras med Huddinge kommun. Läs mer i kapitlet: Riksintressen, s. 107.

Nuläge och bakgrund

Komplettering av bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen skapar nyttor
Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkt vid all planering i Huddinge. Ny bebyggelse utanför kommunens utvecklingsområden koncentreras därför till strategiska lägen längs stamnätet för kollektivtrafik. Att komplettera med bebyggelse i dessa lägen gör att fler kan bo nära kollektivtrafik. Det ger samtidigt underlag för en högre turtäthet. På så sätt underlättas Huddingebornas möjlighet att välja kollektiva transportmedel.

Utvecklingen bidrar även till ett levande samhälle där man har nära till viktiga funktioner i vardagen. Samtidigt innebär utvecklingen en markanvändning där vi sparar på värdefull naturmark. Då konkurrens om utrymmet kan uppstå mellan kollektivtrafik och bil är det viktigt att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet längs stamnätet.

Områden för komplettering baseras på god tillgänglighet med kollektivtrafik
Områden för komplettering baseras på god tillgänglighet med kollektivtrafik
Fyra lägen utanför kommunens utvecklingsområden bedöms vara lämpliga för komplettering med ny bebyggelse i form av bostäder och service. Dessa lägen benämns i markanvändningskartan som Områden för komplettering. Stuvstas läge vid en pendeltågsstation gör området inom 1 200 meters gångavstånd från stationen strategiskt lämpligt för att komplettera med ny bebyggelse.

Övriga områden återfinns i en radie på upp till 400 meters gångavstånd från de busshållplatser längs stamnätet som har bäst tillgänglighet. Tillgängligheten är bedömd utifrån bland annat restid till viktiga målpunkter i jämförelse med bil samt turtäthet. De är lokaliserade till platser där två stamnätssträckningar sammanfaller längs starka och välintegrerade stråk. Områdena ligger vid korsningarna Ågestavägen/Västergårdsvägen, Häradsvägen/ Utsäljeleden samt Gamla Södertäljevägen/Smista allé.

Kompletteringsområdena är till stor del redan bebyggda
I Huddinges områden för komplettering finns det relativt få lediga ytor, vilket innebär att tillkommande bebyggelse eller andra funktioner i första hand behöver tillkomma på redan bebyggd eller hårdgjord mark. Marken i områdena utgörs till stor del av privat mark. Kommunen har dock viss rådighet förutom i området Gamla Södertäljevägen/Smista allé som helt utgörs av privatägd mark.

Områdena består idag i huvudsak av äganderätter i småhus. För att skapa ett bostadsutbud som möjliggör för människor i olika skeden av livet att flytta till och bo kvar i området är det positivt att komplettera med de bostadstyper och upplåtelseformer som är underrepresenterade.

Tillgången till grönområden relativt god
Närheten till större grönområden är tillfredställande i samtliga utpekade områden för komplettering förutom i Stuvsta. Tillgången till parker och lekplatser är god i stora delar av Stuvsta och så även i områdena vid Ågestavägen/Västergårdsvägen samt vid Häradsvägen/ Utsäljeleden.

I området Gamla Södertäljevägen/Smista allé finns i dagsläget inte någon park på nära gångavstånd. I planeringen är det viktigt att i tidigt skede ta hänsyn till nödvändiga funktioner som dagvattenhantering samt att stärka och bevara den biologiska mångfalden.

Stationsnära utveckling i centrala Stuvsta
Stuvsta har idag god tillgång till service sett till befolkningsmängden. Komplettering med nya bostäder skulle innebära ett bättre kundunderlag både för befintlig och för tillkommande service.

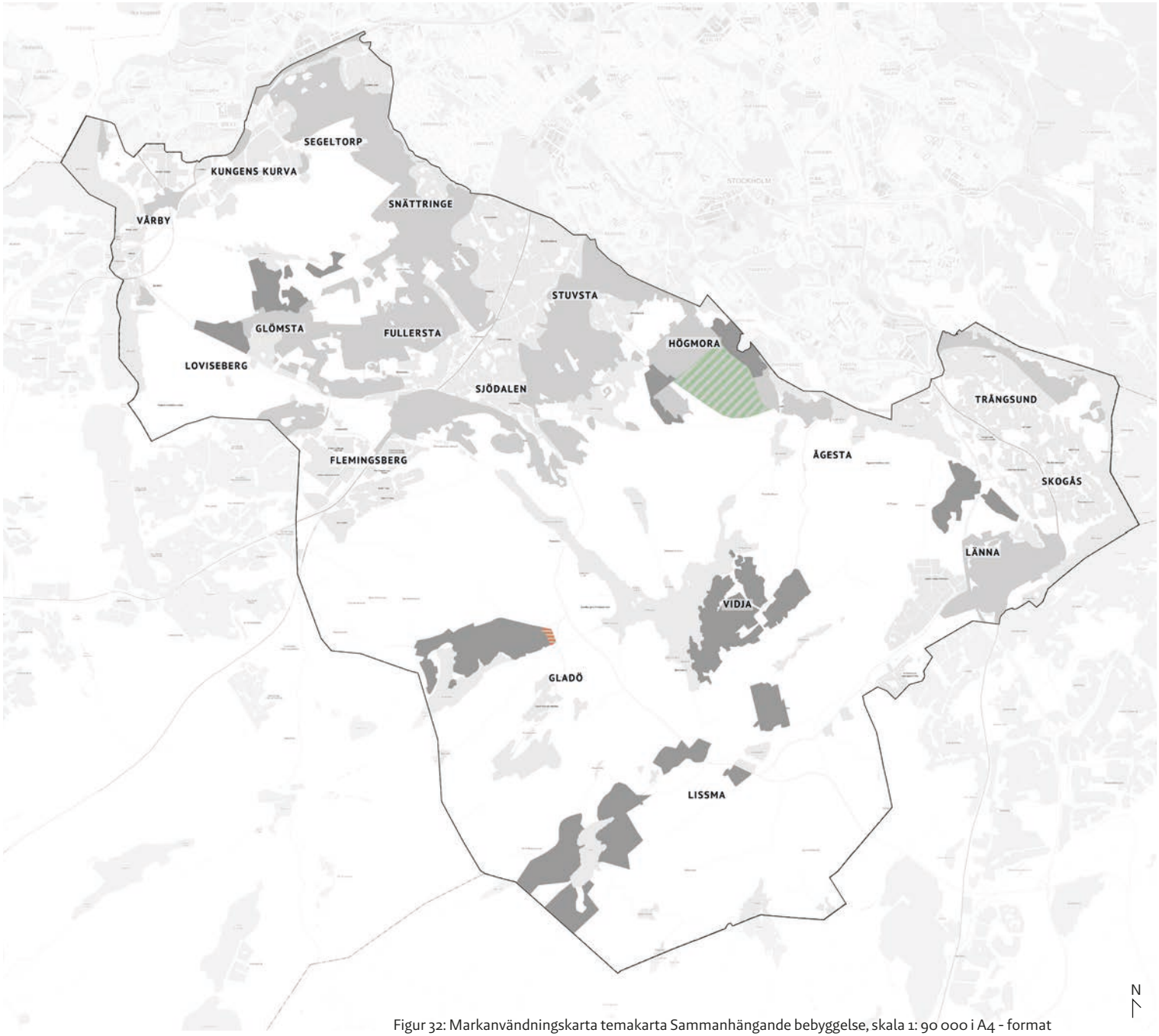
I anslutning till Stuvsta station finns idag stora ytor med markparkering för bil, samtidigt som tillgången till torgytor som utgör mötesplatser är begränsad. Området har värdefulla kulturmiljöer som behöver beaktas vid bebyggelseutveckling.

Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklings-områden samt landsbygd

Utveckling fram till år 2050

År 2050 har våra områden utanför utvecklingsområdena fortsatt att varsamt utvecklas till fina boendemiljöer i sampel med naturen och kulturmiljön. Våra fritidshusområden inför omvandling ingår i det kommunala vatten- och avloppsnätet och vattenkvaliteten i våra sjöar och vattendrag är förbättrad.

Områdena har en trygg och lugn känsla med direkt närhet till naturen och här har man tillgång till eller nära till den mest basala servicen som behövs i vardagen. När man behöver mer service är det lätt att röra sig mot de mer centrala delarna där stadens varierade utbud finns att ta del av.



Figur 32: Markanvändningskarta temakarta Sammanhängande bebyggelse, skala 1: 90 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi är positiva till kompletteringar i liten skala på lämpliga platser inom Områden där komplettering kan prövas i markanvändningskartan. Kompletteringar görs med stor hänsyn till områdenas befintliga karaktär och vi utgår från kulturmiljöprogrammet i planeringen.

- Vi tar inte fram nya detaljplaner för enskilda småhusfastigheter som redan omfattas av detaljplan. Vid ändrade förutsättningar eller behov av kompletteringar görs planläggning av ett större område i ett sammanhang.

- Vi värnar om våra särskilt värdefulla områden genom att undanta dem från möjligheten till attefallsåtgärder. Dessa områden är utpekade i kulturmiljöprogrammet och är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

- Vi stärker sammanhållningen i kommunen som helhet genom att stärka kopplingar till områden där mer service finns. Detta gör vi genom bättre möjligheter att cykla eller åka kollektivtrafik, till exempel genom att tillgängliggöra kollektivtrafiken, med förbättrad gång- och cykelinfrastruktur och infartsparkeringar. Vi utvecklar även tjänster som minskar resbehovet.

- Vi skapar fler mötesplatser såsom lekplatser och förskolor inom Områden där komplettering kan prövas samt i våra fritidshusområden inför omvandling.

- Vi arbetar fortsatt för att våra fritidshusområden som står inför omvandling får bättre förutsättningar för ett året runt-boende med en kommunal standard på vägarna, ett kommunalt huvudmannaskap för allmänna platser samt tillgång till lokala mötesplatser såsom lekplatser och viss service som förskolor. Vilka områden som bör planläggas när utreds vidare i revidering av VA-utvecklingsprogrammet.

- Vi samarbetar med Stockholm vatten och avfall för att fritidshusområden som omvandlas till permanent bostadsbebyggelse successivt ska ingå i det kommunala vatten- och avloppsnätet. Vatten- och avloppsutbyggnadsprogrammet används som underlag för prioritering och planering.

- I våra fritidshusområden inför omvandling tar vi stor hänsyn till befintlig bebyggelse och områdets karaktär när vi kompletterar med ny småhusbebyggelse. Här tillkommer många av kommunens tillkommande småhus.

- Vi prövar förutsättningarna att lokalisera en förskola öster om bebyggelsen i Gladö kvarn inom ett område som idag är undantaget föreskrifterna i Orlångens naturreservat. Området är utpekat i markanvändningskartan som naturreservat som utreds för bebyggelse.

- Vi är försiktiga med ny bebyggelse utanför sammanhållen bebyggelse. Här tillåts endast kompletteringar av befintliga hus. Stor hänsyn ska tas till befintlig karaktär enligt kulturmiljöprogrammet.

- Vi sparar området som pekas ut som bebyggelsereserv i markanvändningskartan tills rätt förutsättningar för utveckling finns, vilket bedöms vara bortom planperioden.

- Vi planerar för att bebyggelsereserven ska rymma en blandad bebyggelse med en relativt hög exploateringsgrad samtidigt som det viktigt att ha ett grönt stråk genom området som kopplar Hanvedenkilen härifrån och vidare upp i Stockholm. Vi samarbetar med Trafikförvaltningen för att kollektivtrafik ska kunna gå genom området för att kollektivtrafikförsörjningen ska bli bra för hela området.

Nuläge och bakgrund

Områden där komplettering kan prövas
Den sammanhängande bebyggelsen som inte ligger inom kommunens utvecklingsområden eller inom Område för komplettering definieras som Område där komplettering kan prövas. Detta är områden som inte ligger i anslutning till god kollektivtrafik eller i närheten av ett lokalt centrum och har mer begränsade möjligheter att växa. Bebyggelsen består främst av fristående småhus och radhus.

Huddinge är en del av en expansiv storstadsregion vilket medför ett starkt exploateringstryck. Dessa områden har en stark struktur på grund av sin fastighetsindelning och förändringar i kan vara svåra att få till här. Samtidigt är det positivt att vissa kompletteringar kan ske i dessa områden då det kan skapa större möjligheter för blandade upplåtelseformer, bostadstyper och ett förbättrat underlag för service. Förändringar i dessa områden kommer mestadels att ske utifrån fastighetsägarnas initiativ vilket leder till en långsam förtätning.

På några platser inom dessa områden pågår detaljplaneläggning idag som medför utveckling, såsom Vista Skogshöjd och Österhagen. Områdena pekas ut som **Områden där komplettering kan prövas** eftersom vi bedömer att utveckling i större skala utöver den pågående planeringen inte är lämplig.

Fritidshusområden inför omvandling
Det finns både miljömässiga och sociala vinster av att detaljplanelägga fritidshusområden för permanentboende, bygga ut vatten- och avloppssystemet, förstärka gatustrukturen, medge en viss förtätning samt komplettera med viss verksamhet samt lokala mötesplatser som exempelvis lekplatser. Samtidigt är det ofta kostsamma investeringar, både för kommunen och den enskilde.

Befolkningsunderlaget i områdena är generellt lågt, vilket gör det svårt att etablera service eller utökad kollektivtrafik. Därför är cykelinfrastrukturen en viktig fråga då kommunen har större rådighet.

I Gladö kvarn saknas idag förskola, samtidigt som befolkningen i området växer. En äldre, gällande byggnadsplan för ett område öster om Gladö kvarn medger idrottsverksamhet och är undantaget i föreskrifterna för Orlångens naturreservat. Området ska detaljplaneläggas för ändamålet förskola och är utpekat som **Naturreservat som utreds för bebyggelse** i markanvändningskartan.

Planeringsläget i våra fritidshusområden inför omvandling skiljer sig åt
Samtliga områden utpekade i kommunens VA-utvecklingsprogram ska på sikt omvandlas. Den slutgiltiga prioriteringen av när områdena ska planläggas eller om nya investeringar ska genomföras görs årligen i kommunens Plan för samhällsbyggnad.

De områden som pekas ut i markanvändningskartan som F**ritidshusområden för omvandling** är ett urval av områdena i kommunens VA-utbyggnadsprogram eller föregående översiktsplan med minst 40 fastigheter. Vissa områden är nära att vara färdigbyggda, medan det i andra områden inte finns en påbörjad detaljplan.

Fritidshusområden under pågående utbyggnad, detaljplan antagen:
- Gladö kvarn
- Vidja etapp 1 och 2

Fritidshusområden där detaljplanering pågår:
- Svartvik

Fritidshusområden där planering ännu inte påbörjats:
- Vidja etapp 3 (planprogram finns)
- Norra Glömsta
- Västra Glömsta
- Gunhildsvik
- Solbacken
- Nordvästra Länna
- Lyckåsen
- Kvarntorp
- Lissma
- Ådran

Landsbygd
På landsbygden finns områden som ligger utanför det som kallas sammanhållen bebyggelse och här bör det inte tillkomma ny bebyggelse. 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.

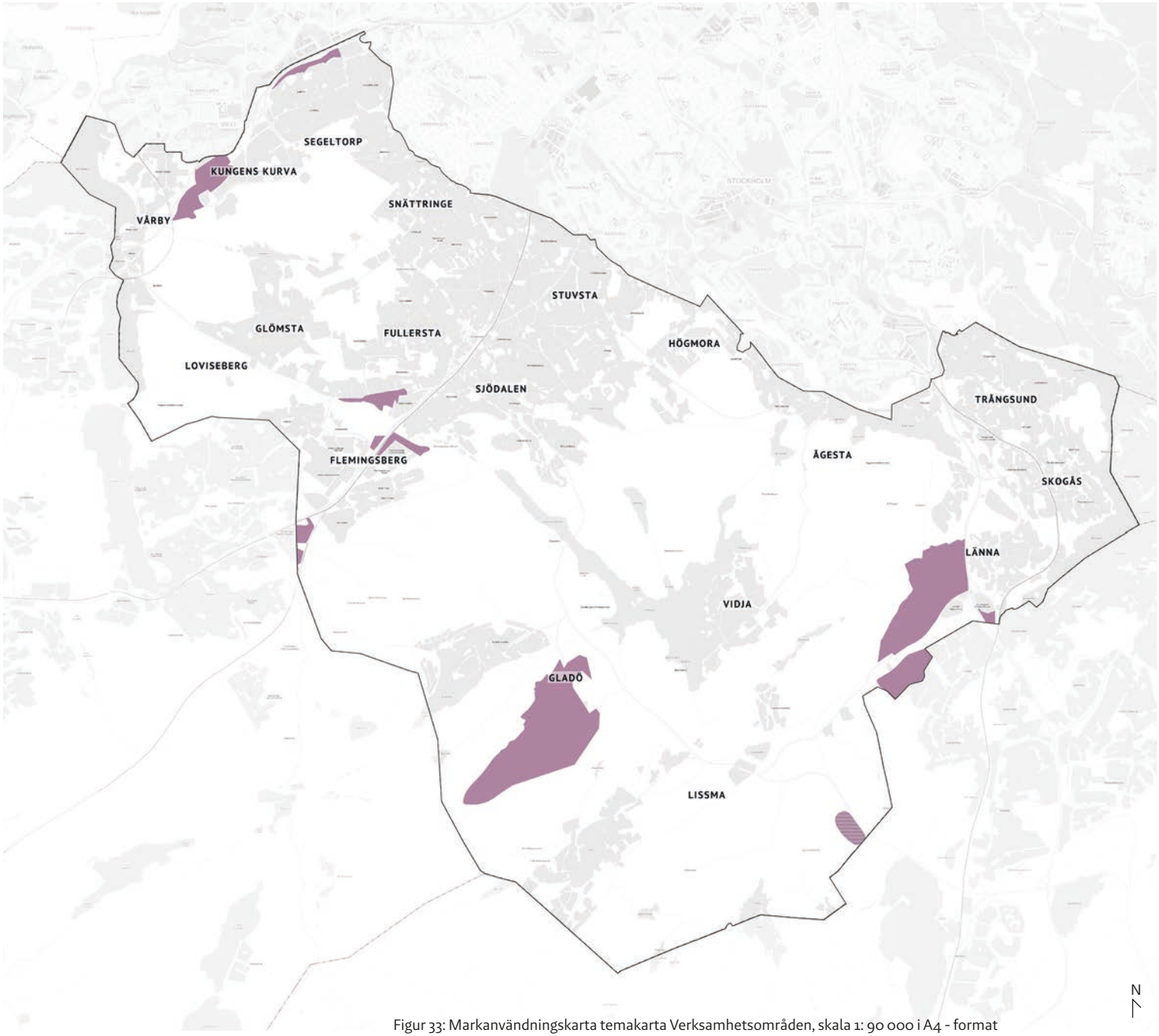
Området pekas ut för att tydliggöra kommunens långsiktiga viljeinriktning med området. Ett genomförande bedöms dock vara bortom planperioden, efter 2050.

Verksamhets-områden

Utveckling fram till år 2050

I Huddinge 2050 är verksamhetsområden en viktig del av det varierade näringslivet. Här ryms olika verksamheter med funktioner, särskilt de som är svåra att blanda med bostäder. I våra verksamhetsområden är marken effektivt utnyttjad och många företag vill etablera sig här.

Arbetsplatserna i kommunens verksamhetsområden är lätta att ta sig till med kollektiva färdmedel vilket gör att företag som erbjuder olika företagstjänster också väljer att etablera sig i våra verksamhetsområden. Inom områdena är markanvändningen effektiv, bebyggelsen varierad och de innehåller grönska för trivsel och dagvattenhantering. I områdena finns belysning, gång- och cykelbanor för att kunna röra sig säkert.



För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Figur 33: Markanvändningskarta temakarta Verksamhetsområden, skala 1: 90 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi värnar om de befintliga verksamhetsområden som pekas ut i översiktsplanen. I de utpekade verksamhetsområden ska genomförande eftersträvas om så inte har skett.

- Vi prioriterar personalintensiva verksamheter som vill etablera sig i kommunens verksamhetsområden, och hänsyn ska även tas till verksamheter viktiga för samhällets funktion.

- Vi planerar och lokaliserar mark för verksamheter som inte är förenliga med bostäder i anslutning till större vägar/trafikleder, med möjlighet att resa kollektivt, i anslutning till redan ianspråktagen mark och utom risk för omgivningen.

- Vi verkar för att effektivt utnyttja tillgången på mark i våra verksamhetsområden. Det gör vi genom till exempel avvägning av storlek och placering av byggrätter, val av planbestämmelse, placering av parkering och genom att informera företagen om positiva effekter av ett mer effektivt markutnyttjande. Fler våningar kan minska verksamheters utbredning på marken, där så är genomförbart.

- Vi ser till att ny bebyggelse i våra verksamhetsområden bidrar till en varierad skala och levande, gröna stadsrum. Till exempel genom hur vi planerar kopplingar till närliggande grönområden, gröna tak och lokalt omhändertagande av dagvatten.

- I möjligaste mån använder vi oss av planbestämmelser som gör planläggningen och användningen flexibel för att tillåta olika typer av verksamheter.

- Vi hänvisar tyngre industri, mer störande verksamheter och verksamheter med behov av stora skyddsavstånd till Gladö industriområde.

- Vi hänvisar mindre personalintensiva verksamheter till Gräsvreten och Gladö på grund av sämre kollektivtrafikläge.

- I Flemingsberg Södra hänvisar vi stadsstödjande verksamheter med viss störande verksamhet, som kan klustras med och kopplas till befintliga företag, forskning och utbildning i Flemingsberg.

- Vi prioriterar verksamheter med behov av gott skyltläge i verksamhetsområden längs E4/E20, väg 73 och Tvärförbindelse Södertörn.

- I områden utpekade för omvandling från renodlade verksamhetsområden till blandad bebyggelse prövar vi om befintliga verksamheter går att kombinera med den nya användningen och fortsättningsvis kan vara kvar i området. Icke störande verksamheter kan finnas kvar som bullerskydd för intilliggande bostadsbebyggelse, till exempel längs vägar och järnvägar.

- Vi föreslår utvidgning av befintliga verksamhetsområden för en bättre och mer sammanhållen markanvändning. Det gör vi i områdena:
  - Länna gård, mot Haninge kommungräns
  - Länna industriområde
  - Gladö
  - Gräsvreten

- Vi föreslår nya områden för stadsstödjande verksamheter och verksamheter som inte kan förenas med bostäder. Det gör vi i områdena:
  - Flemingsberg södra
  - Loviseberg

- Vi utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge i anslutning till Jordbro industriområde. Utvecklingen förutsätter att Haninge går vidare med den utvidgning av Jordbro som föreslås i kommunens översiktsplan, då detta möjliggör en anslutningsväg in i Huddinge. Det föreslagna området innehåller höga naturvärden samt omfattas av Riksintresse för friluftsliv, vilket behöver hanteras i den efterföljande planeringen.

- På längre sikt, bortom planperioden, tittar vi på möjligheterna att rymma verksamhetsmark i direkt anslutning till trafikplatser vid större infrastruktursatsningar såsom Tvärförbindelse Södertörn.

Nuläge och bakgrund

Betydelsen av verksamhetsområden
Den typ av branscher och företag som återfinns i storstadsnära verksamhetsområden är viktiga för stadens utveckling och funktion. Med den planerade utvecklingen av bostäder och en växande befolkning i Huddinge ökar också behovet av plats för lokalisering av de här företagen.

Verksamhetsområden innehåller förutom funktioner som är viktiga för staden, också företag som är viktiga för näringslivet och för ett varierat utbud av arbetstillfällen för Huddinges invånare. De arbetstillfällen som finns här är viktiga för hela regionen och för kommunens sociala och ekonomiska utveckling. Det finns idag en brist på verksamhetsmark och kommunen har svårt att möta inkommande förfrågningar från företag som vill etablera sig.

Verksamhetsområden i Huddinge som kvarstår och utvecklas
En betydande del av kommunens företag och arbetsplatser finns i Länna. Gräsvreten och Gladö, är tydliga arbetsområden och inte lika lätt att ta sig till med kollektivtrafik. Här passar mindre personalintensiva och mer ytkrävande verksamheter som inte går att förena med bostäder.

I Länna gårds handelsområde vid väg 73 på gränsen mot Haninge kommun passar istället att komplettera med fler verksamheter, och bygga vidare på klustret inom handel. Dessa områdens inriktning och placering lämpar sig för utvidgning av områdena.

Omvandling av verksamhetsområden
Ur ett regionalt perspektiv pågår en utveckling där verksamhetsområden i centrala och kollektivtrafiknära lägen omvandlas till bostadsområden och där verksamheter måste etablera sig allt längre bort från regionens kärna. Det sker också i Huddinge i och med kommunens centrala placering i regionen. Viktigt är då att värna och utveckla ny verksamhetsmark för att i takt med bostadsutvecklingen bibehålla de viktigaste funktionerna för stadens behov, med kortast möjliga transportsträckor för att tillgodose behoven av omlastning och leveranser nära kunden.
Utvecklingen driver på en omvandling av kommunens verksamhetsområden till blandad stadsmiljö med bostäder och verksamheter som kan förenas med bostäder i kollektivtrafiknära och centrala områden. I utpekade områden kommer utvecklingen att ske i högre takt än vad som tidigare varit planerat. Det gäller främst Storängen, Flemingsbergsdalen och Segeltorps industriområde. Det är en utmaning för kommunen att erbjuda ersättningsmark för företag i områden som omvandlas.

Regionala och statliga intressen

I avsnittet regionala och statliga intressen behandlas frågor som kräver samordning på regional eller statlig nivå.

Vissa planeringsfrågor kräver regional samordning

Många planeringsfrågor behöver samordnas på regional nivå för att de ska göra verkan. Samtidigt begränsas många sakfrågor inte av kommunens administrativa gränser utan är gemensamma för flera kommuner. I översiktsplanen beskriver kommunen vilka områden och verksamheter som angår flera kommuner eller är av regional betydelse

Under Mellankommunala intressen beskriver vi frågor som rör hela stockholmsregionen eller flera kommuner i regionen, där vi behöver samordna planeringen.

Riksintressen är nationellt viktiga värden

Under Riksintressen beskriver vi de intressen eller geografiska områden som staten pekar ut för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter samt hur vi ska ta tillvara på dem. Det kan vara områden för bevarande och utveckling, men också för vissa näringar som yrkesfisket. Riksintressen kan pekas ut på två sätt:

- av riksdagen som geografiska områden i fjärde kapitlet i miljöbalken,
- av olika statliga myndigheter med ansvar för att göra en bedömning av vilka områden som är av riksintresse för olika sektorer enligt tredje kapitlet i miljöbalken.

Mellankommunala intressen

Huddinge är en del av Stockholmsregionen och dess utveckling. Runt viktiga frågor finns samarbeten med andra närliggande kommuner.

Samhällsplaneringen är regional och sträcker sig över kommungränserna

Många planeringsfrågor sträcker sig över kommungränserna. Här identifierar vi de mellankommunala frågorna, men de går att läsa mer specifikt om under respektive kommunövergripande inriktning samt i de geografiska avsnitten.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi tar ansvar för bostadsförsörjningen i länet genom att planera för en något högre takt jämfört med regionens bedömda behov. Vi samverkar regionalt i bostadsförsörjningsfrågor.
- Vi arbetar aktivt för fler arbetstillfällen och möjligheter för den högre utbildningen i Flemingsberg att expandera.
- Vi utvecklar de regionala stadskärnorna Flemingsberg samt Kungens kurva-Skärholmen i enlighet med RUFS 2050.
- Vi samverkar med våra grannkommuner kring kopplingen till och från de regionala kärnorna i Haninge och Södertälje samt fokusområden i Stockholms stad nära kommungränsen.
- Vi samarbetar med regionen och staten för att förbättra tillgängligheten till och från övriga regionen, landet och vidare ut i världen. Det gör vi genom att:
  - Tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm utveckla Flemingsberg som storregional bytespunkt
  - Verka för snabba kollektiva förbindelser till Arlanda och Skavsta
  - Verka för snabba kollektiva förbindelser och möjligheter till arbetspendling mellan de regionala stadskärnorna och regioncentrum
  - Stödja staten i att öka kapaciteten i spårtrafiken på ett sätt som bidrar till bättre förutsättningar för regional pendling
  - Samarbeta med Trafikverket och Region Stockholm för att förverkliga de regionala åtgärder som beskrivs under den kommunövergripande inriktningen ”Bygga för sammanhållning”.
- Vi värnar och utvecklar de i RUFS 2050 utpekade gröna kilarna i kommunen och samarbetar med våra grannkommuner för att hitta samsyn kring hur de bör utvecklas och värnas över kommungräns.
- Vi pekar ut ett utökat område för verksamhetsmark i Gladö vilket möjliggör en framtida etablering av en teknisk anläggning kopplat till avfallshantering och energiförsörjning för regionalt behov.
- Vi samverkar med berörda kommuner, Länsstyrelsen och Stockholms vatten och avfall AB i Tyresåns vattenvårdsförbund och Mälarens vattenvårdsförbund.
- Vi lokaliserar större mötesplatser så att de bidrar till möten över kommungräns på platser som är lätta att nå. Vi samverkar med våra grannkommuner för att få ett effektivt användande av mötesplatser och idrottsanläggningar.

Nuläge och bakgrund

Huddinge påverkar och påverkas av omlandet
Huddinge ligger centralt i Stockholmsregionen och har en folkmängd som gör oss till länets andra största kommun. Därför är Huddinge en strategiskt viktig plats och en betydelsefull aktör i regionen. I Huddinge lever många sina vardagsliv, driver sitt företag, besöker ett grönområde eller passerar på väg någon annanstans.

Vad vi gör i Huddinge både påverkar och är beroende av andra kommuner och offentliga och privata aktörer i vår omgivning. Därför är det viktigt med regionala samarbeten så att kommungränsen inte förhindrar en positiv utveckling. Huddinge vill vara en ledande och framträdande aktör i frågor som rör fler kommuner och hela regionen.

Den regionala utvecklingsplanen visar vägen för tillväxt och social hållbarhet
Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, pekar ut riktningen för regionen och fungerar också som regional utvecklingsstrategi. De regionala prioriteringarna visar vad som är viktigast att samverka kring under de närmaste åren för att nå regionens mål, bland annat kring att öka bostadsbyggandet, att styra mot ett transporteffektivt samhälle, nå en jämlik folkhälsa, att utveckla klimat- och resurseffektiva regionala kärnor samt att stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer.

Huddinges planerade mark- och vattenanvändning är i enlighet med RUFS 2050. Under rubrikerna som följer beskrivs för Huddinge viktiga mellankommunala frågor med stöd i RUFS.

Bostadsförsörjningen är regional
En väl fungerande bostadsförsörjning är viktig både för att människor ska ha någonstans att bo i olika skeden av livet men också för att ge arbetsmarknaden goda utvecklingsmöjligheter. I RUFS 2050 pekas ett regionalt behov av 600 000 nya bostäder fram till 2050, med en än högre beredskap med planer.

Människor flyttar ofta på sig relativt lokalt i regionen och omfattningen och typer av bostäder som planeras i grannkommunerna har därför konsekvenser för Huddinges planering. Regional samordning och samverkan kring bostadsförsörjningen är därför viktig.

Arbetsmarknad och utbildning
Att skapa fler arbetstillfällen, ta tillvara kompetensen och underlätta matchningen på arbetsmarknaden är prioriterat för att regionen ska ha en fortsatt hög attraktivitet och tillväxt. Genom att utveckla arbetstillfällen i Huddinge och tillsammans med våra grannkommuner arbeta för att underlätta pendling mellan kommunerna underlättar vi för detta.

För att skapa en regional balans och ge förutsättning för arbetstillfällen på södra sidan är den pågående utvecklingen av Flemingsberg med arbetsplatser och högre utbildning särskilt viktig.

Samverkan i planeringen för regionala stadskärnor och fokusområden

Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg
I Huddinge ligger två av de totalt åtta utpekade regionala stadskärnorna; Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg. De regionala stadskärnorna ska utvecklas så att en stor del av framtida arbetsplatser och service lokaliseras i stadskärnorna. Det innebär bland annat att resande och transporter riktas om så att de inte behöver passera innerstaden.

I såväl Flemingsberg som i Kungens kurva-Skärholmen finns sedan länge organiserade mellankommunala samarbeten. I Flemingsberg bland annat mellan Huddinge, Botkyrka och Region Stockholm. I Kungens kurva-Skärholmen samarbetar bland annat Huddinge, Stockholm och fastighetsägarna. En av de viktigaste samarbetsfrågorna kopplat till de regionala kärnorna handlar om hur delområden i kärnorna ska knytas samman med varandra och med angränsande områden.

Haninges och Södertäljes regionala stadskärnor
Bra förbindelser till samtliga regionala stadskärnor är viktigt men särskilt angeläget är att kopplingarna och tillgängligheten är bra till Haninges och Södertäljes regionala stadskärnor då de ligger geografiskt nära Huddinge.

Den regionala stadskärnan i Haninge är en kärna för östra Södertörn med stor betydelse för Trångsund, Skogås och Länna. I Södertälje kommuns regionala stadskärna finns två världsföretag med tillverkning varav ett också har sitt huvudkontor i Södertälje.

Stockholms stads fokusområden och gränsområden
För Huddinge är det även viktigt med bra kopplingar till angränsande områden i Stockholms stad och framförallt de i översiktsplanen utpekade fokusområdena i söderort: Skärholmen, Hagsätra-Rågsved och Farsta. Områdenas betydelse kommer att öka vartefter de förtätas med fler bostäder, arbetsplatser och service.

Den enskilt viktigaste målpunkten för Huddingeborna är fortfarande Stockholms innerstad varför bra infrastrukturkopplingar till och från denna målpunkt är av största vikt.

En regional infrastruktur som bidrar till ökad tillgänglighet

I RUFS 2050 beskrivs hur en funktionell och kapacitetsstark transportinfrastruktur är nödvändig för att alla invånare ska kunna nå viktiga samhällsfunktioner, arbetsplatser och bostäder samt för att ge näringslivet goda förutsättningar att utvecklas. Infrastruktur är en mellankommunal och regional fråga då åtgärder har konsekvenser för tillgänglighet långt utanför kommungränsen.

Utvecklingen av infrastrukturen hänger tätt samman med utvecklingen av arbetstillfällen. Den centrala regionkärnan har idag en tyngdpunkt norrut. Huddinge vill arbeta för att jämna ut den tyngdpunkten med fler arbetstillfällen på södra sidan. Kommunens ambitioner om att utveckla arbetsplatser i Flemingsberg hänger tätt samman med hur möjligheterna att ta sig dit och därifrån ser ut.

Regional grönstruktur

I RUFS 2050 finns tio så kallade gröna kilar med gröna värdekärnor utpekade som är som viktiga för att hålla samman grönstrukturen i regionen. Två av dessa gröna kilar sträcker sig genom Huddinge och vidare mot grannkommunerna; Bornsjökilen och Hanvedenkilen. Det är en viktig mellankommunal fråga att gemensamt värna och utveckla dessa.

God vattenkvalitet

Vattnet känner inga administrativa gränser då åar och avrinningsområden sträcker sig mellan kommuner. Därför måste Huddinge samverka med andra kommuner och genomföra insatser för en fortsatt god vattenkvalitet.

Huddinge är medlem i Tyresåns vattenvårdsförbund tillsammans med Haninge, Stockholm, Tyresö, Botkyrka, Länsstyrelsen samt Stockholm vatten och avfall AB. Vattenvårdsförbundet har tagit fram gemensamma mål och riktlinjer som syftar till att återställa sjösystemet till så naturliga förhållanden som möjligt. Huddinge ingår också, tillsammans med övriga kommuner runt Mälaren, i Mälarens vattenvårdsförbund.

Teknisk försörjning

För att den tekniska försörjningen ska fungera bra är det viktigt med en regional samverkan, då många tekniska försörjningssystem sträcker sig över kommungränser.

Huddinge kommun tar ett regionalt ansvar med den befintliga avfallsanläggningen i Gladö. I området finns även viss energiproduktion, som har förutsättningar att byggas ut, samt en täkt av regionalt intresse. Täktverksamheten kommer fortgå så länge det finns brytningsmöjligheter och behov av täkten och därefter används ytorna för avfallsanläggningens behov.

Mötesplatser

Mötesplatser och idrottsanläggningar har ofta ett större upptagningsområde än den egna kommunen i en så tätbebyggd region som Stockholmsregionen. Samtidigt krävs ofta är stora investeringar i den typen av anläggningar.

En viktig mellankommunal fråga är därför att samplanera och samverka kring mötesplatser och idrottsanläggningar så att de kan användas effektivt.

Södertörnssamarbetet

De åtta kommunerna på Södertörn har tillsammans närmare en halv miljon invånare och är en viktig kraft för utveckling i Stockholmsregionen. Södertörnskommunerna har sedan 2010 etablerade samarbeten inom flera områden, bland annat fysisk planering, näringslivsfrågor, energi, miljö, utbildning och arbetsmarknad.

Det finns även andra kommungemensamma förbund, bolag, nämnder och fasta samarbeten på Södertörn. Exempelvis Söderenergi, SRV Återvinning, Södertörns brandförsvarsförbund, projektet samordnad varudistribution samt överförmyndarnämnden.

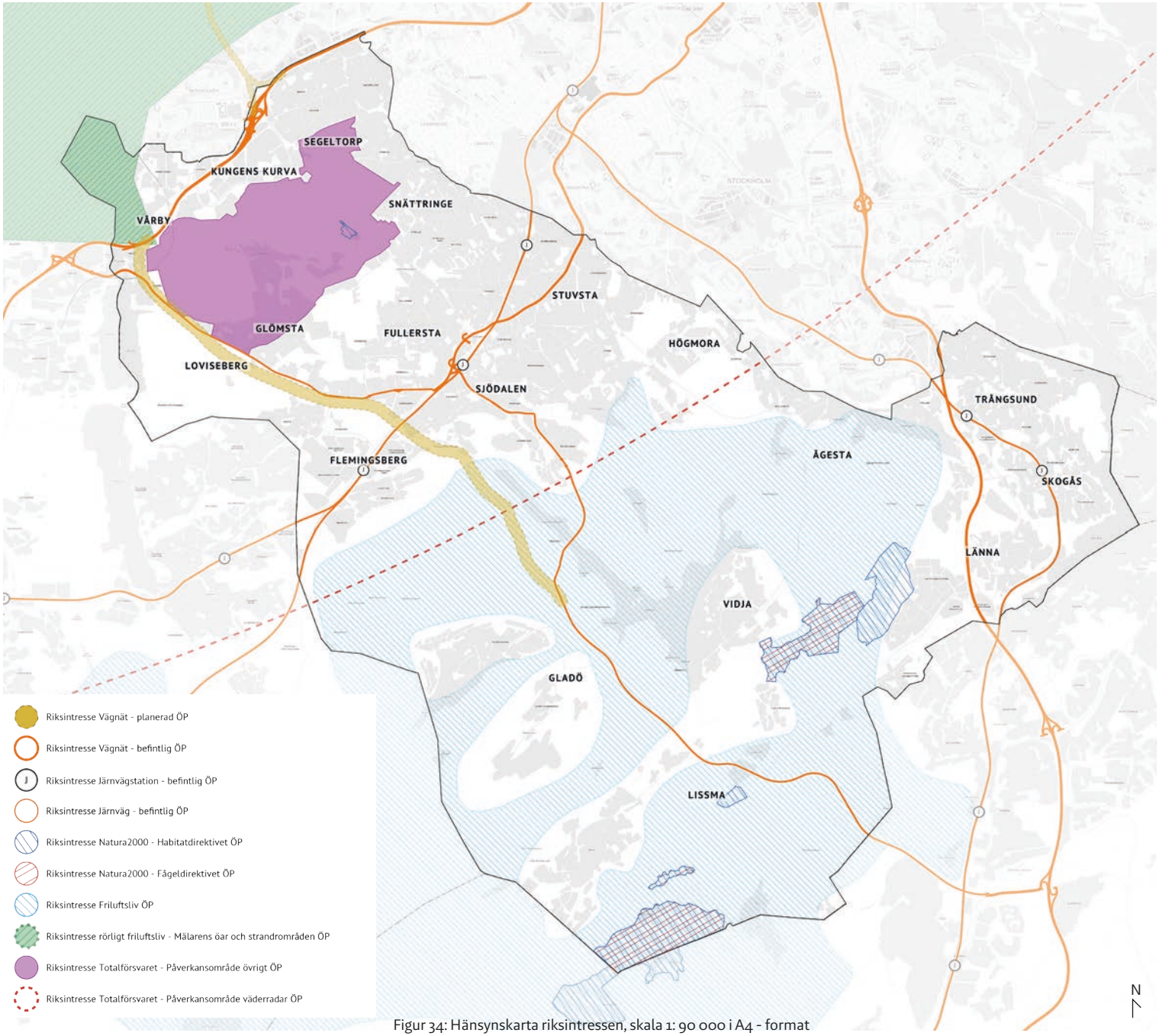
Riksintressen

Riksintressen pekas ut av staten för att de innehåller nationellt viktiga värden. I översiktsplanen beskriver kommunen hur riksintressena ska hanteras i planeringen.

Riksintressen som berör Huddinge beskrivs i översiktsplanen

Kommunen ska beskriva riksintressen i översiktsplanen så att det blir tydligt hur dessa förhåller sig till andra intressen men också för att avvägningar mellan riksintressen som står emot varandra ska kunna göras. Avvägningen mellan olika riksintressen görs av Länsstyrelsen.

Vi tar hänsyn och värnar riksintressena generellt i vår planering. Undantag eller särskilda ställningstaganden redovisas i under Såhär gör vi, med en hänvisning till aktuellt riksintresse.



Figur 34: Hänsynskarta riksintressen, skala 1: 90 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi värnar riksintresset för friluftsliv, Hanveden genom att dessa till stora delar skyddas av naturreservat. Vi arbetar för att ytterligare tillgängliggöra naturområdena i kommunen vilket ligger väl i linje med riksintresset.

- Riksintresset för friluftsliv kan påverkas av att vi utreder område för ny verksamhetsmark intill Jordbro industriområde söder om kommande Tvärförbindelse Södertörn. Vi pekar ut verksamhetsmark här med utgångspunkt i att markanvändningen på andra sidan kommungräns fortsatt är verksamhetsområde, närheten till Tvärförbindelse Södertörn samt att området är i riksintressets utkant med lägre naturvärden just här. Vi beaktar värden för friluftslivet i fortsatt planering. Ställningstaganden för planering av ny verksamhetsmark beskrivs utförligare under Verksamhetsområden.

- Vi värnar utpekade Natura 2000-områden genom att dessa skyddas av naturreservat.

- Vi tar hänsyn till Riksintresse för rörligt friluftsliv, Mälarens strandområden och öar genom att använda oss av den schematiska avgränsningen. Vi omhändertar syftet med riksintresset genom att arbeta för att tillgängliggöra strandlinjen i Vårby.

- Vi planerar tillsammans med Trafikverket det nya riksintresset för vägar: Tvärförbindelse Södertörn i tunnel under Flemingsbergsskogen, med bullerskärmar och nya passager, bland annat i syfte att skydda friluftsvärdena i riksintresset för friluftsliv. Avvägningen mellan riksintressena prövas inom ramen för vägplaneprocessen.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Västra stambanan i vår planering genom att pågående stadsutveckling i Flemingsberg inkluderar överdäckning i någon grad. Vi möjliggör för ytterligare utrymme fram till Flemingsberg, men hela eller delar av spåren behöver sedan läggas i tunnel genom centrala Huddinge för att inte utgöra hinder för kommunens utveckling. Utökning av riksintresset genom fler spår behöver därför samplaneras med Huddinge kommun. En förutsättning för att kommunen ska möjliggöra för ytterligare spår är att möjligheterna att nå hela vägen till den centrala regionkärnan förstärks.

- Vi värnar befintliga och planerade riksintressen gällande vägar och järnvägar när vi planerar stadsutveckling i närområdet så att funktionen för vägen/järnvägen inte omöjliggörs. Vi tar hänsyn till behov av drift och underhåll.

- Vi värnar befintliga och planerade riksintressen gällande vägar genom att tillsammans med Trafikverket planera för en överdäckning över E4 vid Kungens kurva bortom 2050 för att möjliggöra utveckling av den regionala kärnan.

- När Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd planerar kommunen tillsammans med Trafikverket och Länsstyrelsen för att status som riksintresse följer den nya vägsträckningen, och värnas som sådant. Dagens väg 259 från Orlångsbron till Masmo (Lännavägen, Storängsleden, Glömstavägen och Botkyrkaleden) bedömer vi då inte längre har status som riksintresse.

- Vi tar hänsyn till riksintresset för station Flemingsberg och station Huddinge centrum genom att tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm ytterligare stärka stationerna som storregional bytespunkt respektive regional bytespunkt.

- Vi tar hänsyn till riksintresset för totalförsvaret i vår planering och kontaktar Försvarsmakten i samband med planläggning i påverkansområden eller för höga byggnadsobjekt.

Nuläge och bakgrund

Riksintresse för Friluftsliv
I östra och mellersta Huddinge, samt utanför kommungräns, finns ett stort område som är utpekat som riksintresse för friluftsliv, Hanveden enligt 3 kapitlet 6§ i Miljöbalken. Värdet för riksintresset består framförallt av det tätortsnära läget, höga rekreationsvärden och stora tysta områden. Goda förutsättningar för friluftsliv finns.

En konflikt mellan två riksintressen finns då riksintresseområdet för friluftsliv genomskärs av Tvärförbindelse Södertörn som är utpekat planerat riksintresse för kommunikationer. Riksintressen för friluftsliv pekas ut av Naturvårdverket och Havs- och vattenmyndigheten.

Riksintresse för Rörligt friluftsliv
I riksintresset för rörligt friluftsliv pekas området Mälaren med öar och strandområden ut, vilket berör Huddinges nordvästra delar. Riksintresset pekas ut med stöd i 4 kapitlet 2§ i Miljöbalken. Inom dessa områden ska turismens och friluftslivets intressen särskilt beaktas vid exploatering eller andra ingrepp i miljön.

Riksintresse för Natura 2000
Natura 2000 är EU:s gemensamma nätverk av värdefulla naturområden och klassas som riksintresse enligt Miljöbalkens 4 kap. 8§. Länsstyrelsen upprättar planer för bevarande med förslag till skötsel med mera som ska fungera som planeringsunderlag.

I Huddinge finns fem Natura 2000-områden. Även aktiviteter som sker utanför Natura 2000-områdets gränser kan ha påverkan på området, vilket behöver beaktas i planeringen.

Riksintresse för järnväg och vägar
Riksintresset för trafikslagens anläggningar beslutas av Trafikverket och pekas ut med stöd i Miljöbalkens 3 kapitel 8§. De pekar ut mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer med syfte att så långt som möjligt skydda anläggningarnas funktion och möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av anläggningarna.

Nedan följer en uppräkning av de utpekade riksintressen som berör Huddinge. För varje riksintresse är angivet om det är ett befintligt eller planerat anspråk.

- **Västra stambanan** (befintligt riksintresse, med framtida anspråk) är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T-nätet (Trans-European Transport Network). Befintliga stationer längs Västra stambanan klassas som riksintresse (Flemingsberg, Huddinge C och Stuvsta).
- **Nynäsbanan** (befintligt riksintresse) är av interregional betydelse och trafikeras främst av pendeltåg men även av godståg. Befintliga stationer längs Nynäsbanan är av riksintresse (Skogås och Trångsund).
- **E4/E20** (Befintlig och planerat riksintresse) ingår i det utpekade TEN-T-nätet och är av internationell betydelse. E4/E20 är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer. E4/Förbifart Stockholm mellan Skärholmen/Kungens Kurva och Häggvik klassas som planerat riksintresse.
- **Väg 73, Nynäsvägen** (befintligt riksintresse) är av särskild regional betydelse och ansluter till utpekad hamn av riksintresse (Nynäshamns hamn, inklusive planerat projekt Norvik).
- **Väg 259** (befintligt och planerat riksintresse) förbinder E4/E20 med väg 73 (Nynäsvägen). Vägen är ett viktigt stråk för arbetspendling och godstransporter. Vägen kommer få en delvis ny sträckning i samband med byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Dagens 259 har restriktioner som begränsar tung trafik. Tvärförbindelse Södertörn kommer när den är färdig bli en viktig led för godstrafik.
- **Del av väg 226 norr om väg 259, Huddingevägen** (befintligt riksintresse) är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. När Tvärförbindelse Södertörn är färdig kommer korsningen mellan väg 259 och 226 flyttas söderut, vilket också avgränsningen för riksintresset gör.

Riksintresse för totalförsvarets militära del
Mellan Vårby och Glömsta finns ett så kallat övrigt påverkansområde utpekat som riksintresse för totalförsvaret. För åtgärder inom detta område behöver Försvarsmakten kontaktas i samband med plan- och bygglovsärenden samt tillstånd eller anmälningar, enligt miljöbalken.

I kommunen finns även ett generellt riksintresse som omfattar hela kommunen där Försvarsmakten vill bli uppmärksammad på föreslagna höga byggnadsobjekt. Försvarsmakten ska därför kontaktas i ett tidigt skede av planläggning eller bygglovgivning för objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse och 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse. RIksintressena för totalförsvaret pekas ut med stöd i Miljöbalkens 3 kapitel 9§.

Övriga riksintressen som berör Huddinge
Ett par riksintressen berör Huddinge rent geografiskt, men till mycket liten del alternativt att vi bedömer att vår planering inte påverkar riksintresset. Vi värnar riksintressena i allmänhet och redovisar därför inga egna ställningstaganden kring dem. Riksintressena är som följer:

- Riksintresse för yrkesfisket (Mälaren inklusive Albysjön)
- Riksintresse för sjöfarten (Mälaren)
- Riksintresse för farled inklusive buffertzoner
- Riksintresse för kulturmiljövård
- Riksintresse för flygplats.

Om översiktsplanen

Med översiktsplanen visar vi hur den fysiska miljön i hela kommunen Huddinge ska användas på lång sikt. Vi visar också hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur ska utvecklas eller bevaras, för att bidra till en hållbar utveckling.

Översiktsplanen är vägledande

Översiktsplanen vägleder det dagliga arbetet med planeringen av den fysiska miljön och har därför en stor betydelse för den långsiktiga utvecklingen. Den är inte bindande, men kommunen behöver motivera om man beslutar något som inte stämmer med det som står i översiktsplanen.

Vad översiktsplanen måste innehålla och hur planeringen ska gå till är reglerat i plan- och bygglagen och miljöbalken. Där står det bland annat att:

- alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan som ska omfatta hela kommunens yta
- alla ska ha möjlighet att tycka till om förslaget under arbetet med att ta fram den
- den ska beslutas av kommunfullmäktige.

Det speciella med översiktsplanen är att den beskriver det allmännas intresse, alltså sådant som rör alla som bor eller vistas i kommunen. Det innebär till exempel att enskilda markägares intressen hanteras i senare planeringsskeden.

Vi tar sikte mot år 2050

Översiktsplanen visar på en önskad utveckling fram till år 2050. När vi har bestämt oss för hur vi vill ha det på lång sikt kan vi ta beslut här och nu som leder oss mot målen.

Tidshorisonten ska inte ses som ett exakt årtal utan ger en riktning för den långsiktiga planeringen för en önskad utveckling. Eftersom den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, tar sikte mot år 2050, är det lämpligt att kommunen använder sig av samma tidshorisont.

Det här är Huddinges översiktsplan

Översiktsplanen står för sig självt. Inga geografiska fördjupningar eller tematiska tillägg finns i dagsläget till översiktsplanen.

Så läser du översiktsplanen

Översiktsplanen är digital och består av både text och plankarta. Planen består av flera delar, men ska förstås i sin helhet. En ordlista hjälper till att förklara svåra ord.

Läsanvisning

Översiktsplanen är helt digital och läses med fördel på det sättet. Denna utskrivbara PDF-version finns för att alla ska kunna ta del av översiktsplanen, samt för diarieföring.

Översiktsplanens upplägg

Översiktsplanen består av fem huvudsakliga textdelar och ska läsas och förstås i sin helhet. Vilka textdelar planen innehåller kan du läsa om under avsnittet Översiktsplanen består av flera delar nedan.

För de flesta av delarna är upplägget återkommande för att man som läsare ska känna igen sig. I respektive avsnitt finns en kort beskrivning av koppling till målbilden eller en visionstext av hur just det geografiska området ser ut år 2050. Sedan följer ställningstaganden som vi benämnt som Så här gör vi för att nå målen. Slutligen finns ett nuläge och bakgrund beskriven för respektive tematisk del eller geografisk del som stöd för de ställningstaganden som görs.

Plankarta

Till översiktsplanen hör en plankarta bestående av två delar:

- markanvändningskarta
- hänsynskarta

Översiktsplanen består av flera delar

Avsnittet **Översiktsplanens mål** beskriver mål och delmål för översiktsplanen. I detta avsnitt beskriver vi också andra relevanta mål vi tagit avstamp i samt den omvärldsanalys som varit utgångspunkt för planen.

Under **Inriktningar för hela kommunen** beskriver vi hur vi ska planera gällande olika tematiska frågor som gäller kommunen som helhet, oavsett var man befinner sig.

Under **Geografiska inriktningar** har vi zoomat in på olika delar av kommunen och beskriver den tänkta utvecklingen just där. Den ska läsas som kompletterande till Inriktningar för hela kommunen. Här beskriver vi, där så är möjligt, mer detaljerat hur avvägningar mellan målkonflikter ska tolkas på den specifika platsen.

Under R**egionala och statliga intressen** beskriver vi de mellankommunala och regionala frågor som är särskilt viktiga för Huddinge och regionen. Här beskrivs också kommunens ställningstagande kring statens intressen, de så kallade riksintressena.

I avsnittet **Om översiktsplanen** beskriver vi vad en översiktsplan är, hur den tagits fram och ska genomföras. Här beskriver vi även konsekvenserna av planen utifrån alla tre hållbarhetsdimensioner, inklusive den lagstadgade miljöbedömningen.

Tilltal för att engagera fler

Översiktsplanen är skriven för att kunna förstås och läsas av många. Den är skriven med ett vi-tilltal för att signalera att det är fler som behöver bidra och för att visa tydligt att det är olika saker som behöver göras.

- ”Vi” i målbilden syftar brett till att beskriva att det är fler än kommunen som behöver bidra i uppfyllandet av den.
- ”Vi” i planförslaget syftar mer specifikt till kommunen som aktör, där vi också tydliggör där vi ser att andra aktörer behöver vara med och bidra till genomförandet.

Förklaring av begrepp och ord

Begreppsförklaring

I de ställningstaganden vi gör i översiktsplanen har vi använt oss av begreppen nedan för att vara tydliga inför efterföljande planering. De beskriver hur långt vi har nått i översiktsplanen i avvägningar, om någon annan aktör är viktig i genomförandet eller hänvisar till något annat dokument eller del av planen.

Säkerställer betyder att vi i den efterföljande planeringen ska se till att tillräckliga resurser finns eller skapas för att något ska kunna ske eller hindras. Detta innebär att en avvägning mellan konflikterande intressen och mål är gjord i översiktsplanen.

Planerar för, omvandlar, utvecklar och andra viljeinriktningar i översiktsplanen betyder att efterföljande planering ska sträva mot att uppfylla dem.

Samarbetar med betyder att kommunen tydligt behöver samarbeta med någon annan aktör i efterföljande planering för att den uttryckta viljeintriktningen ska bli verklighet.

Utgå ifrån betyder att vi ska använda oss av annat beslutat kommunalt styrdokumnet eller annan del av planen.

Ordlista

Ibland använder vi som arbetar i kommunen ord och uttryck som kan vara svåra att förstå. I listan nedan förklaras facktermer och svåra ord som använts i arbetet med översiktsplanen.

- Arbetsplats: En arbetsplats är den fysiska plats där människor arbetar. En arbetsplats kan innehålla flera arbetstillfällen.
- Arbetstillfälle: Ett arbetstillfälle är en möjlighet för en människa att få ett arbete. En arbetsplats kan innehålla flera arbetstillfällen.
- Barriär: Någon typ av hinder som kan vara antingen fysiskt eller mentalt. Barriärer kan förhindra personer att utföra ärenden eller försvåra möten mellan människor och motverka social sammanhållning.
- Biologisk mångfald: Variationsrikedomen inom arter, mellan arter och av ekosystem.
- Dagvatten: Regn-, spol- och smältvatten som rinner på hårdgjorda ytor, eller på genomsläpplig mark via diken eller ledningar till sjöar och vattendrag, eller till reningsverk.
- Ekologisk hållbarhet: Ekologisk och miljömässig del av hållbar utveckling som handlar om att garantera nuvarande och kommande generationer möjligheter till en god livsmiljö och välfärd genom att skydda naturresurser, ekosystem och miljö.
- Ekonomisk hållbarhet: Ekonomiska dimensionen i hållbar utveckling som handlar om balanserad tillväxt som på lång sikt inte leder till skuldsättning eller förstörelse av tillgångar.
- Ekosystemtjänster: Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystem som gynnar människor, det vill säga upprätthåller eller förbättrar människors välmående och livsvillkor. Till exempel genom att reglera lokalklimatet, dämpa buller, rena luft och vatten.
- Energieffektivisering: Lösningar som leder till minskad energiförbrukning genom att öka nyttan av använd energi, eller att med mindre energi få samma nytta som tidigare.
- Funktionsblandning: Blandning av olika funktioner inom en geografiskt avgränsad yta, till exempel att bostäder, skola, en bilverkstad och ett gym finns i samma kvarter.
- Gestaltning: Gestaltning är att genom form, ton, detaljer och material utrycka en ide och lösa en uppgift på ett medvetet sätt.
- Grundläggande samhällsservice: Tillgång till grundskolor, livsmedelsbutik och vårdcentral utgör ett grundläggande behov och en förutsättning för jämlika livsvillkor
- Gröna kilar: Gröna kilar är del av Stockholms regionala grönstrukturplanering och utgör stora sammanhängande naturområden
- Grönområden: Mark i kommunen som täcks av grönska och inte av byggnader eller hårdgjord yta. Till exempel naturområden, parker, planteringar, gräsmattor.

- Grönstruktur: Sammanhängande natur som bildar en helhet, en struktur med syfte att möjliggöra variationsrikedomen inom arter, mellan arter och av ekosystem.

- Hållbar utveckling: Utveckling som tillgodoser våra behov idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. Det hållbara samhället är ett samhälle där ekonomisk utveckling, social välfärd och sammanhållning förenas med en god miljö. Det handlar om att långsiktigt förvalta och investera i mänskliga, sociala och fysiska resurser

- Innovation: Förmågan att framgångsrikt ta fram och införa nya processer, tjänster och metoder som resulterar i betydande förbättringar av kvalitet, effektivitet eller ändamålsenlighet

- Jämlikhet: Jämlikhet är att alla ska ha samma möjligheter och levnadsvillor oavsett bostadsort, ålder, kön, funktionsnedsättning, var du är född, sexualitet, religion med mera.

- Jämställdhet: Jämställdhet innebär att kvinnor och män har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla områden i livet.

- Klimatanpassning: Klimatanpassning är åtgärder som syftar till att skydda samhälle och miljö från de konsekvenser som ett förändrat klimat kan medföra för mark, vatten och bebyggelse.

- Klimatpåverkan: Den påverkan mänsklig aktivitet eller naturliga fenomen har på klimatet.

- Kommersiell service: Handel med dagligvaror, sällanköpsvaror samt hushållsnära service som frisör, tandläkare med mera.

- Kompletteringsbebyggelse: Mindre utbyggnader av flera hus eller enstaka hus i ett redan bebyggt område

- Kunskapsintensivt näringsliv: Kunskapsintensivt näringsliv är företag vars verksamhet förutsätter individer med högt kvalificerad kunskap, akademisk eller på annat sätt förvärvad, som självständigt kan utföra arbete och tillföra mervärde till det egna såväl som andra företag genom denna kunskap.

- Miljökvalitetsnormer: Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalken med syftet att reglera den kvalitet på miljön som ska uppnås till en viss tidpunkt. Idag finns miljökvalitetsnormer för buller-, luft- och vattenkvalitet.

- Mötesplats: Mötesplatser är ställen där människor möts och interagerar i någon form till exempel parker, torg, lekplatser, idrottsplatser, privata gallerian eller hundrastgård. Mötesplatser kan vara kommersiella eller ickekommersiella.

- Offentlig service: Service som ges eller regleras av samhället som förskola, skola, äldreomsorg och sjukvård.

- Samhällsservice: Olika typer av service som behövs för att klara vardagslivet, såsom skolor i bred bemärkelse, BVC, Arbetsförmedling, Kommunalt servicecenter, apotek. Samhällsservice är ofta, men inte alltid, skattefinansierad.

- Social hållbarhet: Den sociala dimensionen av hållbar utveckling. Det handlar om social sammanhållning, delaktighet, jämlik hälsa, jämställdhet, sysselsättning och lärande, barns och ungdomars utveckling, en levande kultur samt trygghet med mera.

- Stadskvaliteer: De kvaliteter som kan upplevas i en stad t.ex. närhet till arbetsplatser, god tillgång till kollektivtrafk, handel, samhällsservice, kultur och parker.

- Tillgänglighet: Möjlighet för en viss grupp att vid en viss tidpunkt kunna nå en viss plats eller funktion för att uträtta ett ärende. Avstånd, tid och kostnad är parametrar som brukar tas med i beräkningen. Ordet tillgänglighet används även i betydelsen tillgänglighet för funktionshindrade.

- Zonering: Ett sätt att i stadsplaneringen fördela olika funktioner, såsom bostäder och vissa verksamheter, i olika områden om dessa inte går att blanda med varandra av störningsskäl.

Process och dialog

Arbetet med att ta fram en översiktsplan är en process i flera delar. Under arbetets gång kan allmänheten, myndigheter, grannkommuner, föreningar och näringsliv lämna synpunkter på planens innehåll.

Process för framtagande och dialog

Startskottet för att sätta igång arbetet med en översiktsplan är en aktualitetsbedömning i vilket det konstateras att den gällande planen behöver revideras. Beslutet om att sätta igång arbetet med att revidera översiktsplanen fattade politikerna i kommunfullmäktige i juni 2020. Processen illustreras nedan.



Figur 35: Process för framtagande av översiktsplan

1. Inledande dialog
En viktig del av arbetet handlar om att hämta in idéer och åsikter från invånare, besökande och verksamma i kommunen. Som inledning på arbetet med att revidera översiktsplanen genomförde vi en medborgardialog under sommaren och hösten 2020. Vi fick in närmare 600 synpunkter via en digital enkät. Resultatet av enkäten har vi haft med oss i arbetet med att ta fram mål och inriktning, men även i själva planförslaget.

2. Mål och inriktning
Under hösten 2020 arbetade vi fram mål och delmål för översiktsplanen, vilka utgör inriktningen för det fortsatta arbetet. Kommunens politiker beslutade om målen i december 2020.

3. Framtagande av planförslag
Med utgångspunkt i den beslutade målbilden har vi arbetat fram ett digitalt planförslag under 2021. Det har vi gjort med bakgrund i den tidigare översiktsplanen och kompletterat med utredningar där vi ser att det behövts. Vi har också använt oss av det pågående arbetet med utvecklingsplaner. Parallellt med framtagandet av planförslaget har en hållbarhetsbedömning gjorts som påverkat och fortsätter påverka innehållet i planförslaget.

4. Samråd
Alla som vill kan lämna synpunkter på planförslaget mellan december 2021 och mars 2022. Det kallas samråd. Då skickar vi ut förslaget ut på remiss till intresseorganisationer, myndigheter och andra kommuner. Kommunen bjuder in allmänheten och andra till digitala och fysiska möten där förslaget diskuteras.

5. Granskning
Efter samrådet bearbetas planförslaget utifrån inkomna synpunkter. Synpunkter från samrådet sammanfattas också i en samrådsredogörelse. Ett reviderat förslag på översiktsplan skickas sedan ut på remiss igen som kallas granskning. Det innebär att allmänheten, myndigheter med flera nu har en sista möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

6. Antagande och Laga kraft
Synpunkter från utställningen sammanfattas och behandlas också i ett utlåtande. Planen kan därefter revideras i mindre omfattning innan kommunfullmäktige beslutar om att anta översiktsplanen. Tre veckor efter att planen har antagits av kommunfullmäktige vinner beslutet laga kraft, under förutsättning att ingen överklagan har kommit in.

Hållbarhetskonsekvenser

En hållbarhetsbedömning visar vilka konsekvenser översiktsplanen kan få på miljömässiga, sociala och ekonomiska värden. Bedömningen fungerar som hjälp till fortsatt arbete med planförslaget.

Planens konsekvenser visas i en hållbarhetsbedömning

Arbetet med förslaget till översiktsplan har följts av en hållbarhetsbedömning. Den har inkluderat den strategiska miljöbedömning som krävs enligt Miljöbalken. Utöver konsekvenser för miljön har vi valt att redovisa sociala och ekonomiska konsekvenser. Hållbarhetsbedömningen har gjorts av en konsult och resultatet redovisas i en hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Arbetet med hållbarhetsfrågorna pågår kontinuerligt

Hållbarhetsbedömningen har pågått parallellt med framtagandet av planförslaget, för att under processens gång påverka innehållet i planförslaget. Efter samrådet kommer vi att fortsätta att arbeta med planförslaget utifrån de bedömningar och rekommendationer som kommit fram i hållbarhetsbedömningen.

Sammanfattning av planens konsekvenser

Sammanfattningsvis är medskicket från hållbarhetsbedömningen att förslaget till översiktsplan kan få både positiva och negativa konsekvenser för samtliga hållbarhetsaspekter. Nedan redovisas de huvudsakliga konsekvenserna.

Möjliga positiva konsekvenser

- Halterna av föroreningar i våra sjöar och vattendrag bedöms kunna förbättras på sikt.
- Utifrån planförslagets fokus på att motverka barriärer, stärka kopplingar samt skapa tillgång till parker bedöms sammanhållning, trygghet och trivsel kunna öka.
- Planförslaget bedöms få positiva konsekvenser för näringslivets förutsättningar.
- Planförslagets prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik samt av ny bebyggelse i anslutning till spårstationer bedöms få positiva konsekvenser för hållbart resande.
- Planförslaget bedöms ge goda förutsättningar för att möta utmaningar kopplade till ett förändrat klimat, till exempel risk för översvämningar.

Risk för negativa konsekvenser

- Planförslaget medger utveckling nära transportstråk vilket riskerar att få negativa konsekvenser för hälsa och livsmiljö på grund av buller och luftföroreningar.
- Planförslaget medger att permanent ta natur och jordbruksmark i anspråk vid Kungens kurva, Loviseberg och intill kommungränsen vid Jordbro industriområde vilken bedöms få negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden på platserna.
- Utveckling av områden med värdefulla kulturmiljöer innebär en risk för negativ påverkan på kulturhistoriska värden.
- En omfattande utveckling av bostäder och arbetsplatser riskerar att medföra negativa konsekvenser för kommunens totala klimatpåverkan.

Genomförande av översiktsplanen

Genomförandet av översiktsplanen sker dels genom den efterföljande planeringen, dels genom att översiktsplanen följs upp och kontinuerligt hålls aktuell. Kommunen har många verktyg till sin hjälp, men flera aktörer behövs för att genomföra intentionerna i översiktsplanen.

Genomförande i efterföljande planering

Översiktsplanen visar en önskad utveckling fram till 2050, och visar de fysiska möjligheterna för det. Den markanvändning som redovisas i planen möjliggör för ett stort samhällsbyggande med både ett stort antal bostäder, arbetsplatser, en hel del ny infrastruktur och vidgade rekreationsmöjligheter.

De viktigaste verktygen för genomförandet av översiktsplanen är:
- Kommunens årliga plan för samhällsbyggnad.
- Lokalresursplanen, där nästkommande års projekt väljs ut.
- Mål och budget, den årliga budgetprocessen.

Samtliga processer avslutas årligen med ett dokument som beslutas av kommunfullmäktige. Urvalet av projekt sker bland annat utifrån en utvärdering gentemot översiktsplanens inriktning, och översiktsplanen är också ett av flera underlag i samband med planbesked.

Den efterföljande planeringen utgörs av flera skeden

Parallellt med arbetet med översiktsplanen och framgent tas så kallade utvecklingsplaner fram för kommunens utvecklingsområden som beskriver den framtida utvecklingen mer i detalj. Kommunens verktyg för att sedan genomföra översiktsplanen och utvecklingsplanerna är till stor del de efterföljande planprocesserna såsom planprogram och detaljplaner.

Det viktigaste formella medlet som kommunen kan använda sig av är detaljplaneläggning, då kommunen innehar planmonopol – det vill säga ingen annan kan besluta om planläggning inom kommunen. Planprogram tas fram när det behövs ett större grepp om utvecklingen i ett område, som sedan kan resultera i flera detaljplaner.

Därefter följer bygglovsprocessen där tillstånd för att bygga ges. I den processen säkerställer kommunen att projektet följer detaljplanen och andra regler för markanvändning och byggande.

Förutom planeringen så har kommunen också möjlighet att påverka utvecklingen genom hur man förvaltar sitt markägande och genom ägardirektiven till de kommunägda bolagen.

Andra aktörer är viktiga för genomförandet

I kommunen finns en hel del privatägd mark, vilket innebär att en stor del av genomförandet drivs av privata markägare. Det innebär bland annat att marknadsförutsättningarna är en viktig faktor för vad som är genomförbart.

Även andra offentliga aktörer är viktiga för genomförandet, där exempelvis staten genom Trafikverket och Region Stockholm är viktiga i byggandet och förvaltandet av infrastruktur. Den senare styr också över utbudet av kollektivtrafik.

Takten och ordningen på genomförandet

Utbyggnadstakten styrs för kommunens räkning genom den årliga Mål- och budgetprocessen, men är också beroende av marknadsförutsättningarna.

En stor del av genomförandet siktar på kommunens åtagande i Sverigeförhandlingen, men för att komplettera bilden av i vilken ordning olika delar ska byggas ut ska kommunen ta fram en utbyggnadsstrategi till stöd för den årliga planeringen av vilka projekt som väljs ut.

Genomförande genom en kontinuerlig och rullande översiktsplanering

Att ta fram en översiktsplan görs inte särskilt ofta. Översiktsplaneringen behöver dock hållas ständigt aktuell för att kunna vara till hjälp för den efterföljande planeringen. Ett verktyg för detta är att kommunen inom 24 månader efter ordinarie val ska låta kommunfullmäktige ta ställning till en så kallad planeringsstrategi.

Planeringsstrategin beskriver hur översiktsplanen ska hållas aktuell

Där beskriver kommunen hur man tänker arbeta med att implementera översiktsplanens intentioner under mandatperioden. Genom planeringsstrategin kan kommunen även peka ut hur översiktsplanen ska hållas fortsatt aktuell och kontinuerligt uppdateras. Då denna översiktsplan kommer att antas efter valet 2022 så dröjer det innan kommunen behöver ta fram en planeringsstrategi.

Årlig uppföljning visar om arbetet går i rätt riktning

I Huddinge kommer vi hålla diskussionen om översiktsplanen och dess genomförande aktuell genom att årligen följa upp översiktsplanens inriktning i korthet. Denna analys kan sedan ligga till grund för eventuella åtgärder som kan pekas ut i den årliga mål- och budgetprocessen.

Den årliga kortuppföljningen ska så långt det är möjligt använda mått för att också kunna följa utvecklingen av Agenda 2030 och kan med jämna mellanrum fördjupas till en större uppföljning.



Figur 36: Process för den efterföljande planeringen

Register

Här hittar du de planeringsunderlag som använts för att ta fram
översiktsplanen samt de formella dokument översiktsplanen måste redovisa.

Planeringsunderlag

Interna planeringsunderlag - beslutade styrdokument

Arkitekturstrategi 2020
Badplatsprogram 2015
Buller-åtgärdsprogram 2017-2024
Cykelplan 2016
Dagvattenstrategi 2013
Godstrafikplan 2021
Gångplan 2018
Handbok i delaktighet, Huddinge
Handlingsplan för klimatanpassning 2017
Kollektivtrafikplan 2016
Kulturpolitiskt program Huddinge kommun 2018-2023
Miljöprogram 2017-2020
Mobility managementplan 2016
Näringslivsstrategi 2018–2022
Parkeringsprogram 2016
Parkprogram 2015
Parkplan del 1 av 2, 2015
Parkplan del 2 av 2, östra Huddinge 2015
Riktlinjer för bostadsförsörjning i Huddinge kommun, 2020
Riktlinjer för storlek på friyta vid förskolor och skolor, 2018
Trafikstrategi 2013
Trafiksäkerhetsplan 2017
VA-utbyggnadsprogram för Huddinge kommun 2016

Interna planeringsunderlag - övriga planeringsunderlag

PM Avvägningar jordbruksmark och bebyggelse i Loviseberg 2021
Ett sammanhängande Huddinge, 2021
Lyckoparadoxen – Flyttar och kvarboende i Huddinge 2021
Småhusbebyggelse i Huddinge 2021
Trafikanalyser i arbetet med reviderad ÖP för Huddinge kommun, 2021
Utredning snabbladdning elfordon Huddinge 2021
PM Kompletteringsområden 2021
Grön- och blåstrukturplan Huddinge 2021
Klimat- och sårbarhetsanalys 2021
Ekologiska samband i Huddinge 2018
Flemingsberg – Masmo, Tre Scenarier för fortsatt utveckling 2013
Huddinges Handbok för jämlikhetsanalys
Huddinges Natur 2012
Kulturmiljöprogram 2019, del 1 av 3
Kulturmiljöprogram 2019, del 2 av 3
Kulturmiljöprogram 2019, del 3 av 3
Markinventering ny verksamhetsmark 2020
Metod ekologisk kompensation 2012
Miljöbarometern - Huddinge kommun
Planeringsunderlag teknisk försörjning 2020
Utvecklingsplan Flemingsberg samrådsversion 2021
Utvecklingsplan Kungens kurva samrådsversion 2021
Utvecklingsplan Centrala Huddinge samrådsversion 2021
Utvecklingsplan Vårby samrådsversion 2021
Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030, 2020
Uppföljning av trafikstrategin 2020
Vision och strategier SkogåsTrångsund 2020
Sträckningsstudie framtida linje 172, 2021

Register

Externa planeringsunderlag

Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
Tyresåns vattenvårdsförbund
Mälarens vattenvårdsförbund
Åtgärdsprogram för Tyresån 2016
Åtgärdsplan för Orlången 2015
Lokala åtgärdsprogram, Magelungen - Miljöbarometern - Huddinge kommun
Framtidens kollektivtrafik - Region Stockholm (sll.se)
Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050 - Region Stockholm (sll.se)
Spårväg Syd - Region Stockholm (sll.se)
Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket
Läget i Länet, Bostadsmarknaden i Stockholms län 2021, Länsstyrelsen
Bostadsbyggnadsbehov 2020–2029, Boverket
Trångboddheten i storstadsregionerna, Boverket
Social hållbar stadsutveckling, Boverket
Verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling, Finansdepartementet
Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och åtgärder i samhällsbyggnadsprocessen, Boverket
Planera för rörelse - vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen, Boverket
Tillgänglighetsdesign för stadens utveckling, Rise
Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling, Boverket
Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020-2045 | Länsstyrelsen Stockholm (lansstyrelsen.se)
Avfallsplan 2021-2030
Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
Förstudie samordnad masshantering i Södertörn 2018
Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020-2045, Länsstyrelsen Stockholm (lansstyrelsen.se)
Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen
Minska transportsektorns miljöpåverkan - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)
Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län (arcgis.com)
Framtidens kollektivtrafik - Region Stockholm (sll.se)
Resor och transporter på Södertörn (sodertornskommunerna.se)
Gångtrafiken i samhällsplaneringen - Trafikverket
Spårväg Syd - Region Stockholm (sll.se)
Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket
Södertörnssamarbetet
Riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö
För riksintressen gällande kommunikationer: Trafikverket
Riksintressen gällande försvarsintressen

Bilaga

Hänsynskartan

Det här visar hänsynskartan
Kartan visar viktiga värden att ta hänsyn till i den efterföljande planeringen.
Följande underlag redovisas i kartan:

Miljövärden
- Ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO)
- Naturvärdesinventering
- Miljökvalitetsnormer luft
- Miljökvalitetsnormer grundvatten
- Miljökvalitetsnormer sjöar och vattendrag god status
- Vattenförekomster övriga sjöar och vattendrag
- Områden med hög biologisk mångfald
- Multifunktionella ytor för ekosystemtjänster
- Områden med höga värden - pollinering
- RUFS 2050 - Regional grönstruktur
- RUFS 2050 - Svaga grön samband
- Vattenvärden - flödesreglerande områden
- Vattenvärden - renande områden

Klimatrisker
- Ras och skred
- Riskområde urbana värmeöar
- Skyfall
- Översvämning

Riksintressen
- Järnväg - befintlig
- Järnvägsstation - befintlig
- Natura 2000 - fågeldirektivet
- Natura 2000 - habitatdirektivet
- Rörligt Friluftsliv - Mälarens öar och strandområden

- Friluftsliv
- Totalförsvarets anläggningar - påverkansområde övrigt
- Totalförsvarets anläggningar - påverkansområde väderradar
- Vägnät - befintlig
- Vägnät - planerad

Övriga hänsynsvärden
- Dygnsbuller
- Kulturmiljövärden
- Potentiellt förorenade områden
- Rekommenderad väg för farligt gods
- Tysta områden

Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
www.huddinge.se

Adress
Kommunalvägen 28
Huddinge

HÅLLBARHETSKONSEKVENSBESKRIVNING

inkl. MKB för strategisk miljöbedömning av Huddinge kommuns nya översiktsplan





2021-10-22 SAMRÅDSHANDLING

Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

inkl. MKB för strategisk miljöbedömning av Huddinge kommuns nya översiktsplan

BESTÄLLARE

Huddinge kommun

Kontaktperson: Anna Åhr

KONSULT

WSP Sverige AB

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

Uppdragsansvarig: Emma Hell Lövgren
Medverkande utredare: Filippa Pershagen, Hanna Ljungqvist, Oskar Wallgren
Granskare: Robin Andersson

Bild framsida: Huddinge kommun

SAMLAD BEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET

För alla nya översiktsplaner ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Syftet med en sådan bedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen genomförs parallellt med, och integrerat i, planprocessen. Huddinge kommun har valt att utvidga bedömningen till att också inkludera sociala och ekonomiska konsekvenser. Detta avsnitt sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Huddinge kommuns nya översiktsplan så här långt, inför samråd. Texten utgör en icke-teknisk sammanfattning av arbetet.

Övergripande konsekvenser

Översiktsplanens syfte är att visa den övergripande inriktningen för kommunen fram till år 2050. I Huddinge planeras omfattande utveckling av såväl bostäder som infrastruktur. Planförslaget har en mycket hög ambition både avseende miljömässig, social och ekonomisk utveckling. Översiktsplanen formulerar målsättningar som ringar in hela hållbarhetsperspektivet. I arbetet med översiktsplanen har omfattande underlag tagits fram som ligger till grund för avvägningarna i planen vilket skapar ett bra underlag för fortsatt planering och en god möjlighet att peka ut åtgärdsförslag samt lokalisera dessa där de gör mest nytta.

För att en översiktsplan ska bidra till och underlätta kommande planläggning är det viktigt att kommunens ställningstaganden framgår tydligt i utpekandet av strategier för utvecklingen. Både i mark- och vattenanvändningskartan och i tillhörande riktlinjer för den fortsatta planeringen.

Huddinge kommuns nya översiktsplan är mycket omfattande och tar ett stort ansvar för att kommunen ska utvecklas på ett hållbart sätt. Att gedigna underlagsanalyser har gjorts bedöms som mycket positivt, samtidigt är dock planförslaget i delar svårnavigerat. Exempelvis upplevs viktiga ställningstaganden ibland vara dolda eller svåråtkomliga då de ligger långt ner i rubrikshirearkin. Detta kan lösas med att de olika rubriksnivåerna inte har snarlika rubriker, samt genom en beskrivande figur som visar planförslagets struktur samt hierarkin mellan olika delar.

Huddinge kommun har en väl utarbetad process för sin planläggning och en stor andel aktuella styrdokument. Kommunen jobbar också aktivt med uppföljning av framför allt sitt miljöarbete för att på så sätt säkerställa en hållbar utveckling. Kommunen har även en bred kompetens med strategiska funktioner och miljöplanerare som hanterar frågor om hållbarhet kopplat till den fysiska planeringen. Detta skapar goda förutsättningar för att säkerställa att utmaningar hanteras och värden säkerställs i kommande planeringssteg. Samtidigt är själva planförslaget svårläst när det kommer till att utläsa prioriteringar och strategiska avvägningar. Strategiska målsättningar och ställningstaganden som pekas ut i planens övergripande mål och planeringsinriktningar efterföljs inte i sin helhet i mark- och vattenanvändningskartan. Detta medför en risk att bedömningen i kommande planeringssteg inte kommer att ske likvärdigt, istället kan olika tolkningar göras utav enskilda handläggare och tjänstepersoner.

Miljökonsekvenser

I planförslaget visar kommunen stor medvetenhet kring rådande situation och utmaningar kopplat till kommunens *vatten*. De största utmaningarna kopplat till kommunens vatten bedöms vara dagvattenhanteringen och föroreningsbelastning som påverkar vattenkvaliteten i kommunens ytvatten. Det är positivt att planförslaget hänvisar till kommunens dagvattenstrategi. Genom att utgå från kommunens dagvattenstrategi i all kommande planering finns goda förutsättningar att hantera utmaningar kopplat till miljökvalitetsnormerna. I mark- och vattenanvändningskartan finns inga utpekade områden kopplat till värdefulla våtmarker eller områden där återskapande kan vara aktuellt

för de presenterade vattenåtgärderna. I mark- och vattenanvändningskartan pekas visserligen områden för dagvattenåtgärder ut och i den tillhörande hänsynskartan pekas vattenområden ut tillsammans med kommunövergripande hänsyn. Sammantaget bedöms planförslaget medföra små positiva konsekvenser för kommunens vatten.

För att bibehålla en *rik biologisk mångfald* är de ekologiska spridningssambanden en viktig aspekt. I planen beskrivs att svaga gröna samband som pekats ut i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm 2050 ska värnas och stärkas. Kommunen presenterar även förslag på områden för nybildning av naturreservat. Det bedöms vara mycket positivt för kommunens naturvärden att genom skydd säkerställa att kommunens värdefulla natur fortsatt värnas och utvecklas. Genom att markera ut markreserv för dessa områden i mark- och vattenanvändningskartan skulle kommunens intentioner förtydligas. Planförslaget medför omfattande utveckling bland annat genom att ta värdefull naturmark i anspråk vid Kungens kurva, Loviseberg och intill kommungränsen vid Jordbro industriområde. Planförslaget bedöms därför medföra både positiva och negativa konsekvenser för naturvärdena i kommunen. De negativa konsekvenserna som planen medför bedöms dock vara oåterkalleliga och mer omfattande än de positiva konsekvenserna. Sammantaget bedöms därför planen medföra risk för måttliga negativa konsekvenser för naturen inom Huddinge.

Huddinge kommun har ett aktuellt och väl uppdaterat kulturmiljöprogram från år 2019 vilket ger goda förutsättningar att värna *kulturhistoriska* värden i den fysiska planeringen. I mark- och vattenanvändningskartan visas tydligt att flertalet utpekade utvecklingsområden och kulturhistoriska värden överlappar. Överlappandet av planeringsinriktningar och kulturhistoriskt värdefulla områden i kommunen bedöms innebära en osäkerhet för kommande planskeden. Det finns en risk att kulturhistoriska värden går förlorade då det inte tydligt framgår av planförslaget hur och om dessa värden ska värnas eller inte. För ett par geografiska områden preciseras dock hur planeringen ska ske och vilka kulturmiljövärden och kvaliteter som ska värnas och tillskapas just där. Skarpare ställningstagande efterfrågas dock här, exemeplvis genom att i planen klargöra att särskilda kulturmiljöutredningar ska ingå i framtagande av nya detaljplaner inom och i angränsning till utpekade särskilt värdefulla områden. Sammantaget bedöms planen innebära risk för måttliga konsekvenser för kommunens kulturhistoriska värden.

Planförslagets konsekvenser i termer av *klimatpåverkan* är svårbedömda. I Huddinge planeras omfattande utveckling med stora nya bostadsområden och utbyggd infrastruktur. Det är positivt att kommunen ska uppmuntra byggaktörer och entreprenörer att använda ett livscykelperspektiv. Enligt planförslaget ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras när kommunen utvecklas, det är också positivt. Huddinges vision är att mark ska användas smart och att komplettering av bebyggelse med närhet till kollektivtrafik ska prioriteras. Samtidigt medger planen även utveckling genom exempelvis omvandling av sommarstugeområden vilka inte ligger i kollektivtrafiknära lägen. Planföslaget bedöms medföra både positiva och negativa konsekvenser kopplat till klimatpåverkan. Sammantaget och trots en tydlig ambition att möjliggöra för hållbara transporter bedöms dock planen medföra måttliga negativa konsekvenser för kommunens totala klimatpåverkan. Detta då planen medger omfattande utveckling och inte på ett tydligt sätt styr mot klimatsmarta åtgärder.

Sociala konsekvenser

Buller och dålig *luftkvalitet* är allvarliga problem i många tätbebyggda miljöer med mycket trafik. Enligt planförslaget ska nya bostäder, parker och andra platser där människor vistas placeras inom områden där luftkvaliteten och bullernivåerna är så bra som möjligt. Det nationella miljökvalitetsmålet *Frisk luft* ska enligt kommunen vara utgångspunkten för arbete med luftkvaliteten. Kommunen anger även att de ska arbeta aktivt med att förbättra luftkvaliteten i befintliga miljöer och tillsammans med aktörer som Trafikverket genomföra åtgärder. Samtidigt medger planförslaget en utveckling av staden i anslutning till stora väg- och järnvägsstråk där utmaningar kopplat till luftkvalitet och buller ofta förekommer. I

planförslaget tar kommunen tydlig ställning till att behovet att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen ska prioriteras trots eventuella problem med buller, stomljud eller vibrationer. Det är dock inte lika tydligt vad som gäller angående luftkvalitet, exempelvis i utvecklingen av Vårby. Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för människors hälsa med kopplat till buller, stomljud och vibrationer och risk för små negativa konsekvenser för människors hälsa orsakat av luftkvalitet.

Trygghet och trivsel är viktiga för människors välbefinnande. Huddinge beskriver i planen att de ska fokusera på en utveckling och trygghetsskapande insatser i områden som idag har trygghetsproblematik. Genom dessa insatser bedöms planen bidra till att på en övergripande nivå främja en utveckling mot ökad trygghet. Planförslaget medger utveckling av ny omfattande infrastruktur vilket riskerar att nya otrygga platser skapas samtidigt som ytor för rekreation och friluftsliv tas i anspråk vid såväl utveckling av ny infrastruktur och bostadsområden vilket påverkar utvecklingen negativt. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser för den upplevda tryggheten in kommunen.

Planförslaget har bedömts utifrån hur väl det möjliggör ett *Hållbart vardagsliv och levande samhällen.* Relevanta riktlinjer är bland annat att bostäder ska planeras så att avståndet till närmaste park och lekplats inte överstiger 300 meter och att avståndet till ett större grönområde inte är mer än 800 meter. Förskolor ska lokaliseras i anslutning till natur- och grönområden. På en övergripande nivå har planen ett stort fokus på att främja hållbara resor genom fokus på utveckling av tillgång till kollektivtrafik och utveckling av gång- och cykelvägnätet. Planen utelämnar dock riktlinjer gällande närhet till andra typer av viktiga målpunkter. Till exempel lyfts inte riktlinjer gällande närhet till skolor, förskolor, idrottsanläggningar eller kultur kopplat till utvecklingsområden. Planen lyfter att utvecklingen ska leva upp till barnkonventionen vilket skapar goda förutsättningar för hänsyn till barn och unga tas i den fortsatta utvecklingen. Planförslaget medger till stor del en tätare bebyggelsestruktur samt förbättrad tillgång till service i närområdet vilket i kombination med hållbara resealternativ möjliggör för ett hållbart vardagsliv. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser.

All planering bör bidra till *inkludering och social sammanhållning.* I planförslaget identifieras övergripande befintliga barriärer, behov av stärkta kopplingar, planer på utveckling av kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. I planförslaget beskrivs även hur komplettering kan ske genom utveckling av olika boendetyper. Vikten av sociala värden i den fortsatta planeringen beskrivs. Planförslaget medger dock utvecklingen av Tvärförbindelse Södertörn vilket medför att nya barriärer skapas samt planerar att bygga i områden som riskerar att bli isolerade från närliggande bebyggelse. Möjligheterna att koppla samman vissa av de identifierade kopplingarna som planen avser stärka anses även små. Sammantaget bedöms planen därför medföra små positiva konsekvenser.

Planförslaget uppmärksammar ett antal *risker* som behöver hanteras i den planerade utvecklingen i kommunen. Det handlar om klimatrelaterade risker som ras, skred och översvämning vid skyfall, men också förorenad mark. Med anledning av att kommunen planerar att genomföra riskutredningar bedöms förslaget innebära en acceptabel risk kopplat till transport av farligt gods. Genom krav på vidare utredningar bedöms förslaget hantera risker kopplat till skred, ras och erosion samt hantering av markföroreningar på ett bra sätt. Hänsyn och riktlinjer bedöms delvis ge goda förutsättningar att möta utmaningar kopplat till framtida översvämningar, men här efterfrågas förtydliganden och i vissa fall även skarpare ställningstaganden. Sammantaget bedöms planförslaget innebära både bristfälligt och tillräckligt stöd för att hantera risker och klimatanpassning i den kommande planeringen.

Ekonomiska konsekvenser

Kopplat till *hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön* perkar planförslaget ut ny bebyggelse i första hand på redan ianspråkstagen mark genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära lägen. Samtidigt visar mark- och vattenanvändningskartan att såväl skog som jordbruksmark tas i permannet anspråk i Loviseberg, Kungens kurva, intill kommungränsen vid Jordbro industriområde och utmed sträckan för Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd. Planförslaget saknar generella skrivningar om hur kommunen förhåller sig till den jordbruksmark och skogsmark som finns i kommunen samt hur utvecklingen framåt påverkar dessa värden. Sammantaget bedöms planförslaget medföra risk för stora negativa konsekvenser.

Planförslaget bedöms medföra både positiva och negativa konsekvenser för den *kommunala ekonomin*. I kommunen planeras omfattande utveckling av nya bostadsområden vilket är förenat med stora kommunala kostnader för iordningställande av allmän platsmark, förbättring av gator och vägar samt komplettering av teknisk försörjning. Den demografiska utvecklingen bedöms dock på sikt påverka kommunens ekonomi positivt då kommunens skatteintäkter troligtvis kommer att öka avsevärt med nyinflyttningen.

Planförslaget bedöms stödja näringslivsutveckling i kommunen och skapa förbättrade *förutsättningar för näringslivet*. Det medför att utvecklingen enligt planförslaget bedöms innebära stora positiva konsekvenser för näringslivet. Planförslaget utgör visserligen i sig bara en av många faktorer som får antas påverka företagsklimatet. Andra faktorer (till exempel attityder, kommunens myndighetsutövning och bemötande, tillgång till information och tillgång till kompetens) väger tungt i företagens värderingar. Men en grundläggande förutsättning för många verksamheter är att det finns en plats att vara på, och detta kan kommunen genom den fysiska planeringen säkerställa, för olika företag med olika behov och olika betalningsvilja.

I tabellen på nästkommande sida sammanfattas den samlade bedömningen av planförslagets konsekvenser.

Teckenförklaring:



Planen bedöms medföra stora positiva konsekvenser

Planen bedöms medföra små eller måttliga positiva konsekvenser

Planen bedöms varken medföra positiva eller negativa konsekvenser

Planen bedöms medföra små eller måttliga negativa konsekvenser

Planen bedöms medföra stora negativa konsekvenser

Avsnitt	Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning	Kommentar
MILJÖKONSEKVENSER			
7.1	Vatten MB		Huddinge har höga ambitioner och högt satta mål för att hantera kommunens vatten. I planförslaget visar kommunen även stor medvetenhet kring rådande situation och utmaningar kopplat till vatten. Sammantaget bedöms planförslaget medföra små positiva konsekvenser för kommunens vatten.
7.2	Natur MB		Planförslaget bedöms medföra både positiva och negativa konsekvenser för naturen i kommunen. De negativa konsekvenserna som planen medför bedöms dock vara oåterkalleliga och mer omfattande än de positiva konsekvenserna. Sammantaget bedöms därför planen medföra risk för måttliga negativa konsekvenser för naturen inom Huddinge.
7.3	Bebyggelse, kulturmiljö och landskap MB		Huddinge kommun har ett aktuellt och väl uppdaterat kulturmiljöprogram från år 2019 vilket ger goda förutsättningar att värna kulturhistoriska värden i den fysiska planeringen. Det finns en risk att kulturhistoriska värden går förlorade då det inte tydligt framgår av planförslaget hur och om dessa värden ska värnas eller inte. Sammantaget bedöms planen innebära risk för måttliga negativa konsekvenser på kommunens kulturhistoriska värden. Då planen inte heller klargör att särskilda kulturmiljöutredningar ska ingå i framtagande av nya detaljplaner inom och i angränsning till utpekade särskilt värdefulla områden.
7.4	Klimatpåverkan MB		Trots en tydlig ambition att möjliggöra för hållbara transporter för boende och en utbyggnation av gång- och cykelvägnätet bedöms planen medföra måttliga negativa konsekvenser för kommunens totala klimatpåverkan. Detta då planen medger omfattande utveckling utan att tydligt styra mot klimatsmarta åtgärder. Samtidigt är det positivt att kommunen ska uppmuntra byggaktörer och entreprenörer att använda ett livscykelperspektiv.

SOCIALA KONSEKVENSER			
8.1	Hälsa och livsmiljö MB		Planförslaget medger omfattande utveckling i anslutning till trafikleder eller järnväg vilket medför stora utmaningar kopplat till människors hälsa. Nya bostäder, parker och andra platser där människor vistas ska enligt planförslaget placeras inom områden där luftkvaliteten och bullernivåerna är så god/låga som möjligt. Kommunen gör dock ställningstagandet att behovet att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen ska prioriteras trots eventuella problem med buller, stomljud eller vibrationer. Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för människors hälsa med kopplat till buller, stomljud och vibrationer och risk för små negativa konsekvenser för människors hälsa orsakat av luftkvalitet.
8.2	Trygghet och trivsel		Trygghet och trivsel är viktiga för människors välbefinnande. Huddinge beskriver i planen att de ska fokusera på en utveckling och trygghetsskapande insatser i områden som idag har trygghetsproblematik. Genom dessa insatser bedöms planen bidra till att på en övergripande nivå främja en utveckling mot ökad trygghet. Planförslaget medger utveckling av ny omfattande infrastruktur vilket riskerar att nya otrygga platser skapas samtidigt som ytor för rekreation och friluftsliv tas i anspråk vid såväl utveckling av ny infrastruktur och bostadsområden vilket påverkar utvecklingen negativt. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser för den upplevda tryggheten in kommunen.
8.3	Hållbart vardagsliv och levande samhällen		Planförslaget medger till stor del en tätare bebyggelsestruktur samt förbättrad tillgång till service i närområdet vilket i kombination med hållbara resealternativ möjliggör för ett hållbart vardagsliv. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser. Relevanta riktlinjer är bland annat att bostäder ska planeras så att avståndet till närmaste park och lekplats inte överstiger 300 meter och att avståndet till ett större grönområde inte är mer än 800 meter. På en övergripande nivå har planen ett stort fokus på att främja hållbara resor genom fokus på utveckling av tillgång till kollektivtrafik och utveckling av gång- och cykelvägnätet.
8.4	Inkludering och social sammanhållning		I planförslaget presenteras ambitioner och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot ökad sammanhållning. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser. Befintliga barriärer, behov av stärkta kopplingar, planer på utveckling av kollektivtrafik och gång- och cykelstråk är exempel på åtgärder som planen presenterar.
8.5	Riskförhållanden inklusive klimatanpassning MB	 	Följs planförslagets riktlinjer minskar klimatrelaterade risker påtagligt och genom riskutredningar bedöms förslaget innebära en acceptabel risk kopplat till transport av farligt gods. Planförslaget medger dock utveckling inom enskilda områden där riskfaktorer identifierats och då efterfrågas förtydliganden och i vissa fall även skarpare ställningstaganden. Sammantaget bedöms planförslaget innebära både bristfälligt och tillräckligt stöd för att hantera risker och klimatanpassning i den kommande planeringen.

EKONOMISKA KONSEKVENSER			
9.1	Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt MB		Ny bebyggelse planeras i första hand på redan ianspråktagen mark men samtidigt visar mark- och vattenanvändningskartan att såväl skog som jordbruksmark tas i permanent anspråk. Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära redan ianspråktagna områden bidrar planen även till att hushålla med marken i den fysiska planeringen. Sammantaget bedöms dock planförslaget medföra risk för stora negativa konsekvenser.
9.2	Kommunal ekonomi		Kommunen står inför stora åtaganden i termer av områdesutveckling, nya offentliga miljöer, teknisk försörjning eller infrastruktur. Den demografiska utvecklingen bedöms dock på sikt påverka kommunens ekonomi positivt då kommunens skatteintäkter troligtvis kommer att öka avsevärt med ökad befolkningsmängd. Planförslaget bedöms medföra både positiva och negativa konsekvenser för den kommunala ekonomin.
9.3	Förutsättningar för näringslivet		Planförslaget bedöms stödja näringslivsutveckling i kommunen och skapa förbättrade förutsättningar för näringslivet. Det medför att utvecklingen enligt planförslaget bedöms innebära stora positiva konsekvenser för näringslivet. Genom planförslaget säkras plats för verksamheter för olika företag med varierande behov och olika betalningsvilja.

Innehåll

SAMLAD BEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET 3

1 INLEDNING 12

2 PLANFÖRSLAGET 13

3 FÖRUTSÄTTNINGAR 16

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER 16

4 METOD 20

4.1 ARBETSSÄTT 20

4.2 BEDÖMNING OCH VÄRDERING AV KONSEKVENSER 21

4.3 GENERELLA BEDÖMNINGSGRUNDER 22

5 AVGRÄNSNING 25

5.1 AVGRÄNSNING I TID 25

5.2 AVGRÄNSNING I RUM 25

5.3 AVGRÄNSNING I SAK 25

5.4 EKOSYSTEMTJÄNSTER 26

6 MILJÖKONSEKVENSER 27

6.1 VATTEN 27

6.2 NATUR 30

6.3 BEBYGGELSE, KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP 32

6.4 KLIMATPÅVERKAN 35

7 SOCIALA KONSEKVENSER 38

7.1 HÄLSA OCH LIVSMILJÖ 38

7.2 TRYGGHET OCH TRIVSEL 42

7.3 HÅLLBART VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN 44

7.4 INKLUDERING OCH SOCIAL SAMMANHÅLLNING 46

7.5 RISK OCH KLIMATANPASSNING 49

8 EKONOMISKA KONSEKVENSER 52

8.1 HUSHÅLLNING MED MARK, VATTEN OCH DEN FYSISKA MILJÖN 52

8.2 KOMMUNAL EKONOMI 53

8.3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET 55

9 ALTERNATIV 58

9.1 MILJÖNS SANNOLIKA UTVECKLING OM PLANEN INTE ANTAS 58

9.2 AVFÄRDADE ALTERNATIV 60

10 PLANFÖRSLAGET OCH MILJÖKVALITETSMÅLEN 61

11 REFERENSER 63

BILAGA 1 - RIKSINTRESSEN OCH ANDRA OMRÅDESSKYDD 65
RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIV 65
RIKSINTRESSE FÖR DET RÖRLIGA FRILUFTSLIVET 65
RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER 65
RIKSINTRESSE TOTALFÖRSVARET 65
RIKSINTRESSE FÖR YRKESFISKE 65
NATURA 2000 65
NATURRESERVAT 66
DJUR OCH VÄXTSKYDDSOMRÅDE 66
STRANDSKYDD 66
BIOTOPSKYDDADE NATURMILJÖER SOM BERÖRS 66
ÖVRIGT SKYDDAT VATTEN 66
MILJÖKVALITETSNORMER 66
BILAGA 2 MARK- & VATTENANVÄNDNINGSKARTA 69

1 INLEDNING

En översiktsplan beskriver en kommuns avsikter i fråga om mark- och vattenanvändning, bebyggelseutveckling, riksintressen och allmänna intressen i övrigt. Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan. Huddinge kommuns gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige år 2014. Sedan dess har kommunen utvecklats och behovet av en ny översiktsplan vuxit fram. Kommunfullmäktige gav i juni år 2020 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en ny översiktsplan (ÖP).

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en kommun som upprättar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En översiktsplan anses alltid medföra sådan påverkan. Miljöbedömningsarbetet ska dokumenteras i en konsekvensbeskrivning.

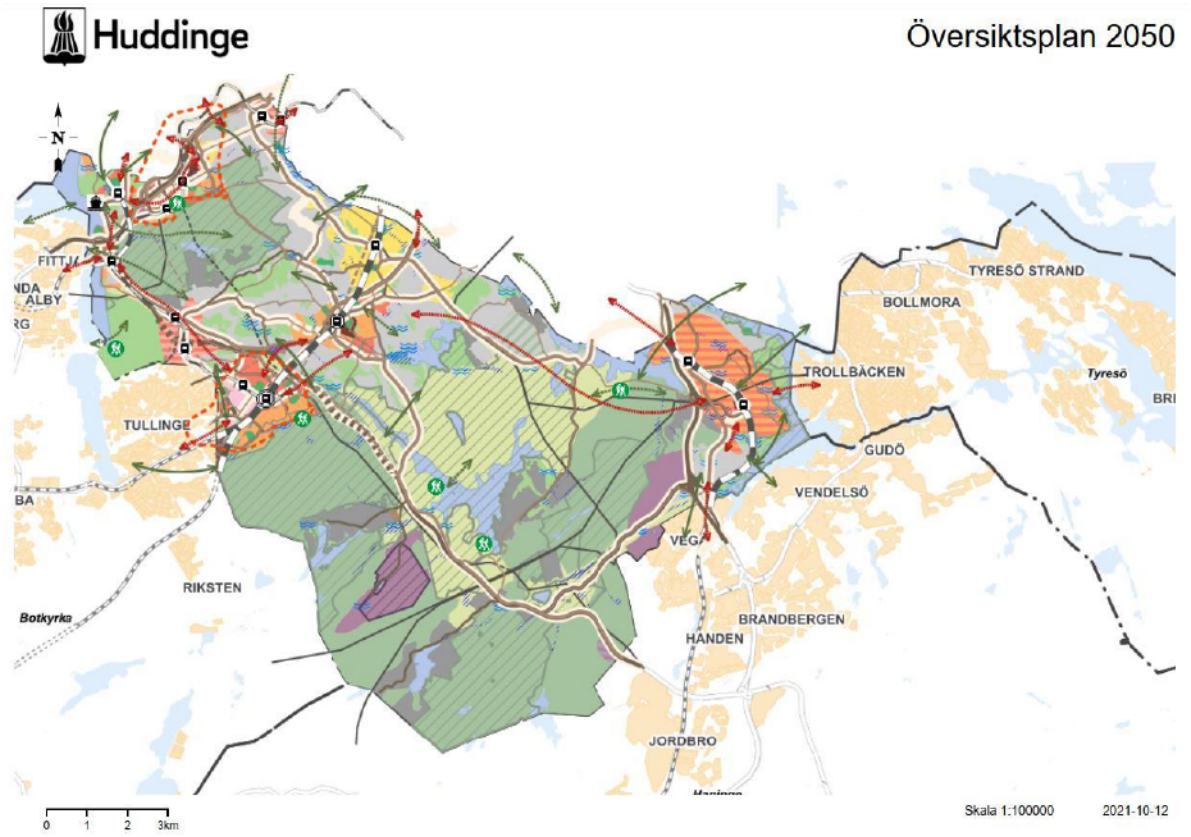
I syfte att skapa ett bredare beslutsunderlag har kommunen valt att genomföra miljöbedömningen som en del av en bredare *hållbarhetskonsekvensbeskrivning*. I denna konsekvensbeskrivning redovisas därför planens konsekvenser i termer av hållbar utveckling samlat, med de delar som utgör miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalkens krav tydligt markerade.

Rapporten har följande delar: I kapitel 2 beskrivs kortfattat planförslagets huvudsakliga innehåll. Kapitel 3 redovisar förutsättningarna för planeringen i kommunen och kapitel 4 summerar den metod som använts i arbetet med hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. I kapitel 5 beskrivs den avgränsning som gjorts. Planförslagets miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser redovisas i kapitlen 6–8. I vart och ett av avsnitten i dessa kapitel ges konkreta förslag på hur planförslaget kan utvecklas och kompletteras inför nästa skede.

Alternativ och miljöns sannolika utveckling om planen inte antas redovisas i kapitel 9 och hur väl planförslaget bidrar till de nationala miljökvalitetsmålen redovisas i kapitel 10. Redovisning av och genomgång av riksintressen och andra områdesskydd redovisas i Bilaga 1. I Bilaga 2 presenteras mark- och vattenanvändningskartan tillsammans med legend.

2 PLANFÖRSLAGET

Huddinges nya översiktsplan beskriver hur den fysiska miljön i kommunen ska användas och utvecklas fram till år 2050. Den nya översiktsplanen är i sin helhet digital. Planen utgår från Agenda 2030 och de 17 globala mål som FN:s medlemsländer har enats om. Den markanvändning som redovisas i mark- och vattenanvändningskartan möjliggör för ett stort samhällsbyggande med flera nya bostäder, arbetsplatser, ny infrastruktur samt vidgade rekreationsmöjligheter, se Figur 1 (legend till kartan presenteras i bilaga 2). Huddinge ska vara en plats som är bra att bo, verka i och besöka.



Figur 1 Mark- och vattenanvändningskarta tillhörande den nya översiktplanen.

I förslaget till ny översiktsplan definieras fyra övergripande mål för kommunens framtida rumsliga utveckling och fysiska planering. Mål beslutades av kommunfullmäktige i december 2020 och har varit styrande för inriktningar i den fortsatta planeringen. Under respektive övergripande mål finns även fyra delmål. De övergripande målen och delmålen för ÖP 2050 är:

Ett levande och växande Huddinge

- Hela Huddinge ska utvecklas, men när vi bygger ut prioriterar vi vissa områden. Det är områdena vid Spårväg Syds stationer, med fokus på de regionala stadskärnorna, centrala Huddinge och Vårby. Vi bygger också nära stationerna i Skogås och Trångsund.
- Vi skapar miljöer med utgångspunkt i områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Med en balans mellan bostäder och arbetsplatser samt tillgång till utbildning och service ska människor kunna leva ett gott vardagsliv med en meningsfull fritid.
- Vi tar plats i världen genom att göra rum för kunskaps- och innovationsmiljöer som bidrar till samhällsutveckling.
- Vi driver utvecklingen för att skapa nya arbetsplatser i södra Stockholmsregionen. Vi gör oss redo för att möta framtidens arbetsliv och näringsliv.

Ett Huddinge i samspel med naturen

- Vi tar hand om och utvecklar Huddinges gröna områden, sjöar och vattendrag. Vi bevarar den biologiska mångfalden och förbättrar vattenkvaliteten.
- Vi gör det enkelt för människor att komma till och ta del av Huddinges natur, parker och sjöar. De som bor, besöker och verkar i Huddinge har nära till platser för rekreation.
- Vi låter grönska och vatten ta plats i de byggda miljöerna för att främja människors hälsa.
- Vi skapar miljöer som kan möta konsekvenserna av ett förändrat klimat.

Ett Huddinge som håller ihop

- Vi bygger bort sociala och fysiska barriärer. Vi gör det enkelt för människor att röra sig inom Huddinge, Stockholmsregionen och att ta sig vidare ut i Sverige och världen.
- Vi skapar förutsättningar för jämlika livsvillkor, god hälsa och trygghet i alla områden. En blandning av bostäder gör att människor kan bo här i alla skeden av livet.
- Vi stärker sammanhållningen när vi skapar inbjudande mötesplatser i Huddinges olika områden. Vi utformar offentliga rum inne och ute så att de blir tillgängliga och inkluderande för alla.
- Vi skapar det framtida Huddinge tillsammans genom att ge förutsättningar för att vara delaktig i samhället och dess utveckling.

Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

- Vi gör det enkelt för människor och gods att röra sig hållbart. Vi prioriterar utrymme för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer i all planering.
- Vi använder marken smart. Vi kompletterar bebyggelsen där det är nära till kollektivtrafik i redan bebyggda områden.
- Vi prioriterar system för energiförsörjning och annan teknisk infrastruktur som minimerar negativ påverkan på klimatet.
- Vi arbetar för innovationer som bidrar till att minimera klimatavtrycket för alla som bor, besöker och verkar i kommunen.

I översiktsplanen presenteras även planeringsinriktningar, dels för hela kommunen, dels för avgränsade geografiska områden inom kommunen. Planeringsinriktningarna för hela kommunen utgår från de fyra övergripande målen medan inriktningarna för specifika geografiska områden är något mer detaljerade utifrån områdenas särskilda förutsättningar. Planeringsinriktningarna för hela kommunen samt de övergripande målen och delmålen ligger dock till grund för inriktningarna i de geografiska områdena.

De geografiska områdena som presenteras i planen är indelade i två olika kategorier, *regionala stadskärnor och utvecklingsområden* samt *utveckling övrig bebyggelse.* Under kategorin *regionala stadskärnor och utvecklingsområden* presenteras sju områden:

- Centrala Huddinge-Sjödalen/Fullersta,
- Flemingsberg,
- Kungens kurva,
- Loviseberg,
- Segeltorp,
- Skogås och Trångsund,
- Vårby.

Under *utveckling övrig bebyggelse* presenteras tre typer av utvecklingsområden vilka är:

- områden för komplettering
- sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd
- verksamhetsområden.

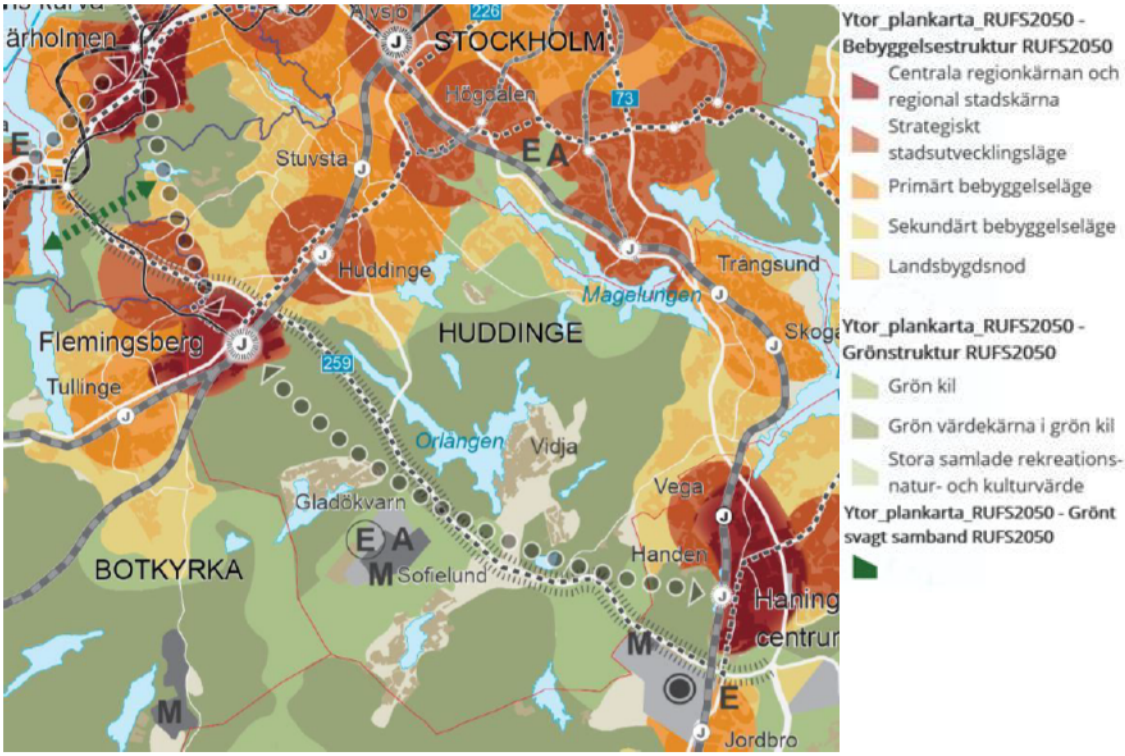
I planen finns inget specifikt mål för invånarantalet år 2050. Den utveckling som presenteras baseras istället på fyra olika befolkningsökningsscenarion med invånarantal på mellan 140 000 och 170 000. Det innebär en ökning på mellan 27 000 och 57 000 mellan från dagens 113 000 invånare i kommunen.

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER

3.1.1 RUFS 2050

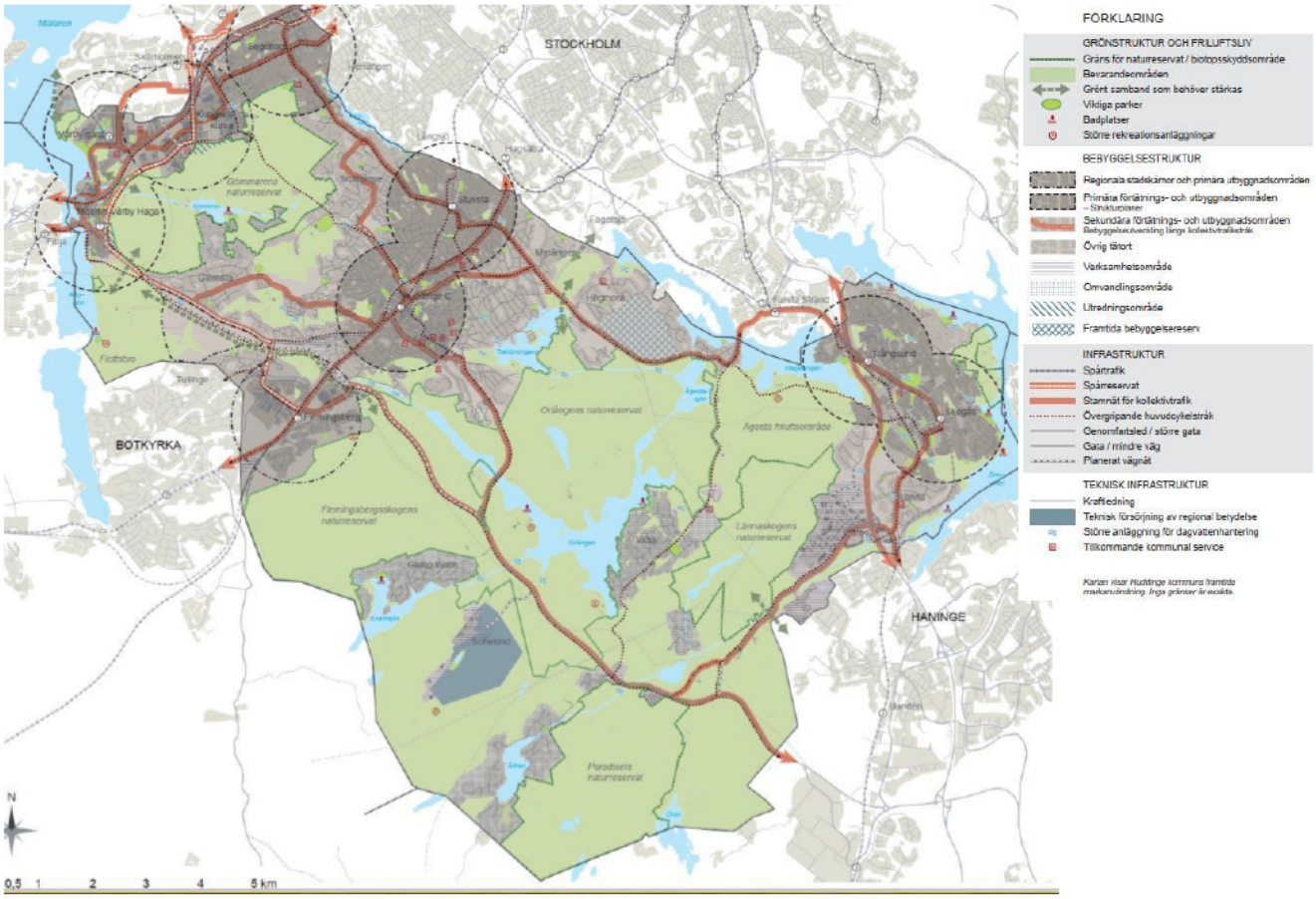
I Stockholms regionala utvecklingsplan, RUFS 2050, pekas Kungens Kurva–Skärholmen och Flemingsberg ut som regionala stadskärnor, se Figur 2. Enligt RUFS 2050 behöver länken mellan dessa stadskärnor stärkas. Utöver den regionala centrumkärnan så lyfts Flemingsberg som en av tre regionala stadskärnor i hela regionen som planeras få bäst tillgänglighet år 2050. Utöver den regionala tillgängligheten markeras även stora delar av kommunen som strategiska stadsutvecklingslägen eller primärt bebyggelseläge. Strategiskt stadsutvecklingsläge avser områden med hög kollektivtrafiktillgänglighet med hög potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Inom de primära bebyggelselägena prioriteras även bebyggelse. De primära bebyggelselägena har enligt RUFS 2050 potential att utvecklas till täta och sammanhängande miljöer med vissa urbana kvaliteter.



Figur 2 Urklipp ur RUFS plankarta. Källa: RUFS 2050.

3.1.2 Översiktsplan 2030

Den nu gällande översiktsplanen, ÖP 2030, antogs år 2014, se Figur 3. Horisontåret för översiktsplanen är år 2030. Från mark- och vattenanvändningskartan från ÖP 2030 blir det tydligt att kommunen prioriterar bostadsutveckling i nära anslutning till befintliga regioncentrum med befintlig service och goda kommunikationer. I ÖP 2030 markeras vissa områden ut som regionala stadskärnor och primära utbyggnadsområdet. Dessa områden är samma som i den nya översiktsplanen.



Figur 3 Mark- och vattenanvändningskarta från ÖP 2030. De tre urbana stråken syns tydligt i grått och den stora andelen grönområden markeras i grönt. Källa: ÖP 2030.

I översiktsplanen presenteras fyra huvudinriktningar med tillhörande delmål för arbetet med kommunens översiktliga planering. Huvudinriktningarna för ÖP 2030 är:

- *Fler arbetsplatser inom tillväxtbranscher samt levande stadsmiljöer.*
- *Huddinge växer och sammanhållningen ökar genom att kommunens olika delar binds samman och levandegörs.*
- *De regionala infrastrukturprojekten genomförs och inom kommunen prioriteras gång-, cykel-, och kollektivtrafik.*
- *Ett grönt och hållbart Huddinge med en ansvarsfull samhällsutveckling.*

3.1.3 Vägledande och styrande dokument

Det finns en helt del dokument som varit vädledeande i kommunens översiktsplanearbete. Kommunens vision att vara en av de tre populäraste kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i har även varit en viktig utgångspunkt i arbetet. Nedan presenteras en lista på de underlag som används i arbetet med att ta fram den nya översiktsplanen.

Interna planeringsunderlag - Beslutade styrdokument

- Arkitekturstrategi 2020
- Badplatsprogram 2015
- Buller Åtgärdsprogram 2017–2024 (9 MB)
- Cykelplan 2016 (8 MB)
- Dagvattenstrategi Huddinge kommun 2013
- Godstrafikplan 2021 (1 MB)
- Gångplan 2018 (3 MB)
- Handbok i delaktighet, Huddinge
- Handlingsplan för klimatanpassning 2017
- Kollektivtrafikplan 2016 (3 MB)
- Kulturpolitiskt program Huddinge kommun 2018–2023
- Miljöprogram 2017–2021 (15 MB)
- Mobility managementplan 2016 (3 MB)
- Näringslivsstrategi 2018–2022
- Parkeringsprogram 2016 (858 KB)
- Parkprogram 2015
- Parkplan del 1 av 2, 2015
- Parkplan del 2 av 2, östra Huddinge 2015
- Riktlinjer för bostadsförsörjning i Huddinge kommun 2020
- Riktlinjer för storlek på friyta vid förskolor och skolor, 2018
- Trafikstrategi, 2013 (7 MB)
- Trafiksäkerhetsplan 2017 (3 MB)
- VA-utbyggnadsprogram för Huddinge kommun 2016

Interna planeringsunderlag - Övriga planeringsunderlag

- Ett sammanhängande Huddinge, 2021 (3 MB)
- Lyckoparadoxen – Flyttar och kvarboende i Huddinge 2021
- Småhusbebyggelse i Huddinge 2021
- Trafikanalyser i arbetet med reviderad ÖP för Huddinge kommun, 2021
- Utredning snabbladdning elfordon Huddinge 2021
- PM Kompletteringsområden 2021
- Grön- och blåstrukturplan Huddinge 2021
- Klimat och sårbarhetsanalys Huddinge 2021
- Studie linje 172 (2021)
- Ekologiska samband i Huddinge 2018
- Flemingsberg – Masmo, Tre Scenarier för fortsatt utveckling 2013
- Huddinges Handbok för jämlikhetsanalys
- Huddinges Natur 2012
- Kulturmiljöprogram 2019 del 1
- Kulturmiljöprogram 2019 del 2
- Kulturmiljöprogram 2019 del 3
- Markinventering ny verksamhetsmark 2020 (6 MB)
- Metod ekologisk kompensation 2012
- Miljöbarometern - Miljöbarometern - Huddinge kommun
- Planeringsunderlag teknisk försörjning 2020 (1 MB)
- Utvecklingsplan Flemingsberg samrådsversion 2021
- Utvecklingsplan Kungens kurva samrådsversion 2021
- Utvecklingsplan Centrala Huddinge samrådsversion 2021
- Utvecklingsplan Vårby samrådsversion 2021
- Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030, 2020 (4 MB)
- Uppföljning av trafikstrategin 2020
- Vision och strategier Skogås Trångsund 2020

Externa planeringsunderlag

- Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
- Tyresåns vattenvårdsförbund: Startsida - Tyresån (tyresan.se)
- Mälarens vattenvårdsförbund: Mälarens vattenvårdsförbund | Mälarens vattenvårdsförbund (malaren.org)
- Åtgärdsprogram för Tyresån 2016 Tyresåns åtgärdsprogram 2016–2021, Tyresåns vattenvårdsförbund
- Åtgärdsplan för Orlången 2015 (ska uppdateras, ska finnas flera nya lokala åtgärdsprogram, 2021)
- Lokala åtgärdsprogram, Magelungen - Miljöbarometern - Huddinge kommun
- Framtidens kollektivtrafik - Region Stockholm (sll.se)
- Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050 - Region Stockholm (sll.se)
- Spårväg Syd - Region Stockholm (sll.se)
- Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket
- Läget i Länet, Bostadsmarknaden i Stockholms län 2021
- Bostadsbyggnadsbehov 2020–2029, Boverket
- Trångboddheten i storstadsregionerna, Boverket
- Social hållbar stadsutveckling, Boverket
- Verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling, Finansdepartementet
- Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och åtgärder i samhällsbyggnadsprocessen, Boverket
- Planera för rörelse - vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen, Boverket
- Tillgänglighetsdesign för stadens utveckling, Rise
- Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling, Boverket
- Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020–2045 | Länsstyrelsen Stockholm (lansstyrelsen.se)
- Avfallsplan SRV 2021–2030
- Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)
- Förstudie samordnad masshantering i Södertörn 2018
- Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020–2045 | Länsstyrelsen Stockholm (lansstyrelsen.se)
- Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen
- Transportsektorns miljöpåverkan - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)
- Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län (arcgis.com)
- Framtidens kollektivtrafik - Region Stockholm (sll.se)
- PowerPoint-presentation (sodertornskommunerna.se)
- Gångtrafiken i samhällsplaneringen - Trafikverket
- Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050 - Region Stockholm (sll.se)
- Spårväg Syd - Region Stockholm (sll.se)
- Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket
- Södertörnssamarbetet: https://sodertornskommunerna.se/
- För riksintressen gällande kommunikationer: Trafikverket https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/
- Riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö: www.naturvardsverket.se
- Riksintressen gällande försvarsintressen: www.forsvarsmakten.se

4 METOD

En hållbarhetsbedömning syftar till att bidra till helhetssyn och kvalitetssäkring i framtagandet av översiktsplanen. Hållbarhetsbedömningen resulterar även i ett dokument som kallas hållbarhetskonsekvensbeskrivning. Arbetet med hållbarhetsbedömningen har samordnats och integrerats med planarbetet så långt tidplanen tillåtit. Hållbarhetsbedömning utgör även strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav. Syftet med att genomföra en sådan bedömning är enligt lagtexten i 6 kap *”att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas”*. Miljöbedömningen ska fungera som stöd för, och ge underlag till, arbetet med att hitta en lämplig utformning av planen. Den ska främja ökad miljöhänsyn och göra det möjligt att redan i planarbetet väga miljökonsekvenser mot andra samhällsintressen.

Samråd med länsstyrelsen angående undersökning och avgränsning av betydande miljöaspekter har genomförts och redovisas i Länsstyrelsens synpunkter[1].

Huddinge kommun har tagit fram en helt digital översiktsplan. Det underlag som WSP tagit del av i sin bedömning har utgjorts av en hemsida med olika flikar som representerar översiktsplanens struktur samt en digital mark- och vattenanvändningskarta och en digital hänsynskarta. I den digitala mark- och vattenanvändningskartan finns lager som överlappar vilket gör att det är svårt att läsa kartan som helhet, i bilaga 2 till hållbarhetskonsekvensbeskrivningen presenteras ett kartsnitt av kommunens mark- och vattenanvändningskarta tillsammans med legend som förklarar de lager som visas.

4.1 ARBETSSÄTT

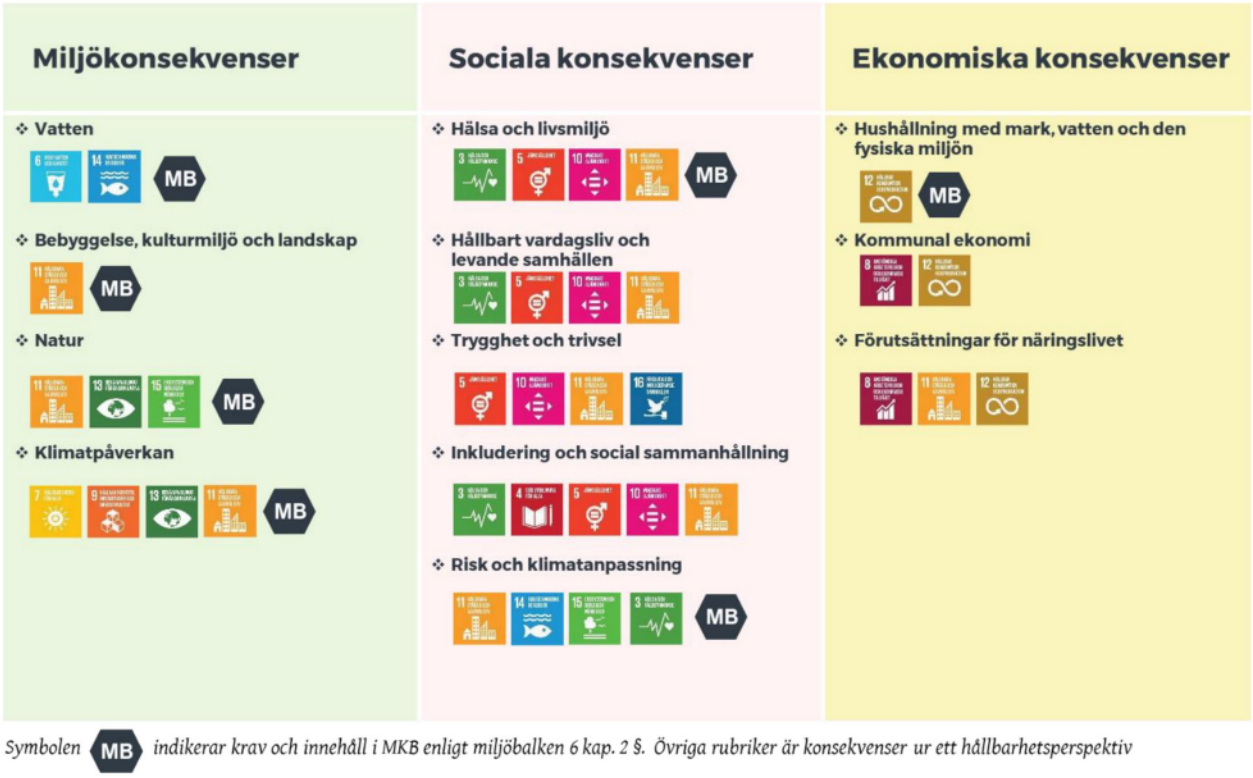
Genom att integrera mål för hållbarhet i den översiktliga fysiska planeringen ökar förutsättningarna för ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling. Hela arbetet med hållbarhetsbedömningen görs med de globala hållbarhetsmålen som utgångspunkt. Utifrån detta har sedan en struktur för hållbarhetskonsekvensbeskrivningen tagits fram med preciserade rubriker, se

Figur 4 nedan.

De avsnitt av konsekvensbeskrivningen som motiveras av krav i miljöbalken är markerade med ”MB” i respektive avsnittsrubrik.

På samma sätt som MKB-delarna av hållbarhetskonsekvensbeskrivningen avgränsas och fokuseras i samråd med Länsstyrelsen så har en avsmalning och prioritering gjorts av vilka sociala och ekonomiska perspektiv som ska hanteras i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen, utifrån planförslagets syfte och inriktning.

[1] Samrådsyttrande 2020-11-11.



Figur 4. Generell modell för hållbarhetskonsekvensbedömning.

Beskrivningar och bedömningar har gjorts av WSP:s konsultgrupp med särskild kunskap om konsekvensbedömningar. Arbetet har utförts med stöd av allmänt tillgängligt material (från exempelvis myndigheter och kommunen själv) samt utredningar som tagits fram i arbetet med planförslaget. Några fristående beräkningar eller modellkörningar har inte gjorts inom ramen för hållbarhetsbedömningen.

4.2 BEDÖMNING OCH VÄRDERING AV KONSEKVENSER

Vid bedömning av en plans hållbarhetsprestanda analyseras i huvudsak planförslagets strategier, riktlinjer och markanvändningskarta. Rättesnöret är frågan – bidrar planen till eller motverkar planen en hållbar utveckling. För att kunna svara på den frågan och bedöma konsekvenserna av ett planförslag bedöms huruvida förslaget ger tydlig vägledning för den fortsatta planeringen. För att ge tillräcklig vägledning måste strategier, riktlinjer och markanvändningskarta vara samstämmiga och eventuella målkonflikter måste ha hanterats.

För att beskriva ett planförslags konsekvenser används ofta begreppen *påverkan*, *effekt* och *konsekvens*.

- **Påverkan** är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför.
- **Effekt** är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, buller eller luftföroreningar.
- **Konsekvens** är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel människors hälsa eller biologisk mångfald.

För att beskriva konsekvenserna används följande skala:

- Stora, måttliga eller små negativa konsekvenser
- Varken positiv eller negativ konsekvens
- Stora, måttliga eller små positiva konsekvenser

Ett värde kan vara olika stort, vilket får betydelse för hur stor konsekvensen blir. Vid bedömning av konsekvenser vägs ingreppets omfattning och det berörda objektets värde alternativt känslighet in. Om ett område med högt värde/hög känslighet störs i stor omfattning innebär det stora negativa konsekvenser medan små störningar i ett område med högt värde innebär måttliga negativa konsekvenser.

Bedömningen av påverkan och konsekvens görs i förhållande till nuläget om inget annat anges.

En översiktsplan är ett planeringssteg som ligger tidigt i planprocessen och det är inte alltid möjligt att bedöma konsekvenserna av de ställningstaganden som görs. För vissa aspekter har därför bedömningarna delvis karaktären av riktningsanalyser som visar på en trolig utveckling.

Effekter och konsekvenser av planförslaget kan i vissa fall påverkas av utvecklingen i kringliggande kommuner samt i regionen som helhet. Samlade effekter kan också uppstå när många var för sig små bidrag samverkar och förstärker eller motverkar varandra över tid. I värsta fall kan enskilda förändringar som var för sig uppfattas som ”små” samverka och tillsammans ger stora konsekvenser. Sådana s.k. kumulativa effekter är svåra, men viktiga, att uppmärksamma i konsekvensbeskrivningen.

4.3 GENERELLA BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöbedömningen görs med stöd av miljöbalkens regler, samt krav på planeringen som ställs i Plan- och bygglagen.

4.3.1 Plan- och bygglagen

Lagen styr planläggning av mark, vatten och byggande.

Bestämmelserna i lagen syftar till att med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Planläggning enligt PBL ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

4.3.2 Riksdagens miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 miljökvalitetsmål. Följande mål bedöms vara relevanta i arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Huddinge kommun:

- Begränsad klimatpåverkan
- Ett rikt växt- och djurliv
- God bebyggd miljö
- Ingen övergödning
- Frisk luft
- Giftfri miljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Ett rikt odlingslandskap
- Levande skogar
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker

De första sex miljömålen i listan ovan utgör även de sex miljömål som ska prioriteras särskilt inom länet. Det är Länsstyrelsen i Stockholm som inom ramen för den regionala miljömålsdialogen valt ut dessa. Det innebär att det finns strategier eller utvecklingsprogram för dessa mål.

4.3.3 Folkhälsopolitiska mål

De folkhälsopolitiska målen kan tjäna som grund för bedömning av sociala konsekvenser och planens bidrag till social hållbarhet. Av de åtta målområdena är det främst område 5 och 6 som på olika sätt kopplar till översiktsplaneringen.

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet
8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Även andra nationella mål och riktlinjer kommer att användas för att besvara de sociala frågeställningarna i konsekvensbedömningen, till exempel rörande fördelning av planens nyttor och effekter över socio-ekonomiska grupper, mellan olika åldersgrupper eller mellan män och kvinnor. Exempel på relevanta ramverk är Barnkonventionen, och skrivningar PBL om att planläggning ska ”…främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer” (1 kap, 1§).

4.3.4 Hållbarhetsbedömning och Agenda 2030

Hela arbetet med hållbarhetsbedömning görs med de globala hållbarhetsmålen som fond. Initialt i planarbetet har de globala målen integrerats och analyserats mot kommunens nuvarande och kommande utmaningar. Detta för att få ett helhetsgrepp kring hållbarhet och fysisk översiktsplanering.



För att säkerställa att samtliga aspekter av hållbar utveckling integreras i planarbetet har kommunen valt att integrera den strategiska miljöbedömningen i en bredare hållbarhetsbedömning av översiktsplanen. Syftet med en hållbarhetsbedömning är att bidra till en helhetssyn och kvalitetssäkring i bedömningen av översiktsplanen. Arbetet med hållbarhetsbedömningen samordnas och integreras kontinuerligt med översiktsplanearbetet.

Huddinge kommun genomförde tidigt i planprocessen en identifiering av vilka globala mål som var relevanta för det kommande översiktsplanearbetet. Resultaten från denna analys sammanställdes sedan med WSP:s modell för hållbarhetsbedömning. Arbetet skedde under workshops med ett flertal representanter från kommunen och övriga inom ämnet sakkunniga. Under dessa workshops bedömdes den nya översiktsplanens inriktningsbeslut med övergripande mål och delmål gentemot de globala målen. Utifrån identifierade sakområden kopplat till hållbarhet sorterades sedan relevanta globala mål in under respektive rubriker. Dessa globala mål återfinns under respektive aspekt i hållbarhetskonsekvensbeskrivningens avsnitt 6, 7 och 8.

Genom att integrera mål för hållbarhet i den översiktliga fysiska planeringen ökar förutsättningarna för ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling. Under processen med att ta fram planförslaget har två så kallade deltidgranskningar genomförts av experter på WSP. Under en deltidsgranskning har WSP:s experter fått möjlighet att översiktligt läsa igenom planförslaget och komma med synpunkter kopplat till de avgränsade hållbarhetsaspekterna som presenteras i avsnitt 5.1. Genom denna iterativa process ges kommunen möjlighet att systematiskt arbeta in synpunkter för en ökad hållbarhet i planförslaget.

5 AVGRÄNSNING

Avgränsningen av de delar av hållbarhetskonsekvensbeskrivning som styrs av miljöbalkens krav syftar till att koncentrera arbetet till de frågor som är väsentliga för de val och beslut som behöver fattas för den aktuella planeringsnivån. Avgränsningen redovisas nedan. Ett samråd om avgränsningen genomfördes med Länsstyrelsen 11 november 2020.

5.1 AVGRÄNSNING I TID

Horisontåret för hållbarhetskonsekvensbeskrivning är satt till år 2050, samma som för översiktsplanen. Det medför att tidsperioden för bedömningarna av miljöpåverkan är satt till år 2050. Detta horisontår överensstämmer även med RUFS 2050 samt med kommunens utvecklingsplaner (som dock kan ha kortare tidshorisont när gäller vissa planeringsaspekter).

5.2 AVGRÄNSNING I RUM

Den rumsliga avgränsningen utgörs huvudsakligen av planområdets, dvs. kommunens, gräns. För vissa miljöaspekter kan påverkan uppstå även utanför själva planområdet. För exempelvis påverkan på vatten kan planen påverka recipienter som delvis är belägna i angränsande kommuner, inkl. Mälaren som är en resurs och tillgång för ett stort antal kommuner i regionen. Sociala och ekonomiska effekter av översiktsplanen har även dessa en utbredning som skiljer sig från kommunens fysiska gräns. I Huddinges fall handlar detta bland annat om markanvändning för anläggningar av nationell betydelse, där de negativa effekterna till stor del uppstår lokalt (till exempel genom buller, barriärer, påverkan på luftkvalitet), medan nyttorna uppstår regionalt och nationellt. De stora infrastrukturanläggningarna är bra exempel på detta.

I konsekvensbeskrivningen kommer således det geografiska område för vilka konsekvenserna beskrivs variera beroende på vilken miljöaspekt som studeras.

5.3 AVGRÄNSNING I SAK

Planförslaget har konsekvensbedömts utifrån dess ställningstaganden och inriktningar för mark- och vattenområden. Dessa har analyserats och konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Utformning och lokalisering av byggnader samt prövning av andra verksamheter som kan antas vara miljöstörande prövas och bedöms i senare planeringsskeden och prövningsprocesser. Konsekvenser av de infrastrukturprojekt som planeras i kommunen (Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn) hanteras på en övergripande nivå i denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning då utvecklingen av dessa påverkar kommunens framtida planerade utveckling och sammansättning. I hållbarhetskonsekvensbeskrivningen bedöms hur väl planförslaget möter utmaningar och möjligheter som respektive projekt kan medföra. Mer detaljerade konsekvensbedömningar av dessa projekt görs i respektive planprocess.

De *miljöaspekter* som bedöms vara betydande och som har konsekvensbedömts är:

- Vatten (ytvatten, grundvatten)
- Natur (bland annat biologisk mångfald och ekologiska samband)
- Bebyggelse, kulturmiljöer och landskap
- Klimatpåverkan
- Risk och klimatanpassning
- Hälsa och livsmiljö (inkl. buller, luftkvalitet)
- Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt

De övriga aspekter som konsekvensbedömts presenteras i

Figur 4 i avsnitt 4.1. ovan. Frågor rörande strålning (elektromagnetiska fält, markradon) bedöms inte vara relevanta för miljöbedömningen av översiktsplanen då detta är aspekter som mer ändamålsenligt hanteras i kommande detaljplanering.

5.4 EKOSYSTEMTJÄNSTER

Ekosystemtjänster är ett samlingsbegrepp för de funktioner hos naturen som ger människan nyttor som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det handlar bland annat om förmågan att rena vatten, reglera vattenflöden, rena luft och bilda bördiga jordar som ger oss nyttor som exempelvis vatten att dricka, mat att äta och ren luft att andas. Ekosystemtjänster är beroende av levande organismer och fungerande ekosystem. Tjänsterna delas vanligtvis in i kategorierna försörjande, reglerande, kulturella och stödjande.

Ekosystemtjänster berör flertalet av hållbarhetsaspekterna som bedöms i detta dokument. För att undvika upprepning konsekvensbedöms inte ekosystemtjänsterna separat utan de ingår i andra rubriker i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. Till exempel hanteras ekosystemtjänsterna:

- *biologisk mångfald/habitat* och *ekologiskt samspel* i avsnittet natur (6.2),
- *rekreation* i avsnittet hållbart vardagsliv och levande samhällen (7.3), och
- *klimatanpassning* (skyfall och värmeöar) i avsnittet risk (7.5).

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Särskilda regleringar med ekosystemtjänster som begrepp saknas i lagstiftningen. Flera av de strukturer som ger upphov till ekosystemtjänster benämns dock i PBL som allmänna intressen som alltid ska beaktas i planering och byggande. Exempel på sådana intressen är jord- och skogsbruk, tillgång till parker, grönområden och natur. I miljöbalken nämns fler allmänna intressen som ska beaktas, exempelvis ekologiskt särskilt känsliga områden, riksintressen och tätortsnära grönområden.

Inom det nationella miljömålsarbetet finns två etappmål som rör stadsgrönska. Boverket har tagit fram en vägledning och metod för hur (bland annat) kommuner kan integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i planering, byggande och förvaltning. Statens målsättning är att kommunerna i planering, byggande och förvaltning senast 2025 ska integrera och tillvarata ekosystemtjänster i urbana miljöer.

6 MILJÖKONSEKVENSER

Planförslagets miljökonsekvenser redovisas i fyra aspekter: konsekvenser för *vatten*, hur planföslaget påverkar *naturmiljön*, om planföslaget bidrar till att värna om *bebyggelse, kulturmiljö och landskap* samt hur planförslagets *klimatpåverkan* hanteras.

6.1 VATTEN



Ytvattnet är det vatten som finns i hav, sjöar och vattendrag. Dagvatten är det vatten som tillfälligt ansamlas på markytan till följd av nederbörd, is/snösmältning eller uppträngande grundvatten. Via ytavrinning eller dagvattensystem kan dagvattnet nå våra ytvatten. Grundvatten bildas när nederbörd tränger ner i marken. Gränsen där samtliga hålrum, sprickor och porer i marken är vattenfyllda kallas för grundvattennivån. Inom ett avrinningsområde styrs grundvattennivån av ett antal olika faktorer såsom marknivåns höjdskillnader, väderleksförhållanden, närliggande vattendrag samt lokala berg- och jordarter. I urbana miljöer påverkas grundvattenförhållandena även av hårdgjorda ytor, ledningar i mark med mera.

Yt- och grundvatten ingår som en integrerad del av det hydrologiska kretsloppet och det sker också ett ständigt utbyte mellan yt- och grundvatten. Avgörande för de olika vattnens kvalitet är deras naturliga egenskaper samt den omgivningspåverkan de utsätts eller tidigare utsatts för. Påverkan på yt- och grundvatten är starkt beroende av markanvändning. En ökad andel hårdgjorda ytor såsom asfalt minskar infiltrationen till grundvattnet och ökar mängden dagvatten. Föroreningsmängden i dag- och grundvatten är beroende av vilka verksamheter som finns.

I det här kapitlet bedöms hur väl planförslaget hanterar ovan nämnda aspekter kopplade till yt- och grundvatten.

Nuläge och förutsättningar
Huddinge kommun är en sjö- och vattenrik kommun med 22 sjöar och många vattendrag och våtmarker. I kommunen finns ett flertal ytvattenförekomster, *se bilaga 1*, och grundvattenförekomsten Tullingeåsen. Vattenförekomsternas status varierar i dagsläget och åtgärder har genomförts för att förbättra statusen. I Huddinge finns en större grundvattentäkt vid Vårby källa, vilken har sitt tillrinningsområde främst inom Gömmarens naturreservat. Vid Huddinge sjukhus finns ytterligare en större grundvattentäkt som inte är i bruk idag men som vid brist på reservvatten skulle kunna iordningsställas.

En stor del av dagvattnet i Huddinge leds vanligtvis direkt till sjöar och vattendrag utan föregående behandling, vilket medför en okontrollerad spridning av bland annat tungmetaller och näringsämnen. Detta i kombination med avrinning av näringsämnen från kommunens jordbruksmarker, gör att den ekologiska statusen är dålig i många av kommunens sjöar. Det finns även ett flertal fritidshusområden som saknar allmänt vatten- och avloppssystem. Allt fler av dessa omvandlas till permanentboende. Eftersom fritidshusområdenas enskilda vatten- och avloppssystem inte är dimensionerade för de krav som ställs vid ett permanentboende ökar utsläppen till kommunens vattendrag och sjöar kontinuerligt. Huddinge kommun har ett mål om att samtliga enskilda avloppsanordningar i kommunen ska vara godkända och uppfylla gällande miljökrav senast år 2025. Kommunen har även en plan fär att bygga ut sitt kommunala vatten- och avlopp till dessa områden och sedan 2004 har det byggts ut eller

påbörjats byggas ut ibland annat Västra Glömsta, Gladö kvarn och Vidja. I de delar av kommunen där det saknas kommunalt ledningsnät är invånarna hänvisade till bergborrade eller grävda brunnar.

I Huddinge finns flera sjöar som är så kallat ekologiskt särskilt känsliga[2] (ESKO) i något avseende. Långsjön, Trehörningen, Mörtsjön, Magelungen, Orlången och Drevviken är ekologiskt känsliga med avseende på övergödning. Som en följd av föroreningar från enskilda avlopp i intilliggande fritidshusområden riskerar även Gömmaren, Kvarnsjön (Gladö), Ådran och Albysjön inom Mälarens sjösystem drabbas av övergödning.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljökvalitetsnormer (MKN) för landets vattenförekomster är juridiskt bindande (5 kap. MB) och anger den kvalitet som en vattenförekomst ska ha till ett visst år.

Tillstånd till ett projekt eller en verksamhet eller godkännande av detaljplan får inte ges om åtgärden, verksamheten eller planen riskerar att orsaka en försämring av status eller äventyrar möjligheten att en miljökvalitetsnorm uppfylls. Vattenförekomsterna omfattas även av ett icke-försämringskrav, vilket innebär att mänskliga verksamheter inte får försämra statusen för en förekomst. I och med en vägledande dom från EU-domstolen ska icke-försämringskravet gälla på kvalitetsfaktornivå. För kvalitetsfaktorer som redan befinner sig i sämsta statusklass innebär all ytterligare belastning en försämring av status oberoende om den sammanlagda bedömningen inte riskerar att försämras.

Enligt EU:s vattendirektiv ska medlemsstaterna skydda, förbättra och återställa alla ytvattenförekomster. Det finns alltså en skyldighet att bidra till en förbättring av recipientens status (det s.k. förbättringskravet).

Vid alla planer eller projekt ska det redovisas om möjligheten att uppnå MKN äventyras eller om det finns risk för statusförsämring.

Planförslagets konsekvenser
I planen presenteras ambitiösa mål för att hantera kommunens vatten. De största utmaningarna kopplat till kommunens vatten bedöms vara dagvattenhanteringen och den föroreningsbelastning som påverkar vattenkvaliteten i kommunens ytvatten. Under planeringsinriktningen *vattensystem i balans* beskrivs bland annat att det vid all utveckling ska genomföras åtgärder för att säkerställa god vattenkvalitet och minska näringsbelastningen. Kommunen beskriver även en vision att ta ansvar för och säkra vattenkvaliteten i kommunens närområde. Exempel på hur detta ska genomföras är delvis genom att aktivt arbeta tillsammans med grannkommunerna för att säkerställa vattenkvaliteten i prioriterade vattenförekomster, särskilt omnämns Orlången och Trehöringen. Det är positivt att kommunen tydligt lyfter samverkan över kommungränsen som en strategi för att hantera och förbättra vattenkvaliteten. Kommunen visar även på en god medvetenhet om utmaningar kopplat till grundvatten. I planförslaget beskrivs bland annat att kommunen ska säkerställa att grundvatten inte förorenas samt att åtgärder ska genomföras så att MKN uppnås.

Planförslaget medger en omfattande utbyggnad inom kommunen, bland annat genom ianspråktagande av naturmark. Genom att bebygga och hårdlägga genomsläppliga ytor ökar mängden dagvatten som måste tas om hand. Kommunen visar dock stor medvetenhet kring behov av dagvattenhantering och i samtliga av kommunens sju geografiska utvecklingsområden lyfts detta behov. I de kommunövergripande planeringsinriktningarna beskrivs även hur kommunen ska anpassa andel hårdgjord yta och täthet till behov av ytor för regnvatten, återskapa dagvattenanläggningar vid behov samt genomföra klimatanpassnings- och vattenvårdande åtgärder vid all planering av mark och

[2] 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.

vatten. Dessa riktlinjer visar att kommunen har höga ambitioner att hantera risker kopplat till vattenhantering. Genom att utgå från kommunens dagvattentrategi i all kommande planering finns även goda förutsättningar att hantera utmaningar kopplat till MKN.

Utmaningarna kopplat till den växande omvandlingen av fritidshusområden till permanentbostäder beskrivs i planförslaget. För fritidshusområden som omvandlas till permanentbostäder presenteras en plan att i samarbete med Stockholm vatten och avfall (SVOA) successivt ansluta dessa till det kommunala VA-nätet. Kommunen planerar enligt planen att öka takten på detta arbete. Det är positivt att det inom kommunen finns en plan för att ansluta områdena till det kommunala nätet, men trots en ökad takt tar dock sådana åtgärder lång tid att genomföra. Det vore bra om kommunen även presenterade andra åtgärder för att säkerställa att denna omvandling inte medför en belastning på kommunens vatten och möjligheten att nå MKN.

Våtmarker lyfts som en viktig tillgång i kommunen, särskilt i fråga om vattenkvalitet. Enligt planförslaget ska våtmarker bevaras eller återskapas, det är bra. Det vore dock positivt om befintliga värdefulla våtmarker eller områden där återskapande kan vara aktuellt pekas ut och presenteras i mark- och vattenanvändningskartan samt i text.

Kommunen har högt satta ambitioner, men utan konkreta och mer platsspecifika åtgärdsförslag eller riktlinjer vid den kommande planläggningen blir planens stöd vagt och öppet. I mark- och vattenanvändningskartan pekas områden ut för dagvattenanläggningar. I den tillhörande hänsynskartan pekas även vattenområden ut tillsammans med kommunövergripande hänsyn. I hela kommunen ska hänsyn tas till områden med god förmåga att rena vatten och kommunen ska bevara naturliga vattenmiljöer. Rumsligt markeras dessa ut i hänsynkartans underkategori *vattenvärden – vattenrenande åtgärder.* Det är positivt att dessa markeras ut, men det skulle underlätta förståelsen om det tydligare definierades vilka vattenrenande åtgärder som det finns behov av på en övergripande nivå och om åtgärderna bör skilja sig åt inom kommunen. För att tydliggöra planens ambitioner bör de områden som reserverats i mark- och vattenanvändningskartan beskrivas mer platsspecifikt utifrån intilliggande vattenförekomsters status och behov.

Planförslaget bedöms medföra risk för små negativa konsekvenser för kommunens vatten på grund av den omfattande exploatering som planen medger kombinerat med delvis öppna och vaga riktlinjer. Samtidigt framgår det att av planen att utbyggnadstakten av VA-nätet är prioriterad och i planförslaget ställs även krav på att dagvattenutredningar ska tas fram i kommande i planskeden. Sammantaget bedöms planförslaget därför medföra små positiva konsekvenser för kommunens vatten.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Specificera vad som gäller inom de områden som utpekas som *vattenvärden – vattenrenande åtgärder* i hänsynskartan. Nu gäller samma övergripande beskrivning samtliga utpekade området. Går det att vara mer områdesspecifik?
- I planen presenteras strategin att i första hand bevara våtmarker och i andra hand återskapa eller skapa våtmarker där det råder brist på dem. Peka ut möjliga ytor för anläggning av våtmarksetablering i mark- och vattenanvändningskartan.
- Det vore positivt om kommunen differentierade åtgärder i de utpekade områdena för vattenrenande åtgärder, förslagsvis utifrån de olika vattenförekomsternas behov.

6.2 NATUR



Skyddet och vårdandet av naturmiljöer är en förutsättning för att kunna bevara den biologiska mångfalden och i förlängningen allt biologiskt liv, likaså de funktioner och processer som är viktiga för att ekosystem och livsmiljöer ska bestå och utvecklas. Robusta ekosystem är en förutsättning för de tjänster och produkter – ekosystemtjänster – som naturen bidrar med. I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till att bevara eller stärka förutsättningar för biologisk mångfald och ekologiska samband.

Nuläge

Huddinges natur är varierad med en rik biologisk mångfald och många skyddsvärda områden, *se bilaga 1.* Kommunen har en rik naturmiljö med värdefulla och skyddsvärda skogar, öppna odlingslandskap och våtmarker. Totalt består en tredjedel av kommunens yta av naturreservat. Den stora andelen skyddad natur är en stor tillgång för kommunen. Trots den stora andelen skyddad natur finns det fortfarande flera värdefulla skogar och sjöar som inte omfattas av något juridiskt skydd, till exempel Sörskogen, Flottsbroområdet samt Kynäsberget. Genom kommunen sträcker sig två av regionens gröna kilar, Bornsjökilen och Hanvedenkilen. I nuläget bedöms spridningssambanden mellan naturområdena inom kommunen vara måttliga i nord-sydlig riktning och svaga i öst-västlig riktning med anledning av omfattande barriärer i form av bebyggelse och infrastruktur.

I Huddinge finns ungefär 6500 hektar skog, huvudsakligen kommunägd. Skogen är av mycket varierande karaktär och rymmer hällmarkstallskogar, djupa bäckraviner, urskogsartade granskogar och eklandskap. Kommunens skogsområden är mer eller mindre tätortsnära och bitvis mycket välbesökta. Stora delar av skogsmarken ingår i Bornsjökilen och/eller Hanvedenkilen och/eller är skyddade som naturreservat. Inom kommun finns även odlingslandskap med höga naturvärden. I relation till andra delar av regionen finns områden inom kommunen som är förhållandevis opåverkade av exploateringar, exempelvis Hanvendenområdet. I området finns fyra biologiska kärnområden, vilka är särskilt viktiga för den biologiska mångfalden; Flemingsbergsskogen, Paradisets naturreservat, Orlångenområdet samt Ågesta friluftsområde. Av dessa fyra är Flemingsbergsskogens och Paradisets naturreservat de minst påverkade delarna.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Naturvärden

I plan- och bygglagen anges bland annat att man i planeringen ska ta hänsyn till naturvärden. I 3 och 4 kap. Miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. I 7 och 8 kap. i samma lag finns bestämmelser om skydd av områden och djur- och växtarter.

Artskyddsförordningen (2007:845) reglerar fridlysning av djur och växter, samt vad som gäller för arter som pekats ut av EU som särskilt skyddsvärda, så kallade Natura 2000-arter. Dispens från förbuden i förordningen söks hos länsstyrelsen.

Ekologiska samband

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga ur ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Särskilda skrivningar om just ekologiska spridningssamband saknas.

I RUFS 2050 pekas tio gröna kilar ut som är särskilt viktiga att ta hänsyn till i planeringen då de är av särskild vikt för bland annat ekologi, men även andra värden kopplade till grönska som friluftsliv och

rekreation. I Länsstyrelsens handlingsplan för regional grön infrastruktur beskrivs de behov som finns av att uppnå nationella och internationella åtaganden som miljömål, mål för friluftspolitiken för att bibehålla ett hållbart samhälle.

Planförslagets konsekvenser
För att bibehålla en rik biologisk mångfald är de ekologiska spridningssambanden en viktig aspekt. Om de skyddade områdena avskärmas med barriärer påverkas den biologiska mångfalden framöver negativt. I planen beskrivs att svaga gröna samband som pekats ut i RUFS ska värnas och stärkas. Det är positivt att kommunen lyfter vikten av att värna om och utveckla ekologiska spridningssamband. Kommunen beskriver även att odlingslandskapen ska värnas och att arbete för att minska spridning av invasiva arter ska genomföras såväl på land som i strandområden vilket också bedöms bidra positivt till en välmående natur och en rik biologisk mångfald. I mark- och vattenanvändningskartan framgår det dock att kommunen planerar majoriteten av sin utveckling i områden där det i nuläget finns behov av att stärka de ekologiska sambanden. Det formuleras inga tydliga ställnings-, hänsynstaganden eller åtgärder för hur exploatering ska ske inom dessa områden samtidigt som de svaga sambanden stärks. Detta medför att det finns en överhängande risk att dessa ytterligare försvagas. Ett exempel är utvecklingen som planeras i Flemingsberg där omfattande ny bebyggelse ska ske dels genom förtätning, dels genom ianspråktagande av ny mark. Det är dock positivt att kommunen ska utgå från skadelindringshierarkin i den kommande planeringen.

Stränder har ofta ett högt värde för biologisk mångfald. I Huddinge finns flera sjöar som omfattas av strandskydd. Det framgår inte av planeringsinriktningarna för de geografiska områdena om särskild hänsyn ska tas till strandskyddade miljöer. Strandskyddade områden visas inte heller i någon av de kartor som hör till planförslaget. I de kommunövergripande planeringsinriktningarna anger kommunen dock att Huddinges stränder och strandnära miljöer ska värnas genom att strandskyddet värnas samt genom att peka ut sjöar och strandmiljöer som nya ekologiskt känsliga områden, detta bedöms som positivt.

Enligt planförslaget medges omfattande utveckling i området Loviseberg som i nuläget utgörs av natur- och jordbruksmark. Planförslaget medger även att delar av Gömmarens och Orlångens naturreservat tas i permanent anspråk vid Kungens kurva respektive Gladö kvarn. I den sydöstra delen av kommunen intill Jordbro industriområde planeras även ianspråktagande av naturmark till förmån för utveckling av ett verksamhetsområde. Genom den omfattande bostadsbebyggelse som kommunen planerar kombinerat med att förenkla för människor att ta sig till kommunens naturreservat bedöms planförslaget medföra ett ökat slitage på kommunens naturreservat.

När värdefull naturmark tas i anspråk påverkas den biologiska mångfalden och de ekologiska spridningssambanden negativt. Det är positivt att kommunen beskriver hur hänsyn ska tas till naturen i den planerade utvecklingen men trots det innebär utvecklingen att kommunens samlade naturvärde minskar. För att mildra dessa effekter ska kommunen arbeta med ekologiska kompensationsåtgärder såsom grönytefaktor, och värdering av ekosystemtjänster vilket är bra. Kommunen presenterar även förslag på fyra områden för nybildning av naturreservat. Det är mycket positivt för kommunens naturvärden att genom skydd säkerställa att värdefull natur värnas och utvecklas. De naturområden som utreds för naturreservatsbildning syns dock inte i mark- och vattenanvändningskartan. Tydligare ställningstaganden kring kommunens hantering av naturmark och biologisk mångfald efterfrågas både på kartorna och i texten.

Planförslaget medför omfattande utveckling i kommunen, bland annat genom att ta värdefull naturmark i anspråk, samtidigt är det övergripande åtgärdsförslag som presenteras vaga. Kommunen planerar visserligen även för fem nya naturreservat. Det medför att planförslaget kommer att innebära både positiva och negativa konsekvenser för naturen i kommunen. De negativa konsekvenserna som

planen medför bedöms dock vara oåterkalleliga och mer omfattande än de positiva konsekvenserna. Sammantaget bedöms därför planen medföra måttliga konsekvenser för naturen inom Huddinge.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Var transparent och identifiera på en övergripande skala vilka värden som försvagas eller försvinner till följd av planerad utveckling och ge sedan konkreta exempel på kompensation.
- Tydliggör i respektive utvecklingsområde hur naturvärden och ekologiska spridningssamband ska värnas och/eller stärkas. Kommunens övergripande planeringsinriktning är bra men generellt öppen och vag.
- Tydliggör i mark- och vattenanvändningskartan vilka ställningstaganden kommunen gjort kopplat till utveckling av naturmiljön.
- Konkretisera och tydliggör hur kommunen planerar att arbeta med kompensationsåtgärder för förlorade naturmiljövärden, exempelvis och framförallt kopplat till utbyggnad av Loviseberg och Kungens kurva eller verksamhetsområdet på gränsen till Jordbro industriområde.
- Markera ut strandskyddade miljöer i hänsynskartan.
- Tydliggör hur ekosystemtjänster ska bevaras och utvecklas, exempelvis genom kravställning på ekosystemtjänsanalyser i programskede.
- Markera utredningsområden som utreds för naturreservatsbildning på mark- och vattenanvändningskartan för att göra det tydligt för läsaren och i kommande planskeden.

6.3 BEBYGGELSE, KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP



MB

Kulturmiljö är miljöer som människan påverkat genom tiderna och som därför vittnar om historiska och geografiska sammanhang. Det kan gälla allt från enskilda byggnader eller objekt till stora landskapsavsnitt.

Tidsmässigt kan kulturmiljöer vara allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer. Kulturmiljön är en viktig del av vårt kulturarv som vi medvetet eller omedvetet förmedlar i form av traditioner, idéer och värden mellan generationer. Kulturarvet bidrar till en stimulerande livsmiljö och är en viktig resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. För att kulturmiljövärden ska bestå är det viktigt att kontinuiteten i miljön upprätthålls, till exempel genom att kulturmiljöers ursprung är fortsatt tydliga och att kopplingar mellan olika tider bevaras.

Begreppet kulturhistoriskt värde definieras i Riksantikvarieämbetets plattform för kulturhistorisk värdering och urval (2015) som ”de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.”

Nuläge och förutsättningar

Huddinge kommun har många kulturmiljöer som är värda att bevara. De består av allt från kulturhistoriskt viktiga och tidstypiska kulturlandskap till fornlämningar, bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader. Kulturmiljöerna berättar om Huddinge kommuns historia genom de miljöer som tidigare har skapats och har därför en viktig roll som identitetsskapare.

Hanveden i sydöstra delen av kommunen är bland de äldsta kända boplatserna i hela Mälardalen. Där 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 länsmuseum utpekade som särskilt intressanta och värda att bevara. Rika fyndigheter från järnåldern och framåt finns framförallt i Vårby och Glömstadalen med närliggande områden.

Det moderna Huddinge tog form efter 1800-talets mitt genom utbyggnaden av den västra stambanan mellan Stockholm och Södertälje och senare Nynäsbanan. Dessa blev sedan egenstyrda municipalsamhällen under 1920-talet och präglar 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. Mellan åren 1960 och 1974 byggdes 14 000 lägenheter i flerbostadshus i Huddinge, många som ett led i den rikspolitiska satsningen Miljonprogrammet. 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.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljöbalken 3 kap 6§ säger att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.

I Plan- och bygglagen beaktas särskilt värdefull kulturmiljö i den kommunala planeringen. I 2 kap 3§ anges att planering enligt PBL ska ske med hänsyn till bland annat kulturvärden. Om en väsentlig egenskap går förlorad eller om områdets särart eller karaktär väsentligt ändras sker en förvanskning. För att undvika en förvanskning måste därför bärande karaktärsdrag, egenskaper och särarter identifieras och pekas ut. Som ett allmänintresse är kulturmiljöperspektivet en central och ibland avgörande aspekt för lämpligheten i att bebygga ett markområde. Särskild hänsyn ska alltid tas till kulturvärdena på platsen. Centralt i den kommunala planeringen är begreppet Särskilt värdefull, som kan gälla enskilda byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser. Råd för definition av särskilt värdefull/byggnad/bebyggelse finns angivet Boverkets föreskrifter och råd (BFS 2016:6).

Planförslagets konsekvenser
Översiktsplanen har höga ambitioner att tillvarata och bevara kulturhistoriska värden, vilket framgår av de kommunövergripande planeringsinriktningarna. Kommunen har ett aktuellt och väl uppdaterat kulturmiljöprogram från år 2019. Enligt planförslaget ska kulturmiljöprogrammet i delar vara vägledande och utgöra utgångspunkt både för planering och bygglovsbedömningar. Programmet ger goda förutsättningar att värna kulturhistoriska värden i den fysiska planeringen vilket, om programmet används aktivt, är positivt för kulturmiljön. Vidare anges även att Huddinges många kulturmiljöer är värda att bevara och att de är viktiga för Huddinges identitet. Behoven att bevara kulturmiljövärden eller att utveckla ny bebyggelse kan dock ibland behöva ställas mot varandra. Denna målkonflikt identifieras i planen och i de fall utveckling planeras inom värdefulla kulturmiljöer ska kulturmiljöprogrammet finnas som underlag till beslut om hur och om dessa miljöer kan förändras och utvecklas.

I mark- och vattenanvändningskartan visas tydligt att flertalet utpekade utvecklingsområden ligger inom områden som även hyser kulturhistoriska värden. För ett par geografiska utvecklingsområden preciserar planen hur planeringen ska ske och vilka kulturmiljövärden och kvaliteter som ska värnas och tillskapas just där. Flera av de övriga utvecklingsområdena (utvecklingsområde under utredning samt alternativt utvecklingsområde med stor eller mindre förändring) är även lokaliserade till kulturhistoriskt värdefulla områden. För dessa preciseras inte specifikt hur kulturmiljövärden ska värnas. Detta innebär en osäkerhet i vilka avvägningar och allmänna intressen som kommer premieras i den kommande planläggningen. Det medför en risk för negativ utveckling av kommunens kulturhistoriska värden.

I planförslaget finns det målkonflikter för vissa utvecklingsområden. I till exempel centrala Huddinge föreslås vad som kallas varsam komplettering med utgångspunkt i kommunens kulturmiljöprogram samtidigt som området pekas ut som stadsutvecklingsområde för större förändring. I kommundelen Skogås-Trångsund ska struktur och karaktär av årsringar värnas med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet, samtidigt planeras här vad som kallas täta stadsmiljöer i stationsnära lägen. Här blir planförslagets vägledning svag vilket riskerar att påverka kulturmiljövärdena på ett negativt sätt.

I området kring Vårby gård, Vårby källa, Fittjanäset och Myrstugeberget föreslås förändringar i olika grad samtidigt som det finns höga kulturhistoriska värden på dessa platser, bland annat utgör dessa rika fornlämningsmiljöer. Gemensamt för dessa områden är att det inte preciseras hur avvägningarna ska göras och om kulturhistoriska värden kommer att bevaras eller inte. Det medför att det blir svårt att förutse planens konsekvenser för kulturmiljön på dessa platser.

I området Flemingsberg och Grantorp finns höga kulturhistoriska värden utpekade. I de platsspecifika planeringsinriktningarna för detta område som enligt planen är ett utvecklingsområde som står inför stor förändring nämns dock inte kulturmiljöprogrammet. Det bedöms medföra en risk för att de kulturhistoriska värdena i området påverkas negativt.

I området Segeltorp anges att dock att utveckling ska ske med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet. I Segeltorp är det dock endast en mindre yta med kulturhistoriskt värde som enligt mark- och vattenanvändningskartan utgörs av utvecklingsområde för mindre förändring. Den bebyggelse som planeras i Segeltorp beskrivs som blandad intill Spårväg Syds hållplatser. Det är positivt att kommunen särskilt lyfter hänsyn till kulturmiljövärden i den platsspecifika planeringsinriktningen för området och bedöms möjliggöra ett bevarande av kulturhistoriska värden. Hur utvecklingen ska anpassas till kulturhistoriska värden framgår inte.

För kulturlandskapet är kontinuerligt jord- och skogsbruk viktigt. Det är därför positivt för kommunens kulturhistoriska värden kopplade till landsbygden att planförslaget anger att odlingslandskap och kontinuitetsskogsbrukens värden ska bevaras och utvecklas. Stora delar av landsbygden utanför naturreservaten är dock markerad som potentiellt område för enskild komplettering. I planen framgår visserligen att sådan utveckling ska ske med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet och enligt befintligt bebyggelsemönster. Det innebär en potential till bevarande av värden trots utveckling. Samtidigt planeras exempelvis den nya stadsdelen Loviseberg på denna typ av mark med kulturhistoriskt värde vilket bedöms medföra att kommunens kulturmiljövärden påverkas negativt. Det framgår dock av områdesbeskrivningen av Loviseberg hur hänsyn ska tas till den rika fornlämningsmiljön i området, vilket är positivt.

I mark- och vattenanvändningskartan framgår att flertalet utvecklingsområden är placerade inom områden med kulturhistoriska värden. Planförslaget medger stora förändringar i den fysiska miljön inom flera centrala delar i kommunen. I närhet till spårväg ska särskilt hög och tät bebyggelse premieras. Målkonflikten mellan omfattande utveckling och andra allmänna intressen inom för kommunens kulturhistoriskt värdefulla delar innebär en osäkerhet och en risk för bevarandet av dessa värden. Det finns en stor risk att kulturhistoriska värden går förlorade då det inte tydligt framgår av planförslaget hur och om dessa värden ska värnas och hanteras mer konkret i kommande planläggning.

Sammantaget bedöms planen innebära risk för måttliga konsekvenser på kommunens kulturhistoriska värden. Denna bedömning kan dock mildras genom åtgärder som att i planen ställa krav på att särskilda kulturmiljöutredningar ska ingå i framtagande av nya detaljplaner inom och i angränsning till för kulturmiljön särskilt värdefulla områden.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör att planering av tillkommande bebyggelse inom eller angränsade till områden som är utpekade i Kulturmiljöprogrammet ska föregås av en kulturmiljöutredning. Detta skulle innebära en betydligt mindre risk för negativa konsekvenser av föreslagen plan.
- Vid planläggning inom och i angränsning till särskilt värdefulla områden bör det ställas krav på att särskilda kulturmiljöutredningar ska tas fram.
- Mark- och vattenanvändningskartan kan med fördel förtydligas angående vilken hänsyn kommunen avser ta till utpekade kulturhistoriska värden. Kulturmiljöprogrammets värden ligger nu under övriga hänsynsvärden och dessa överlappar i hög grad med föreslagna utvecklingsområden.

6.4 KLIMATPÅVERKAN



Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ger upphov till negativ klimatpåverkan som påverkar hela vår planet. I plan- och bygglagen står att kommunen ska ta hänsyn till miljö- och klimataspekter i sin planering. All ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet. Hur omfattande utvecklingen är och var i kommunen den sker är viktiga faktorer att ta hänsyn till vid bedömningen av planens klimatpåverkan. I följande avsnitt bedöms hur väl översiktsplanen hanterar möjligheten till minskad klimatpåverkan genom fysisk planering.

Nuläge och förutsättningar

De direkta utsläppen av växthusgaser i Huddinge kommun mellan åren 1990–2018 följer en nedåtgående trend. År 2018 låg de direkta växthusgasutsläppen per invånare på 1,5 ton[3]. Minskningen kan framförallt härledas till de minskade utsläpp som skett inom kommunens industri- och energiförsörjningssektor. De tre sektorer som står för majoriteten av växthusgasutsläppen i kommunen är transporter, avfall och avlopp samt produktanvändning. År 2019 stod enligt miljöbokslutet transporter för knappt 60 %, avfall och avlopp för cirka 20 % och produktanvändning för cirka 10% av Huddinges växthusgasutsläpp.

Transportsektorn är den enskilt största källan till växthusgaser inom kommunen. De senaste åren har det visserligen skett en viss minskning av utsläppen från transportsektorn. För att nå regionalt och nationellt uppställda mål är dock behovet av utsläppsminskningar fortfarande mycket stort.

Idag använder 56 procent av kommunens invånare bil för vardagsresor, 19 procent kollektiva färdmedel, 4 procent cykel och 18 procent gång[4]. Den nuvarande trenden är att korta resor inom kommunen med bil ökar medan de minskar med gång och cykel.[5] Med sina stora genomfartsvägar och järnvägar utgör Huddinge en transitkommun sett ur regionalt perspektiv. Huddinge kommuns huvudvägnät är relativt väl utbyggt och nu genomförda respektive pågående projekt, såsom Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm, kommer att stärka vägsambanden ytterligare. Att bygga nya transportleder leder i förlängningen till ökad bilism, vilket i sin tur leder till trängsel och

[3] http://miljobarometern.huddinge.se/miljoprogram-20172021/klimat-och-luft/vaxthusgasutslappen-ska-minska/vaxthusgasutslapp-per-invanare/
[4] Uppföljning av trafikstrategin (baseras på data från RVU (resvaneundersökning) 2016 utförd av Trafikanalys.)
[5] Uppföljning av trafikstrategin (baseras på data från RVU (resvaneundersökning) 2016 utförd av Trafikanalys.)

köbildning[6]. Tillgången till kollektivtrafik i Huddinge är god. Busslinjenätet är dock föråldrat och i behov av att anpassas till målpunkter och invånarnas behov[7]. I dagsläget bor omkring 70 procent av Huddinges invånare inom ett avstånd på 1 200 meter från närmaste förbindelse för spårtrafik[8].

Energiförsörjning är även delvis en källa till växthusgaser. Idag försörjs majoriteten av hushållen och företagen i Huddinge av fjärrvärme. Fjärrvärmen produceras huvudsakligen i Igelsta av Söderenergi AB, till cirka 90 procent av förnyelsebara bränslen. En del värmeförsörjning sker dock fortfarande med direktverkande el och/eller olja.

Inkluderas de indirekta utsläppen av växthusgaser till följd av konsumtion i kalkylen är utsläppen per Huddingebo och år 10 ton (2015). Utsläppen har legat på samma nivå sedan år 2004. Målet som satts innebär en reduktion till 4 ton per person och år 2030[9].

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Klimatlagen trädde i kraft i svensk lag 1 januari 2018. Den binder regeringen vid att föra en politik för att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045 ska vara noll. De svenska målen är satta mot bakgrund av de mål som EU satt till 2030. Unionens samlade utsläpp ska minska med 40 procent till detta år jämfört med 1990.

Sverige har satt etappmål för de delar av utsläppen som inte omfattas av utsläppshandeln. Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

I Huddinges miljöprogram 2017–2021 beskrivs kommunens mål för en minskad klimatpåverkan. I programmet beskrivs exempelvis att: *Utsläppen av växthusgaser per invånare ska minska med 74 procent till år 2030 jämfört med år 1990. Energianvändningen i kommunägda byggnader ska minska med 50 procent till år 2050 och utsläpp från tjänsteresor med bil och flyg ska minska med 50 procent 2021 jämfört med år 2017.*

Planförslagets konsekvenser
All planläggning som leder till ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser. I Huddinge planeras omfattande utveckling med stora nya bostadsområden och utbyggd infrastruktur. Behov av fordonsdrivmedel kan minskas genom att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska enligt planförslaget prioriteras när kommunen utvecklas. Det är positivt att kommunen vill prioritera och möjliggöra för mer hållbara och klimatsmarta färdmedel och resealternativ. I mark- och vattenanvändningskartan finns prioriterade befintliga och framtida cykelstråk markerade. Det är positivt att det tydligt går att utläsa var sådana satsningar planeras.

Under inriktningen *minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning* anger kommunen att marken ska användas smart med komplettering av bebyggelse med närhet till kollektivtrafik och i redan bebyggda områden. Det är bra att ny bebyggelse planeras i kollektivtrafiknära lägen som redan är ianspråktagna. Enligt mark- och vattenanvändningskartan planerar kommunen dock att bygga även inom andra områden som bland annat presenteras under Utveckling övrig bebyggelse. Vid flera platser tas också skogsområden i anspråk där problematiska utvecklingsområden inom kommunen är bland annat området vid kommungränsen intill Jordbro industriområde. Även utvecklingen i Loviseberg och Kungens kurva kan komma att bli problematiska om utvecklingen av Spårväg Syd inte blir av. Genom att addera ställningstagande gällande hur kommunen planerar att hantera planerna på

[6] https://sverige2025.boverket.se/regional-utveckling-behover-utbyggd-kollektivtrafik.html
[7] Uppföljning av trafikstrategin
[8] Uppföljning av trafikstrategin (Stationsnära lägen, Spacescape 2018)
[9] Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030 – hållbarhetsrapport 2020 På väg mot ett hållbart Huddinge i en hållbar värld.

utvecklingen i dessa områden om utvecklingsplanerna för Spårväg Syd skjuts upp eller inte blir av skulle bidra till att tydliggöra planen.

Enligt planförslaget ska kommunen arbeta aktivt för att utvecklingen och nybyggnationen medför så lite klimatpåverkan som möjligt. Kommunen ska exempelvis uppmuntra byggaktörer och entreprenörer att använda ett livscykelperspektiv. Det är positivt att kommunen lyfter byggsektorns påverkan på klimatet genom att bland annat uppmuntra återanvändandet av material. Att använda ett livscykelperspektiv vid uppförandet av nya byggnader kommer dock vara ett lagkrav från och med 1 januari 2022 i och med det nya kravet på klimatdeklaration vid uppförande av byggnader. Det vore positivt om kommunen utvecklade sitt resonemang och gav exempel på fler konkreta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. Exempelvis saknas tydliga ställningstaganden för hållbara byggmaterial så som ett ställningstagande att en viss andel av det nya beståndet ska byggas i trä eller annat hållbart material.

I planförslaget ges ingen nulägesbeskrivning som redovisar från vilka sektorer eller områden kommunens nuvarande utsläpp kommer ifrån. Istället beskrivs de risker och utmaningar som ett förändrat klimat medför. Det vore positivt om planen lyfte fram de utmaningar som till exempel en ökad befolkningsmängd och nybyggnation innebär för utsläppen i kommunen. Därefter vore det bra om kommunen kunde ge exempel på åtgärder i den fysiska planeringen som kan bidra till att invånarnas och besökares klimatpåverkan blir så låg som möjligt. Planen medger nu mer eller mindre omfattande utveckling i delar av kommunen där kollektivtrafiken till stor del består av buss. Det vore önskvärt om planen prioriterar endast ett fåtal av dessa icke-kollektivtrafiknära områden för att på sikt kunna stärka kollektivtrafik vid en utveckling av glesare områden.

Trots en tydlig ambition att möjliggöra för hållbara transporter för boende och en utbyggnation av gång- och cykelvägnätet bedöms planen medföra små negativa konsekvenser för kommunens totala klimatpåverkan. Detta då planen medger omfattande utveckling och inte på ett tydligt sätt styr mot klimatsmarta åtgärder vad gäller exempelvis andel hållbart byggmaterial.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Beskriv kortfattat klimatmålsättningar från andra kommunala dokument, och tydliggör hur planförslaget bidrar till eller samspelar med dessa (vad gäller till exempel byggnation, energiförbrukning, konsumtion eller resor/transporter vid ny planläggning).
- Tydliggör var (d.v.s. vilka platser/områden) potentialen för överföring från bil till mer klimatsmarta färdmedel är hög, och hur det ska prioriteras i den kommande planeringen.
- Specificera ställningstaganden för hållbara byggmaterial som att till exempel en viss andel ska byggas i hållbara material, exempelvis andel byggt i trä.

7 SOCIALA KONSEKVENSER

Planförslagets sociala konsekvenser redovisas i fem perspektiv: dess konsekvenser för *hälsa och livsmiljö*, hur väl planen bidrar till att skapa *trygghet och trivsel*, om planföslaget bidrar till *ett hållbart vardagsliv och ett levande samhälle*, dess konsekvenser för *inkludering och social sammanhållning* samt hur frågor kopplat till *risk och klimatanpassning* hanteras.

7.1 HÄLSA OCH LIVSMILJÖ



Vid planläggning ska områden och bostäder planeras så att de bildar en god livsmiljö samt främjar en god hälsa för människor som lever och verkar inom området. Två aspekter som påverkar hälsan är buller och luftkvalitet. Buller definieras som oönskat ljud och bedömningen av vad som är buller är således individuell. I Sverige utgör trafikbuller den vanligaste källan till bullerstörningar. Även verksamheter eller andra aktiviteter kan ge upphov till störningar. Buller påverkar människans hälsa och välbefinnande och kan orsaka sömnstörningar och öka risken för att drabbas av exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Luftföroreningar påverkar människors hälsa, bland annat orsakar de besvär, ohälsa, cancer samt hjärt-, kärl- och lungsjukdomar. Forskning visar att barn är känsligare för luftföroreningar än vuxna.

7.1.1 Luftkvalitet

Luftföroreningar kan ge både korttids- och långtidseffekter. Med korttidseffekter avses effekten av en kortvarig hög exponering vilket kan öka risken för hjärt-kärlsjukdomar samt akut astma och andra lungsjukdomar. Med långtidseffekter avses effekten av att dagligen utsättas för partiklar vilket kan bidra till uppkomst av sjukdomar som exempelvis cancer.

Det finns inga lägsta tröskelnivåer identifierade för hälsorisker från luftföroreningar, vilket innebär att negativa konsekvenser kan uppstå redan vid låga föroreningshalter. Alla sänkningar av föroreningshalter är således positiva ur hälsosynpunkt. Med luftföroreningar avses sådana ämnen och föroreningar som är skadliga för människors hälsa. I detta avsnitt behandlas i första hand kvävedioxid (NO_x) och partiklar (PM10) eftersom miljökvalitetsnormerna för dessa är svårast att klara.

Nuläge och förutsättningar
Luften i Huddinge påverkas både av lokala utsläppskällor och av långväga föroreningar som transporterats dit. Vägtrafiken utgör den enskilt största lokala källan till luftföroreningar såväl i hela regionen som i Huddinge kommun.

I nuläget är Luftkvaliteten i kommunen i huvudsak god. Det finns dock områden där luftkvaliteten är dålig. Det är främst höga halter av partiklar och marknära ozon som utgör luftföroreningsproblem i Huddinge. För att skydda människors hälsa och miljön finns särskilda miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Enligt Stockholm och Uppsala Läns Luftvårdsförbunds kartläggning[10] för år 2010 klaras miljökvalitetsnormerna inom Huddinge kommun förutom längs E20/E4 där normerna överskrids för kvävedioxid och PM10 (partiklar). Partiklar bildas i första hand när vägbanorna slits av dubbdäck under vinterhalvåret. De högsta halterna av partiklar förekommer därför utefter högtrafikerade gator

[10] http://slb.nu/lvf

och vägar när vägbanorna torkar upp under senvintern och våren. Partiklar från vägtrafiken påverkar luftvägar och hjärt/kärl-system.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljökvalitetsnormer, MKN, för luft är antingen så kallade gränsvärdesnormer för föroreningsnivåer i utomhusluft som inte får överskridas, eller så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. De flesta miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet är gränsvärden som ska följas och som inte får överskridas. Detta gäller till exempel partiklar och kväveoxider. I gatumiljö ska normen vara uppfylld vid trottoarerna. MKN för partiklar (PM10) är satt till 50 mikrogram per kubikmeter och dygn och 40 per år. MKN för kvävedioxid är satt till 90 mikrogram per kubikmeter och timme, 60 per dygn och 40 per år.

Den bästa informationen om marknära ozons hälsoeffekter kommer från WHO och är baserad på relativt kortvariga höga exponeringar. Enligt WHOs riktlinjer från 2005 bör dagliga 8-timmars maximumvärden inte överstiga 100 mikrogram per kubikmeter. I Sverige är MKN för marknära ozon satt till 120 mikrogram per kubikmeter under samma period.

Miljökvalitetsmålet *Frisk luft* går något längre än kraven som ställs för miljökvalitetsnormer. Enligt klimatmålet ska luften vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Planförslagets konsekvenser
Enligt planförslaget ska nya bostäder, parker och andra platser där människor vistas placeras inom områden där luftkvaliteten är god. Det nationella miljökvalitetsmålet Frisk luft ska enligt kommunen vara utgångspunkten för arbete med luftkvaliteten. Det är positivt med en vision att klara skarpare riktvärden än de juridiskt bindande miljökvalitetsnormerna. Det är även positivt att luftkvaliteten tydligt lyfts som en faktor att ta hänsyn till i den kommande utvecklingen av kommunen. I planförslaget anges även att kommunen ska arbeta aktivt med att förbättra luftkvaliteten i befintliga miljöer och tillsammans med aktörer som Trafikverket genomföra åtgärder för att möjliggöra detta. Det är positivt att kommunen eftersträvar att förbättra luftkvaliteten i hela kommunen och inte enbart vid ny planläggning. Det är även positivt att områden som planeras för barn och unga särskilt pekas ut som områden där det är viktigt med god luftkvalitet.

Mark- och vattenanvändningskartan visar att majoriteten av utvecklingen planeras inom områden med närhet till väg och järnväg där det i nuläget finns höga halter av luftföroreningar. Det gäller framförallt utvecklingen som planeras i områdena Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och centrala Huddinge. Nya bostäder och annan verksamhet innebär även en ökad andel trafik till, från och inom områdena vilket i sig medför att luftkvaliteten försämras ytterligare. I hänsynskartan presenterar kommunen gällande förhållanden kopplat till kvävedioxid och partiklar (PM10). Det är positivt att kommunen kartlagt nuläget kopplat till luftkvaliteten. Det framgår dock inte om kommunen tagit hänsyn till detta i sin planering eller i de ställningstaganden som legat till grund för lokaliseringen av utvecklingsområdena. Det vore positivt om det i planförslaget beskrevs om utveckling planeras inom område med dålig luftkvalitet och i så fall hur kommunen planerar att hantera detta.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra risk för små negativa konsekvenser för människors hälsa orsakat av luftkvalitet. Bedömningen baseras huvudsakligen på att fler männsikor kommer att vistas i områden med utpekad luftproblematik utan att åtgärder för att hantera detta pekas ut på ett tydligt sätt.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör vilka ställningstaganden kommunen gjort i fråga om utveckling inom områden där luftkvaliteten är dålig. Om kommunen planerar exempelvis bostäder inom sådana området bör det framgå att kommunen har kännedom om detta och vilka åtgärder som rekommenderas i kommande planskede.

- Ställ krav på att det vid all planläggning inom riskområden ska tas fram fördjupade luftkvalitetsutredningar.

7.1.2 Buller, stomljud och vibrationer

Höga bullernivåer kan långsiktigt påverka människors hälsa negativt. Trafikbuller är den miljöstörning som är vanligast förekommande i samhället. I Sverige exponeras cirka två miljoner människor för trafikbuller högre än 55 dBA vid bostaden, vilket är höga nivåer som kan påverka hälsan negativt.

Med stomljud avses högfrekventa vibrationer alstrade av exempelvis spårtrafik som via fasta material sprids till närliggande byggnader. Inne i byggnaden kan stommarna (väggar och bjälklag) sättas i svängning och då orsaka ett hörbart mullrande ljud, därav namnet stomljud. Stomljud stör mest på natten då annat bakgrundsljud inte hörs lika mycket.

Vibrationer kan uppstå till exempel när godståg passerar över lösa jordar så som lera. Vibrationer mäts i hastighet, mm/s. Komfortvibrationer är vågrörelser som människan inte kan höra men känna av. Vibrationer som kan upplevas som måttligt störande brukar märkas vid vibrationsnivåer över 0,4 mm/s. Människans känseltröskel för vibrationer ligger dock på 0,1–0,3 mm/s. Känseltröskeln är den enda säkra undre gränsen för att undvika störande vibrationer (Naturvårdsverket och Banverket).

Nuläge och förutsättningar

I Huddinge finns flera bullerstörda områden, i första hand längs järnvägarna och de större vägarna. I en enkätundersökning från 2009 svarade 31 procent av Huddingeborna att de med fönstret öppet kände sig störda av trafikbuller i sin bostad. I samma enkät svarade även 24 procent av de tillfrågade att de störtes av annat buller. Störningar på grund av trafikbuller är vanligast i kommundelarna Segeltorp och Flemingsberg. Störningar från annat buller är vanligast i Vårby och Flemingsberg.

Huddinge har låtit ta fram kommuntäckande bullerkartor som redovisar bullerberäkningar av dygnsekvivalenta och maximala ljudnivåer från väg- och spårtrafik inom kommunen. Enligt den kartläggning av bullerexponering som gjordes år 2012 visar resultaten att många boende exponeras för buller över riktvärdena. Totalt exponeras 16 % av kommunens befolkning utmed de mest trafikerade vägarna och 5 % av befolkningen utmed järnvägar [11]. Utöver bostäderna bedömdes även 32% av kommunens förskolor och 26% av kommunens skolor vara bullerutsatta, liksom 40% av Huddinges parker (på minst 15% av ytan)[12].

Nivåerna är som högst utefter de vägar som har störst trafikflöden, E4/E20, Huddingevägen, väg 73, Glömstavägen och Häradsvägen, samt utmed järnvägarna. Det är väg- och spårtrafiken som utgör de i särklass största bullerkällorna inom kommunen. Övriga källor till buller är bland annat kraftigt bullrande verksamheter såsom bergtäkter, krossar, skjutbanor, motorsport samt industrier. Buller utgör ett hot mot Huddinges höga rekreativa värden. Inom Flemingsbergsskogens, Paradisets och Gömmarens naturreservat finns dock platser som i stort sett är fria från samhällsbuller.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Enligt rådande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. För bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter är riktvärdet för ekvivalentnivån vid fasad istället 65 dBA (regler om maxvärde saknas). Reglerna tillämpas vid ny bebyggelse, nya detaljplaner och bygglov. För äldre och befintlig bebyggelse kan andra riktvärden gälla utifrån de regler som gällde vid tidpunkten för byggande.

[11] Åtgärdsprogram för trafikbuller 2017-2024 Huddinge kommun (Tyréns bullerkartläggning 2014)
[12] Åtgärdsprogram för trafikbuller 2017-2024 Huddinge kommun (Tyréns bullerkartläggning 2014)

Vid åtgärder på järnvägar eller andra spåranläggningar avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Planförslagets konsekvenser

Det framgår av planförslaget att Huddinge arbetar och planerar att ta stor hänsyn till buller i sin kommande utveckling. Kommunen lyfter dock utmaningarna med att samtidigt utveckla staden i anslutning till stora väg- och järnvägsstråk. Alla områden för stadsutveckling med större förändring ligger delvis inom områden där bullernivåerna är höga, då de är lokaliserade intill väg- eller järnvägsnätet. Samtidigt anger kommunen att ny bebyggelse ska placeras där bullernivåerna är så låga som möjligt. I planen beskrivs målkonflikter mellan att planera i kollektivtrafiknära områden och samtidigt undvika bostadsbebyggelse i bullerutsatta områden. Kommunen gör dock ställningstagandet att behovet att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen ska prioriteras trots eventuella problem med buller, stomljud eller vibrationer. Inom områden med bullerproblematik beskrivs dock att det är särskilt viktigt att genomföra bullerreducerande åtgärder. I planförslaget beskrivs exempelvis att verksamheter kan fungera bullerdämpande om de placeras mellan bullrande trafikleder och bostäder. Det är bra att kommunen planerar att genomföra åtgärder, det vore dock positivt om tydligare krav ställdes på hanteringen av buller i kommande planskeden. Exempelvis genom att ställa krav på att det alltid ska tas fram fördjupade utredningar eller genom att förtydliga hur utformningen av ny bebyggelse i svåra trafikmiljöer kan bidra positivt till lokala miljöförhållanden, till exempel genom att den nya bebyggelsen fungerar som bullerskärm.

Enligt planförslaget ska Huddinge samarbeta med andra aktörer för att minska risken för störande stomljud eller vibrationer från trafik. Det är positivt att kommunen tar hänsyn till stomljud och vibrationer. Det vore dock bra om konkreta exempel på åtgärder presenterades exempelvis att fördjupade utredningar alltid ska genomföras inom riskområden.

Nödvändiga funktioner och system ska tidigt i planeringen säkerställas för att skapa långsiktigt hållbara miljöer. Denna vision bedöms vara för vag för att vägleda i kommande planläggning. Det framgår inte av planen hur kommunen ska säkerställa en hälsosam miljö för boende. Kommunen har kännedom om målkonflikter mellan tät stadsutveckling och frågor som rör människors hälsa. Men konkreta ställningstaganden kring hur dessa kan lösas presenteras inte.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för människors hälsa med kopplat till buller, stomljud och vibrationer. Konsekvenserna kan dock mildras genom tydligare ställningstaganden i frågan.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör vilka ställningstagande kommunen gjort i fråga om utveckling inom bullerstörda områden. Exempelvis genom att säga att det vid all planläggning inom riskområden ska genomföras fördjupade störningsutredningar kopplat till buller, stomljud och/eller vibrationer.
- Utveckla resonemang om hur den planerade utvecklingen kan tillskapa eller säkra tysta eller mindre bullerstörda ytor genom placering, avskärmning och utformning av ny bebyggelse.

7.2 TRYGGHET OCH TRIVSEL



Trygghet och trivsel är viktiga faktorer för såväl den enskildes som för samhällets välmående. I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar tryggare samhällen och platser samt bevarar och utvecklar trivsamma miljöer. Aspekter som inkluderas är tillgång till rekreation, trygga offentliga rum och trygga kopplingar och stråk. Områden i den byggda miljön som ofta upplevs som mindre trygga domineras generellt av storskalig infrastruktur, industri och platser som upplevs tomma, öde och dåligt omhändertagna.

Nuläge och förutsättningar
Huddinge kommun består idag av en variation av olika typer av områden med varierande karaktär och funktion. Upplevelsen av trygghet varierar där exempelvis Kungens kurva och Vårby lyfts som platser med större trygghetsproblematik än övriga områden i kommunen. Flera av kommunens områden är idag separerade av infrastruktur, naturområden eller genom bebyggelsens utformning, vilket också kan påverka den upplevda tryggheten.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Som grund för bedömningen av Trygghet och trivsel inkluderas bland annat aspekter som hur planen behandlar perspektivet trygghet genom till exempel om särskilt otrygga platser har identifierats och hur de i så fall bemöts i planen gällande förslag på åtgärder. Även om viktiga stråk och kopplingar lyfts i förhållande till trygghetsskapande insatser och målpunkter. Planförslagets potential att skapa en trivsam utveckling analyseras bland annat genom tillgång till grönska och rekreation i förhållande till utvecklingsområdena och den befintliga bebyggelsen. Det är också relevant om planeringen bidrar till att uppfylla Boverkets riktlinjer gällande friarealer samt Boverkets rekommendationer i publikationerna Planera för rörelse! och Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling. Förslaget bedöms även utifrån Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 5, 10, 11 och 16[13].

Planförslagets konsekvenser
I planförslaget lyfts flera åtgärder och planeringsinriktningar som gynnar trygghet och trivsel i kommunen. Exempelvis planeringsinriktningen att integrera ett trygghets- och säkerhetsperspektiv i alla delar av samhällsbyggnadsprocessen. Utvecklingen i kommunen ska enligt planförslaget sträva efter att skapa platser som används såväl på dagen som på kvällen vilket enligt planen leder till liv, rörelse och en ökad trygghet. Enligt planförslaget ska det i områden med stor upplevd otrygghet alltid tas fram trygghets- och säkerhetsanalyser vid planläggning. Det framgår således av planförslaget att kommunen har en stor medvetenhet om utmaningar kopplat till exempelvis trygga förbindelser inom kommunen och områden med upplevd otrygghet.

Kommunens planer på att utveckla stor infrastruktur medför en risk för tillskapande av otrygga platser. Dels i form av mellanrum som skapas kring infrastrukturen, dels i planerade kopplingar i form av gångtunnlar som riskerar att upplevas som otrygga. Strategin att utreda möjligheten att utveckla industri intill Tvärförbindelse Södertörns tunnelmynningar kan bidra till att öka tryggheten kring just tunnelmynningarna. Uteblivandet av bostäder eller annan mänsklig närvaro i dessa nattetid innebär dock att denna typ av platser riskerar att upplevas som otrygga.

[13] https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/

Kungens kurva pekas ut som ett av kommunens mer otrygga områden. Planerna på att utveckla området från att vara en plats dominerad av handel till att bli ett mer blandat område med bostäder, handel och arbetsplatser förväntas bidra till att öka tryggheten. Med boende i området skapas förutsättningar för att området kommer att vara befolkat även under kvällstid vilket skulle bidra till att öka tryggheten.

Området kring Kungens kurva påverkas idag av E4/E20 som går mellan Kungens kurva och Skärholmen. Planerna att göra det lättare att röra sig mellan områdena genom att bygga broar över och tunnlar under E4/E20 bidrar till att koppla samman områdena. Det finns dock en stor risk för att dessa, med fokus på tunnlarna, kommer att upplevas som otrygga då det inte är lämpligt att bygga bostäder längs bilvägen vilket medför svårigheter att tillskapa mänsklig närvaro under kvällar och nätter när butiker och arbetsplatser är stängda. Ambitionen att tillskapa utrymme inom Kungens kurva för trottoarer och cykelvägar samt fler målpunkter och mötesplatser som lockar människor att röra sig i området bidrar till att öka förutsättningarna för upplevd trygghet inom området.

Vårby beskrivs som ett område med trygghetsutmaningar. En utmaning som lyfts är att många kvinnor upplever de offentliga rummen som mansdominerade och otrygga samt att det finns stora problem med otrygghet i centrum. Planförslaget lyfter att detta bland annat bottnar i låg orienterbarhet med nivåskillnader, slitage och få ”ögon på gatan” i centrumområdet. Med den planerade utvecklingen av bostäder och nya lokaler för arbetsplatser samt service ska Vårby utvecklas till att få högre mänsklig närvaro av olika grupper under fler av dygnets timmar. En bebyggelsestruktur som är svår att orientera sig i kan skapa stor otrygghet varför ett helhetsgrepp med fokus på att öka orienterbarheten kan krävas. Denna utmaning ska enligt planförslaget mötas genom att planera för ett finmaskigt gatunät och som är lätt att förstå, tryggt att röra sig och hitta i. Det bedöms vara positivt för området att hänsyn till trygghetsskapande åtgärder lyfts i de områdesspecifika planeringsinriktningarna. Det vore dock önskvärt med en ökad tydlighet i mark- och vattenanvändningskartan kring var detta behov är som störst.

Vidare lyfts utmaningar kring kommersiell konkurrens med närheten till Skärholmen/Kungens kurva vilket medför att det kommersiella utbudet är begränsat i Vårby idag. Planen lyfter en ambition att utveckla kommersiella lokaler, dock kommer även den tillkommande bebyggelsen ha samma utmaning vad gäller att konkurrera med utbudet i Kungens kurva/Skärholmen. Med förbättrade kopplingar mellan områdena kan konkurrensen även komma att bli ännu hårdare. Det finns därför risk för att den ökande konkurrensen leder till tomma butikslokaler vilket kan skapa en upplevelse av att området är övergivet och inte omhändertaget. Här kan fokus på tillskapade målpunkter med exempelvis fokus på kultur och idrott bidra till att Vårby istället kompletterar närliggande områden.

Planen lyfter områden som idag har trygghetsproblematik och fokuserar på att bemöta detta med utveckling och trygghetsskapande insatser vilket medför att planen på en övergripande nivå främjar en utveckling mot ökad trygghet. Planen medger utveckling av ny omfattande infrastruktur vilket riskerar att nya otrygga platser skapas samtidigt som ytor för rekreation och friluftsliv tas i anspråk vid såväl utveckling av ny infrastruktur och bostadsområden vilket påverkar utvecklingen negativt. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser för den upplevda tryggheten in kommunen.

Rekommendationer

- Tydliggör var det finns risker samt vilka typer av insatser det finns behov av på olika platser för att möta utmaningar kring otrygghet. Ex för otrygga ”mellanrum/oprogrammerade ytor” som områden under broar och ytor under större infrastrukturknutar vid utveckling av ny infrastruktur.
- Fokusera på insatser för att öka tryggheten vid insatser som ska koppla samman områden på olika sidor av E4/E20, exempelvis genom breda entréer och genomtänkt belysning.
- Inom områden med utmaningar för kommersiell service (som Vårby) - fokusera på att skapa platser som upplevs som trygga och inbjudande även med ett litet utbud av kommersiell service.

7.3 HÅLLBART VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och levande samhällen. Aspekter som inkluderas är bland annat tillgång till viktiga målpunkter i vardagen, kommunal service, tillgång till kollektivtrafik, tillgång till rekreation och möjligheterna till friluftsliv.

Nuläge och förutsättningar

Centrala Huddinge, Stuvsta och Trångsund har idag god tillgång till mötesplatser. Störst underlag för mötesplatser finns i de mer tätbefolkade kollektivtrafiknära lägena, med undantag för målpunkter som lekplatser som behöver finnas jämt utspritt i hela kommunen. Generellt är variationen av mötesplatser stor i områden där det bor många människor med låg socioekonomisk bakgrund då dessa områden i kommunen ofta är tätbefolkade. De större bristerna på mötesplatser rör framförallt de områden som är rumsligt avskilda från omgivningen och där tillgången till mötesplatser/service är lägre. Masmo sticker ut som den del av kommunen som särskilt behöver kopplas bättre till omgivande stadsdelar.

I nuläget har omkring 88 procent av Huddinges invånare max 800 meter till ett grönområde som är större än 5 hektar. Nästan alla invånare har tillgång till en mindre grönyta, minst 1000 kvadratmeter, inom 300 meter.[14] En stor andel av Huddinges grönområden består av natur och en förhållandevis liten del av denna naturmark är anlagd park. Inom kommunen finns även ett rikt utbud av friluftslivsaktiviteter, exempelvis i form av en skidbacke, badplatser, vandringsleder som Sörmlandsleden och lekplatser. Genom Huddinge går flera regionala cykelstråk såsom Glömstastråket, Slagstastråket och Tumbastråket. Standarden på dessa stråk varierar, vilket gör att det på vissa sträckor är svårt att cykla snabbt, bekvämt och säkert.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Som grund för bedömningen av *Hållbart vardagsliv och levande samhällen* inkluderas bland annat aspekter som målpunkter i vardagen som skolor, förskolor och grönområden i förhållande till hållbara resealternativ och bostäder, både sett det till befintliga beståndet och i förhållande till vad som planeras och vilka utmaningar som översiktsplanen lyfter i nulägesbeskrivningen. Mer konkret analyseras planförslaget utifrån om till exempel Boverkets rekommendationer för tillgänglighet till bostadsnära natur efterföljs och inkluderas, Boverkets riktlinjer i *Planera för rörelse*! och *Friyta för lek*

[14] *Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030 – hållbarhetsrapport 2020.* På väg mot ett hållbart Huddinge i en hållbar värld.

och utevistelse för förskolor och skolor samt hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap. 3 § p 2. Även Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 2, 4, 5, 10 och 11 inkluderas i bedömningen[15].

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget ger kommunen goda möjligheter att fortsatt kunna erbjuda invånare och besökare god tillgång till grönska och rekreation. Detta genom exempelvis riktlinjerna att planera för större stadsdelsparker, närparker eller mindre fickparker i samtliga kommundelar. Enligt planförslaget ska avståndet till närmaste park och lekplats från bostaden inte överstiga 300 meter samt ha max 800 meter till ett större grönområde. Genom dessa riktlinjer bidrar planförslaget till att lyfta vikten av tillgång till bostadsnära natur och rekreation. Prioriteringen kring hur och var detta ska uppnås inom utvecklingsområdena framkommer dock inte tydligt på mark- och vattenanvändningskartan vilket kan medföra en risk för att ambitionen inte uppnås.

Riktlinjen att planera förskolor i anslutning till natur- och grönområden bidrar till goda förutsättningar för säkerställande av tillgång till friytor och natur för skolbarn, dock kan inte detta ersätta förskolegårdar. Grönyta per person kan vara en kompletterande riktlinje i planen, både kopplat till bostäder och skolbarn och bidra till att tydliggöra ambitionen kring tillgång till grönska.

På en övergripande nivå har planen en inriktning mot en omvandling av kommunens verksamhetsområden till blandad stadsmiljö med bostäder och verksamheter som kan förenas med bostäder i kollektivtrafiknära och centrala områden. Planer på omvandling av områden till tätare stadsmässig miljö finns även i bostadsområden med fokus i kollektivtrafiknära lägen. I Storängen, Flemingsbergsdalen och Segeltorp kommer utvecklingen att ske i högre takt än vad som tidigare varit planerat. Att prioritera utveckling i kollektivtrafiknära lägen bidrar till att möjliggöra för hållbara resor och ambitionen att bygga tätare kring stationerna medför underlag till bostadsnära service vilket skapar goda förutsättningar för ett hållbart vardagsliv.

Det finns idag en utmaning för service i kommunens centrumområden genom konkurrensen som Kungens kurva och Skärholmens centrum utgör. Ambitionen att utveckla hela kommunen med stärkta kopplingar mellan områden samt expansiv utveckling med centrumområden och service bidrar till att gynna ett flertal av perspektiven inom hållbart vardagsliv och levande samhällen. Det finns dock risker med ambitioner om storskalig expansion i flertalet av kommunens områden, dels genom den konkurrens som kan förväntas uppstå mellan utvecklingsområdena dels genom konkurrensen med befintliga kommundelscentrum. Det innebär även risk i form av förlorade värden i de befintliga områdena. Storskalig utveckling innebär att olika intressen sätts mot varandra, prioriteringar av olika intressen kommer att krävas och värden går förlorade när uppskattade platser byggs bort. För att förvalta de värden som finns inom befintliga områden bör en tydligare prioritering mellan vilka områden som ska utvecklas på vilket sätt göras. Exempelvis bör ett tydligare ställningstagande göras kopplat till målsättningen om stadsmässighet.

Kungens kurva är idag ett besöksmål med ett stort utbud av främst kommersiell service. Planen har en ambition om att utveckla platsen med bostäder, arbetsplatser, förbättrad tillgång till kollektivtrafik och komplettering av ytterligare kommersiell handel. Utvecklingen bidrar till att skapa en mer levande plats och boende i området kommer få god tillgång till en stor variation av kommersiell service. För att skapa en variation av mötesplatser bör planen tydligare prioritera icke-kommersiella mötesplatser. Gömmarens naturreservat bör inte heller ianspråktas då tillgång på grönyta bör prioriteras i ett område som idag består av stora områden med hårdgjord mark samt med planer på storskalig expansion. Att

[15] https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/

synliggöra parker och prioriterade mötesplatser i mark- och vattenanvändningskartan skulle bidra till att belysa prioriteringen.

Planens ambition att utveckla Loviseberg, ett område som idag utgörs av skogsmark, jordbruksmark och småskalig villabebyggelse, bidrar till att förbättra tillgången till kollektivtrafik och service för boende i området. Platsen kopplar dock inte fysiskt an till befintlig bebyggelse och kommer att ta i anspråk stora grönområden som idag nyttjas för friluftsliv och rekreation. Området kommer att omgärdas av grönområden vilket medför goda förutsättningar för rekreation med mycket god tillgång till grönska. Det finns dock en stor risk för att det blir ett isolerat område som inte kopplar an till befintlig bebyggelse och kan komma att bli en satellit i den fysiska strukturen. Kopplingen till Flemingsberg bidrar till viss närhet till arbetsplatser och service, dock kommer fortsatta barriärer att dela upp områdena rent fysiskt.

På en övergripande nivå har planen ett stort fokus på att främja hållbara resor genom fokus på en ökad utveckling av tillgång till kollektivtrafik och utveckling av gång- och cykelvägnätet. Vidare fokuserar planen på att skapa en tätare bebyggelsestruktur samt förbättra tillgång till service i närområdet. Det finns dock risker och motsättningar kring hur detta ska uppnås med både förbättrade kopplingar och ökade konkurrens mellan områden i kombination med otydlig prioritering samt planens större infrastrukturutveckling. Sammantaget bedöms dock planförslaget medföra små positiva konsekvenser då det bedöms bidra till ett hållbart vardagsliv och ett levande samhälle.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggöra mark- och vattenanvändningskartan med hur och var olika typer av bebyggelse ska stärka platsen och komplettera befintlig användning.
- Tydliggör den planerade utvecklingen av cykelvägar för att belysa hur och var utvecklingen av cykelvägar ska prioriteras.
- Tydliggöra i mark- och vattenanvändningskartan hur områden ska kopplas samman med nya CG-stråk.
- Prioritera icke-kommersiella mötesplatser.
- Lyft att Kungens kurva är i behov av icke-kommersiella mötesplatser
- Vid utveckling av Vårby - fokusera på att komplettera utbudet i Kungens kurva/Skärholmen genom satsningar på till exempel icke-kommersiella mötesplatser och en medveten planering och utveckling av lokaler. Ta fram marknadsanalyser i utvecklingsskedet.
- Ta inte naturreservat som är viktig för rekreation och friluftsliv i anspråk för bebyggelse.
- Komplettera planförslaget med grönyta per person som riktlinje i planen, både kopplat till bostäder och för skolbarn.

7.4 INKLUDERING OCH SOCIAL SAMMANHÅLLNING



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som tar hänsyn till olika områdens värden och identitet men också om planen bidrar till att överbrygga barriärer, kopplar samman olika områden och strävar efter en sammanhållen och inkluderande kommun. Aspekter som inkluderas är bland annat barriärer, bebyggelsestruktur och lokalisering av mötesplatser.

Nuläge och förutsättningar

Idag är Huddinge väl sammankopplat med övriga regionen med både vägar och spår, framförallt till och från centrala Stockholm. Det finns brister i kopplingen på tvären mellan kommunerna på

Södertörn och mot de yttre delarna av Stockholm samt inom kommunen, framförallt för kollektivtrafiken och cykeltrafiken, exempelvis mellan östra och centrala Huddinge och mellan Flemingsberg och Haninge samt mellan Länna och Skogås. Flera områden är idag separerade av infrastruktur, naturområden eller genom bebyggelsens utformning.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Som grund för bedömningen av *Inkludering och social sammanhållning* ingår bland annat aspekter som hur olika områdens olika behov synliggörs, barriärer och kopplingar i förhållande till tillkommande bebyggelse analyseras, och hur områden knyts ihop eller inte. Skapas nya barriärer och överbryggas befintliga? Hur ser tillgången till olika typer av bostäder ut i kommunen i stort och inom olika områden – planeras det för en variation med hänsyn till den specifika platsens behov och utmaningar? Vidare analyseras hur och om olika typer av områden och olika grupper i samhället beskrivs utifrån dess förutsättningar och behov. Mer konkret bedöms planförslagets även utifrån hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap. 3 § p 2, Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 10 och mål 11.

Planförslagets konsekvenser
Planen lyfter ambitionen att integrera det sociala hållbarhetsperspektivet i planerings- och exploateringsprocessens olika skeden i syfte att nya sociala värden genom att tydliggöra hur planeringen kan bidra till detta. Detta medför goda förutsättningar till att sociala perspektiv som inkludering och sammanhållning lyfts och inkluderas i utvecklingsprocessen. Ambitionen kan stärkas ytterligare om planen även presenterar inom vilka områden det är av extra vikt att sociala utredningar görs. Ytterligare vägledning som att en socialt värdeskapande analys eller konsekvensutredning ska tas fram i den fortsatta planeringen för kommunens större utvecklingsområden eller bostadsutvecklingsområden skulle bidra till att skärpa ställningstagandet.

I planförslaget lyfts att det ska eftersträvas en variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar i kommunen. Detta skapar goda förutsättningar för att kommande utveckling bidrar till en socialt hållbar bostadsutveckling sett till tillgången till olika typer av boende. Denna skrivning kopplas dock inte till planerad utveckling för de geografiska områdena. Ett tydliggörande kring behov av underrepresenterade boendeformer och upplåtelseformer för respektive utvecklingsområde skulle bidra till en tydligare styrning för fortsatt planering. Vidare kan planen tydliggöras genom kompletterande med ställningstagande gällande olika områdens största arkitektoniska värden och övergripande gestaltning. Detta för att säkerställa att olika områdens identitet bevaras och stärks. Dessa ställningstaganden kan då vägleda kommande planering gällande utgångspunkter i olika områdens bostadsbehov, gestaltningen för områden samt vad som bör bevaras och stärkas med planerad utveckling.

Planförslaget presenterar en ambition att utveckla ett flertal områden i hög takt och till en mer stadsmässig struktur av högre exploatering. Detta kan bidra till att skapa lokala mötesplatser och centrumområden i områden som idag har låg tillgång till uppsamlande mötesplatser för de boende och på så vis stärka sammanhållningen i området, vilket bedöms vara positivt. Det finns dock en risk för att en expansiv utveckling som skiljer sig från befintlig struktur medför att platsens identitet byggs bort. Att istället låta platser växa utefter behov och med tiden bidrar till att bevara områdens identitet, struktur och ger tid till att låta det nya bli en del av det gamla genom varsam utveckling.

Ambitionen att stärka sambandet mellan olika identifierade områden genom att förbättra förutsättningarna för gång, cykel, kollektivtrafik och genom bebyggelse medför goda förutsättningar för att koppla samman områden. Planen förutsätter även utveckling av Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn vilka kommer att bidra till att koppla samman områden genom förbättrad kollektivtrafik. Dessa infrastruktursatsningar kommer även att skapa nya barriärer tvärs genom kommunen, bortsett från de tunnellagda delarna. Det finns utmaningar med att överbygga dessa på ett tryggt och

sammankopplande vis vilket medför att ytterligare fysiska barriärer mellan bostadsområden skapas i kommunen. Genom att tydliggöra var i mark- och vattenanvändningskartan det finns risk för att tillkommande infrastruktur kan skapa stora barriärer i den fysiska strukturen, samt var det finns behov för att dessa överbryggas, kan planförslaget bidra till ökad stöttning för vidare planering gällande trygghet och minska barriäreffekter. Planen identifierar större barriärer och behovet av nya kopplingar mellan kommundelar samt förstärkning av redan befintliga kopplingar. Vilket skapar goda förutsättningar för en mer sammanlänkad kommun på sikt. Planförslaget pekar bland annat ut stråk för att knyta samman stadsdelsområden som idag separeras av större grönområden och naturreservat, till exempel Huddinge centrum och Kungens kurva eller Vårby och Flemingsberg. Att knyta samman dessa områden skulle kräva ett ianspråktagande av stora partier värdefull naturmark som idag används för rekreation och friluftsliv. Möjligheterna att detta skapar stärkt social sammanhållning bedöms vara relativt små på grund av de stora geografiska avstånden samt i förhållande till de insatser/ingrepp i naturmark som krävs.

Viljan att koppla samman så pass många olika områden och över hela kommunen medför viss otydlighet i prioritering av vilka kopplingar som är av störst behov att stärkas, samt hur detta ska genomföras. Genom att istället fokusera på vissa av de insatser som presenteras, exempelvis utefter behov och med fokus på de kopplingar som fysiskt ligger nära varandra, kan planen tydliggöras. Vidare kan lokalisering av målpunkter som skolor, idrottsanläggningar och kultur lokaliseras för att koppla samman områden, både fysiskt och genom att skapa platser för möten vilket planen med fördel kan specificera. Detta skulle bidra till att tydliggöra på vilket sätt den sociala samanhållningen kan stärkas genom framtida utveckling. Fokus bör här vara på att identifiera hur detta kan ske i områden som identifierats som avskilda från sitt närområde och där tillgången till mötesplatser/service idag är lägre.

På en övergripande nivå identifierar planen befintliga barriärer, behov av stärkta kopplingar, behov av stärkt kollektivtrafik och GC-stråk, behov av komplettering av olika boendetyper samt lyfter vikten av sociala värden i den fortsatta planeringen. Detta skapar goda förutsättningar för att sociala perspektiv som inkludering och sammanhållning inkluderas i den fortsatta planeringen. Otydlighet kring hur barriären som utvecklingen av Tvärförbindelser Södertörn ska överbryggas medför dock en risk för att nya barriärer skapas. Sammantaget bedöms planen därför medföra små positiva konsekvenser kopplat till inkludering och social sammanhållning.

Rekommendationer

- Stärk ambitionen att integrera socialt hållbarhetsperspektiv i projekt genom att tydliggöra hur, när och var detta är extra viktigt.
- Inkludera ambitionen att ta fram socialt värdeskapande analyser och sociala konsekvensanalyser i utvecklingsprojekt.
- Komplettera med ställningstaganden och belys hur kommunens variation av områden kan värnas genom att lyfta olika områdens identitetsskapande drag, strukturer eller skala.
- Tydliggör behov av olika upplåtelseformer och boendetyper för de geografiska utvecklingsområdena.
- Tydliggör hur och var en utveckling av den fysiska strukturen kan bidra till att koppla samman områden i områdesbeskrivningarna samt i mark- och vattenanvändningskartan genom strategiskt placerade målpunkter, mötesplatser och utveckling av bostäder skilt från trafikkopplingar.
- Inkludera viktiga platser, alternativ behov av utredning, där lokalisering av målpunkter som skolor, idrottsanläggningar och kultur som kan bidra till att koppla samman områden, både i ställningstagande och i mark- och vattenanvändningskartan.

- Tydliggör var i mark- och vattenanvändningskartan det finns risk för att tillkommande infrastruktur skapar barriärer och var det finns behov att överbrygga dessa.



7.5 RISK OCH KLIMATANPASSNING

Risk och säkerhet inom samhällsplanering är ett allmängiltigt begrepp som kan avse en lång rad händelser med mycket varierande allvarlighetsgrad. Begreppet risk avser i detta sammanhang kombinationen av sannolikheten för en händelse och dess konsekvenser. Individrisken är sannolikheten att omkomma för en person som kontinuerligt vistas på en specifik plats, exempelvis på ett visst avstånd från en transportled.

Framtidens klimat kommer att skilja sig från dagens. Bland annat förutses ökade nederbördsmängder samt höjda medeltemperaturer. Värmeböljor och kraftig nederbörd bedöms inträffa allt oftare. Såväl nuvarande som tillkommande bostäder och infrastruktur behöver anpassas till klimatförändringens effekter.

Skred sker när en sammanhängande jordmassa kommer i rörelse och förekommer främst i silt- och lerjordar eller i siltiga eller leriga moräner om moränen är vattenmättad. Vid ett ras rör sig block, stenar, grus- och sandpartiklar fritt. Ras sker i bergväggar, grus- och sandbranter. Den gemensamma nämnaren är att både skred och ras kan inträffa utan förvarning. Den naturliga erosionsprocessen anpassar branter och slänter till ett jämviktsläge. Små förändringar av denna jämvikt kan utlösa skred eller ras. Landhöjningen, klimatet och människans ingrepp i naturen förändrar markens stabilitet. Under årens lopp kan därför säker mark bli osäker. Även denna typ av risker måste hanteras i planeringen.

Nuläge och förutsättningar
I Huddinge kommun finns i nuläget vissa områden som identifierats som riskområdet vid extrema skyfall. Kommunen genomkorsas av ett antal större stråk för transporter av farligt gods. E4/E20, väg 259 och väg 73 är primära och väg 226 är sekundär transportled för farligt gods. Det finns även flera områden som identifierats som riskområden kopplat till ras och skred.

Flera viktiga samhällsfunktioner är idag lokaliserade till områden i kommunen som riskerar att påverkas av skyfallssituationer och resulterande översvämningar; till exempel 73 förskole- och skolbyggnader, ett sjukhus och flera vårdcentralsbyggnader i områden som utgör topografiska sänkor. Enskilda bostadshus riskerar att översvämmas på grund av skyfall men även vid höga flöden i vattendrag, framförallt längs Tyresån. E4/E20 vid Kungens kurva ligger i en topografisk sänka. Nynäsbanan öster om Länna är i dagsläget utsatt eftersom spåren där passerar ett område med dålig markstabilitet. Vissa planerade förtätnings- och exploateringsområden riskerar att påverkas. Bland annat är 126 hektar bebyggelse planerad i områden som utgör topografiska sänkor, till exempel stora områden kring Huddinge station.[16]

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Längs transportleder finns rekommenderade säkerhetsavstånd på mellan 25 och 40 meter beroende på vilken typ av transporter som tillåts. Intill järnväg och primära transportleder för farligt gods

[16] Handlingsplan för klimatanpassning, 2017

rekommenderas ett skyddsavstånd på minst 25 meter. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer ska bostadsbebyggelse placeras 75 meter från transportled för farligt gods.

Enligt plan- och bygglagen 2 kap 5 § ska risker för människors hälsa och säkerhet beaktas i all planering.

Planförslagets konsekvenser

Ett av planens övergripande delmål är att Huddinge ska skapa miljöer som kan möta konsekvenserna av ett förändrat klimat. De främsta utmaningarna som kommunen presenterar är kopplade till värmeöar orsakade av höjda temperaturer, översvämningar samt erosion, ras och skred.

I mark- och vattenanvändningskartan finns större anläggningar för hantering av dagvatten markerade. Det är positivt att dessa presenteras på mark- och vattenanvändningskartan då det blir tydligt i den framtida planeringen vilka områden som är särskilt prioriterade. Kommunen har även en vision att inte bygga i områden där bebyggelse bedöms ta skada vid 100-årsregn. Vidare ska kommunen undvika att planera ny bebyggelse i låglänta eller instängda områden. Genom att kartlägga lämpliga klimatanpassningsåtgärder vid ny exploatering minimerar kommunen risken att viktiga åtgärder missas. Det är positivt att planen på ett tydligt sätt lyfter vikten av att hantera översvämningsproblematik i det befintliga beståndet. Det är även positivt att kommunen särskilt nämner beredskap och risk- och sårbarhetsplanering kopplat till samhällsviktig verksamhet.

Vad gäller planläggning i låglänta områden längs kommunens sjöar och vattendrag saknas tydliga ställningstaganden kring var bebyggelse får tillkomma. Enligt planförslaget ska bebyggelse helst inte uppföras under nivån +2,8 meter (RH2000) men kommunen tar ändå höjd för att viss bebyggelse kan tillkomma även under den nivån. För att hantera risker som sådan bebyggelse kan medföra anger kommunen dock att bebyggelsen ska anpassas så att en eventuell översvämning kan hanteras. Ett exempel på anpassning är att inte lokalisera viktiga samhällsfunktioner i bottenplan.

Enligt planen ska kommunen planera för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering och peka ut lågpunkter i den framtida planläggningen. I Loviseberg beskrivs exempelvis att infiltration och klimatreglering ska prioriteras när området utvecklas från natur/jordbruksmark till bostadsområde. Byggnader ska placeras så att de inte riskerar att översvämmas och gröna områden ska skapas i lågpunkter för att rena regnvatten. Det är positivt att vikten av rening och klimatanpassning tydligt lyfts i planen. En planläggning av Loviseberg möjliggör för omfattande dagvattenhantering vilket är positivt. Samtidigt medför planläggningen av området att behovet av rening och fördröjning ökar markant då genomsläpplig naturmark tas i anspråk till förmån för bostäder och lokalvägar.

Höjda temperaturer medför en risk för värmeböljor, särskilt i stadsmiljö med begränsad andel vegetation. Genom att planera in ekosystemtjänster i kommunens utvecklingsområden, exempelvis grönska och träd menar kommunen att risker kopplat till värmeböljor och värmeöar minimeras. Det är positivt att kommunen lyfter ökade temperaturer som en utmaning i kommande planskeden. Det vore dock önskvärt att kommunen gav en tydligare styrning i frågan om hur riskerna ska hanteras särskilt hur de ska hanteras vid utveckling av känsliga verksamheter.

Enligt planförslaget ska kommunen hantera risker kopplade till ny bebyggelse i närhet av industrier eller transporter av farligt gods. Detta görs genom att ta fram riskutredningar i samband med planläggning av ny bebyggelse. Genom att i den kommande planläggningen säkerställa att dessa utredningar tas fram bedöms kommunen hantera frågan på ett bra sätt. Även kopplat till risker orsakade av föroreningar i mark eller risker kopplade till ras, skred och erosion bedöms planen ge ett bra stöd för kommande planläggning. Enligt planen ska kommunen kartlägga riskområden och hänsyn till dessa ska sedan tas i kommande planskeden. Det vore dock positivt om kommunen kunde förtydliga hur hänsyn ska tas, exempelvis genom att ge förslag på åtgärder.

All planläggning ska enligt planförslaget utföras utifrån de åtgärder som föreslås i kommunens klimat- och sårbarhetsanalys, handlingsplan för klimatanpassning samt miljöprogram och grönplan. Det framgår dock inte av planförslaget eller av mark- och vattenanvändningskartan om det finns målkonflikter kopplat till någon av de åtgärder som föreslås i de refererade dokumenten och den omfattande utvecklingen som kommunen planerar.

Med anledning av att kommunen planerar att genomföra riskutredningar bedöms förslaget innebära en acceptabel risk kopplat till transport av farligt gods. Hänsyn och riktlinjer bedöms delvis ge goda förutsättningar att möta utmaningar kopplat till framtida översvämningar, men här efterfrågas förtydliganden och i vissa fall även skarpare ställningstaganden. Genom krav på vidare utredningar bedöms förslaget även hantera risker kopplat till skred, ras och erosion samt hantering av markföroreningar på ett bra sätt. Sammantaget bedöms planförslaget medföra både positiva och negativa konsekvenser kopplat till hantering av risker och klimatanpassning i den kommande planeringen.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör vilken betydelse riskfaktorerna haft i val av lokalisering av utredningsområden. Vilka ställningstaganden för att minimera risk för påverkan på människa och miljö har gjorts?
- Beskriv mer utförligt hur kommunen ska hantera risker kopplat till ökade temperaturer i samband med kommande planläggning. Exempelvis genom att ställa särskilda krav vid planläggning av känsliga verksamheter.
- Planförslaget bör sätta en tidsram för genomförande av de åtgärder och utredningar som motiveras av ett förändrat klimat. Åtgärder som hanterar redan existerande risker bör prioriteras.
- Ställ krav på att en ekosystemanalys alltid ska tas fram i programskedet för ett nytt område.

8 EKONOMISKA KONSEKVENSER

Planförslagets ekonomiska konsekvenser redovisas i tre perspektiv: hur väl planen präglas av *god hushållning*, dess konsekvenser för den *kommunala ekonomi*, samt dess konsekvenser för *näringslivet*.

8.1 HUSHÅLLNING MED MARK, VATTEN OCH DEN FYSISKA MILJÖN



Vad som är god hushållning med mark och vatten baseras bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Där anges att företräde ska ges åt sådan markanvändning som medför en hushållning som är god ur allmän synpunkt. Bestämmelserna omfattar bland annat markområden som har värde eller betydelse för jord- och skogsbruk samt utvinning av värdefulla ämnen och material.

Hushållning med mark- och vatten samt den fysiska miljön i övrigt är ett av de perspektiv som ska uppmärksammas enligt miljöbalkens bestämmelser om miljöbedömningar. Naturresurser är de råvaror som vi människor kan nyttja från naturen. Dessa resurser kan vara ändliga eller förnyelsebara. Det är dock alltid viktigt att de nyttjas på ett effektivt och miljöanpassat sätt så att de kan nyttjas även av framtida generationer.

Nuläge och förutsättningar
Odlingsbar mark är en begränsad resurs som kan ge livsmedel, energi eller foder. Om jordbruksmarken förvaltas väl kan den generera resurser i tusentals år framöver. I Sverige minskar arealen jordbruksmark succesivt varje år[17]. I Huddinge finns flera områden med jordbruksmark, exempelvis i Glömstadalen och norr om Flemingsberg. Majoriteten av jord- och skogsbruksmarken i kommunen ligger inom områden som även hyser stora natur- och kulturmiljövärden samt rekreativa värden.

Kommunen arbetar aktivt med att värna om jordbrukets och odlingslandskapets värden för den biologiska mångfalden. Exempelvis genom att arbeta aktivt med samarbete med jordbruksföretag i kommunen. Huddinge kartlägger även andelen lantbrukare som bedriver ekologiskt jordbruk. År 2020 vad andelen jordbruksmark som brukades ekologiskt i kommunen 29,4 procent.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
Miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten ska tillämpas i planeringen. Enligt 2 kap 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Jord- och skogsbruk är enligt 3 kap. 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Enligt bestämmelserna i 3 kap. 4 § är markens brukningsvärde centralt för bevarandeintresset. Det är således jord- och skogsbruksnäringen som är av nationellt intresse, inte enbart marken. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för anläggningar som tillgodoser väsentliga samhällsintressen, om detta behov inte kan tillgodoses tillfredsställande på annan plats. Skogsmark ska så långt som möjligt skyddas från åtgärder som försvårar rationellt skogsbruk.

[17] *Jordbruksmarkens värden*. Jordbruksverket, 2020 samt https://jordbruksverket.se/jordbruket-miljon-och-klimatet/jordbruksmarkens-varden

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget saknar generella skrivningar om hur kommunen förhåller sig till den jordbruksmark och skogsmark som finns i kommunen och påverkas av utvecklingen framåt. Det större område som utgör bebyggelsereserv för framtida utveckling (söder om Högmora) utgörs idag av skog.

För ett av planförslagets fem utvecklingsområden, Loviseberg, utgör exploatering av jordbruksmark en förutsättning för områdets utveckling. Enligt planförslaget gör kommunen bedömningen att markanvändning för blandad bostadsbebyggelse med tillhörande service är en mer lämplig markanvändning jämfört med att fortsatt bruka den befintliga jordbruksmarken i Glömstadalen. Denna avvägning ska säkerställas i efterföljande planering. Omvandling av jordbruksmark för bebyggelse är dock inte endast en fråga om markanvändningens lämplighet (som den beskrivs i PBL). För att bebygga bort jordbruksmark måste kommunen även visa i vilken mån det finns väsentliga samhällsintressen som endast kan tillgodoses genom omvandlingen (enligt reglering i miljöbalken[18]). Detta bör förtydligas i planförslaget. Omvandling av jordbruksmark till exploaterat område omfattas vanligen av 12 kap. 6 § miljöbalken och ska därmed anmälas till Länsstyrelsen för samråd.

Planförslaget förutsätter omfattande utbyggnad av infrastruktur, däribland Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd som kommer att ianspråkta såväl jordbruksmark som skogsmark. Planförslaget medger även att en del av Gömmarens naturreservat tas i permanent anspråk och bebyggs. Detta område utgörs i nuläget av skogsmark. Det bedöms vara negativt både till följd av ianspråktagande av mark och genom ökad fragmentering.

Bortsett från utvecklingen i och omkring Loviseberg samt den omfattande infrastruktursatsningen som planeras i kommunen bedöms planförslaget orsaka begränsade konsekvenser i termer av hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Utvecklingen i Loviseberg och ianspråktagandet av mark i samband med infrastrukturutvecklingen bedöms dock som omfattande och irreversibelt. Sammantaget bedöms planförslaget medföra risk för stora negativa konsekvenser med anledning av andelen jordbruksmark och värdefull naturmark som tas i permanent anspråk.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

Inga åtgärder föreslås

8.2 KOMMUNAL EKONOMI



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som tar hänsyn en kommunal ekonomi i balans och god ekonomisk hushållning

Nuläge och förutsättningar
Huddinge har under flera år haft en stark befolkningsutveckling. Kommunen har gått från 84 000 invånare år 2000 till 113 000 år 2021. Utvecklingen väntas fortsätta framöver. Ökningen innebär ett behov av utökad kommunal service. Det behövs till exempel verksamhetslokaler, förskolor, skolor och

[18] Miljöbalken 3 kap, 4 §: *Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.*

äldreboenden, samtidigt som ny personal behövs till verksamheterna. Överenskommelserna i Sverigeförhandlingen betyder för Huddinge en väsentligt ökad takt i bostadsbyggandet. Samtidigt är befolkningstillväxten i Huddinge just nu lägre än prognos – år 2020 ökade befolkningen i praktiken inte alls. Kommunen gör i mål och budget för 2021 bedömningen att den lägre befolkningsökningen ger effekter på skatteunderlag och utjämningssystem och skapar fortsatta utmaningar för kommunens verksamheter inom egen regi. Budgeten bygger på en nedreviderad befolkningsprognos. Lägre volymer än väntat minskar verksamheternas ersättningar och kräver omställningar av exempelvis personalkostnader och utbyggnadstakten av verksamhetslokaler på kort sikt.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer
För att kommunen långsiktigt ska uppfylla kraven på god ekonomisk hushållning krävs det enligt Mål och budget 2021 att resultatnivån kan bibehållas på en nivå som minst uppgår till 2 procent av skatter och bidrag

Kommunallagen 11 kap. 1 § säger att kommuner och regioner ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet.

Planförslagets konsekvenser
Planförslaget konstaterar att utbyggnadstakten i framtiden styrs genom den årliga mål- och budgetprocessen, men att den också är beroende av marknadsförutsättningarna. En stor del av genomförandet siktar på kommunens åtagande i Sverigeförhandlingen, men för att komplettera bilden av i vilken ordning olika delar ska byggas ut ska kommunen ta fram en utbyggnadsstrategi till stöd för den årliga planeringen av vilka projekt som väljs ut. Utbyggnadsstrategin får antas komplettera de årliga *Plan för samhällsbyggnad* respektive *Lokalresursplan* där urval av projekt till nästkommande år sker.

Diskussionen om översiktsplanen och dess genomförande skall enligt planhandlingen hållas aktuell genom att översiktsplanens inriktning årligen följs upp i korthet. Analysen kan sedan ligga till grund för eventuella åtgärder som kan pekas ut i den årliga mål- och budgetprocessen.

Planförslaget beskriver på ett relativt tydligt sätt de förutsättningar och osäkerheter som är förknippade med en utveckling enligt planens intentioner. Den markanvändning som redovisas i planen skapar möjligheter för ett stort samhällsbyggande, men bedömningar av i vilken ordning och på vilka kommersiella villkor som områden ska utvecklas skjuts till senare processer. Planförslaget är därför i sig inte tillräckligt för att bedöma vilka effekter en utveckling i linje med planen kommer att få för kommunens ekonomi. Kommunens åtaganden enligt Sverigeförhandlingen är att 18 500 bostäder byggs som motprestation för genomförandet av Spårväg Syd. Enligt vedertagen bedömning och utvärdering av exploateringsekonomi kommer byggandet av själva bostäderna finansieras indirekt av de som flyttar in. Utvecklingen av dessa nya områden kommer dock medföra en stor mängd kommunala kostnader för lokal infrastruktur, allmän platsmark, samt lokaler för vård, omsorg, skola och förskola. Kommunen kan också komma att behöva medfinansiera önskade åtgärder på det statliga vägnätet, exempelvis sänkningen och överdäckningen av Huddingevägen i Flemingsberg.

På sikt ökar kommunens skatteintäkter med nyinflyttningen. Många av kostnaderna förenade med utbyggnaden kommer dock långt innan flytteffekten ger avtryck bland intäkterna. Vilken ordning man bygger ut enskilda utvecklingsområden ger effekter på den kommunala ekonomin enskilda år eller perioder. Sammantaget bedöms planförslaget medföra både positiva och negativa konsekvenser för den kommunala ekonomin i Huddinge.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- I den föreslagna utbyggnadsstrategin bör kostnader för olika typer av utbyggnad vägas mot befolkningsutvecklingseffekter i termer av ändrade behov och kommunalekonomiska förutsättningar. Den ekonomiska effekten av att göra insatser i olika ordning bör också belysas, så att väl avvägda beslut kan fattas, med förståelse för hur ekonomin påverkas på kort och lång sikt. Utbyggnadsstrategin kan skrivas fram mot bakgrund av olika scenarier för faktorer utanför kommunens kontroll (till exempel konjunktur, arbetslöshet) kan utvecklas framöver. På så sätt kan strategier väljas som är robusta och finansiellt hållbara också i osäkra omvärldsförhållanden.

8.3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen tar hänsyn till och bidrar till ett rikt näringsliv i fråga om krav på service, lokaler och näringslivets behov i övrigt.

Nuläge och förutsättningar

I Huddinge kommun finns 10 000 företag och 48 000 arbetstillfällen. Två av regionens utpekade regionala stadskärnor finns i kommunen: Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen. Potentialen i Flemingsberg bygger framför allt på Karolinska Universitetssjukhuset närvaro, samt de fem lärosäten för högre utbildning som finns på platsen. Campus Flemingsberg är Sveriges åttonde största campus, med ca 18 000 studenter. Området Kungens kurva domineras sedan många årtionden av storskalig och bilberoende handel och en stor mängd arbetsgivare. Området är ett nationellt, regionalt och lokalt besöksmål med ett stort utbud av handel och upplevelser, och tillsammans med Skärholmen är området Skandinaviens största handelsplats utanför citykärnorna. Handeln i området omsätter enligt planförslaget över sju miljarder kronor årligen och cirka 30 miljoner människor besöker området varje år.

Kommunens näringslivsstrategi 2018–2022 säger att kommunen ska ha ett gott, kreativt och innovativt företagsklimat som skapar utrymme för en mångfald av företag i olika storlekar och branscher. Kommunens organisation ska bidra till att stärka företagsklimatet genom tydliga arbetssätt. Strategin är ett verktyg för att nå Huddinge kommuns långsiktiga mål att uppnå en balans mellan antalet invånare i kommunen och antalet arbetstillfällen, men också för att stärka Huddinges roll som ”regional motor”.

I svenskt näringslivs årliga enkätstudier av företagsklimat ger företagarna i Huddinge kommunen betyget 3,3 i sammanfattande omdöme (2021). Samma betyg ges i till exempel Järfälla, medan Sollentuna (3,8), Täby (3,9) och Solna (4,2) är exempel på kommuner i regionen med högre sammanfattande omdöme.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Regeringens mål för näringspolitiken är att ”stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag”.

Huddinge kommuns näringslivsstrategi utgår från fem strategiska prioriteringar. Dessa beskrivs som grundläggande för kommunens positionering i näringslivsfrågor. Prioriteringarna beskrivs även som

avgörande för näringslivets och entreprenörers intresse av att starta, etablera sig och växa i Huddinge kommun. De fem prioriteringarna är:

1. Huddinge ska ha plats för ett diversifierat näringsliv med en mångfald av olika företag

2. Huddinge ska bidra till ett företagsklimat som främjar innovation och entreprenörskap

3. Huddinge ska skapa förutsättningar för god tillgång på arbetskraft med relevant kompetens

4. Huddinge ska driva en samhällsplaneringsprocess som är tydligt kopplad till näringslivets förutsättningar och behov

5. Huddinge ska arbeta effektivt och samordnat i en process som är professionell och tydlig gentemot företag som har behov av kontakt med kommunen

Planförslagets konsekvenser
Planförslagets insatser för stärkt näringsliv genom inriktningarna under rubriken *Ett varierat och kreativt näringsliv* är ambitiöst. En mängd åtgärder räknas upp, varav den större delen rör förhållningssätt och prioriteringar i den efterföljande planeringen. Exempelvis ska planbestämmelser i högre utsträckning vara flexibla och tillåta förändringar i markanvändningen framöver i takt med den fortsatta digitaliseringen. Planeringen i Flemingsberg ska speciellt inriktas på det kunskapsintensiva näringslivets behov, och en beredskap för mark och lokaler i lämpliga kollektivtrafiknära lägen ska upprätthållas.

Planförslaget lyfter fram behovet av att anpassa planeringen för näringslivets behov, och tar i detta stöd i den egna målsättningen att kommunen ska ha lika många arbetsplatser som det finns medborgare i arbetsför ålder. Planeringen ska speciellt inriktas på att bidra till att arbetstillfällen skapas i kommunen som speglar Huddingebornas varierande kompetens och utbildningsnivåer. Behovet av att värna områden med stora mängder arbetsplatser med enklare jobb lyfts fram. På detta sätt knyter kommunen näringslivsfrågorna till sociala målsättningar om hög sysselsättning och egen försörjning.

Kommunen har ett mycket gott läge mitt i regionen, med mycket god tillgång till det nationella vägnätet och goda möjligheter för arbetskraft att ta sig till och från kommunen med kollektivtrafik. Detta ger kommunen stora möjligheter att attrahera investeringar och etableringar som efterfrågar goda lägesegenskaper. Planförslagets kommunövergripande planeringsinriktning pekar ut åtgärder och förhållningssätt som kommunen kan tillämpa för att stärka näringslivet. En högre grad av konkreta ställningstaganden, och ett mindre inslag av målsättningar och ambitioner, skulle ge planen större styrande verkan och skapa bättre förutsättningar för att konkreta resultat uppnås.

Planförslaget utgör i sig bara en av många faktorer som får antas påverka företagsklimatet. Andra faktorer (till exempel attityder, kommunens myndighetsutövning och bemötande, tillgång till information och tillgång till kompetens) väger tungt i företagens värderingar. Men en grundläggande förutsättning för många verksamheter är att det finns en plats att vara på, och detta kan kommunen genom den fysiska planeringen säkerställa, för olika företag med olika behov och olika betalningsvilja. Sammantaget bedöms planförslaget stödja näringslivsutveckling i kommunen och skapa förbättrade förutsättningar för näringslivets utveckling. Planförslaget bedöms därför medföra stora positiva konsekvenser för näringslivet.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör vilja analyser och underlag som ligger bakom planförslagets antaganden om näringslivets prioriteringar och behov. Grunda så långt möjligt åtgärder på evidens och kvalificerad analys.
- Synliggör relevanta styrdokument och avtal (exempelvis kring Flemingsbergsområdets utveckling) som påverkar näringslivets utveckling och förutsättningar, och översiktsplanens möjligheter att bidra till detta.

9 ALTERNATIV

En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Att planen inte genomförs benämns ofta som det s.k. nollalternativet. För översiktsplaner görs bedömningen vanligtvis mot ett framskrivet nuläge, dvs. en utveckling i linje med den nu gällande översiktsplanen, med hänsyn tagen till de beslut som fattats sedan den antogs.

I bedömningen nedan används samma horisontår som valts i miljöbedömningen, år 2050.

9.1 MILJÖNS SANNOLIKA UTVECKLING OM PLANEN INTE ANTAS

Om den nya översiktsplanen inte antas, fortsätter den nuvarande översiktsplanen från 2014 att gälla. Samhällsutvecklingen i kommunen kommer då att ske enligt den planeringsstrategi som vid tidpunkten gäller, samt enligt den övriga områdesutveckling som beslutats efter planens antagande. Se *avsnitt 3.1.2* för beskrivning av huvuddragen i kommunens gällande översiktsplan 2030.

Samhällsutvecklingen i övrigt

En given förutsättning för såväl nollalternativet som för en utveckling enligt den nya översiktsplanen är bland annat att den pågående klimatförändringen kan antas ge större effekter i framtiden. I synnerhet de nästkommande decennierna. Vidare gäller även vissa samhällsbeslut som påverkar miljöns utveckling oberoende av den nya planens tillkomst, exempel på sådana är klimatpolitikens åtgärder för ökad elektrifiering, minskad användning av fossila bränslen i transporter och för uppvärmning. Innan år 2050, som är det horisontår som bedömningarna görs mot, kommer troligen ytterligare nationella program eller andra ingripande samhällsbeslut att tillkomma.

Vägtrafiken förväntas öka i kommunen, i första hand till följd av tillväxten i kommunen samt i grannkommunerna. Om och i så fall när Tvärförbindelse Södertörn står klar kommer även denna väg att medföra en ökad trafik i och genom kommunen. I allmänhet förväntas den planering av trafikinfrastruktur som görs av Trafikverket och Region Stockholm bli genomförd, då i synnerhet Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd. Spårvägen förväntas bidra till ökad kollektivtrafikanvändande. Utvecklingen i kommunen och landet i stort bedöms även medföra en ekonomisk tillväxt som skapar högre köpkraft och som följd ett högre bilinnehav. En framtida elektrifiering av bilvägar som Tvärförbindelse Södertörn kan bidra till att minska de utsläpp som bilen genererar samt förbättra bullernivåerna intill motortrafikleden. Dock kvarstår den barriäreffekt och de partikelutsläpp som genereras av motortrafikleden.

Exploaterings- och bebyggelsetrycket inom kommunen kommer sannolikt vara av samma storleksordning vare sig den nya översiktsplanen antas eller inte. De omfattande utvecklingsprojekt som i nuläget utreds och planeras bedöms antas och kommunen bedöms växa kraftigt i befolkningsantal till år 2050. Bland annat bedöms exploatering av området Loviseberg genomföras även utan den nya översiktsplanen. Bostadsbyggande i Loviseberg pekas ut även i den nu gällande översiktsplanen från 2014 och bedöms därför även i nollalternativet medföra negativa konsekvenser med anledning av exempelvis ianspråktagandet av jordbruksmark och naturmark.

Var ny bebyggelse tillkommer om en ny översiktsplan inte antas är förstås svårt att spekulera om. En fortsatt utveckling i vägtrafiknära och kollektivtrafiknära områden som Kungens kurva, Flemingsberg, Huddinge centrum, Vårby och Trångsund/Skogås är att förvänta. Planeringen antas dock ta längre tid utan en aktuell översiktsplan med övergripande beslut. Om utvecklingen sker utan en aktuell översiktsplan finns även en risk att viktiga kommunövergripande ställningstaganden saknas vilket kan leda till kumulativa effekter och dyra konsekvenser när frågor behöver lösas och processas i senare skeden. Detaljplanering och exploatering fortsätter alltså att ske även i nollalternativet men då genom långa processtider med fragmenterade och huvudsakligen mindre områden och omfattning utan

översiktligt sammanhang. Generellt är risken större att planer överklagas och detaljplaner behöver pausas utan aktuell översiktsplan.

Miljöns sannolika utveckling utan en ny översiktsplan
Utan en ny översiktsplan saknas viktiga beslut och ställningstaganden för bebyggelseutveckling i de i planförslaget utpekade geografiska utvecklingsområdena.

Då kommunens nu gällande översiktsplan är från 2014 innebär det att den utgår från tidigare lagstiftning. Lagstiftningen har skärpts i många avseenden när det kommer till exempelvis klimatperspektivet genom större tyngd för hur kommuner ska arbeta med exempelvis ras, risk och skredfrågor i planeringen både för den kommande och befintliga bebyggelsen. Kraven har även skärps vad gäller hur kommunen planerar sin dagvattenhantering och minimerar risken för översvämningar.

I kommunen har ett flertal nya styrdokument som vägleder kommunanställda i miljö- och klimatarbetet. Sedan ÖP 2030 antogs har kommunen bland annat tagit fram miljöprogram år 2017 som revideras och uppdateras år 2021. Vattenfrågorna har även utvecklats sedan tidigare förslag och förväntas utvecklas ytterligare då dessa är viktiga frågor i kommunen.

Överlag tappar en gammal översiktsplan styrning och mycket av det kommunala arbetet riskerar att utgå från andra styrdokument och beslut som fattats därefter. Planeringen blir ryckig då den utgår från underlag som tagits fram under en lång tid och kanske oberoende av varandra. Detta riskerar att den röda tråden i samhällsprocessen försvagas genom en gammal översiktsplan. När ÖP 2030 antogs i maj 2014 var inte arbetet med Sverigeförhandlingen påbörjat. Idag är Huddinge en av de kommuner som deltar i Sverigeförhandlingen och som därmed har bundit sig till att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära områden.

Det samlade helhetsgreppet för hantering av befintliga natur- och kulturvärden inom kommunen kommer utan en ny översiktsplan att försvagas över tid. Det finns även en stor risk för kumulativa effekter då det övergripande helhetsgreppet saknas. Naturmiljöns förmodade utveckling bedöms visserligen i nollalternativet medföra snarlika konsekvenser som de i den nya översiktsplanen.

Många av de kulturhistoriska värdena i kommunen finns insprängda i, eller utgör en del av den befintliga bebyggelsemiljön. I ÖP 2030 beskrivs och kartläggs kommunens kulturmiljövärden. Inget område i kommunen undantas helt från utveckling men enligt planen ska det inom känsliga kulturmiljöer göras fördjupade analyser tas fram alternativt ska de platsspecifika kvaliteterna i kulturmiljöinventeringen förtydligas och fungera som riktlinjer för utvecklingen.

Möjligheterna att i kommunen minska klimatpåverkan bedöms vara mindre i nollalternativet. Anledningen till det är att ÖP 2030 skrevs innan kännedom om krav på exempelvis klimatcertifiering av nya byggnader och andra viktiga styrdokument fanns. I ÖP 2014 beskrivs dock en rad åtgärder för att minska klimatpåverkan, dessa är dock helt knutna till vägtrafikens bidrag till utsläpp och inte byggbranschens. Sedan planen antogs har även teknikskiftet inriktat mot elektrifiering tagit fart. Tillsammans med skärpta utsläppskrav på europeisk nivå bidrar detta till att nya bilar under de kommande åren släpper ut mindre mängd växthusgaser. Den förmodade ökande volymen bilresor totalt motverkar dock denna effekt.

Att bedöma hur riskförhållandena utvecklas i nollalternativet är svårt. Klimatförändringen kommer att öka förekomsten av extrema väderhändelser samt generellt öka temperaturen, minska mängden snö och öka mängden nederbörd. Risker för översvämning, värmebölja och ras, skred och erosion kommer att öka. I ÖP 2030 beskrivs framförallt åtgärder för att minimera risken för översvämningar men anpassningar för att möta ett varmare klimat presenteras inte. I nollalternativet bedöms risken för exempelvis värmeöar vara större.

9.2 AVFÄRDADE ALTERNATIV

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt regelverket resonera kring alternativa utformningar samt avfärdade alternativ. Planarbetet har i alla steg bedrivits med en slutlig struktur som målsättning.

Kommunen har inte arbetat med några alternativa utbyggnadsscenarios eller liknande. I stort har utgångspunkten varit att göra en revidering av befintlig översiktsplan, som då inneburit att de bebyggelseområden som pekas ut i nu gällande översiktsplan kvarstår. De har i revideringen nyanserats i relation till varandra och inom områdena. Inriktningen i stort är fortsatt utveckling i kollektivtrafiknära lägen, med särskilt fokus på vissa av dessa områden.

Kommunen har valt att inte göra något ställningstagande till hur snabbt kommunen ska växa, utöver de bostadsmål som redan är satta fram till 2035. I stället har kommunen valt att redovisa olika nivåer på befolkningstillväxt, där samtliga nivåer ryms i översiktsplanens markanvändning.

Mindre alternativ som avfärdats är:

- En större utveckling i Stuvsta än vad som nu föreslås.
- En större utveckling längs med hela stamnätet för kollektivtrafik, likt tidigare översiktsplan.
- Att utveckla bebyggelsereserven i Högmora i närtid.
- Väganslutningar som pekades ut i nu gällande översiktsplan men som bedömts vara inaktuella i dagsläget – ny väganslutning vid Lissma, Gladö kvarn och en uträtning av Åvägen.
- I nu gällande översiktsplan pekades ett framtida bildande av naturreservat i Vårby ut i text. Detta har avfärdats med hänsyn till den utveckling som nu planeras.
- Överväganden har skett kring att peka ut utredning av ytterligare naturreservatsbildningar utöver de som finns med i dagens översiktsplan. Detta har avfärdats för att frågan inte bedömts vara mogen och på grund av att tillräckligt underlag inte funnits. De bedöms dock kunna utredas utan att översiktsplanen anger det, dvs. det är inte avhängigt vad som står i översiktsplanen.

10 PLANFÖRSLAGET OCH MILJÖKVALITETSMÅLEN

Nedan görs en översiktlig bedömning av på vilket sätt planförslagets genomförande bidrar till, eller motverkar, att de nationella miljökvalitetsmålen nås. Bedömningen är översiktlig, men kan ändå tjäna som ett stöd i en diskussion om planförslagets egenskaper och vilka delar som behöver vidareutvecklas i de följande faserna i översiktsplaneprocessen.

Det så kallade generationsmålet i den svenska miljöpolitiken är att *"…till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser."* Arbetet tar stöd i 16 miljökvalitetsmål. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelsers, kommuners som näringslivets och andra aktörers.

Av de 16 miljökvalitetsmålen bedöms tre inte vara relevanta för översiktsplanen, eftersom inriktningar samt föreslagen mark- och vattenanvändning bara i begränsad omfattning påverkar om målen nås, givet de preciseringar som finns. Dessa mål är: Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö och Storslagen fjällmiljö.

För resterande tretton miljökvalitetsmål görs nedan en bedömning av hur översiktsplanens genomförande påverkar möjligheterna att dessa ska kunna nås. Bedömningen redovisas i Tabell 3 fortsätter på nästa sida.

Bedömningen illustreras på följande sätt:

 Planen bedöms bidra till måluppfyllelse.

 Planen varken bidrar eller motverkar möjligheterna att nå målet.

 Planen motverkar måluppfyllelse.

Tabell 3. Planförslagets bidrag till miljökvalitetsmålen.

Miljökvalitetsmål	Bedömning	Motivering
Begränsad klimatpåverkan		Planen innehåller visserligen övergripande mål, inriktning och vägledning för att minska klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet men det saknas konkreta och uppföljningsbara mål kopplat till exempelvis byggmaterial, utsläppstak eller dyl.
Frisk luft		Planförslaget pekar på behovet av att förbättra luftkvaliteten i Huddinge. Samtidigt planeras utveckling i närhet till väg och järnväg där luftkvaliteten generellt är dålig. I planen ges inga konkreta förslag på åtgärder för att undvika att människor som bor eller vistas utsätts för en hälsofarlig luftkvalitet.
Giftfri miljö		I planförslaget ges exempel på hur kommunen ska arbeta för att minimera risken för spridning av giftiga ämnen. Kopplingar till dagvattenhantering liksom risken för spridning av föroreningar till följd av ett förändrat klimat lyfts. Kommunen beskriver att hänsyn till förorenade områden ska tas i vid mer detaljerad planering.

Ingen övergödning		I planförslaget presenteras höga ambitioner kopplat till vattenfrågorna och kommunen anger att de ska göra vad som krävs för att nå MKN. Hantering av dagvatten uppmärksammas även i planförslaget.
God bebyggd miljö		Många av miljömålets preciseringar återfinns som planeringsinriktningar eller som underliggande motiv för ställningstaganden. Planförslaget medger dock omfattande utveckling av kommunen och kommer att bebygga i områden med risk för översvämning, förhöjda luftföroreningshalter samt höga bullernivåer. I planförslaget ges även tydliga riktlinjer kopplat till närhet till park, grönområde och rekreation.
Ett rikt växt- och djurliv		Planen medger att en hel del värdefull naturmark tas i anspråk, bland annat del av naturreservatet Gömmaren samt skog och odlingslandskapet vid Loviseberg. Samtidigt anger planen förslag på fyra nya området som utreds för nybildning av naturreservat. Dessa områden markeras dock inte ut på kommunens mark- och vattenanvändningskarta. De ekologiska spridningssambanden ska enligt planen stärkas och värnas men med anledning av den omfattande utveckling som kommunen planerar kombinerat med vaga åtgärdsförslag bedöms de ekologiska spridningssambanden på en kommunövergripande nivå försvagas.
Levande sjöar och vattendrag		I planförslaget anges att kommunen ska göra det som krävs för att uppnå MKN. Det ges dock inga konkreta exempel på hur detta arbete ska se ut. Vilka åtgärder som kommunen planerar kopplat till specifika utmaningar saknas.
Grundvatten av god kvalitet		Kommunen visar på en god medvetenhet om utmaningar kopplat till grundvatten. I planförslaget beskrivs flera åtgärder för att säkerställa en god kvalitet på grundvattnet i kommunen.
Myllrande våtmarker		Våtmarkers värden och funktioner uppmärksammas och översiktsplanen är tydligt om att de ska värnas. I planen beskrivs även att nya våtmarker ska anläggas där det i nuläget saknas.
Levande skogar		Skogens värden och funktioner lyfts och svaga stråk presenteras med en ambition att stärka de ekologiska sambanden. Samtidigt medger planen att flera skogsområden tas i anspråk och bebyggs med verksamheter, järnväg, motortrafikled och bostäder.
Ett rikt odlingslandskap		Planen kommer att ta ett område som idag utgörs av odlingslandskap i permanent anspråk. Med utbyggnad av Spårväg Syd och en ny station i Loviseberg bedömer kommunen att marken i området är bättre lämpad som stad än odlingslandskap.

11 REFERENSER

Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor, Boverket, 2021.

Folkhälsomyndigheten – Nationella folkhälsomål och målområden. https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/

Handlingsplan för klimatanpassning, Huddinge kommun, 2017.

Huddinges översiktsplan 2030, Huddinge kommun, 2014.

Jordbruksmarkens värden, Jordbruksverket, 2020.

Miljöbalken, Miljöbalk (1998:808) SFS 2021:876.

Miljöbarometern, Huddinge kommun.

Miljöbarometern, Botkyrka kommun.

Plan- och bygglagen, Plan- och bygglag (2010:900) SFS 2021:788.

Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen, Boverket, 2013.

Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050, Rapport 2018:10, Region Stockholm.

Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder. 2016 (rev. 2017), änr NV.08465–15, Naturvårdsverket.

Riskhantering i detaljplaneprocessen- riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelserna Skånes län, Stockholms län och Västra Götalands län. September 2006.

SLB-analys, luftföroreningskartor (hämtat 2020-12-14) https://www.slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/

Skyddad natur, kartverktyg Naturvårdsverket.

Sverige 2025 – Regional utveckling behöver utbyggd kollektivtrafik, Boverket. https://sverige2025.boverket.se/regional-utveckling-behover-utbyggd-kollektivtrafik.html

Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030 – hållbarhetsrapport 2020. På väg mot ett hållbart Huddinge i en hållbar värld.

Uppföljning av trafikstrategin – Resvaneundersökning, Trafikanalys, 2016.

Uppföljning av trafikstrategin – Stationsnära lägen, Spacescape, 2018.

Utsläpp av luftföroreningar i Sverige – fördjupad trendanalys av historiska och framtida utsläpp av luftföroreningar. Rapport: 6915. Naturvårdsverket, 2020.

VISS, Vatteninformationssystem Sverige.

Åtgärdsprogram för trafikbuller 2017-2024 Huddinge kommun, bullerkartläggning, Tyréns, 2014.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 71
581 02 Linköping
Besök: S:t Larsgatan 3

T: +46 10 7 225 000
Org nr: 556057–4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

BILAGA 1 - RIKSINTRESSEN OCH ANDRA OMRÅDESSKYDD

RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIV

Inom de sydöstra delarna av kommunen breder Hanvedens riksintresse för friluftslivet ut sig. Detta riksintresse skyddas enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresset utgör ett stort sammanhängande område som sträcker sig över kommungränsen in i grannkommunerna Botkyrka och Haninge.

Aktiviteter som värnas är längdskidåkning, löpning och ridning. Naturen inom riksintresset består av barrskog, våtmark och hällmark.

RIKSINTRESSE FÖR DET RÖRLIGA FRILUFTSLIVET

Inom den nordvästra delen av planområdet finns en del av det större riksintresseområdet Mälaren med dess stränder och öar som omfattar hela Mälaren. Området är utpekat som riksintresse med avseende på dess betydelse för turism och friluftsliv.

RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER

Trafikverket har pekat ut vissa vägar, järnvägar, hamnar, sjöfarter och flygplatser som utgör riksintresse för kommunikationer. Inom Huddinge kommun löper ett flertal av vägar och järnvägar av riksintresse.

RIKSINTRESSE TOTALFÖRSVARET

Inom kommunen finns ett område som är utpekat som riksintresse för totalförsvaret med beskrivningen övrigt. Områden som utgör riksintressen för totalförsvarets militära del är områden som bedöms ha nationellt viktiga värden och kvaliteter för att skydda Sverige.

RIKSINTRESSE FÖR YRKESFISKE

Inom den nordvästra delen av kommunen omfattas en del av planområdet av riksintresse för yrkesfiske. Det är vattenområdet Mälaren intill Vårby och väster om Glömsta som utgör ett riksintresse för yrkesfiske.

NATURA 2000

Inom Huddinge kommun finns totalt sex natura 2000 områden. Inom den norra delen av kommunen finns Fullersta kvar som är skyddat enligt art- och habitatdirektivet. Motivet till skyddet är arten grön sköldmossa. Inom planområdets sydöstra del ligger två natura 2000 områden, Kvarnsjön och Lännaskogen. Kvarnsjön breder ut sig över sjön och skyddas både enligt fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet. Strax nordöst om detta område breder Lännaskogen ut sig som är skyddad enligt Art- och habitatdirektivet. Inom kommunens södra del ligger Granby, Paradiset och Hanveden. Granby är skyddat enligt art- och habitatdirektivet. Paradiset är skyddat enligt både fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet. Hanveden ligger söder om Paradiset och är skyddat enligt både fågeldirektivet och

art- och habitatdirektivet. Den del av Hanveden som är skyddad enligt art- och habitatdirektivet sträcker sig över kommungränsen och ligger även inom Haninge kommun.

NATURRESERVAT

I Huddinge kommun utgörs en stor del av naturen av områdesskydd i form av naturreservat. Inom planområdet finns totalt nio kommunala naturreservat, Gömmaren, Flemingsbergsskogen, Gladö Kvarnsjön, Orlången, Lännaskogen, Lissmadalen, Paradiset, Drevviken och Trångsundskogen.

DJUR OCH VÄXTSKYDDSOMRÅDE

Området kring Ågestasjön är sedan år 1976 utpekat av Länsstyrelsen som ett djur- och växtskyddsområde. Området är utpekat som ett fågelskyddsområde och det råder tillträdesförbud från april till juli. Djur och växtskyddsområden skyddas enligt 7 kap. 12 § miljöbalken.

STRANDSKYDD

Inom planområdet gäller det generella strandskyddet enligt 7 kap. 13–14§ miljöbalken om 100 meter från strandkanten vid normalvattenstånd vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Vissa områden inom planområdet omfattas dock av utökat strandskydd om 300 meter.

BIOTOPSKYDDADE NATURMILJÖER SOM BERÖRS

Inom planområdets nordvästra del finns ett område som är utpekat som ett biotopskyddsområde, Korpberget i Vårby Gård.

ÖVRIGT SKYDDAT VATTEN

Östra Mälaren är ett vattenskyddsområde. Detta område sträcker sig in till i kommunens västra del.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer (MKN) ska beaktas bland annat vid tillståndsprövningar och planering. MKN är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken år 1999 för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk.

Miljökvalitetsnormerna kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. För det pågående planarbetet är miljökvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten (SFS 2004:660) relevanta. Även frågor rörande miljökvalitetsnormer för luft kan bli relevanta att resonera kring, då i synnerhet för de platser där dessa normer riskerar att överträdas, se avsnitt *5.3.6 Hälsa och god livsmiljö*.

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt beslutade år 2016 om MKN som ska uppnås för samtliga ytvattenförekomster i distriktet. Planområdet innefattar helt eller delvis totalt 11 ytvattenförekomster och en grundvattenförekomst. Grundvattenförekomsten Tullingeåsen ligger huvudsakligen i grannkommunen Botkyrka men omfattar även ett område inom Huddinges sydvästra del. Tullingeåsen har idag en god kvantitativ och kemisk status[19,20]. Förekomsten är dock förorenad av PFAS11 och riskerar att inte uppnå god kemisk status 2027.

Ytvattenförekomsterna inom kommunen är Mälaren, Albysjön, Tullingesjön, Saxbroån, Orlången, Tyresån-forsån, Magelungen, Tyresån-norrån, Drevviken, Vitsån, och Husbyån, se Tabell 1.

[19] https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA87221559
[20] https://botkyrka.miljobarometern.se/vatten/grundvatten/kemisk-status-i-grundvatten/table/

Tabell 1 Statusklassning och kvalitetskrav för Huddinges ytvattenförekomster.

Ytvattenförekomst	**Status**	**Ekologisk status**	**Kemisk status**
Mälaren	Befintlig status	God ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag*
Albysjön	Befintlig status	God ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag**
Tullingesjön	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag**
Kagghamraån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag*
Orlången	Befintlig status	Dålig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag*
Tyresån-Forsån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag*
Magelungen	Befintlig status	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag*
Tyresån-Norrån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag*
Drevviken	Befintlig status	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag**
Vitsån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status 2027	God kemisk status med vissa undantag*

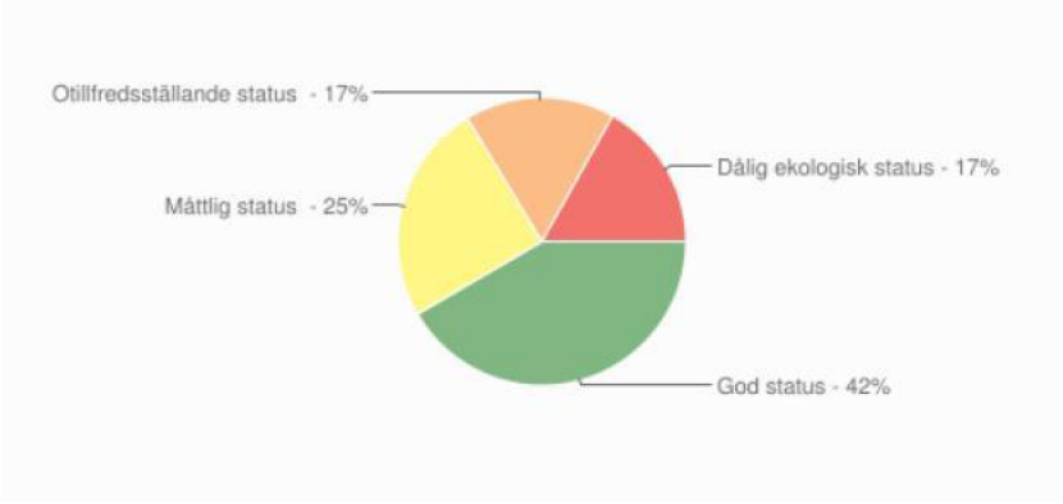
Husbyån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag*

*Undantag mindre stränga krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar.

**Undantag mindre stränga krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Undantag tidsfrister: Tributyltenn föroreningar (2027).

Av Huddinges 11 ytvattenförekomster är det endast två som idag uppnår god ekologisk status, Albysjön och Mälaren, se Figur 12 som visar andel av respektive status inom kommunen. Enligt fastställda miljökvalitetsnormer ska vattenkvaliteten i de återstående vattenförekomsterna ha uppnått en god ekologisk status senast år 2021 alternativt år 2027.

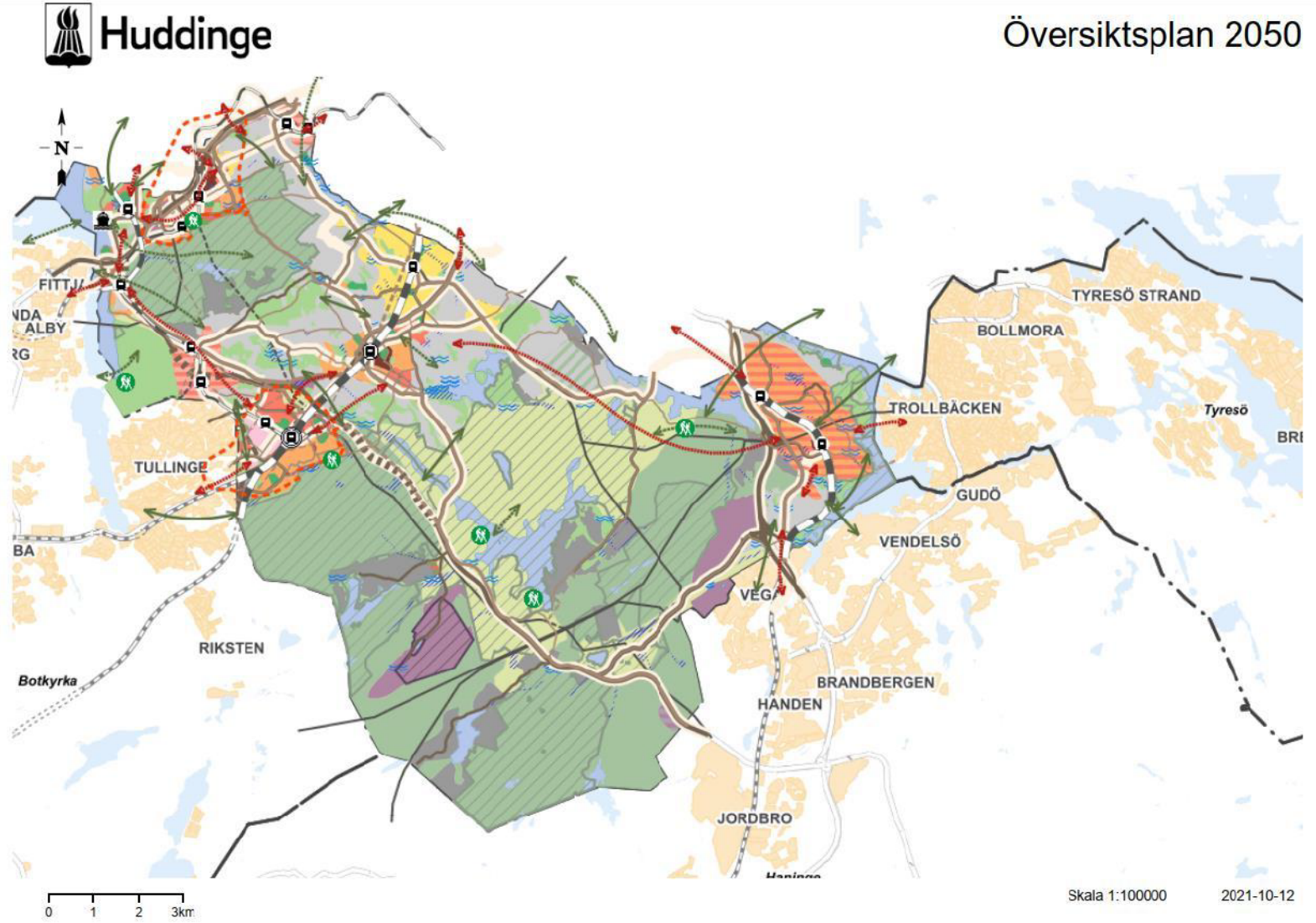
Flera anläggningar har byggts för att rena och fördröja dagvattnet på väg till recipienterna. Exempel på sådana är bland annat Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning och Fullerstaån med Källbrinksdammen och Kyrkdammen.[21]



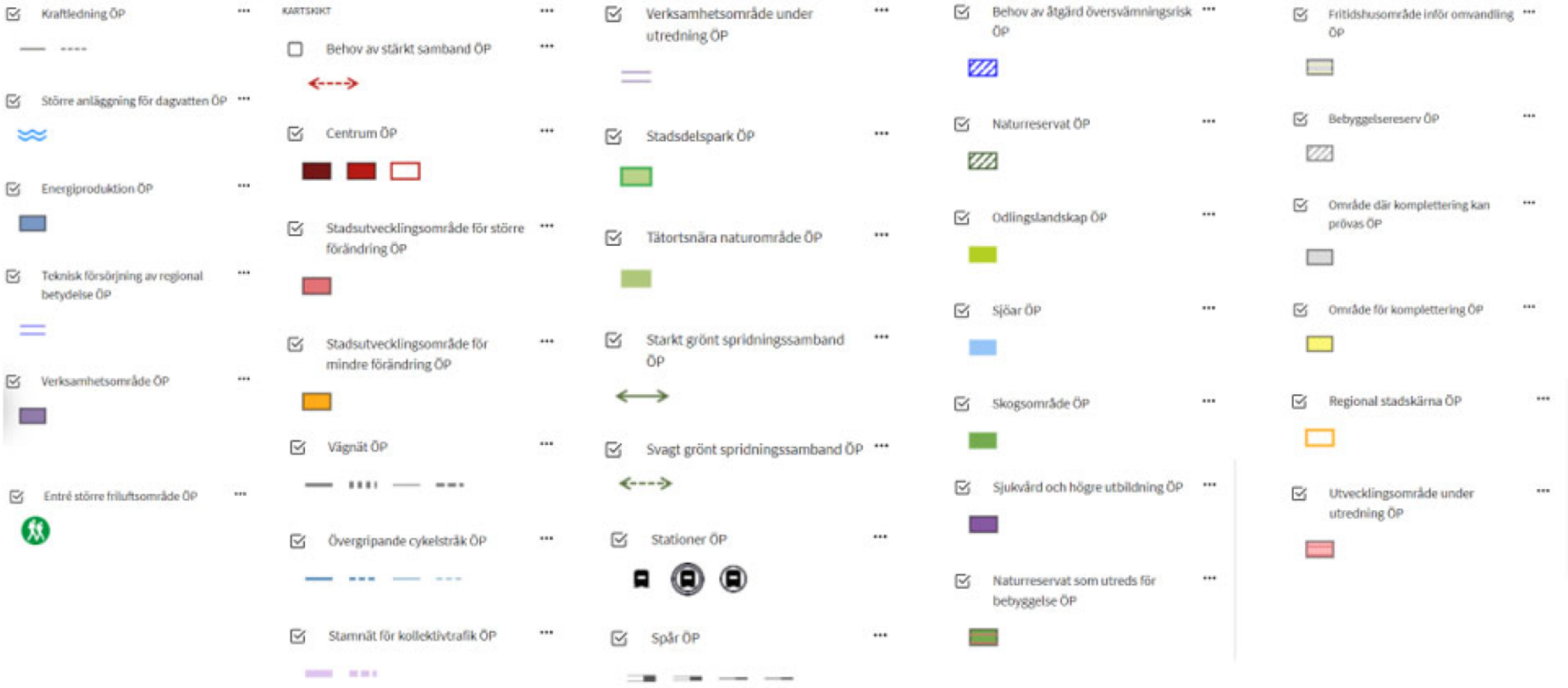
Figur 12 Status på för Huddinge kommuns ytvattenförekomster i andel utifrån antal förekomster. Källa: VISS, 2020.

[21] Dagvattenstrategi 2013

BILAGA 2 MARK- & VATTENANVÄNDNINGSKARTA



Legend markanvändning



RS 2021-0970

DIARIENUMMER:
KS 2019/0261

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Stocksundsbron in till Danderyd - Fotograf Erik Somnäs 2020

DANDERYDS KOMMUN

Förord

Danderyd ska vara Sveriges bästa kommun att leva, bo och verka i. Den visionen utgör grunden för den nya översiktsplan vi nu tar fram. Ett omfattande förarbete ligger till grund för förslaget till ny översiktsplan. Det arbetet har pågått i närmare två år och Danderyds kommuninvånare har erbjudits möjlighet att påverka framtagandet av översiktsplanen, både under år 2020 och i år. Att du som kommuninvånare utövar inflytande över hur kommunen utvecklas, är avgörande för den lokala demokratin.

År 2021 genomfördes ett samråd och synpunkter från över tusen kommuninvånare och drygt 40 remissinstanser kom in. Förslaget för översiktsplanen har reviderats efter dessa synpunkter och nu genomförs en granskning. Granskning innebär en ny möjlighet att påverka översiktsplanen. Detta kommer vara sista möjligheten att ha inverkan på översiktsplanen innan den antas av kommunfullmäktige under år 2022.

I förslaget finns mål, utvecklingsinriktningar, utredningsområden och strategier för hur vi ska nå de uppställda målen. Utvecklingsinriktningar berör främst större mellankommunala frågor, som kollektivtrafik, infrastruktur och grönområden med målåret 2050. Utredningsområden är förslag på framtida markanvändning inom kommunen med målåret 2030. Karaktären på förslagen som presenteras skiljer sig åt och hänsyn behöver tas till varje plats unika förutsättningar. Det är viktigt att komma ihåg att även om ett område pekas ut, så innebär det *inte* att området ska förändras eller bebyggas. När ett område pekas ut betyder det enbart att det kan komma att utredas.

Danderyd är en av Sveriges mest exploaterade kommuner och präglas till stora delar av sin särart som trädgårds- och villastad. Denna unika karaktär är något vi vill bevara, men samtidigt behöver vi varsamt utveckla kommunen så att människor både kan bo kvar och fler flytta hit. För den utvecklingen behöver kommunen ha en plan.

Sedan kommunen grundades har Danderyd haft en långsam men stabil befolkningstillväxt och byggtakt. Vi värdesätter vår gemensamma mark och vill i så liten utsträckning som möjligt ta jungfrulig mark i anspråk för ny bebyggelse. Den grundsynen kommer till uttryck i det här förslaget. Översiktsplanen är inte bindande, men utgör en långsiktig och framtida viljeriktning. För att understryka betydelsen av planen tillsattes under år 2019 en politisk styrgrupp där samtliga partier i kommunfullmäktige finns representerade.

Styrgruppen ser fram emot dina synpunkter så att vi kan förverkliga vision om att Danderyd ska vara Sveriges bästa kommun. Din röst är viktig!

Hanna Bocander (M)

Ordförande kommunstyrelsen

Innehållsförteckning

1. Välkommen till Danderyds översiktsplan 6
1.1. Om översiktsplanering 6
1.2. Planprocessen 6
1.2.1. Hållbarhetskonsekvensbedömning 6
1.2.2. Samråd 7
1.2.3. Granskning 7
1.2.4. Antagande 8
1.2.5. Planeringsstrategi 8
1.2.6. Plan- och bygglagen 8
1.3. Danderyds planprocess för översiktsplanen 9
1.3.1. Politiska workshops 10
1.3.2. Resultat från digital medborgardialog 11
1.3.3. Resultat från samråd - Samrådsredogörelse 11
2. Utgångspunkter 14
2.1. Kommunala mål och utgångspunkter 14
2.1.1. Kommunens vision 14
2.1.2. Kommunens mål 15
2.1.3. Resultatet av politiska workshops och medborgardialoger 15
2.1.4. Ekonomi 17
2.2. Kommunala styrdokument 18
2.3. Danderyd i världen 20
2.3.1. FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030 20
2.3.2 Barnkonventionen 21
2.4. Danderyd i Sverige 21
2.4.1. Nationella mål 22
2.4.2. Riksintressen 24
2.5. Danderyd i Stockholmsregionen 27
2.5.1. RUFS 2050 27
2.5.2. Eventuell avvikelse från regionplanen 29
2.6. Danderyd i nordöstra Storstockholm 30
2.6.1. Stockholm Nordosts vision 30
3. Nuläge 34
3.1. Befolkning 34
3.2. Bebyggelse 37
3.2.1. Bostäder 37
3.2.2. Samhällsservice 38
3.2.3. Näringsliv 43
3.3. Trafik och transporter 44
3.3.2. Gång- och cykeltrafik 46
3.3.3. Kollektivtrafik 49
3.3.4. Bil- och godstrafik 50

3.3.5. Parkering 51
3.4. Teknisk infrastruktur 53
3.4.1. Informations- och kommunikationsteknik (IKT) 53
3.4.2. Energi 54
3.4.3. Vatten och avlopp 56
3.4.4. Avfallshantering 56
3.5. Natur 57
3.5.1. Natur och biologisk mångfald 57
3.5.2. Rekreation och friluftsliv 62
3.5.3. Areell näring 69
3.5.4. Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) 69
3.5.5. Förekomst av vatten i kommunen 69
3.6. Miljö, hälsa och risk 78
3.6.1. Vatten och klimatförändringar 78
3.6.2 Klimatanpassning - effekter av ett förändrat klimat 80
3.6.3 Klimatrelaterade risker för den byggda miljön 83
3.6.4. Klimatpåverkande utsläpp 88
3.6.5. Luft 88
3.6.6. Buller 89
3.6.7. Radon 93
3.6.8. Elektromagnetiska fält 94
3.6.9. Ljusföroreningar 94
3.6.10. Förorenade områden 94
3.6.11. Farligt gods 94
3.6.12. Räddningstjänst och beredskap 95
3.6.13. Trygghet och brottsförebyggande åtgärder 97
3.7. Kulturmiljö 97
3.7.1. Kulturmiljöer i Danderyd 97
3.7.2. Riksintresse för kulturmiljövården 98
3.7.3. Övriga kulturhistoriskt värdefulla områden 99
4. Översiktsplanens mål 103
4.1. Bygga och bevara för idag och imorgon 105
4.2. Grön och hälsosam livsmiljö för alla 106
4.3. Hållbara transporter och resor 107
4.4. Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser 108
5 Utvecklingsinriktning 111
5.1 Utvecklingsinriktning - Bygga och bevara för idag och imorgon 113
5.2 Utvecklingsinriktning - Grön och hälsosam livsmiljö för alla 114
5.3 Utvecklingsinriktning - Hållbara resor och transporter 115
5.3.1. Program FÖP Centrala Danderyd 116

5.4. Utvecklingsinriktning - Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser 121
5.5. Konsekvenser av utvecklingsinriktningarna 121
6. Mark- och vattenanvändning 125
6.1 Mark- och vattenanvändningskarta för kommunens utveckling 125
6.1.1. Utredningsområden 127
6.2 Riktlinjer för planeringen av mark och vattenområden 137
6.2.1 Bebyggelse 138
6.2.2 Trafik och transporter 142
6.2.3 Teknisk infrastruktur 150
6.2.4 Natur 153
6.2.5 Miljö, hälsa och risk 157
6.2.6 Kulturmiljö 171
7. Genomförande och konsekvenser av planeringen 179
7.1. En kontinuerlig översiktsplanering 181
7.2. Hur kommunen ska arbeta med översiktsplanen 181
7.2.1. Sociala dimensionen 181
7.2.2. Ekonomiska dimensionen 181
7.2.3. Ekologiska dimensionen 181
7.3. Konsekvenser av planeringen - Hållbarhetsbedömning 182
7.3.1. Miljökonsekvenser 185
7.3.2. Sociala konsekvenser 186
7.3.3. Ekonomiska konsekvenser 188

1. Välkommen till Danderyds översiktsplan



Bild ovan: Stocksundsbron in till Danderyd – Fotograf Erik Somnäs 2020.

1.1. Om översiktsplanering

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen ska omfatta hela kommunen när det kommer till mark- och vattenanvändning utifrån ett långsiktigt perspektiv. Den antas av kommunfullmäktige och ska visa den politiska ambitionen när det kommer till att använda, bevara och utveckla kommunen. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för kommande beslut i kommunen. Avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen sker vid beslut om detaljplaner, bygglov eller annan tillståndsprövning.

1.2. Planprocessen

Processen för att ta fram en översiktsplan styrs av plan- och bygglagens tredje kapitel. Därutöver har Boverket tagit fram en ÖP-modell som innebär ett förhållningssätt till hur geografisk planinformation ska struktureras. Denna översiktsplan utgår från Boverkets ÖP-modell 2.1.

1.2.1. Hållbarhetskonsekvensbedömning

En översiktsplan medför betydande miljöpåverkan vilket innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras när en översiktsplan upprättas. Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Detta ingår i hållbarhetskonsekvensbedömningen och utgår från de lagstadgade delarna i miljöbalkens 6 kapitel. En konsekvensbedömning ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.



Bild ovan: Ymervägen i Djursholm - Fotograf Kristina Fischer - Vinnare av fototävling för översiktsplanen 2020.

1.2.2. Samråd

Under samrådet ska kommunen samråda med länsstyrelsen, regionen och de kommuner som berörs. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. Samrådet ska redovisa förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser och det planeringsunderlag som har betydelse för bedömningen av förslaget.

Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse utefter inkomna synpunkter. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

1.2.3. Granskning

Kommunen ska hålla planförslaget inklusive miljökonsekvensbeskrivningen samt samrådsredogörelse och samrådsförslag tillgängliga för granskning i minst två månader.

1.2.4. Antagande

Efter granskningen sammanställs inkomna synpunkter i ett utlåtande. Översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige tillsammans med hållbarhetskonsekvensbedömningen.

1.2.5. Planeringsstrategi

Från och med riksdagsvalet år 2022 ersätts aktualitetsprövningen med krav om att kommunfullmäktige ska ta fram en planeringsstrategi varje mandatperiod. Strategin ska antas senast 24 månader efter ordinarie val. Senast den 11 september 2024 ska fullmäktige ha antagit kommunens första planeringsstrategi. Om inte detta genomförs upphör översiktsplanen att vara aktuell. Detta ska bidra till en mer aktiv och kontinuerlig översiktsplanering.

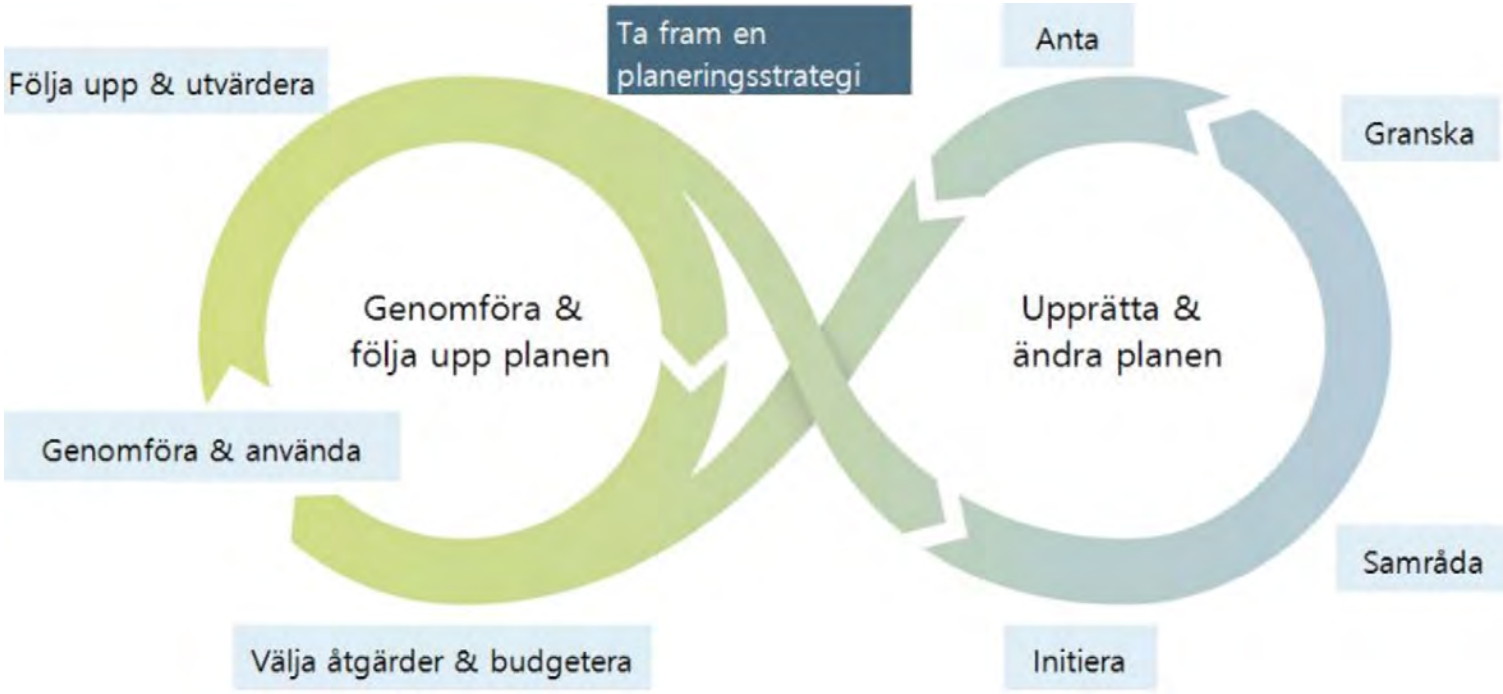


Bild ovan: Översiktsplanens planeringsprocess. Bild från Boverket.

1.2.6. Plan- och bygglagen

Översiktsplanen anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön, vilken ska spegla den politiska viljan i kommunen. I planen vägs och prioriteras olika allmänna intressen mot varandra. Den ska enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen (PBL) ge vägledning och stöd för beslut i den efterföljande planeringen. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande och ger inga rättigheter eller skyldigheter till vare sig myndigheter eller enskilda. Översiktsplanen omsätts i detaljplaner och lov för mark och vatten vilka är juridiskt bindande.

Enligt Plan- och bygglagen ska följande framgå av översiktsplanen:

- Användning av mark- och vattenområden, nu och i framtiden.
- Hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.
- Hur riksintressen kommer tillgodoses.
- Hur gällande miljökvalitetsnormer (luft, buller, vattenkvalitet) kommer tillgodoses.
- Hur den fysiska planeringen samordnas med nationella och regionala mål, planer och program.
- Hur kommunen tillgodoser det långsiktiga behovet av bostäder och andra allmänna intressen.
- Kommunens syn på klimatrelaterade risker för skador på den byggda miljön orsakade av ras, skred och erosion.
- Områden och verksamheter som berör andra kommuner eller är av regional betydelse.
- Om översiktsplanen avviker från regionplanen och på vilket sätt i så fall.
- I vilka områden i strandnära lägen som dispens från strandskyddet bör kunna ges i Landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallade LIS – områden.



Bild ovan: Olika planeringsnivåer.

1.3. Danderyds planprocess för översiktsplanen

År 2018 tog kommunfullmäktige beslut om att påbörja arbetet med översiktsplanen. År 2019 antogs en projektplan för översiktsplanen i kommunstyrelsen. Projektplanen visar på hur arbetet med översiktsplanen ska ske gällande innehåll, projektorganisation, tidsramar och budget.



Bild ovan: Tidplan för översiktsplanen.



Bild ovan: Översiktsplanens projektorganisation.

1.3.1. Politiska workshops

Arbetet inleddes med en politisk workshop i två delar under november-december 2019. Deltagarna var förtroendevalda från kommunstyrelsen med berörda nämndepresidier och tjänstepersoner från ledningsgruppen. Syftet med workshopen var att utifrån kommunens vision med tillhörande strategier

ta fram inriktningen för översiktsplanen samt ligga till grund för en inledande medborgardialog. Workshopen berörde sex områden:

- Bygga och bevara
- God arkitektur
- Modern mobilitet
- Hälsosam livsmiljö
- Trygga utemiljöer
- Mötesplatser för alla

En sammanställning av resultatet från politiska workshops finns på kommunens webbplats eller här.

1.3.2. Resultat från digital medborgardialog

Mellan 2 juni och den 31 augusti 2020 genomfördes en digital enkät om kommunens framtida utveckling. Frågeställningarna utgick från den politiska workshopens områden. Sammanlagt inkom över 400 svar med över 2 000 synpunkter på kartor och 1 000 fritextsvar. En sammanställning av resultatet från den digitala medborgardialogen finns på kommunens webbplats eller här.

1.3.3. Resultat från samråd - Samrådsredogörelse

Mellan 3 maj och 13 juni 2021 genomfördes samråd för översiktsplanen. Sammanlagt inkom 742 svar genom en digital samrådsenkät. Resultatet för samrådsenkäten finns på kommunens webbplats eller här. Därutöver inkom 45 svar från remissinstanser med flera, samt 41 privatpersoner. Samrådsredogörelsen finns på kommunens webbplats eller här

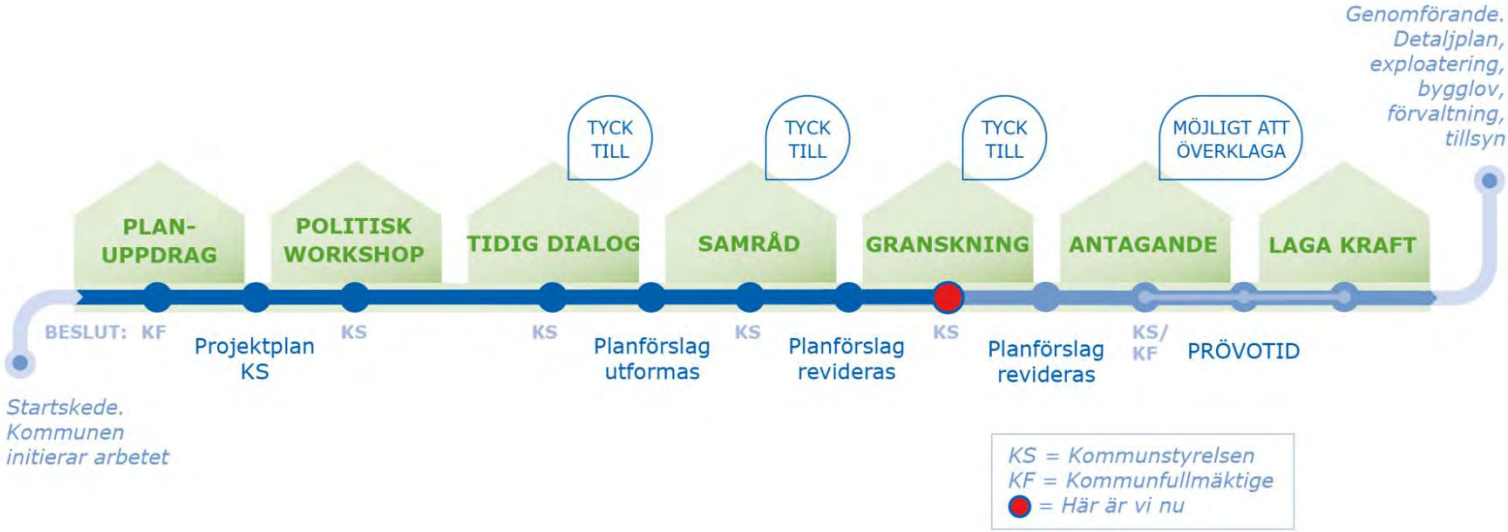


Bild ovan: Process för Danderyds översiktsplan.

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun

Kapitel 2. Utgångspunkter

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Stocksund - Fotograf Helena Eriksson

Innehållsförteckning

2. Utgångspunkter 14
2.1. Kommunala mål och utgångspunkter 14
2.1.1. Kommunens vision 14
2.1.2. Kommunens mål 15
2.1.3. Resultatet av politiska workshops och medborgardialoger 15
2.1.4. Ekonomi 17
2.2. Kommunala styrdokument 18
2.3. Danderyd i världen 20
2.3.1. FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030 20
2.3.2 Barnkonventionen 21
2.4. Danderyd i Sverige 21
2.4.1. Nationella mål 22
2.4.2. Riksintressen 24
2.5. Danderyd i Stockholmsregionen 27
2.5.1. RUFS 2050 27
2.5.2. Eventuell avvikelse från regionplanen 29
2.6. Danderyd i nordöstra Storstockholm 30
2.6.1. Stockholm Nordosts vision 30

2. Utgångspunkter

2.1. Kommunala mål och utgångspunkter

Nedan presenteras kommunala mål och översiktsplanens utgångspunkter.

2.1.1. Kommunens vision

År 2019 antogs en vision för kommunen med tillhörande strategier. Danderyds vision är:

”Danderyd - Sveriges bästa kommun att leva, bo och verka i. Danderyd möter invånarnas behov genom hela livet. Här kombineras den moderna trädgårdsstaden med hållbar stadsmiljö. Kommunens utveckling kännetecknas av engagemang och delaktighet.”

Till visionen finns fem strategiområden:

Hög tillgänglighet

Danderyds kommun erbjuder service och tjänster av hög kvalitet. Detta innebär att kommunens invånare och näringsliv erbjuds ett gott bemötande, hög tillgänglighet och delaktighet i kontakt med kommunens verksamheter. Kommunen strävar efter öppen dialog där kommunens invånare, föreningar och organisationer ges möjlighet till inflytande. Danderydsborna ska erbjudas en bra och attraktiv service. En positiv utveckling av de kommunala kärnområdena skola, barn- och äldreomsorg skall sättas i fokus.

Stor valfrihet

Danderyds kommun erbjuder stor valfrihet i kommunens service och tjänster. Detta innebär att kommunens invånare kan välja inom den kommunalt finansierade servicen utifrån individens önskemål och förutsättningar.

Hög effektivitet

Danderyds kommuns verksamheter samverkar och gör rätt prioriteringar för att nå effektivitet. God ekonomisk hushållning ska vara en vägledande princip för all kommunal verksamhet. Danderyds kommun ska ha en låg kommunalskatt.

Hög attraktivitet

Danderyds kommun är en attraktiv kommun att bo, leva och verka i. Här kombineras den moderna trädgårdsstaden med hållbar stadsmiljö. Kommunen är trygg och säker och erbjuder goda möjligheter för hälsa och välbefinnande. Kommunen ger goda förutsättningar för ett varierat utbud av fritids- och kulturaktiviteter. Danderyds kommun är en attraktiv arbetsgivare som ger möjlighet för medarbetare och chefer att utvecklas.

Stark utveckling

Danderyds kommun utvecklar och förbättrar ständigt den service och de tjänster som kommunen erbjuder. Företag erbjuds goda förutsättningar att etablera sig och verka i kommunen. Danderyd präglas av en god och hälsosam miljö och kommunens verksamheter arbetar för en långsiktigt hållbar utveckling. Omvärldsanalys, utvärdering och digitalisering är grunden för innovativ utveckling i kommunens arbete.

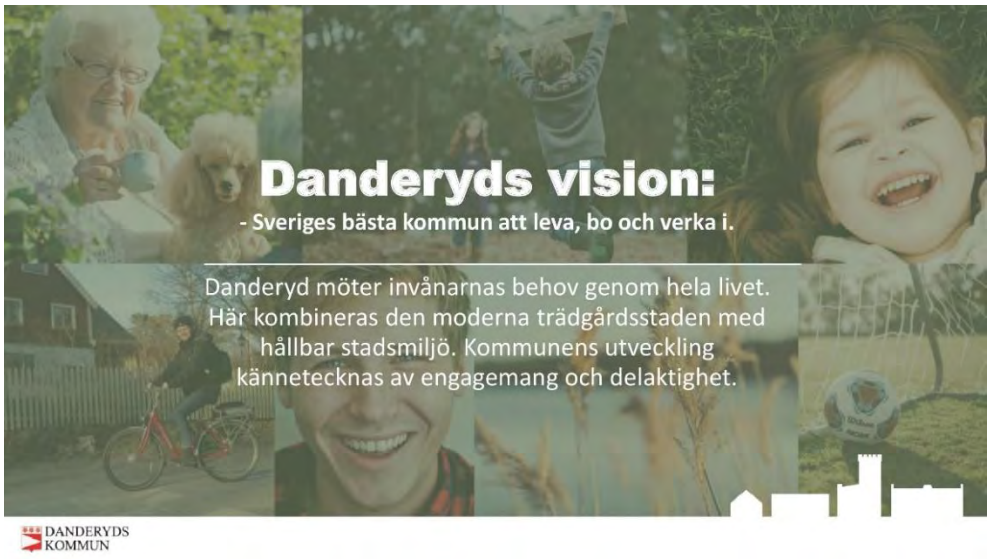


Bild ovan: Danderyds vision.

2.1.2. Kommunens mål

Kommunen tillämpar en målmodell som bygger på att varje nämnd fastställer mål för sina respektive verksamheter. Varje nämndmål är direkt kopplat till ett av kommunens fem övergripande strategiområden. Nämndmål och nyckeltal syftar till att uppfylla visionen och dess tillhörande strategier. Dessa mål ingår i en levande process där årliga verksamhetsplaner tas fram för att konkretisera målarbetet och dessa följs sedan upp i respektive nämnd och redovisas till kommunfullmäktige i samband med delårsrapport och årsredovisning.

2.1.3. Resultatet av politiska workshops och medborgardialoger

Resultaten från den politiska workshopen och medborgardialoger kan inte ses som fullt representativa varken för den politiska viljan i Danderyd eller för kommunens invånare. Dessa är ändå att betrakta som viktiga underlag till översiktsplanen.

Det mest framträdande från dessa aktiviteter är:

Politisk workshop

Under den politiska workshopen framkom önskan om att knyta samman kommunen med bättre förbindelser mellan kommundelarna. Flera områden pekas ut som unika i kommunen och värda att bevara. Dessa områden är oftast i anslutning till grönområden och vattenkontakt. När kommunen planerar ska hänsyn tas till områdets karaktär. Exempelvis kan det exploateras mer omfattande längs E18-stråket med kluster vid Danderyds sjukhus, Mörby centrum och Enebyängens handels- och industriområde. Överlag finns det en önskan om att utveckla gång- och cykelstråken i kommunen och göra kommunen mer tillgänglig samt behovet av bullerdämpning utmed Roslagsbanan och E18.

En sammanställning av resultatet från politiska workshops finns på kommunens webbplats eller här.



Bild ovan: Ordmoln från den politiska workshopen 2019.

Digital medborgardialog

De inkomna synpunkterna visar på att det finns stora skillnader för hur respondenterna ser på Danderyds framtid i allmänhet och för de olika kommundelarna i synnerhet. Exempelvis finns det de som anser att kommunen är färdigbyggd samtidigt som de finns de som är positiva till viss exploatering. Om exploatering sker är skalan viktig där tätare bebyggelse kan ske längs E18 och mer försiktig exploatering i övriga delar i kommunen. Något som överlag uppskattas är närheten till naturområden och vattenkontakten. Kommunikationer, möjligheten till rekreation och tryggheten uppfattas som god av de flesta.

En sammanställning av resultatet från den digitala medborgardialogen finns på kommunens webbplats eller här.

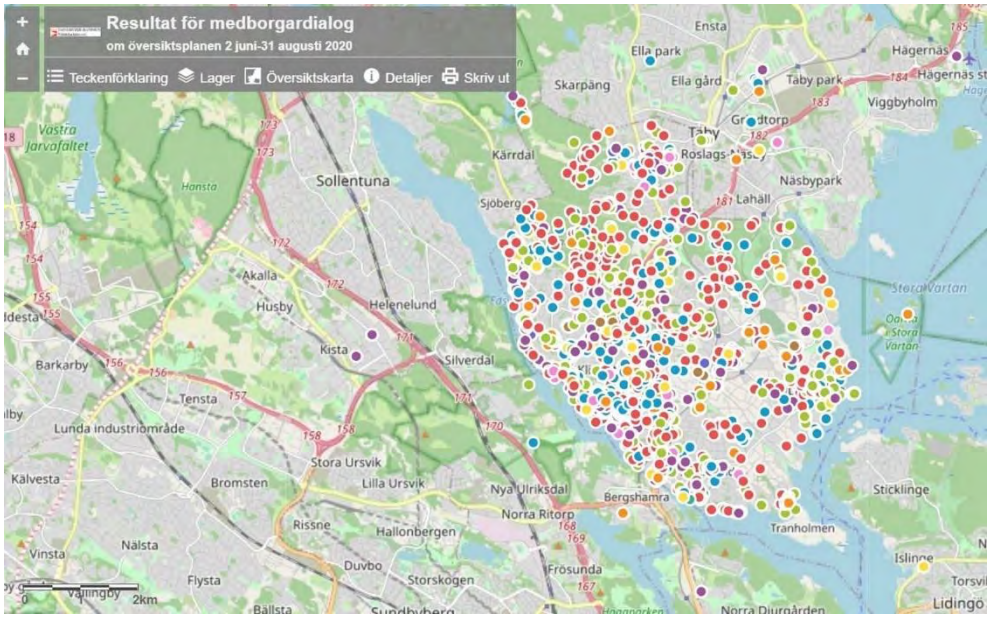


Bild ovan: Resultat för medborgardialog från 2020.

Samråd

De inkomna synpunkterna från samrådet har sammanställts i in en samrådsredogörelse och sammanställning för samrådsenkät. Dessa finns på kommunens webbplats eller här.

2.1.4. Ekonomi

Efter att kommunen under ett par år redovisat kraftiga underskott har fokus från 2019 legat på att skapa en robust ekonomi. Arbetet har varit framgångsrikt och har lett fram till att kommunen idag har en god ekonomi i balans där driftsbudgeten inte är beroende av tillfälliga intäkter från exempelvis försäljning av kommunal mark. Fokus är på välfärdens kärna där stora delar av kommunens budget väntas gå till verksamheter för unga och äldre, det vill säga utbildning och äldreomsorg.

Tillväxttakten på skatteintäkterna har dämpats under en längre tid och det finns en osäkerhet om utveckling framöver. Dels är befolkningsökningen inte så stor att den ger tillräckliga skatteintäkter för att ensamt klara de gemensamma behoven. Å andra sidan har skattebasen växt väl i takt med den hittillsvarande kostnadsutvecklingen.

Kommunens förväntade demografiska utvecklingen visar på en stark ökning av andelen äldre och en minskad andel invånare i arbetsför ålder. Det resulterar i en utmanade fördelning mellan arbetsföra och icke arbetsföra kommuninvånare. Det är därför en viktig strategisk uppgift att särskilt planera för boenden som möter de äldres önskemål och behov samt de önskemål och behov som 30 - 45 åringar har för att locka just den kategorin som det är brist på i kommunens demografiska fördelning.

Danderyd kommuns ekonomi är starkt kopplad till den övergripande ekonomiska utvecklingen och utjämningssystemet där kommunen betalar mest i landet till det kommunala utjämningssystemet per capita. Det innebär att mer än en tredjedel av kommunens driftsbudget eller cirka en fjärdedel av kommunens skatteintäkter går vidare till utjämningssystemet.

Danderyds kommun prognostiseras betala cirka 616 miljoner kronor till utjämningssystemet för 2021. För 2022 förväntas Danderyds kommun betala cirka 700 miljoner till det kommunala utjämningssystemet.

2.2. Kommunala styrdokument

En kommun har många olika ansvarsområden. Kommunallagen ger ramarna för kommunens befogenheter och utgångspunkten för styrningen är lagar, författningar och den politiska viljan. Kommunens förtroendevalda har genom styrdokument möjligheten att beskriva hur den politiska viljan ska realiseras.

I Danderyd finns två nivåer av styrdokument. Ena nivån är författningssamlingar som beslutas av kommunfullmäktige. De innehåller föreskrifter och kommunala avgifter som har beslutats med stöd av lag. Föreskrifterna är bindande för myndigheter, företag och enskilda.

Den andra nivån är övriga styrdokument där kommunfullmäktiges arbetsordning finns samt de reglementen som styr Danderyd kommuns styrelser och nämnder.

Styrdokumenten visar på hur kommunen ska arbeta inom ett visst område och innehåller vanligtvis mål och handlingsplaner. Styrdokument kan förändras, revideras, läggas till eller tas bort över tid. För tillfället pågår arbete med flera olika styrdokument i kommunen och det är viktigt att det finns en röd tråd genom alla styrdokument samt att de förhåller sig till kommunens övergripande vision och strategier. Exempel på pågående arbeten som

är betydande för översiktsplanen är trafikstrategi, vattenplan, dagvattenplan, klimat- och sårbarhetsanalys, kulturmiljöprogram och friluftsplan.

Ett arbete med att ta fram riktlinjer för ett bostadsförsörjningsprogram har inletts. Detta kan ingå i den kommande planeringsstrategin som kommunen ska ta fram senast 11 september 2024.

Översiktsplanen kommer att förhålla sig till globala, nationella och regionala mål och planer samt kommunala styrdokument. Revideringar kommer att ske mellan samråd och granskning samt inför antagande av översiktsplanen beroende på vilka beslutade dokument som finns för tillfället.

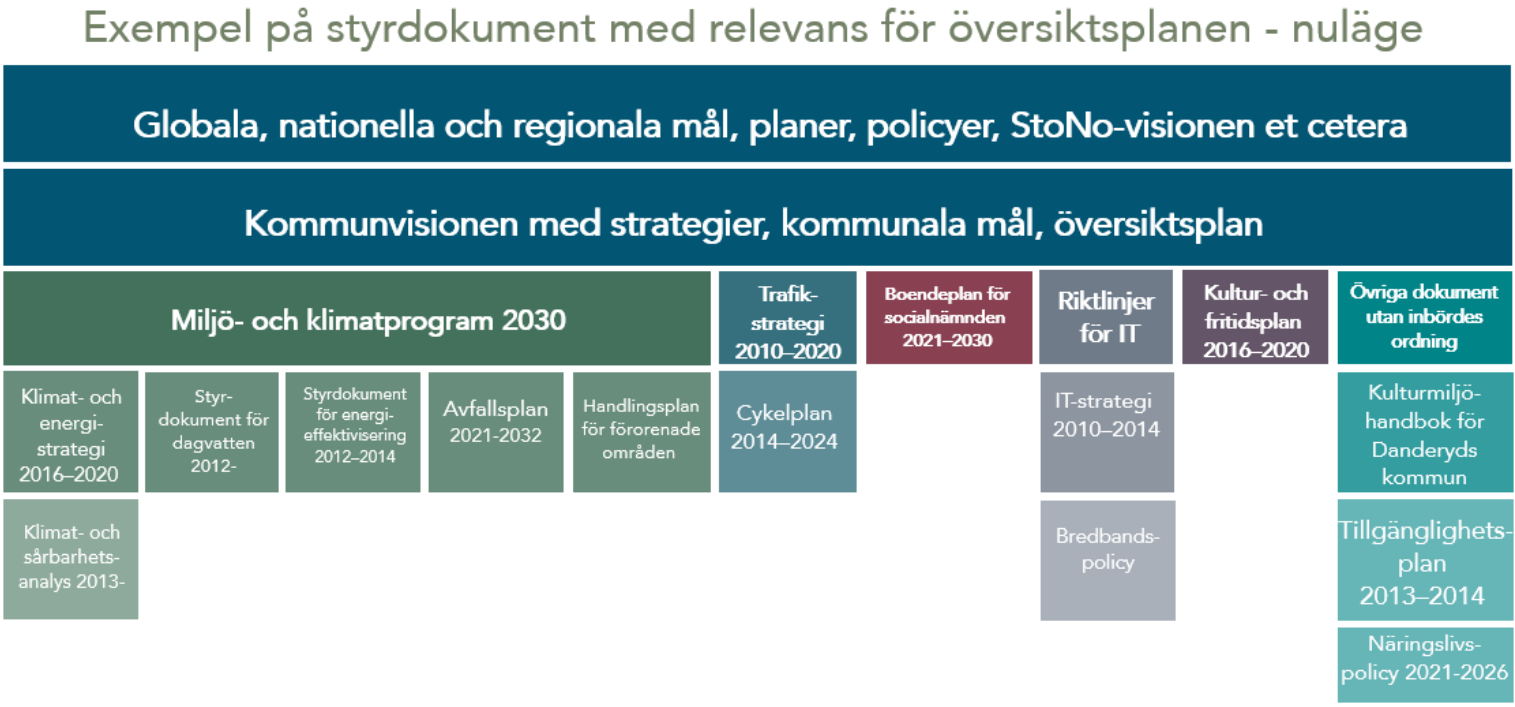


Bild ovan: Exempel på styrdokument med relevans för översiktsplanen – nuläge.

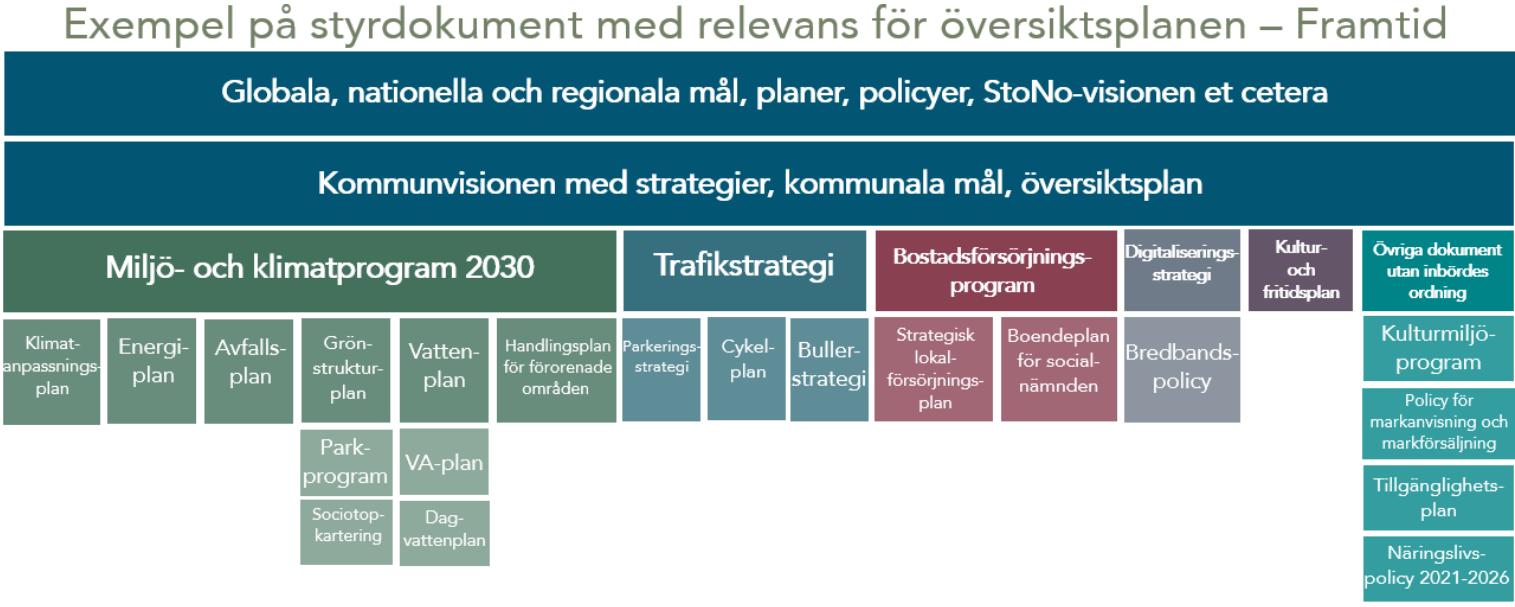


Bild ovan: Exempel på styrdokument med relevans för översiktsplanen – Framtid.

2.3. Danderyd i världen

Danderyd är en del av omvärlden, kommunen både påverkas av men påverkar också sin omgivning. Den globalisering vi ser idag leder till att världen blir mer tillgänglig. Länder och städer är mer beroende av varandra, socialt, ekonomiskt och miljömässigt, ny teknik leder till att information sprids, företag verkar på en global marknad, ett ökat kunskapsutbyte ger mer global medvetenhet bland annat om klimatförändringar och den biologiska mångfalden som minskar i allt snabbare takt världen över. Globalisering gör oss också mer sårbara, för exempelvis terrorism, pandemier, klimatförändringar och finansiella kriser. Europas, Sveriges och Stockholmsregionens framtida konkurrenskraft och utveckling är avgörande för den ekonomiska, sociala och miljömässiga utvecklingen även i Danderyds kommun.

I en föränderlig värld är det viktigt att förstå trender för att kunna anpassa sin verksamhet efter förändrade förutsättningar. Förändringar i omvärlden påverkar och skapar långsiktiga konsekvenser på global, europeisk, nationell, regional och lokal nivå. De globala megatrender som kan påverka Danderyds utveckling i framtiden är exempelvis ett förändrat klimat, en globaliserad värld, en urbaniserad värld och en digitaliserad värld.

2.3.1. FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030

FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling (Agenda 2030) antogs 2015. Agendan utgår från definitionen av hållbar utveckling med ”utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov”. Agenda 2030 innefattar alla tre hållbarhetsdimensionerna och syftar till att främja social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet i världen.

I agendan formuleras 17 mål och 169 delmål för en hållbar utveckling. Alla målen är lika viktiga för att uppnå en hållbar utveckling på både global och lokal nivå. Målen är integrerade och odelbara, vilket innebär att inget mål kan nås på bekostnad av ett annat. Danderyds kommun ska främja en långsiktigt hållbar utveckling med fokus på att behoven hos människor som lever idag tillgodoses utan att kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov äventyras (se vidare under generationsmålet).



Bild ovan: FN:s globala mål hållbarhetsmål-Agenda 2030. Illustratör: Jakob Trollbäck.

2.3.2 Barnkonventionen

Den 1 januari 2020 blev FN:s konvention om barnens rättigheter (barnkonventionen) svensk lag (2018:1197). Syftet med att införa konventionen som lag var för att tydliggöra barn som egna rättighetsbärare i samhället. I planeringen innebär det att barns behov och åsikter ska beaktas. Genom nationell lagstiftning, som exempelvis skollagen och hälso- och sjukvårdslagen, har lagstiftaren valt hur Sverige tolkar barnkonventionens krav när det gäller till exempel rätten till utbildning och hälsovård.

Alla artiklar i barnkonventionen är relevanta och ska tillämpas som en helhet men det finns några som är särskilt relevanta för översiktsplaneringens genomförande. Det är artikel 4 (genomföra ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter), 23 (barn med funktionsnedsättning och deras rätt till aktivt deltagande i samhället), 27 (rätt till levnadsstandard som krävs för utvecklingen) och 31 (rätt till vila, fritid, lek och rekreation). Danderyds kommun har barnkonventionen och särskilt dessa artiklar som utgångspunkt när mark- och vattenanvändning och planeringsinriktningar tas fram.

2.4. Danderyd i Sverige

Även nationellt och regionalt finns det övergripande mål och strategier för hållbart samhällsbyggande och planering. I översiktsplanen ska det framgå hur kommunen tänker ta hänsyn och samordna planen med nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen.

För att bidra till en hållbar utveckling tar kommunen stöd av globala, nationella och regionala mål. Med stöd av Agenda 2030, ska kommunens och översiktsplanens mål vara vägledande i arbetet med att uppnå bland annat Sveriges klimat- och miljömål, folkhälsomål och regionala utvecklingsmål. Kommunens mål ska vägleda såväl kommunens verksamheter som invånare och aktörer verksamma i Danderyd att bidra till att uppfylla nationella och regionala mål.

Boverket har tagit fram en *Vision för Sverige 2025*. Denna visar var Sverige ska vara år 2025 för att nå målen om ett hållbart samhälle till år 2050. I visionen beskrivs fyra megatrender som bedöms ha stor inverkan på vår samhällsutveckling. Till megatrenderna finns tolv Sverigebilder som visar på vilka rumsliga effekter som krävs för att nå visionen.



Källa Boverket

Bild ovan: Boverkets megatrender och Sverigebilder.

2.4.1. Nationella mål

Det finns ett flertal nationella mål som är relevanta för översiktsplaneringen och av vikt för Danderyds kommun att beakta i efterföljande beslut som stödjer sig på översiktsplanens inriktning. Danderyds översiktsplan redovisar de nationella mål som bedöms ha störst relevans för kommunens planering.

2.4.1.1 Miljömålen

Sveriges miljömål omhändertar nationellt den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål och 16 miljökvalitetsmål. Generationsmålet innebär att behoven hos människor som lever idag tillgodoses utan att kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov äventyras. Det anger inriktningen för vad som behöver ske inom en generation för att nå miljökvalitetsmålen. Målet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

I Danderyd ska översiktsplanen och utvecklingen sträva mot att nå de nationella miljökvalitetsmålen och klimatmålen. Det ska ske genom att ta stöd av kommunens nyligen antagna miljö- och klimatprogram. Syftet med

programmet för Danderyds kommun är att styra mot en god och hälsosam miljö och en långsiktigt hållbar utveckling. Det visar vad vi ska göra på lokal nivå för att bidra till att nå de nationella miljö och klimatmålen. Danderyds kommuns miljö- och klimatprogram ska vara styrande för alla verksamheter som finansieras av kommunen och underlätta miljöarbetet för de som lever, bor och verkar i kommunen.

Mer information om Danderyds kommuns miljö- och klimatprogram 2030 finns på kommunens webbplats eller här.



Bild ovan: Generationsmålet och nationella miljömålen.

2.4.1.2. Folkhälsomål

Det övergripande nationella folkhälsomålet har ett tydligt fokus på jämlik hälsa där syftet är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Eftersom folkhälsoarbetet är brett har åtta olika målområden formulerats för att ge vägledning. Inriktningen för nummer fem: Boende och närmiljö är det som närmast ger vägledning för att genom översiktsplanering skapa sunda, trygga och trivsamma boendemiljöer för alla.

2.4.1.3 Friluftslivsmål

Sveriges friluftslivspolitik har, med allemansrätten som grund, som mål att stödja människors möjlighet att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv. Det finns ett antal mål som är fastställda som har särskild relevans för den fysiska planeringen. Det är: tillgänglig natur för alla, tillgång till natur för friluftsliv, attraktiv tätortsnära natur, hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling, skyddade områden som resurs för friluftslivet, friluftsliv för god folkhälsa.

I Danderyd ska översiktsplanen sträva mot att nå de uppsatta friluftslivsmålen och skapa möjligheter för alla invånare att utöva friluftsliv. Av översiktsplanens fyra målområden är två särskilt relevanta här: En grön och hälsosam livsmiljö för alla samt Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser.

2.4.1.4. Energi- och klimatmål

Sveriges klimatpolitiska ramverk består av tre delar: klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatlagen började gälla den 1 januari 2018. Det nationella klimatmålet är att växthusgasutsläppen från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter ska vara noll (netto) år 2045. Detta innebär att kompensationsåtgärder är tillåtna och att de direkta utsläppen utanför EU:s utsläppshandelssystem ska minska med minst 63 procent till 2030, med 75 procent till 2040 och med 85 procent 2050, i jämförelse med 1990. Ett specifikt mål är att utsläppen från inrikes transporter (förutom inrikesflyg) ska ha minskat med 70 procent senast till år 2030, i jämförelse med 2010 års nivå. Utöver det ska Sveriges elproduktion vara helt fossilfri år 2040. Danderyds åtgärder för att bidra till att de nationella energi- och klimatmålen uppnås hanteras i kommunens miljö- och klimatprogram. Då den fysiska planeringen främst kan påverka energianvändning och klimatpåverkan inom transport- och bebyggelsesektorerna fokuserar översiktsplanen på dessa områden.

2.4.1.5 Gestaltad livsmiljö

Ett nytt mål för arkitektur, form och design infördes 2018. Detta har specificerats i propositionen Politik för gestaltad livsmiljö. Det övergripande målet är att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Målet ska ses som vägledande för kommunernas arbete med fysisk planering.

Danderyd ska med översiktsplanens hjälp sträva mot att bidra till måluppfyllelse för detta mål. Av översiktsplanens fyra mål är framförallt två relevanta här: Bygga och bevara för idag och imorgon samt trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser.

2.4.1.6 Kulturmiljömål

År 2014 togs beslut om fyra nationella kulturmiljömål som alla är relevanta för fysisk planering. Målen *Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas* samt *En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen* är särskilt relevanta för Danderyds översiktsplan.

2.4.2. Riksintressen

Riksintressen ska redovisas i översiktsplanen. Detta är geografiska områden som har pekats ut av statliga myndigheter med stöd av 3 och 4 kap. miljöbalken, eftersom de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Av planen ska det också framgå hur kommunen anser att de redovisade riksintressena ska tillgodoses. Kommunen anser att ett riksintresse är tillgodosett så länge det inte finns anspråk på förändringar i eller i närheten

av området. Skyddet för riksintressena blir aktualiserat vid ett anspråk på förändrad markanvändning genom till exempel prövning enligt plan- och bygglagen, miljöbalken eller övrig speciallagstiftning.

I Danderyds kommun finns Riksintresse för kulturmiljövård i Djursholm och Stocksund, Riksintresse för väg, dvs E18 samt Riksintresse för järnväg, dvs Roslagsbanan. I kommunens nordvästra del finns ett mindre område som ingår i Riksintresset för friluftslivet för Rösjön-Vallentunasjön-Rönninge by. Kommunens sydvästra delar ligger kant i kant med influensområdet för riksintresset för Bromma flygplats. Hela kommunen ingår också som samrådsområde för MSA-ytor för Bromma och Arlanda flygplats. En MSA-yta innebär det område där hinder kan påverka flygprocedurer till och från en flygplats.



Bild ovan: Riksintresse för väg och järnväg - Fotograf Erik Somnäs



Bild ovan: Karta som visar riksintressena i Danderyds kommun.

2.5. Danderyd i Stockholmsregionen

Danderyd är en av 26 kommuner i Stockholms län, som alla har så kallade mellankommunala frågor att hantera gemensamt. Det som sker i en kommun påverkar på många sätt angränsande och närliggande kommuner. Tydliga exempel på detta är befolknings- och bebyggelseutvecklingen i Stockholmsregionen som i hög grad påverkar resandemönster, inklusive trafiken på E18 och Roslagsbanan genom Danderyds kommun med följande trängsel-, miljö- och hälsoutmaningar. Tekniska försörjningssystem samt grön- och blåstruktur är exempel på viktiga resurser som Danderyd delar med andra kommuner.

Danderyds goda kommunikationsläge ger upphov till stora pendlingsströmmar både in i och ut från kommunen. Idag pendlar många över kommungränserna. Av danderydsborna arbetar ungefär 12 000 personer utanför kommunen, varav merparten pendlar till Stockholm stad. Cirka 3 500 arbetar inom kommunen och nästan 16 000 personer pendlar dagligen in till Danderyd för att arbeta. Tillgången till en stor arbetsmarknad inom rimliga avstånd ökar möjligheterna både för individer och arbetsgivare som får bättre tillgång till rätt kompetens.

För att vägleda kommunerna i dessa mellankommunala och andra frågor har Region Stockholm uppdraget som regionplaneorgan att ta fram en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS). Där finns regionala mål formulerade, vilka översiktsplanen behöver förhålla sig och bidra till.

2.5.1. RUFS 2050

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050, ger vägledning och långsiktig riktning för översiktsplaneringen och andra regionala utvecklingsfrågor. Här finns mål, delmål och regionala prioriteringar. Den rumsliga inriktningen som formuleras i följande punkter är ett stöd för kommunernas utvecklingsplanering:

- Stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena
- Sammanlänkade regionala stadskärnor
- Resurseffektiva system för människor och gods
- Sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö
- Starka kopplingar mellan stad och land
- Tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer

I plankartan pekas prioriterade områden för bebyggelseutveckling ut. Dessa befinner sig i strategiska lägen för gemensam resursanvändning och kollektivtrafikförsörjning. I Danderyds kommun finns dessa främst i de strategiska stadsutvecklingslägena runt E18-stråket och i de primära bebyggelselägena i norra Djursholm.

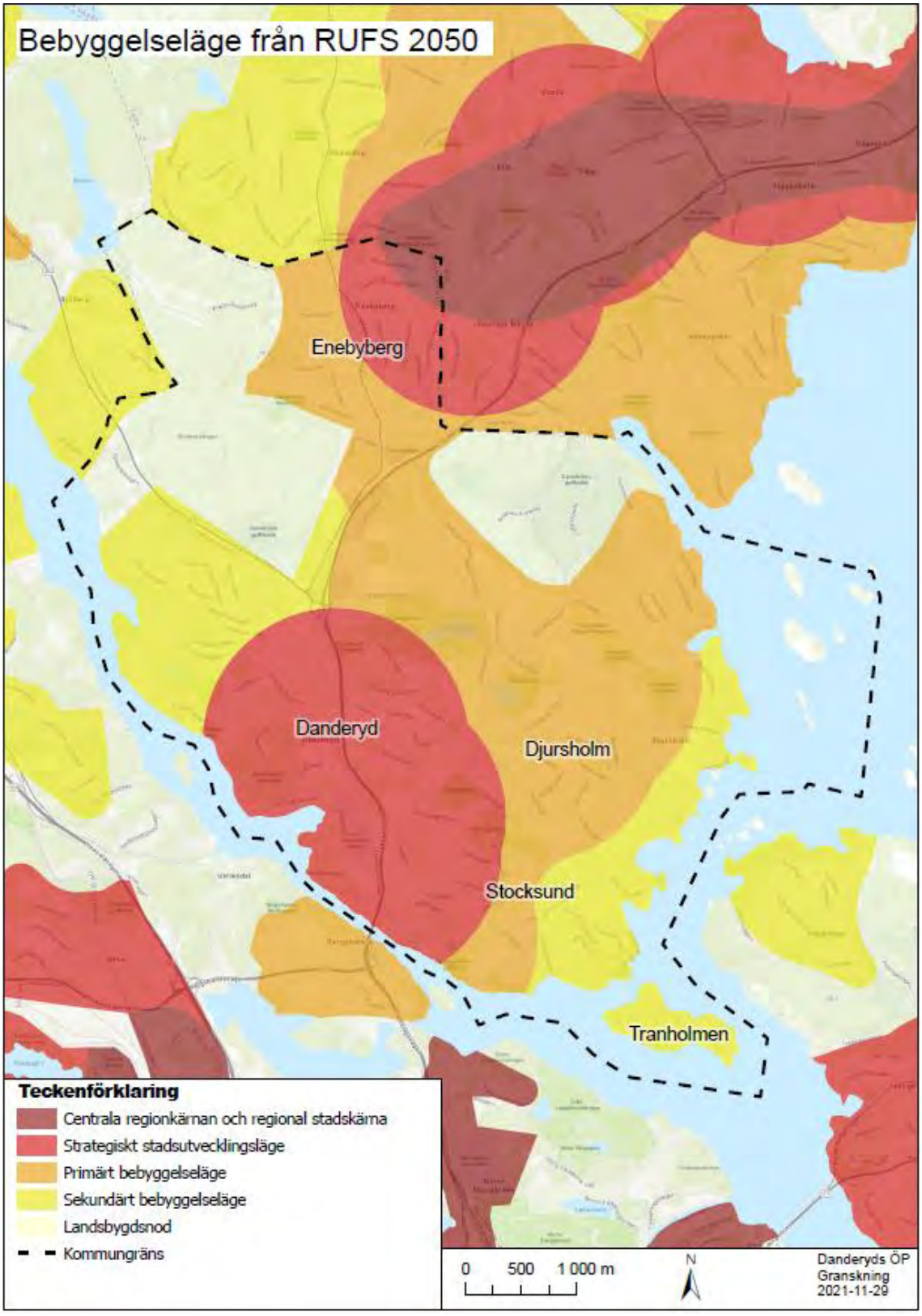


Bild ovan: Karta som visar bebyggelseläge från RUFS 2050 – plankarta.

2.5.2. Eventuell avvikelse från regionplanen

Enligt plan- och bygglagen ska översiktsplanen redovisa om den avviker från regionplanen och varför den gör det. För Danderyds del föreligger en risk att regionplanens uppsatta mål gällande årligt bostadstillskott inte kommer att uppnås.

Danderyd är till ytan en av Sveriges minsta kommuner samtidigt som det är en av de mest exploaterade kommunerna i landet i förhållande till ytan. I dagsläget finns cirka 13 000 bostäder i kommunen. Delar av kommunen består av naturreservat samt till ytan omfattande villabebyggelse i lägre skala. Historiskt sett har exploateringen skett stötvis i Danderyd. Vissa år har få nya bostäder färdigställts, och andra år har med Danderyds mått stora projekt färdigställts.

Danderyds kommun gör bedömningen att den regionala utvecklingsplanens mål om ett årligt bostadstillskott om 170 till 350 bostäder i kommunen (beroende på alternativen låg, bas och högt behov) per år fram till 2050 inte kommer att uppnås då de är för högt ställda.

Under framtagandet av den regionala utvecklingsplanen var Danderyd kommuns ställningstagande genomgående i samrådsprocess och dialog med landstinget/regionen att detta inte var möjligt med nuvarande förutsättningar. Detta skulle eventuellt kunna bli möjligt om E18 tunnelförläggs och ytan exploateras med bostäder enligt förslag "lång tunnel" från utredningen "Centrala Danderyd - program för fördjupning av översiktsplanen". Utredningen finns på kommunens webbplats eller här.

Det är Danderyds kommun som i slutändan måste avgöra vad som är en rimlig ambition för kommunens bostadsbyggande och vilken typ av bostäder som bör byggas. Målet om att 170 till 350 bostäder årligen ska byggas i Danderyd riskerar att inte uppnås inom överskådlig framtid med nuvarande förutsättningar. Därmed riskerar Danderyd att inte kunna följa den regionala utvecklingsplanen gällande detta övergripande mål.

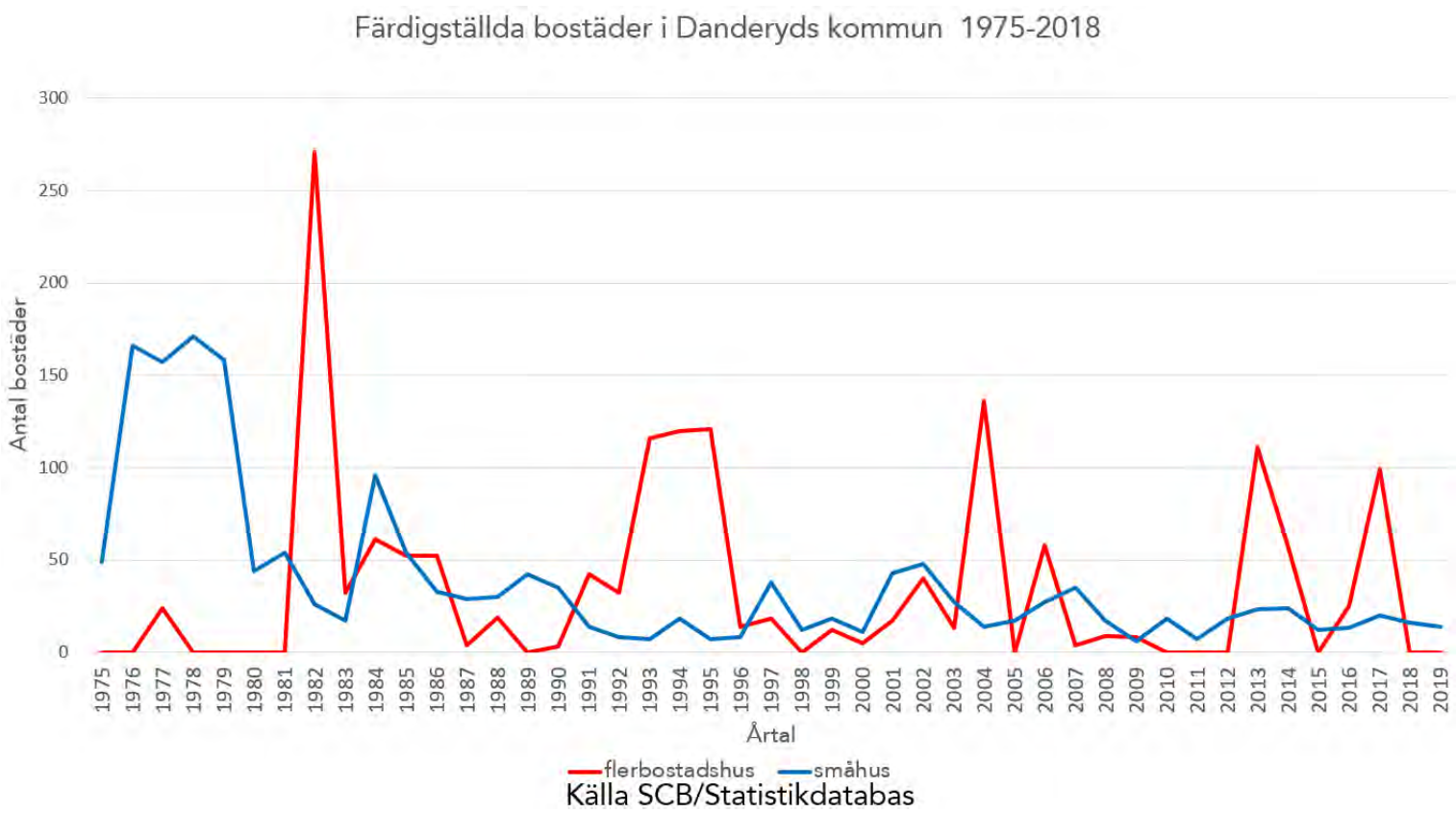


Bild ovan: Färdigställda bostäder i Danderyds kommun.

2.6. Danderyd i nordöstra Storstockholm

Danderyd ingår i Stockholmsregionen och i regionen finns flera mellankommunala samverkansforum. Exempelvis samordnar både Region Stockholm och Länsstyrelsen flertalet mellankommunala nätverk. Vidare sker samarbete med olika myndigheter och andra kommuner som exempelvis StoNo-samarbetet.

2.6.1. Stockholm Nordosts vision

Stockholm Nordost (StoNo) är ett samarbete mellan kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Syftet med samarbetet är att stärka regiondelens position som en del i Stockholmsregionen genom att skapa och ta tillvara förutsättningar för utvecklingen i alla sex kommunerna och ge nytta för invånare, verksamma och näringsliv.

Kommunerna arbetar, gemensamt och var för sig, för att utveckla regiondelen med stöd av en gemensam vision som behandlar områdena stadsstruktur, transportsystem, näringslivsutveckling och regional stadskärna.

Visionen syftar till att verka för 100 000 nya invånare fram till 2030. Därför ska 40 000 nya bostäder byggas och 50 000 arbetsplatser skapas i företag som etablerar sig eller redan finns i regionen. För att detta ska uppnås är effektiva

färdmedel och ny infrastruktur en förutsättning. Visionen är inte nedbruten på vad varje enskild kommun ska göra för att visionen ska nås.

Till visionen finns gemensamma frågor som kommunerna prioriterar. Exempel på dessa är:

- Roslagsbanan förlängning till Arlanda.
- Roslagsbanans förlängning till city.
- Tvärförbindelser med kollektivtrafik västerut från Täbys regionala stadskärna och Knutpunkt Danderyd.
- Framkomlighet på E18, Norrortsleden och Arningevägen inklusive Arninge station.
- Centrala Danderyd; E18 och kollektivtrafikknutpunkt.

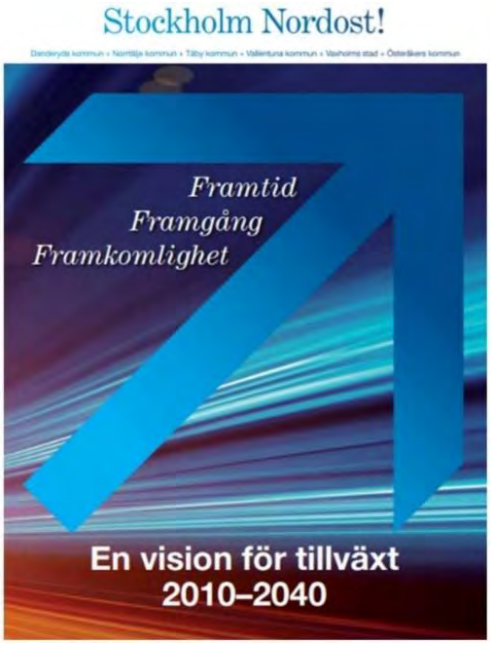


Bild ovan: Vision för StoNo - En vision för tillväxt 2010–2040.

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun

Kapitel 3. Nuläge

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Samsöviken - Fotograf Erik Somnäs 2020

Innehållsförteckning

3. Nuläge....34
3.1. Befolkning....34
3.2. Bebyggelse....37
3.2.1. Bostäder....37
3.2.2. Samhällsservice....38
3.2.3. Näringsliv....43
3.3. Trafik och transporter....44
3.3.2. Gång- och cykeltrafik....46
3.3.3. Kollektivtrafik....49
3.3.4. Bil- och godstrafik....50
3.3.5. Parkering....51
3.4. Teknisk infrastruktur....53
3.4.1. Informations- och kommunikationsteknik (IKT)....53
3.4.2. Energi....54
3.4.3. Vatten och avlopp....56
3.4.4. Avfallshantering....56
3.5. Natur....57
3.5.1. Natur och biologisk mångfald....57
3.5.2. Rekreation och friluftsliv....62
3.5.3. Areell näring....69
3.5.4. Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)....69
3.5.5. Förekomst av vatten i kommunen....69
3.6. Miljö, hälsa och risk....78
3.6.1. Vatten och klimatförändringar....78
3.6.2 Klimatanpassning - effekter av ett förändrat klimat....80
3.6.3 Klimatrelaterade risker för den byggda miljön....83
3.6.4. Klimatpåverkande utsläpp....88
3.6.5. Luft....88
3.6.6. Buller....89
3.6.7. Radon....93
3.6.8. Elektromagnetiska fält....94
3.6.9. Ljusföroreningar....94
3.6.10. Förorenade områden....94
3.6.11. Farligt gods....94
3.6.12. Räddningstjänst och beredskap....95
3.6.13. Trygghet och brottsförebyggande åtgärder....97
3.7. Kulturmiljö....97
3.7.1. Kulturmiljöer i Danderyd....97
3.7.2. Riksintresse för kulturmiljövården....98
3.7.3. Övriga kulturhistoriskt värdefulla områden....99

3. Nuläge

3.1. Befolkning

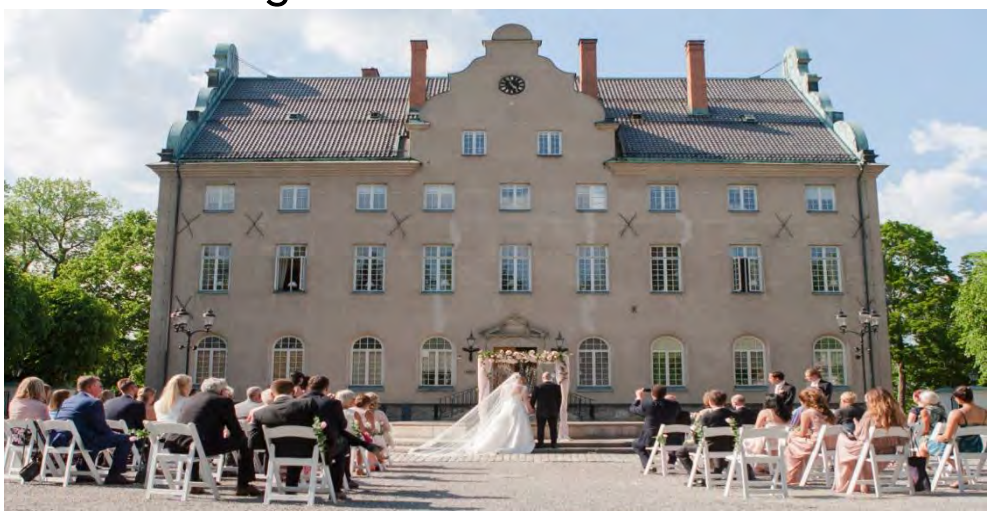
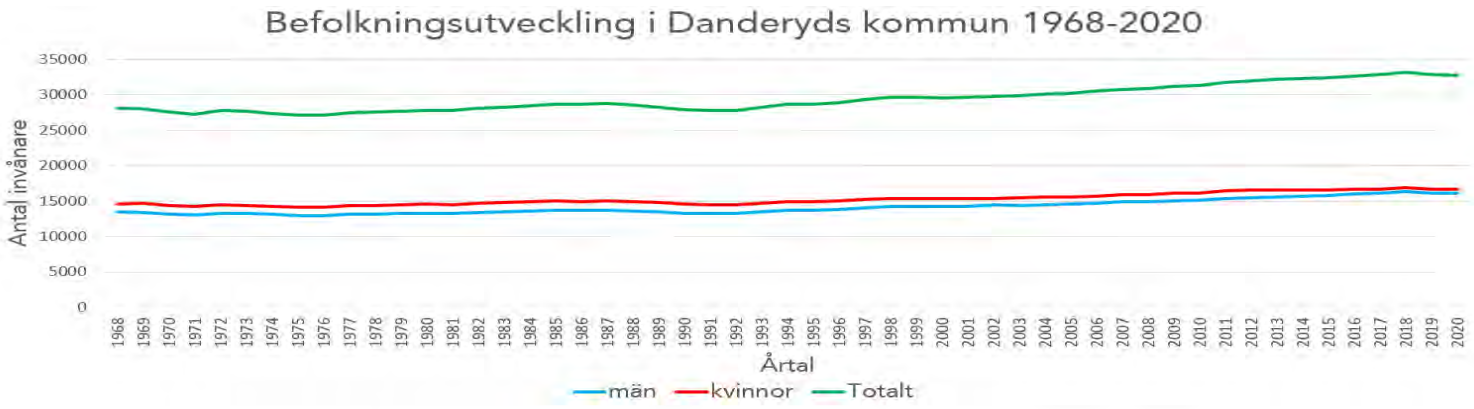


Bild ovan: Brudpar på slottsgården - Fotograf Talita Rocha.

Den 31 december 2020 bodde 32 712 invånare i Danderyd. Av dessa var 16 632 kvinnor och 16 080 män. Dessa var fördelade på 13 346 bostäder vilket innebär att det bor cirka 2,5 personer per hushåll. Av kommunens boende är 52 procent sammanboende, 39 procent ensamstående och 9 procent hör till övriga hushåll. Motsvarande siffror för riket är 46 procent sammanboende, 47 procent ensamstående och 7 procent övriga hushåll. Mellan år 2000 och 2020 har kommunens befolkning ökat med i genomsnitt cirka 150 personer per år, dock minskade befolkningen något både under 2019 och 2020.



Befolkningsutveckling i Danderyds kommun 2000-2020

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Män	14213	14307	14434	14408	14526	14628	14754	14878	14887	15011	15150	15352	15444	15600	15728	15845	15989	16156	16305	16163	16080
Kvinnor	15357	15325	15321	15476	15574	15598	15738	15911	15964	16139	16180	16447	16516	16622	16567	16576	16664	16732	16882	16694	16632
Totalt	29570	29632	29755	29884	30100	30226	30492	30789	30851	31150	31330	31799	31960	32222	32295	32421	32653	32888	33187	32857	32712

Källa SCB/Statistikdatabas

Bild ovan: Befolkningsutveckling 1968–2020 och 2000–2020 i Danderyds kommun – Källa SCB/Statistikdatabas.

Enligt Danderyds befolkningsprognos från år 2021, som baseras på framtida exploateringar och befolkningsförändringar gällande inflyttning, utflyttning, födsel och död, kan befolkningen i kommunen uppgå till 35 466 personer år 2035. Utan byggnation beräknas befolkningen uppgå till 32 493 personer år 2035.

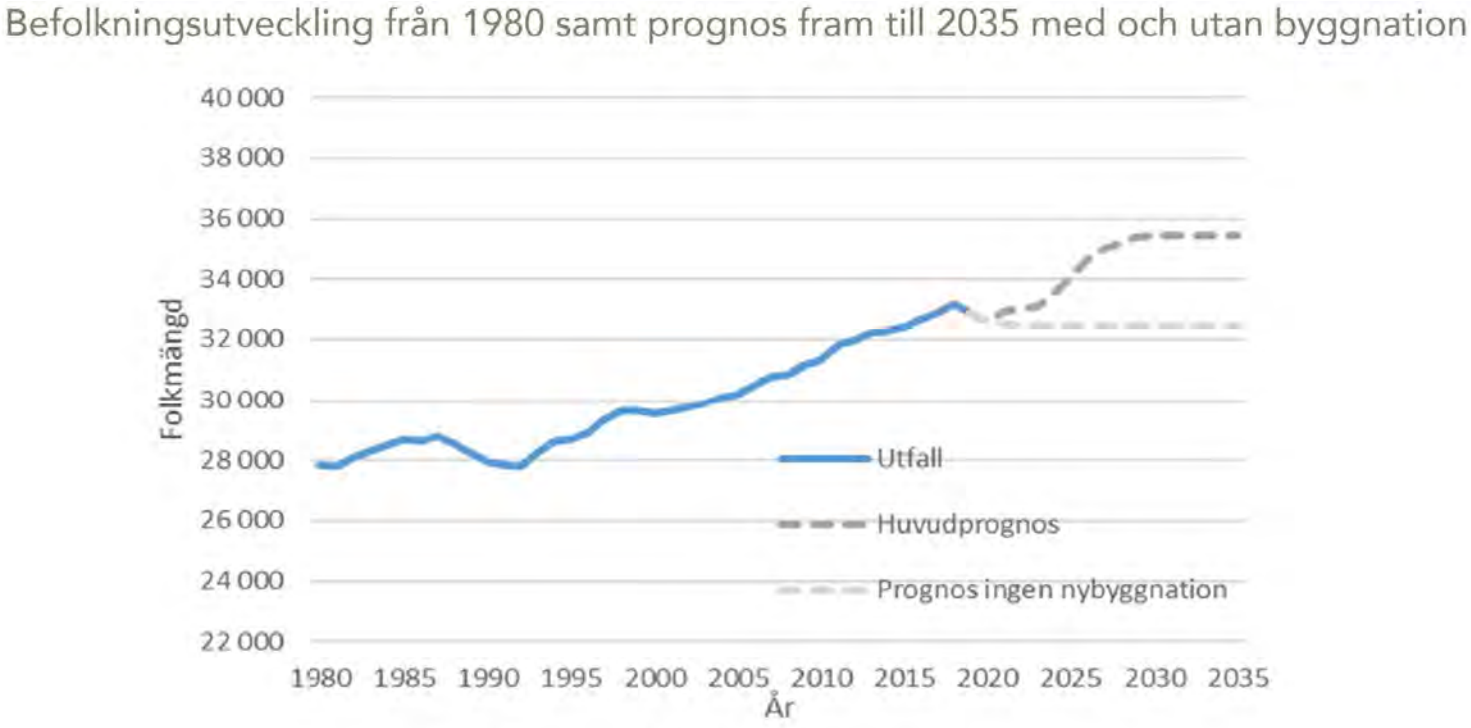


Bild ovan: Befolkningsutveckling från 1980 samt prognos fram till 2035 med och utan byggnation - Från Danderyds befolkningsprognos 2021 – 2035.

Danderyd har en högre andel äldre befolkning jämfört med många andra kommuner. Det medför att kommunen har en hög försörjningskvot i förhållande till andra kommuner i länet. Försörjningskvot är ett mått på hur många personer varje förvärvsarbetare måste försörja utöver sig själv. Detta beräknas genom att dividera antalet personer i arbetsför ålder (20–64 år) med antal personer i övriga åldrar. Denna modell tar inte hänsyn till hur sysselsättning och välfärdsproduktion sker då exempelvis personer i åldern 20–64 kan stå utanför arbetsmarknaden och personer under 20 år och över 64 år kan ingå i arbetskraften. Försörjningskvoten ger en fingervisning om hur de kommande behoven kommer att utvecklas men säger inget om hur välfärden kommer att kunna finansieras.

Enligt Danderyds befolkningsprognos från 2021 uppgår försörjningskvoten idag till 0,92 och 2035 kan försörjningskvoten minska till 0,84 om byggnation sker såsom befolkningsprognosen bedömer fram till 2035. Om byggnation ej sker kan dagens försörjningskvot komma att öka något fram till 2035.

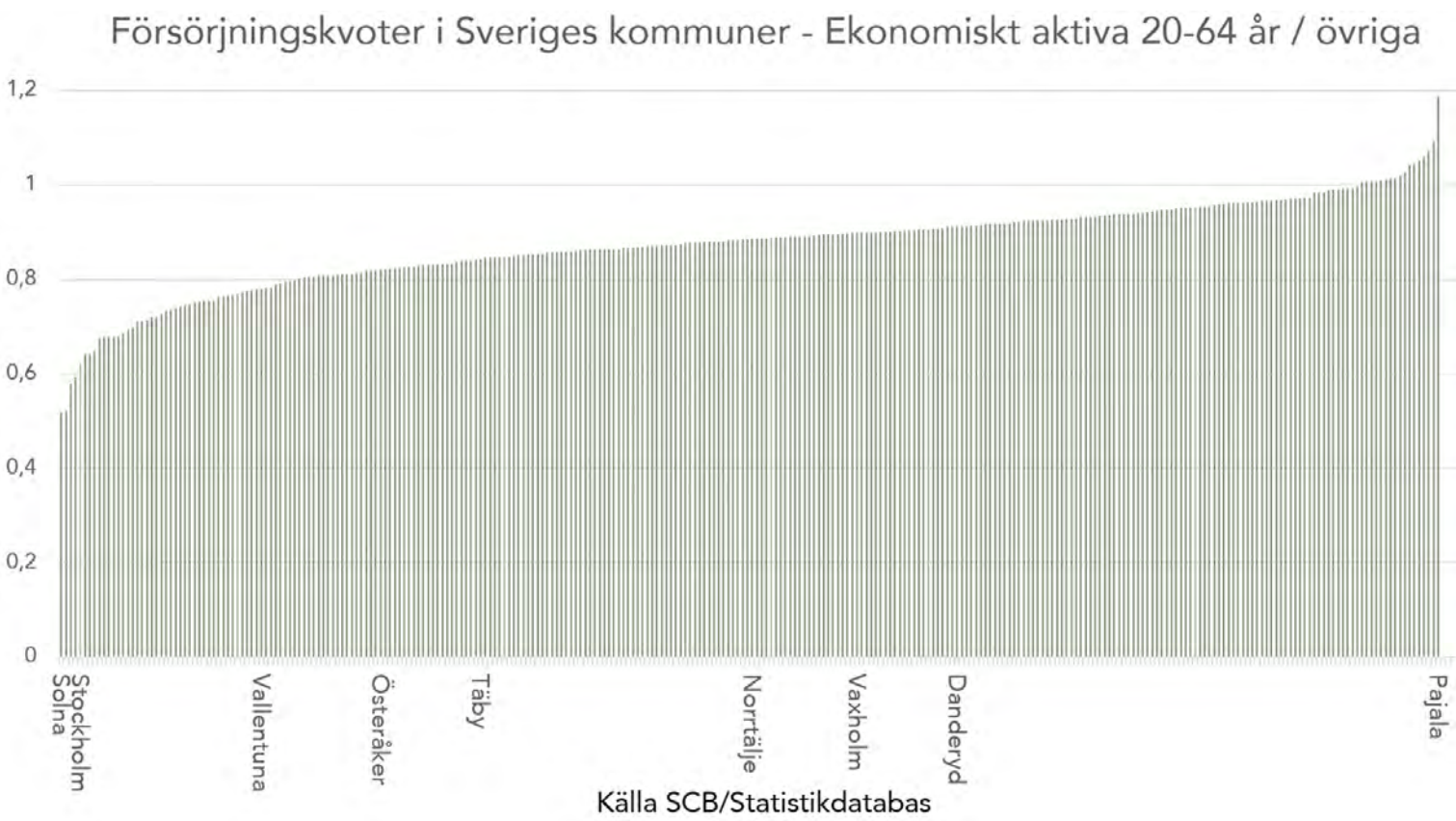


Bild ovan: Försörjningskvoter i Sveriges kommuner.

Enligt statistik från SCB 2019 är medelåldern i Danderyds kommun 41 år vilket är samma som för riket. Medelåldern i Danderyd för kvinnor är 43 år och 40 år för män. Av Danderyds invånare är 83 procent födda i Sverige och 17 procent födda utomlands. Motsvarande siffror för riket är 80 procent födda i Sverige och 20 procent födda utomlands.

Befolkningen i Danderyd har en hög utbildningsnivå. 47 procent har minst tre års eftergymnasial utbildning (kvinnor 47 procent och män 48 procent). Motsvarande siffror för riket är 22 procent (kvinnor 26 procent och män 19 procent).

Danderydsbornas genomsnittliga inkomst är 581 500 kronor per person och år (432 800 kronor per år för kvinnor och 742 800 kronor per år för män). Motsvarande siffror för riket är 318 000 kronor per person och år (277 000 kronor per kvinna och år samt 366 000 kronor per man och år). Arbetslösheten i kommunen är totalt 6,1 procent (kvinnor 5,9 procent och män 6,2 procent). I riket är motsvarande siffror 6,8 procent (kvinnor 6,9 procent och män 6,7 procent).

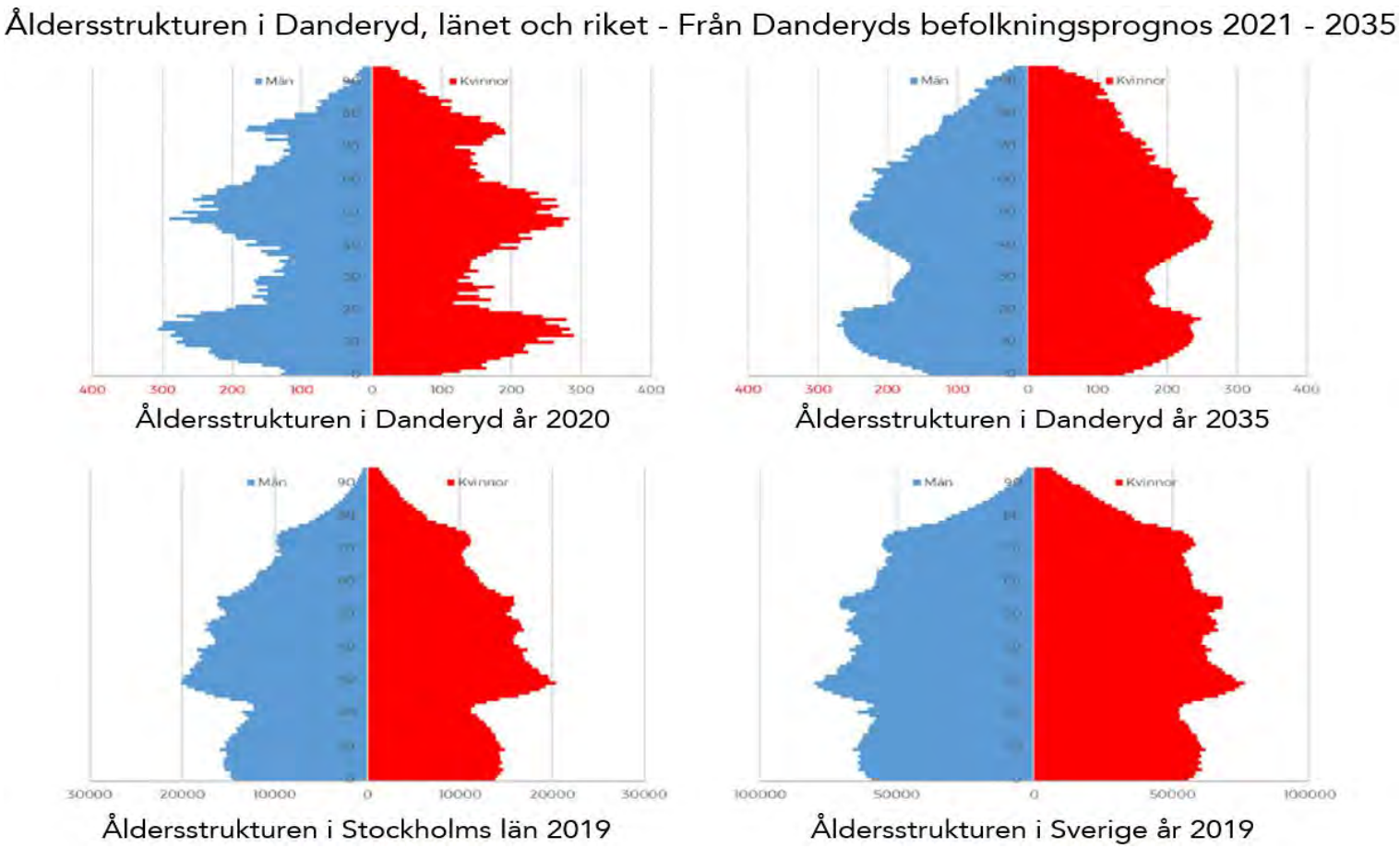


Bild ovan: Åldersstrukturen i Danderyd, länet och riket. Från Danderyds befolkningsprognos 2021 – 2035.

3.2. Bebyggelse

Danderyds kommun består av fyra kommundelar: Enebyberg, Danderyd, Djursholm och Stocksund. Bebyggelsen i kommunen utgörs dels av ett centralt stråk längs med tunnelbanan och E18 med huvudsakligen högre bebyggelse med flerbostadshus, arbetsplatser och service, dels av en varierad småhusbebyggelse av trädgårdskaraktär med inslag av flerfamiljshus och lokala servicecentra. Den täta bebyggelsen inom det centrala stråket bidrar till att Danderyd är förhållandevis högt exploaterat. År 2019 var befolkningstätheten i kommunen 1 246 invånare per kvadratkilometer. Samma år var befolkningstätheten i Stockholms län 360 invånare per kvadratkilometer och 25 invånare per kvadratkilometer i Sverige.

3.2.1. Bostäder

Den 31 december 2020 fanns totalt 13 452 bostäder i Danderyd. Av dessa var 6 483 äganderätter/småhus och 6 969 lägenheter i flerbostadshus. Detta innebär att bostadsbeståndet består av 48 procent småhus och 52 procent flerbostadshus. Av flerbostadshusen var 1 991 hyresrätter och 4 978 bostadsrätter. Dessa bostäder är fördelade på 5 888 småhus, 678 kedjehus, 345 radhus, 368 flerfamiljshus samt 88 småhus med lägenheter.

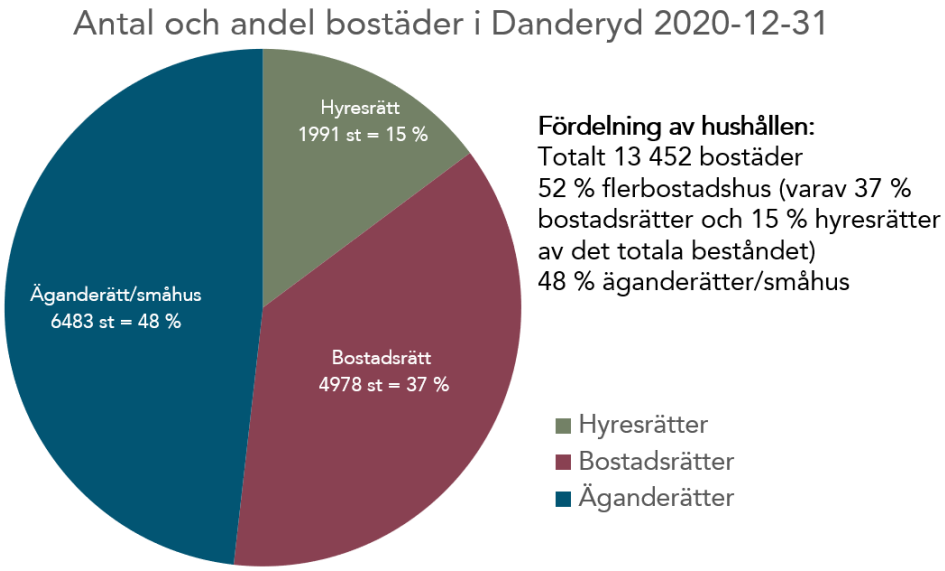


Bild ovan: Antal och andel bostäder I Danderyds kommun 2020-12-31.

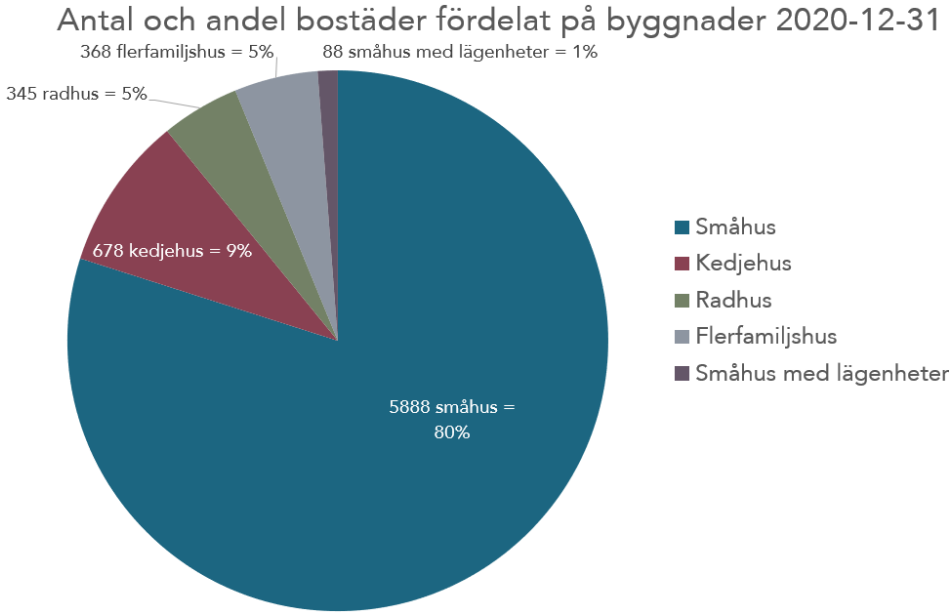


Bild ovan: Antal och andel bostäder fördelat på byggnader i Danderyds kommun 2020-12-31.

3.2.2. Samhällsservice

Danderyds befolkningsprognos från 2021 visar på befolkningsförändringar mellan 2021 och 2035 som exempelvis:

- Antalet barn i åldrarna 0–6 år ökar med 235 barn
- Antalet elever i åldrarna 7–15 år minskar med 346 barn.
- Antalet äldre 75+ ökar med 231 personer.

Merparten av den kommunala servicen riktar sig antingen till barn/elever eller äldre inom äldreomsorgen. Befolkningssammansättningen i dessa åldersgrupper är därmed central för en stor del av kommunens investeringsbehov i nya verksamhetslokaler.

Förskolor och skolor

För att möta medborgarnas efterfrågan på småskalighet och närhet drivs Danderyds förskolor och skolor i förhållandevis små enheter. I dagsläget finns 12 kommunala och 20 fristående förskolor samt två verksamheter som bedriver pedagogisk omsorg. Dessa har en sammanlagd kapacitet om cirka 1 900 platser. Kommunen driver även en verksamhet för föräldralediga med yngre barn. Elever pendlar både in till kommunen och ut från kommunen. Detta gäller främst elever i gymnasieåldern.

I Danderyd finns två kommunala skolor och en fristående skola för årskurs F-3. Det finns sex kommunala och tre fristående skolor för årskurs F-6, samt två kommunala och en fristående skola med årskurser 7–9. Den sammanlagda kapaciteten för elever från förskoleklass till årskurs 6 är cirka 3 600 platser och för årskurs 7–9 cirka 1 700 platser.

En internationell skola för elever i ålder 3–18 år finns i kommunen. Skolan har tillstånd av Skolverket för att bedriva utbildning med annan läroplan än den svenska. De har idag cirka 400 elever som uppfyller kriterierna för att gå i en internationell skola varav merparten av eleverna kommer från Danderyd.

Det är idag en viss överkapacitet av förskoleplatser i kommunen, vilket kan ses i kommunens lokalförsörjningsplan från 2020. Det finns också ett överskott av platser för elever upp till årskurs 6. Inom en snar framtid kommer även skolor för årskurs 7–9 att ha ett platsöverskott om inte nya bostäder byggs eller fler elever tillkommer från andra kommuner.

Det finns tre gymnasieskolor i Danderyds kommun. Danderyds gymnasium är kommunalt medan Viktor Rydbergs gymnasium och Marina läroverket är fristående skolor. Sammanlagt finns cirka 2 200 gymnasieelever varav cirka 1 250 elever går på Danderyds gymnasium.



Bild ovan: Ekebyskolan.

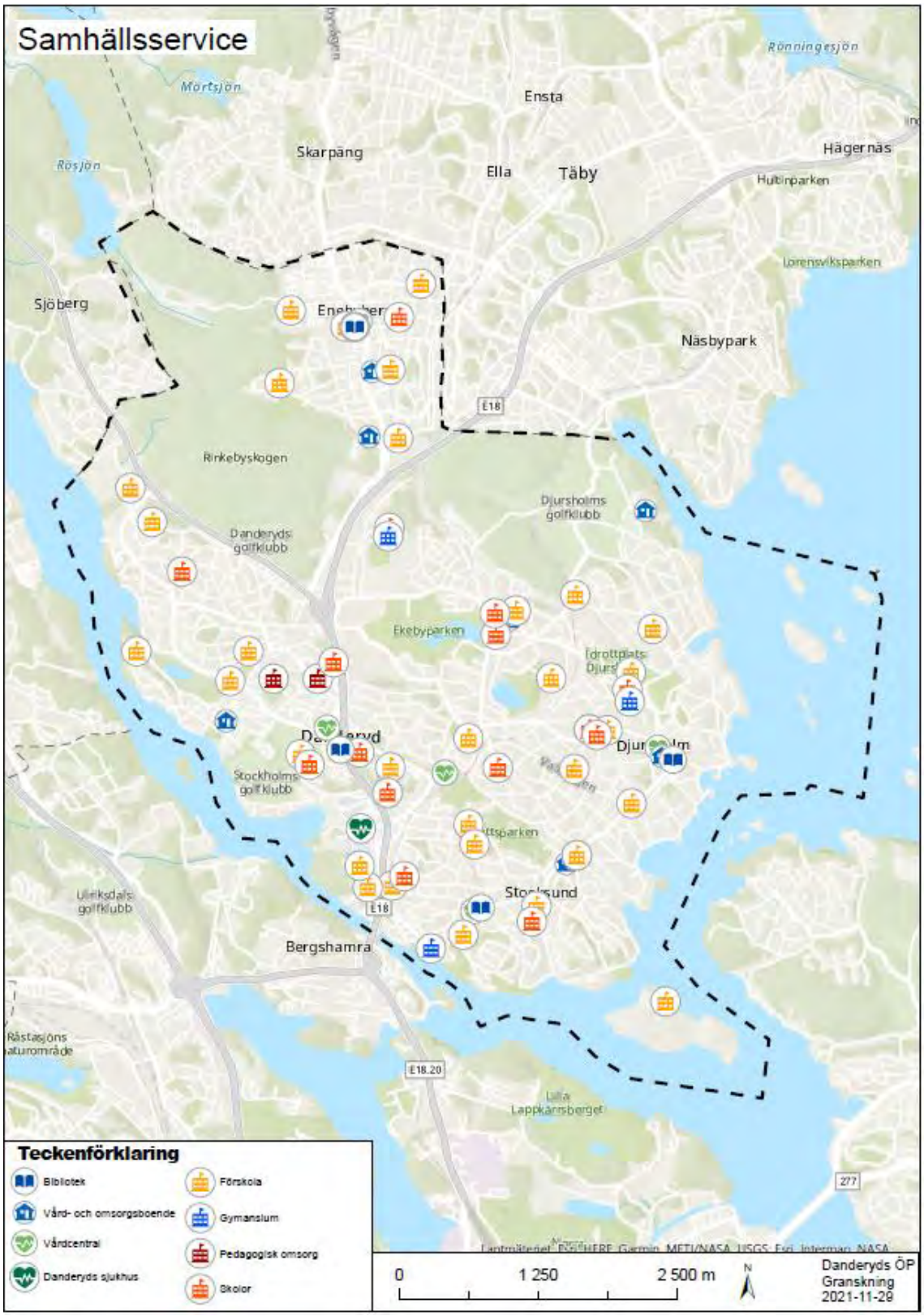


Bild ovan: Kartan visar samhällsservice i Danderyds kommun.

Särskilda boendeformer

Befolkningsprognosen är ett viktigt underlag vid bedömningen av framtida behov av plats på vård- och omsorgsboenden, främst gäller det åldersgruppen 75 år och äldre. Kommunens befolkningsprognos från 2021 visar att antalet personer som är 65 år och äldre kommer att öka med 715 personer under perioden 2020–2035, samt att åldersgruppen 75+ beräknas öka med 231 personer mellan 2020 och 2035.

I kommunen finns fem olika seniorboenden med seniorbostäder avsedda för personer över 75 år. Seniorbostäderna, som finns både i flerbostadshus och radhus, ligger vid Eneby torg, Kevinge, Stocksunds torg, Fafnersvägen och Gripvägen.

Kommunen har sju vård- och omsorgsboenden varav tre drivs av privat utförare och fyra i egen regi. Det finns åtta LSS-boenden där fem drivs med privat utförare och tre i egen regi, samt två socialpsykiatriboenden som drivs med privat utförare. Utöver detta finns vård- och omsorgsboenden för personer med somatiska omvårdnadsbehov och personer med demenssjukdom.

I dagsläget finns det behov av två nya vård- och omsorgsboende i kommunen. Kommunen planerar ett korttidsboende på 27 platser. Intill detta bygger en privat aktör ett vård- och omsorgsboende med 60 platser. Utöver detta finns ytterligare planer på ett vård- och omsorgsboende med 60 platser i Västra Danderyd.



Bild ovan: Vård- och omsorgsboende - Svalnäs gästhem - Fotograf Kristina Fischer 2020.

Vårdinrättningar

Danderyds sjukhus är ett av Sveriges största akutsjukhus. Sjukhuset ägs av Danderyds Sjukhus AB som är helägt av Region Stockholm. På sjukhuset bedrivs universitetssjukvård, utbildning och forskning kring våra vanligaste folksjukdomar. I Danderyd finns även vårdcentraler som drivs av region Stockholm eller i privat regi.



Bild ovan: Danderyds sjukhus - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Kulturinrättningar

Danderyd har en lång tradition av kultur och kulturhistoria och det finns ett rikt och varierat kulturutbud för alla åldrar. I kommunen finns flera kulturhistoriskt intressanta miljöer. I Danderyd finns ett bibliotek i varje kommundel. Dessa är centralt lokaliserade. Här arrangeras exempelvis föreställningar, utställningar och barnteaterföreställningar.

Danderydsgården är kommunens kulturhus. Här arrangeras bland annat konserter, disco, konst- och fotoutställningar, med fokus på kulturaktiviteter riktade till barn.

Träffpunkt Enebyberg vid Eneby torg är en mötesplats för olika åldrar och intressen. Här finns café, bibliotek, kyrka, samt Seniorträffen och Fritidsträffen.

Danderyds kulturskola erbjuder kurser i musik, dans, teater och drama samt bild och form för barn och ungdomar upp till 20 år. Det finns också flera fristående kultur- och musikskolor som bedriver undervisning i Danderyd.

I Danderyd finns även kulturföreningar för alla åldrar. Det finns exempelvis församlingar, hembygdsföreningar, studieförbund och professionella utövare som dagligen arrangerar olika evenemang.



Bild ovan: Danderydsgården.

3.2.3. Näringsliv

I Danderyd finns cirka 6 000 företag och 18 000 arbetstillfällen varav hälften är inom offentlig sektor. De flesta företag är småföretag med upp till fyra anställda. Sammanlagt finns det cirka 2 500 företag som omsätter över 100 000 kronor per år och varje år startas cirka 250 – 300 företag i kommunen. Detta innebär att Danderyd är bland de kommuner där flest företag startas årligen, samtidigt som andelen kvinnliga företagare i kommunen är högre än många andra kommuner i landet.

I Danderyd är Danderyds sjukhus och kommunen de största arbetsgivarna. De privata företagen finns främst inom tjänstesektorn inom branscher som till exempel juridik, ekonomi, vetenskap, handels- och fastighetsverksamhet. Många av de befintliga lokalerna för arbetsplatser ligger i anslutning till större vägar och kommunikationer.

I Mörby centrum finns ett brett och omfattande handels- och serviceutbud. Detaljhandel och visst serviceutbud finns även i respektive kommundelscentrum samt vid etableringar längs E18 vid exempelvis Enebyängen och Trafikplats Danderyds kyrka.

Att näringslivet trivs och utvecklas i Danderyds kommun är viktigt för kommunens framtida utveckling och välfärd. De sex nordostkommunerna (StoNo) har en gemensam vision som bland annat syftar till att gemensamt skapa 50 000 nya arbetstillfällen inom dessa kommuner. Då Danderyds näringsliv präglas av många småföretagare finns ett behov av mötesplatser och arbetsplatser. Danderyds geografiska läge möjliggör nya mötesplatser för coworking-ytor, nätverk och ömsesidigt utbyte för företag i hela Stockholm Nordost.

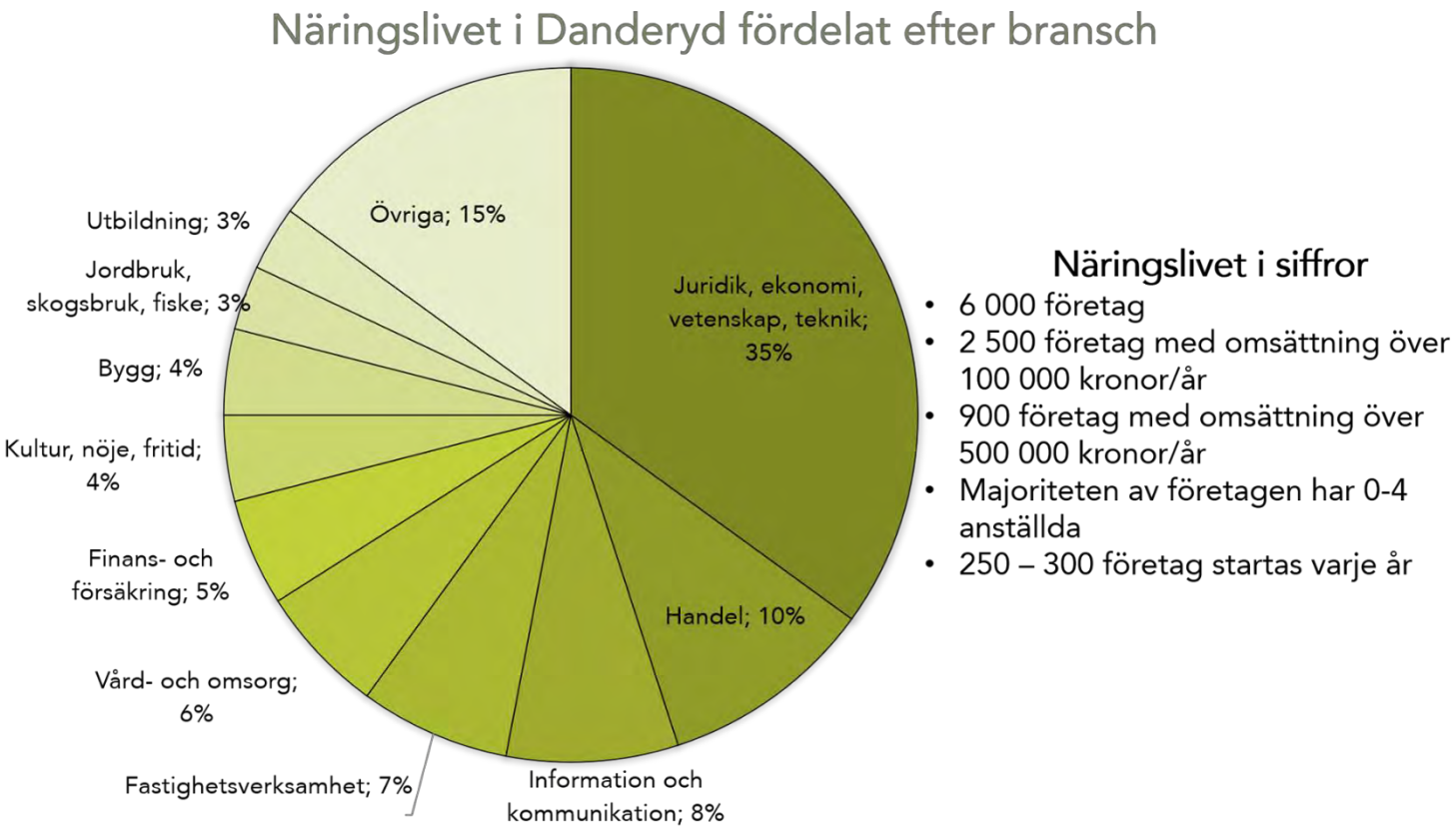


Bild ovan: Näringslivet i Danderyds kommun fördelat efter bransch.

3.3. Trafik och transporter

I Danderyd är trafikförutsättningarna goda med snabba kommunikationer både till centrala Stockholm och övriga regionen. Det finns ett bra kollektivtrafikutbud samtidigt som E18 går genom kommunen och erbjuder snabba transporter. E18, Roslagsbanan och tunnelbanan orsakar bullerstörningar i kommunen och miljökvalitetsnormerna för partikelhalter överskrids. Detta gäller främst vintertid vid barmark då dubbdäck fortfarande används. Enligt Nationella emissionsdatabasen stod transporterna (exklusive flygresor) för 70 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Danderyd under 2018.

3.3.1 Riksintressen för kommunikation

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikation ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, i enlighet med miljöbalkens kap 3.

Danderyds kommun är berörda av riksintresset för E18 och för Roslagsbanan samt ligger kant i kant med influensområdet för riksintresset för Bromma flygplats. Kommunen ligger även inom det som kallas för MSA-ytor för både Arlanda och Bromma flygplats. Bromma och Arlandas MSA-ytor överlappas

även av MSA-ytor från Västerås, Uppsala och Eskilstuna där även Västerås flygplats är riksintresse. En MSA-yta innebär det område där hinder kan påverka flygprocedurer till och från en flygplats.

Funktion för E18

Väg E18 ingår i det av EU utpekade TEN-T nätverket (Transeuropeiska transportnätet). Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. I Stockholm utgör E18 en viktig väg som infart till den centrala regionkärnan från nordväst och nordost. Vägen är viktig både för arbetsresor och för näringsliv och är även primär transportväg för transporter av farligt gods. Eftersom det på E18 går stora transportströmmar med resenärer både i bil och buss är det av stor vikt att upprätthålla godtagbar tillgänglighet i den centrala delen av storstadsregionen genom att värna kapacitet och minimera störningskänslighet. E18 knyter även samman de i RUFS utpekade regionala kärnorna Barkarby - Jakobsberg och Täby centrum – Arninge.

Funktion och influensområde för Roslagsbanan

En av Roslagsbanans funktioner är att knyta ihop de kommuner som ingår i nordostsektorn med övriga delar av Stockholmsregionen. Banan utgör en central del av stomtrafiken i nordostsektorn. Roslagsbanan fungerar även som avlastning för riksintresset väg E18, då huvuddelen av trafiken på det statliga vägnätet i Stockholmsregionen utgörs av inomregional trafik. Banans framtida kapacitet är viktig för att möta upp nordostkommunernas framtida befolkningstillväxt. Roslagsbanan som en del av kollektivtrafiksystemet i Stockholm i stort är också av stor betydelse för att nå de nationella miljömålen om minskad klimatpåverkan.

Roslagsbanans markanspråk utgörs av den mark som idag används för spår, stationer, depåer och teknikbyggnader. I markanspråket ingår även de områden som behövs för att kunna förstärka banans kapacitet, dvs. plats för ev. dubbelspår, ny depå, bullerskydd och planskilda korsningar. Roslagsbanans influensområde är idag järnvägens bullerutbredning. Detta är en dimensionerande faktor för var påverkan på byggnaders placering eller funktion kan ske. Andra faktorer som också kan påverka bebyggelse i närheten av banan är vibrationer, trafiksäkerhet, elsäkerhet och risk. Trafikverket har gjort en översyn av riksintressekriterierna för kommunikation. Detta kan innebära att riksintresset för Roslagsbanan kan komma att förändras. Det är Trafikverket som fattar beslut om detta.

MSA-ytor för flygplatser

En MSA-yta innebär det område där hinder kan påverka flygprocedurer till och från en flygplats. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över MSA-påverkande ytor, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya

hinder kan därför ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Lokalisering av höga byggnadsverk inom influensområdet behöver samrådas med respektive flygplats och luftfartsverket.

3.3.2. Gång- och cykeltrafik

Av det totala resandet i Danderyds kommun år 2018 var andelen cykelresor 11 procent. Enligt kommunens cykelplan från år 2014 är målet att öka andelen cykelresor till 15 procent av det totala resandet år 2024. God kvalitet på drift och underhåll av gång- och cykelvägar året om är en förutsättning för att skapa en säker miljö för oskyddade trafikanter och därigenom öka andelen som går eller cyklar. Kommunens regionala cykelstråk har sopsaltats sedan vintern 2014–2015 och detta har varit positivt för cyklandet i kommunen under vintertid.

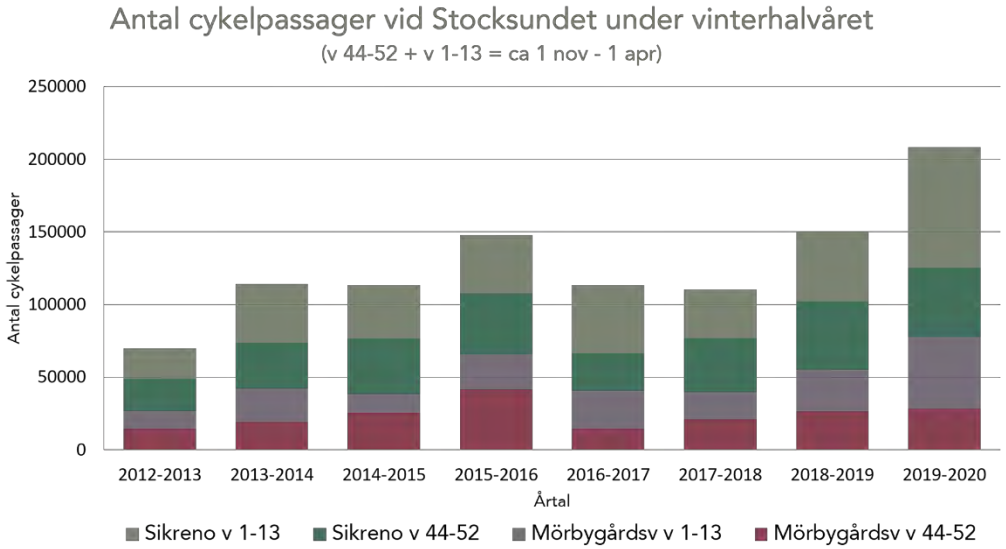


Bild ovan: Antal cykelpassager vid Stocksundet under vinterhalvåret. Källa: Cykelmätningar i Danderyds kommun 2021.

I Danderyds kommun finns cykelparkering vid samtliga stationer utmed Roslagsbanan och tunnelbanan samt vid vissa busshållplatser. Danderyds kommun bedriver arbete där tillgången till attraktiva cykelparkeringar i kommunen kontinuerligt ses över.

Under de senaste åren har olika typer av fordon blivit vanligare på gång och cykelbanor, exempelvis elassisterade fordon, lånecyklar, sparkcyklar och elsparkcyklar, elmopeder och lastcyklar. Dessa innebär nya utmaningar vad gäller konflikt kring utrymme i trafiken, på allmänna platser och parkeringsmöjligheter. Dessa utmaningar behöver hanteras vidare i kommande arbete med revidering av cykelplan.

I dagsläget prioriteras arbetet med säkra skolvägar, men kommunen har ingen gångplan som visar på vilka åtgärder som behöver genomföras, motsvarande kommunens cykelplan.



Bild ovan: Cykelparkering - Mörby Centrum.



Bild ovan: Kartan visar nuvarande cykelvägnät i Danderyds kommun.

3.3.3. Kollektivtrafik

Danderyd har tillgång till tunnelbana, Roslagsbanan, buss och pendelbåt. Tunnelbanans röda linje har god turtäthet och sin slutstation vid Mörby centrum samt en hållplats vid Danderyds sjukhus. Roslagsbanan passerar kommunen med två grenar. Stationerna Mörby, Djursholms Ösby, Bråvallavägen, Djursholms Ekeby och Enebyberg finns på ena linjen och Stocksund, Vendevägen, Östberga och Altorp på den andra. Det finns även ett trettiotal busslinjer i Danderyds kommun, de största noderna är Danderyds sjukhus och Mörby centrum, av dessa är tre busslinjer lokala. Pendelbåtlinjen 80 går mellan Nybroplan, Ropsten och Storholmen. Linjen trafikerar vid Ekuddens brygga och Tranholmens brygga i Danderyd.



Bild ovan: Kollektivtrafik - Båttrafik vid Tranholmen - Fotograf Maria Djurskog.

Kollektivtrafiken är effektiv för resor till och från kommunen även om brister finns i busstrafikens framkomlighet och det är kapacitetsbrist i bussterminalen vid Danderyds sjukhus. I dagsläget är kopplingen till Solna och Kista bristfällig. Kollektivtrafik används sällan vid resor inom kommunen då busstrafiken har lägre turtäthet och restiderna upplevs som långa.

Kommunen arbetar med att säkerställa att busstrafiken får god framkomlighet på det kommunala vägnätet och genomför kampanjer samt informerar invånare för att öka det kollektiva resandet.



Bild ovan: Kollektivtrafik – Roslagsbanan.

3.3.4. Bil- och godstrafik

Genom kommunen går E18 som är en motorväg av riksintresse. Huvudvägnätet i kommunen består av Edsbergsvägen, Danderydsvägen, Stockholmsvägen, Vendevägen, Enebybergsvägen, Mörbyleden och Mörbygårdsvägen.



Bild ovan: E18 - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

E18 innebär idag en barriär som delar kommunen i två delar där det dagligen passerar nästan 80 000 fordon per dygn varav nästan 10 procent består av tung trafik. Detta medför bland annat höga bullernivåer längs med E18. Edsbergsvägen är en viktig förbindelselänk mellan E4 och E18. Vägen är högt belastad vilket innebär långa köbildningar, speciellt i rusningstrafik i korsningen med Enebybergsvägen.

Enligt resvaneundersökningen från 2018 är det mest förekommande färdmedlet i Danderyds kommun bil. Bilresor utgör cirka hälften av de resor som sker i kommunen. Färdmedelsfördelningen varierar beroende på var i

Danderyds kommun respondentens bostad är lokaliserad. I kommundelen Danderyd är det betydligt lägre andel av resorna som görs med bil och i Djursholm betydligt högre andel som görs med bil jämfört med genomsnittet i kommunen.

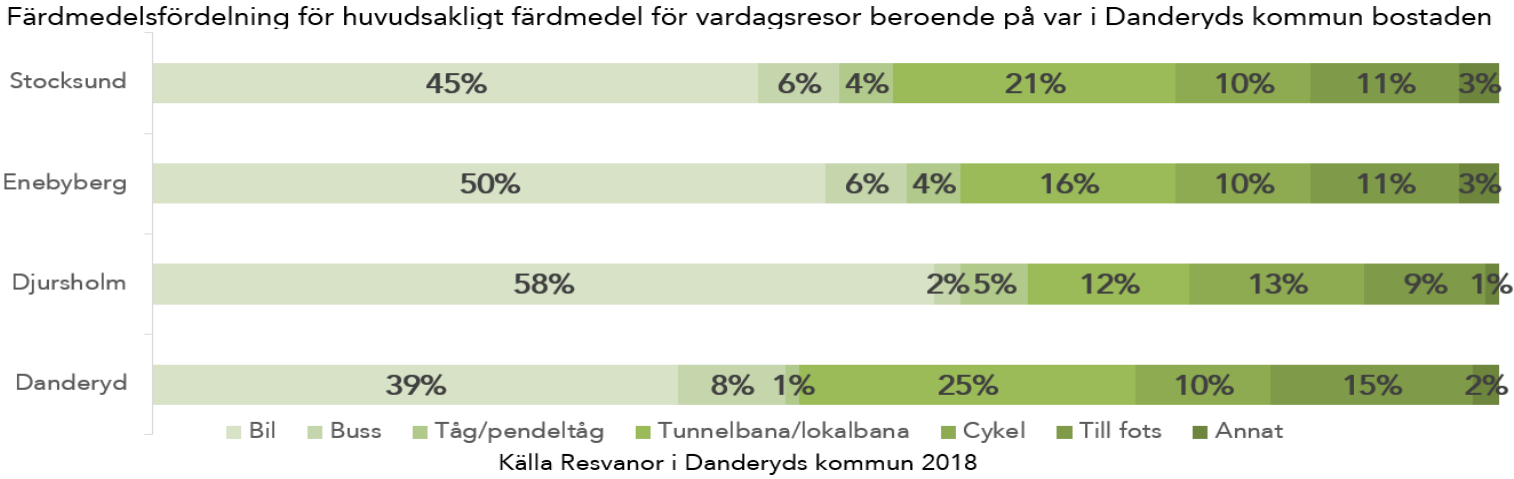


Bild ovan: Färdmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel för vardagsresor beroende på var i Danderyds kommun bostaden är lokaliserad. Källa: Resvanor i Danderyds kommun 2018.

3.3.5. Parkering

I Danderyd regleras bilparkeringen i dagsläget genom en kombination av tidsreglering och avgiftsreglering exempelvis för boendeparkering. Oftast är det möjligt att parkera 24 timmar om dygnet om inget annat anges. På många gator ska p-skiva användas och det är möjligt att ansöka om boendeparkering. För att nyttja någon av kommunens fyra infartsparkeringar behövs särskilt tillstånd.

Kommunens gällande parkeringstal ska omarbetas. Idag saknar dessa flexibilitet vilket gör dem osmidiga att använda vid exempelvis bygglovshantering. Det finns gott om bilparkering i Danderyd på både kvartersmark och gatumark men brist på säker cykelparkering vid många målpunkter i kommunen.



Bild ovan: Bilparkering - Fotograf Erik Somnäs.



Bild ovan: Kartan visar väg- och spårinfrastruktur i Danderyds kommun.

3.4. Teknisk infrastruktur

3.4.1. Informations- och kommunikationsteknik (IKT)

Varje år genomför Post- och telestyrelsen (PTS) en bredbandskartläggning. I 2019 års mätning hade 95 procent av Danderyds hushåll och arbetsställen tillgång till 100 Mbit/s eller mer. Samtidigt har 100 procent av Danderyds hushåll och arbetsställen tillgång till 30 Mbit/s eller mer. Vid samma mätning var andelen med 100 Mbit/s 85 procent för riket och 94 procent för Stockholms län.

När det kommer till utbyggnaden av 5G-nät är det svårt att förutse hur utbyggnadstakten kommer att ske. Staten ställer inga krav på detta och kommunen kan inte heller ställa krav på att nätägare bygger 5G-nät.

Även om en hög andel av hushållen och arbetsställen i kommunen har tillgång till och kompetens inom digital teknik, behöver hänsyn tas i planeringen till att inte alla kan nyttja denna tekniska infrastruktur och att alternativa strukturer kan komma att behöva finnas för att tillgodose behov såsom funktionshinder, språkliga brister, otillräcklig digital kompetens, samt inte minst utifrån beredskapsskäl inför möjliga krissituationer i samhället.

Bredbandskartläggning i Danderyds kommun

Danderyd Totalt Befolkning/Hushåll 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019

Tillgång till fast bredband och telefoni	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fast bredband, alla accesstekniker [2]	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Fast bredband via trådbunden access				100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	99.95%	99.92%	99.92%	99.98%
I absolut närhet till fiberansluten [11]											96.78%	97.70%	97.88%
Fibernät [3]				11.06%	56.64%	59.06%	64.89%	70.94%	78.67%	81.22%	89.78%	92.52%	93.09%
xDSL [5]	99.92%	99.99%	99.99%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	98.94%	98.31%	97.82%	97.95%
vDSL [13]							11.22%	11.54%	11.45%	10.65%	10.79%	10.70%	10.65%
Kabel-TV [4] [9]				2.27%	5.27%	5.17%	20.87%	22.14%	17.09%	17.32%	17.20%	17.14%	17.10%
Kabel-tv (DOCSIS 3) [12]							8.71%	9.90%	12.88%	13.19%	13.14%	13.10%	13.02%
Fast bredband via trådlösa accesstekniker	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Fast bredband via HSPA [6]	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Fast bredband via LTE [8]				0.00%	41.06%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Fast bredband via fast radio [15]										0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Fast telefoni via mobilnätet (GSM, HSPA och LTE)										100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Tillgång till fast bredband, med hastigheten:													
1 Mbit/s			100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
3 Mbit/s			99.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
10 Mbit/s			78.08%	74.96%	96.37%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
30 Mbit/s							97.57%	99.62%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
100 Mbit/s [16]			22.62%	11.45%	58.45%	60.91%	66.75%	72.98%	84.23%	87.23%	92.49%	94.84%	95.40%
Tillgång till, eller absolut närhet, till bredband med hastigheten [17]:													
30 Mbit/s [18]											100.00%	100.00%	100.00%
100 Mbit/s [19]											97.95%	98.87%	99.04%
1 Gbit/s [20]											97.95%	98.87%	99.04%
Bakgrundsinformation:													
Antal [10]	31 047	31 342	31 418	31 713	31 916	32 394	32 553	32 768	12 838	13 088	13 195	13 256	13 337

Källa: Post- och telestyrelsen, 1 oktober 2019.

Bild ovan: Bredbandskartläggning i Danderyds kommun. Källa: Post och telestyrelsen, oktober 2019.

3.4.2. Energi

El

Eon ansvarar för det lokala elnätet i kommunen. Vattenfall har inom och i närområdet till Danderyds kommun regionnätsledningar som matar lokalnätsbolaget. Svenska kraftnäts stamnätsledning går genom kommunen i nord-sydlig riktning. Den förser hela Storstockholm med el. Den tidigare luftburna stamnätsledningen har nu förstärkts och förlagts under mark som en del av projektet Stockholms ström. En ny transformatorstation har anlagts i Anneberg. En utmaning för Stockholmsregionen är att få tillräcklig effekt och därför pågår ett omfattande projekt för att stärka elförsörjningen i regionen. En ny kraftledningstunnel för 400 kV ledning drivs från Anneberg i Danderyd till Skanstull. Tunneln går djupt under befintliga tunnelanläggningar. Arbetet med att driva tunneln påbörjades i februari 2020 och förväntas slutföras 2030.



Bild ovan: Kraftledningstunnel.

Värme och kyla

Fjärrvärmen i Danderyd produceras av Norrenergi som ägs av Solna stad och Sundbybergs stad. Den största delen av värmen produceras i Solnaverket. Andelen förnybart bränsle i fjärrvärmen uppgår till mer än 99 procent under ett normalår. Fjärrvärmenätet i Danderyd sträcker sig från Stocksund i söder till Enebyängens handelsplats i norr med flest anslutningar längs E18-stråket. Norrenergi levererar ungefär 80 GWh fjärrvärme per år i Danderyd till cirka 120 anläggningar, däribland Danderyds sjukhus, Mörby Centrum och Danderyds gymnasium.

Locum levererar kyla till Mörby centrum och kontorsfastigheterna vid Vendevägen via ett mindre nät för fjärrkyla. Produktionsanläggningen ligger vid Danderyds sjukhus och består av kylmaskiner och värmepump för produktion av kyla och värme. Danderyds sjukhus har en egen luftkyld anläggning för produktion av kyla.

Många småhus och flera kommunala förskolor värms med direktverkande el. Kommunala byggnader konverteras successivt till annat uppvärmningssystem. I Danderyd finns cirka 4 200 bergvärmepumpar (geoenergi) installerade. Nästan 60 procent av hushållen i småhus värms med geoenergi.

I Danderyds kommun har det under de senaste åren installerats fyra solvärmeanläggningar i tre skolor och i ett vård- och omsorgsboende. Dessa anläggningar producerar årligen cirka 450 MWh energi till tappvarmvatten och värmesystemet. Kommunen har också installerat solceller på åtta fastigheter på sammanlagt cirka 320 kW installerad effekt, två vård- och omsorgsboenden, tre skolor, en gymnasieskola, en förskola och en sporthall.



Bild ovan: Skogsgläntan - Förskola med solceller.

Laddinfrastruktur för elbilar

Danderyd är en av de elbilstätaste kommunerna i landet och har en relativt väl utbyggd laddinfrastruktur. I oktober 2021 fanns det 136 publika laddpunkter på elva ställen, varav en snabbladdare, i kommunen. Danderyds kommun har sedan 2016 installerat laddstationer på nio platser, kommunens fyra idrottsplatser, infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus, Danderyds gymnasium och Svanholmsparkeringen. Utvecklingen går mot en kraftig ökning av elbilar och laddinfrastrukturen behöver därför ytterligare byggas ut för att möta behovet.

Länsstyrelsen i Stockholm har tagit fram en Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel under 2020. Där föreslås det att det ska installeras 3 200 snabbladdare i Stockholms län fram till 2030, varav 140 i Danderyds kommun. Kommunen har inte för avsikt att installera fler publika laddstationer (både normalladdning och snabbladdning) utan överlåter det till marknaden. Strategi för laddinfrastruktur i Danderyds kommun anger att kommunen ska upplåta plats- och kvartersmark till externa aktörer för installation av laddstationer.

3.4.3. Vatten och avlopp

Alla exploaterade områden i Danderyd med några få undantag ingår i kommunens verksamhetsområden. Vatten- och avloppsnätet är fullt utbyggt frånsett några enstaka undantag gällande dagvatten. Danderyds kommun är medlem i två kommunalförbund, Norrvatten som förser kommunen med renvatten samt Käppalaförbundet dit kommunen avleder spillvatten för omhändertagande. Själva distributionsnätet med nödvändiga pumpanordningar äger kommunen själv.

Kommunen avvattnas via ledningsnät för dagvattenhantering och dikessystem samt diffust via ytlig markavrinning. Nederbörd från cirka 75 procent av Danderyds kommuns yta avleds via dagvattenledningsnät. Resterande avleds via dikessystem eller via diffus markavrinning. I Danderyds kommun finns det inget kombinerat ledningsnät.

Ön Tranholmen har en gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp. Förbindelsepunkter för vatten och avlopp är belägna på fastlandet. Kommunen har endast ett knappt 20-tal enskilda avloppsanläggningar. På dessa ställs krav för att inte förorena vattnet i recipienten eller bidra till övergödning.

3.4.4. Avfallshantering

På strategisk nivå utgår avfallsarbetet från avfallsplanen 2021–2032. Kommunen ansvarar för att samla in samt behandla kommunalt avfall från hushåll och verksamheter, som i dagsläget hämtas av en upphandlad entreprenör. Efter insamling skickas avfallet för behandling till det kommungemensamt ägda avfallsbolaget SÖRAB som tar hand om avfallet för återbruk, materialåtervinning, energiutvinning eller deponering.

Dessutom finns återvinningscentraler som är bemannade anläggningar där privatpersoner kan lämna allt avfall förutom mat- och restavfall, mediciner och kanylburkar. Det finns ingen återvinningscentral i kommunen utan de närmsta i SÖRAB:s regi finns vid Hagby i Täby kommun och Stockby Returpark på Lidingö.

Därutöver finns den mobila återvinningscentralen som besöker ett flertal platser i kommunen utifrån ett rullande schema. Den består av ett antal containrar som ställs upp tillfälligt. För återvinning av kläder och textilier samarbetar kommunen med Human Bridge som har insamlingsbehållare utplacerade på flera platser i kommunen.



Bild ovan: Återbruk - Fotograf Helena Eriksson.

I kommunen finns även 10 ordinarie förpackningsåtervinningsstationer samt en ministation. Dessa ansvarar FTI AB (Förpacknings- och tidningsinsamlingen) för. Inom en snar framtid kan dock insamling av förpackningsavfall samt returpapper förändras i och med lagförändringar på nationell nivå.

3.5. Natur

3.5.1. Natur och biologisk mångfald

Naturmiljöer

Danderyd har ett rikt utbud av olika naturmiljöer. Stora delar av kommunen utgörs av traditionell naturmark såsom skog, sjö, våtmark, betesmark och jordbruksmark. Den sammanhängande skogen utgörs mestadels av blandskog med rika inslag av ädellövsmiljöer. De två största sammanhängande skogarna är Rinkebyskogen och Altorpskogen, vilka är kopplade till Rösjökilen. Ekebysjön, Nora träsk, Ösbysjön och Edsviken samt dess intilliggande våtmarker hyser ett rikt fågelliv och utgör biologiskt rika miljöer.

I kommunens centrala delar finns ytor som är hårt betade av häst, men även ytor där nötkreatur betar i traditionell hagmarksmiljö med glest spridda träd

och buskar. I flera av betesmarkerna trivs växter som annars är ovanliga. Jordbruksmarken utgörs mestadels av gräsvall, där framför allt tillhörande skogsbryn och åkerholmar utgör värdefulla naturmiljöer för växter och djur.

Danderyds branta klippor mot främst Edsviken utgör en speciell naturmiljö med tunna jordar och många äldre träd. Stora delar av villabebyggelsen utgörs av varierande trädgårdar, ofta med gles skog med gamla träd som sträcker sig oavbrutet genom kommunens bebyggda områden. Ekarna är av speciell betydelse eftersom Danderyd tillsammans med kungliga Djurgården har ett av Europas få kvarvarande bestånd av fullvuxna äldre ekar. Danderyds parker, grönytor, vägkanter och trafikplatser utgör också viktiga naturmiljöer där många växter och djur har sin uppehållsort i urbant landskap.



Bild ovan: Ängsslåtter på Altorps gärde - Fotograf Helena Eriksson.

Skyddade områden och objekt

Vissa områden och objekt med naturvärden och biologisk mångfald skyddas idag genom lag mot exploatering. Bland annat finns naturreservat enligt 7 kap. 4 § MB. I Danderyd finns idag två naturreservat som är Ekebysjön och Öarna i Stora Värtan samt ett kommunfullmäktigebeslut att inrätta ett naturreservat i Rinkebyskogen. Denna process är ännu inte slutförd.

De kommunala naturreservaten Ekebysjön och Öarna i Stora Värtan samt det kommande naturreservatet i Rinkebyskogen skyddas av föreskrifter och skötselplaner.

Därtill finns fyra ekar som är klassade som naturminnen, det vill säga ett särpräglat naturföremål som är skyddade enligt 7 kap. 11 § MB.

Områden med särskilda naturvärden

Enligt 3 kap. 3 § MB ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga ur ekologiska aspekter skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Förutom naturreservaten är vattenområdena Nora träsk, Ösbysjön och Edsviken ekologiskt känsliga områden. Dessa kan vara känsliga för en alltför riklig näringstillförsel, vilket kan påverka naturmiljön och förändra växt- och djurlivet. Andra områden som klassas som ekologiskt känsliga områden är Svalnäs och Djursholms golfbana (äldre ekar), Altorpskogen (äldre barrblandskog med nyckelbiotoper) och Sätra ängar (äldre ekar) samt området kring Ösbysjön (flerhundraårig tallskog).

Naturkuststräckan längs Danderyds kust innehåller ekokänsliga områden framförallt de brant sluttande klipporna ned mot vattnet med biologiskt rika naturmiljöer. En historisk trädgårdsanläggning med en unik trädsamling finns vid Cedergrenska parken som anlades på 1890-talet.

Naturvärden utanför skyddade eller speciellt utsedda områden

Nationalstadsparken i Stockholms stad gränsar till Danderyds kommun och är riksintresse enligt 4 kap. 7 § MB. Funktionellt är Danderyds ekbestånd en del av samma glesa ekskog som skyddas i Nationalstadsparken, och hur de äldre ekarna hanteras i Danderyd får konsekvenser för den långsiktiga överlevanden av arter även i Nationalstadsparken. Det är viktigt att beståndet av äldre träd inte minskar. De äldre trädens höga naturvärde beror på att många djur kräver utvuxna träd som sin livsmiljö.

Ekeby gård är kommunens enda kvarvarande levande jordbruk med hagar som sommartid betas av nötboskap, får och häst. Vallfoder slås på vissa ytor. Gällande detaljplan möjliggör ett fortsatt brukande av jorden.



Bild ovan: Svalnäs gravfält - Fotograf Helena Eriksson.

Kommunens bebyggda delar blandas med flertalet park- och grönytor varav många har en dokumenterad hög biologisk mångfald gällande både floran och faunan. Genom att variera skötseln av grönytor bibehålls en hög mångfald. Gräsmattor, ängsmark och betesmarker är exempel på olika biotoper som möjliggjorts genom olika skötsel, och tillsammans ger de upphov till en bred biologisk mångfald inom kommunen.

Vägkanter och trafikplatser är ofta mycket artrika miljöer som betraktas som en del av grönytesystemet. Exempelvis har trafikplatsen och området kring Danderyds kyrkas stora ytor värdefull öppen gräsmarksmiljö med en hög artrikedom däribland flera rödlistade arter.

Ett nätverk av våtmarker skapas genom att dagvattnet leds via öppna diken genom kommunen. Kommunens vattenåtgärder för att minska översvämningsriskerna och att fördröja vattnet ökar den biologiska mångfalden hos våtmarkssystemet i kommunen. Våtmarker som återställs efter utdikningar bidrar även till att klimatpåverkan minskas. Golfbanornas vattendammar bidrar även de positivt till mångfalden. Sammantaget utgör de en större samling små dammar varav många fungerar som uppehållsort för både djur och växter.



Bild ovan: Biologisk mångfald – Fotograf Helena Eriksson

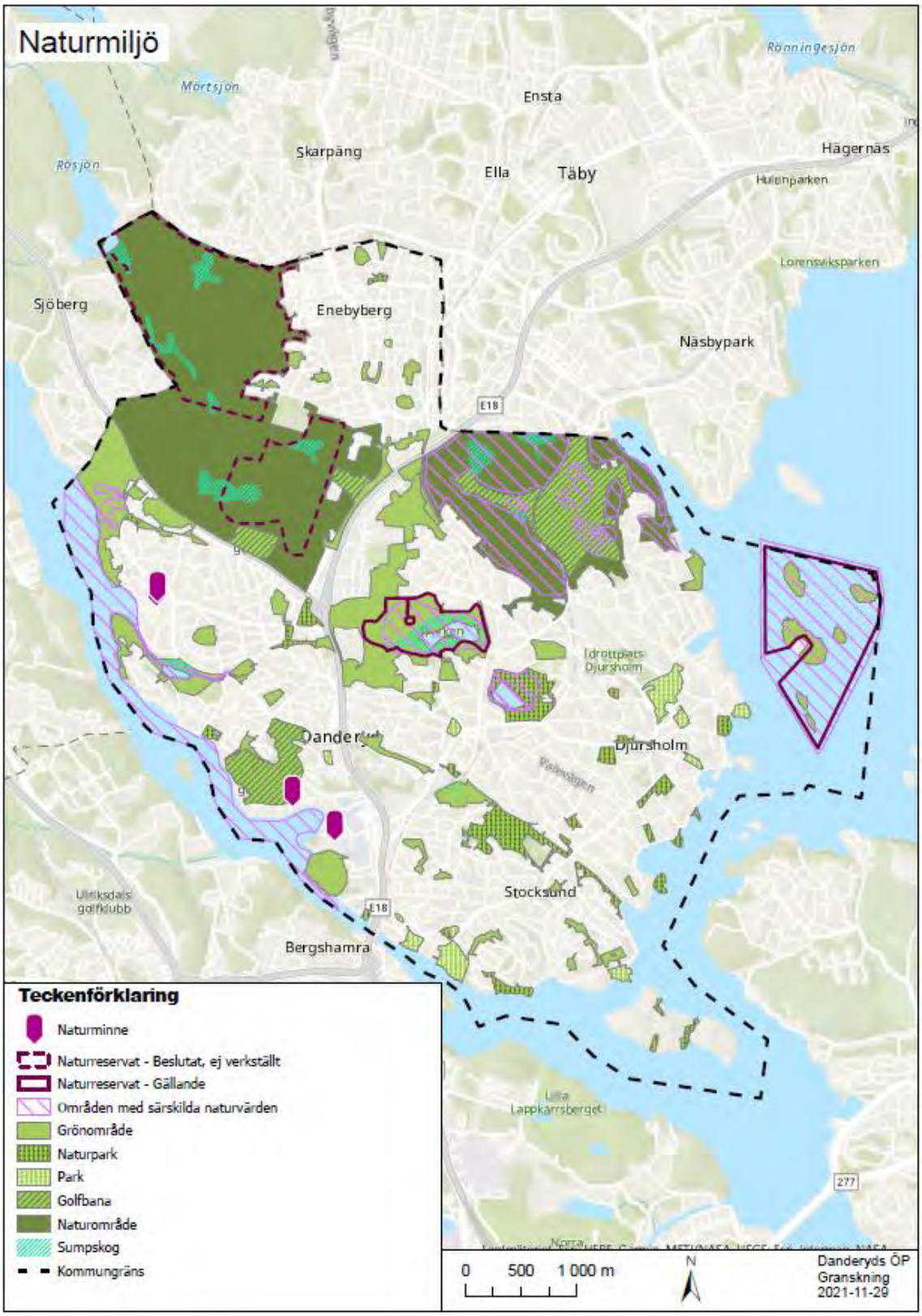


Bild ovan: Kartan visar naturmiljöer i Danderyds kommun.

3.5.2. Rekreation och friluftsliv

Nära och lättillgängliga grön- och naturområden ger möjlighet till spontan fysisk aktivitet och motion, och har särskilt stor betydelse för barn och äldre som inte har möjlighet att förflytta sig längre sträckor för dessa aktiviteter. Detta, såväl som tillgängligheten till olika motionsanläggningar bidrar till att uppnå folkhälsomålet om fysisk aktivitet.

Riksintresse för friluftslivet

I Nordvästra delen av Danderyd finns ett mindre område som ingår i Riksintresset för friluftsliv för Rösjön-Vallentunasjön- Rönninge by. Området ligger inom Rinkebyskogens naturreservat och bedöms inte påverkas av planförslaget.

Större grönområden

Stora sammanhängande grönområden är viktiga för människans välbefinnande och behov av naturupplevelser och rekreation.

Den regionala grönstrukturen består bland annat av tio gröna kilar som är definierade så att de följer bebyggelsestrukturen och har identifierats utifrån sina värden för natur-, rekreation- eller kulturmiljö. Kilarna innehåller kilområden, gröna värdekärnor, där flera höga värden inom grönstrukturen sammanfaller samt gröna svaga samband. Kilarna behöver stärkas och utvecklas i takt med att fler ska dela på resurserna. En av dessa kilar är Rösjökilen, ett sammanhängande natur- och kulturlandskap som sträcker sig från Sigtuna i norr till Danderyd i söder. Rinkebyskogen utgör en så kallad värdekärna i Rösjökilen. RUFS 2050 pekar därtill ut gröna svaga samband mellan Rinkebyskogen-Rösjöskogen, Rinkebyskogen-Altorpsskogen samt Rinkebyskogen och över Edsviken mot Silverdal.

Rinkebyskogen och Sätra ängar utgör kommunens största grönområde. Området som helhet är viktigt för det rörliga friluftslivet och har många olika upplevelsevärden, inklusive golf och bågskytte. På grund av närheten till E18 och Edsbergsvägen är vissa delar av området bullerstört.

I de nordöstra områdena av kommunen finns Altorpsskogen och Svalnäs som har stora friluftsvärden, med både skogsområden och öppna marker. I de centrala delarna av kommunen finns Ekebysjön och det öppna landskapet runt Ekeby gård.



Bild ovan: Rinkebyskogen - Roslagsleden - Fotograf Maria Djurskog.

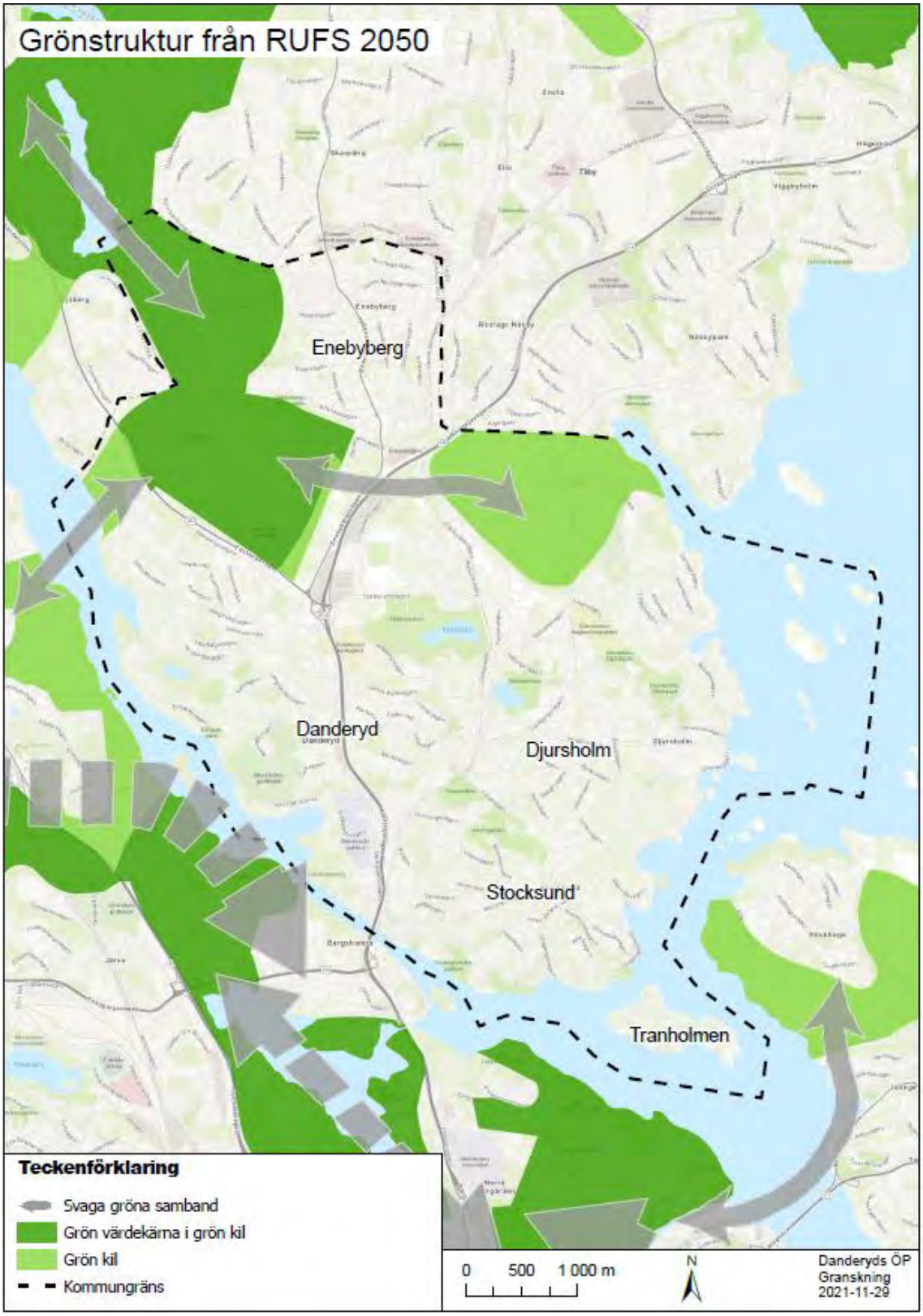


Bild ovan: Kartan visar grönstrukturkartan från RUFS 2050.

Parker och lekparker

I Danderyd finns många sammanhängande park- och naturområden. I varje kommundel finns ett antal parkområden inom villabebyggelsen. Målet är att varje kommundel ska ha en stor lekplats som är attraktiv för många, samt ett antal mindre lekplatser.

Motionsspår

I Rinkebyskogen och Altorpsskogen finns två utbyggda och preparerade spårsystem, med både elljusspår och naturspår. Även i anslutning till Stockhagen i Stocksund finns ett motionsspår. Roslagsleden startar i Rinkebyskogen och slutar i Grisslehamn. Under vintern iordningställs de flesta motionsspåren, Djursholms Golfbana och gamla banvallen i Djursholm för skidåkning. På Edsviken plogas en isbana för långfärdsskridskor vintertid.



Bild ovan: Skridskoåkning på vintern vid Ekebysjön - Fotograf Maria Djurskog.

Idrottsanläggningar

I kommunen finns idrottsanläggningar vid Enebybergs IP, Danderyds gymnasium, Danderydsvallen, Djursholms IP och Stockhagen. Vid Enebybergs IP och Stockhagen finns ishallar. En idrottsanläggning i respektive kommundel ger kommuninvånarna värdefull närhet till idrottsplatserna. Sporthallar finns i Norrängsgården, Danderyds gymnasium, Fribergaskolan samt vid Mörbyskolan. Förutom de större sporthallarna nyttjar föreningslivet under kvällar och helger i stort sett samtliga gymnastiksalar som finns i anslutning till skolorna.

Danderyds Tennisklubb, Djursholms Tennisklubb och Enebybergs IF driver tennisanläggningar. Vid Danderyds gymnasium finns förutom Danderyds Tennisklubbs anläggning även en curlinganläggning, som drivs av Stocksunds och Djursholms curlingklubbar. I norra Rinkeby finns även en anläggning med tennis- och padelbanor.



Bild ovan: Stockhagens IP - Fotograf Erik Somnäs.

Bad

Mörby- och Vasabaden är kommunens två inomhusbad. Mörbybadet är en simhall som erbjuder många olika aktiviteter. Vasabadet är ett mindre skolbad som används för simskole- och föreningsverksamhet. I Kvarnparken i västra Danderyd finns ett utomhusbad som drivs av Föreningen Kvarnparksbadets vänner.

Det finns goda möjligheter till friluftsbad i kommunen med exempelvis kuststräckorna mot Edsviken och Värtan samt badsjöarna Rösjön och Ösbysjön. Enklare badplatser finns vid Sätra Ängar i västra Danderyd, Svanholmen i Stocksund och Germaniaviken samt Aludden i Djursholm.



Bild ovan: Rösjön – Badplats. Fotograf Maria Djurskog.

Ridanläggningar

Djursholms Ridhus är kommunens största ridanläggning och hemvist för Djursholms Ridklubb som bedriver en omfattande ridskoleverksamhet. Även vid Ekeby Gård bedrivs ridverksamhet. I anslutning till Djursholms Ridhus finns ett antal anlagda ridspår som kommunen ansvarar för. Spåren är förlagda till den gamla banvallen i Djursholm samt inom Altorpskogen.



Bild ovan: Djursholms ridhus.

Golfbanor

Det finns tre golfbanor och en separat driving range inom kommunen. Djursholms golfklubb har två banor med nio respektive 18 hål, och Stockholms Golfklubb samt Danderyds Golfklubb har varsin bana med 18 respektive nio hål.



Bild ovan: Stockholms golfklubb - Fotograf Erik Somnäs.

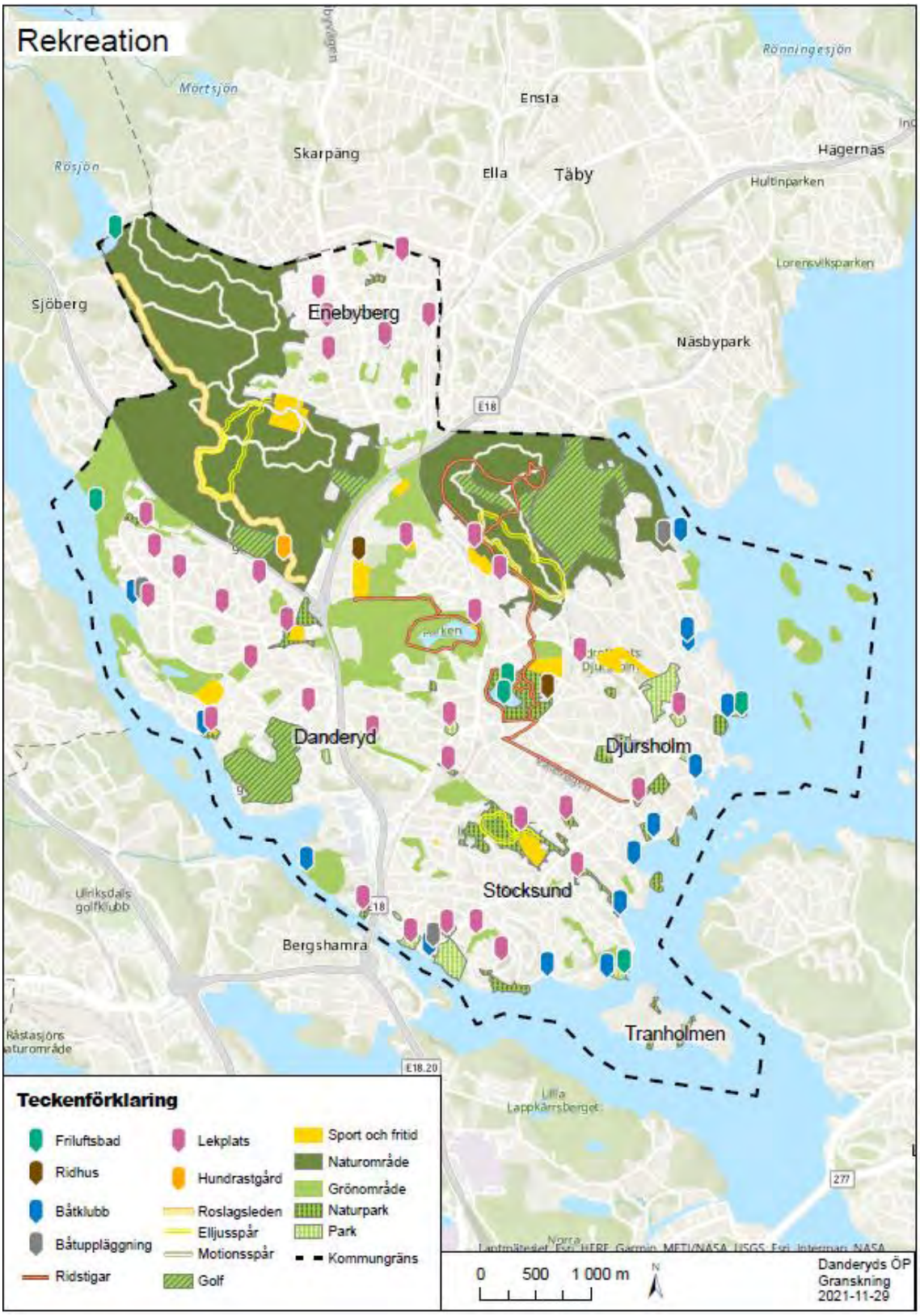


Bild ovan: Kartan visar rekreation i Danderyds kommun.

3.5.3. Areell näring

Det finns en jordbruksverksamhet i kommunen. Danderyds kommun arrenderar ut marken som nyttjas som åker, betesmark samt för naturarbeten. Med Ekeby Gård omfattar detta cirka 60 hektar. Det finns även två större stall/hästgårdar. Den ena är Djursholms ridskola och den andra Ekeby gård. Anläggningar med djurhållning påverkar dagvattenkvalitet främst från stallgödsel som hamnar på marken och kan orsaka utlakning och ytavrinning av näringsämnena fosfor och kväve.

3.5.4. Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

I översiktsplanen ges möjlighet att peka ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallade LIS-områden. Inom dessa områden kan det särskilda skälet för landsbygdsutveckling användas när dispenser prövar och upphäver strandskyddet. Danderyds bedömning är att det inte finns några områden som uppfyller denna möjlighet idag i kommunen.

3.5.5. Förekomst av vatten i kommunen

Norra Östersjöns vattendistrikt

Danderyds kommun tillhör Norra Östersjöns vattendistrikt, som innefattar området mellan Dalälven, Bråviken, Kilsbergen och Stockholms skärgård och omfattar cirka 2,9 miljoner invånare.

Vattenmyndigheten ansvarar för att ta fram åtgärdsprogram som kommunerna ska följa. Åtgärdsprogram gäller för cykler om sex år och innefattar exempelvis åtgärder att kommuner ska upprätta vatten- och avloppsplaner samt dagvattenplaner. En åtgärd riktas specifikt till planering där ”kommunerna ska genomföra sin översikts- och detaljplanering samt prövning enligt plan- och bygglagen så att den bidrar till att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas”.

Strandskydd

Vid hav, sjöar och vattendrag gäller generellt strandskydd för att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv, samt bevara goda livsmiljöer på land och i vatten för växt- och djurlivet, och regleras i kap. 7 MB. Skyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. I vissa fall är strandskyddsområdet utökat till 300 meter. Inom Danderyd gäller utökat strandskydd vid Sätra ängar och Rösjön. Där strandskyddet gäller får inte nya byggnader uppföras samt åtgärder utföras om det inskränker det rörliga friluftslivet eller väsentligen förändrar livsvillkoren för växt- och djurlivet. Strandskyddet kan i enskilda fall ges dispens från eller upphävas helt eller delvis i samband med detaljplaneläggning.



Bild ovan: Kartan visar utökat strandskydd i Danderyds kommun.

Recipienter och vattenförekomster

Dagvattnet i Danderyds kommun leds till fyra olika vattenförekomster: Rösjön, Edsviken, Stora Värtan och Lilla Värtan. Vatten i Ekebysjön och Nora träsk rinner slutligen ut i Edsviken. I östra Danderyd är den slutliga recipienten (mottagande vattentäkten) Stora- respektive Lilla Värtan. En liten del av kommunens dagvatten rinner ut i Rösjön vars vatten leder till Norrviken.



Bild ovan: Ekebysjön – Näckrosor.

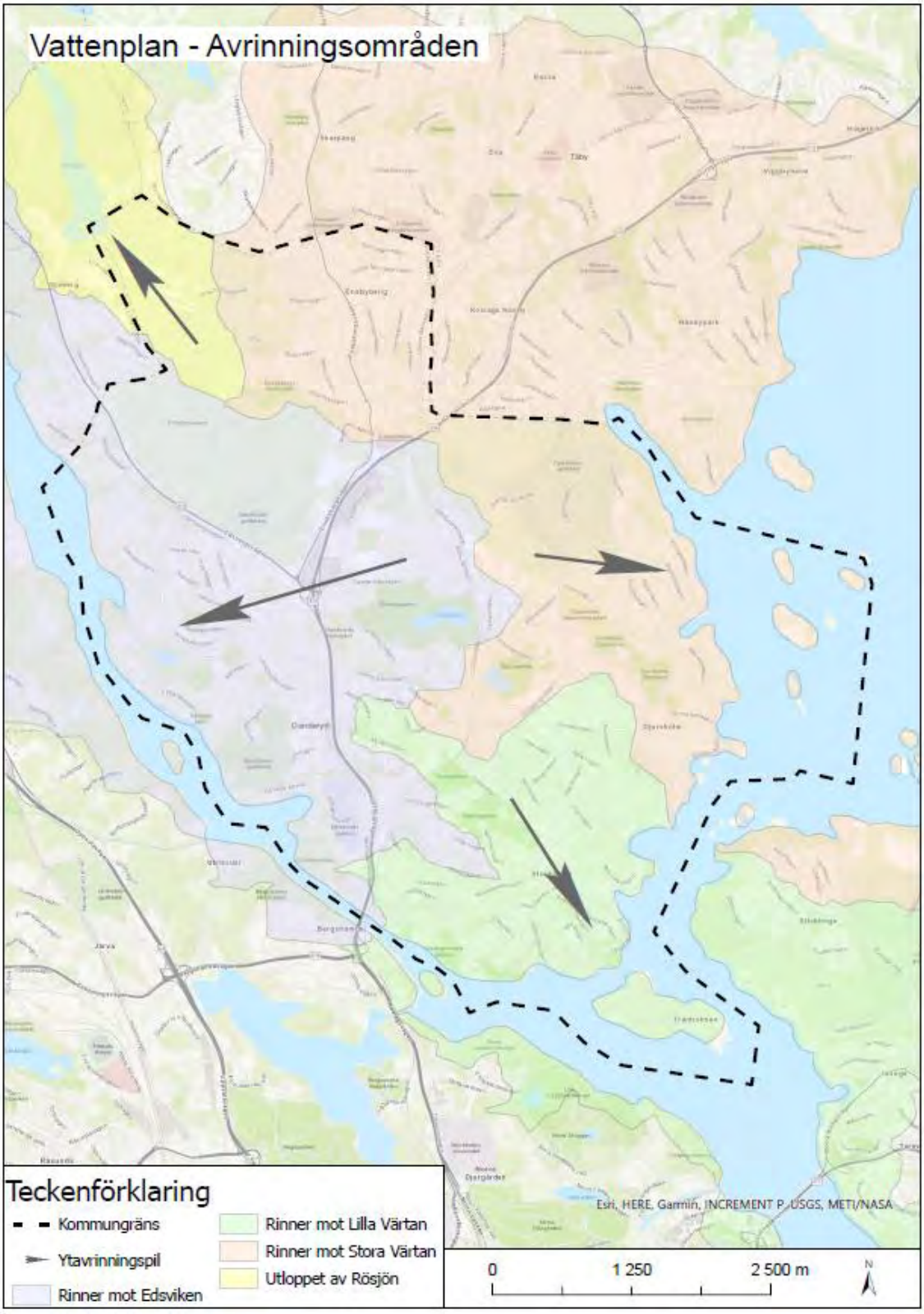


Bild ovan: Kartan visar avrinningsområden i Danderyds kommun.

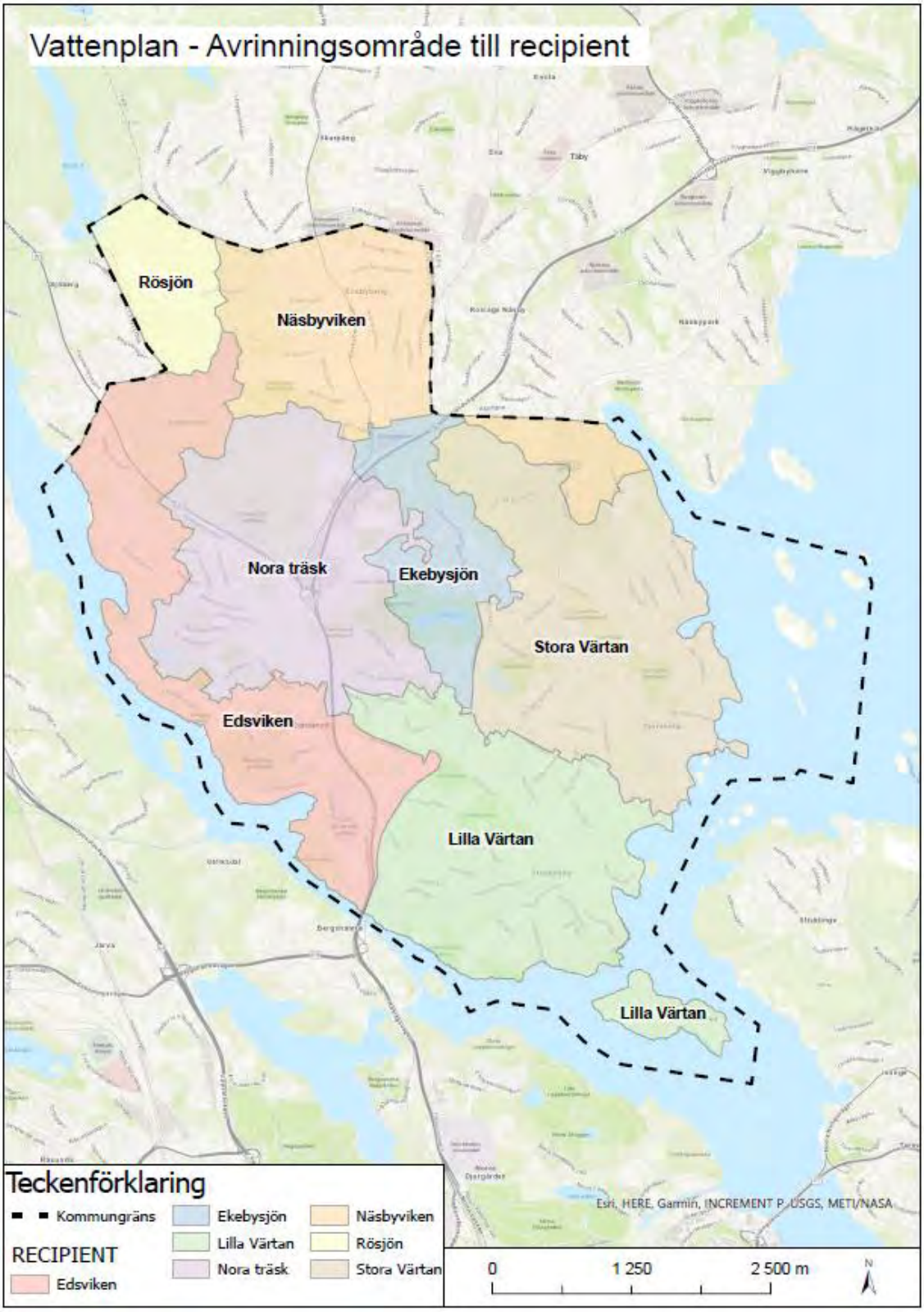


Bild ovan: Kartan visar avrinningsområde till recipient/mottagare i Danderyds kommun.

I kommunens norra del finns ett registrerat grundvattenmagasin med benämningen Täby-Danderyd vilket är en urbergsförekomst av typen sprickakvifär. Danderyd angränsar i sydväst till grundvattenförekomsten Stockholmsåsen-Solna. Båda förekomsterna har god kvantitativ och kemisk status för grundvatten.

Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt beslutade i december 2016 om kvalitetskrav för vattenförekomster. Miljökvalitetsnormerna anger vilken status som ska uppnås vid en viss tidpunkt. Detta innebär att det för sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten har fastställts kvalitetskrav för vattenmiljöerna samt att myndigheter och kommuner ska genomföra nödvändiga åtgärder för att uppnå kvalitetskraven. Målet i vattenförvaltningen är att vattnet ska uppnå god status och inte försämras.

Danderyds kommun har sju ytvattenförekomster, varav tre är kustvatten. Inget av kommunens kustvatten klarar miljökvalitetsnormerna för vatten. Edsviken och Lilla Värtan har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Stora Värtan har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Rösjön har god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status.

Övriga sjöar är mindre och berörs därför inte av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Vattenprover som togs 2014 visade övergödningsproblematik vid Ösbysjön och Ekebysjön medan Nora träsk hade kraftig övergödningsproblematik med höga fosfor- och klorofyllvärden.

Recipienter i Danderyds kommun

Statusklassning samt miljökvalitetsnormer redovisas för de recipienter som klassas som vattenförekomster

Vattendrag	Statusklassning		Miljökvalitetsnorm	
	Ekologisk status	Kemisk status	Ekologisk status	Kemisk status
	Senaste bedömningen			
Sjöar				
Ekebysjön [1)]	Ej vattenförekomst	-	-	-
Nora träsk [1)]	Ej vattenförekomst	-	-	-
Ösbysjön [2)]	Ej vattenförekomst	-	-	-
Rösjön	God	Uppnår ej god	God	God*
Kust				
Edsviken	Otillfredsställande	Uppnår ej god	God (2027)	God***
Lilla Värtan	Otillfredsställande	Uppnår ej god	Måttlig (2027)	God***
Stora Värtan	Måttlig	Uppnår ej god	God (2027)	God**

* Undantag/mindre stränga krav för bromerande difenyleter samt för kvicksilver och kvicksilverföreningar.
**Undantag för Tributyltenn-föreningar. Tidsfrist till 2027.
***Undantag Antracen. Tidsfrist till 2027.
1) Ekebysjön och Nora träsk rinner ut i Edsviken.
2) Ösbysjön rinner ut i Stora Värtan

Bild ovan: Recipienter i Danderyds kommun.

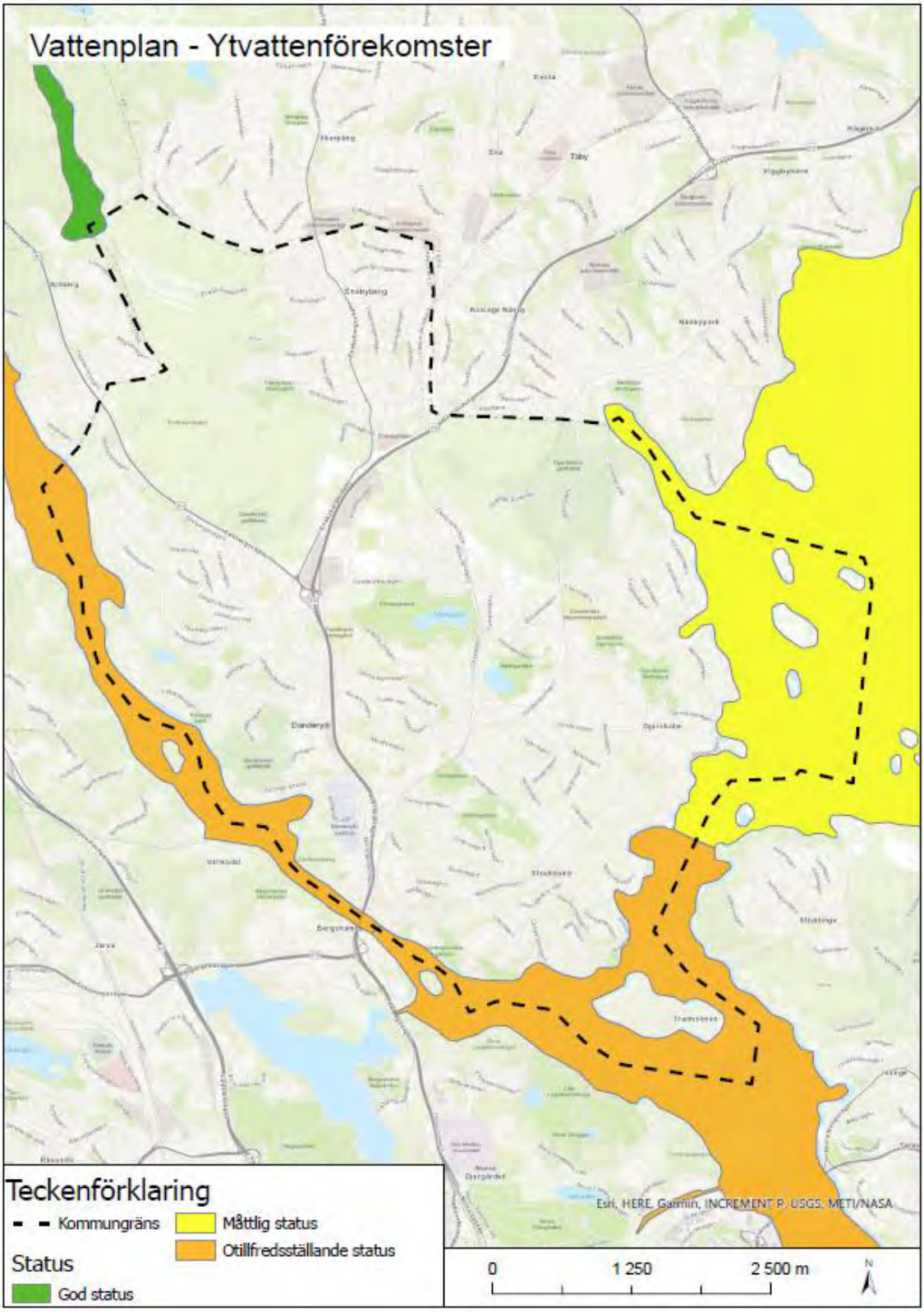


Bild ovan: Kartan visar ekologisk status i Danderyds fyra ytvattenförekomster.

Dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande avrinnande vatten på markytan, såsom regnvatten men det kan även vara smältvatten och tillfälligt framträngande grundvatten. Dagvattnets påverkan på människan och miljön beror på varifrån dagvattnet kommer, och vilka föroreningar det innehåller. Föroreningarna kan komma från exempelvis trafikytor, koppartak och ridanläggningar.

Då stora delar av kommunen består av bebyggd mark utgörs i princip all avrinning efter regn som sker från denna mark per definition av dagvatten. Dagvattnet i kommunen leds främst till Edsviken, via Ekebysjön och Nora träsk, samt till Stora – respektive Lilla Värtan från östra Danderyd. En liten del av kommunens dagvatten rinner ut i Rösjön och sedan vidare till Norrviken.



Bild ovan: Regnvatten i dagvattenbrunn.

Grundvatten och dricksvatten

Inom kommunen finns ingen grundvattentäkt. Kommunen köper dricksvatten av Norrvatten.

Kommunen har en dricksvattenplan för hantering av störningar i dricksvattenleveransen, vilken uppdateras kontinuerligt. I norra kommundelen och in över Täbys södra delar finns grundvattenmagasinet Täby-Danderyd. Uttagsmöjligheten är inte bedömd och grundvattenförekomsten är inte regionalt prioriterad som dricksvattentäkt.

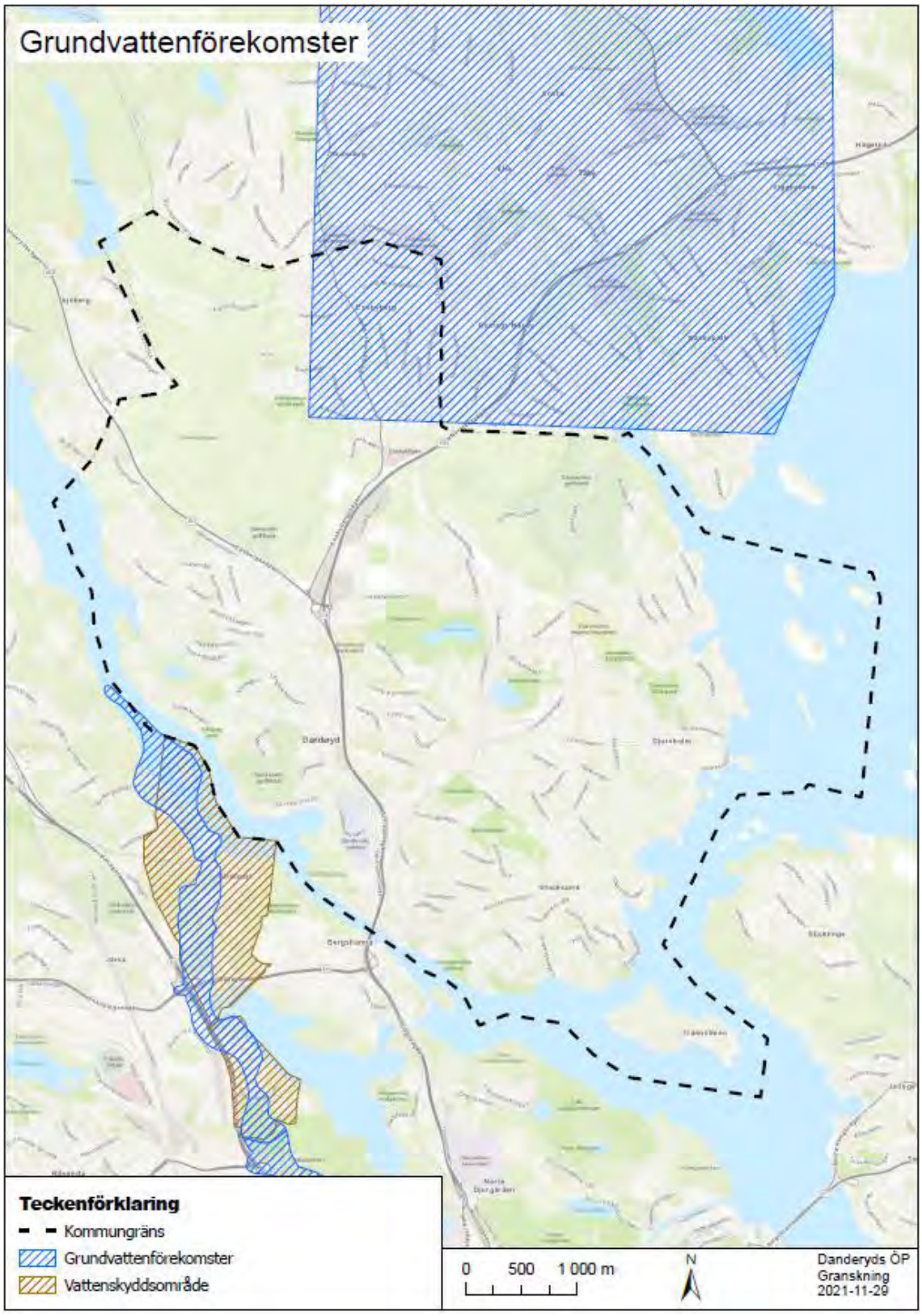


Bild ovan: Kartan visar grundvattenförekomster i Danderyds kommun.

3.6. Miljö, hälsa och risk

Det är viktigt att hantera risker tidigt i planeringen. Det är ofta svårt, kostsamt och ibland omöjligt att göra nödvändiga säkerhetshöjande åtgärder sent i processen eller i efterhand. Därför är det viktigt att identifiera och minimera risker tidigt i den fysiska planeringen. I första hand bör kommunen avstå från exploatering på riskutsatt mark genom god lokalisering och placering av byggnationer.

Om dessa platser inte går att undvika eller om risker uppstår ändå, bör utredningar göras för att identifiera riskerna. Genom att använda olika typer av skyddsavstånd och minimera riskerna genom fysiska åtgärder är det möjligt för kommunen att ta höjd för eventuella risker. I vissa fall bör även skyddsavstånd tillämpas.

3.6.1. Vatten och klimatförändringar

Ökade vattenflöden

De globala klimatförändringarna förväntas medföra högre temperaturer, ökad nederbörd och ändrade vattenflöden i Stockholmsregionen. Temperaturökningen väntas vara störst under vinterperioden men framträder under alla årstider. Förutom högre medeltemperatur kommer värmeböljor bli vanligare. Årsmedelnederbörden förväntas öka med 20–40 procent mot slutet av seklet, med störst ökning under vinter och vår.

I och med att temperaturen ökar kommer nederbörden under vintern i högre grad att vara regn i stället för snö. Antalet snödagar och det maximala snödjupet kommer att minska. När nederbörden under vintern faller som regn istället för snö blir vattenflödena högre. Mot slutet av seklet förväntas vårfloden vara tidigarelagd och med lägre vattennivåer än i dagens klimat. Även vattenflödena sommartid väntas bli lägre.

Havet förväntas stiga men till en början kompenseras den ökade havsnivån av landhöjningen. I slutet av seklet beräknas medelvattennivån ha ökat med cirka 40 centimeter i Danderyd vid en global höjning av havets nivå på en meter. Lufttryck, nederbörd och vindar kan emellertid tillfälligt ge mycket höga vattenstånd.



Bild ovan: *Kartan visar modellerat medelvattenstånd år 2100 (mörkblått) och modellerat vattenstånd vid 100-årsnivå år 2100 (ljusblått).*

3.6.2 Klimatanpassning - effekter av ett förändrat klimat

Klimatförändringar märks redan idag och kommer att påverka samhället framöver på många olika sätt och inom många olika sektorer såväl positivt som negativt. Det framtida klimatet kommer att bli varmare och blötare.

3.6.2.1. Skyfall och översvämningar

Klimatförändringarna medför ökade vattenflöden. Vid extrema skyfall bildas stora mängder dagvatten som inte alltid kan tas om hand i befintliga system för dagvattenhantering. Vattenmassorna kan laka ur både föroreningar och näringsämnen ur marken och föra dessa vidare till andra områden. Dessa risker kan bli större i framtiden på grund av klimatförändringarna när exempelvis ökade regnmängder utmanar befintliga vattensystem som är dimensionerade för andra flödesstorlekar. Ökade vattenflöden och översvämningar av markerna påverkar även risken för ras och skred samt innebär större risk för översvämning och bortspolning av vägar. I Danderyd finns flera områden som riskerar att översvämmas vid skyfall, exempelvis i området runt Nora torg.

Den stigande havsnivån märks redan nu. Den genomsnittliga årliga ökningen för havsnivåhöjningen var 3,6 mm/år för perioden 2006–2015. Hastigheten har ökat de senaste decennierna, på grund av ökande bidrag från inlandsisarna på Grönland och Antarktis. I Danderyd är den årliga landhöjningen drygt 5 mm, vilket innebär att den relativa havsnivån fortfarande sjunker hos oss. Enligt tidigare bedömningar av SMHI kan det dröja till ca år 2050 innan vi får en nettoökning av havsnivån i Stockholm. Nora strand har varit svårt drabbat av översvämningar då kustlinjen ligger lågt och vid vissa väderförhållanden har översvämningar skett. 2010 byggdes ett översvämningsskydd vid strandområdet. När kajerna vid Framnäsviken, Fyrstigen och Samsöviken renoverades under 2015–2019 försågs dessa med översvämningsskydd. Genom dagvattenledningar och ledningsgravar tränger högvatten även längre in i kommunens låglänta delar. När stora mängder dagvatten läcker in i spillvattensystemet riskerar ledningarna att breddas, varpå föroreningar släpps ut och utgör risker för människors hälsa såväl som bidrar till övergödningen.



Bild ovan: Översvämning vid Framnäsparken.



Bild ovan: Kartan visar skyfallskartering i Danderyds kommun.



Bild ovan: Kartan visar simulering av vattennivå till +3 meter i höjdsystemet RH2000 för Danderyds kommun.

3.6.2.2. Ras och skred

Ras innebär att sten- och jordmassor faller fritt, medan skred innebär att en sammanhängande jordmassa glider iväg. Förutsättningarna för ras och skred är platsberoende. Temperatur och nederbörd påverkar markens hållfasthet, men även lokala jordarter, terrängförutsättningar och exploatering har en inverkan. Eftersom nederbörden väntas öka på grund av klimatförändringar väntas även risken för ras och skred öka.

Historiskt har Danderyd inte haft några större händelser med ras eller skred, men det finns områden som utifrån jordart och lutning identifierats som potentiell risk för skred redan idag och som behöver studeras vidare i samband med eventuell utveckling. I och med ett förändrat klimat, med förändrade flöden och vattennivåer i mark, sjöar och vattendrag, kan områden som idag inte innebär en potentiell risk komma att göra det i framtiden.

3.6.2.3 Erosion

När exempelvis vind, vatten eller gravitation drar med sig fina materialpartiklar från en plats kallas det för erosion. Erosion är en naturlig process, men kan påverkas av mänskliga aktiviteter. En framtida ökad nederbörd, höjda vattennivåer och högre vindhastigheter innebär även en högre erosionshastighet. En ökad erosion inverkar på markens stabilitet och risken för ras och skred ökar.

En viss stranderosion förekommer redan idag och kan komma att öka i och med höjda havs- och vattennivåer och förändrade flöden i vattendrag. Vissa områden har hög potential för stranderosion, bland annat längs med Stora Värtan.

3.6.2.4. Ökande temperaturer

Högre temperaturer i kombination med nederbörd och höga flöden påverkar kommunens utomhusbad genom ökad risk för föroreningar (ökad bakteriehalt) och ökad risk för algblomning. Högre frekvens av värmeböljor riskerar att drabba främst äldre och sjuka. Även spridningen av sjukdomar ökar vid högre temperaturer, vilket kan innebära en större belastning på sjukvården. En längre växtsäsong kan innebära bättre odlingsmöjligheter, samtidigt som värme i kombination med ökad nederbörd gynnar vissa skadedjur såsom mygg och fästingar.

3.6.3 Klimatrelaterade risker för den byggda miljön

Kommuner ska enligt tillägget i 3 kap. 5 § PBL från 2018 hantera klimatrelaterade risker för den byggda miljön inom ramen för översiktsplanen. Syftet med tillägget är att skapa en samlad bild av klimatrelaterade risker i kommunen, skapa förståelse för sårbarheter och

konsekvenser samt att skapa ett underlag för riskacceptans eller plan för åtgärder.

Enligt lagen ska kommunerna identifiera potentiella riskområden för den byggda miljön orsakade av översvämning till följd av nederbörd, översvämning från stigande hav, sjöar och vattendrag samt ras, skred och erosion, och därtill ge sin syn på hur sådana risker kan minska eller upphöra. I detta kapitel återfinns Danderyds kommun analys av klimatrelaterade risker.

Följande underlag har använts för analysen:

- En kommunövergripande kartering av riskområden för översvämning till följd av skyfall som genomförts av Länsstyrelsen i Stockholm under 2020.
- Kartunderlag om ras, skred och erosion, SGI, Statens geotekniska Institut.
- Översvämningskartor till följd av höjd havsnivå.

Analyser har skett med utgångspunkt från dimensionerande händelser för skyfall med 100 års återkomsttid (klimatfaktor 1,25), samt 100-årsnivå i havet år 2100.

Skyfall och översvämning

Skyfall och översvämningar kan leda till risker för människor och miljö. Anläggningar för teknisk försörjning kan slås ut och vägar svämmas över med risk för att räddningstjänstens framkomlighet hindras.

För att hantera stora mängder nederbörd behöver lågpunkter reserveras. Tillräckligt stora ytor behöver reserveras och arbetet bör samordnas med behovet av rening och hantering av dagvatten. Reserverade lågpunkter, så kallade skyfallsytor, kan med fördel samutnyttjas med andra funktioner inom tätortsområden. Dessa ytor, tillsammans med behov av dagvattendammar, redovisas i kommunens kommande vattenplan och dagvattenplan. Kommunen ska i planering av ny bebyggelse följa Länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.

Ökade nederbördsmängder och förändrade temperaturer riskerar också att orsaka höjda vatten- och flödesnivåer i sjöar och vattendrag. Ny sammanhållen bebyggelse och samhällsfunktioner av vikt längs med sjöar och vattendrag i kommunen ska följa Länsstyrelsens rekommendation om placering över nivån för beräknat högsta flöde. Enstaka byggnader kan placeras under den nivån men ovanför nivån för ett 100-årsflöde. Avsteg från nivån är möjlig i vissa fall där utredning visar att bebyggelsen inte tar skada av översvämningen. Även höjda havsnivåer kan i framtiden bidra till att strandlinjen kan komma att förskjutas upp mot land, vilket påverkar bebyggda

områden. I vissa fall kan översvämningsskydd byggas för att hindra översvämning från stigande havsnivåer. Ny bebyggelse längs med Östersjön ska följa Länsstyrelsens rekommendation om lägsta grundläggningsnivå 2,7 meter. Detta kan dock vara svårt i befintlig bebyggelse där gammal detaljplan medger en lägre grundläggningsnivå. Det är rekommenderat att anlägga nya byggnader i dessa områden med en lägsta grundläggningsnivå på 2,7 meter eller konstruera byggnaden så att den tål att översvämmas.

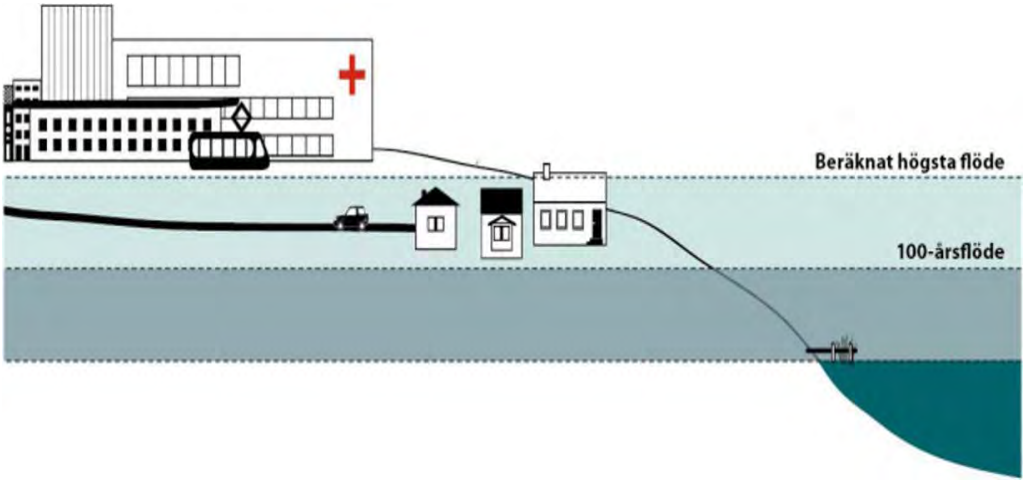


Bild ovan: Rekommendationer om lägsta grundläggningsnivå för bebyggelse vid Östersjön 2,7 meter. Illustration: länsstyrelsen.

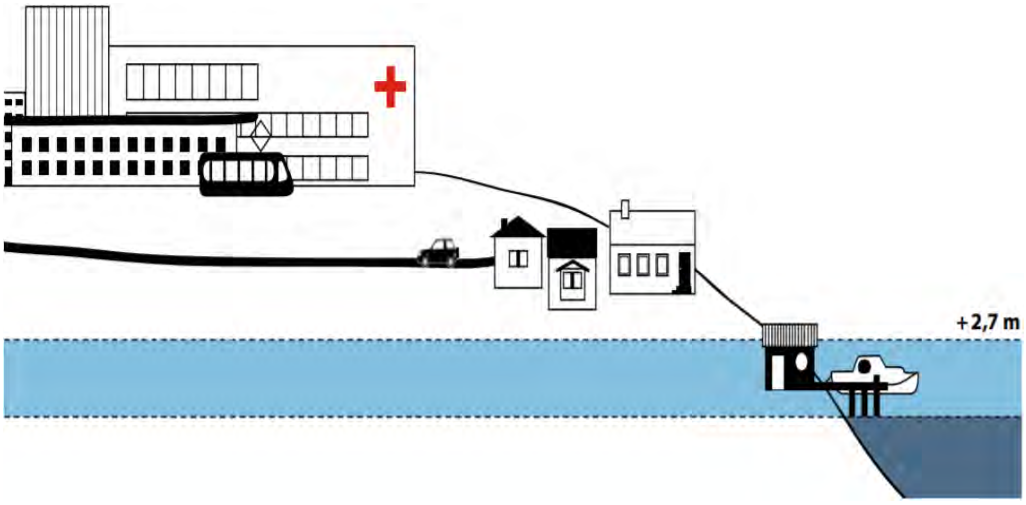


Bild ovan: Rekommendationer för ny bebyggelse vid sjöar och vattendrag. Illustration: länsstyrelsen.

Ras, skred och erosion

I samband med planering för bebyggelse och ny infrastruktur ska potentiella riskområden samt geotekniska förutsättningar utredas och hanteras. Behov av stabilitetsförstärkande åtgärder, naturligt erosions- och rasskydd i form av markvegetation och träd samt andra skyddsåtgärder ska identifieras. Påverkan

på grundvattennivåer och risk för spridning av markföroreningar mellan jordlager och till grundvattnet kan också behöva utredas.

Områden med potentiellt hög risk för ras och skred bör utredas för att undvika olyckor och höga kostnader. Även läckage av närsalter, farliga ämnen och partiklar kan riskera att läcka ut och försämra ytvattenkvaliteten i sjöar, vattendrag och kustområde vid extrema vattentillstånd.

Översvämning i kombination med ras och skred

Det är viktigt att analysera risker som uppstår på de områden som både riskerar att översvämmas vid skyfall och har förutsättningar för ras, skred och erosion. Detta gäller för såväl för den befintliga byggnationen som för översiktsplanens utpekade utredningsområden.

Ökad risk för stormfälle kan innebära problem för luftburna ledningar, såsom kraftmatning till järnväg, telekommunikation och elnätet, vilket indirekt kan påverka radio- och tevesändningar. Nedgrävda ledningar skyddar från stormfälle, men måste istället säkras från kabelbrott orsakat av skred. Flera stora kraftledningar är redan tunnelförlagda eller håller på att tunnelförläggas.

Fjärrvärmenätet måste på samma sätt säkras för att inte skadas av markförskjutningar. Ökade regnmängder leder till större flöden som måste tas om hand. En analys behöver göras för att identifiera om fjärrvärmenätet går igenom områden som har förutsättningar att drabbas av ras och skred och dessutom vara lågpunkt och inrymma vattenmängder vid skyfall.



Bild ovan: Dagvattendamm och lekplats vid Nora strand.



Bild ovan: Kartan visar stränders eroderbarhet och förutsättningar för skred i Danderyds kommun.

Värmeöar och ökad temperatur

Mycket varma platser, så kallade värmeöar, kan komma att uppstå allt oftare i stadsmiljöer till följd av ett varmare klimat i kombination med en stor andel hårdgjord yta, mindre vegetation och tät bebyggelse. Det är framförallt för riskgrupper (till exempel barn, sjuka och äldre) som det kan innebära en fara.

Värmeöar riskerar att uppstå i centrala Danderyd, där det finns få reglerande ekosystemtjänster och liten möjlighet till temperaturutjämning under varma sommardagar. De flesta bostadsområden i Danderyd skyddas genom natur och trädgårdar. I samband med planering behöver tillräckliga ytor för vegetation och trädplanteringar bevaras eller tillkomma för att bidra till att sänka temperaturen. Beakta även placering av byggnaderna då detta kan påverka luftens rörelse och temperatur. Ökad temperatur i kombination med nederbörd och höga flöden påverkar kommunens utomhusbad. Det blir ökad risk för föroreningar (ökad bakteriehalt) och ökad risk för algblomning.

3.6.4. Klimatpåverkande utsläpp

Enligt uppgifter från Nationella emissionsdatabasen var växthusgasutsläppen i Danderyd drygt 42 000 ton koldioxidekvivalenter år 2018. Detta motsvarar cirka 1,27 ton per kommuninvånare. Av dessa utsläpp stod transporter (exklusive flyg) för 70 procent och uppvärmning och elanvändning för byggnader 7 procent. Utsläppssiffrorna inkluderar dock inte konsumtion och resor med flyg vilket ger betydligt högre nivåer. De konsumtionsbaserade växthusgasutsläppen för den svenska befolkningen ligger på cirka 8 ton per person och år, dessa kan dock variera kraftigt beroende på livsvillkor.

3.6.5. Luft

Enligt Världshälsoorganisationen dödar luftföroreningar cirka 7 miljoner människor världen över varje år, varav cirka 8 000 i Sverige, och utgör därmed världens och Sveriges överlägset största enskilda miljörisk. Luftföroreningar orsakar besvär i luftvägarna samt innebär ökad risk för sjuklighet och dödlighet i lungsjukdomar samt hjärt- och kärlsjukdomar.

Trafiken står för kommunens mest betydande miljöpåverkan där luftföroreningar och buller är främst utmärkande. Störst belastning orsakas av genomfartstrafiken på E18 med stora luftföroreningar som följd. Uppkomsten av luftföroreningar i Danderyds kommun kommer främst från slitage av dubbdäck, dammbildning och vedeldning.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10), bensen, kolmonoxid samt fina partiklar (PM2,5). Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) är den svåraste att uppnå. Östra Svealands luftvårdsförbund gör löpande kontroller av partikelhalterna för att skapa underlag för ett effektivt minskande av dessa.

Hastighetssänkningar har genomförts på såväl E18 samt på det kommunala vägnätet vilket har förbättrat såväl bullersituation som luftpåverkan.

3.6.6. Buller

Danderyds kommun utsätts för många bullerkällor från trafik. Det är buller från kommunala och statliga vägar, men även buller från tunnelbanan och Roslagsbanan samt från helikoptertrafiken till och från Danderyds sjukhus.

Den dominerande bullerkällan är väg E18 (statlig), men även väg 262 (statlig) samt kommunala vägar såsom Stockholmsvägen, Edsviksvägen, Vendevägen, Danderydsvägen och Enebybergsvägen är stora bullerkällor. Buller från Roslagsbanan (regional) påverkar enbart bostäder i direkt anslutning till spåret. Särskilt bullerutsatta områden finns där flera bullerkällor ligger tätt, exempelvis i närhet av Stocksundsbron där spårtrafik och E18 går parallellt.

Trafikförvaltningen (Region Stockholm) har utfört järnvägsnära bullerskyddsåtgärder vid Roslagsbanan med syftet att samtliga bostäder ska klara riktvärden enligt program Roslagsbanan. Trafikverket och Danderyds kommun har uppfört bullerskydd längs bullerutsatta partier av bland annat E18, Edsviksvägen och Enebybergsvägen.

En bullerkartläggning av vägtrafik och spårtrafik i Danderyds kommun utfördes år 2019. Den visar att drygt 20 procent (6 740 personer) av kommunens invånare bor i områden nära vägar där de ekvivalenta ljudnivåerna över ett dygn ligger över 55 dBA och att 2,4 procent (910 personer) bor i områden nära spårvägar där den ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA.

Enligt förordning (2015:216) bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Samma värden gäller för bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter men ekvivalentnivån vid fasad är istället 65 dBA.

Trafikverket tillämpar Proposition 1996/97:53 där följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad

Vid åtgärder på järnvägar eller andra spåranläggningar avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

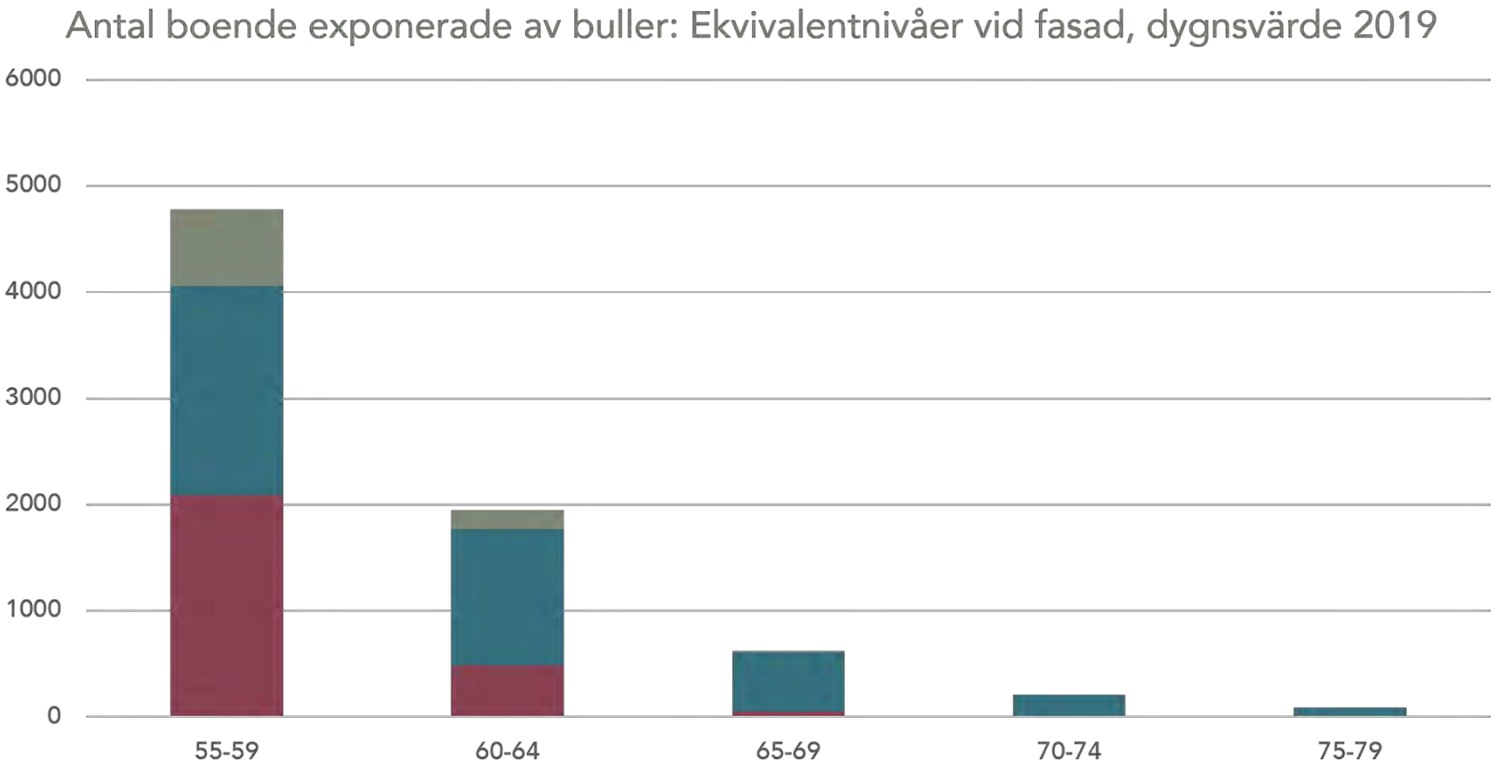


Bild ovan: Antal boende i Danderyds kommun som var exponerade av buller från statliga och kommunala vägar samt spårtrafik 2019 från kommunens bullerkartläggning.



Bild ovan: Roslagsbanan och E18 vid Stocksund.

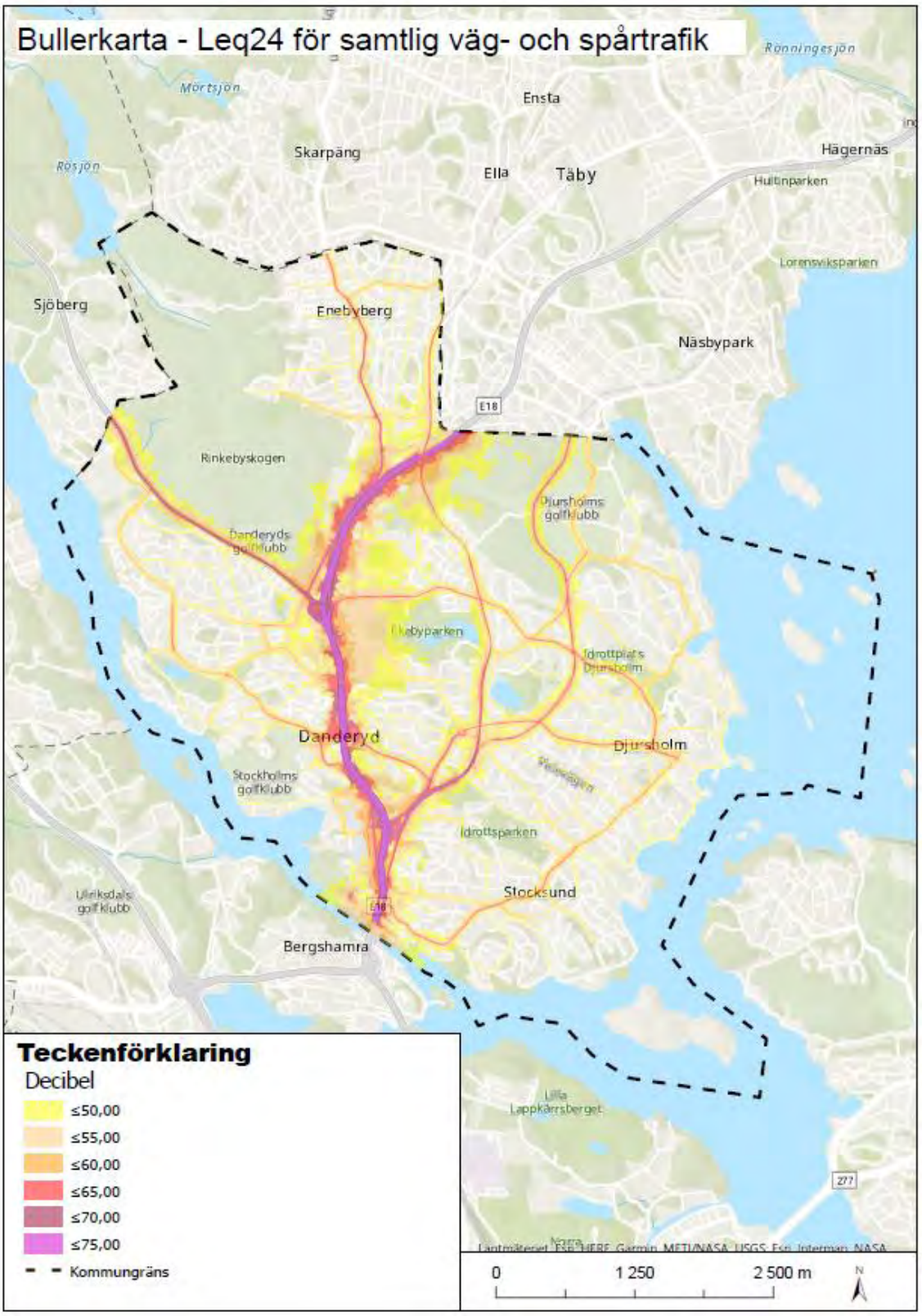


Bild ovan: Kartan visar bullerkartläggning av väg- och spårtrafik i Danderyds kommun 2019.



Bild ovan: Kartan visar maxnivåer för buller kring samtliga spår och vägar i Danderyds kommun 2019.

3.6.7. Radon

Radon är en radioaktiv ädelgas som kan frigöras från ämnen som innehåller uran och kan därför förekomma både i mark, vatten och byggmaterial. Radon kan tränga in i byggnader och vid långvarig exponering orsaka lungcancer hos människor.

Inom Danderyd finns några områden med hög risk för markradon, främst i de östra delarna av Enebyberg och i några få områden i Svalnäs. Risk för exponering av höga radongashalter från markradon kan dock även förekomma på andra ställen. Det finns också lokala förekomster av hög markradon.

Enligt översiktliga mätningar gjorda på 1980-talet av Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) består cirka 500 hus i kommunen företrädesvis av blåbetong, och har därmed förhöjd gammastrålning. Statliga radonbidrag kan sökas av småhusägare i behov av radonsanering. Eventuell förekomst av radon och därmed val av byggmetod tas upp vid byggsamråd då man söker bygglov.

Det finns inget radon i kommunens dricksvatten. Höga radonhalter i vatten kan dock förekomma i bergborrade brunnar. Privatpersoner med enskilda brunnar bör kontrollera radonhalten i sina brunnar, eftersom dricksvattnet annars kan avge radon till luften. Det är sällan farligt att dricka radonhaltigt vatten.



Bild ovan: Berg med utsikt över vatten.

3.6.8. Elektromagnetiska fält

Elektrisk ström i ledningar, transformatorer och liknande ger upphov till magnetfält. Forskning om eventuella hälsorisker på grund av påverkan av elektromagnetiska fält har pågått sedan slutet av 1970-talet. Man vet fortfarande lite om hur magnetfälten påverkar människan. Folkhälsomyndigheten hänvisar till försiktighetsprincipen i kap. 2 MB om att långvarig exponering nära starka källor som kraftledningar bör undvikas.

I Danderyd har större kraftledningar inom senare år markförlagts, vilket minskar risken för påverkan av magnetfälten. Transformatorstationer finns i Anneberg samt i Rinkeby.

3.6.9. Ljusföroreningar

Belysning är viktigt för orientering och trygghet i samhället, men överflödig artificiell belysning innebär en ljusförorening som kostar både pengar och resurser. Ljusföroreningar kan innebära ett hälso- och miljöproblem då belysning under dygnets mörka timmar kan skada människors hälsa och även påverka djurlivet negativt framför allt för nattaktiva däggdjur, fåglar, fiskar, groddjur och insekter. Idag delar exempelvis E18 kommunen i två delar samt att övriga vägar och bostadsbebyggelse kan ge upphov till ljusföroreningar i kommunen som stör mörka stråk.

3.6.10. Förorenade områden

Inom Danderyds kommun finns flera platser där marken kan vara eller är dokumenterat förorenad. I synnerhet området vid Danderyds sjukhus utgör ett stort riskområde på grund av de verksamheter som pågått där.

En inventering och riskklassning av verksamheter i olika branscher som kan ha medfört markföroreningar har genomförts av miljö- och stadsbyggnadskontoret enligt ”metodik för inventering av förorenade områden” (MIFO). Arbete fortsätter enligt en handlingsplan för förorenade områden för att få till stånd undersökningar och vid behov åtgärder för prioriterade områden. Vissa prioriterade områden ligger i låglänta och strandnära områden som exempelvis båtuppställningsplatser och deponier. Dessa kan innebära speciellt stor risk för spridning av föroreningar i ett framtidsscenario med ökade vattenflöden och höjd havsnivå till följd av klimatförändringar.

3.6.11. Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport.

Det primära vägnätet används för genomfartstrafik och det sekundära vägnätet är främst avsett för lokala transporter från det primära vägnätet och

leverantör till mottagare av farlig verksamhet. E18 är primär transportled för farligt gods. Edsbergsvägen (väg 262), Vendevägen, delen Danderyds sjukhus trafikplats (E18) - Auravägen/ Danderydsvägen är sekundär transportled. Skyddsavstånd kan behöva beaktas gällande risker vid planering av ny bebyggelse intill vägar och spårområden.

Eftersom Danderyd har en lång kuststräcka, och angränsar till stora nationella farleder finns risk att bli utsatt för oljeutsläpp.

3.6.12. Räddningstjänst och beredskap

Alla kommuner är skyldiga att ha en räddningstjänst. Räddningstjänsten ansvarar för att hantera olyckor och kriser som kräver snabba beslut och effektiva insatser. I räddningstjänstens uppgifter ingår att upprätta en beredskap för att begränsa skador på människor, egendom och miljö när en olycka eller kris inträffar.

Danderyd ingår som en av tio kommuner i kommunförbundet Storstockholms brandförsvar. Närmaste brandstation för Danderyd finns i Roslags Näsby i Täby, alternativt i Helenelund i Sollentuna. Räddningstjänstens insatstider vid brand och olyckor i Danderyd uppnår mycket god status till de flesta delarna av kommunen. Det finns idag en begränsad tillgång till räddningstjänst på öarna i kommunen. Detta gäller speciellt Tranholmen som har relativt många permanentboende men vägförbindelse saknas så vanliga räddningstjänstfordon har ingen framkomlighet.

Danderyds kommun ansvarar för att verksamheter inom kommunen fungerar som exempelvis äldreomsorg, vattenförsörjning, skola och räddningstjänst. Kommunen ska se till att dessa verksamheter fungerar även under en kris. Vid kriser och extraordinära händelser ska kommunen samordna inom kommunens geografiska område, så kallat geografiskt områdesansvar. Detta samordningsansvar omfattar också de som tillfälligt vistas i kommunen. Kommunen har dessutom ett ansvar att samverka med andra kommuner, länsstyrelser, myndigheter och företag som berörs av krisens händelseförlopp.

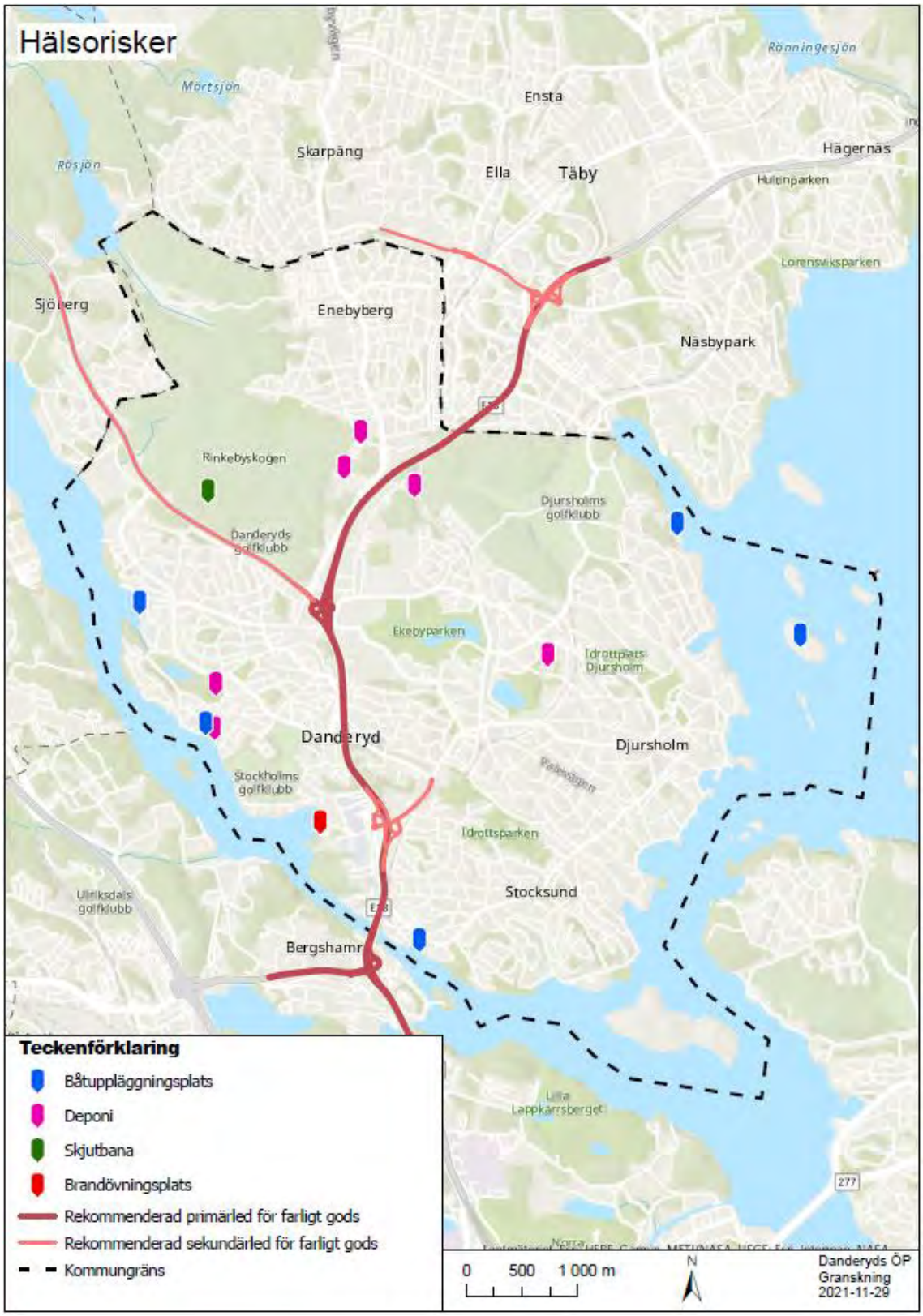


Bild ovan: Kartan visar potentiella hälsorisker och vägar för farligt gods i Danderyds kommun.

3.6.13. Trygghet och brottsförebyggande åtgärder

Trygg i Danderyd är det brottsförebyggande rådet i kommunen. Rådet arbetar för att öka tryggheten och förhindra brott. Att kunna vistas i det offentliga rummet utan att bli utsatt för brott är en demokratisk rättighet. Många faktorer påverkar människors trygghet och risken för att bli utsatt för ett brott. Utformningen av den byggda miljön är en av dessa. Brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder måste alltid noga avvägas gentemot andra intressen i planeringen, som exempelvis möjlighet till folkliv, att motverka buller eller tillgänglighet till allmän plats.

Vid den nationella trygghetsundersökningen (NTU) som genomfördes 2019-2020 av Brottsförebyggande rådet uppgav 16 procent av invånarna i Danderyd som genomförde undersökningen att de är mycket/ganska otrygga och avstår från att gå ut på grund av otrygghet i det egna bostadsområdet. Motsvarande siffra var 29 procent för Stockholms län.

3.7. Kulturmiljö

3.7.1. Kulturmiljöer i Danderyd

Kulturmiljöer kallas de områden där det är möjligt att se hur tidigare generationers strävanden och ideal format byggnader och landskap. Kulturmiljön kan spegla de första invånarnas liv som till exempel vid gravfälten i Ekeby, Svalnäs, Ösby och Kevinge. Byggnader som Danderyds kyrka och Djursholms slott vittnar om stormaktstidens andliga och världsliga makt. 1700- och 1800-talens Danderyd var en lantlig miljö med torp, gårdar och herrgårdar samlade kring slottet.

I slutet av 1800-talet påbörjades anläggandet av landets första villastäder i Stocksund och Djursholm. De olika kommundelarna är uppbyggda utifrån sina speciella förutsättningar. I Djursholm och Stocksund finns en stor andel arkitektoniskt värdefulla byggnader från det tidiga 1900-talet. Många byggnader har kvar mycket av det ursprungliga utseendet. Byggnadsstil och arkitektur speglar tydligt de stilströmningar som rådde när husen byggdes. De är ofta skapade av välkända arkitekter och är fina exempel på hur villastaden vuxit fram. Den individualistiska villatraditionen under tidigt 1900-tal skapade en mycket heterogen stadsbild. Den individualistiska traditionen har fortlevt och varje ny arkitekturstil finns representerad i villabebyggelsen.

Enebyberg är ett villasamhälle av förortskaraktär, grundat på enskilt initiativ och som i planläggning och bebyggelseutformning bland annat representerar egnahemsbyggandet i början av 1900-talet. Många arbetare, hantverkare och lägre tjänstemän förverkligade här drömmen om ett eget hem.

Västra Danderyd är också ett villasamhälle av förortskaraktär med flera bebyggelsekärnor grundade på privata initiativ. Utbyggnaden av den tidigare lantbruksmarken i Västra Danderyd tog fart när tomtförsäljningen i Nora

trädgårdsstad inleddes 1926. Västra Danderyd med Klingsta, Kevinge och Nora är den sist utbyggda kommundelen i Danderyd och innehåller bland annat representativ funktionalistisk arkitektur från 1930-talet.

3.7.2. Riksintresse för kulturmiljövården

Områden vars kulturhistoriska värde anses vara så högt att dess bevarande är av nationell betydelse kan pekas ut som ett riksintresse för kulturmiljövården. Riksintressena regleras i 3 kap. 6 § miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Danderyd har sedan 1997 två större områden av riksintresse för kulturmiljövården. Dessa är Djursholms villastad och Stocksunds villastad. 1997 års revidering av riksintresset gäller idag. Länsstyrelsen har gjort en översyn av kommunens riksintressen för kulturmiljövården. Detta innebär att geografiska avgränsningar och riksintressebeskrivningar kan komma att ändras. Det är Riksantikvarieämbetet som fattar beslut om eventuella revideringar av riksintresseområdena.

Motivering och uttryck för området i Djursholm.

Området utgör landets första som förort anlagda villastad, grundad på privat initiativ, och utgör förebild för flera liknande efterföljande samhällen. Villastaden är en föregångare beträffande planutformning och individuellt utformad bebyggelse för ett högborgerligt och intellektuellt samhällsskikt. Bebyggelsen speglar framför allt perioden 1890–1930. Uttryck för riksintresset är det oregelbundna planmönstret uppbyggt kring Djursholmsbanan (Roslagsbanan) som huvudstråk, med stora naturtomter och stora villor där stilidealen kan följas från de första enkla trävillorna till nationalromantik, jugend och funktionalism. Skolor, stationer, parker och andra anläggningar finns för gemensamma funktioner.

Motivering och uttryck för området i Stocksund

Området är en villastad av förortskaraktär, grundad på privat initiativ och som i planläggning och bebyggelse representerar sekelskiftets och 1900-talets första två decennier och boende för ett välbärgat tjänstemannaskikt. Uttryck för riksintresset är planmönstrets oregelbundna karaktär, anpassat till Djursholmsbanan (Roslagsbanan) och den kuperade terrängen. Flertalet villor i Mörbyområdet har utformats av stadsarkitekten D Melin och därmed bildat en relativt enhetlig bebyggelsegrupp företrädesvis i nationalromantik och senjugend.

Bevarandeområden

För att skapa en bättre förståelse för kommunens kulturmiljöer och tydliggöra specifika värden har kommunen pekat ut olika bevarandeområden. Av dessa bevarandeområden ligger flera inom gällande riksintresseområden. Totalt finns det idag 63 bevarandeområden runt om i hela kommunen. Beskrivningarna för dessa kan användas som grund för vilka förändringar som kan tillåtas utifrån kraven på anpassning och varsamhet vid ändring.

3.7.3. Övriga kulturhistoriskt värdefulla områden

Byggnadsminnen

En byggnad eller anläggning som anses vara synnerligen märklig med avseende på sina arkitektoniska och kulturhistoriska kvaliteter kan förklaras som byggnadsminne av länsstyrelsen. I Danderyd är sex byggnader klassade som byggnadsminne: Djursholms kapell (1), Villa Lagercrantz (2), Villa Tallom (3), Villa Lorride (4), Villa Snellman (5) och Villa Örvang (6).

Fornlämningsområden

Fornlämningar är skyddade i enlighet med bestämmelser i kulturmiljölagen. Det är förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen ändra eller skada en fornlämning.

De äldsta fornlämningar som finns i Danderyd är i första hand gravfält från senare delen av järnåldern. Gravfälten från den tiden låg nära bebyggelsen och visar därför hur bygden växte fram. Bevarade gravfält finns intill gårdarna Svalnäs, Ekeby och Kevinge. Vid gravfältet i Ösby har också funnits en gård från den tiden. I Danderyd finns tre kända runristningar. I Riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök finns information om alla i nuläget kända registrerade fornlämningar.



Bild ovan: Djursholms slott - Fotograf Erik Somnäs.

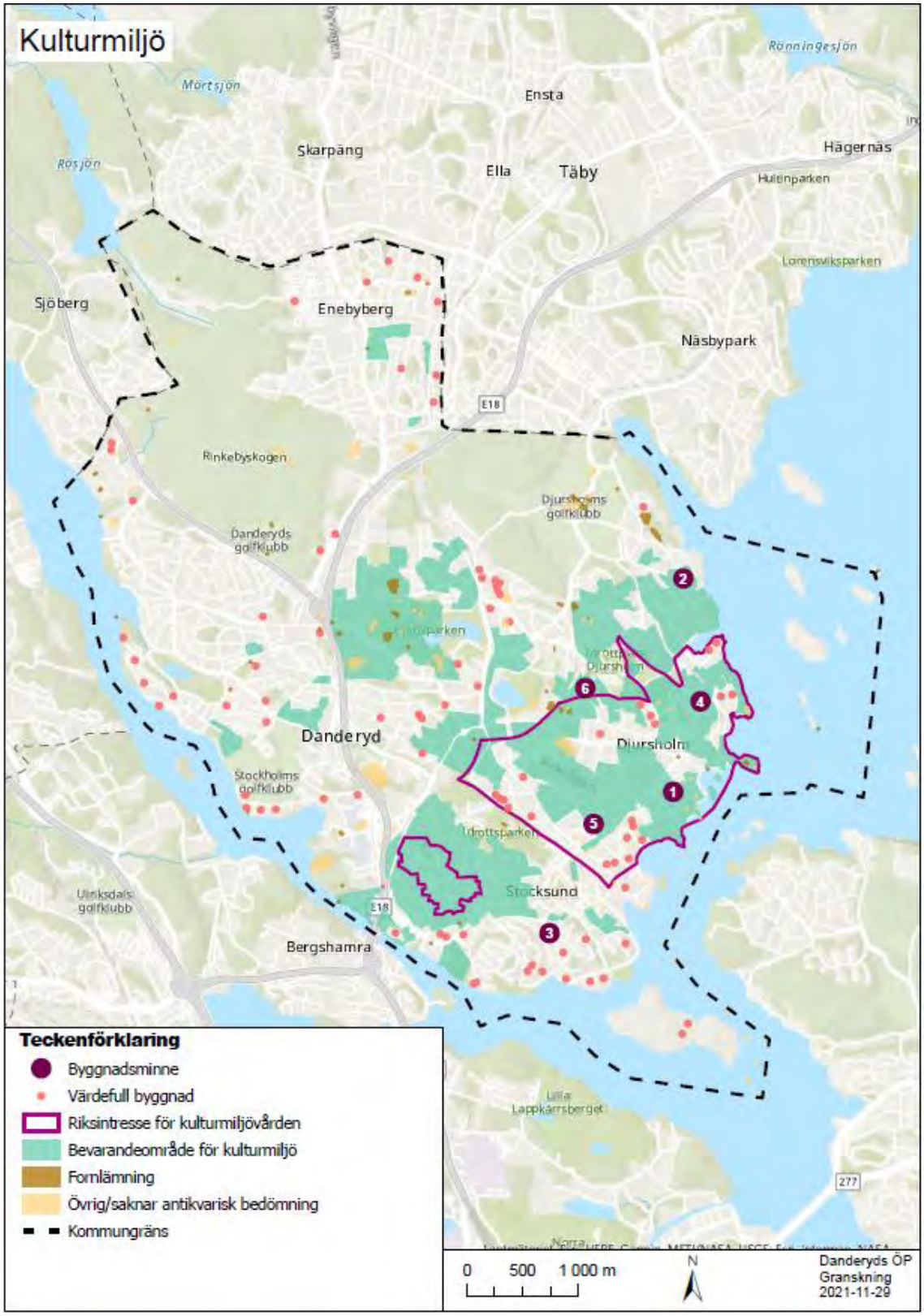


Bild ovan: Kartan visar riksintressen för kulturmiljövården.

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun

Kapitel 4. Översiktsplanens mål

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Ösby - Solnedgång

Innehållsförteckning

4. Översiktsplanens mål 103
4.1. Bygga och bevara för idag och imorgon 105
4.2. Grön och hälsosam livsmiljö för alla 106
4.3. Hållbara transporter och resor 107
4.4. Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser 108

4. Översiktsplanens mål

Här presenteras översiktsplanens fyra målområden, med tillhörande målbilder och övergripande mål för Danderyds framtida rumsliga utveckling och fysiska planering. Målen utgår från kommunens vision och baseras även på information som hämtats in från olika källor som dialoger med medborgare och förtroendevalda, kommunala styrdokument samt regionala, nationella och globala mål och styrmedel.

Översiktsplanens fyra målområden beskrivs i tillhörande målbilder och övergripande mål. Dessa ligger till grund för översiktsplanens förslag på hur mark- och vattenområden ska utvecklas. Detta redovisas i den långsiktiga utvecklingsinriktningen och riktlinjer för planeringen samt mark- och vattenanvändningskarta med utredningsområden.



Bild ovan: Översiktsplanens målområden.

Till respektive målbild redovisas hur dessa förhåller sig till de FN:s globala hållbarhetsmål, Sveriges generationsmål och miljökvalitetsmål.

Vissa av målen är inte relevanta för Danderyds kommun som exempelvis miljökvalitetsmål 14 om storslagen fjällmiljö. Vidare saknar vissa mål en koppling till kommunens markanvändning. I flera fall där översiktsplanens målbilder och övergripande mål inte uppfyller miljökvalitetsmålen eller de globala målen sker arbete genom översiktsplanens strategier som bidrar till att uppfylla målen. Översiktsplanen har främst beaktat de 17 globala hållbarhetsmålen och tagit hänsyn till de 169 delmålen varav en avvägning har gjorts huruvida målen uppnås inom respektive område.



Bild ovan: FN:s globala hållbarhetsmål, Illustratör: Jakob Trollbäck.



Bild ovan: Generationsmålet och nationella miljömålen.

4.1. Bygga och bevara för idag och imorgon

Målbild

I Danderyd har vi en inspirerande, hållbar och grön livsmiljö med högkvalitativ arkitektur från både igår och idag då den gamla villastaden möter den nya trädgårdsstaden. Kulturmiljön är en resurs som tas tillvara. Här kan man bo kvar i sitt närområde där man känner sig hemma och har sina vänner, även om situationen förändrats under olika skeden av livet.

Övergripande mål

- Huvuddelen av ny bebyggelse tillkommer i kollektivtrafiknära lägen och längsmed E18-stråket.
- Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer bevaras och tas tillvara.
- Tillkommande bebyggelse har hög arkitektonisk kvalitet och har anpassats till omkringliggande bebyggelsemiljöer och Danderyds gröna stadslandskap.
- Här finns ett brett och blandat bostadsutbud i alla kommundelar för livets olika behov, skeden och situationer.
- Bidra till energieffektiv samt miljö- och klimatsmart bebyggelse och infrastruktur.



Bild ovan: Hur "Bygga och bevara för idag och imorgon" förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och Sveriges miljökvalitetsmål.

4.2. Grön och hälsosam livsmiljö för alla

Målbild

I Danderyd har vi en grön och hälsosam livsmiljö som erbjuder varierande naturupplevelser och återhämtnings- och rekreationsmöjligheter. Här finns en rik och varierad livsmiljö för djur- och växtlivet som bevarar den biologiska mångfalden såväl i naturen som bland bebyggelsen. I Danderyd har boende och verksamma god tillgång till olika slags grönområden, stränder och fritidsanläggningar som underlättar en aktiv och hälsosam livsstil.

Övergripande mål

- Främja en hållbar framtid som kan möta klimatförändringarnas effekter.
- Tillgången till större sammanhängande naturområden, strandpromenader och mindre lokala park- och naturområden är god.
- Bullerstörningar från väg- och spårtrafik minskar.
- Kvaliteten på luft och vatten förbättras.
- Ekologiskt känsliga områden värnas och den biologiska mångfalden stärks.
- Markytor i strategiska lägen kan hantera stora vattenflöden.
- Antalet förorenade områden i kommunen ska minska.
- Utformning av ny bebyggelse och utemiljöer ska vara klimatanpassad.

Hur "Grön och hälsosam livsmiljö för alla" förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och Sveriges miljömål



Bild ovan: Hur "Grön och hälsosam livsmiljö för alla" förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och Sveriges miljökvalitetsmål.

4.3. Hållbara transporter och resor

Målbild

I Danderyd är det lätt, tryggt och säkert att förflytta sig hållbart till och från viktiga målpunkter inom och utanför kommunen oavsett färdsätt. Kommunikationsstråk och trafikmiljöer är attraktiva och inbjudande vilket uppmuntrar till att många går, cyklar eller åker kollektivt.

Övergripande mål

- Transporternas negativa miljö- och hälsopåverkan gällande klimatpåverkan, luftkvalitet, vattenkvalitet och buller minskar.
- Gång- och cykelmiljöer är inbjudande, gena, trygga och säkra för att underlätta ett aktivt och hälsosamt vardags- och fritidsliv.
- Huvuddelen av ny bebyggelse tillkommer i kollektivtrafiknära lägen med bra gång- och cykelförhållanden.
- Det är lättare och tryggare att ta sig mellan de olika kommundelarna.
- Utbyggd kollektivtrafik förbättrar kommunikationerna till viktiga målpunkter inom och utanför kommunen.



Bild ovan: Hur "Hållbara transporter och resor" förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och Sveriges miljökvalitetsmål.

4.4. Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser

Målbild

I Danderyd har vi en attraktiv och inbjudande livsmiljö som uppmuntrar till vistelse i det offentliga rummet. Tillgängliga och trygga gång- och cykelstråk, parker, naturområden, idrottsplatser och mötesplatser underlättar hälsosamma och aktiva livsstilar samt möjlighet att mötas, se och synas. Här är det säkert och tryggt att leva, bo och verka.

Övergripande mål

- Bostäder och arbetsplatser har god tillgänglighet till inbjudande utemiljöer med hög kvalitet.
- Utemiljöer och viktiga gång- och cykelstråk är tillgängliga för alla och säkert utformade samt upplevs som trygga dygnet runt och året om.
- I alla kommundelar kan invånarna ta del av olika idrotts-, friskvårds- och kulturaktiviteter.
- Kommundels- och lokala centrum är inbjudande mötesplatser med trevliga utemiljöer och har ett bra vardagsutbud av varor och tjänster.



Bild ovan: Hur "Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser" förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och Sveriges miljökvalitetsmål.

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun

Kapitel 5. Utvecklingsinriktning

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Cedergrenska tornet – Fotograf Erik Somnäs 2020

Innehållsförteckning

5 Utvecklingsinriktning....111
5.1 Utvecklingsinriktning - Bygga och bevara för idag och imorgon....113
5.2 Utvecklingsinriktning - Grön och hälsosam livsmiljö för alla....114
5.3 Utvecklingsinriktning - Hållbara resor och transporter....115
5.3.1. Program FÖP Centrala Danderyd....116
5.4. Utvecklingsinriktning - Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser....121
5.5. Konsekvenser av utvecklingsinriktningarna....121

5 Utvecklingsinriktning

Utvecklingsinriktningen redovisar kommunens långsiktiga intentioner för mark- och vattenanvändningen och ska betraktas som möjliga framtida scenarier med tidsperspektivet 2050 och framåt. Utvecklingsinriktningen redovisar prioriteringar mellan de viktigaste strategiska sambanden som påverkar kommunens långsiktiga utveckling. Här visas de övergripande strukturerna med ställningstaganden för hur dessa bör utvecklas även i ett mellankommunalt och regionalt sammanhang.



Bild ovan: Klipporna längs Nora strand - Fotograf Ida Haglund - Vinnare av fototävling för översiktsplanen 2020.

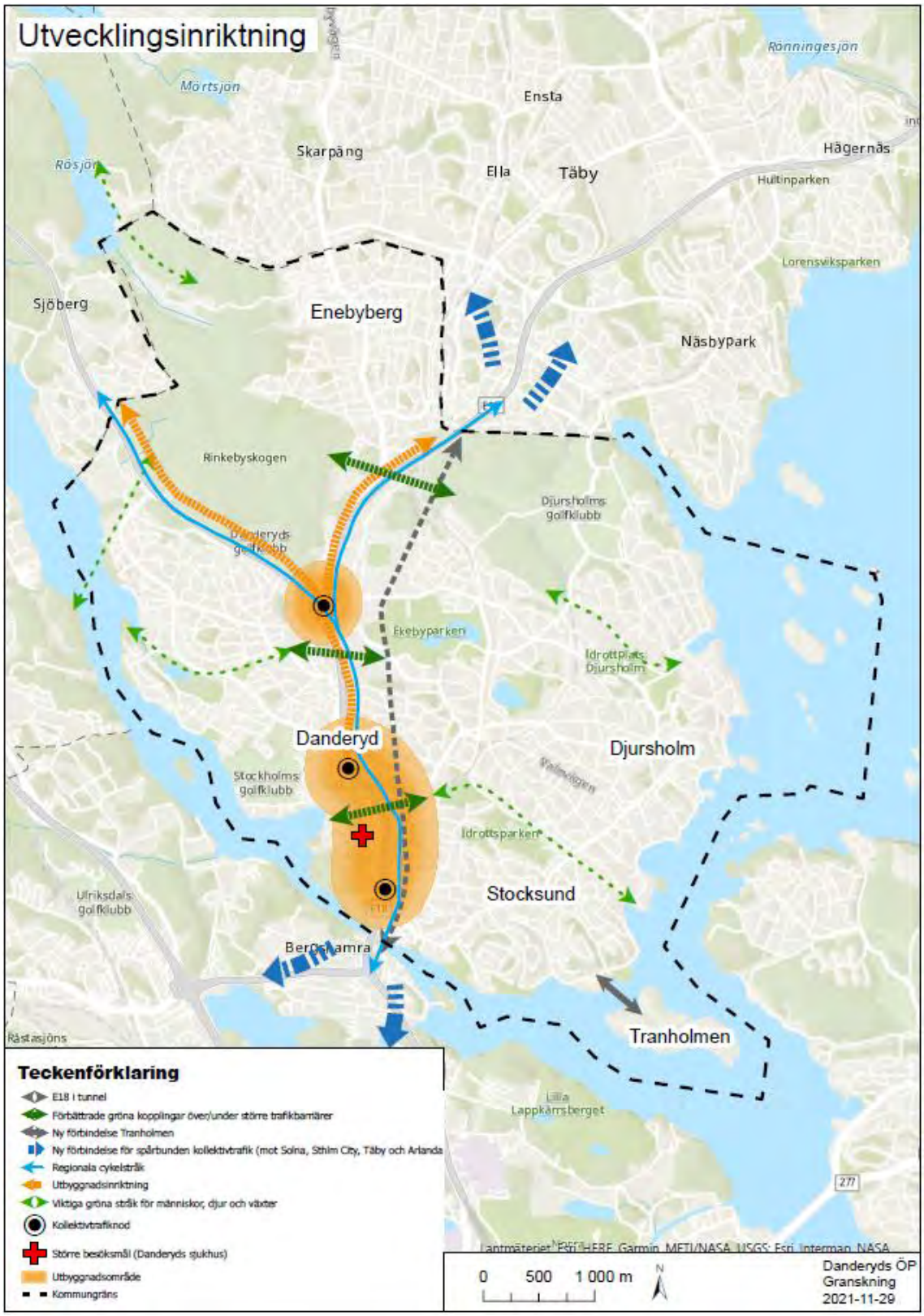


Bild ovan: Kartan visar utvecklingsinriktning för Danderyds kommun. Obs. Gränser i kartan ska inte tolkas exakt.

5.1 Utvecklingsinriktning - Bygga och bevara för idag och imorgon

Bebyggelseutvecklingen ska bidra till det regionala behovet av nya bostäder och arbetsplatser i norra Storstockholm. Större delen av bebyggelseutvecklingen i Danderyd föreslås även fortsättningsvis ske i närheten till kollektivtrafik samt längs E18-stråket i nord-sydlig riktning.

En eventuell framtida tunnelförläggning av E18-trafiken genom kommunen (scenario lång tunnel) skulle förbättra möjligheterna att skapa en hälsosam och attraktiv funktionsblandad bebyggelse med fler bostäder, arbetsplatser och service längs med stråket, samt knyta ihop kommunens fyra kommundelar och förbättra kopplingen mellan dessa. En eventuell framtida tunnelförläggning av E18 är kostsam och förutsätter en omfattande och tät bebyggelseutveckling längs dagens E18-stråk. En tunnelförläggning skulle kunna ge förutsättningar för att skapa en stadsgata och göra det möjligt att lokalisera en omfattande ny bebyggelse i E18-området längsmed denna gata.

Mörby centrum förväntas fortsätta utvecklas som kommunens starka centrum för handel och service, kombinerat med bostäder och arbetsplatser inom tjänstesektorn. Knutpunkt Danderyd (inklusive Danderyds sjukhus) förväntas även fortsättningsvis vara ett större besöksmål och en viktig nod i regionens vård- och hälsosystem och kollektivtrafiksystem. Vid Knutpunkt Danderyd finns även möjlighet att skapa plats för och utveckla näringslivsverksamheter kopplade till vårdsektorn. Bebyggelseutvecklingen förväntas på sikt koppla Mörby centrum och Knutpunkt Danderyd närmare varandra till ett gemensamt centrumområde för kommunen.

Vid en framtida utbyggnad av det regionala kollektivtrafiknätet förväntas den spårbundna kollektivtrafiken mellan Stockholm/Solna och Täby byggas ut. Om den spårbundna kollektivtrafiken byggs ut med exempelvis tunnelbana mot Täby kan en ny kapacitetsstark kollektivtrafiknod i Rinkeby skapas med möjlighet för ett nytt centrumområde i Danderyd. En ny nod med goda regionala kopplingar skapar möjlighet att utveckla en relativt tätbebyggd funktionsblandad stadsdel med plats för bostäder, kontor, handel och service. Stadsdelen kan växa västerut, i mindre skala, mellan Edsbergsvägen (väg 262) och Rinkeby naturreservat förutsatt att kollektivtrafikutbudet mellan den nya noden i Rinkeby och Sollentuna förbättras.

Kommunens fyra kommundelscentra (Djursholms torg, Enebytorg, Mörby centrum och Stocksunds torg) föreslås ges möjlighet att utvecklas och kompletteras vad gäller både utemiljö och serviceutbud samt vid behov även bebyggelse.



Bild ovan: Mörby centrum - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

5.2 Utvecklingsinriktning - Grön och hälsosam livsmiljö för alla

Danderyds gröna karaktär bevaras och möjligheter till ett aktivt frilufts- och fritidsliv utvecklas. Fysiska åtgärder för att förbättra gröna kopplingar och samband kombineras med driftåtgärder som bevarar och stärker den biologiska mångfalden.

Den regionalt viktiga Rösjökilen förstärks. Dels genom att naturreservaten bevaras och förvaltas så att dess kvaliteter för människor, djur och växtliv bevaras och utvecklas. Dels genom bättre gröna kopplingar över/under E18, Enebybergsvägen och Roslagsbanan. På så sätt kan Rinkebyskogen-Altorpsskogen utvecklas till ett större sammanhängande naturområde som stärker Rösjökilens regionala och lokala sociala och ekologiska funktioner med gröna promenadstråk, delvis genom villakvarter som knyter samman Altorpsskogen med Näsbyviken och Stora Värtan. Via Sätra ängar knyter Rinkebyskogen an till Edsviken i sydväst.

Genom att utveckla Noragårdsstråket skapas ett grönt, attraktivt och sammanhängande promenadstråk som knyter ihop Edsviken, Nora träsk och Nora torg i väster med området kring Danderyds kyrka och Ekebysjön i öster.

Bättre gröna kopplingar över/under E18 vid Knutpunkt Danderyd (sjukhuset) och österut via Stockhagen kan skapa ett attraktivt och grönt promenadstråk från Edsviken i väster till Lilla Värtan i öster.

Förbättrade gröna stråk och kopplingar underlättas och förstärks om E18 förläggs i tunnel. Vidare kan en tunnelförläggning av E18 medföra mer

hälsosamma livsmiljöer för exempelvis buller och luftkvalitet samt minska barriäreffekter för människor, djur och växter.

Kommunens långa strandlinje är viktig för människor, djur och den biologiska mångfalden. De offentliga strandpromenaderna bör utvecklas så de är trygga, tillgängliga och attraktiva för fler målgrupper under dygnet och året. Där så är passande kompletteras badplatser med fler funktioner för att stärkas som sociala mötesplatser för olika åldrar.

Idrottsplatser och andra rekreationsanläggningar i kommunens stadsdelar bibehålls för att även nya generationer ska ha nära till lokalt idrottsutövande. Mark säkerställs för fortsatta goda möjligheter att rida, spela golf och utföra andra idrotts- och rekreationsaktiviteter i Danderyds kommun.

Obebyggda lågpunkter i terrängen bevaras och utvecklas för att kunna fördröja och rena dagvatten vid snösmältning och omfattande nederbörd.

5.3 Utvecklingsinriktning - Hållbara resor och transporter

Bebyggelseutvecklingen och befolkningstillväxten i kommunerna norr om Danderyd innebär att fler kommer passera genom Danderyds kommun. Trots förstärkt kollektivtrafik beräknas trafiken på E18 fortsätta öka, till stor del i form av genomfartstrafik då en omfattande expandering pågår i Nordostsektorn till följd av Sverigeförhandlingen. För att bidra till ett hållbart resande behöver ny kollektivtrafik med god tillgänglighet och framkomlighet utvecklas i Danderyd och kringliggande kommuner. Utgångspunkten ska vara att kollektivtrafikutbudet inte ska försämras i Danderyd gällande exempelvis stationslägen och turtäthet.

På E18 bör framkomligheten säkerställas med utrymme för busskörfält och befintlig spårbunden kollektivtrafik kan kompletteras med ny spårinfrastruktur i Danderyd till Solna/Kista i sydväst, samt till Täby och Arlanda i norr. Om exempelvis tunnelbanan förlängs mot Täby genom antingen röd eller gul linje kan en ny kollektivtrafiknod vid Rinkeby knyta ihop den nya spårbundna trafiken med utvecklad lokal och regional busstrafik.

Roslagsbanans omdragning till Odenplan och Stockholm City medför en bättre koppling till centrala Stockholm och det regionala kollektivtrafiknätet. Den förutsätts även innebära fortsatta trafiksäkerhets- och bulleråtgärder längsmed spåret samt uppgradering av stationerna. Vidare kan Roslagsbanan dras om i västlig riktning för att skapa en bättre koppling vid Danderyds sjukhus och underlätta byten mellan olika trafikslag samtidigt som målpunkten Danderyds sjukhus kan nås lättare för resande med Roslagsbanan.

Antalet elbilar förväntas öka snabbt och för att möta behov av laddning erbjuder Danderyds kommun externa aktörer att installera laddstationer på kommunens mark genom tecknande av nyttjanderättsavtal.

Gång- och cykeltrafiken stärks genom förbättringsåtgärder inom både de lokala och regionala gång- och cykelnäten, både för pendling och för rekreation. Västerut stärks förbindelsen mot Sollentuna med en ny gång- och cykelväg längsmed Edsbergsvägen. Genom ett regionalt snabbcykelstråk mellan Täby Arninge och Roslagstull genom Danderyd skapas en säkrare och attraktivare pendlingsmöjlighet för cyklister med målpunkterna centrala Stockholm, Solna och Kista.

Möjligheten att båtpendla söderut från Danderyd till Ropsten, Frihamnen och Nacka underlättas genom att nya hållplatser skapas inom kommunen. En ny förbindelse mellan Långängen och Tranholmen förbättrar tillgängligheten för boende på Tranholmen.

Genom att möjligheterna till hållbara resor och transporter ökar inom och över kommungränsen kan målpunkter som exempelvis arbetsplatser, skolor rekreation, kulturutbud och handel nås snabbare och tryggare i såväl kommunen som regionen.



Bild ovan: E18 vid Mörby centrum - Fotograf Maria Djurskog

5.3.1. Program FÖP Centrala Danderyd

På E18 passerar dagligen passerar cirka 80 000 fordon per dygn varav nästan 10 procent består av tung trafik. Enligt Trafikverkets prognos för E18 kommer trafiken fram till år 2030 att öka med cirka 20 procent jämfört med idag i

södra delen av kommunen och med cirka 35 procent vid Roslags Näsby trafikplats. Även buller och utsläpp av avgaser och partiklar bedöms öka fram till år 2030.

Den 28 november 2011 beslutade kommunfullmäktige att ge kommunstyrelsen i uppdrag att initiera ett arbete med syfte att uppdatera tidigare gjorda utredningar om tunnelförläggning av E18 genom Danderyds kommun. Programmet "Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen" ställdes ut på samråd 2017 och syftade till att åstadkomma en bättre miljö i området längs E18. I programmet presenterades de fyra alternativen en lång tunnel, en kort tunnel, en överdäckning vid Danderyds sjukhus och ingen tunnel. Programmet finns på kommunens webbplats eller här.

Efter samrådet 2017 beslutade kommunfullmäktige att gå vidare med två alternativ där översiktsplanens utvecklingsinriktning för E18 är att alternativet "Ingen tunnel" är utgångspunkt för den framtida planeringen medan alternativet "Lång tunnel" är ett framtida scenario. Kommunens framtida planering ska syfta till att inte omöjliggöra en tunnelförlängning i framtiden.

Det är Trafikverket som är väghållare och ansvariga för utvecklingen av E18. Innan kommunen kan ta ställning om en eventuell tunnelförläggning krävs vidare utredningar inom ramarna för exempelvis en åtgärdsvalsstudie där Centrala Danderyd – program för fördjupning av översiktsplanen kan ingå. Inom åtgärdsvalsstudien bör ett större regionalt perspektiv tas där kostnader och fördelning preciseras samt effekter av åtgärderna kopplat till exempelvis luft, buller, framkomlighet och hantering av farligt gods framgår.

5.3.1.1. Alternativ - Ingen tunnel

I detta scenario har inget utvecklingsområde definierats och E18 ligger kvar i sin nuvarande sträckning. Nya bostäder antas tillkomma runt om i kommunen i den takt som sker idag. Scenariot kan likställas med ett nollalternativ.

I scenariot förväntas ingen omfattande exploatering eller utveckling av stadsmiljön i centrala Danderyd vara möjlig och endast ett mindre antal bostäder tillkommer utifrån påbörjade detaljplaner.

För att minska de negativa effekterna av trafiken på E18 kan åtgärder för trafiksystemet genomföras. Vidare kan öst-västliga passager möjliggöras över och under E18 samt att bulleråtgärder i form av bullerskärmar och bullervallar kan uppföras. Utöver detta kan ombyggnader av korsningar och trafikplatser ske. Trafikverket har inte detaljstuderat dessa åtgärder och på kartbilden visas endast förslag på åtgärder.



Bild ovan: Centrala Danderyd - Kartbild på alternativ ingen tunnel. Obs. Gränserna i kartan ska inte tolkas exakt.

5.3.1.2 Alternativ - Lång tunnel

I detta scenario skulle E18 kunna förläggas i tunnel genom nästan hela kommunen. Ena tunnelmynningen kan enligt förslaget placeras norr om Stocksundsbron, vid Inverness och andra tunnelmynningen kan återansluta till befintlig väg strax innan gränsen mot Täby. I scenario Lång tunnel kan lokal miljöpåverkan såsom buller, partiklar och avgasutsläpp minskas, samt att stads- och landskapsbilden kan förstärkas för området.

Stora delar av tunneln kan förläggas i berg. Tunneln kan få två större trafikplatser med av och påfarter kring Danderyds kyrka och vid Danderyds sjukhus. Trafikplatser kan kopplas till ett nytt lokalvägnät i centrala Danderyd där motorvägen ersätts av lokalgator med låg hastighet och anpassning till en mer stadsmässig miljö. En lång tunnel kan i kombination med en förlängning av tunnelbanan norrut ge möjlighet att utveckla området mellan Danderyds kyrka och Enebyängen. Nuvarande E18 i ytläge kan därmed övergå till att bli en stadsgata som kopplar samman Enebyberg och Mörby centrum och vidare mot Stocksund.

I detta scenario blir det möjligt att skapa en mer samlad resandenod vid Danderyds sjukhus. Det skulle vara möjligt att flytta Roslagsbanan västerut närmare tunnelbanan och däremellan anlägga en ny bussterminal. Tunnellösningen för E18 gör det möjligt att bygga ett resecentrum i flera plan och därmed skapa effektiva bytesmöjligheter inom en liten yta med hög närhet mellan transportslagen. En flytt av Roslagsbanan med förläggning delvis under marknivå skulle öppna för integrering av Stocksunds befintliga vägnät med den nya stadsmiljön och att barriäreffekten av Roslagsbanan således skulle försvinna där.

Det vägområde som friläggs kan tillsammans med intilliggande mark utnyttjas för att utveckla kommunen. Utvecklingsområdet skulle kunna rymma 9 000–11 000 bostäder i en varierad och relativt tät stadsmiljö, som även inrymmer lokaler för service och verksamheter med skolor, förskolor, butiker och arbetsplatser, kulturhus och bibliotek samt parker och offentliga rum.

Bebyggelsen kan ges olika karaktär i olika delar, alltifrån centrumområden med stadskaraktär och byggnadshöjder om i genomsnitt 5–7 våningar till mer utpräglade bostadsområden i ytterkanterna där skalan anpassas till befintliga miljöer. I mötet mellan den nya tätare byggda miljön och den befintliga miljön kan det vara lämpligt med lägre täthet och byggnadshöjder hos den tillkommande bebyggelsen.

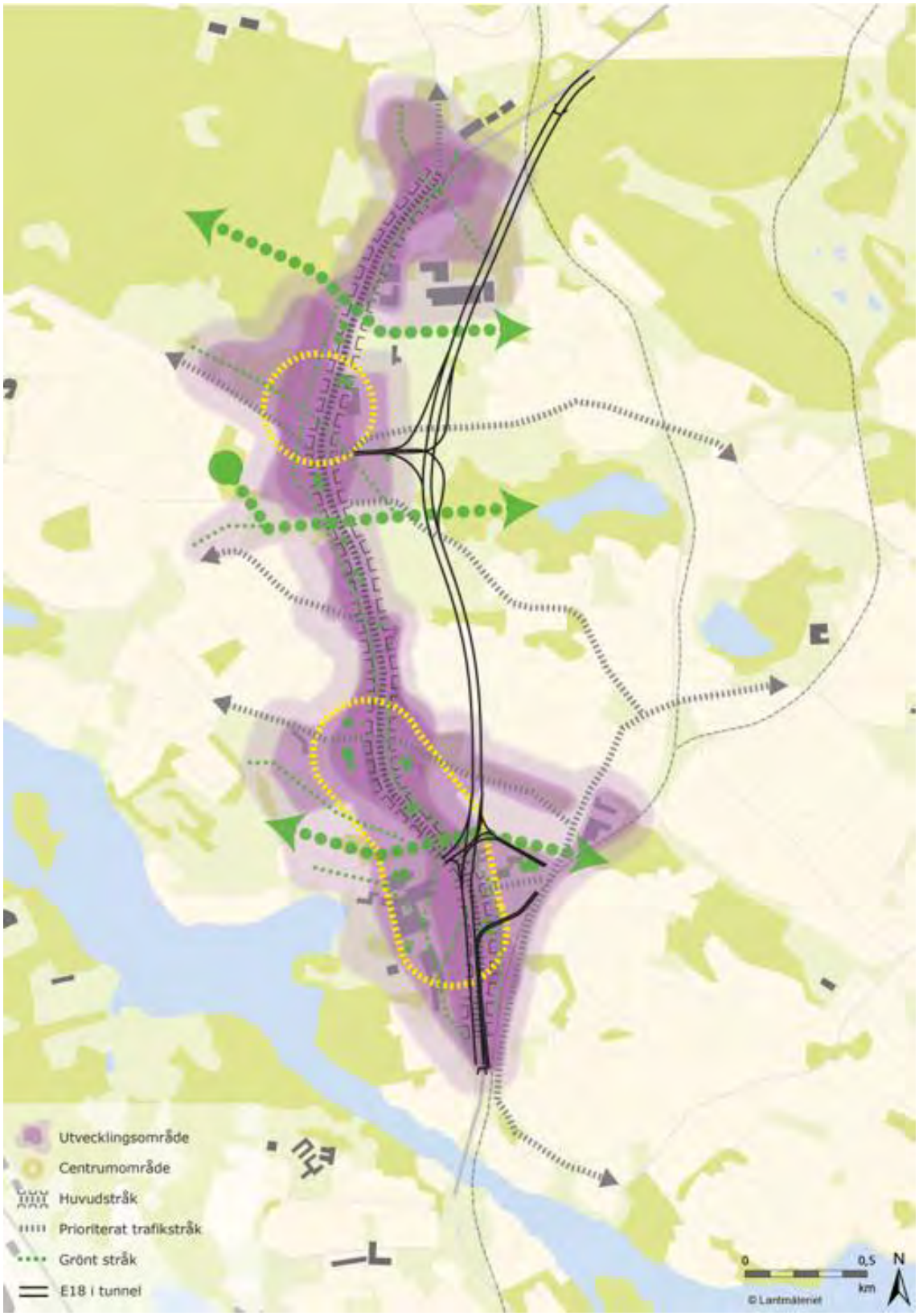


Bild ovan: Centrala Danderyd - Kartbild på alternativ lång tunnel. Obs. Gränserna i kartan ska inte tolkas exakt.

5.3.1.3 Skillnader mellan alternativen ingen tunnel och lång tunnel
En tunnelförläggning av E18 som scenario lång tunnel beskriver kan innebära en exploatering upp mot 9 000–11 000 nya bostäder tillskillnad från ingen tunnel.

Oavsett scenario beräknas belastningen på E18 att öka och varken miljön, eller luft- och bullersituationen förbättras utan att åtgärder vidtas. I dagsläget saknas utredningar för hur dessa parametrar skulle förändras genom en tunnelförläggning av E18. Vid tunnelförläggning av E18 skulle exempelvis bullersituationen kunna förbättras. När det kommer till luftföroreningar är det svårare att bygga bort dessa genom tekniska lösningar.

För framkomligheten bedöms inte situationen förbättras i någon större utsträckning enligt Program för centrala Danderyd och de utredningar som ligger till grund för detta visar att eventuella flaskhalsar för trafiken riskerar att uppstå på andra delar av trafiknätet istället.

5.4. Utvecklingsinriktning - Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser

Danderyds grönområden med förutsättningar för rekreation- och friluftsliv av olika slag skapar inbjudande utemiljöer och mötesplatser. Kommunens fyra kommundelscentran utgör grunden för sociala möten och är viktiga lokala platser för både kommersiell och offentlig service inom respektive kommundel. Dessa områden föreslås utvecklas och kompletteras vad det gäller både utemiljö och serviceutbud. Större centrumfunktioner koncentreras till Mörby centrum. Övriga kommundelscentran (Stocksunds torg, Djursholms torg och Enebytorg) utvecklas som mindre knutpunkter för samhällsservice med exempelvis butiker, bibliotek, vårdcentraler, caféer, restauranger med mera. För andra mindre centran i kommunen som exempelvis Nora torg och Sätra äng utvecklas dessa varsamt gällande exempelvis mötesplatser och service som kompletterar större kringliggande kommundelscentran.

För samtliga miljöer i kommunen ska utformningen bidra till att kommunen upplevs trygg och inbjudande samt är tillgängliga för alla i samhället oavsett eventuella funktionsnedsättningar och tid på dygnet.

5.5. Konsekvenser av utvecklingsinriktningarna

Utvecklingsinriktningarna bidrar till att uppfylla översiktsplanens övergripande mål. I många fall kan inte kommunen enskilt fatta beslut om dessa då flera av dessa scenarier berör andra aktörer som kommuner, region och stat.

Genom dessa utvecklingsinriktningar och scenarier kan bostadsbyggandet och kommunens framtida bostadsförsörjning underlättas samtidigt som kommunen värnar om grönområden genom att bland annat utveckla gröna stråk. Bostadsbyggandets framtida omfattning är starkt kopplat till en

eventuell tunnelförläggning av E18 och förlängning av tunnelbanan mot Täby samt utveckling av Roslagsbanan.

Idag finns det cirka 13 500 bostäder i kommunen och vid en eventuell tunnelförläggning som scenariot lång tunnel beskriver kan bostadsbeståndet utvecklas med 9 000–11 000 bostäder i Danderyd. Detta innebär att service, infrastruktur, kollektivtrafik med mera måste utvecklas i motsvarande takt samtidigt som miljöaspekter och framkomlighet säkerställs i planeringen. Vid tunnelförläggning av E18 är mötet med befintliga bostadsområden viktig såsom scenariot beskriver.

Infrastrukturfrågan om E18:s framtid och utvecklingen av den spårbundna kollektivtrafiken för Roslagsbanan och tunnelbanan måste ses som en helhet där både Danderyd, andra berörda kommuner, Region Stockholm och Trafikverket samverkar och utreder dessa scenarier tillsammans. Dessa frågor ska planeras med både ett kommunalt och regionalt perspektiv. Slutligen är det kommunen som avgör eventuell exploateringsgrad i enlighet med det kommunala planmonopolet vid en eventuell tunnelförläggning och utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik.

En förbättrad kollektivtrafiknod vid Danderyds sjukhus där kopplingen av tunnelbana, bussar och Roslagsbanan skapas genom scenario lång tunnel, samt en ny kollektivtrafiknod i Rinkeby med tunnelbana skapar förutsättningar för utvecklad kollektivtrafik i hela nordostsektorn och Stockholmsregionen. Målpunkten Danderyds sjukhus är betydelsefull i regionen och blir allt viktigare då sjukhusområdet utvecklas. En kollektivtrafiknod vid Rinkebyskogen möjliggör bättre regionala kopplingar i öst-västlig riktning. Utvecklingsinriktningarna innebär att noden vid Danderyds sjukhus förstärks samt att en helt ny kollektivtrafiknod skapas som tillsammans ökar möjligheten till ett hållbart resande tillsammans med övrig kollektivtrafik och utvecklandet av gång- och cykelnätet.

Genom utvecklingsinriktningarna förbättras kollektivtrafiken på lång sikt i både kommunen och Stockholmsregionen. Vidare kan även framkomligheten på såväl de statliga som kommunala vägnätet avlastas samtidigt som de stärks för kollektivtrafiken. Vid större satsningar för kollektivtrafiken kan risk finnas att det påverkar tillgängligheten och framkomligheten under utbyggnadsfasen.

Utvecklingsinriktningarna kan komma att påverka riksintressena för kulturmiljövård, väg och järnväg vilket bör beaktas i planeringen av dessa.

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun

Kapitel 6. Mark- och vattenanvändning

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Nora torg – Fotograf Erik Somnäs 2020

Innehållsförteckning

6. Mark- och vattenanvändning 125
6.1 Mark- och vattenanvändningskarta för kommunens utveckling 125
6.1.1. Utredningsområden 127
6.2 Riktlinjer för planeringen av mark och vattenområden 137
6.2.1 Bebyggelse 138
6.2.2 Trafik och transporter 142
6.2.3 Teknisk infrastruktur 150
6.2.4 Natur 153
6.2.5 Miljö, hälsa och risk 157
6.2.6 Kulturmiljö 171

6. Mark- och vattenanvändning

I detta kapitel redovisas Danderyd kommuns syn på hur användningen av mark- och vattenområden ska utvecklas i hela kommunen.

I den första delen redovisas en mark- och vattenanvändningskarta med tillhörande text som beskriver hur användningen av mark- och vattenområden föreslås bevaras och utvecklas. I kartan redovisas till största del områden där befintlig markanvändning föreslås fortsätta på liknande sätt som tidigare, men här föreslås även särskilda utredningsområden där användningen av mark och vatten kan komma att ändras. Dessa områden kräver vidare utredningar i senare skeden och utredningarna bör påbörjas senast 2030.

I den andra delen redovisas riktlinjer för planeringen av mark- och vattenanvändning kopplat till särskilda sakområden, men som inte är knutna till särskilda geografiska platser.

6.1 Mark- och vattenanvändningskarta för kommunens utveckling

I kartan för mark- och vattenanvändning nedan redovisas kommunens ställningstagande till hur användningen av mark och vatten ska utvecklas.

Huvuddelen av markområden där befintlig markanvändning föreslås fortsätta ingår i användningskategorierna mångfunktionell bebyggelse respektive sammanhängande bostadsbebyggelse. Kategorin mångfunktionell bebyggelse omfattar bebyggelse med stads- och tätortsmässig karaktär och används huvudsakligen för bostäder, kontor, handel, parker eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Kategorin sammanhängande bostadsbebyggelse består huvudsakligen av bostäder, men här kan även vissa kompletterande servicefunktioner förekomma, exempelvis skolor, lokal handel och service samt fritidsanläggningar.

Utredningsområdena redovisas i kartan med symboliska ringar som visar läge och ungefärlig utbredning. För respektive utredningsområde redovisas kortfattat användning idag, förslag på utveckling och förslag på hänsyn för efterföljande planering. Utöver utredningsområdena visas även förslag på utredningsområden för skyfallshantering.

En övergripande analys gällande potentiella risker och störningar redovisas i tabeller genom kapitlet. Den efterföljande planeringen kräver djupare utredningar för att analysera potentiella riskers faktiska omfattning och hur de kan hanteras och avvägas, samt avgränsa planområden, konkretisera lämplig användning, karaktär, skala, bebyggelsetyper, placering, bevarande med mera. Påbörjat och framtida arbete med sektorsvisa planer, program och strategier kommer bidra med mer fördjupat underlag för planeringen.

Den gemensamma inriktningen för samtliga utredningsområden är att de ska utgå från den befintliga miljön i, och i anslutning till de föreslagna områdena när det kommer till utformning, volym et cetera.

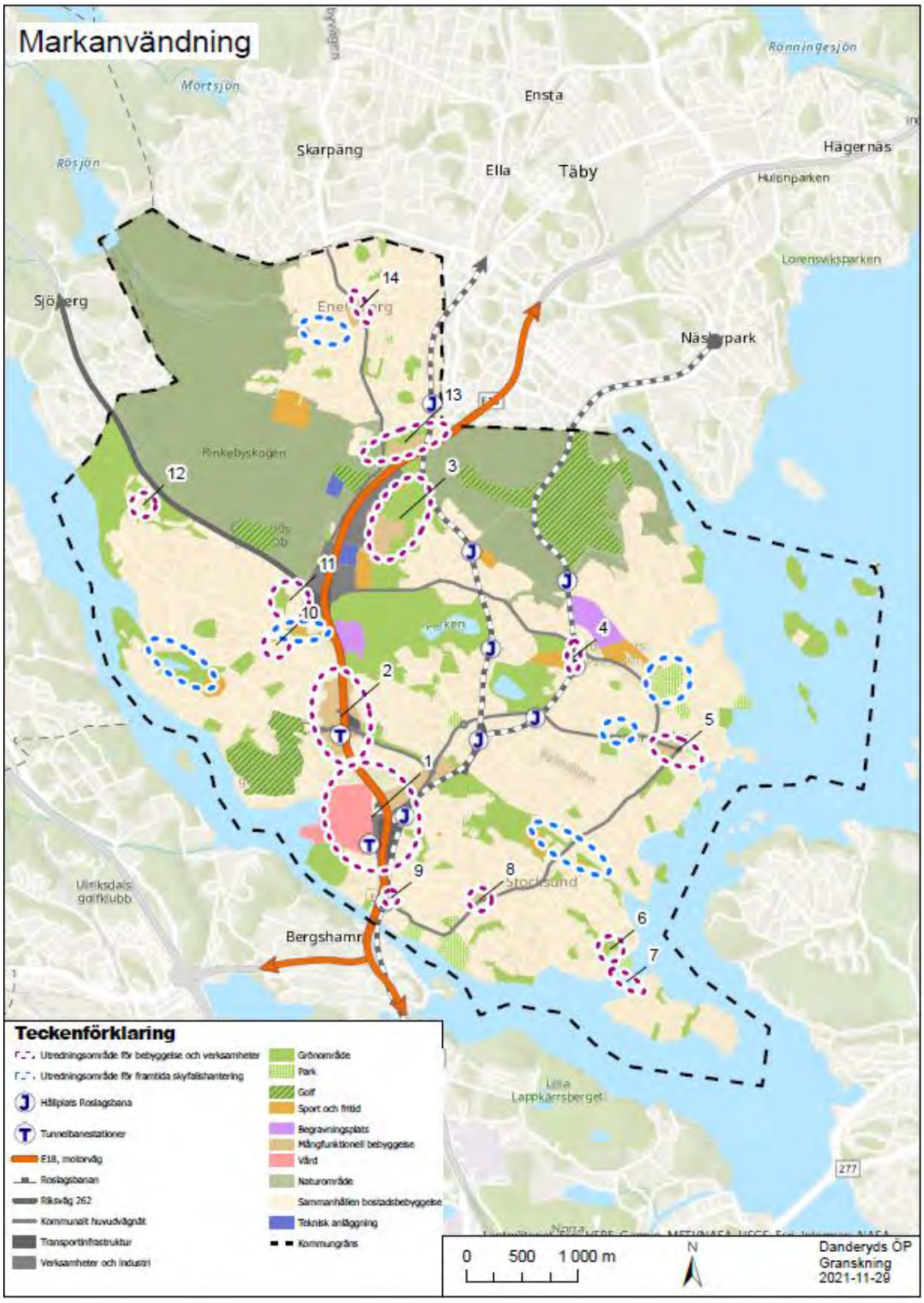


Bild ovan: Kartan visar markanvändningskartan med 14 utredningsområden i Danderyds kommun. Obs. Gränser i kartan ska inte tolkas exakt.

6.1.1. Utredningsområden

1. Knutpunkt Danderyd



Bild ovan: Knutpunkt Danderyd - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Kollektivtrafikknutpunkt med högre bebyggelse i nära anslutning till E18. Danderyds sjukhus är en viktig nod i regionens vård- och hälsosystem.

Förslag på utveckling: Potential att bättre knyta samman sjukhusområdet med Mörby- och Stocksundssidan samt skapa säkrare, tryggare och attraktivare stads- och trafikmiljöer för gående, cyklande och kollektivtrafikresenärer. Förtätning vid kollektivtrafiknod kan göras för att underlätta byten mellan trafikslag (tunnelbana, Roslagsbanan, bussar). I området kan även brygga för pendelbåtstrafik utredas. Högre stadsbebyggelse för vård, kontor och service längsmed E18 kan fylla en bullerdämpande funktion för bakomliggande befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse samt park- och naturområden. Framtida utvecklingsmöjligheter för Danderyds sjukhus och andra vård- och omsorgsrelaterade verksamheter bör ges där även markparkeringen kan bli mer effektiv. Området är centralt för att följa översiktsplanens föreslagna utvecklingsinriktning.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Framtida tunnelförläggning av E18 och omdragning av Roslagsbanan till Danderyds sjukhus ska inte omöjliggöras. Avstånd till riksintresseklassade väg- och spårinfrastruktur samt till leder för farligt gods ska beaktas i planeringen för bebyggelse. Hänsyn bör tas till utvecklingsinriktningen för att stärka gröna stråk öster och väster om E18 samt ned mot Edsviken och strandlinjen där värdefulla naturvärden ska bevaras. Problematik gällande exempelvis buller, luft och partiklar kan föreligga då området ligger i nära anslutning till E18. För vatten bör särskild

hänsyn tas till hantering av skyfall då området är en lågpunkt som kan påverkas av fler hårdgjorda ytor, samt att miljökvalitetsnormer för vatten säkerställs då detta är ett avrinningsområde med Edsviken som recipient där det idag föreligger otillfredsställande status.

Danderyds sjukhusområde utgör en av Region Stockholms markreserver vilket innebär att marken kan komma att tas i anspråk för framtida utbyggnad av vårdverksamhet samt tillhörande infrastruktur. Framkomligheten till sjukhuset måste alltid säkras under alla skeden. För helikoptertrafiken till och från Danderyds sjukhus förväntas kapaciteten öka från cirka 1 400 flygrörelser per år till det dubbla år 2024 vilket kan få påverkan på bullerförhållanden i närområdet.

2. Mörby centrum



Bild ovan: Mörby centrum - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Kommunens största centrum för handel och service samt högre bebyggelse i området med större kommunikationsnod.

Förslag på utveckling: Förtätning vid kollektivtrafiknod (tunnelbana, bussar) och kommersiellt centrum. Högre stadsbebyggelse för handel, service, badhus och kontor längsmed E18 kan fylla en bullerdämpande funktion för bakomliggande befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse. Området kan utredas vidare för att skapa en naturlig övergång till villabebyggelsen väster om Svärdvägen. Vid det tidigare området för kraftledningen kan bostadsbebyggelse utredas. Framtida behov för Kevingeskolan bör utredas. Området är centralt för att följa översiktsplanens föreslagna utvecklingsinriktning.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Avstånd till riksintresseklassade väg- och spårinfrastruktur samt till leder för farligt gods ska beaktas i

planeringen för bebyggelse. Planeringen ska utgå från dagens grönområden med särskild hänsyn till klimatförändringarnas krav på skugga. Problematik gällande exempelvis buller, luft och partiklar kan föreligga då området ligger i nära anslutning till E18. För vatten bör särskild hänsyn tas till hantering av skyfall då området är en lågpunkt som kan påverkas av fler hårdgjorda ytor, samt att miljökvalitetsnormer för vatten säkerställs då detta är ett avrinningsområde med Edsviken som recipient där det idag föreligger otillfredsställande status.

3. Danderyds gymnasium med omnejd



Bild ovan: Danderyds gymnasium - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Området angränsar såväl till Rinkebyvägens verksamhetsområde som till jordbruksmark vid Ekeby gård och Altorpsskogen. I området ligger Danderyds gymnasium som är en av Stockholms största gymnasieskolor till kapaciteten samt British International School of Stockholm. Därutöver finns bland annat en idrottsplats, fotbollsplan, tennisanläggning och curlinghall i området.

Förslag på utveckling: Utveckling av utbildnings-, fritids- och idrottsområde.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Grönområden som gröna kilen med dess gröna samband ska värnas. Värdefull natur i området ska bevaras. I områdets norra del finns en nedlagd deponi som behöver beaktas.

4. Östberga



Bild ovan: Östberga - Ortofoto från 2019.

Användning idag: Stationsläge för Roslagsbanan med bostadsbebyggelse samt handel och service mellan Roslagsbanan och Östbergavägen.

Förslag på utveckling: Komplettering och förtätning av stationsnära mindre verksamhetsområde. Blandning av bostäder, handel och service.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Angränsar till utpekat bevarandeområde och grönområden samt närhet till spårområde. Avstånd till väg- och spårinfrastruktur ska beaktas för bebyggelse samt buller.

5. Djursholms torg



Bild ovan: Djursholms torg - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Stadsdelscentrum med bostäder, handel och service.

Förslag på utveckling: Centrumutveckling och bostadskomplettering med inslag av verksamhetslokaler i kollektivtrafiknära läge samt utveckling av sociala mötesplatser som exempelvis Samsöparken.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Området ligger inom Djursholms riksintresseområde för kulturmiljö. Översvämningsrisk föreligger i Samsöparken. Dagvatten bör hanteras innan det nåt recipienten Stora Värtan via exempelvis en dagvattenanläggning i Samsöparkens gräns mot strandvägen.

6. Svanholmsparkeringen



Bild ovan: Svanholmsparkeringen - Ortofoto från 2019.

Användning idag: Parkeringsyta i nära anslutning till Svanholmsparken som används för rekreation med exempelvis badplats och lekplats.

Förslag på utveckling: Omvandling av parkering och omgivning med komplettering av bostadsbebyggelse. Parkering kan integreras i framtida bebyggelse.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Parkering i utredningsområdet utreds i kommande planering. Skredrisk och översvämningsrisk från Östersjön förekommer i området. Markanvändningen för Svanholmsparken kvarstår då det är den största angöringspunkten för fritidsboende på Tranholmen.

7. Förbindelse till Tranholmen



Bild ovan: Förbindelse till Tranholmen - Fotograf Helena Eriksson.

Användning idag: Vintertid förbinds Tranholmen och Svanholmsparken genom en bro.

Förslag på utveckling: Förbindelse med exempelvis bro eller färja till Tranholmen.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Idag råder begränsad tillgång för räddningstjänsten på Tranholmen för räddningsfordon. En förbindelse bör beakta krav för räddningsfordon gällande exempelvis vikt. Vid permanent bro eller färja bör hänsyn tas till hur miljökvalitetsnormer för vatten ska uppfyllas, eventuell påverkan på rekreationsvärden samt påverkan på ekologiska värden i övrigt.

8. Stocksunds torg



Bild ovan: Stocksunds torg - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Stadsdelscentrum med bostäder, handel och service.

Förslag på utveckling: Centrumutveckling med komplettering av bostäder i mindre skala.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Angränsar till Stocksunds riksintresseområde för kulturmiljö samt bevarandeområden. Skyfallshantering bör beaktas i områdets norra delar. Bullerproblematik från Stockholmsvägen föreligger.

9. Banvakten vid Stockholmsvägen/Bengt Färjares väg



Bild ovan: Banvakten - Ortofoto från 2019.

Användning idag: Område med bostäder samt mindre service och handel. Området har närhet till goda kommunikationer.

Förslag på utveckling: Ny bostadsbebyggelse med inslag av handel och parkering som skapar en entré till Stocksunds villastad. Området är centralt för att följa översiktsplanens föreslagna utvecklingsinriktning.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Bebyggelse behöver planeras med hänsyn till E18 och Roslagsbanan gällande buller och partiklar samt farligt gods. Vidare bör tillkommande byggnation anpassas till befintlig bebyggelse i området gällande höjd, skala, samt placering och uttryck. Högre bebyggelse kan uppfylla en bullerdämpande effekt för villabebyggelse öster om området och bör inte skymma sikten för den omkringliggande villabebyggelsen. Säkerhetsavstånd till väginfrastruktur ska beaktas för bebyggelse. Problematik gällande exempelvis buller, luft och partiklar kan föreligga då området ligger i nära anslutning till E18, samt att skyfall bör beaktas i områdets nordvästra delar.

10. Nora torg



Bild ovan: Nora torg - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Mindre lokalt centrum med bostäder, handel och service.

Förslag på utveckling: Mindre centrumutveckling med service och mötesplatser samt komplettering med bostäder längs Noragårdsvägen som följer områdets karaktär. Området kan utvecklas parallellt med Noragårdsstråket.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Komplettering av centrum och mötesplatser bör komplettera Mörby centrum. Natur- och kulturvärden i området ska värnas. Ny bebyggelse ska utformas så att de bidrar till att stärka gröna stråk. I området föreligger översvämningsproblematik där dagvattenfrågan och påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten bör utredas. Lärkängens odlingsområde kan användas som reserverad skyfallsyta. Problematik gällande exempelvis buller, luft och partiklar kan föreligga då området ligger i nära anslutning till E18.

11. Kraftledningen vid Skogsviksvägen



Bild ovan: Kraftledningen vid Skogsviksvägen - Ortofoto från 2019.

Användning idag: Tidigare har ett vårdboende funnits i området samt en kraftledning ovan mark som numera är borttagen. I anslutning finns bostäder bestående av högre punkthus, radhuslängor och villakvarter samt närliggande odlingslotter.

Förslag på utveckling: Förtätning med ny bostadsbebyggelse vid det tidigare kraftledningsstråket. Området är centralt för att följa översiktsplanens föreslagna utvecklingsinriktning.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: För det fortsatta planarbetet behöver bland annat buller, partiklar, risker för exempelvis för ras och skred samt dagvattenhantering och miljökvalitetsnormer för vatten utredas. Lärkängens odlingsområde kan användas som reserverad skyfallsyta. Problematik gällande exempelvis buller, luft och partiklar kan föreligga då området ligger i nära anslutning till E18.

12. Sätraängsvägen



Bild ovan: Sätraängsvägen - Ortofoto från 2019.

Användning idag: Mindre lokalt centrum med bostäder, handel och service.

Förslag på utveckling: Komplettering med bostäder som följer områdets karaktär med inslag av mindre centrumutveckling som exempelvis lokaler för service och mötesplatser som kompletterar kringliggande kommundelscentran.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Komplettering av centrum och mötesplatser bör komplettera Mörby centrum. Värdefull natur i området ska bevaras.

13. Enebyängen



Bild ovan: Enebyängen - Ortofoto från 2019.

Användning idag: Handelsområde med kringliggande bostäder.

Förslag på utveckling: Utveckling av handelsområde till bostäder med inslag av handel. För området nordost om nuvarande handelsområdet kan bostäder för studerande prövas.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Det gröna sambandet för Rösjökilen mellan Rinkebyskogen och Altorpsskogen/Ekebysjöns naturreservat ska förstärkas. Avstånd till väginfrastruktur och led för farligt gods ska beaktas för bebyggelse. Problematik gällande exempelvis buller, luft och partiklar kan föreligga då området ligger i nära anslutning till E18.

14 Östra Enebytorg



Bild ovan: Östra Enebytorg - Fotograf Erik Somnäs från 2020.

Användning idag: Bostäder med verksamheter i nära anslutning till Eneby torg.

Förslag på utveckling: Centrumutveckling med komplettering av bostäder, verksamheter och mötesplatser i området nordost om Eneby torg.

Förslag på hänsyn för efterföljande planering: Den nuvarande centrumanläggningen vid Eneby torg bör fortsatt vara dominerande. Kompletterande centrumutveckling och bebyggelse öster om Enebybergsvägen bör underordna sig de byggnader som redan finns i omgivningen och en naturlig avtrappning i anslutning till befintlig villabebyggelsen kan eventuellt skapas.

Utredningsområden	Översvämnings-risk	Risk för ras och skred	Radon-risk	Buller > 60 dBA	Område med höga naturvärden	Konflikt med åtgärder för kommande vattenplan	Riksintresse-område	Forn-lämningar	Övriga risker
1.Knutpunkt Danderyd	x	x (delvis)	x (delvis)	x		x	x	x (delvis)	Luft, partiklar och led för farligt gods
2.Mörby centrum	x	x (delvis)	x (delvis)	x			x		Luft, partiklar och led för farligt gods
3.Danderyds gymnasium med omnejd	x (delvis)	x (delvis)			x	x	x (delvis)	x (delvis)	Deponi och led för farligt gods (delvis)
4.Östberga	x	x		x			x		
5.Djursholms torg	x					x	x	x (delvis)	allergener
6.Svanholms-parkeringen		x							
7.Förbindelse till Tranholmen									
8.Stocksunds torg				x			x (delvis)		
9.Banvakten	x			x			x (delvis)		Farligt gods (delvis)
10.Nora torg	x		x (delvis)	x (delvis)					Farligt gods (delvis)
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen	x	x	x (delvis)	x (delvis)		x			Luft, partiklar och led för farligt gods
12.Sätraängsvägen					x (delvis)			x (delvis)	Deponi
13.Enebyängen	x	x (delvis)	x (delvis)	x (delvis)			x	x (delvis)	Luft, partiklar och led för farligt gods
14.Östra Enebytorg	x	x	x (delvis)	x (delvis)				x (delvis)	

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.

6.2 Riktlinjer för planeringen av mark och vattenområden

Denna del innehåller riktlinjer för planeringen av mark- och vattenanvändning. Dessa allmänna tematiska riktlinjer kompletteras med områdesspecifika riktlinjer för mark- och vattenanvändning som finns i mark- och vattenanvändningskartan. Riktlinjerna utgår från översiktsplanens målområden och övergripande mål som redovisas i kapitel 4.

Danderyd är till ytan en liten kommun som till stor del redan är bebyggd. Planeringen och utvecklingen av mark- och vattenområden i kommunen behöver ta hänsyn till och balansera olika behov som bostadsbrist, breddat bostadsutbud inom kommundelar genom komplettering och omvandling, arbetsplatser, kulturmiljövärden, naturvärden, friluftsliv, hållbart resande, klimatpåverkan med mera. Planeringen bör eftersträva en utveckling där olika intressen kan tas hänsyn till och samexistera, men i vissa fall kan planeringsriktlinjer vara motstridiga och svåra att kombinera. Vilka värden som ska prioriteras behöver utredas och tas ställning till i det enskilda fallet i efterföljande planering.

De tematiska planeringsriktlinjerna redovisas i följande sex underkapitel:

- Bebyggelse
- Trafik och transporter
- Teknisk infrastruktur
- Natur
- Miljö, hälsa och risk
- Kulturmiljö

6.2.1 Bebyggelse

Planeringen i Danderyd behöver tillgodose både den regionala och lokala efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och andra typer av bebyggelse. Genom ett varierat utbud kan olika individers, gruppers och organisationers behov tillgodoses. Samtidigt behöver denna utveckling balanseras med behovet av att skydda och utveckla de kulturhistoriska, arkitektoniska, miljömässiga och friluftsrelaterade värden som finns i kommunen.

Danderyds kommun ska bygga hållbart ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Detta uppnås genom att bygga i kollektivtrafiknära lägen samtidigt som störande trafikbuller byggs bort och ekosystemtjänster samt biologisk mångfald planeras in i planprocessens tidiga skeden. Dessutom ska kommunen främja att innovativa och energieffektiva lösningar samt miljövänliga byggnadsmaterial används. Detta gäller både för den befintliga och den kommande bebyggelsen.

Tills att kommunen antar ett bostadsförsörjningsprogram ska planeringen utgå från gällande befolkningsprognosen. Gällande prognos från 2021 konstaterar att det finns en brist av invånare i arbetsför ålder, främst mellan 30–45 år, samt att efterfrågan för bostäder för äldre tros öka i takt med att denna grupp kommer att öka i framtiden. Detta bör den kommande planeringen särskilt beakta.

Riktlinjerna som tas upp under bebyggelse utgår framförallt från översiktsplanens mål om att *bygga och bevara för idag och imorgon* och *trygga samt inbjudande utemiljöer och mötesplatser*. Riktlinjerna knyter an till Agenda 2030 mål nr 3, 7, 9, 10, 11, 12 och 16 och till miljömålen god bebyggd miljö och frisk luft.



Bild ovan: Hur riktlinjer för bebyggelse förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och miljömålen.

Riktlinjer för planeringen

Variation

- Planeringen ska bidra till ett varierat utbud av bostäder, service, arbetsplatser, idrott och kultur i alla kommundelar.
- En variation av bostadsutbudet (bebyggelsetyper, upplåtelseformer, storlekar, prisnivåer) i alla kommundelar ska prioriteras för att underlätta kvarboende i sin närmiljö om livssituationen förändras.

Lokalisering

- Ny bebyggelse ska främst lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelse.
- Äldre bebyggelse och ny bebyggelse bör bilda en sammanhängande miljö där den fysiska miljön utvecklas ur den befintliga strukturen.
- Nya bostäder i form av komplettering och förtätning i befintliga bebyggelseområden prioriteras inom en radie av cirka 500 meter från kollektivtrafikstationer samt i nära anslutning till lokala torg/centrum.

- Bostäder för studenter och äldre ska prioriteras. Bostäder för äldre ska i första hand lokaliseras inom en radie av cirka 300 meter från kollektivtrafik och om möjligt i närheten av lokala torg/centrum.
- Bostäder för personer med särskilda bostadsbehov ska integreras med övrig bostadsbebyggelse.
- Nya bostäder ska lokaliseras inom en radie av 300 meter i lägen med god tillgänglighet till grön, vatten- eller parkområde.
- Bostäder ska ej lokaliseras utan vidtagna åtgärder i områden där värden överskrids för exempelvis buller, luftföroreningar och partiklar samt andra hälsorelaterade risker.
- Stränderna ska vara tillgängliga för allmänheten vid utbyggnad av ny bebyggelse.
- Större arbetsplatser ska lokaliseras inom en radie av cirka 500 meter från kollektivtrafik.
- Vid avetableringar av exempelvis kommersiella ytor och kontor ska eventuell omvandling utredas för den kommande markanvändningen.
- Högre och tätare bebyggelse koncentreras till E18-stråket.
- Ny bebyggelse och förändringar i markanvändningen ska inte förhindra en tunnelförläggning av E18 inom kommunen.
- För bebyggelse invid det statliga och kommunala väg- och spårnätet bör ett bebyggelsefritt avstånd eftersträvas.
- Ny bebyggelse bör anläggas minst 10 m från huvudvattenledningar. Planeras bebyggelse närmare ska skadeförebyggande åtgärder utredas.

Kulturmiljö och gestaltning

- Den byggda miljön i Danderyd ska ge skönhetsupplevelser och trevnad. De historiska och kulturella värden som skapar identitet och karaktär ska bevaras och utvecklas.
- Nya byggnader och bebyggelsemiljöer ska ha hög arkitektonisk kvalitet och tillföra området estetiska och arkitektoniska värden där hänsyn ska tas till kulturhistoriska bebyggelse- och miljövärden.
- Tillkommande bebyggelse som ligger inom eller i nära angränsning till områden som är särskilt värdefulla ska föregås av en kulturmiljöutredning.
- Kompletterings- och förtätningsbebyggelse ska ta hänsyn till den omgivande bebyggelsemiljöns karaktär, skala, volymer och placering av byggnader.
- Kompletterings- och förtätningsbebyggelse i villaområden ska utföras med trädgårdsstadens gröna ideal som utgångspunkt.

- Stor restriktivitet gäller för avstyckning av småhusfastigheter i kommunens villaområden. Bestämmelser i gällande detaljplaner och tomtindelningar/fastighetsplaner bör vara vägledande i bedömningen om en detaljplan ska ändras. I särskilda fall kan undantag tillåtas, exempelvis att nya förutsättningar tillkommit på platsen.
- Alla byggnadsobjekt oavsett typ som bostäder, master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader och tillfälliga föremål som byggkranar et cetera som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan ska remitteras till Luftfartsverket samt berörda flygplatser inom influensområdet på 90 km från flygplats.

Energi och resurshushållning

- Kommunen ska vara ett föredöme inom energismart byggande.
- Nya byggnader bör uppföras så energi- och resurseffektivt som möjligt.
- Möjligheter att utnyttja passiv och aktiv solenergi samt fjärrvärme bör beaktas i tidigt skede.
- Hänsyn till material- och avfallsflöden ska göras i samhällsbyggnadsprocessen i samband med ny- och ombyggnation.
- Nya bostäders avfallshantering bör planeras så att de boendes källsortering av avfall kan tas om hand på eller i närheten av fastigheten.

Massahantering

- Byggmetoder som minimerar utschaktning prioriteras och schaktmassor som uppstår nyttiggörs i samma eller närliggande projekt.
- Överskottsmassor är en resurs som nyttiggörs systematiskt.
- Markytor som bebyggs används effektivt så att andra ytor kan lämnas i naturligt tillstånd.
- Jungfruliga material används sparsamt och ersätts med fördel genom återvunna material.

Skolmiljöer

- Skolor och förskolor ska ha hälsosamma och miljövänliga lokaler, stora skolgårdar med goda möjligheter för lek och aktiviteter samt säkra och miljöanpassade trafikmiljöer.
- Friytor för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor och skolor ska i möjligaste mån följa Boverkets allmänna råd enligt BFS 2015:1.

Utredningsområden	Närhet till grönska	Närhet till kollektivtrafik	Strandskydd	Påverkar tunnelförläggning av E18	Byggnadsverk över 20 meter	Storlek på skolgårdar/ förskolegårdar
1.Knutpunkt Danderyd	x (delvis)			x	x	
2.Mörby centrum				x	x	
3.Danderyds gymnasium med omnejd						
4.Östberga						
5.Djursholms torg						
6.Svanholmsparkeringen		x				
7Förbindelse till Tranholmen						
8.Stocksunds torg						
9.Banvakten				x		
10.Nora torg						
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen						
12.Sätraängsvägen						
13.Enebyängen				x		
14.Östra Enebytorg						

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde om Bebyggelse. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.

6.2.2 Trafik och transporter

Med viktiga trafikstråk som riksintressena E18 och Roslagsbanan behöver transport- och bebyggelseplaneringen i Danderyd hantera stora trafikflöden både inom och genom kommunen. Genom att värna kapaciteten och minimera störningskänslighet både på E18 och Roslagsbanan upprätthålls en godtagbar tillgänglighet i den centrala delen av regionen. Genom kloka prioriteringar av infrastruktursatsningar och placering av ny bebyggelse kan Danderyd fortsätta vara en kommun med hög tillgänglighet där arbetsplatser, serviceutbud med mera kan nås på kort tid. En tät kommun där avståndens betydelse minimeras skapar förutsättningar för mer hållbara transporter.

I Danderyd ska valfrihet råda men kommunen ska underlätta och uppmuntra hållbara resalternativ. Ambitionen är att planeringen ska bidra till att ökningen av transporter i kommunen främst sker inom gång-, cykel- och kollektivtrafik. De infrastruktursatsningar som görs bör prioritera hållbara transporter där såväl standard som attraktivitet för gång- och cykelnätet prioriteras, men utan att framkomligheten för biltrafiken påverkas.

Kollektivtrafiken bör utvecklas med tätare avgångar och synkroniseras mellan olika trafikslag. Kopplingarna till gång- och cykelvägnätet ska vara goda. Biltrafiken bedöms fortfarande vara en viktig del av transportsystemet, främst där kollektivtrafik och cykel inte är tillräckligt starka alternativ.

Riktlinjerna som tas upp under trafik och transporter utgår framförallt från översiktsplanens mål om *grön och hälsosam livsmiljö för alla* samt *hållbara transporter och resor*. Riktlinjerna knyter an till agenda 2030 mål nr 3, 5, 9, 10, 11 och 13 och till miljömålen begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö, frisk luft samt giftfri miljö.



Bild ovan: Hur riktlinjer för trafik och transporter förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och miljömålen.

Riktlinjer för planeringen:

- Prioriteringen av trafikslag ska vara kollektivtrafik, gång, cykel och bil. Utvecklingen ska ske utan att framkomligheten påverkas negativt för övriga trafikslag.
- Planeringen ska leda till att risken att dödas eller skadas allvarligt i trafiken minimeras.
- Kommunens trafiknät ska utformas så att alla trafikanter, oberoende trafikslag, ges möjlighet att få tillgång till Danderyds och regionens utbud och aktiviteter.
- Kommunens trafiksystem ska utvecklas parallellt med utveckling av markanvändning och övrig fysisk planering.
- Planeringen ska värna att framkomligheten och kapaciteten på riksintressena E18 och Roslagsbanan fortsatt är godtagbar.
- Vid byggande intill högtrafikerad statlig väg ska tillräckligt säkerhetsavstånd finnas fritt från bebyggelse för att exempelvis säkerställa underhållsarbeten.
- Planeringen ska bidra till bättre tvärförbindelser för gång-, cykel och kollektivtrafik mellan kommundelarna Djursholm, Enebyberg, Danderyd och Stocksund.

- Planeringen ska leda till att minska trafikbuller och luftföroreningar som partiklar och kvävedioxider.

6.2.2.1. Gång- och cykeltrafik

Riktlinjer för planeringen:

- Gång- och cykelvägar bör utformas och förläggas med hög standard så att trygga och säkra miljöer skapas.
- Vid gång- och cykelbanors korsning med huvudvägnätet bör hastighetsdämpande eller andra säkerhetshöjande åtgärder vidtas.
- Utmed kommunalt huvudvägnät bör gång- och cykelbanor separeras så att den oskyddade trafiken på ett säkert och tryggt sätt kan ta sig fram.
- Gångförbindelser bör kunna användas av personer med nedsatt rörelseförmåga, syn, hörsel eller annan orienteringsförmåga.
- Cykelbanor i lokalnät bör vara användbara för cyklister i alla åldersgrupper.
- Bättre tvärförbindelser mellan kommundelarna bör skapas genom sammanhängande gång- och cykelstråk samt trygga och säkra gång- och cykelmiljöer över/under E18.
- Kommunen ska verka för att cykelförbindelser förbättras regionalt.



Bild ovan: Gång- och cykelväg i Djursholm.



Bild ovan: Kartan visar nuvarande cykelvägnät i Danderyds kommun.



Bild ovan: Karta från FÖP Centrala Danderyd (sid 24, Scenario ingen tunnel, nollalternativ) Exempel på nya eller upprustade förbindelser över E18 (orangea pilar). Lägen, åtgärder och prioriteringar behöver utredas vidare.

6.2.2.2. Kollektivtrafik

Riktlinjer för planeringen:

- Kollektivt resande ska utgöra stommen i ett miljöanpassat trafiksystem.
- Kommunen tillsammans med Region Stockholm samverkar för ett utvidgat system av kollektiva tvärförbindelser mellan kommundelarna.
- Kommunen ska verka för att utveckla goda regionala kommunikationer.
- Framkomlighet och tillgänglighet ska förbättras för kollektivtrafiken så att det uppfyller Region Stockholms krav, både lokalt och regionalt.

6.2.2.3. Bil- och godstrafik

Riktlinjer för planeringen:

- Huvudvägnät ska utformas och dimensioneras för alla typer av normalt förekommande typgodkända fordon.
- Det kommunala huvudvägnätet prioriteras för busstrafikens och utryckningsfordons behov av hög framkomlighet. Genom detta gynnas även övriga trafikslag.
- Planeringen ska skapa goda förutsättningar för utryckningsfordons framkomlighet och olycksförebyggande riskhantering.
- För vägnätet ska hastighetsbegränsning och gatuutformning motsvara vägarnas funktion.
- Bullerbegränsande åtgärder fortsätter vidtas längs E18 för att minska störningar för boende och verksamma i närområdet.
- Utbyggnad av vägnätet ska inte försämra för gång, cykel och kollektivtrafik.



Bild ovan: Stocksundet i Inverness - Fotograf Ann-Catrine Torstensson - Vinnare av fototävling för översiktsplanen 2020.



Bild ovan: kartan visar regionalt vägnät (E18 och riksväg 262) och kommunens huvudvägnät.

6.2.2.4. Parkering

Riktlinjer för planeringen:

- Infartsparkering bör finnas vid större kollektivtrafiknoder.
- Kommunens parkeringstal bör revideras och tillämpas vid kommande detaljplaner. Flexibla parkeringstal kan eftersträvas i centrala delar där det finns god tillgång till kollektivtrafik. Flexibla parkeringstal kan ersätta parkeringsytor genom åtgärder som exempelvis bilpool och cykelpool.
- Cykelparkering av god standard ska finnas vid stora målpunkter och i nära anslutning till kollektivtrafik där många byten mellan cykel och kollektiva färdmedel sker.
- Kommunen ska uppmuntra och underlätta för externa aktörer att bygga ut laddinfrastrukturen för eldrivna fordon i lämpliga lägen.

Utredningsområden	Framkomlighet E18	Säkerhetsav-stånd till väg och järnväg	Buller > 60 dBA	Övriga risker	Påverkan på riksintresse – Kommunika-tion	Säkra cykelvägar	Framkomlighet för busstrafik och räddningsfordon	Parkering/ Infartsparkering
1.Knutpunkt Danderyd	x	x	x	Luft, partiklar och led för farligt gods	x			
2.Mörby centrum	x	x	x	Luft, partiklar och led för farligt gods	x			
3.Danderyds gymnasium med omnejd				Led för farligt gods (delvis)	x (delvis)			
4.Östberga		x	x		x			
5.Djursholms torg				allergener				
6.Svanholms-parkeringen								x
7Förbindelse till Tranholmen								
8.Stocksunds torg		x	x					
9.Banvakten	x	x	x	Farligt gods (delvis)	x (delvis)			
10.Nora torg			x (delvis)	Farligt gods (delvis)				
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen			x (delvis)	Luft, partiklar och led för farligt gods				
12.Sätraängsvägen								
13.Enebyängen	x (delvis)		x (delvis)	Luft, partiklar och led för farligt gods	x			
14.Östra Enebytorg			x (delvis)					

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde om Trafik och transporter. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.

6.2.3 Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur är en förutsättning för ett fungerande vardagsliv och en god livskvalitet. Infrastrukturen finns både ovan och under mark. För att minimera onödiga kostnader, störningar och inverkan på miljön är det viktigt att försöka samlokalisera olika tekniska infrastrukturer med varandra, såväl befintlig som planerad infrastruktur.

Riktlinjerna som tas upp under teknisk infrastruktur utgår framförallt från översiktsplanens mål om *att bygga och bevara för idag och imorgon* och *grön och hälsosam livsmiljö för alla*. Riktlinjerna knyter an till agenda 2030 mål nr 6, 9, 10, 11 och 14 och till miljömålen begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö, giftfri miljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, hav i balans samt levande kust och skärgård samt myllrande våtmarker.



Bild ovan: Hur riktlinjer för teknisk infrastruktur förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och miljömålen.

6.2.3.1. Informations- och kommunikationsteknik (IKT)

I Danderyd råder en marknadsdriven bredbandsutbyggnad där ett neutralt och öppet stadsnät under fri konkurrens ska främjas. Det är inte kommunen som bygger ut bredbandsinfrastrukturen, men kommunen ska eftersträva att det fasta och mobila (5G) bredbandsnätet byggs ut i alla delar av kommunen. Kommunen ska vara en samverkanspart för kommuninvånare, näringsliv, fiberföreningar, grannkommuner, regionen, länet samt marknadens aktörer.

Riktlinjer för planeringen:

- Utbyggnad av fiber och bredband ska finnas med i planeringen för ny bebyggelse, men även för framtida behov för exempelvis transporter, parkering, belysning med mera.
- Kommunen ska verka för kanalisation och att fiber samförläggs med annan infrastruktur alternativt planera för att möjliggöra en senare installation av fiber. Vid behov ska kommunen stötta marknadsaktörer i utvecklingsarbetet.
- Kommunen ska samordna utvecklingen av fiber med den befintliga planeringen av om- och utbyggnad av vägar, energisystem, vatten- och avlopp, och planera för nuvarande och kommande behov.

Mer detaljerad information om bredband och fiber finns att läsa i Bredbandspolicy för Danderyds kommun som finns på kommunens webbplats eller här.

6.2.3.2. Energi

Danderyds utveckling mot en hållbar samhällsstruktur och stadsmiljö innebär att energianvändningen ska vara så effektiv, tillförlitlig och klimatneutral som möjligt med hänsyn tagen till alla resurstillgångar. Det innebär bland annat att använda el så exergieffektivt som möjlig genom exempelvis att minimera elanvändningen för uppvärmning och kylning av byggnader så att elen istället kan användas för transporter, belysning och maskiner. Vidare behöver planeringen säkerställa tillgång till ekonomiskt överkomlig, tillförlitlig, hållbar och modern energi för alla.

Riktlinjer för planeringen:

- Kommunen ska vara föregångare inom energieffektivt och klimatsmart byggande samt uppmuntra andra byggaktörer att bygga energieffektivt och klimatsmart, exempelvis genom materialval samt utnyttjande av solenergi.
- Kommunen ska verka för att fjärrvärme- och fjärrkylnätet byggs ut. Vid försäljning eller upplåtande av mark i fjärrvärmenära områden ska kommunen främja anslutning till fjärrvärme.

6.2.3.3. Vatten och avlopp

Hantering av dagvatten är en stor utmaning vid förtätning och ställer krav både på kommunen och andra fastighetsägare. Generellt innebär mer hårdgjord yta att risken för föroreningar av dagvatten ökar men om utformningen sker genom exempelvis genomsläppliga ytor kan riskerna minimeras. Frågan behöver hanteras både med tekniska lösningar och

säkerställandet av plats för dagvattenhantering, vilket kommer konkretiseras i den kommande vattenplanen och dagvattenplanen.

Riktlinjer för planeringen:

- Vid planering av ny bebyggelse bör befintliga ledningssystem och annan infrastruktur utnyttjas där så är möjligt.
- Vid ny- och ombyggnation ska kommunen ställa krav på hållbar dagvattenhantering.
- Mängden föroreningar i dagvatten ska minskas, särskilt förorenat dagvatten ska omhändertas och renas. Dagvatten ska tas omhand så nära källan som möjligt, till exempel genom infiltration och blågröna dagvattenlösningar.
- Belastning av näringsämnen och föroreningar till vattendrag, sjöar och kustvatten ska minska. Istället för hårdgjorda ytor kan exempelvis våtmarker och genomsläppliga ytor anläggas.
- Dagvattenhantering i form av uppströmsåtgärder ska genomföras och småskalig dagvattenhantering nära källan ska prioriteras.
- Ytlig dagvattenhantering med översvämningsytor, dammar och diken som fördröjer och renar vatten genom infiltration ska förordas framför kulvertering.
- Kommunen bör upplåta mark som är lämplig för dagvattenhantering för att möjliggöra rening innan dagvatten släpps till VA-nät och leds till recipient.

6.2.3.4. Avfallshantering

Danderyds kommun äger tillsammans med nio andra kommuner avfallsbolaget SÖRAB. Tillsammans har en gemensam avfallsplan tagits fram. Planen har ett tydligt fokus på cirkulär ekonomi och syftet är att minimera negativ klimatpåverkan, främja hållbara val, minimera avfallsmängderna, öka sortering av avfall och att uppnå giftfria kretslopp. Vid placering av avfallshantering är Danderyd kommuns ambition att följa Avfall Sveriges handbok där krav, riktlinjer och rekommendationer finns.

Riktlinjer för planeringen:

- Planeringen av avfallshantering ska sträva efter att minska transportbehovet av avfall och främja möjligheten för privatpersoner att lämna avfall utan att det krävs tillgång till egen bil.
- Vid planering av ny bebyggelse ska god tillgänglighet och plats för sortering och återvinning av kommunalt avfall och andra material säkerställas.
- Kommunens lokala avfallsföreskrifter ska följas, exempelvis vad gäller dragväg/transportväg.

- Återvinningsstationer för förpackningar ska placeras i lägen där de är lättåtkomliga och störningsrisk är låg.
- Avfallsutrymmen ska placeras och utformas så att risken för olyckor begränsas vid tillträde, transporter samt användning, kontroll och underhåll av utrymmena och deras installationer.
- I planeringsfasen ska mekaniska lösningar såsom bottentömmande behållare och sopsugar beaktas. Manuell hantering ska minimeras så långt det är möjligt.
- Utrymme för insamling till återbruk och återvinning bör möjliggöras i kommunen, exempelvis genom en returpunkt.

För mer detaljerad information, se Avfallsplan 2021–2032 – lätt att göra rätt på kommunens webbplats eller här samt Avfallsföreskrifter på kommunens webbplats eller här.

Utredningsområden	Kan ej nyttja befintligt ledningssystem	Dagvatten omhändertas nära källan	Risk för föroreningar i vatten	Ytlig dagvattenplanering behövs	Möjlighet att omhänderta återvinning nära bebyggelse
1.Knutpunkt Danderyd		x (delvis)	x	x	
2.Mörby centrum			x	x (delvis)	
3.Danderyds gymnasium med omnejd				x (delvis)	
4.Östberga				x (delvis)	
5.Djursholms torg		x		x	
6.Svanholmsparkeringen			x	x (delvis)	
7Förbindelse till Tranholmen					
8.Stocksunds torg				x (delvis)	
9.Banvakten				x (delvis)	
10.Nora torg		x	x	x	
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen		x	x	x	
12.Sätraängsvägen				x (delvis)	
13.Enebyängen				x (delvis)	
14.Östra Enebytorg				x (delvis)	

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde om Teknisk infrastruktur. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.

6.2.4 Natur

Natur- och grönstruktur i Danderyd utgör en del av den regionala gröna infrastrukturen i länet och är ett viktigt regionalt intresse att värna om. Med stöd av översiktsplanen ska natur- och grönområden kunna pekas ut i den efterföljande planeringen. I Danderyd bidrar naturen med stora

sammanhängande grönområden och omfattande kuststräcka till kommunens attraktivitet. Den rika naturen innehåller bland annat ek- och tallskogsområden som finns både bland bebyggelse och i naturområden. I Danderyd erbjuds goda möjligheter till promenader, rekreation och varierande naturupplevelser i skog och vid stränder.

Natur- och jordbrukslandskap med dess djur- och växtliv är en förutsättning för fungerande ekosystem. Dessa ekosystem levererar olika slags ekosystemtjänster åt människan, till exempel pollinering och vattenreglering samt naturupplevelser, rekreation och avkoppling som är viktiga för folkhälsan. Men naturen har även ett egenvärde. Genom bevarande av viktiga naturområden och genomtänkt och miljöanpassad skötsel kan natur- och friluftsvärdena i Danderyds kommun säkerställas.

Riktlinjer för långsiktig strategisk planering av värdefulla grönområden ska hanteras i relevanta styrdokument, exempelvis Grönplan och Parkprogram.

Riktlinjerna som tas upp under natur utgår framförallt från översiktsplanens mål om en *grön och hälsosam livsmiljö för alla* samt *trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser.* Riktlinjerna knyter an till agenda 2030 mål nr 3, 11, 14 och 15 och till miljömålen god bebyggd miljö, levande sjöar och vattendrag, hav i balans samt levande kust och skärgård, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, ett rikt växt och djurliv samt myllrande våtmarker.



Bild ovan: Hur riktlinjer för natur förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och miljömålen.

6.2.4.1 Naturområden och friluftsliv

Tillgången till sammanhängande naturområden och rekreationsstråk utmed kustlinjen har mycket stora värden för Danderydsborna. Här finns möjligheter till spontanidrott, motion och friluftsliv. De sammanhållna skogarna som är tillgängliga för allmänheten, är viktiga för det storstadsnära friluftslivet.

Riktlinjer för planeringen:

- I Danderyd ska ekologiskt känsliga områden värnas. Naturmark och vattenområden ska förvaltas så att natur- och friluftsvärden samt biologisk mångfald främjas.
- Naturmark och gröna ekologiska samband bör stärkas så att den biologiska mångfalden främjas och god tillgång till varierande och rekreativa naturupplevelser erhålls i alla kommundelar.
- Värdefulla miljöer med barrskog, ek och andra ädellövträd ska värnas. Värdefulla träd såsom äldre ekar, ädellövträd och tallar ska så långt som möjligt bevaras.
- Inför ställningstagande om exploatering ska naturvärdesinventering göras om höga naturvärden tros föreligga.
- Vid exploatering inom grönområden och i närheten av svaga gröna samband behöver förhållningssätten som anges i RUFS 2050 följas för att säkerställa och skydda de svaga gröna sambanden så att kilen behåller sina funktioner.
- Kommuninvånare ska ha god tillgång till rekreations- och motionsområden, exempelvis i form av motionsspår och promenadstråk med möjlighet till spontanidrott i varje kommundel.
- Friluftsområden och badplatser ska vara tillgänglighetsanpassade i möjligaste mån.
- Danderyds strandområden ska vara tillgängliga för invånarna och erbjuda skönhetsvärden samt möjlighet till bad- och båtliv.
- Placering och utformning av ny bebyggelse ska ske på ett sätt att det främjar det rörliga friluftslivet och bidrar till utvecklade rekreationsstråk.
- Vid exploatering i anslutning till trafikplatser behöver den artrika miljön hanteras, till exempel genom att se till att de arter som finns representerade här också finns i andra delar av kommunen.

6.2.4.2 Grönområden och parker

Grönområden och bostadsnära natur har en stor bidragande del i människors hälsa och välmående. Dessa områden kan ge utrymme för social samvaro, avkoppling och motion. Att planera grönområden integrerat med bebyggelsen är viktigt för att skapa närhet till natur för människor, men också för att koppla ihop den lokala grönstrukturen med de omgivande större naturområdena, via biologiska spridningsmöjligheter. Parker och grönytor kan utformas för att rymma olika funktioner såsom lek, rekreation och

ekosystemtjänster. Grönområden och parker behöver också finnas med god kvalitet, till exempel storlek, innehåll och placering, för att ekosystemtjänsterna ska uppfylla önskad funktion. Detta är särskilt angeläget för anpassning till ett förändrat klimat.

Riktlinjer för planeringen:

- Lokala parker utvecklas för rekreation, lek och ekosystemtjänster i den täta bebyggelsen så att god tillgång uppnås i alla kommundelar. Parkutveckling och närnatur ska prioriteras nära skolor och förskolor.
- Varje kommundel ska ha en större välutrustad lekplats, gärna i ett närbeläget grönområde. De mindre lekplatserna bör kompletteras.
- Grönstruktur bör stärkas genom ett sammanhängande nät av parker, gröna stråk, alléer och gröna gator som skapar ett nätverk för människor och hållbara ekosystem. Den lokala grönstrukturen bör kopplas ihop med den omgivande regionala grönstrukturen.
- I den sammanhängande gröna infrastrukturen bör funktionella samband säkerställas för att ge förutsättningar för viktiga ekosystemtjänster, såsom exempelvis vattenrening och dagvattenhantering samt temperaturreglering.
- Ekosystemtjänster ska integreras vid stadsutveckling och mångfunktionell grönstruktur ska i möjligaste mån bevaras. Stödjande verktyg som grönytefaktor ska användas vid planering och exploatering.
- Intrång i grönområden och natur för exploatering ska undvikas i möjligaste mån.

6.2.4.3 Areella näringar

Av kommunens mark är andelen jordbruksmark förhållandevis liten då det endast finns en jordbruksverksamhet i kommunen. Vidare pågår inget aktivt skogsbruk i kommunen utan endast gallring i samband med naturskötsel.

Förlusten av värdefulla ängs- och betesmarker är ett av de större hoten mot odlingslandskapets biologiska mångfald. Genom att nyanlägga våtmarker i lämpliga lägen kan viktiga ekosystemtjänster återskapas och biologisk mångfald gynnas. Att främja hela landskapets naturligt vattenhållande förmåga är angeläget både för den biologiska mångfalden och för att minska översvämningsrisker.

Riktlinjer för planeringen:

- Våtmarker och vattenmiljöer i odlingslandskapet bör bibehållas och återskapas i strategiskt viktiga lägen.
- Vid bedömningen av vilka marker som kan vara lämpliga för återskapande av våtmarker ska avvägning göras mot de samhällsnyttor som är kopplade till fortsatt jordbruksproduktion på åkermark. Både jordbruksproduktionens behov av en bibehållen väl fungerande

markavvattning och samhällets behov av att fördröja avrinning för att minska översvämningsrisker ska beaktas.

- Ett aktivt och miljömedvetet jordbruk ska värnas och bidra till ett öppet kulturlandskap som främjar biologisk mångfald och inte försämrar vattenkvaliteten.

Utredningsområden	Tillgång till rekreation och motions-område	Konflikt med natur och gröna samband	Ej tillgängliga stränder	Höga naturvärden – Naturvärdes-inventering behövs	Grönytefaktor pga hög exploatering	Påverkan på våtmark eller annan vattenmiljö
1.Knutpunkt Danderyd				x	x	x
2.Mörby centrum					x	x (delvis)
3.Danderyds gymnasium med omnejd	x (delvis)	x		x	x (delvis)	x (delvis)
4.Östberga						x (delvis)
5.Djursholms torg						x
6.Svanholmsparkeringen						x (delvis)
7Förbindelse till Tranholmen						x
8.Stocksunds torg						x (delvis)
9.Banvakten						x (delvis)
10.Nora torg		x (delvis)				x
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen						x
12.Sätraängsvägen		x		x		x (delvis)
13.Enebyängen		x (delvis)			x (delvis)	x (delvis)
14.Östra Enebytorg					x (delvis)	x (delvis)

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde om Natur. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.

6.2.5 Miljö, hälsa och risk

Översiktsplanen beaktar miljö- och riskfaktorer för att ge möjlighet att ange lämpligaste lokalisering och struktur för bebyggelse, anläggningar samt verksamheter och exempelvis skyddsavstånd till bostäder. Detta är nödvändigt för att upprätthålla en god säkerhet för kommunens invånare och besökare samtidigt som bebyggelsen samt infrastrukturen kan fortsätta utvecklas och säkras. Den fysiska planeringen kan således bidra till att förebygga störningar och risker som redan finns men som även uppstår i kommunen.

I översiktsplanen redovisas principer och riktlinjer för hantering av risk och säkerhet. Översiktsplanen beskriver konsekvenser när det gäller hälsa och säkerhet samt risker för exempelvis olyckor, översvämningar och erosion. Riktlinjerna som tas upp under miljö, hälsa och risk utgår framförallt från översiktsplanens mål om en *grön och hälsosam livsmiljö för alla, hållbara*

transporter och resor samt *trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser.* Riktlinjerna knyter an till agenda 2030 mål nr 3, 6, 11, 14 och 15 och till miljömålen god bebyggd miljö, frisk luft, giftfri miljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, hav i balans samt levande kust och skärgård samt myllrande våtmarker.



Bild ovan: Hur riktlinjer för miljö, hälsa och risk förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och miljömålen.

6.2.5.1. Vatten

Danderyds kommuns ambition är att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer har goda livsförhållanden. Kommunens omgivande vatten uppnår inte miljökvalitetsnormer för ytvatten. De främsta utmaningarna kommer från föroreningar och övergödning. Dessa områden är prioriterade i det pågående arbetet med framtagande av en vattenplan och en dagvattenplan som beräknas vara klar under 2022. Planerna innehåller förslag på fysiska åtgärder som exempelvis dammar, översvämningsytor, fördröjningsmagasin och öppning av kulvertar.

Riktlinjer för planeringen:

- All planläggning och prövning ska ske så att det bidrar till att vattenkvaliteten förbättras och att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås.
- För nya detaljplaner ska alltid en dagvattenutredning tas fram och plats avsättas för dagvattenhantering.
- Vid ny- och ombyggnation ska det säkerställas att dagvatten omhändertas lokalt med fördröjning och rening enligt intentioner i kommunens dagvattenplan.

- Markytor ska löpande reserveras för att kunna översvämmas, genom exempelvis anläggande av dammar, återskapande av våtmarker och öppning av kulvertar. Ytorna ska kunna hantera kraftiga regn och översvämningar som annars kan ge skador på den byggda miljön. Dessa är även en tillgång för att möjliggöra rening av normala dagvattenflöden.
- För att minska risk för att ny bebyggelse ska ta skada av översvämning ska planeringen anpassas till 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 för att undvika lågpunkter där risk för översvämning föreligger.
- Undvik hårdgjorda ytor till förmån för genomträngliga material och grönska.
- Dagvatten bör användas som en resurs för att skapa attraktiva inslag i miljön.
- Ytlig dagvattenhantering med översvämningsytor, dammar, multifunktionella ytor och diken som fördröjer och renar vatten genom infiltration ska förordas framför kulvertering.
- Vid planläggning ska byggnads- och anläggningsmaterial förordas som är miljöklassade och hindrar utsläpp av miljöskadliga ämnen till dagvatten

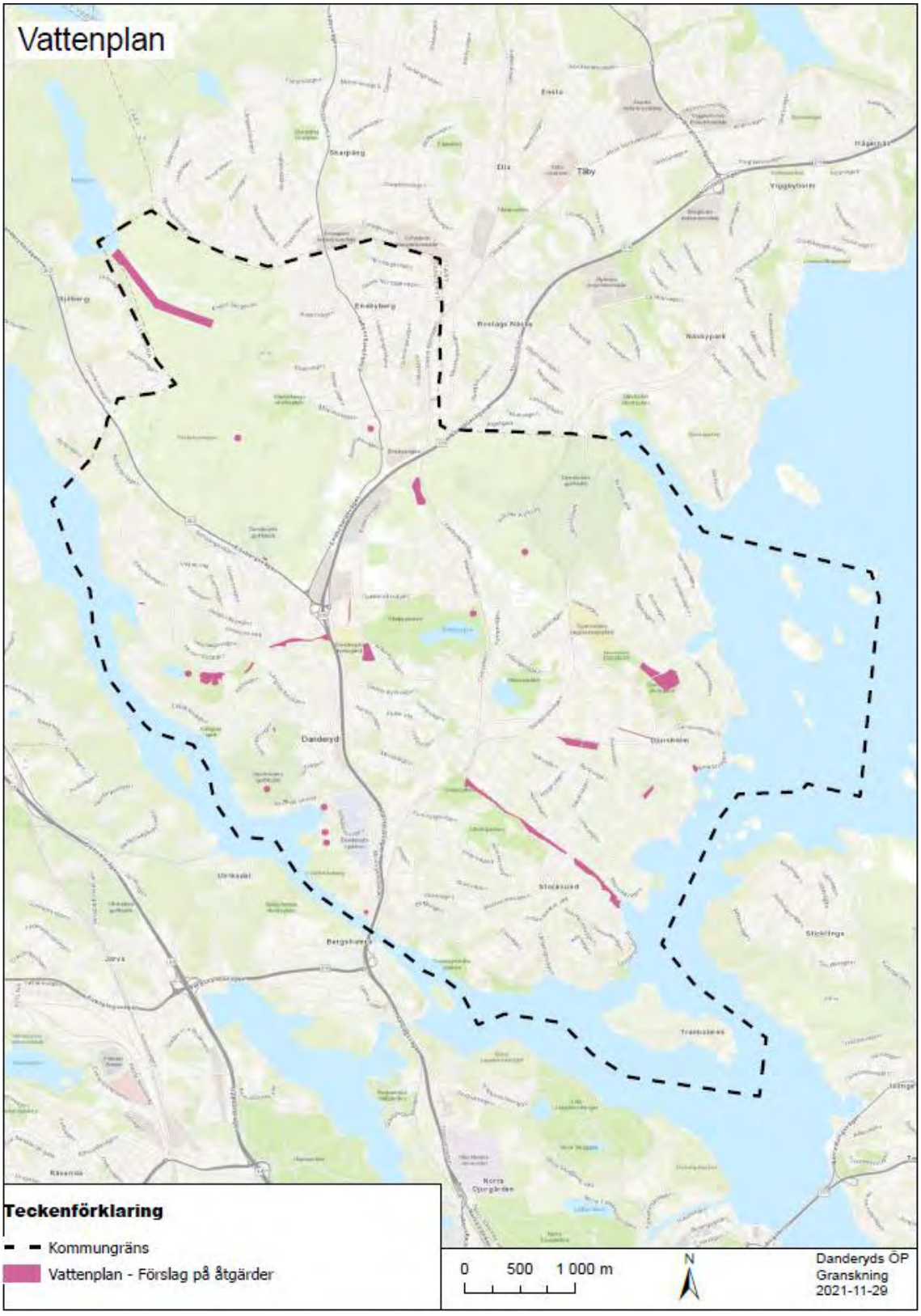


Bild ovan: Kartan visar föreslagna åtgärder från vattenplanens samrådsförslag 2021.

6.2.5.2. Luft

Luftkvaliteten i Danderyds kommun behöver förbättras. Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Danderyds kommun ska arbeta aktivt för att begränsa utsläppen av luftföroreningar.

Det gäller särskilt utsläppen från trafiken som står för kommunens mest betydande miljöpåverkan. Särskilt utmärkande är luftföroreningar från E18 där gränsvärden för partiklar har överskridits. Möjligheten att förbättra luftkvaliteten längs de stora trafikstråken i kommunen beror på hur användningen av dubbdäck kommer se ut framöver samt trafikvolymer och vilka emissioner fordonen avger.

Riktlinjer för planeringen:

- Kommunen ska verka för att luftkvaliteten längs E18 och större vägar förbättras.
- Kommunen ska verka för att E18 på sikt tunnelförläggs.
- Ny bebyggelse ska placeras och utformas så att miljökvalitetsnormerna för luft uppnås.
- För att undvika hälsoproblem från luftburna allergener bör nya bostäder, skolor och förskolor placeras minst 200 meter från hästgårdar och ridanläggningar, eller enligt rekommendationer från särskild utredning.
- En utveckling mot utökad användning av miljövänligare transportsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och elfordon främjar både luftkvaliteten och bullersituationen.
- Kommunen ska verka för buffertzoner med växtlighet längs trafikintensiva sträckor. Växtlighet binder partiklar och bidrar till bättre luftkvalitet.

6.2.5.3. Buller

År 2019 gjordes en bullerkartläggning för trafiken i kommunen. Analysen visar på bullerstörningar från framför allt vägar och spårtrafik. Det påverkar människors hälsa och livskvalitet samt möjligheten att utveckla Danderyds fysiska miljö. Därför behöver negativ påverkan från bullerkällor minska. Det är viktigt att hänsyn tas till bulleraspekten i tidiga planeringsskeden och att frågan får genomsyra hela planeringsprocessen.

En ökad täthet och bebyggelse utmed vägar och spårvägar innebär att både befintliga och nya bostadskvarter kan utsättas för buller. Ny bebyggelse inducerar även mer trafik som är bullerpåverkande. I en tät bostadsstruktur finns dock goda möjligheter att skapa tysta sidor, dessutom kan kompletterande bebyggelse innebära en förbättrad ljudnivå för befintlig bakomliggande bebyggelse.

Genomförande av åtgärder för minskat transportberoende och ett bilsnålt samhälle kan förbättra bullersituationen. Exempelvis pågår elektrifiering av fordonsparken vilket bidrar till minskad bullerpåverkan där hastighetsbegränsningen är låg. Ökad trafik på Roslagsbanan och tunnelbanan kan dock leda till ökade bullerstörningar trots förbättrade spårfordon.

Riktlinjer för planeringen:

- Kommunen bör ta fram en bullerstrategi med handlingsplan med syftet att minska bullret i kommunen.
- Hänsyn ska tas till det sammanvägda bullret från samtliga trafikslag och bullerkällor i ett område.
- I områden med en god ljudmiljö bör i första hand bostäder prioriteras. I bullerexponerade lägen kan mindre bullerkänsliga funktioner som arbetsplatser placeras.
- Bebyggelse ska utformas och placeras så att en så god ljudnivå som möjligt uppnås, exempelvis genom bostadsrum mot skyddad sida samt bostadsutformning och kvartersstruktur med skyddade innergårdar.
- Placering och utformning av ny bebyggelse nära bullerkällor ska verka för förbättrade ljudmiljöer i omgivningen.
- Boendemiljöer, förskolor och skolors inne- och utomhusmiljö samt park- och rekreationsområden ska prioriteras vid bullerreducerande åtgärder. Exempel på åtgärder är hastighetsbegränsningar, ljuddämpande vägbeläggning, vägutformning, överdäckning, fönsteråtgärder och byggande av bullerskydd.
- En utveckling mot utökad användning av miljövänligare transportsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik och elfordon främjar både den lokala luftmiljön och bullersituationen.
- Kommunen strävar efter att parker och grönområden ska skyddas mot buller. Exempelvis genom bullerskyddande placering av nytillkommande bebyggelse i närområdet och uppförande av bullerskärmar.
- Aktiviteter som alstrar störande buller bör lokaliseras till redan bullerpåverkade områden.
- Störande verksamhet bör företrädesvis lokaliseras till arbetsplatsområdet vid Rinkebyvägen.



Bild ovan: Kartan visar bullerkartläggning av väg- och spårtrafik i Danderyds kommun 2019.



Bild ovan: Kartan visar maxnivåer för buller kring samtliga spår och vägar i Danderyds kommun 2019.

6.2.5.4. Radon

Radon är en gas som kan orsaka skador på lungor och luftvägar. Radon finns överallt, men marken är den vanligaste radonkällan. Höga halter av markradon kan orsaka förhöjda radonhalter inomhus, därför är det viktigt att bygga radonsäkert eller genomföra åtgärder i befintliga byggnader med höga radonvärden.

Riktlinjer för planeringen:

- I områden med risk för förhöjda markradonhalter bör eventuella radonförekomster undersökas inför detaljplaneläggning och utbyggnad av bostäder.
- Vid förhöjda radonhalter ska radonsäkert byggande tillämpas. Gällande gränsvärden för radon i inomhusluft och vatten får inte överskridas.

6.2.5.5. Ljusföroreningar

Kommunen bör lyfta fram risken för ljusföroreningar vid planering. Detta är särskilt viktigt i och i närheten av kommunens grönområden.

Riktlinjer för planeringen:

- Ny belysning ska bidra till att minska ljusföroreningar.
- Bebyggelsen ska utformas på sådant sätt att risken för ljusföroreningar minimeras.
- Rörelsestyrd eller självaktiverande belysning bör prioriteras där så är lämpligt utifrån ett trygghetsperspektiv.
- Reglering av befintlig belysning ska kontinuerligt genomföras för att stävja ljusföroreningar. Detta kan exempelvis vara belysning från båtklubbar som belyser yta utanför båtklubbens område inklusive vattenyta vilket kan störa nattaktiva arter.
- Äldre belysning har ofta sämre energieffektivitet, felaktig placering och ger ofta spill-ljus och bör bytas ut och placeras korrekt.

6.2.5.6. Klimatanpassning

Det framtida klimatet kommer att bli varmare och blötare och det ställs krav på att vi planerar samhället mer hållbart och flexibelt så att vi står rustade för ett förändrat klimat. Det är viktigt att beakta klimatanpassningsaspekter vid planering av bebyggelse och infrastruktur då dessa ska hålla många årtionden framöver. Den fysiska planeringen ska bidra till åtgärder för att förhindra, minimera och begränsa risker kopplade till ett förändrat klimat. Det kommunövergripande arbetet behöver planeras på kort och lång sikt samt genomföras samordnat mellan kommunens verksamheter och bolag, myndigheter och civilsamhället. Vid omfattande skyfall, höjda havsnivåer samt värmeböljor och torka riskerar skador att uppstå som kan påverka

samhällsbärande infrastruktur och påverka framkomligheten för utryckningsfordon och andra transporter med mera.

Riktlinjer för planeringen:

- I samband med att nya områden och bebyggelse planeras ska hänsyn tas till Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten, lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar samt hantering av översvämning till följd av skyfall.
- I de utredningsområden som riskerar att drabbas av översvämning eller ras och skred ska extra utredningar göras. Behov av förstärkande åtgärder för markstabiliteten ska identifieras.
- Detaljplaner ska utformas med framtidens förutsättningar i åtanke för att skydda framtida bebyggelse.
- Planering av ny bebyggelse och infrastruktur bör undvikas i låglänta områden och i områden som ligger inom framtida riskzoner för översvämning.
- Framkomlighet för utryckningsfordon vid vägar och platser som riskerar att översvämmas vid skyfall eller stigande havsnivåer ska säkerställas.
- I de undantagsfall bebyggelse sker i låglänta områden ska dess funktion medge att den tål att översvämmas alternativt att skyddsåtgärder vidtas.
- Lågpunkter kan betraktas som en resurs dit dagvatten kan styras för tillfällig magasinering och fördröjning.
- I samband med planering av ny bebyggelse och ny infrastruktur i potentiella riskområden ska geotekniska förutsättningar utredas och hanteras.
- Vid nybyggnation av äldreboende, vårdboende, förskolor, skolor och liknande ska dessa lokaliseras och anpassas för att minska hälsorisker under värmeböljor.
- Risker för befintlig bebyggelse ska beaktas genom uppströmsåtgärder exempelvis genom att anlägga dammar och peka ut översvämningsytor. Dessa ytor redovisas i kommunens kommande vattenplan och dagvattenplan.
- Identifiera behov av översvämningsskydd i områden med befintlig bebyggelse som riskeras att översvämmas på grund av stigande havsnivå.

Klimatrelaterade risker i byggd miljö och i föreslagna utredningsområden

För de utpekade utredningsområdena har en översiktlig analys gjorts som beskriver potentiella klimatrelaterade risker som exempelvis ras, skred och översvämning vid skyfall genom en tabell. Det behöver utföras djupare bedömningar för respektive område. Om det föreligger risk för både skyfall

och ras och skred utgör detta en extra risk då skyfall kan utlösa ras och skred. Åtgärder som kan genomföras är exempelvis dagvattendammar, multifunktionella ytor och skyfallsytor. Det är också möjligt att konstruera delar av byggnader så att de inte tar skada vid översvämning.

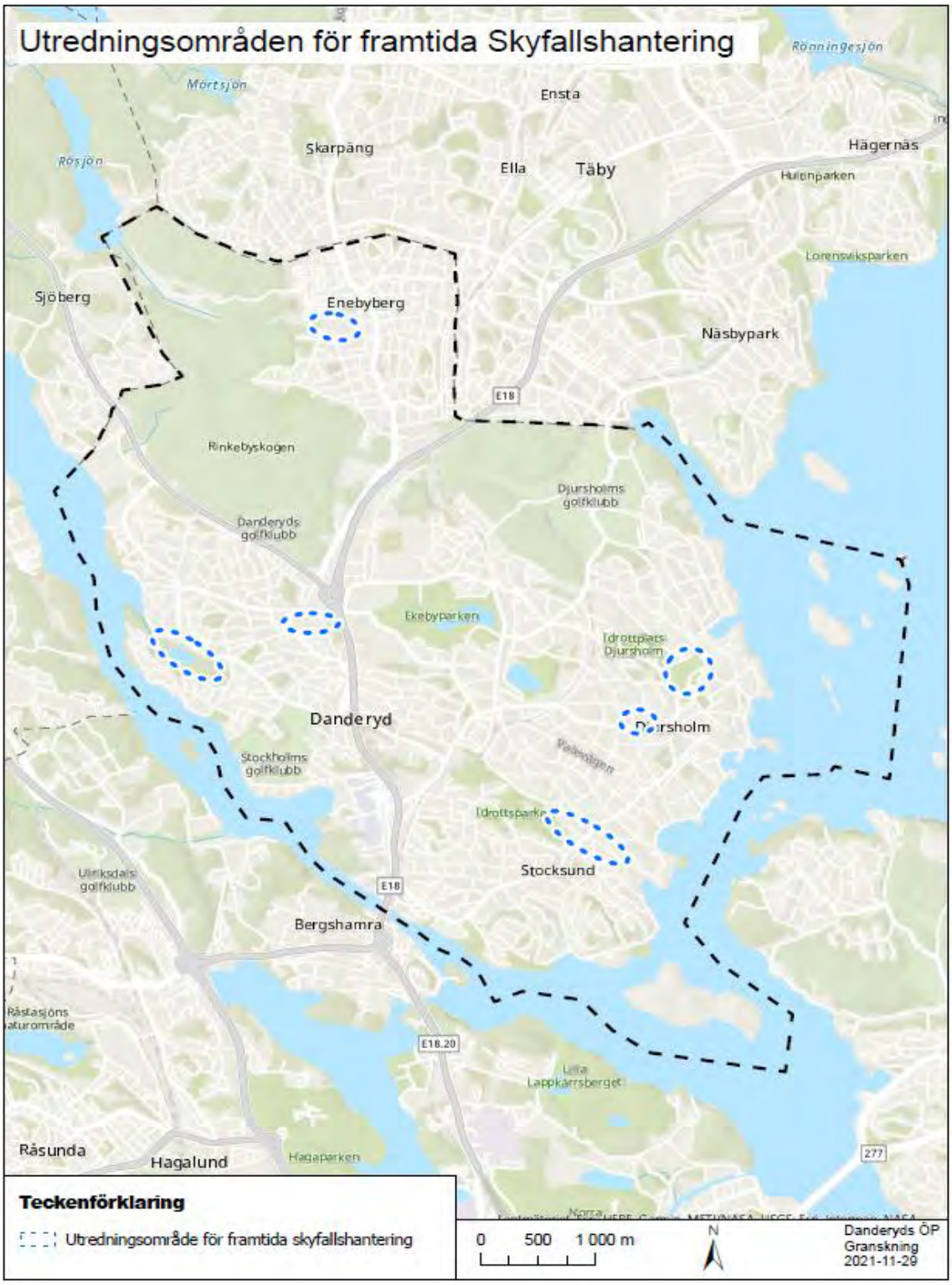


Bild ovan: Kartan visar utredningsområden för framtida skyfallshantering.

6.2.5.7. Farligt gods

Det är Länsstyrelsen som beslutar om rekommenderade vägar för transport av farligt gods. Det rekommenderade vägnätet för transport av farligt gods är uppdelat på primär och sekundär transportled. Det primära vägnätet används för genomfartstrafik och det sekundära vägnätet är främst avsett för lokala transporter från det primära vägnätet och leverantör eller mottagare av farlig verksamhet.

I Danderyd finns vissa miljö- och hälsostörande verksamheter, farligt gods som framförallt transporteras på E18 samt Roslagsbanans trafik. Dessa medför risker för olyckor och skador på människor, egendom och miljö. Det kan exempelvis handla om utsläpp av bränsle, föroreningar eller gifter vid trafikolyckor.

Eftersom Danderyd har en lång kuststräcka och angränsar till stora nationella farleder finns risker för oljeutsläpp. Kommunen har ingen skyldighet att upprätta ett handlingsprogram för sanering efter ett oljepåslag, dvs en oljeskyddsplan, men en god beredskap med i förväg fastställda rutiner för organisation, ansvar, åtgärder för både räddningsinsats och saneringsfas ökar möjligheten för en lyckad och effektiv insats.

Riktlinjer för planeringen:

- I detaljplaner inom 150 meter från väg och järnväg där det transporteras farligt gods ska en riskbedömning göras. Hur riskerna beaktas beror på riskbilden i det aktuella planförslaget och blir därmed en platsspecifik bedömning och lämplighetsprövning.
- För nya detaljplaner inom 100 meter från drivmedelsstation ska en riskbedömning göras för att bedöma eventuella olägenheter för människor och miljön.



Bild ovan: Roslagsbanan vid järnvägshallarna med Mörbylund i bakgrunden.

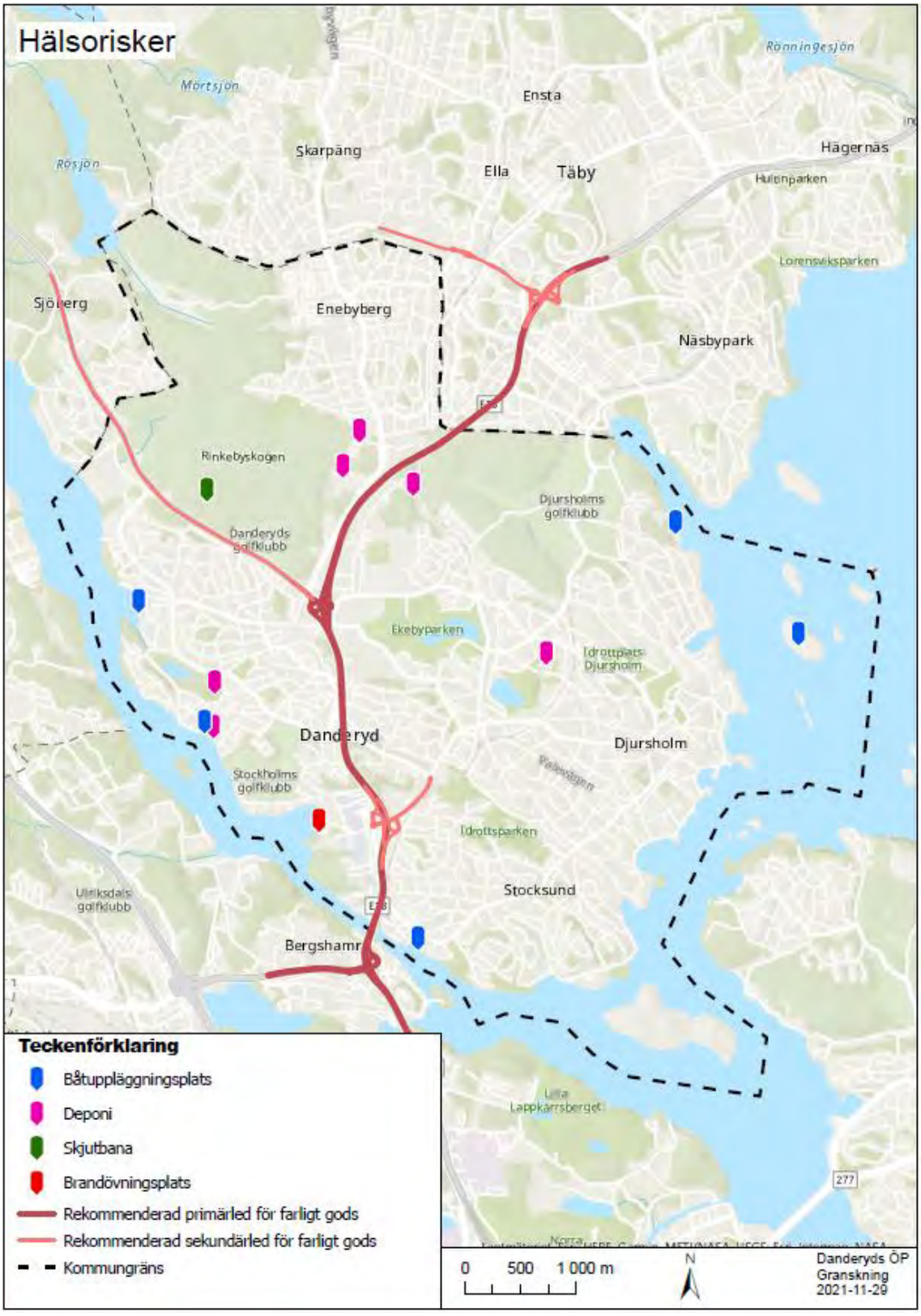


Bild ovan: Kartan visar primär och sekundär transportled för farligt gods samt potentiella hälsorisker som behöver studeras djupare i efterföljande planering.

6.2.5.8. Förorenade områden

Miljögifter från förorenade områden kan sprida sig. Att minska och förebygga den kemiska påverkan på vattnet är därför ett viktigt skäl för arbetet med efterbehandling av förorenade områden. Miljö- och hälsofarliga ämnen kan spridas från förorenade områden om flöden ökar och vattennivåer höjs. Analyser behöver genomföras för att se om de identifierade områdena med misstänkta markföroreningar kan läcka miljöfarliga ämnen som konsekvens av klimatförändringar.

Riktlinjer för planeringen:

- I områden som identifierats eller misstänks ha förorenad mark behöver analyser genomföras för att se om marken kan läcka miljöfarliga ämnen.
- I områden som är konstaterat förorenade, säkerställ markens lämplighet i detaljplaneskedet utifrån ett hälsoriskperspektiv.

6.2.5.9. Räddningstjänst och beredskap

Räddningstjänstens insatstider vid brand och olyckor i Danderyd uppnår god status till de flesta delarna av kommunen utom för öarna i kommunen. Det är viktigt att framkomligheten är god, samt att framkomligheten vid Danderyds sjukhus alltid säkerställs.

Riktlinjer för planeringen:

- Säkerställ att nya planerade områden har god framkomlighet för räddningstjänsten.
- En permanent bro till Tranholmen förbättrar räddningstjänstens framkomlighet till ön.
- Vid högre bostadsbebyggelse bör räddningstjänstens framkomlighet särskilt beaktas.

6.2.5.10. Trygghet och brottsförebyggande åtgärder

Många faktorer påverkar människors trygghet och risken för att bli utsatt för ett brott. Utformningen av den byggda miljön är en av dessa. Brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder måste alltid noga avvägas gentemot andra intressen i planeringen, som t.ex. möjlighet till folkliv, att motverka buller eller tillgänglighet till allmän plats. En bred samverkan med olika aktörer som jobbar brottsförebyggande behövs i alla skeden i planeringen. Säkerhetsarbetet i Danderyd syftar till att medborgare, medarbetare och de som visats i kommunen ska känna sig trygga och säkra.

Riktlinjer för planeringen:

- Vid framtagande av detaljplaner i Danderyd ska kommunens brottsförebyggande råd ”Trygg i Danderyd” samrådas.

- Den fysiska miljön ska utformas så att Danderyds invånare känner sig trygga oavsett tid på dygnet i hela kommunen.

Utredningsområden	Översvämningsrisk	Risk för ras och skred	Radonrisk	Buller > 60 dBA	Övriga risker
1.Knutpunkt Danderyd	x	x (delvis)	x (delvis)	x	Luft, partiklar och led för farligt gods
2.Mörby centrum	x	x (delvis)	x (delvis)	x	Luft, partiklar och led för farligt gods
3.Danderyds gymnasium med omnejd	x (delvis)	x (delvis)			Deponi och led för farligt gods (delvis)
4.Östberga	x	x		x	
5.Djursholms torg	x				allergener
6.Svanholmsparkeringen		x			
7.Förbindelse till Tranholmen					
8.Stocksunds torg				x	
9.Banvakten	x			x	Farligt gods (delvis)
10.Nora torg	x		x (delvis)	x (delvis)	Farligt gods (delvis)
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen	x	x	x (delvis)	x (delvis)	Luft, partiklar och led för farligt gods
12.Sätraängsvägen					Deponi
13.Enebyängen	x	x (delvis)	x (delvis)	x (delvis)	Luft, partiklar och led för farligt gods
14.Östra Enebytorg	x	x	x (delvis)	x (delvis)	

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde om Miljö, hälsa och risk. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.

6.2.6 Kulturmiljö

I Danderyds kommun finns ett rikt utbud av värdefulla kulturmiljöer som berättar om samhällets utveckling och tidigare generationers livsvillkor och ideal. Kulturmiljöerna utgör en viktig del av vår identitet och vårt gemensamma kulturarv som vi alla har ansvar att ta tillvara. Ett bevarande av den kulturhistoriska miljön i Danderyd utesluter inte förändringar. Utgångspunkten ska vara att hantera värdefulla miljöer varsamt, samtidigt som den moderna arkitekturen ska ges möjligheter att sätta spår i kommunens utveckling.

Kulturmiljöhandbok för Danderyds kommun utarbetades 1991 och har sin grund i bebyggelseinventeringar och kulturhistorisk värdering av byggnader som gjordes under 1970-talet.

I Kulturmiljöhandboken redovisas ett antal områden inom kommunen som pekats ut som särskilt kulturhistoriskt värdefulla, så kallade bevarandeområden. Vissa enskilda byggnader utanför de avgränsade miljöerna finns också utpekade som värdefulla. Kulturmiljöhandboken för Danderyds kommun är vägledande vad gäller utveckling och bevarande av

kulturmiljöer och innehåller generella riktlinjer gällande underhåll, om- och tillbyggnader, tomter och nytillkommande bebyggelse. Kulturmiljöhandboken finns tillgänglig på kommunens webbplats eller här.

Kulturmiljöhandboken används som ett vägledande kunskapsunderlag om kommunernas kulturmiljöer, men är idag i stort behov av uppdatering och komplettering, vilket konstaterades redan i översiktsplanen från 2006. Ett nytt kulturmiljöprogram för Danderyds kommun ska tas fram. Behovet att inventera och beskriva kulturvärdena i modernismens bebyggelse lyftes särskilt fram. För att utveckla och bevara traditionen med individuella byggnader i den kulturhistoriska miljön föreslogs även ett tillägg som lyfter fram årsringarna i kommunen och beskriver de olika stilperioderna med arkitektoniska uttryck och tidstypiska detaljer. Avsikten är att ta fram en sådan arkitekturhistorisk stilguide inom ramen för nytt kulturmiljöprogram.

Det nya kulturmiljöprogrammet ska omfatta hela kommunen och identifiera särskilt värdefulla kulturmiljöer i kommunen och beskriva hur kulturmiljövärden kommer till uttryck i landskap, fornlämningar, stadsbild, bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader. Kulturmiljöprogrammet ska även innehålla riktlinjer och framtida förhållningssätt för hur kulturmiljöerna kan utvecklas och bevaras.

Riktlinjerna som tas upp under kulturmiljö utgår framförallt från översiktsplanens mål om att *bygga och bevara för idag och imorgon.* Riktlinjerna knyter an till agenda 2030 mål nr 3 och 11 och till miljömålet god bebyggd miljö.



Bild ovan: Hur riktlinjer för kulturmiljö förhåller sig till de globala hållbarhetsmålen och miljömålen.

Riktlinjer för planeringen:

- De historiska och kulturella värden som skapar Danderyds identitet och karaktär ska bevaras och utvecklas. Estetiska och arkitektoniska värden ska ha hög prioritet vid planering och bygglovhandläggning av ny- och ombyggnad.
- Kulturmiljöhandbokens riktlinjer ska vara vägledande vid åtgärder inom riksintresseområde samt särskilt utpekade områden och byggnader.
- Större kulturhistoriskt värdefulla öppna landskapsrum bör hållas fria från bebyggelse så långt det är möjligt.
- Kulturhistoriskt värdefulla miljöer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturvärdena. Om kulturvärdena hotas bör nya detaljplaner med bestämmelser till skydd för kulturvärdena utarbetas.
- För fornlämningar är dess placering i landskapet viktigt att utgå från och vid vissa fall kan större landskapsavsnitt behöva skyddas från exploatering i närheten av fornlämningen.
- När arbeten som berör fornlämningar genomförs ska samråd ske med Länsstyrelsen enligt tillståndspliktig verksamhet i kulturmiljölagen (1988:950).

6.2.6.1 Riksintresse kulturmiljövården

Inom de två områden av riksintresse för kulturmiljövården i kommunen, Djursholms och Stocksunds villastäder ställs särskilt höga krav på anpassning och hänsynstagande till kulturhistoriska värden. Riksintresseområdena utgörs av samlade helhetsmiljöer där de värden som ligger till grund för riksintresset särskilt ska beaktas. Landskapets läsbarhet, det vill säga möjligheterna att förstå och uppleva ett områdes riksintressanta kulturhistoriska sammanhang är centralt. Inom dessa områden ska stor hänsyn tas till såväl helhetsmiljön som de enskilda byggnadernas kulturhistoriska värden. Riksintresset kan påverkas av flera faktorer. Eventuell påverkan bedöms i samband med planerad förändring i och i anslutning till ett område av riksintresse för kulturmiljövården. Krav på anpassning och varsamhet bedöms i bygglovsskedet.

Riktlinjer för planeringen:

- Förändringar inom riksintresseområde för kulturmiljöer ska utgå från länsstyrelsens fördjupade kunskapsunderlag.
- Inom riksintresseområden för kulturmiljöer ska inga övergripande förändringar i planmönstret göras då detta kan påverka upplevelsen av områdets helhet.

- Avstyckningar och ändringar av kvartersbilden inom riksintresseområden för kulturmiljöer ska undvikas då det kan påverka riksintressets värden.

6.2.6.2 Bebyggelse inom bevarandeområden

Andra kulturhistoriskt viktiga bevarandeområden inom kommunen hanteras i kulturmiljöhandboken. Här motiveras varför de bör bevaras och vad som särskilt behöver tas hänsyn till inom det aktuella området.

Riktlinjer för planeringen:

- Förändringar inom övriga viktiga bevarandeområden ska utgå från de områdesspecifika och allmänna rekommendationer som presenteras i Kulturmiljöhandbok för Danderyds kommun.
- Inom de bevarandeområden som utpekas i kulturmiljöhandboken ställs särskilt höga krav på varsamhet och förvanskningsförbud vid ändring, exempelvis vid tillbyggnad eller ändring av material vid renovering, för att undvika att dessa områden förvanskas.

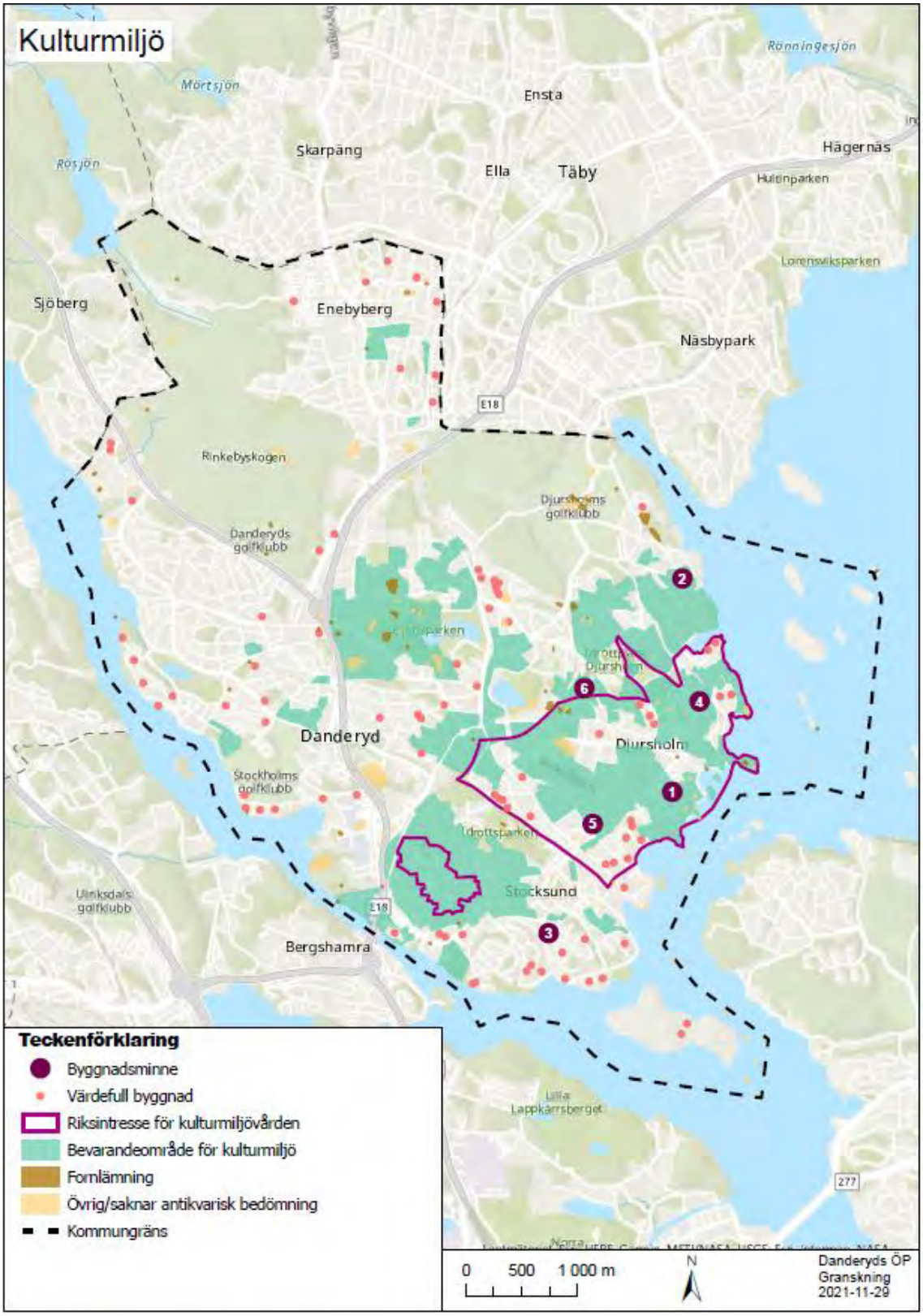


Bild ovan: Kartan visar riksintressen för kulturmiljövården, bevarandeområden, byggnadsminnen samt fornlämningar.

Utredningsområden	Påverkan på riksintresse - Kulturmiljö	Öppet landskapsrum kan påverkas	Bekräftade Fornlämningar	Påverkar bevarandeområden
1.Knutpunkt Danderyd	x		x	x
2.Mörby centrum				
3.Danderyds gymnasium med omnejd		x (delvis)	x	x
4.Östberga		x (delvis)		x
5.Djursholms torg	x		x	x
6.Svanholmsparkeringen				
7Förbindelse till Tranholmen				
8.Stocksunds torg	x (delvis)			x
9.Banvakten			x	x
10.Nora torg				x
11.Kraftledningen vid Skogsviksvägen				
12.Sätraängsvägen				
13.Enebyängen				
14.Östra Enebytorg				x

Bild ovan: Potentiella risker och störningar för respektive utredningsområde om Kulturmiljö. Områden med X behöver utredas i efterföljande planering.



Bild ovan: Stockby gård i Stocksund - Fotograf Maria Djurskog.

Granskningsförslag

Översiktsplan för Danderyds kommun
Kapitel 7. Genomförande och konsekvenser av planeringen

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-29



Utsikt över Danderyd och Stocksund från Cedergrenska tornet - Fotograf Maria Djurskog

Innehållsförteckning

7. Genomförande och konsekvenser av planeringen 179
7.1. En kontinuerlig översiktsplanering 181
7.2. Hur kommunen ska arbeta med översiktsplanen 181
7.2.1. Sociala dimensionen 181
7.2.2. Ekonomiska dimensionen 181
7.2.3. Ekologiska dimensionen 181
7.3. Konsekvenser av planeringen - Hållbarhetsbedömning 182
7.3.1. Miljökonsekvenser 185
7.3.2. Sociala konsekvenser 186
7.3.3. Ekonomiska konsekvenser 188

7. Genomförande och konsekvenser av planeringen

Genomförandet av översiktsplanen bygger på en kontinuerlig översiktsplanering som samordnar kommunens strategiska viljeinriktning och är kopplad till kommunens budget och verksamhetsplanering. Kommunens verktyg för att genomföra översiktsplanen är exempelvis genom efterföljande processer som detaljplaner, bygglov, förvaltning och tillsyn.

I översiktsplanen föreslås utvecklingsinriktningar och utredningsområden. Utvecklingsinriktningarna kan likställas med scenarier som påverkar möjligheterna, utformningen och omfattningen av utredningsområdena. Utvecklingsinriktningarna beror i vissa fall på andra aktörer än kommunen och dessa inverkar på exempelvis den framtida bostadsförsörjningen i kommunen genom att Trafikverket ansvarar för E18 och en eventuell tunnelförläggning av den samt Region Stockholm för en eventuell förlängning av tunnelbanan mot Täby. Genomförs inte utvecklingsinriktningarna kan detta ses som ett nollalternativ för översiktsplanen då den framtida utvecklingen främst kommer bestå av pågående detaljplaner.

Vidare utgör markägarförhållandet i kommunen en förutsättning för genomförandet. Kommunen har planmonopol men på privatägd mark är det markägaren som tillsammans med kommunen avgör när ett genomförande kan ske.



Bild ovan: Stora Skraggen i månsken - Fotograf Jane Orgna - Vinnare av fototävling för översiktsplanen 2020.

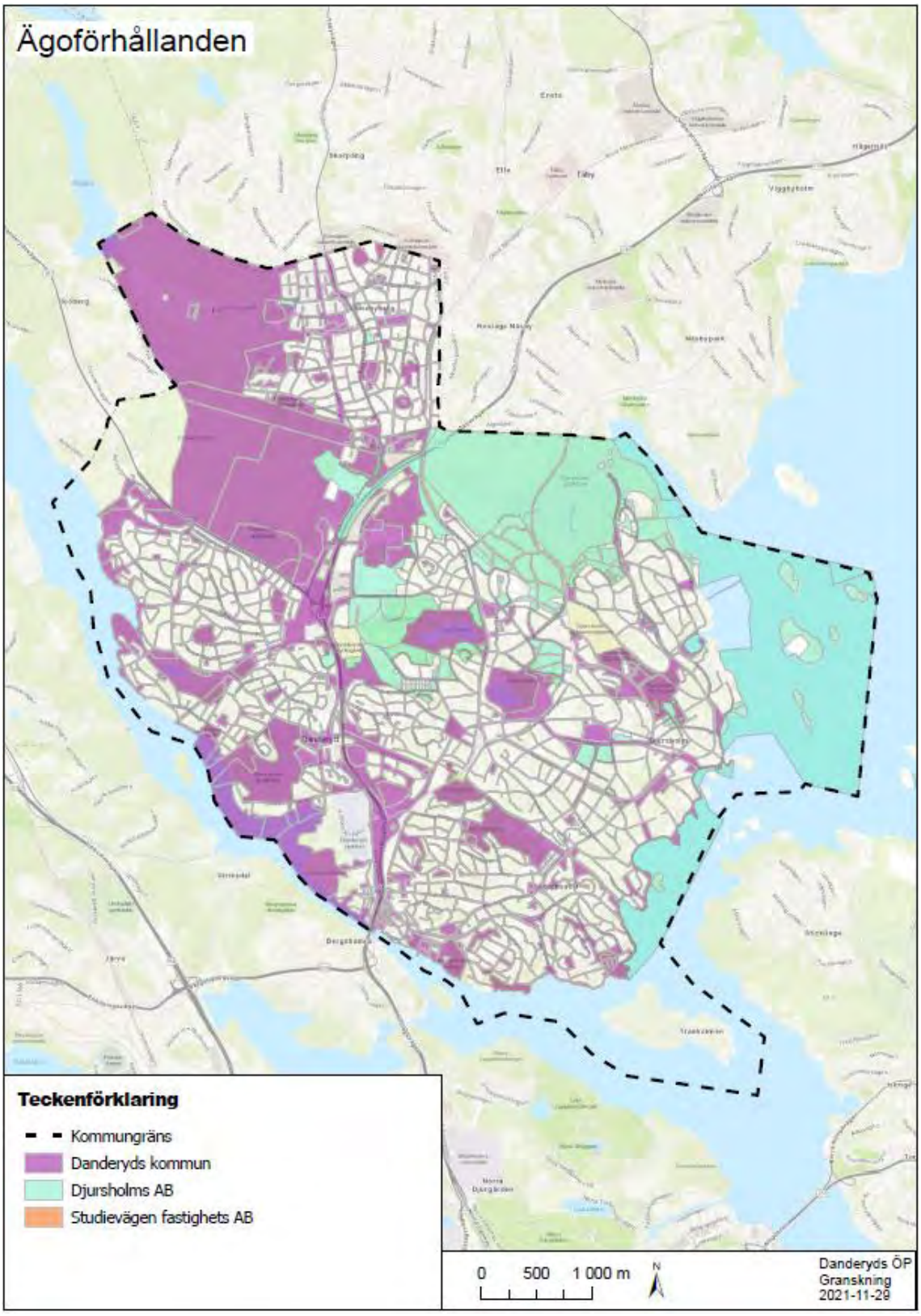


*Bild ovan: Kartan visar mark*ägarförhållande i Danderyds kommun.

7.1. En kontinuerlig översiktsplanering

Översiktsplanen bör uppdateras varje mandatperiod för att fortsättningsvis vara aktuell och förhålla sig till globala, nationella och regionala mål samt kommunens vision, strategier och övriga kommunala styrdokument då dessa kan förändras över tid. Vid behov är det möjligt att komplettera översiktsplanen genom fördjupningar av olika geografiska områden, eller tematiska tillägg för olika sektorsfrågor. Genom plan- och bygglagens krav på att kommunfullmäktige ska ta fram en planeringsstrategi varje mandatperiod kommer översiktsplaneringen bli aktiv och kontinuerlig.

7.2. Hur kommunen ska arbeta med översiktsplanen

I genomförandet av översiktsplanen ska kommunen beakta de olika dimensionerna av hållbar utveckling som den sociala, ekonomiska och ekologiska dimensionen. Genom att samordna dessa dimensioner skapas en helhet för den bebyggda miljön kopplat till det rumsliga perspektivet. För att översiktsplanens genomförande ska vara hållbart är utmaningen att hitta en balans mellan dessa dimensioner.

7.2.1. Sociala dimensionen

Den sociala dimensionen innebär att alla människor ska ha lika villkor och erbjudas en livsmiljö för att tillgodogöra sig kunskap, utvecklas, ha en god hälsa och tillgång till service. Alla individer ska få sina rättigheter respekterade och ha möjlighet till goda livsvillkor genom demokratiska och transparanta processer för att kunna påverka och bestämma. Genom att arbeta med exempelvis demokrati, medborgarinflytande, trygghet, tillgänglighet, folkhälsa, mångfald, jämställdhet och barns rättigheter kan den sociala dimensionen beaktas.

7.2.2. Ekonomiska dimensionen

Den ekonomiska dimensionen innebär att skapa stabila och sunda ekonomiska förhållanden. Ekonomi är en förutsättning för välfärd och behövs för att exempelvis säkra människors jobb, försörjning och sociala trygghet. Ekonomisk tillväxt ska inte ske genom exempelvis en ökad miljöbelastning utan planeringen bör anpassas efter vad miljön och människors hälsa tål för att ta vara på mänskliga och materiella resurser.

7.2.3. Ekologiska dimensionen

Den ekologiska dimensionen ligger till grund för mänskligt liv och innebär att långsiktigt behålla och skydda ekosystemens funktioner samt att livsmiljön ska utvecklas utan att miljö och klimat tar skada. Det handlar exempelvis om att vårda naturresurser som den biologiska mångfalden och skapa goda förutsättningar för bland annat energi, rent vatten och rekreation.

Genom att beakta dimensionerna för hållbarhet tas hänsyn till den enskilde människans frihet för att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden med en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle och för kommande generationer.



Bild ovan: Kevinge strandpromenad - Fotograf Caroline Yilmaz - Vinnare av fototävling för översiktsplanen 2020.

7.3. Konsekvenser av planeringen - Hållbarhetsbedömning

Nedan beskrivs hållbarhetsbedömningens samlade bedömning av planförslaget. Hela hållbarhetsbedömningen med miljökonsekvensbeskrivning finns att läsa på kommunens webbplats eller här.

För alla nya översiktsplaner ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Syftet med en sådan bedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen genomförs parallellt med, och integrerat i, planprocessen. Danderyds kommun har valt att utvidga bedömningen till att också inkludera sociala och ekonomiska konsekvenser. Detta avsnitt sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Danderyds kommuns

nya översiktsplan så här långt, inför granskning. Texten utgör en icke-teknisk sammanfattning av arbetet.

I planförslaget definieras fyra målområden, med tillhörande målbilder och övergripande mål för hela kommunens framtida rumsliga utveckling och fysiska planering. Dessa ligger till grund för planens förslag på hur mark- och vattenområden ska utvecklas.

Planförslaget är i första hand inriktat på utveckling av ny eller ändrad bebyggelse inom 14 områden för vilka fördjupade utredningar ska klargöra behov och möjligheter till nybyggnation. I övrigt ska utvecklingen i redan byggda områden bidra till ett varierat utbud, samtidigt som kulturhistoriska, arkitektoniska, miljömässiga och friluftsrelaterade intressen bevaras och/eller utvecklas. Kommunen har inget uttalat mål för vilken befolkningsutveckling som planen ska möjliggöra.

Den exakta omfattningen av den föreslagna tillkommande bebyggelsen är inte beskriven. Sammantaget medger planen en relativt försiktig utveckling av kommunens markanvändning. Omfattningen av negativa miljökonsekvenser till följd av ändrad markanvändning bedöms generellt sett som liten.

Lokalisering av bebyggelse och verksamheter ska enligt plan- och bygglagen (PBL) vara lämplig utifrån beskaffenhet, läge och behov. Frågor kopplat till hälsa, säkerhet och risk ska vara centrala vid en sådan prövning. I planförslaget föreslås ny bebyggelse möjliggöras i flera utredningsområden med jämförelsevis dåliga förutsättningar vad gäller exempelvis buller, luftkvalitet, markföroreningar och klimatrelaterade risker. Det är angeläget att dessa förutsättningar klarläggs i mer detalj och att det finns en öppenhet för att undanta områden från vidare utredning om de inte visar sig klara PBL:s lämplighetskrav.

Kommunens demografi är en förutsättning som utgör grund för kommunens planarbete. Kommunen gör bedömningen att det finns en risk att befolkningens sammansättning över tid kommer att påverka försörjningskvoten negativt och att ett överskott på till exempel skolor kommer att uppstå. Följer utvecklingen i kommunen den nya befolkningsprognosen från 2021 bedöms försörjningskvoten påverkas positivt, det är dock avhängigt att ny byggnation sker så som befolkningsprognosen bedömer fram till år 2035. Kommunalekonomin kan dessutom påverkas påtagligt. Planförslaget hanterar inte denna fråga strategiskt – varken markanvändning eller planeringsriktlinjer är kopplade till och utformade för att möta framtidens demografi. Översiktsplanen skulle bättre kunna bidra till kommunens samlade utveckling med en tydligare koppling mellan demografi, hushållens sammansättning, och planering för bostadsutbud för olika typer av behov i olika kommundelar.

Avsnitt	Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning	Kommentar
MILJÖKONSEKVENSER			
7.1 MB	Vatten		Planförslaget speglar och anpassas till ett systematiskt och väl förankrat arbete med vattenfrågor. Det saknas dock riktlinjer kopplat till grundvatten. Den begränsade exploatering som planförslaget medger, kombinerat med de åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten som beskrivs, bedöms sammantaget innebära positiva konsekvenser för kommunens vatten.
7.2 MB	Natur		Planförslaget medger att relativt lite naturmark tas i anspråk. Det finns en tydlig ambition att värna naturvärden och ekologiska samband. Hur hänsyn ska tas vid utvecklingen av enskilda geografiska områden framgår dock inte. Det medför att möjligheten att styra mot en positiv utveckling för biologisk mångfald inte nyttjas fullt ut, trots att planen har höga ambitioner.
7.3 MB	Bebyggelse, kulturmiljö och landskap		Planförslaget tar stor hänsyn till kommunens kulturhistoriska landskap och värden. Sammantaget bedöms översiktsplanen ge vägledning för hur kommunen avser tillgodose redovisade kulturhistoriska värden. Det framgår tydligt i planen att kulturhistoriska värden ska beaktas i planeringen.
7.4 MB	Klimatpåverkan		Planförslaget motverkar i sig inte omställningen till ett mindre klimatpåverkande samhälle. Det är positivt att den föreslagna utvecklingen primärt ska ske i kollektivtrafiknära områden. I planen saknas konkreta uppföljningsbara mål för kommunens klimatpåverkan, men hänvisning finns till andra styrdokument. Sammantaget bedöms planen medföra både små positiva och små negativa konsekvenser för kommunens klimatpåverkan.
SOCIALA KONSEKVENSER			
8.1 MB	Hälsa och livsmiljö		Planförslaget medger huvudsakligen utveckling i anslutning till stora trafikleder som E18 och väg 262. Det medför stora utmaningar kopplat till människors hälsa. Förtätning och ökad framkomlighet för vägtrafiken bidrar även till risk för försämrad luftkvalitet och bullersituation i enskilda områden. Trots tydliga beskrivningar om hur tillkommande bebyggelse kan verka för att mildra bullernivåerna i redan utsatta bostadsområden bedöms planen medföra måttliga negativa konsekvenser för människors hälsa.
8.2	Trygghet och trivsel		Med riktlinjer som säkerställer bevarande av stora rekreationsområden, parker och idrottsanläggningar samt riktlinjer som vägleder hur trygga vägar och kopplingar kan skapas bedöms planen bidra till att stötta en trygg och trivsam utveckling. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser.
8.3	Hållbart vardagsliv och levande samhällen		Kommun har utmaningar kopplat till demografi. Utmaningarna hanteras inte på ett tydligt sätt i översiktsplanen. Utan en tydlig strategi kopplad till kommunens befolkningsutveckling och ekonomiska förutsättningar påverkas möjligheterna att bibehålla och utveckla närservice på ett sätt som främjar ett hållbart vardagsliv och levande samhällen. Planförslaget har ambitionen att utveckla en större blandning av bostäder inom kommunen, men klargör varken behov eller åtaganden. Planen motverkar inte en positiv utveckling, men hanterar inte kommande utmaningar.
8.4	Inkludering och social sammanhållning		Planförslaget har ambitioner, mål och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot en mer sammanhållen utveckling. Samtidigt lyfts endast vissa perspektiv kopplat till hur utvecklingen ska uppnås. Åtgärder kopplade till behov i enskilda stråk eller geografiska delområden saknas. Sammantaget bedöms planförslaget bidra till en utveckling som varken medför positiva eller negativa konsekvenser.
8.5 MB	Riskförhållanden inklusive klimatanpassning		Behovet av åtgärder för klimatanpassning uppmärksammas, det är positivt att kommunen pekar ut områden för skyfallshantering. Följs planförslagets riktlinjer minskar klimatrelaterade risker påtagligt. Planförslaget medger dock utveckling inom enskilda områden där flera samverkande riskfaktorer identifierats. Riskbilden är positiv för kommunen som helhet, men risker kvarstår i enskilda områden.
EKONOMISKA KONSEKVENSER			
9.1 MB	Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt		Varsam bebyggelseutveckling i redan bebyggda områden. Inget byggande på jordbruksmark.
9.2	Kommunal ekonomi		Relativt små åtaganden i termer av områdesutveckling, nya offentliga miljöer, teknisk försörjning eller infrastruktur. Planförslag och övrigt underlag medger ingen mer detaljerad bedömning. Kommunens ekonomi kan på sikt påverkas avsevärt av demografiska effekter, vilken planeringen inte specifikt inriktas på att motverka.
9.3	Förutsättningar för näringslivet		Inga tydliga insatser speciellt för näringslivets utveckling, men inte heller åtgärder eller inriktningar som motverkar en positiv utveckling. Potentialen kopplad till läge och existerande verksamheter vid knutpunkt Danderyd utnyttjas inte fullt ut.

Bild ovan: Samlad bedömning av planförslaget. Från hållbarhetsbedömningen.

7.3.1. Miljökonsekvenser

Danderyds ambition är att *sjöar och vattendrag* ska vara ekologiskt hållbara och att variationsrika livsmiljöer ska ha goda livsförhållanden. Dagvattenhantering och påverkan på ytvatten lyfts fram som de stora utmaningarna kopplat till kommunens vatten. Utifrån den begränsade exploatering som planen medger, kombinerat med de åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten som beskrivs bedöms planförslaget sammantaget innebära positiva konsekvenser för kommunens ytvatten och möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna. Planförslagets hantering av grundvatten är inte lika omfattande och medför en risk för att viktiga frågor som rör kommunens grundvatten missas.

Danderyd har flera områden med höga *naturvärden*. Ett av de övergripande målen i planen är att kommunen ska ha en grön och hälsosam livsmiljö för alla. Nybyggande ska koncentreras till kollektivtrafiknära lägen och anpassas till Danderyds gröna stadslandskap. Ekologiskt känsliga områden ska värnas och den biologiska mångfalden stärkas. Planförslaget pekar ut kustlinjen, de större sammanhängande skogsområdena, ek-, ädellöv- och barrskogsmiljöer men även naturen i villa- och trädgårdsstaden med ett särskilt värde som ska värnas. De övergripande målen samt de åtgärder som presenteras i planförslaget är ambitiösa. Viljeriktningen är att stärka naturvärden och ekologiska samband. Under respektive utredningsområde beskrivs hänsyn för efterföljande planering vilket bedöms vara positivt. Konkreta riktlinjer eller krav knutna till de föreslagna utredningsområdena saknas dock. Planförslaget medger sammantaget att en mycket liten del naturmark tas i anspråk, och varken grönstruktur eller biologiska mångfald bedöms påverkas i någon betydande utsträckning.

Planförslaget har en hög ambitionsnivå för att tillvarata och bevara *kulturhistoriska värden*. Historiska och kulturella värden som skapar identitet och karaktär ska bevaras och utvecklas. Planförslagets riktlinjer vägleder fortsatt planering och pekar ut att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska bevaras. Ny bebyggelse ska vid förtätning ta hänsyn till den befintliga byggda miljön och stor restriktivitet ska gälla vid förtätning och avstyckning inom villaområden. Planförslaget innebär att en stor del av kommunens kulturhistoriska värden bevaras och det bedöms ge tillräcklig vägledning för att i efterföljande planering skydda och utveckla dessa värden.

Planförslagets konsekvenser i termer av *klimatpåverkan* är svårbedömda. Bilens framkomlighet beskrivs som en fortsatt prioriterad fråga. Samtidigt presenteras flera inriktningar för att uppmuntra eller på annat sätt påverka invånarna mot mindre klimatpåverkande beslut i vardagen, framförallt kopplat till hållbara transporter. Åtgärder för att nå målet är bland annat att minska transporternas negativa klimatpåverkan samt att vid nybyggnation prioritera kollektivtrafiknära lägen med tillgång till goda gång- och cykelförhållanden.

Miljökvalitetsmål	Bedömning	Motivering
Begränsad klimatpåverkan		Planen innehåller övergripande mål, inriktning och vägledning för att minska klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet. Konkreta och uppföljningsbara mål finns i andra styrdokument och tas fram i efterföljande processer.
Frisk luft		Planförslaget pekar på behovet av att förbättra luftkvaliteten i Danderyd. Samtidigt prioriterar planen framkomlighet för vägtrafiken. Det motverkar målsättningen om att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.
Bara naturlig försuming		Påverkan sker främst genom kväveoxider från trafiken. Planförslaget är inte tydligt inriktat på att minska biltrafiken även om ambitionen är att kommunens framtida trafikökning ska ske inom hållbara transportmedel som kollektivtrafik eller gång och cykel.
Giftfri miljö		I planförslaget ges flera exempel på hur kommunen ska arbeta för att minimera risken för spridning av giftiga ämnen. Kopplingar till dagvattenhantering, hantering och sanering av förorenad mark, och kravställning i upphandling av byggmaterial och entreprenader uppmärksammas, liksom risken för spridning av föroreningar till följd av ett förändrat klimat.
Ingen övergödning		I planförslaget hanterats vattenfrågorna systematiskt och med höga ambitioner. Hantering av dagvattenuppmärksammas i planförslaget. Åtgärder i den byggda miljön föreslås och krav ställs på att dagvattenplan ska tas fram vid samtliga kommande planskeden.
God bebyggd miljö		Många av miljömålets 10 preciseringar återfinns som planeringsinriktningar eller som underliggande motiv för ställningstaganden. Samtidigt föreslås bostäder byggas där det finns risk för ras och skred, risk för översvämning, förhöjda luftföroreningshalter samt höga bullernivåer. Planförslaget har dock åtgärder för att i kommande planarbete hantera sådana de risker som kan uppstå. Utformningen av ny bebyggelse kan i svåra trafikmiljöer bidra positivt till lokala miljöförhållanden, t.ex. genom att ny bebyggelse fungerar som bullerskärm.
Ett rikt växt- och djurliv		Planen medger att en mycket liten del naturmark tas i anspråk vilket är positivt. Svaga gröna stråk pekas ut och en ambition att stärka dessa presenteras. Konkreta riktlinjer för hur naturvärden och samband ska värnas/utvecklas saknas dock. Ny bebyggelse intill E18 kan, utan hänsyn till grönstrukturen, ytterligare öka barriäreffekten mellan Rinkebyskogen och Altorpsskogen. Om åtgärder å andra sidan genomförs i samband med exploatering intill E18 kan istället de ekologiska spridningssambanden stärkas.
Levande sjöar och vattendrag		I planförslaget hanterats vattenfrågorna systematiskt och med höga ambitioner. Det ges ett flertal exempel på hur kommunen ska arbeta för att förbättra vattenförhållandena i recipienterna.
Hav i balans		I planförslaget hanteras vattenfrågorna systematiskt och med höga ambitioner. Det ges ett flertal exempel på hur kommunen ska arbeta för att förbättra vattenförhållandena i recipienterna. Kusten ses som en tillgång i planeringen och naturreservaten Öarna i Stora Värtan bibehålls och värnas.
Grundvatten av god kvalitet		Planförslaget saknar riktlinjer kopplat till grundvatten. De åtgärder som föreslås för fördröjning av vatten bedöms dock ha positiv effekt även för grundvatten. Förtätning utmed E18 leder sannolikt även till att förorenad mark saneras vilket minskar risken för föroreningar av grundvatten över tid.
Myllrande våtmarker		Våtmarkers värden och funktioner uppmärksammas och översiktsplanen är tydligt om att de ska värnas. I planen beskrivs även att nya våtmarker ska anläggas där det i nuläget saknas.
Levande skogar		Skogens värden och funktioner värnas i planen. Svaga stråk presenteras och en ambition att stärka de ekologiska sambanden finns. Ingen skogsmark tas i anspråk.
Ett rikt odlingslandskap		Planen berör inte i någon större utsträckning odlingslandskapets kvaliteter.

Bild ovan: Bedömning av planförslagets bidrag till miljökvalitetsmålen. Från hållbarhetsbedömningen.

7.3.2. Sociala konsekvenser

Buller och dålig *luftkvalitet* är allvarliga problem i många tätbebyggda miljöer med mycket trafik. En övergripande inriktning i planförslaget är att luften i Danderyd ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Boendemiljöer, förskolor och skolors inne- och utomhusmiljö samt park- och rekreationsområden ska prioriteras vid

bullerreducerande åtgärder. Planförslagets inriktning med bebyggelseutveckling längs E18-stråket bedöms dock öka risken att människor utsätts för buller över riktvärden samt ohälsosamma luftföroreningar. Utformningen av en tillkommande bebyggelse kan påverka situationen på enskilda platser positivt. En tunnelförläggning av E18 skulle förbättra luftkvalitet och bullernivåer avsevärt längs hela korridoren lokalt.

Trygghet och trivsel är viktiga för människors välbefinnande och för kommunens attraktivitet. Planförslaget har inriktningar bl.a. för att utveckla och bevara viktiga rekreationsstråk, säkerställa att det i varje kommundel finns en stor lekplats som är attraktiv för många, samt att placering och utformning av ny bebyggelse sker så att det inte hindrar det rörliga friluftslivet utan istället bidrar till utvecklade rekreationsstråk. Det finns också riktlinjer för trygghet i utemiljön, men enskilda platser som idag är otrygga identifieras inte. Sammantaget bedöms planen bidra till att stötta en trygg och trivsam utveckling.

Planförslaget har bedömts utifrån hur väl det möjliggör ett *Hållbart vardagsliv och levande samhällen.* Relevant riktlinje i planförslaget är t.ex. att en variation av bostadsutbudet i alla kommundelar ska prioriteras för att underlätta kvarboende i sin närmiljö. Hur behov av olika typer av bostäder ser ut i enskilda komundelar klargörs dock inte. Att placera huvuddelen av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen som planförslaget lyfter bidrar till goda förutsättningar för ett hållbart vardagsliv. Det gör även satsningar på att stärka gång- och cykeltrafiken vilket gör det säkrare och attraktivare för fler att gå eller cykla till arbete, skola och andra målpunkter. Möjligheterna att, inom ramen för den fysiska planeringen, möta de demografiska utmaningarna tas inte tillvara. Detta påverkar möjligheterna att i enskilda områden långsiktigt bibehålla ett befolkningsunderlag som medger fortsatt hög tillgänglighet till service, förskolor, skolor och andra offentliga tjänster.

All planering bör bidra till *inkludering och social sammanhållning.* Bebyggelsen i kommunen utgörs dels av ett centralt stråk med huvudsakligen högre bebyggelse med flerbostadshus, arbetsplatser och service, dels av en varierad småhusbebyggelse av trädgårdskaraktär med inslag av flerfamiljshus och lokala servicecentra. Planförslaget vill knyta samman kommunen med bättre förbindelser mellan kommundelarna. I varje kommundel ska det finnas goda möjligheter för olika slags idrotts- och motionsaktiviteter och finnas en större välutrustad lekplats. Lokaliseringen av sådana målpunkter kan bidra till att knyta samman olika bostadsområden genom att gemensamma mötesplatser för boende inom olika kommundelar skapas. Skolor kan fungera på samma sätt. Sammantaget bedöms planförslaget presentera ambitioner, mål och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot en mer sammanhållen utveckling. En tydlighet i hur behoven ser ut i och mellan

enskilda delområden och vilka insatser som rekommenderas skulle ge ökat stöd i den fortsatta planeringen.

Planförslaget uppmärksammar ett antal *risker* som är förknippade med områden föreslagna för vidare utredning. Det handlar om klimatrelaterade risker som ras, skred och översvämning vid skyfall, men också förorenad mark eller radon. Det är positivt att en riskkartläggning genomförts men det framgår inte av planen hur resultaten omhändertagits, hur riskerna ska mildras eller om kartläggningen på något vis påverkat valet av lokaliseringar. Det är även positivt att kommunen särskilt pekar ut områden för skyfallshantering i mark- och vattenanvändningskartan. I nuläget går det dock inte att bedöma hur allvarliga riskerna sammantaget är. Det är därför angeläget med tydliga och transparenta motiv till varför utredningsområden lokaliserats till platser där det finns identifierade risker.

7.3.3. Ekonomiska konsekvenser

I termer av *hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön* har planförslaget små konsekvenser. Ny bebyggelse planeras i första hand i områden intill E18 eller i anslutning till annan bebyggelse. Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära redan ianspråktagna områden bidrar planen till att hushålla med marken i den fysiska planeringen. Ingen jordbruksmark påverkas.

Planförslaget innehåller förhållandevis få konkreta förslag som direkt påverkar den *kommunala ekonomin.* Ingen större utveckling av nya bostadsområden pekas ut. Sådan utveckling kan annars vara förenad med stora kommunala kostnader för iordningställande av allmän platsmark, förbättring av gator och vägar samt komplettering av teknisk försörjning. Den demografiska utvecklingen kan däremot på sikt påverka kommunens ekonomi avsevärt.

Planförslaget har relativt lite innehåll som direkt påverkar *näringslivets förutsättningar* i kommunen. Exempel pekas inga områden ut för teknisk verksamhet såsom ytor för snöröjning och ingen ny mark pekas heller ut avsedd för industriell verksamhet eller handel. Inget av de övergripande målen är inriktat på näringslivets behov, men inriktningen på tillgänglighet, attraktiva stadsmiljöer och goda kommunikationer gynnar nuvarande verksamheter i kommunen och kan bidra till att attrahera nya. Läget i regionen och tillgången på kvalificerad arbetskraft borde ge goda förutsättningar för näringslivet också framöver. Planen skulle kunna lyfta fram de speciella lägesegenskaper som framför allt knutpunkt Danderyd och Danderyds sjukhus har, och sätta områdets möjliga utveckling i ett regionalt perspektiv.

RS 2021-0970

HÅLLBARHETSBEDÖMNING ÖVERSIKTSPLAN FÖR DANDERYDS KOMMUN

MED MKB FÖR STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

Granskningshandling november 2021



BESTÄLLARE

Danderyd kommun
Kontaktperson: Staffan Lind

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad
WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
wsp.com

Uppdragsansvarig: Filippa Pershagen

Medverkande utredare:
Hanna Ljungqvist,
Emmelie Nilsson
Oskar Wallgren (uppdragsansvarig i samrådsskede)

Granskare: Emma Hell Lövgren

Granskningshandling november 2021
Bild framsida: Stocksundsbron in till Danderyd - Fotograf Erik Somnäs 2020



SAMLAD BEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET

För alla nya översiktsplaner ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Syftet med en sådan bedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen genomförs parallellt med, och integrerat i, planprocessen. Danderyds kommun har valt att utvidga bedömningen till att också inkludera sociala och ekonomiska konsekvenser. Detta avsnitt sammanfattar konsekvensbeskrivningen för Danderyds kommuns nya översiktsplan så här långt, inför granskning. Texten utgör en icke-teknisk sammanfattning av arbetet.

I planförslaget definieras fyra målområden, med tillhörande målbilder och övergripande mål för hela kommunens framtida rumsliga utveckling och fysiska planering. Dessa ligger till grund för planens förslag på hur mark- och vattenområden ska utvecklas. Planförslaget är i första hand inriktat på utveckling av ny eller ändrad bebyggelse inom 14 områden för vilka fördjupade utredningar ska klargöra behov och möjligheter till nybyggnation. I övrigt ska utvecklingen i redan byggda områden bidra till ett varierat utbud, samtidigt som kulturhistoriska, arkitektoniska, miljömässiga och friluftsrelaterade intressen bevaras och/eller utvecklas. Kommunen har inget uttalat mål för vilken befolkningsutveckling som planen ska möjliggöra.

Den exakta omfattningen av den föreslagna tillkommande bebyggelsen är inte beskriven. Sammantaget medger planen en relativt försiktig utveckling av kommunens markanvändning. Omfattningen av negativa miljökonsekvenser till följd av ändrad markanvändning bedöms generellt sett som liten.

Lokalisering av bebyggelse och verksamheter ska enligt plan- och bygglagen (PBL) vara lämplig utifrån beskaffenhet, läge och behov. Frågor kopplat till hälsa, säkerhet och risk ska vara centrala vid en sådan prövning. I planförslaget föreslås ny bebyggelse möjliggöras i flera utredningsområden med jämförelsevis dåliga förutsättningar vad gäller exempelvis buller, luftkvalitet, markföroreningar och klimatrelaterade risker. Det är angeläget att dessa förutsättningar klarläggs i mer detalj och att det finns en öppenhet för att undanta områden från vidare utredning om de inte visar sig klara PBL:s lämplighetskrav.

Kommunens demografi är en förutsättning som utgör grund för kommunens planarbete. Kommunen gör bedömningen att det finns en risk att befolkningens sammansättning över tid kommer att påverka försörjningskvoten negativt och att ett överskott på till exempel skolor kommer att uppstå. Följer utvecklingen i kommunen den nya befolkningsprognosen från 2021 bedöms försörjningskvoten påverkas positivt, det är dock avhängigt att ny byggnation sker så som befolkningsprognosen bedömer fram till år 2035. Kommunalekonomin kan dessutom påverkas påtagligt. Planförslaget hanterar inte denna fråga strategiskt – varken markanvändning eller planeringsriktlinjer är kopplade till och utformade för att möta framtidens demografi. Översiktsplanen skulle bättre kunna bidra till kommunens samlade utveckling med en tydligare koppling mellan demografi, hushållens sammansättning, och planering för bostadsutbud för olika typer av behov i olika kommundelar.

Miljökonsekvenser

Danderyds ambition är att ***sjöar och vattendrag*** ska vara ekologiskt hållbara och att variationsrika livsmiljöer ska ha goda livsförhållanden. Dagvattenhantering och påverkan på ytvatten lyfts fram som de stora utmaningarna kopplat till kommunens vatten. Utifrån den begränsade exploatering som planen medger, kombinerat med de åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten som beskrivs bedöms planförslaget sammantaget innebära positiva konsekvenser för kommunens ytvatten och möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna. Planförslagets hantering av grundvatten är inte lika omfattande och medför en risk för att viktiga frågor som rör kommunens grundvatten missas.

Danderyd har flera områden med höga ***naturvärden.*** Ett av de övergripande målen i planen är att kommunen ska ha en grön och hälsosam livsmiljö för alla. Nybyggande ska koncentreras till kollektivtrafiknära lägen och anpassas till Danderyds gröna stadslandskap. Ekologiskt känsliga områden ska värnas och den biologiska mångfalden stärkas. Planförslaget pekar ut kustlinjen, de större sammanhängande skogsområdena, ek-, ädellöv- och barrskogsmiljöer men även naturen i villa- och trädgårdsstaden med ett särskilt värde som ska värnas. De övergripande målen samt de åtgärder som presenteras i planförslaget är ambitiösa. Viljeriktningen är att stärka naturvärden och ekologiska samband. Under respektive utredningsområde beskrivs hänsyn för efterföljande planering vilket bedöms vara positivt. Konkreta riktlinjer eller krav knutna till de föreslagna utredningsområdena saknas dock. Planförslaget medger sammantaget att en mycket liten del naturmark tas i anspråk, och varken grönstruktur eller biologiska mångfald bedöms påverkas i någon betydande utsträckning.

Planförslaget har en hög ambitionsnivå för att tillvarata och bevara ***kulturhistoriska värden***. Historiska och kulturella värden som skapar identitet och karaktär ska bevaras och utvecklas. Planförslagets riktlinjer vägleder fortsatt planering och pekar ut att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska bevaras. Ny bebyggelse ska vid förtätning ta hänsyn till den befintliga byggda miljön och stor restriktivitet ska gälla vid förtätning och avstyckning inom villaområden. Planförslaget innebär att en stor del av kommunens kulturhistoriska värden bevaras och det bedöms ge tillräcklig vägledning för att i efterföljande planering skydda och utveckla dessa värden.

Planförslagets konsekvenser i termer av ***klimatpåverkan*** är svårbedömda. Bilens framkomlighet beskrivs som en fortsatt prioriterad fråga. Samtidigt presenteras flera inriktningar för att uppmuntra eller på annat sätt påverka invånarna mot mindre klimatpåverkande beslut i vardagen, framförallt kopplat till hållbara transporter. Åtgärder för att nå målet är bland annat att minska transporternas negativa klimatpåverkan samt att vid nybyggnation prioritera kollektivtrafiknära lägen med tillgång till goda gång- och cykelförhållanden.

Sociala konsekvenser

Buller och dålig ***luftkvalitet*** är allvarliga problem i många tätbebyggda miljöer med mycket trafik. En övergripande inriktning i planförslaget är att luften i Danderyd ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Boendemiljöer, förskolor och skolors inne- och utomhusmiljö samt park- och rekreationsområden ska prioriteras vid bullerreducerande åtgärder. Planförslagets inriktning med bebyggelseutveckling längs E18-stråket bedöms dock öka risken att människor utsätts för buller över riktvärden samt ohälsosamma luftföroreningar. Utformningen av en tillkommande bebyggelse kan påverka situationen på enskilda platser positivt. En

tunnelförläggning av E18 skulle förbättra luftkvalitet och bullernivåer avsevärt längs hela korridoren lokalt.

Trygghet och trivsel är viktiga för människors välbefinnande och för kommunens attraktivitet. Planförslaget har inriktningar bl.a. för att utveckla och bevara viktiga rekreationsstråk, säkerställa att det i varje kommundel finns en stor lekplats som är attraktiv för många, samt att placering och utformning av ny bebyggelse sker så att det inte hindrar det rörliga friluftslivet utan istället bidrar till utvecklade rekreationsstråk. Det finns också riktlinjer för trygghet i utemiljön, men enskilda platser som idag är otrygga identifieras inte. Sammantaget bedöms planen bidra till att stötta en trygg och trivsam utveckling.

Planförslaget har bedömts utifrån hur väl det möjliggör ett ***Hållbart vardagsliv och levande samhällen.*** Relevant riktlinje i planförslaget är t.ex. att en variation av bostadsutbudet i alla kommundelar ska prioriteras för att underlätta kvarboende i sin närmiljö. Hur behov av olika typer av bostäder ser ut i enskilda komundelar klargörs dock inte. Att placera huvuddelen av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen som planförslaget lyfter bidrar till goda förutsättningar för ett hållbart vardagsliv. Det gör även satsningar på att stärka gång- och cykeltrafiken vilket gör det säkrare och attraktivare för fler att gå eller cykla till arbete, skola och andra målpunkter. Möjligheterna att, inom ramen för den fysiska planeringen, möta de demografiska utmaningarna tas inte tillvara. Detta påverkar möjligheterna att i enskilda områden långsiktigt bibehålla ett befolkningsunderlag som medger fortsatt hög tillgänglighet till service, förskolor, skolor och andra offentliga tjänster.



Foto: Marina läroverket och Cedergrenska tornet - Fotograf Erik Somnäs 2020

All planering bör bidra till ***inkludering och social sammanhållning***. Bebyggelsen i kommunen utgörs dels av ett centralt stråk med huvudsakligen högre bebyggelse med flerbostadshus, arbetsplatser och service, dels av en varierad småhusbebyggelse av trädgårdskaraktär med inslag av flerfamiljshus och lokala servicecentra. Planförslaget vill knyta samman kommunen med bättre förbindelser mellan kommundelarna. I varje kommundel ska det finnas goda möjligheter för olika slags idrotts- och motionsaktiviteter och finnas en större välutrustad lekplats. Lokaliseringen av sådana målpunkter kan bidra till att knyta samman olika bostadsområden genom att gemensamma mötesplatser för boende inom olika kommundelar skapas. Skolor kan fungera på samma sätt. Sammantaget bedöms planförslaget presentera ambitioner, mål och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot en mer sammanhållen utveckling. En tydlighet i hur behoven ser ut i och mellan enskilda delområden och vilka insatser som rekommenderas skulle ge ökat stöd i den fortsatta planeringen.

Planförslaget uppmärksammar ett antal ***risker*** som är förknippade med områden föreslagna för vidare utredning. Det handlar om klimatrelaterade risker som ras, skred och översvämning vid skyfall, men också förorenad mark eller radon. Det är positivt att en riskkartläggning genomförts men det framgår inte av planen hur resultaten omhändertagits, hur riskerna ska mildras eller om kartläggningen på något vis påverkat valet av lokaliseringar. Det är även positivt att kommunen särkskilt pekar ut områden för skyfallshantering i mark- och vattenanvändningskartan. I nuläget går det dock inte att bedöma hur allvarliga riskerna sammantaget är. Det är därför angeläget med tydliga och transparenta motiv till varför utredningsområden lokaliserats till platser där det finns identifierade risker.

Ekonomiska konsekvenser

I termer av ***hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön*** har planförslaget små konsekvenser. Ny bebyggelse planeras i första hand i områden intill E18 eller i anslutning till annan bebyggelse. Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära redan ianspråktagna områden bidrar planen till att hushålla med marken i den fysiska planeringen. Ingen jordbruksmark påverkas.

Planförslaget innehåller förhållandevis få konkreta förslag som direkt påverkar den ***kommunala ekonomin***. Ingen större utveckling av nya bostadsområden pekas ut. Sådan utveckling kan annars vara förenad med stora kommunala kostnader för iordningställande av allmän platsmark, förbättring av gator och vägar samt komplettering av teknisk försörjning. Den demografiska utvecklingen kan däremot på sikt påverka kommunens ekonomi avsevärt.

Planförslaget har relativt lite innehåll som direkt påverkar ***näringslivets förutsättningar*** i kommunen. Exempel pekas inga områden ut för teknisk verksamhet såsom ytor för snörjning och ingen ny mark pekas heller ut avsedd för industriell verksamhet eller handel. Inget av de övergripande målen är inriktat på näringslivets behov, men inriktningen på tillgänglighet, attraktiva stadsmiljöer och goda kommunikationer gynnar nuvarande verksamheter i kommunen och kan bidra till att attrahera nya. Läget i regionen och tillgången på kvalificerad arbetskraft borde ge goda förutsättningar för näringslivet också framöver. Planen skulle kunna lyfta fram de speciella lägesegenskaper som framför allt knutpunkt Danderyd och Danderyds sjukhus har, och sätta områdets möjliga utveckling i ett regionalt perspektiv.



Foto: Ymervägen i Djursholm - Fotograf Kristina Fischer

INNEHÅLL

SAMLAD BEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET 3

1 INLEDNING 10

2 PLANFÖRSLAGET 12

3 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE 15

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER 15

4 RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000 18

5 METOD 24

5.1 ARBETSSÄTT 24
5.2 VÄRDERING AV KONSEKVENSER 25

6 AVGRÄNSNING 26

7 MILJÖKONSEKVENSER 28

7.1 VATTEN 28
7.2 NATUR 30
7.3 BEBYGGELSE, KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP 34
7.4 KLIMATPÅVERKAN 38

8 SOCIALA KONSEKVENSER 40

8.1 HÄLSA OCH LIVSMILJÖ 40
8.2 TRYGGHET OCH TRIVSEL 44
8.3 HÅLLBART VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN 47
8.4 INKLUDERING OCH SOCIAL SAMMANHÅLLNING 50
8.5 RISK OCH KLIMTATANPASSNING 53

9 EKONOMISKA KONSEKVENSER 56

9.1 HUSHÅLLNING MED MARK, VATTEN OCH DEN FYSISKA MILJÖN I ÖVRIGT 56
9.2 KOMMUNAL EKONOMI 57
9.3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET 58

10 ALTERNATIV 60

10.1 MILJÖNS SANNOLIKA UTVECKLING OM PLANEN INTE ANTAS 60
10.2 AVFÄRDADE ALTERNATIV 62

11 SAMLAD BILD 64

11.1 KONSEKVENSERNA SAMMANFATTADE 64
11.2 PLANFÖRSLAGET OCH MILJÖKVALITETSMÅLEN 66
11.3 FORTSATT ARBETE 68
11.4 UPPFÖLJNING AV KONSEKVENSER 70

12 REFERENSER 71

FIGURER OCH TABELLER

Figur 1. Mark- och vattenanvändningskarta, Danderyds översiktsplan 14
Figur 2. Mark- och vattenanvändningskarta från RUFS 2050 som visar Danderyds kommun 15
Figur 3 Mark- och vattenanvändningskarta tillhörande Danderyds kommuns översiktsplan 2006 16
Figur 4. Vägledande och styrande dokument av relevans för översiktsplaneringen i kommunen 17
Figur 5. Vägledande och styrande dokument av relevans för översiktsplaneringen i kommunen i framtiden. 17
Figur 6 Kommunens två riksintresseområden för kulturmiljövården 18
Figur 7 Riksintressen för kommunikation 19
Figur 8 Område utpekat som riksintresse för friluftslivet 19
Figur 9. Kommunens naturreservat, samt delar av öarna i Stora Värtan som omfattas av tillträdesförbud 20
Figur 10. Karta över nordöstra Danderyd med Rinkebyskogen 20
Figur 11. Strandskyddsförhållanden 21
Figur 12. Generell modell för hållbarhetskonsekvensbedömning 24

Tabell 1. Statusklassning och kvalitetskrav för Danderyd vattenförekomster 22
Tabell 2. Miljökonsekvenserna sammanfattade 64
Tabell 3. Planförslagets bidrag till miljökvalitetsmålen 67

1 INLEDNING

En översiktsplan beskriver en kommuns avsikter i fråga om mark- och vattenanvändning, bebyggelseutveckling, riksintressen och allmänna intressen i övrigt. Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan. Danderyd kommuns gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige år 2006. Sedan dess har kommunen utvecklats och behovet av en ny översiktsplan vuxit fram. Kommunfullmäktige gav år 2018 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en ny översiktsplan (ÖP).

I arbetet med att ta fram översiktsplanen har kommunen deltagit i och fått stöd från länsstyrelsen i Stockholm och Kungliga tekniska högskolan (KTH) genom EKLIPS-projektet (energi och klimat i fysisk planering genom lokal och regional samverkan). Syftet med projektet var att lyfta energi- och klimatfrågorna i den fysiska planeringen och öka kunskapen om dessa.
Parallellt med översiktsplanen har arbete pågått med framtagande av ett miljö- och klimatprogram för Danderyds kommun 2021–2030. Programmet antogs av kommunfullmäktige i december 2020. Det ersätter tidigare miljöprogram och klimat- och energistrategi. Andra styrdokument som har relevans för ÖP-arbetet och är under framtagande är exempelvis bostadsförsörjningsprogram, vattenplan och dagvattenplan, trafikstrategi samt klimatanpassningsplan.

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en kommun som upprättar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En översiktsplan anses alltid medföra sådan påverkan. Miljöbedömningsarbetet ska dokumenteras i en konsekvensbeskrivning.

I syfte att skapa ett bredare beslutsunderlag har Danderyds kommun valt att genomföra miljöbedömningen som en del av en bredare hållbarhetsbedömning. I denna konsekvensbeskrivning redovisas därför planens konsekvenser i termer av hållbar utveckling samlat, med de delar som utgör miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalkens krav tydligt markerade.

Rapporten har följande delar: I kapitel 2 beskrivs kortfattat planförslagets huvudsakliga innehåll. Kapitel 3 redovisar förutsättningarna för planeringen i kommunen, och det efterföljande kapitlet presenteras gällande riksintressen och andra områdesskydd som påverkar planeringen. I kapitel 5 summeras den metod som använts i arbetet med hållbarhetsbedömningen och i kapitel 6 beskrivs den avgränsning som gjorts. Planförslagets miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser redovisas i kapitlen 7-9. I vart och ett av avsnitten i dessa kapitel ges konkreta förslag på hur planförslaget kan utvecklas och kompletteras inför nästa skede.

Alternativ och miljöns sannolika utveckling om planen inte antas redovisas i kapitel 10. I kapitel 11 ges en samlad bild av konsekvenserna, tillsammans med förslag på fortsatt arbete i planeringen i stort.



Foto: Danderyds sjukhus - Fotograf Erik Somnäs 2020

2 PLANFÖRSLAGET

Danderyds nya översiktsplan utgår från Agenda 2030 och de 17 globala mål som FN:s medlemsländer har enats om. Vidare utgår planen även från de 16 svenska miljömålen, generationsmålet, folkhälsomål, friluftsmål, energi- och klimatsmål, mål för gestaltad livsmiljö samt kultumiljömål samt Barnkonventionen. Kommunens övergripande vision är att Danderyd ska vara Sveriges bästa kommun att leva, bo och verka i. Danderyd ska möta invånarnas behov genom hela livet. I Danderyd ska den moderna trädgårdsstaden kombineras med hållbar stadsmiljö och kommunens utveckling ska kännetecknas av engagemang och delaktighet. I arbetet med att nå sin vision har kommunen tagit fram fem strategier: hög tillgänglighet, stor valfrihet, hög effektivitet, hög attraktivitet och stark utveckling.

I förslaget till ny översiktsplan definieras fyra målområden, med tillhörande målbilder och övergripande mål för hela kommunens framtida rumsliga utveckling och fysiska planering. Målområdena ligger till grund för planens förslag på hur mark- och vattenområden ska utvecklas.

De är:

- Bygga och bevara för idag och imorgon
- Grön och hälsosam livsmiljö för alla
- Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser
- Hållbara resor och transporter

Målområdena redovisas i den långsiktiga utvecklingsinriktningen för kommunen, i de riktlinjer för planeringen som presenteras samt i mark- och vattenanvändningskartan och dess utredningsområden.

Planförslagets utvecklingsinriktning redovisar kommunens långsiktiga intentioner och prioriteringar för kommunens planering. Utvecklingsinriktningen beskriver de viktigaste strategiska sambanden som påverkar kommunens långsiktiga utveckling med ställningstaganden för hur dessa strukturer bör utvecklas, även i ett mellankommunalt och regionalt sammanhang. Rubrikerna för utvecklingsinriktningarna är kopplade till planförslagets övergripande mål och beskrivs utifrån de övergripande strukturerna bebyggelse, natur och friluftsliv, kommunikationer, kommunens offentliga rum samt konsekvenser av utvekclingsinriktningarna. Utvecklingsinriktningen för bebyggelse är att kommunen ska bidra till det regionala behovet av nya bostäder och arbetsplatser i norra Storstockholm. Större delen av bebyggelseutvecklingen i Danderyd föreslås även fortsättningsvis ske i närhet till kollektivtrafik samt längs E18-stråket i nord-sydlig riktning. Inriktningen för natur och friluftsliv beskriver hur Danderyds gröna karaktär och naturreservaten bevaras och möjligheter till ett aktivt friluft- och fritidsliv utvecklas. Vidare beskriver utvecklingsinriktningen för kommunikationer hur den lokala och regionala kollektivtrafiken byggs ut. Utvecklingsinriktningen för kommunens offentliga rum beskriver utvecklingen för kommunens utemiljöer och mötesplatser. Under konsekvenser för utvecklingsinriktningar beskrivs hur utvecklingsinriktningarna bidrar till att uppfylla översiktsplanens övergripande mål. I detta avsnitt beskrivs även hur strategier och kommunens rådighet kan komma att påverka planens måluppfyllelse.

I planförslaget presenteras två alternativa utvecklingsinriktningar för E18. Alternativ ”Ingen tunnel” är utgångspunkt för den framtida planeringen medan alternativet ”Lång tunnel” är ett framtida scenario. Kommunens framtida planering ska syfta till att inte omöjliggöra en tunnelförlängning i framtiden.

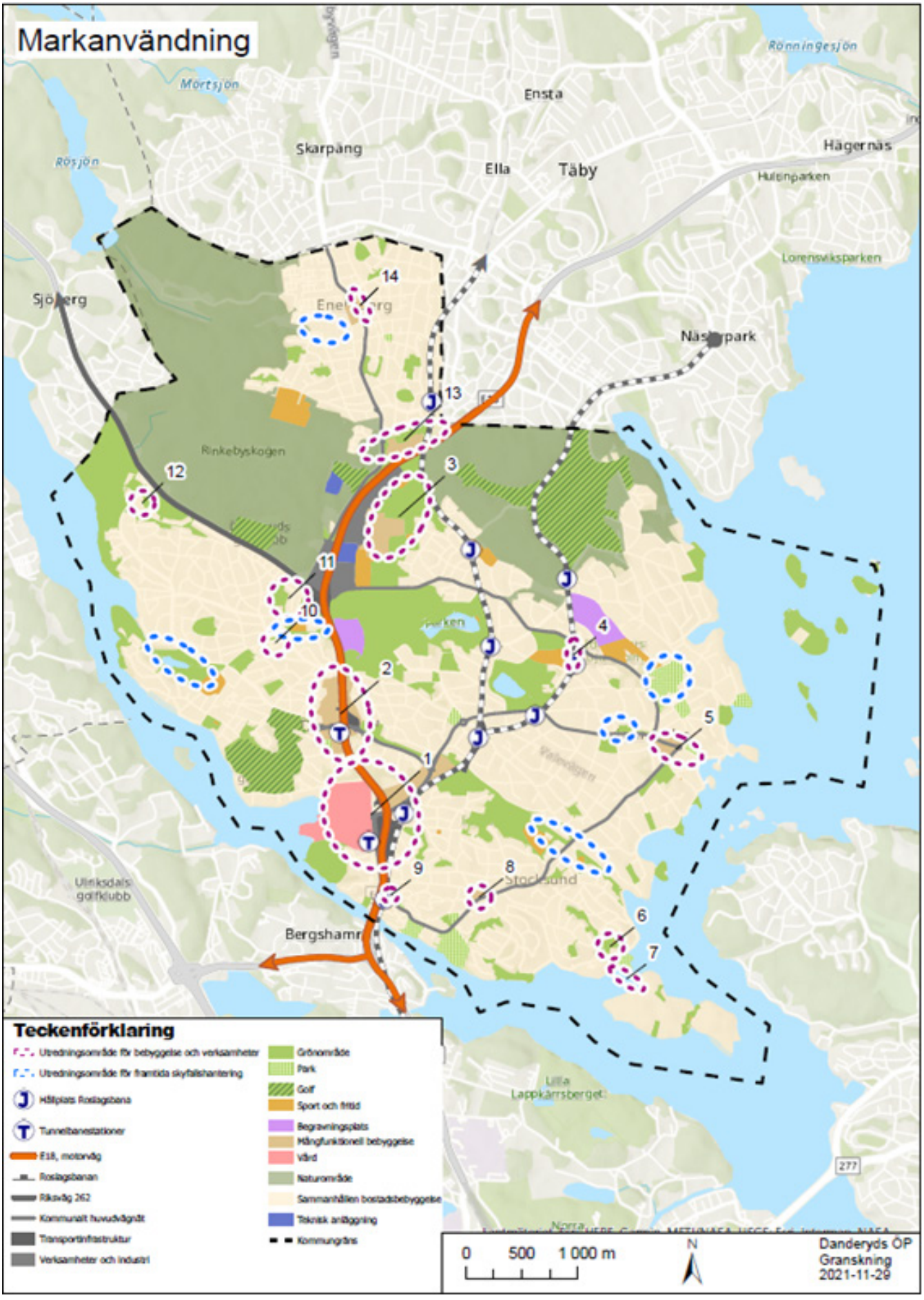
I översiktsplanens mark- och vattenanvändningskarta pekas 14 utredningsområden

för bebyggelse och 6 utredningsområden för framtida skyfallshantering ut. I kartan visas områdena med symboliska ringar som visar läge och ungefärlig utbredning, se Figur 1. För respektive utredningsområde redovisas kortfattat användning idag, förslag på utveckling i framtiden samt förslag på hänsyn för efterföljande planering. Utöver utredningsområdena visas även förslag på utredningsområden för skyfallshantering. För övriga områden föreslås befintlig markanvändning fortsätta inom områden markerade som mångfunktionell bebyggelse eller sammanhängande bostadsbebyggelse. Kategorin mångfunktionell bebyggelse omfattar bebyggelse med stads- och tätortsmässig karaktär och avser huvudsakligen bostäder, kontor, handel, parker eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Sammanhängande bostadsbebyggelse avser huvudsakligen bostäder men med vissa kompletterande servicefunktioner som skolor, lokal handel och service eller fritidsanläggningar.

Planförslaget saknar mål för hur många bostäder eller arbetsplatser som den föreslagna markanvändningen ska ge plats för.

I slutet av 2019 genomfördes workshops för översiktsplanen med förtroendevalda och ledningsgrupp i kommunen. Under sommaren 2020 genomfördes en medborgardialog i form av en digital enkät. Enkäten utgick från samma frågeställningar som workshopen. Resultatet av dessa aktiviteter tillsammans med kommunens vision och övriga utredningar utgör grunden för planen. Mellan 3 maj och 13 juni 2021 var förslaget till ny översiktsplan ute på samråd. Under samrådet fick allmänheten, berörda aktörer och myndigheter möjlighet att yttra sig gällande den nya planen. Totalt inkom 742 svar genom en digital samrådsenkät, 45 svar från remissinstanser med flera, samt 41 svar från privatpersoner.

Samrådsredogörelsen finns att läsa på kommunens webbplats. Efter samråd har översiktsplanen reviderats och det har medfört att även hållbarhetsbedömningen har uppdaterats.



Figur 1. Mark- och vattenanvändningskarta, Danderyds nya översiktsplan.

3 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE

Danderyds kommun är en kustkommun som ligger mindre än 1 mil norr om Stockholm. Kommunen omges av vatten i alla väderstreck utom i norr där kommunen gränsar till Sollentuna och Täby. Kommunens maritima gräns är mot Sollentuna i väster, Solna i sydväst, Stockholm i syd samt Lidingö, Vaxholm, Österåker och Täby i öster. Danderyds kommun är en av landets till ytan minsta kommuner med en areal på cirka 28 kvadratkilometer. I kommunen bor drygt 32 000 invånare . Kommunen är av historiska skäl uppdelad i fyra kommundelar: Enebyberg, Danderyd, Stocksund och Djursholm.

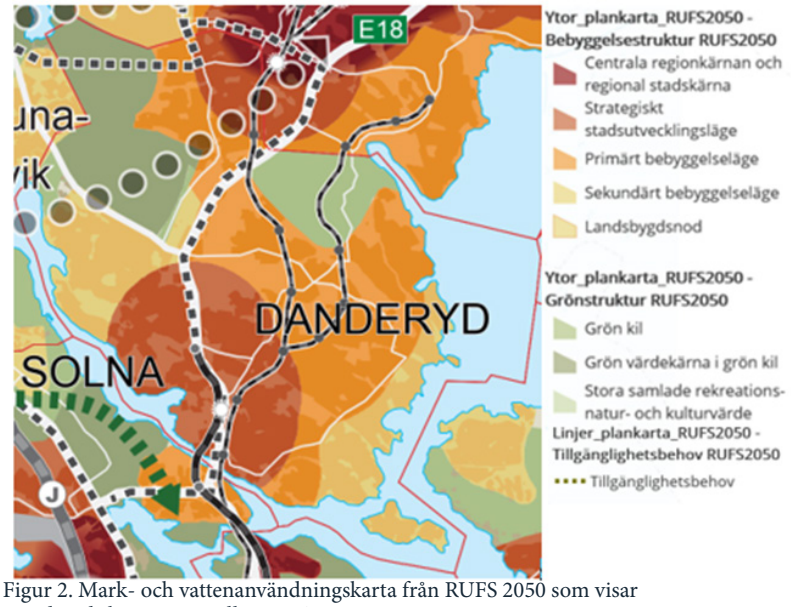
Alla kommundelar har ett eget centrum. I kommunens södra del ligger Danderyds sjukhus, en stor arbetsplats, viktig regional målpunkt och omstigningsstation mellan buss, tunnelbana och Roslagsbanan. De allmänna kommunikationerna inom kommunen består av bussförbindelser samt Roslagsbanan genom Stocksund, Djursholm och Enebyberg. Tunnelbanas röda linje går även till Mörby centrum, vilket är Danderyds kommuncentrum.

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER

3.1.1 RUFS 2050

Stockholms regionala utvecklingsplan, RUFS 2050, pekas området runt Danderyds sjukhus och Mörby centrum ut som ett strategiskt stadsutvecklingsläge, se Figur 2. Resten av kommunen pekas ut som primärt eller sekundärt bebyggelseläge. Med strategiskt stadsutvecklingsläge avses områden med hög kollektivtrafiktillgänglighet med hög potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. De primära bebyggelselägena har enligt RUFS 2050 potential att utvecklas till täta och sammanhängande miljöer med vissa urbana kvaliteter. I sekundära bebyggelselägen finns potential att komplettera och utveckla området, men ny bebyggelse bör lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet.

I RUFS 2050 mark- och vattenanvändningskarta identifieras även tillgänglighetsbehov. Tillgänglighetsbehovet redovisas på



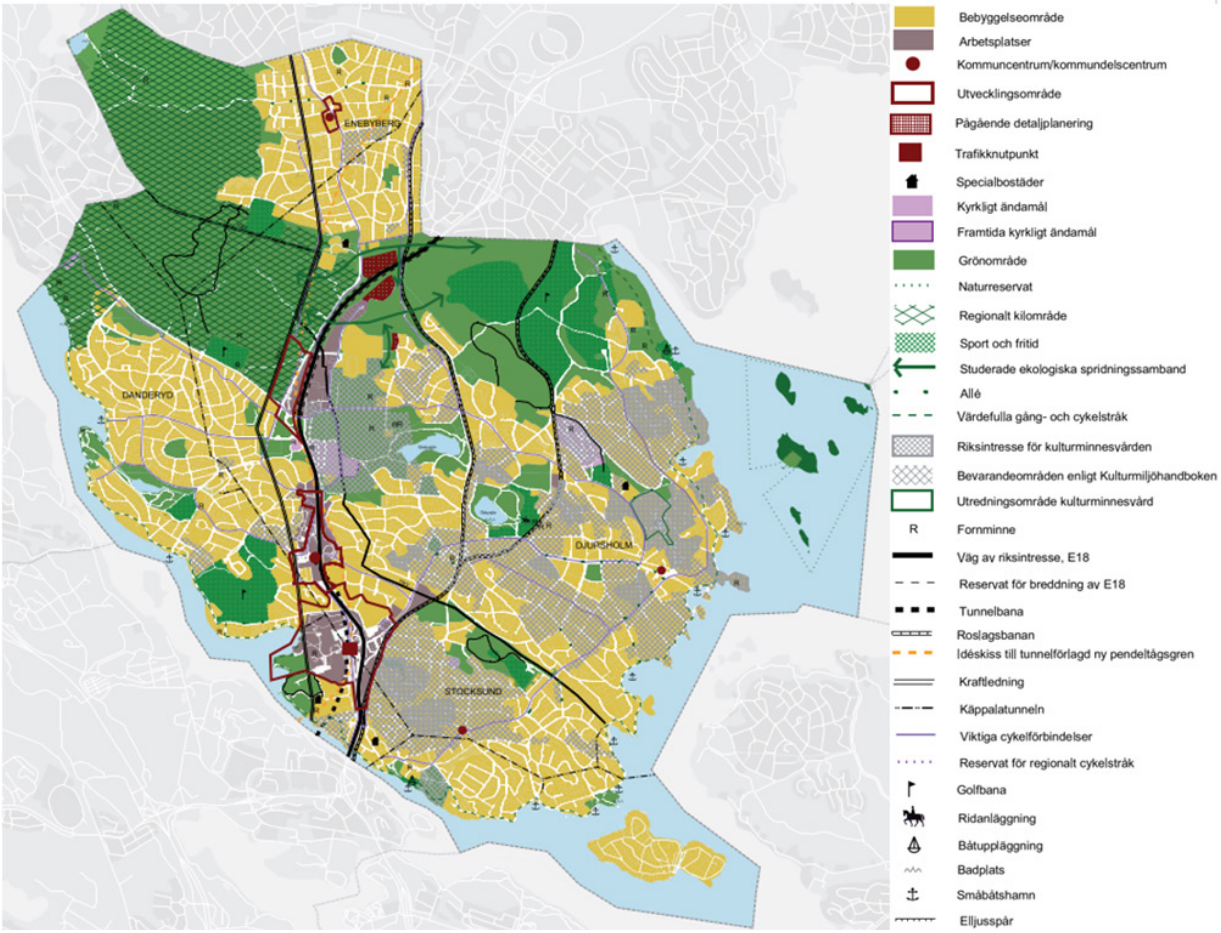
Figur 2. Mark- och vattenanvändningskarta från RUFS 2050 som visar Danderyds kommun. Källa: RUFS 2050

1. Danderyds kommuns hemsida ”kommunfakta”

ett övergripande sätt som behov som har identifierats för att utveckla det regionala transportsystemet i ett 2050-perspektiv. I Danderyd är det sambandet i nordöst-sydvästlig riktning från Täby genom Danderyd vidare mot Sollentuna som markerats som ett stråk där tillgängligheten kan förbättras. Det identifierade stråket löper genom området utpekat som grön värdekärna i grön kil.

3.1.2 Översiktsplan 2006

I gällande översiktsplan från 2006 presenteras en övergripande inriktning för utvecklingen i Danderyds kommun. I den tillhörande mmark- och vattenanvändningskartan illustreras inriktningen för framtidens markanvändning, se Figur 3 Markanvändningskarta tillhörande Danderyds kommuns översiktsplan 2006. Källa: Danderyds kommun, 2006. I översiktsplanen presenteras även en övergripande vision att Danderyds kommun ska utvecklas så att de olika kommundelarna sammanbinds. Utvecklingen av attraktiv bebyggelse längs E18 ges som exempel på hur barriäreffekterna och därmed störningarna från E18 kan minska. Visionen är även att Danderyds identitet som bygger på trädgårdsstadens värden med en bebyggelse integrerad i naturmiljön ska bevaras. Invånarna i Danderyd ska erbjudas ett varierat bostadsutbud i boendemiljöer med speciella kvaliteter. I Danderyd ska även näringslivet ges förutsättningar till fortsatt utveckling i goda kommunikationslägen. Det ska finnas konkurrenskraftig och varierad handel och annan service i kommunen.



Figur 3 Mark- och vattenanvändningskarta tillhörande Danderyds kommuns översiktsplan 2006. Källa: Danderyds kommun, 2006.

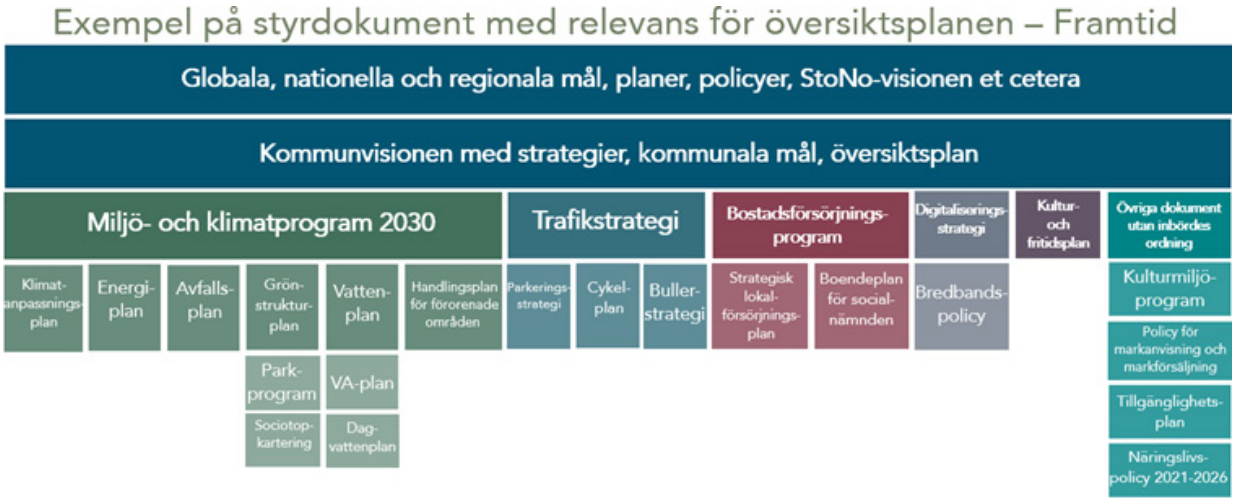
Se vidare kap. 10 Alternativ där skillnader mellan planförslaget och gällande ÖP beskrivs.

3.1.3 Vägledande och styrande dokument

Parallellt med översiktsplanen finns det flera program, planer och strategier som på olika sätt relaterar till planens syfte och mål, och som tillämpas tillsammans med planen i olika beslutssituationer. Dessa kan vara befintliga, planerade eller under framtagande. Vilka dessa vägledande och styrande dokument är och i framtiden kan komma att vara illustreras i Figur 4 och Figur 5 nedan.



Figur 4. Vägledande och styrande dokument av relevans för översiktsplaneringen i kommunen idag.



Figur 5. Vägledande och styrande dokument av relevans för översiktsplaneringen i kommunen i framtiden.

4 RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000

I detta avsnitt beskrivs riksintressen och andra skyddade områden inom kommunen som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömningen.

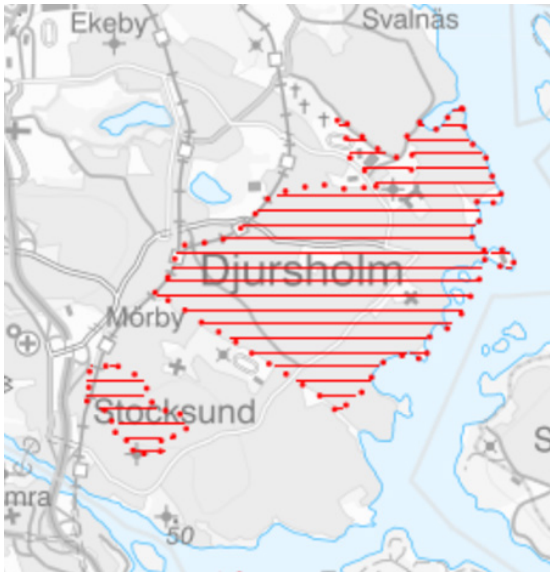
Sedan år 2015 arbetar länsstyrelsen med en översyn av riksintressen för kulturmiljövården i länet.[2]. Inom Danderyds kommun innebär det en översyn av kommunens två riksintressen för kulturmiljövården, se avsnitt 4.1 nedan. Översynen innebär att nya kunskapsunderlag kommer att tas fram och att värdetexter, urval och avgränsningar ses över. Det är Riksantikvarieämbetet som beslutar om dessa och syftet med uppdraget är att minska den areella omfattningen för landet som helhet. Danderyds kommun har tagit del av förslag på revidering och de två riksintresseområdena för kulturmiljö i kommunen föreslås att öka i omfattning.

Sedan januari 2020 genomförs en nationell översyn av kriterierna för mark- och vattenområden av riksintresse för bland annat naturvården, friluftslivet, kulturmiljövården och anläggningar för kommunikationer [3]. Det är de centrala myndigheterna Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Energimyndigheten, Tillväxtverket och Trafikverket som genomför arbetet på uppdrag av regeringen. Varje myndighet ska göra en översyn av sina respektive anspråk på områden av riksintressen och Boverket är samordnande myndighet i uppdraget.

I analysen i föreliggande rapport används de nu gällande gränserna för respektive riksintresse.

4.1 Riksintresse kulturmiljövård

I Danderyd finns två områden av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § miljöbalken: Djursholm villastad och Stocksund villastad, se Figur 6. Djursholm villastad utgör landets första som förort anlagda villastad, grundad på privat initiativ, och utgör förebild för flera liknande efterföljande samhällen.



Figur 6. Visar kommunens två riksintresseområden för kulturmiljövården. Källa: Boverket, 2020.

2. Länsstyrelsen i Stockholm: https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/samhalle/kulturmiljo/riksintressen-for-kulturmiljovarden. html
3. Regeringskansliet: https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/01/antalet-riksintressen-ska-minska/

4.2 Riksintresse för kommunikationer

I Danderyds kommun finns två riksintressen för kommunikationer utpekade av Trafikverket. Dessa skyddas enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. E18 och Roslagsbanan löper i nord-sydlig riktning genom kommunen se Figur 7. E18 löper centralt genom kommunen och passerar bland annat Mörby centrum.

Roslagsbanan består av totalt tre linjer vilka helt delar spårlinje i den södra delen av kommunen och in mot Stockholm. Norr om Djursholms Ösby delar sig Roslagsbanan i två separata linjer norrut. Den västra spårlinjen löper genom Enebyberg (linjerna mot Kårsta och Österskär) och den östra spårlinjen löper genom Djursholm (linjen mot Näsbypark).

4.3 Riksintresse för friluftslivet

Inom Danderyds nordvästra del finns ett litet område som ingår i utpekat riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, se Figur 8. Riksintresset Rösjön-Vallentuna-sjön-Rönninge by FAB 12 utgörs av ett större område som sträcker sig över kommunerna, Danderyd, Sollentuna, Täby, Upplands-Väsby, Vallentuna. Det är endast en liten del av riksintresseområdet som ligger inom Danderyds kommun.



Figur 7. Riksintressen för kommunikation, E18 i brun, Roslagsbanan i orange. Källa: Boverket, 2020.

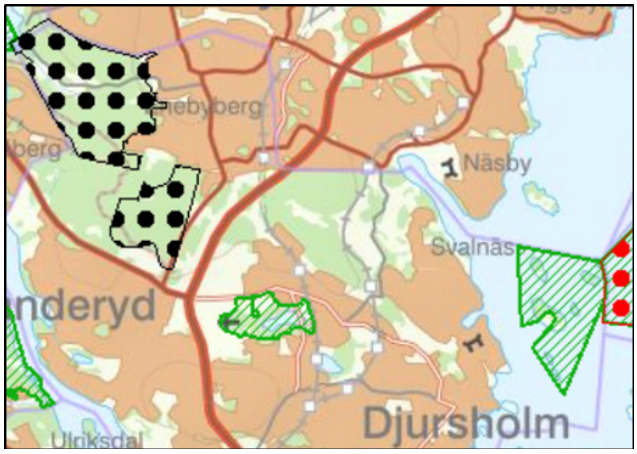


Figur 8. Område utpekat som riksintresse för friluftslivet markerat i blått skrafferat, kommungränsen markeras i lila och den del som är belägen i Danderyd inom svart cirkel. Källa: Naturvårdsverket, 2020.

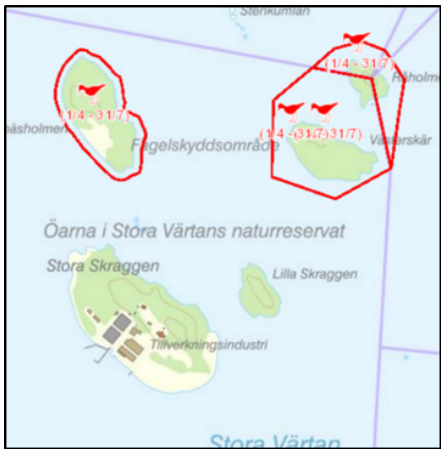
4.4 Naturreservat och tillträdesskydd

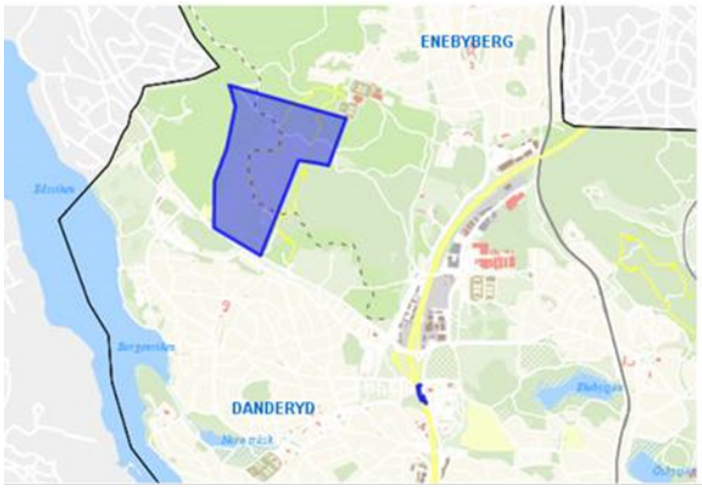
I Danderyd finns två kommunala naturreservat som skyddas enligt 7 kap. 4 § miljöbalken: Ekebysjön och Öarna i Stora Värtan. Tre av öarna i Stora Värtan omfattas även av tillträdesskydd, se Figur 9. Tillträdesförbudet är tidsbestämt och infaller under en bestämd period varje år i syfte att bevara fågelfaunan.

År 2014 beslutade kommunfullmäktige även att stora delar av Rinkebyskogen skulle vara skyddat genom naturreservat. Innan naturreservatet Rinkebyskogen kan verkställas krävs ytterligare ett beslut i kommunfullmäktige. Kommunen arbetar för närvarande med att ändra föreskrifterna för naturreservatet så att det kan registreras av länsstyrelsen. I Figur 8 nedan illustreras kommunens naturreservat Ekebysjön och Öarna i Stora Värtan samt Rinkebyskogen. Sedan beslutet om att göra Rinkebyskogen till naturreservat har kommunen förvärvat mer av skogsområdet i Rinkebyskogen. I nuläget utreder kommunen om tomten Danderyd 2:22 också ska ingå i reservatet, se figur 9. Utredning är för närvarande i ett tidigt skede och inget beslut har ännu fattats av kommunstyrelsen. Avsikten är dock att området ska skötas enligt föreslagen skötselplan för intilliggande naturreservat även i det fall området inte skulle ingå i reservatet i framtiden.



Figur 9. Ovan visas en karta på kommunens naturreservat, nedan en karta över de delar av öarna i Stora Värtan som omfattas av tillträdesförbud (markeras med röd linje). Källa: Naturvårdsverket, 2020.





Figur 10. Karta över nordöstra Danderyd med Rinkebyskogen, tomt Danderyd 2:22 markerad i blått.

4.5 Strandskydd

Miljöbalkens bestämmelser om strandskydd syftar till att hålla stränder fria från bebyggelse för att trygga allmänhetens tillgång till platser för bad och friluftsliv samt skydda värdefull flora och fauna. Det generella strandskyddet är 100 meter på land och 100 meter ut i vattnet. Strandskyddet kan utvidgas till 300 meter för stränder som är särskilt värdefulla. I Danderyd gäller strandskydd för mindre, oplanerade områden vid Sätra äng, vid Rösjön och för de små öarna i Värtan samt inom detaljplan vid Cedergrenska parken och Sätra ängar. Vid Rösjön och Sätra äng är strandskyddet utvidgat till 300 meter. I vissa andra detaljplanelagda eller stadsplanelagde områden kan dock strandskyddet även helt eller delvis gälla. I samband med att nya detaljplaner upprättas återinträder strandskyddet i de fall strandskyddet



Figur 11. Karta som visar områden med utvidgat strandskydd i rosa och gällande strandskydd inom detaljplanelagt område i gult skrafferat. Källa: Länsstyrelsen, 2020.

4.6 Vattenförekomster

I Danderyd finns totalt fyra ytvatten-förekomster och två grundvatten-förekomster (med definition enligt EU:s vattendirektiv). Ingen av vattenförekomsterna ligger helt inom kommunens gränser. I Danderyds kommun omfattas samtliga kustvatten av miljökvalitetsnormer för ytvatten men av kommunens sjöar är det endast Rösjön som omfattas. Ytvattenförekomster i Danderyd är således sjön Rösjön samt kustvattnen Edsviken, Stora Värtan och Lilla Värtan. Grundvattenförekomsterna är Täby-Danderyd som delvis berör kommunens norra del och Stockholmsåsen som angränsar kommunens del av Edsviken. Den nuvarande statusen samt kvalitetskravet för samtliga vattenförekomster i kommunen presenteras nedan i Tabell 1.

Tabell 1 Statusklassning och kvalitetskrav för Danderyd vattenförekomster.

Ytvattenförekomst	**Status**	**Ekologisk status**	**Kemisk status**
Rösjön	Befintlig status	God ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag*
Edsviken	Befintlig status	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag**
Lilla Värtan	Befintlig status	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	Måttlig ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag**
Stora Värtan	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2027	God kemisk status med vissa undantag***
Grundvattenförekomst	**Status**	**Kvantitativ status**	**Kemisk status**
Täby-Danderyd	Befintlig status	God status	God status
	Kvalitetskrav	God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus
Stockholmsåsen	Befintlig status	God status	God status
	Kvalitetskrav	God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus

*Undantag mindre stränga krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar.
**Undantag mindre stränga krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Undantag tidsfrister: Tributyltenn föroreningar (2027) och Antracen (2027).
***Undantag mindre stränga krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Undantag tidsfrister: Tributyltenn föroreningar (2027).

4.7 Övrigt skyddat vatten

I hela kommunen råder det förbud mot markavvattning. Kommungränsen i Edsviken angränsar till vattenskyddsområdet Ulriksdal som omfattar en stor del av Edsviken i Solna kommun.



Foto på klipporna längs Nora strand - Fotograf Ida Haglund 2020

5 METOD

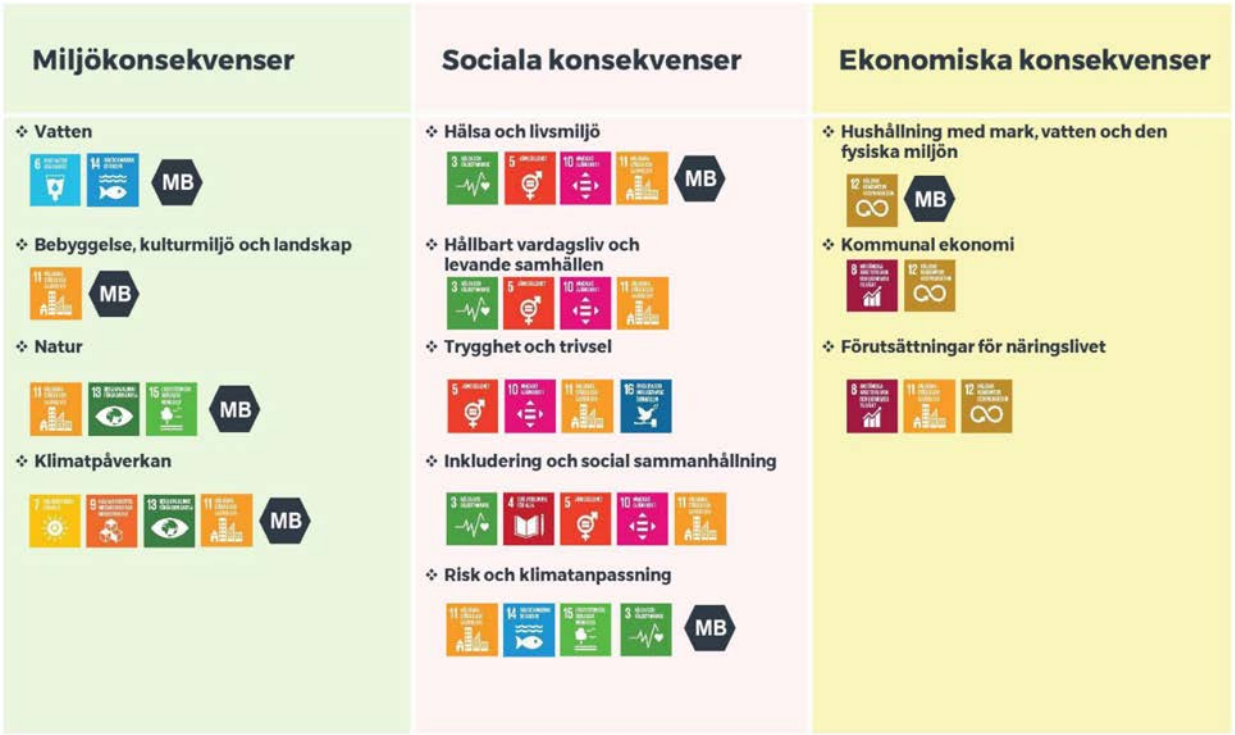
5.1 ARBETSSÄTT

Syftet med denna hållbarhetsbedömning är att bidra till helhetssyn och kvalitetssäkring i framtagandet av översiktsplanen. Arbetet med hållbarhetsbedömningen har samordnats och integrerats med planarbetet så långt tidplanen tillåtit. Hållbarhetsbedömningen utgör även strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav. Syftet med att genomföra en sådan bedömning är enligt lagtexten i 6 kap ”att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas”. Miljöbedömningen ska fungera som stöd för, och ge underlag till, arbetet med att hitta en lämplig utformning av planen. Den ska främja ökad miljöhänsyn och göra det möjligt att redan i planarbetet väga miljö¬konsekvenser mot andra samhällsintressen.

Samråd med länsstyrelsen angående undersökning och avgränsning av betydande miljöaspekter har genomförts och redovisas i länsstyrelsens yttrande .

Genom att integrera mål för hållbarhet i den översiktliga fysiska planeringen ökar förutsättningarna för ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling. Hela arbetet med hållbarhetsbedömningen görs med de globala hållbarhetsmålen som fond. Utifrån detta har sedan en struktur för hållbarhets-bedömningen tagits fram med preciserade rubriker, se Figur 12 nedan.

De avsnitt av konsekvensbeskrivningen som motiveras av krav i miljöbalken är markerade med ”MB” i respektive avsnittsrubrik. På samma sätt som MKB-delarna av hållbarhetsbedömningen avgränsas och fokuseras i samråd med länsstyrelsen så har en avsmalning och prioritering gjorts av vilka sociala och ekonomiska perspektiv som ska hanteras i hållbarhetsbedömningen, utifrån planförslagets syfte och inriktning.



Figur 12. Generell modell för hållbarhetskonsekvensbedömning
4. Samrådsyttrande 2020-10-21. Beteckning 402-55611-2020.

Beskrivningar och bedömningar har gjorts av WSP:s konsultgrupp med särskild kunskap om konsekvensbedömningar. Arbetet har utförts med stöd av allmänt tillgängligt material, från exempelvis myndigheter och kommunen, samt utredningar som tagits fram i arbetet med planförslaget. Några fristående beräkningar eller modellkörningar har inte gjorts inom ramen för hållbarhetsbedömningen.

5.2 VÄRDERING AV KONSEKVENSER

För att beskriva ett planförslags konsekvenser används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

- **Påverkan** är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför.
- **Effekt** är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, buller eller luftföroreningar.
- **Konsekvens** är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel människors hälsa eller biologisk mångfald.

För att beskriva konsekvenserna används följande skala:

- Stora, måttliga eller små negativa konsekvenser
- Varken positiv eller negativ konsekvens
- Stora, måttliga eller små positiva konsekvenser

Ett värde kan vara olika stort, vilket får betydelse för hur stor konsekvensen blir. Vid bedömning av konsekvenser vägs ingreppets omfattning och det berörda objektets värde alternativt känslighet in. Om ett område med högt värde/hög känslighet störs i stor omfattning innebär det stora negativa konsekvenser medan små störningar i ett område med högt värde innebär måttliga negativa konsekvenser.

Bedömningen av påverkan och konsekvens görs i förhållande till nuläget om inget annat anges.

En översiktsplan är ett planeringssteg som ligger tidigt i planprocessen och det är inte alltid möjligt att bedöma konsekvenserna av de ställningstaganden som görs. För vissa aspekter har därför bedömningarna delvis karaktären av riktningsanalyser som visar på en trolig utveckling.

Effekter och konsekvenser av planförslaget kan i vissa fall påverkas av utvecklingen i kringliggande kommuner samt i regionen som helhet. Samlade effekter kan också uppstå när många var för sig små bidrag samverkar och förstärker eller motverkar varandra över tid. I värsta fall kan enskilda förändringar som var för sig uppfattas som ”små” samverka och tillsammans ger stora konsekvenser. Sådana s.k. kumulativa effekter är svåra, men viktiga, att uppmärksamma i konsekvensbeskrivningen.

6 AVGRÄNSNING

Avgränsningen av de delar av hållbarhetsbedömning som styrs av miljöbalkens krav syftar till att koncentrera arbetet till de frågor som är väsentliga för de val och beslut som behöver fattas för den aktuella planeringsnivån. Avgränsningen redovisas nedan. Ett samråd om avgränsningen genomfördes med länsstyrelsen 2021-01-27.

6.1 AVGRÄNSNING I TID

Horisontåret för hållbarhetsbedömning är samma som för planförslaget, alltså år 2030 för utredningsområden och år 2050 för utvecklngsinriktningen. Vid år 2050 bedöms huvuddelen av den utveckling som presenteras i planen genomförts och givit resultat.

6.2 AVGRÄNSNING I RUM

Den rumsliga avgränsningen utgörs huvudsakligen av kommungränsen. För exempelvis påverkan på vatten kan beslut i översiktsplanen medföra effekter även för recipienter som delvis är belägna i angränsande kommuner. Sociala och ekonomiska effekter av översiktsplanen har även dessa en utbredning som skiljer sig från kommunens fysiska gräns. Frågan om en eventuell överdäckning eller tunnelförläggning av E18 är ett exempel som skulle medföra påverkan även utanför kommungränsen. Nyttan som detta skulle medföra kopplat till människors hälsa skulle få lokala positiva effekter. Samtidigt är E18 en viktig transportled för så många fler än just kommunens invånare.

I konsekvensbeskrivningen varierar därför det geografiska område för vilka konsekvenserna beskrivs beroende på vilken miljöaspekt som studeras.

6.3 AVGRÄNSNING I SAK

Planförslaget har konsekvensbedömts utifrån dess ställningstaganden och inriktningar för mark- och vattenområden. Dessa har analyserats och konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Utformning och lokalisering av byggnader samt prövning av andra verksamheter som kan antas vara miljöstörande prövas och bedöms i senare planeringsskeden och prövningsprocesser.

De miljöaspekter som bedöms vara betydande och som har konsekvensbedömts är:

- Vatten (ytvatten, grundvatten)
- Natur (bl.a. biologisk mångfald och ekologiska samband)
- Bebyggelse, kulturmiljöer och landskap
- Klimatpåverkan
- Risk och klimatanpassning
- Hälsa och livsmiljö (inkl. buller, luftkvalitet)
- Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt

De övriga aspekter som konsekvensbedömts presenteras i Figur 11 i avsnitt 5.1. ovan. Frågor rörande strålning (elektromagnetiska fält, markradon) bedöms inte vara relevanta för miljöbedömningen av översiktsplanen då detta är aspekter som mer ändamålsenligt hanteras i kommande detaljplanering.

6.4 EKOSYSTEMTJÄNSTER

Ekosystemtjänster är ett samlingsbegrepp för de funktioner hos naturen som ger människan nyttor som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det handlar bland annat om förmågan att rena vatten, reglera vattenflöden, rena luft och bilda bördiga jordar som ger oss nyttor som exempelvis vatten att dricka, mat att äta och ren luft att andas. Ekosystemtjänster är beroende av levande organismer och fungerande ekosystem. Tjänsterna delas vanligtvis in i kategorierna försörjande, reglerande, kulturella och stödjande.

Ekosystemtjänster berör flertalet av hållbarhetsaspekterna som bedöms i detta dokument. För att undvika upprepning konsekvensbedöms inte ekosystemtjänsterna separat utan de ingår i andra rubriker i hållbarhetsbedömningen. Till exempel hanteras ekosystemtjänsterna:

- biologisk mångfald/habitat och ekologiskt samspel i avsnittet natur (7.2),
- rekreation i avsnittet hållbart vardagsliv och levande samhällen (8.3), och
- klimatanpassning (skyfall och värmeöar) i avsnittet risk (8.5).

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Särskilda regleringar med ekosystemtjänster som begrepp saknas i lagstiftningen. Flera av de strukturer som ger upphov till ekosystemtjänster benämns dock i PBL som allmänna intressen som alltid ska beaktas i planering och byggande. Exempel på sådana intressen är jord- och skogsbruk, tillgång till parker, grönområden och natur. I miljöbalken nämns fler allmänna intressen som ska beaktas, exempelvis ekologiskt särskilt känsliga områden, riksintressen och tätortsnära grönområden.

Inom det nationella miljömålsarbetet finns två etappmål som rör stadsgrönska. Boverket har tagit fram en vägledning och metod för hur (bland annat) kommuner kan integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i planering, byggande och förvaltning. Statens målsättning är att kommunerna i planering, byggande och förvaltning senast 2025 ska integrera och tillvarata ekosystemtjänster i urbana miljöer.

7 MILJÖKONSEKVENSER

7.1 VATTEN



Ytvattnet är det vatten som finns i hav, sjöar och vattendrag. Dagvatten är det vatten som tillfälligt ansamlas på markytan till följd av nederbörd, is/snösmältning eller uppträngande grundvatten. Via ytavrinning eller dagvattensystem kan dagvattnet nå våra ytvatten. Grundvatten bildas när nederbörd tränger ner i marken. Gränsen där samtliga hålrum, sprickor och porer i marken är vattenfyllda kallas för grundvattennivån. Inom ett avrinningsområde styrs grundvattennivån av ett antal olika faktorer såsom marknivåns höjdskillnader, väderleksförhållanden, närliggande vattendrag samt lokala berg- och jordarter. I urbana miljöer påverkas grundvattenförhållandena även av hårdgjorda ytor, ledningar i mark med mera.

Yt- och grundvatten ingår som en integrerad del av det hydrologiska kretsloppet och det sker också ett ständigt utbyte mellan yt- och grundvatten. Avgörande för de olika vattnens kvalitet är deras naturliga egenskaper samt den omgivningspåverkan de utsätts eller tidigare utsatts för. Påverkan på yt- och grundvatten är starkt beroende av markanvändning. En ökad andel hårdgjorda ytor såsom asfalt minskar infiltrationen till grundvattnet och ökar mängden dagvatten. Föroreningsmängden i dag- och grundvatten är beroende av vilka verksamheter som finns.

Nuläge och förutsättningar

I Danderyd finns totalt sju ytvattenrecipienter: fyra mindre sjöar och tre kustvatten. Sjön Rösjön och kustvattnen Edsviken, Stora Värtan och Lilla Värtan är ytvattenförekomster och omfattas av MKN. Alla dessa delas med andra kommuner. Ytvattenrecipienterna Ösbysjön, Nora träsk och Ekebysjön ligger helt inom kommunen.

Rösjön klarar i nuläget Vattendirektivets krav på god ekologisk men inte kemisk status. Inget av kommunens kustvatten klarar kraven på god ekologisk och kemisk status. Det största miljöproblemet är övergödning, syrefattiga förhållanden och miljögifter. Edsvikens dåliga vattenomsättning bidrar även till syrebrist och begränsningar för växt- och djurliv.

I sjöarna Ösbysjön, Nora träsk och Ekebysjön finns också utmaningar kopplat till vattenkvalitet. Det största problemet är övergödningsproblematik men även påverkade syreförhållanden och förhöjda halter av metaller påverkar sjöarnas status. Övergödningen bedöms i första hand orsakas av tillförsel av näringsämnen från dagvatten.

I Danderyd finns två grundvattenförekomster. Dessa är belägna vid kommunens gräns i norr respektive söder och ligger huvudsakligen utanför kommungränsen. I norra kommundelen och in över Täbys södra delar finns grundvattenmagasinet Täby-Danderyd. I sydväst angränsar Danderyd till grundvattenförekomsten Stockholmsåsen-Solna. Båda förekomsterna har god kvantitativ och kemisk status för grundvatten.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Miljökvalitetsnormer (MKN) för landets

vattenförekomster är juridiskt bindande (5 kap. MB) och anger den kvalitet som en vattenförekomst ska ha till ett visst år. Tillstånd till ett projekt eller en verksamhet eller godkännande av detaljplan får inte ges om åtgärden, verksamheten eller planen riskerar att orsaka en försämring av status eller äventyrar möjligheten att en miljökvalitetsnorm uppfylls. Vattenförekomsterna omfattas även av ett icke-försämringskrav, vilket innebär att mänskliga verksamheter inte får försämra statusen för en förekomst. I och med en vägledande dom från EU-domstolen ska icke-försämringskravet gälla på kvalitetsfaktornivå. För kvalitetsfaktorer som redan befinner sig i sämsta statusklass innebär all ytterligare belastning en försämring av status oberoende om den sammanlagda bedömningen inte riskerar att försämras.

Enligt EU:s vattendirektiv ska medlemsstaterna skydda, förbättra och återställa alla ytvattenförekomster. Det finns alltså en skyldighet att bidra till en förbättring av recipientens status (det s.k. förbättrings-kravet).

Vid alla planer eller projekt ska det redovisas om möjligheten att uppnå MKN äventyras eller om det finns risk för statusförsämring.

Planförslagets konsekvenser

I planförslaget beskrivs en ambition att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och att deras variationsrika livsmiljöer ska ha goda livsförhållanden. Dagvattenhantering och påverkan på ytvatten lyfts fram som de stora utmaningarna kopplat till kommunens vatten.

Enligt planförslaget ska all planläggning och prövning ske så att det bidrar till att vattenkvaliteten förbättras och att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås. Påverkan på ytvatten är starkt beroende av intilliggande markanvändning. I planförslaget ges flera förslag på hur dagvatten ska omhändertas. Vid ny- och ombyggnation ska det exempelvis säkerställas att dagvatten omhändertas lokalt med fördröjning och rening enligt intentioner i kommunens dagvattenplan. I planförslaget ställs även krav på att dagvattenutredningar ska tas fram vid framtagandet av nya detaljplaner och att plats ska avsättas för dagvattenhantering. Dessa riktlinjer bedöms vara positiva och bidra till en hållbar hantering av dagvatten i den kommande planeringen.

Våtmarker är viktiga för vattenrening. För att minska belastningen av näringsämnen och föroreningar till vattendrag, sjöar och kustvatten i kommunen ska åtgärder för att minska mängden spillvatten till dag- och spillvattennätet genomföras. Planförslaget pekar på möjligheterna att anlägga våtmarker där naturliga saknas eller genomsläppliga parkeringsytor istället för hårdgjorda. Detta bedöms sammantaget resultera i att arbetet för att förbättra statusen för kommunens vattenförekomster stärks vilket är positivt.

Enligt planförslaget ska kommunens vattenplan och dagvattenplan, som beräknas antas under år 2022, utgöra grund för hantering av vattenfrågor i det kommande planarbetet. Det är positivt att kommunen genom ett gediget arbete kartlägger utmaningar och förslag på hantering av dessa frågor i de två nya strategiska dokumenten. Det går dock inte att bedöma på vilket sätt de kommande strategiska underlagen kommer att hantera/mildra påverkan på kommunens vatten vid framtida bebyggelseutveckling.

Det vore därför önskvärt om det även i översiktsplanen gavs mer konkreta exempel på hur exempelvis arbetet med att förbättra statusen i kommunens vattenförekomster ska genomföras. Utifrån den begränsade exploatering som planen medger, kombinerat med de åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten som ändå beskrivs bedöms planförslaget sammantaget innebära positiva konsekvenser för kommunens ytvatten och möjligheterna att nå MKN.

De grundvattenförekomster som finns i norra och södra delen av kommunen är till största del belägna utanför kommunens gränser. De bedöms dock ändå kunna påverkas av den utveckling som planen medger. I nuläget saknas helt riktlinjer eller åtgärdsförslag kopplat till grundvatten i planförslaget. Att inte hantera planens eventuella påverkan på grundvatten medför en risk för att viktiga frågor som rör kommunens grundvatten missas och att MKN inte nås. Planförslaget innebär därför en risk för små negativa konsekvenser för grundvatten. Sammantaget bedöms dock planförslaget medföra små positiva konsekvenser för kommunens vatten som helhet.

Rekommendationer och åtgärdsförlag

- Tydliggör vilka mål och riktlinjer kommunen har kopplat till grundvatten.
- Peka ut möjliga ytor för anläggning av våtmarksetablering i markanvändningskartan.

7.2 NATUR



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till att bevara eller stärka förutsättningar för biologisk mångfald och ekologiska samband. Skyddet och vårdandet av naturmiljöer är en förutsättning för att kunna bevara den biologiska mångfalden och i förlängningen allt biologiskt liv, likaså de funktioner och processer som är viktiga för att ekosystem och livsmiljöer ska bestå och utvecklas. Robusta ekosystem är en förutsättning för de tjänster och produkter – ekosystemtjänster – som naturen bidrar med.

Nuläge

Danderyd har en rik variation av olika naturmiljöer. Stora delar av kommunen utgörs av naturmark såsom skog, sjö, våtmark, betesmark och jordbruksmark. Kommunens sammanhängande park- och naturområden utgör tillsammans med trädgårdsstadens villatomter stommen i Danderyds grönstruktur.

Rösjökilen, ett sammanhängande natur- och kulturlandskap av regional betydelse som är utpekat i RUFS 2050, sträcker sig från Sigtuna i norr till Danderyd i söder. Den sammanhängande skogen utgörs mestadels av blandskog med rika inslag av ädellövsmiljöer. E18 löper som en barriär från norr till söder genom Danderyd och skiljer bland annat kommunens största skogar, Rinkebyskogen och Altorpsskogen från varandra. I RUFS pekas svaga samband ut mellan Rinkebyskogen-Rösjöskogen, Rinkebyskogen-Altorpsskogen samt

Rinkebyskogen och över Edsviken mot Silverdal.

Vissa områden och objekt med naturvärden och hög biologisk mångfald skyddas idag genom lag mot exploatering men stora delar av kommunens värdefulla naturområden saknar juridiskt skydd. I Danderyd finns idag två naturreservat: Öarna i Värtan och Ekebysjön. Kommunstyreslen i Danderyd har även beslutat om att inrätta ett naturreservat i Rinkebyskogen, men denna process är inte slutförd. I kommunen finns även fyra ekar som är klassade som naturminnen.

I Danderyd finns ett flertal ekologiskt känsliga områden. Förutom naturreservaten är vattenområdena Nora träsk, Ösbysjön och Edsviken och områdena Svalnäs och Djursholms golfbana, Altorpskogen och Sätra ängar samt området kring Ösbysjön ekologiskt känsliga områden. De värden som finns inom dessa områden är kopplade till vattenmiljön, äldre ekar, äldre barrblandskog med nyckelbiotoper samt flerhundraårig tallskog.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Naturvärden

I plan- och bygglagen anges bland annat att man i planeringen ska ta hänsyn till naturvärden. I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. I 7 och 8 kap. i samma lag finns bestämmelser om skydd av områden och djur- och växtarter.

Artskyddsförordningen (2007:845) reglerar fridlysning av djur och växter, samt vad som gäller för arter som pekats ut av EU som särskilt skyddsvärda, så kallade Natura 2000-arter. Dispens från förbuden i förordningen söks hos länsstyrelsen.

Ekologiska samband

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser om en god hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga ur ekologisk synpunkt skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Särskilda skrivningar om just ekologiska spridningssamband saknas.

I RUFS 2050 pekas tio gröna kilar ut som är särskilt viktiga att ta hänsyn till i planeringen då de är av särskild vikt för bland annat ekologi, men även andra värden kopplade till grönska som friluftsliv och rekreation. I Länsstyrelsens handlingsplan för regional grön infrastruktur beskrivs de behov som finns av att uppnå nationella och internationella åtaganden som miljömål, mål för friluftspolitiken och för att bibehålla ett hållbart samhälle.

Planförslagets konsekvenser

Danderyd har en vision om att vara en modern trädgårdsstad och har som inriktning att nybyggande ska koncentreras till kollektivtrafiknära lägen och anpassas till Danderyds gröna stadslandskap. Ett av de övergripande målen i planen är att kommunen ska ha en grön och hälsosam livsmiljö för alla. Kommunen ska erbjuda varierande naturupplevelser och livsmiljöer för djur och växter, såväl i naturen som i den byggda miljön. Ekologiskt känsliga områden ska enligt planförslaget värnas och den biologiska mångfalden stärkas. Planförslaget pekar ut kustlinjen, de större sammanhängande skogsområdena, ek-, ädellöv- och barrskogsmiljöer men även naturen i villa- och trädgårdsstaden med

ett särskilt värde som ska värnas.

Planens utvecklingsinriktning för natur är att de gröna sambanden över E18 ska stärkas på tre platser: i höjd med trafikplats Danderyds sjukhus, vid Danderyds kyrka och vid Rinkebyskogen. Det är positivt att dessa stråk tydligt markeras på kartan som beskriver kommunens utvecklingsinriktning. Det är även positivt att grönstrukturen lyfts i beskrivningen av de utredningsområden där påverkan på grönstruktur kan komma att ske. Även gröna stråk i nord-sydlig riktning bör visas i utvecklingsinriktningskartan där dessa finns eller bör utvecklas/stärkas.

Enligt planförslaget ska intrång i grönområden och natur för exploatering undvikas i möjligaste mån. Samtidigt föreslår planen utredning av möjlig bebyggelse i grönområden vid bland annat Svanholmsparkeringen (6), Kraftledningen vid Skogsviksvägen (11), Sätraängsväg (12) och vid Enebyvägen (13). De två sista ligger i anslutning till naturreservatet Rinkebyskogen. Ny bebyggelse övervägs även vid Danderyds gymnasium med omnejd (3) vilket kan riskera att påverka både naturvärden och det regionala svaga ekologiska sambandet mellan Rinkebyskogen och Altorpsskogen, något som kan påverka Rösjökilen negativt. Vilken typ av utveckling som ska ske i dessa områden är endast kortfattat beskrivet. I kommunens förslag på hänsyn för efterföljande planering beskrivs dock naturvärden och gröna samband som viktiga att bevara.

Stränder har ofta ett högt värde för biologisk mångfald. Danderyd har en lång kuststräcka och har pekat ut sina stränder som särskilt värdefulla för både natur och människa. Inget av utredningsområdena omfattas av strandskydd idag då det är upphävt i stora delar av kommunen. I samband med att nya detaljplaner upprättas återinträder strandskyddet vilket innebär att frågan behöver hanteras i den kommande planeringen. Detta kan bli aktuellt i utredningsområdena 1, 6 och 7.
Underlag som beskriver den sammanhängande gröna infrastrukturen och ekologiska samband på kommunal nivå saknas. Om bedömningar på enskilda planer görs endast utifrån regionala underlag finns en risk att en samordnad bild uteblir och att ekologiska samband som är viktiga ur ett kommunalt perspektiv försvagas.

I planförslagets riktlinjer för natur blandas övergripande ambitioner om att stärka biologisk mångfald och ekologiska samband med ambitioner för rekreation och dagvattenhantering. Detta belyser grönskans mångfunktionalitet och visar på en ambition att integrera natur i den byggda miljön vilket är positivt. Samtidigt finns den en risk för otydlighet när det blir svårt att utläsa vad som är viktiga åtgärder för att värna den biologiska mångfalden. Konkreta principer/riktlinjer som kan leda till att biologisk mångfald stärks saknas.

De övergripande målen samt de åtgärder som presenteras i planförslaget är ambitiösa och det framgår att kommunen har en stark viljeriktning att stärka naturvärden och ekologiska samband. Det är dock otydligt hur dessa åtgärder omsätts i inriktningarna för de olika utredningsområdena samt riktlinjer för den fortsatta planeringen. Med

utgångspunkt i att planförslaget medger att en mycket liten del naturmark tas i anspråk, kombinerat med ambitionen att värna om naturvärden och ekologiska samband bedöms inte planen påverka grönstrukturen eller den biologiska mångfalden i någon betydande utsträckning. Sammantaget bedöms planförslaget medföra varken positiva eller negativa konsekvenser för biologisk mångfald och grönstruktur.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Konkretisera hur ambitionerna för att stärka/bevara biologisk mångfald och ekologiska samband ska genomföras. Ambitionerna i utvecklingsinriktningarna och riktlinjerna är bra, men riskerar att inte vara tillräckligt stöd för kommande planering. Överväg att anta principer/riktlinjer som exempelvis skadelindringshierarkin, att inhemska arter ska premieras etc.
- Tydliggör i respektive utredningsområde hur naturvärden och grönstruktur ska värnas/utvecklas. De övergripande riktlinjerna är bra men blir generellt vaga.
- Överväg att renodla riktlinjerna för planering för att tydligare kunna urskilja vad som är inriktningar för naturvärden/ekologi och vad som är riktlinjer för exempelvis rekreation och dagvattenhantering. Det är dock bra att ha kvar skrivningar hur dessa värden samspelar, vilket tydliggör hur biologisk mångfald kan stärkas samtidigt som värden för rekreation och klimatanpassning också stärks.

7.3 BEBYGGELSE, KULTURMILJÖ OCH LANDSKAP



Kulturmiljö är miljöer som människan påverkat genom tiderna och som därför vittnar om historiska och geografiska sammanhang. Det kan gälla allt från enskilda byggnader eller objekt till stora landskapsavsnitt.

Tidsmässigt kan kulturmiljöer vara allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer. Kulturmiljön är en viktig del av vårt kulturarv som vi medvetet eller omedvetet förmedlar i form av traditioner, idéer och värden mellan generationer. Kulturarvet bidrar till en stimulerande livsmiljö och är en viktig resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. För att kulturmiljövärden ska bestå är det viktigt att kontinuiteten i miljön upprätthålls, till exempel genom att kulturmiljöers ursprung är fortsatt tydliga och att kopplingar mellan olika tider bevaras.

Begreppet kulturhistoriskt värde definieras i Riksantikvarieämbetets plattform för kulturhistorisk värdering och urval (2015) som ”de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.”

Nuläge och förutsättningar

Danderyd kommun är rik på historia och har mycket höga kulturmiljövärden. Många olika historiska lager finns idag fortfarande synliga inom kommunen bland annat i from av ett flertal fornlämningar. Likaså finns stora sammanhängande områden av villakvarter med höga kulturhistoriska värden, flera byggnadsminnen och två riksintresseområden för kulturmiljövården. I Djursholm och Stocksund finns en stor andel större arkitektoniskt värdefulla byggnader från det tidiga 1900-talet. Många byggnader har kvar mycket av det ursprungliga utseendet. Den individualistiska villatraditionen under tidigt 1900-tal skapade en heterogen stadsbild. Enebyberg är ett villasamhälle av förortskaraktär, grundat på enskilt initiativ och som i planläggning och bebyggelseutformning exempelvis representerar egnahemsbyggandet i början av 1900-talet. Västra Danderyd är också ett villasamhälle av förortskaraktär med flera bebyggelsekärnor grundade på privata initiativ.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Miljöbalken 3 kap 6§ säger att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.

I Plan- och bygglagen beaktas särskilt värdefull kulturmiljö i den kommunala planeringen. I 2 kap 3§ anges att planering enligt PBL ska ske med hänsyn till bland annat kulturvärden. Om en väsentlig egenskap går förlorad eller om områdets särart eller karaktär väsentligt ändras sker en förvanskning. För att undvika en förvanskning måste därför bärande karaktärsdrag, egenskaper och särarter

identifieras och pekas ut. Som ett allmänintresse är kulturmiljöperspektivet en central och ibland avgörande aspekt för lämpligheten i att bebygga ett markområde. Särskild hänsyn ska alltid tas till kulturvärdena på platsen. Centralt i den kommunala planeringen är begreppet Särskilt värdefull, som kan gälla enskilda byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser. Råd för definition av särskilt värdefull/byggnad/bebyggelse finns angivet Boverkets föreskrifter och råd (BFS 2016:6).

Planförslagets konsekvenser

tillvarata och bevara kulturhistoriska värden. Den byggda miljön ska ge skönhetsupplevelser och trevnad. Historiska och kulturella värden som skapar identitet och karaktär ska även bevaras och utvecklas. Detta ska enligt planen säkerställas med hjälp av kommunens Kulturmiljöhandbok. Handboken är ursprungligen från år 1991 men reviderades år 2003. I planförslaget framgår att det i nuläget pågår ett arbete med att ta fram ett nytt kommunövergripande kulturmiljöprogram. Det bedöms vara positivt att kommunen tar fram ett nytt kulturmiljöprogram eftersom bland annat fornlämningar och fornlämningsmiljöer inte hanteras i den nuvarande handboken. Det går dock inte att bedöma på vilket sätt hänsyn kommer att tas till de kulturhistoriska värdena vid fortsatt bebyggelseutveckling utifrån den kommande kompletteringen.

Ingen omfattande bebyggelseutveckling föreslås i kommunen. Den utveckling som ska ske pekas främst ut i lägen kring E18 och Roslagsbanan. Planförslagets riktlinjer vägleder fortsatt planering och anger ut att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska bevaras. Ny bebyggelse ska vid förtätning ta hänsyn till den befintliga byggda miljön och stor restriktivitet ska gälla vid förtätning och avstyckning inom villaområden. Högre och tätare bebyggelse ska lokaliseras till befintliga centrumbildningar intill kollektivtrafik. Dessa riktlinjer bedöms samlat ge kommunen goda förutsättningar att värna kulturhistoriska värden.

Planförslaget pekar ut utredningsområden där en något mer omfattande utveckling av bostäder och lokaler kan tillkomma. Bara ett större sammanhängande utredningsområde i redan tätbebyggd miljö – Knutpunkt Danderyd och Mörby centrum – pekas ut. Utredningsområdet ligger inom och intill områden med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. För att säkerställa att kulturhistoriska värden tas tillvara bedöms fördjupande utredning angående kulturmiljön behövas inför program- eller detaljplaneskede som säkerställer att översiktsplanens riktlinjer för planering följs.

Fornlämningar förekommer i eller i nära anslutning till utredningsområdena 1, 3, 4, 9 och 13. Det framgår dock inte under de platsspecifika beskrivningarna hur hänsyn ska tas till dessa fornlämningar i den kommande planeringen. I planförslagets ges kommunövergripande riktlinjer kopplat till fornlämningar men dessa är på en mycket övergripande nivå. Exempelvis anges att större landskapsavsnitt i vissa fall kan behöva skyddas från exploatering i närheten av fornlämning samt att samråd med Länsstyrelsen ska ske om arbeten i kommunen berör fornlämningar. Det är positivt att kommunen redogör för vilka åtgärder som ska vidtas vid eventuell exploatering som kan påverka fornlämningar. Det vore dock positivt om mer specifik hänsyn redovisades för de utredningsområden där fornlämningar förekommer.

Inom de två riksintresseområdena för kulturmiljövården i kommunen, Djursholms och Stocksunds villastäder, har kommunen genom Kulturmiljöhandboken pekat ut så kallade bevarandeområden. Dessa har särskilt höga värden eller tydliga uttryck för respektive riksintresse. Vid

förändringar inom riksintresseområden listas fyra punkter för särskild planeringsinriktning, bland annat att det inom kulturmiljöhandbokens utpekade bevarandeområden ställs särskilt höga krav på varsamhet och förvanskningsförbud vid ändring.

I mark- och vattenanvändningskartan föreslås ett mindre utredningsområde inom Djursholms Villastad vid Djursholms torg. Kommunen planerar för centrumutveckling och bostadsbyggande i kollektivtrafiknära läge. I Stocksunds villastad föreslås inga förändringar i markanvändning inom området, men två projekt intill dess gränser: i nordväst föreslås förtätningen kring Knutpunkt Danderyd och Mörby centrum och i söder centrumutveckling kring Stocksunds torg. Planeringsinriktning angående förtätning och ny bebyggelse intill riksintresseområden bedöms innebära att negativ påverkan på utpekade värden bör kunna undvikas.

Danderyds kommuns dominerande karaktär av villabebyggelse innebär en konstant hög risk för förändring av enskilda byggnader med höga kulturhistoriska värden på grund av mängden enskilda fastighetsägare i kombination med höga marknadsvärden på fastigheterna. Det är därför av stor vikt att kommunen arbetar proaktivt med skydd för denna bebyggelse i detaljplan genom rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Det är positivt att planförslaget till exempel tar en restriktiv ställning mot avstyckning av tomter.

Planförslaget bedöms ge tillräcklig vägledning för hur kommunen avser tillgodose redovisade kulturhistoriska värden. Planen innebär även att en stor del av kommunens kulturhistoriska värden bevaras. Det framgår tydligt att kulturhistoriska värden ska beaktas i planeringen vilket är positivt för kulturmiljön. Sammantaget bedöms översiktsplanen medföra måttliga positiva konsekvenser för kulturmiljön och landskapet i Danderyd.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Beskriv vilken hänsyn som ska tas till fornlämningar i de fall det förekommer i utredningsområdena.



Bild nästa sida visar Djursholms slott -
Fotograf Erik Somnäs 2020

7.4 KLIMATPÅVERKAN



Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ger upphov till negativ klimatpåverkan som påverkar hela vår planet. I plan- och bygglagen står att kommunen ska ta hänsyn till miljö- och klimataspekter i sin planering. All ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet. Hur omfattande utvecklingen är och var i kommunen den sker är viktiga faktorer att ta hänsyn till vid bedömningen av planens klimatpåverkan.

Nuläge och förutsättningar

Transporter står för cirka 80 % av växthusgasutsläppen i kommunen. I den data som finns för kommunens utsläpp av växthusgaser särskiljs inte genomfartstrafiken längs exempelvis E18 vilken står för en stor del av vägtrafikens utsläpp. Kommunens möjligheter att genom egna åtgärder påverka utsläppen från genomfartstrafiken är mycket små.

Kollektivtrafikförbindelserna i kommunen är förhållandevis goda med tunnelbanan, Roslagsbanan och busstrafik. Trots det är bil det vanligaste färdmedlet bland kommunens invånare – cirka hälften av alla resor som sker i kommunen görs med bil. I kommunens resevaneundersökning framkom att invånarnas bostadsläge till stor del sammanföll med val av färdmedel. Boende med närhet till exempelvis tunnelbanan och eller Roslagsbanan valde i större utsträckning kollektiva färdmedel. För att öka det kollektiva resandet arbetar kommunen med informationsspridning. Planförslaget lyfter fram att busstrafikens turtäthet och bristande framkomlighet minskar dess attraktivitet.

Framkomligheten med cykel i Danderyd är enligt planförslaget relativt god.[5] Cykelvägnätet är väl utbyggt längs de stora regionala och lokala vägnätet som väg 262, Edsviksvägen, Enebybergsvägen, Danderydsvägen och Vendevägen med flera. Kommunen har även cykelparkeringar vid samtliga stationer längs Roslagsbanan och tunnelbanan. Det finns dock en brist på cykelparkering vid många målpunkter i kommunen.

Danderyds kommun har ett relativt lågt utsläpp av koldioxidekvivalenter per invånare, knappt 1,3 ton, i jämförelse med Sverige där genomsnittet är 4,5 ton per invånare. Det låga utsläppen speglar att kommunen saknar tyngre industri eller anläggningar för elproduktion. I utsläppssiffrorna per invånare i Danderyd inkluderas inte konsumtion eller resor med flyg. De konsumtionsbaserade växthusgasutsläppen för den svenska befolkningen ligger på cirka 8 ton per person och år. De konsumtionsbaserade utsläppen kan dock variera kraftigt – en högre andel ekonomiskt starka invånare medför generellt sett större konsumtionsbaserade utsläpp.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Klimatlagen trädde i kraft i svensk lag 1 januari 2018. Den binder regeringen vid att föra en politik för att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045 ska vara noll. De svenska målen är satta mot bakgrund av de mål som EU satt till 2030. Unionens samlade utsläpp ska minska med 40 procent till detta år jämfört med 1990.

Sverige har satt etappmål för de delar av utsläppen som inte omfattas av utsläppshandeln. Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

5. Enligt Cykelfrämjandets årliga kommunvelometer hamnar Danderyd på plats 3 av 12 småkommuner och plats 25 av 40 totalt år 2020. https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2020/05/danderyds-kommun-kommunrapport-kommunvelometern-2020.pdf

I Danderyds miljö- och klimatprogram 2030 beskrivs kommunens mål för en minskad klimatpåverkan. I programmet beskrivs att kommunen ska arbeta för att de som bor och verkar i Danderyd minskar sina växthusgasutsläpp. Utsläppen av växthusgaser per invånare ska minska med 63 procent till år 2030 jämfört med år 1990. Energianvändningen i kommunägda byggnader ska minska med 3 procent årligen och utsläpp från inrikes transporter (flyg undantaget) ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Målsättningar för Danderyds kommun som organisation är att vara fossilbränsle oberoende år 2025. Energianvändningen i kommunägda byggnader ska vara fossilbränslefritt och tjänstebilar ska vara fossilbränsleoberoende. Kommunanställda ska enligt miljöprogammet också uppmanas att välja miljövänliga färdmedel.

Planförslagets konsekvenser

EEtt av översiktsplanens fyra övergripande mål är hållbara resor och transporter. Åtgärder för att nå målet är bland annat att minska transporternas negativa klimatpåverkan samt att vid nybyggnation prioritera kollektivtrafiknära lägen med tillgång till goda gång- och cykelförhållanden. Av de 14 utredningsområden som presenteras i planen ligger fyra i nära anslutning till spårtrafik med hög kapacitet och turtäthet. Dessa fyra är knutpunkt Danderyd (1), Mörby centrum (2), Östberga (4) och Banvakten vid Stockholmsvägen/Bengt Färjares väg (9).

Mot bakgrund av de ambitiösa mål som finns på nationell nivå, och som kommunerna behöver bidra till, bedöms planförslagets riktlinjer som vaga. I kommunen är valfrihet viktig och i planförslaget beskrivs bilens framkomlighet som en fortsatt prioriterad fråga i kommunen. Samtidigt presenteras flera inriktningar för att uppmuntra eller på annat sätt påverka invånarna mot mindre klimatpåverkande beslut i vardagen, framförallt kopplat till hållbara transporter. Det är positivt att kommunen vill verka för att öka andel resor med hållbara transportmedel.
I planförslaget ges förslag på att utrymme ska avsättas för att möjliggöra återbruk, exempelvis genom att skapa en returpark. Planförslaget presenterar dock inte något markområde för etablering av en sådan.
Att främja cirkulär ekonomi bedöms vara positivt för möjligheten att minska kommuninvånarnas klimatpåverkan. Kommunen anger även att den framtida planeringen av avfallshantering ska sträva efter att minska transportbehovet och främja möjligheten för kommuninvånarna att lämna in avfall utan att behöva tillgång till bil.

Den föreslagna utbyggnaden av bostäder och infrastruktur kommer medföra klimatpåverkan. I planen beskrivs att Danderyds utveckling mot en hållbar samhällsstruktur och stadsmiljö innebär att energianvändningen ska vara så klimatneutral som möjligt. Det framgår av planens riktlinjer kopplat till energi att kommunen vill vara en föregångare inom energieffektivitet och klimatsmart byggande, kommunen ska uppmuntra byggaktörer till det genom exemeplvis materialval och utnyttjande av solenergi. Från och med 1 januari 2022 finns det krav på att det ska tas fram en klimatdeklaration för alla nya byggnader. I planförslaget saknas helt riktlinjer som på ett tydligt sätt beskriver hur miljömässigt hållbara metoder och material ska användas i den kommande planeringen. Det saknas även tydliga riktlinjer om hur stor andel av nyproduktionen som ska byggas med exempelvis hållbara material. De kopplingar som görs till kommunens miljö- och klimatprogram är positiva och bedöms skapa en tydlighet kring vilken roll kommunen ger den fysiska planeringen i klimatarbetet.

I planförslaget tar kommunen tydlig ställning för att hållbara transporter ska främjas och kommunen ska arbeta för att dessa ska öka. Samtidigt framgår det även att ingen ny utveckling ska ske på bekostnad av biltrafikens framkomlighet. Där kollektivtrafik och cykelförbindelser är mindre starka alternativ ska även bilen fortsatt vara en viktig del av trafiktransprotsystemet. Istället för att i dessa områden peka ut privatbilismen som en viktig del av transportsystemet bör istället dessa områden, där kollektivtrafiken och cykelförbindelserna är svaga, kartläggas och förslag på hur förutsättningarna för dessa transportslag kan stärkas presenteras. Sammantaget bedöms planförslaget medföra små positiva och små negativa konsekvenser för kommunens klimatpåverkan.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Beskriv kortfattat klimatmålsättningar från andra kommunala dokument, och tydliggör hur planförslaget bidrar till eller samspelar med dessa (vad gäller t.ex. byggnation, energiförbrukning, konsumtion, resor/transporter).
- Konkreta ställningstagande kring hur klimatpåverkan i bygg och anläggning kan minska genom att i markanvisning och -försäljning ställa krav på energieffektivitet samt ett ökat inslag av återbruk och återvinning. Uppmärksamma hur detta kan bidra till innovation och näringslivsutveckling.
- Tydliggör var i kommunen det finns utvecklingsbehov kopplat till gång- och cykelnätet, var potentialen för överföring från bil är hög, och hur det ska prioriteras i den kommande planeringen.

8 SOCIALA KONSEKVENSER

8.1 HÄLSA OCH LIVSMILJÖ



Vid planläggning ska områden och bostäder planeras så att de bildar en god livsmiljö samt främjar en god hälsa för människor som lever och verkar inom området. Två aspekter som påverkar hälsan är buller och luftkvalitet. Buller definieras som oönskat ljud och bedömningen av vad som är buller är således individuell. I Sverige utgör trafikbuller den vanligaste källan till bullerstörningar. Även verksamheter eller andra aktiviteter kan ge upphov till störningar.

Buller påverkar människans hälsa och välbefinnande och kan orsaka sömnstörningar och öka risken för att drabbas av exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Luftföroreningar kan ge både korttids- och långtidseffekter. Med korttidseffekter avses effekten av en kortvarig hög exponering vilket kan öka risken för hjärt-kärlsjukdomar samt astma och andra lungsjukdomar. Med långtidseffekter avses effekten av att dagligen utsättas för partiklar vilket kan bidra till uppkomst av sjukdomar som exempelvis cancer.

Det finns inga lägsta tröskelnivåer identifierade för hälsorisker från luftföroreningar, vilket innebär att effekter kan uppstå redan vid låga föroreningshalter. Alla sänkningar av föroreningshalter är således positiva ur hälsosynpunkt. Med luftföroreningar avses sådana ämnen och föroreningar som är skadliga för människors hälsa, naturen eller kulturmiljön. I detta avsnitt behandlas i första hand kvävedioxid (NOx) och partiklar (PM10) eftersom miljökvalitetsnormerna för dessa är svårast att klara.

8.1.1 Luftkvalitet

Nuläge och förutsättningar

I Danderyd kommun utgör vägtrafiken den största källan till luftföroreningar och då i synnerhet vägtrafiken på E18 som till stor del består av genomfartstrafik. Uppkomsten av partikelförorening är den mest betydelsefulla luftföroreningen i kommunen. Partikelföroreningen kommer främst från slitage av dubbdäck, dammbildning och vedeldning. Danderyd är med i Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund (LVF).

I Danderyd är miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10, svårast att uppnå. Övriga miljökvalitetsnormer för luftkvaliteten uppnås inom Danderyds kommun i dagsläget. I beräkningar av PM10-halten från år 2015 framgår att normvärden för partiklar överskrids längs med hela E18. Normvärdet för kvävedioxid är dock mellan 28 och 40 mikrogram per kubikmeter längs E18.
Värdet som beskrivs i preciseringen av miljökvalitetsmålet Frisk Luft för kvävedioxid överskrids dock längs hela E18. Värdet som beskrivs i preciseringen för PM10 överskrids längs E18 samt längs en del av Mörbyleden.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Miljökvalitetsnormer, MKN, för luft är antingen så kallade gränsvärdesnormer för föroreningsnivåer i utomhusluft som inte får överskridas, eller så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. De flesta miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet är gränsvärden som ska följas

och som inte får överskridas. Detta gäller till exempel partiklar och kväveoxider. I gatumiljö ska normen vara uppfylld vid trottoarerna.

Planförslagets konsekvenser

En övergripande inriktning i översiktsplanen är att luften i Danderyd ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. I planen pekas samtidigt flera områden i anslutning till E18 ut som utredningsområden. Inom dessa områden planeras såväl kontor och badhus som bostäder och annan service. Vid planläggning invid stora trafikleder är det viktigt att stor hänsyn tas till att utvecklingen inte äventyrar hälsan hos de som kommer att bo eller vistas i området. Luftförhållanden behöver vara styrande för var och hur ny bebyggelse föreslås, planeras och utformas.

I översiktsplanen presenteras den övergripande inställningen att planeringen av trafik och transporter ska bidra till att minska trafikbuller och luftföroreningar. Samtidigt lyfts biltrafiken som en fortsatt viktig del av transportsystemet och såväl bil som busstrafiken ska prioriteras på kommunens huvudleder och i det regionala vägnätet. En ökad regional vägtrafik till, från och igenom kommunen förväntas även i framtiden. En ökad trafik längs vägnätet inom och genom kommunen medför en negativ påverkan på luftkvaliteten. En minskad andel förbränningsmotorer och en gradvis övergång till elektrifierade fordon kommer på lång sikt att mildra de negativa effekterna, men partikelbelastningen från däck och vägbaneslitage kvarstå och förväntas öka med ökad trafikvolym. I planförslaget anger kommunen att de ska verka för buffertzoner med växtlighet längsmed vägsträckor som är trafikintensiva. Det är positivt att kommunen ger konkreta exempel på åtgärder för att minska mängden partiklar.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- I planförslaget framgår det att kommunen ska verka för att luftkvaliteten längs E18 förbättras. Exempelvis genom att planera för buffertzoner med växtlighet. Det vore positivt om dessa områden namngavs eller markerades ut på en karta för att tydliggöra för kommande planering.

8.1.2 Buller

Nuläge och förutsättningar

I Danderyd utgör de statliga vägarna E18 och väg 262 tillsammans med de större kommunala vägarna Stockholmsvägen, Edsviksvägen, Vendevägen, Danderydsvägen och Enebybergsvägen de främsta källorna till trafikbuller. Buller från den spårbundna trafiken påverkar även vissa områden i kommunen. Roslagsbanan påverkar bostäder i direkt anslutning till spåret. Kommunens särskilt bullerutsatta områden finns där flera bullerkällor ligger tätt, exempelvis i närheten av Stocksundsbron där spårtrafik och E18 går parallellt. Verksamhetsbuller utgör generellt sett inget problem i kommunen. Lokalt flygbuller orsakat av helikopterambulans till och från Danderyd sjukhus orsakar visst buller. I framtiden förväntas denna flygtrafik att öka.

Det är väghållaren som ansvarar för att genomföra åtgärder för att reducera bullerstörningar. Trafikverket, regionens trafikförvaltning och Danderyds kommun har utfört bullerskyddsåtgärder på väg och järnväg i kommunen. Bullerskyddsåtgärder har i nuläget utförts längs Roslagsbanan, E18 och de kommunala vägarna Edsviksvägen och Enebybergsvägen.

I Danderyd finns även områden som är relativt opåverkade av buller. Framförallt

är Rinkebyskogen ett exempel på ett stort sammanhängande tyst område. Sådana stora tysta områden ger möjlighet till återhämtning och upplevelse av tystnad.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Enligt rådande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. För bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter är riktvärdet för ekvivalentnivån vid fasad istället 65 dBA (regler om maxvärde saknas). Reglerna tillämpas vid ny bebyggelse, nya detaljplaner och bygglov. För äldre och befintlig bebyggelse kan andra riktvärden gälla utifrån de regler som gällde vid tidpunkten för byggande.

Vid åtgärder på järnvägar eller andra spåranläggningar avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget konstaterar att det i områden Planförslaget konstaterar att det i områden nära både spår och större vägar i kommunen kan vara svårt att skapa goda ljudnivåer. Enligt planen är 9 av de 14 utpekade utvecklingsområdena helt eller delvis i nuläget utsatta för bullernivåer över 60 dBA. Utvecklingen av ny bebyggelse längs E18-stråket är speciellt utmanande. En av riktlinjerna för planeringen säger att placering och utformning av tillkommande bebyggelse nära bullerkällor ska verka för förbättrade ljudmiljöer i omgivningen. Flygbuller från helikopterambulanser till och från Danderyds sjukhus kan begränsa möjligheterna att bygga bostäder i närheten av sjukhuset. Bostadsutvecklingen i kommunerna norr om Danderyd och Stockholmsregionens tillväxt i stort medför en ökad genomfartstrafik längs i synnerhet E18. En tunnelförläggning av E18 skulle innebära en stor bullerreducering i kommunen.

Byggande för god ljudmiljö ställer särskilda krav i programarbete och detaljplanering, både vad gäller byggnaders placering, utformning och tekniska standard. I planförslaget framgår det att boendemiljöer, förskolor och skolors inne- och utomhusmiljö samt park- och rekreationsområden ska prioriteras vid bullerreducerande åtgärder. Det är positivt att planen lyfter park- och rekreationsområden för vilka riktlinjer i nuläget saknas.

Byggande för god ljudmiljö ställer särskilda krav i programarbete och detaljplanering, både vad gäller byggnaders placering, utformning och tekniska standard. I planförslaget framgår det att boendemiljöer, förskolor och skolors inne- och utomhusmiljö samt park- och rekreationsområden ska prioriteras vid bullerreducerande åtgärder. Det är positivt att planen lyfter park- och rekreationsområden för vilka riktlinjer i nuläget saknas.

En elektrifiering av fordonsflottan minskar trafikbullret vid låga hastigheter och kan därigenom bidra till en reducerad bullernivå på kommunens lokalgator. Bullerproblematiken kvarstår dock vid hastigheter från cirka 50 kilometer i timmen och uppåt då bullret från däck och vägbana har stor betydelse. Elektrifieringen kan minska buller från det lokala gatunätet, men har bara begränsad effekt på bullret från huvudvägar och genomfartsleder.

En av de riktlinjer som ges i planförslaget är att kommunen bör ta fram en bullerstrategi med handlingsplan med syftet att minska bullret. En kommunövergripande bullerstrategi har stor potential att bli ett

användbart redskap i den kommande planeringen och kan bidra till att de beslut om åtgärder som fattas sammantaget ger högsta möjliga nytta.

I planförslaget anges dock att bebyggelse ska planeras så att en så god ljudnivå som möjligt eftersträvas. Samtidigt bedöms planförslagets inriktning med bebyggelseutveckling längs E18-stråket och i ett nytt kommuncentrum i Rinkeby öka risken att människor utsätts för ljudnivåer över riktvärden om inga anpassningar eller åtgärder utförs. Det vore positivt om kommunen istället ställde krav på att bebyggelse inte ska planeras i bullriga miljöer. Genom att utveckla kommunen i den riktning som planförslaget anger finns risk att fler människor kommer att bo och vistas i bullriga miljöer vilket riskerar att påverka deras hälsa negativt. Samtidigt är det positivt att kommunen anger att bostäder ska prioriteras i första hand i områden med en god ljudmiljö och att exemeplvis arbetsplatser kan planeras i mer bullerexponerade lägen. På så vis kan placering och utformning av exempelvis arbetsplatser nära bullerkällor verka för förbättrade ljudmiljöer i omgivningen. Sammantaget bedöms dock planförslaget innebära små negativa konsekvenser för människors hälsa kopplat till aspekten buller.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- En god ljudmiljö bör eftersträvas i hela kommunen. Lägg vikt vid att reducera buller även för människor som ska arbeta eller av annan anledning vistas i den nya bebyggelseområden som planeras.
- Tydliggör i planförslaget vilka tysta områden som finns i kommunen, och vad som krävs för att de även fortsatt ska vara tysta och ge goda rekreations-möjligheter.



Foto på E18 - Fotograf Erik Somnäs från 2020

8.2 TRYGGHET OCH TRIVSEL



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar tryggare samhällen och platser samt bevarar och utvecklar trivsamma miljöer. Aspekter som inkluderas är tillgång till rekreation, trygga offentliga rum och trygga kopplingar och stråk. Översiktsplanens egna mål ***Trygga och inbjudande utemiljöer*** och mötesplatser samt ***Grön och hälsosam livsmiljö*** för alla fångas upp i detta kapitel.

Nuläge och förutsättningar

I Danderyd finns idag en god tillgång till sportanläggningar och rekreationsspår. I kommunens digitala medborgardialog framkommer det att tryggheten uppfattas som god av de flesta. I dagsläget prioriteras arbetet med säkra skolvägar och det finns en ambition att utveckla en cykelpendlingsväg genom kommunen som gör det säkrare och attraktivare för fler att cykla till arbete, skola och andra målpunkter. Parkområden finns i nuläget inom villabebyggelsen i varje kommundel. I kommunens strategiområden lyfts trygghet, säkerhet och goda möjligheter för hälsa och välbefinnande som viktiga aspekter för kommunens utveckling.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Som grund för bedömningen av Trygghet och trivsel inkluderas bland annat aspekter som hur planen behandlar perspektivet trygghet genom till exempel om särskilt otrygga platser har identifierats och hur de i så fall bemöts i planen gällande förslag på åtgärder. Även om viktiga stråk och kopplingar lyfts i förhållande till trygghetsskapande insatser och målpunkter. Planförslagets potential att skapa en trivsam utveckling analyseras bland annat genom tillgång till grönska och rekreation i förhållande till utvecklingsområdena och den befintliga bebyggelsen. Det är också relevant om planeringen bidrar till att uppfylla Boverkets riktlinjer gällande friarealer samt Boverkets rekommendationer i publikationerna Planera för rörelse! och Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling. Förslaget bedöms även utifrån Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 5, 10, 11 och 16.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget pekar ut en utvecklingsinriktning för trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser. Här lyfts att för samtliga miljöer i kommunen ska utformningen bidra till att kommunen upplevs trygg och inbjudande samt är dess miljöer är tillgängliga för alla i samhället oavsett eventuella funktionsnedsättningar och/eller tid på dygnet. Detta bidrar till att frågan får en tyngd i efterkommande planering. Planförslaget lyfter inte fram några specifika otrygga platser. I den digitala medborgarenkäten lyfts det att tryggheten uppfattas som god av de flesta i kommunen. Eftersom ingen närmare kartläggning av upplevelsen av trygghet inom kommunens olika områden har genomförst är det svårt att veta hur den upplevda tryggheten eventuellt skiljer sig åt. Detta gör det också svårt att veta vilka trygghetsskapande åtgärder det finns behov av för att stärka tryggheten i de olika kommundelarna.

Ett av planens mål är att varje kommundel ska ha en stor lekplats som är attraktiv för många, samt ett antal mindre lekplatser. Detta bidrar till god tillgång till lekplatser för boende inom kommunens alla delar. Planen presenterar även ambitioner att utveckla och bevara viktiga rekreationsstråk. Specifika stråk och platser som anses vara av extra vikt i kommunen lyfts tillsammans med rekommendationer som att placering och utformning av ny bebyggelse ska ske på ett sätt att det inte hindrar det rörliga friluftslivet utan istället bidrar till

utvecklade rekreationsstråk. Detta skapar goda förutsättningar för att utvecklingen i kommunen bibehåller och stärker möjligheterna till trivsel och rekreation. Genom att lyfta exempel på grönområden och parker som bör bevaras eller stärkas kan planförslagets ambition tydliggöras ytterligare.

Danderyds kommun är rik på vatten och kustområden vilka är viktiga rekreationsområden. Strandskyddet syftar till att hålla stränder fria från bebyggelse för att bland annat trygga allmänhetens tillgång till platser för bad och friluftsliv. Inget av de utpekade utredningsområdena i kommunen är placerade i områden som i nuläget omfattas av strandskydd. Vid ny detaljplaneläggning inom Danderyd (1) och vid Tranholmen (6 och 7) kommer strandskyddet att återinträda vilket innebär att dispens eventuellt måste hanteras. Även om utvecklingen i dessa områden inte kräver ny detaljplan bör stor hänsyn tas till att hålla stränderna tillgängliga för allmänheten för att säkra platsernas rekreativa värden. Riktlinjen om att kommunens stränder ska vara tillgängliga för allmänheten vid utbyggnad av ny bebyggelse bidrar till att frågan belyses i efterföljande planering.

Planen säkerställer mark för att fortsatt goda möjligheter för idrotts- och rekreationsaktiviteter skapas. Specifika rekreativa funktioner i kommunen, så som badplatser och hur dessa kan utvecklas för att skapa trygga och trivsamma plaster, lyfts vidare. Genom att komplettera badplatser med fler funktioner för att stärka dessa som sociala mötesplatser för olika åldrar skapas goda förutsättningar för en trygg och trivsam utveckling. Vidare bidrar riktlinjen att dimensionering av friytor för förskolor och skolor ska följa Boverkets allmänna råd till att frågan belyses ger stöttning till efterföljande planering.

Stora delar av de områden som i planförslaget föreslås utvecklas ligger inom bullerutsatta områden, vilket bedöms medföra en påverkan för den upplevda trivseln och i viss mån också tryggheten. Det saknas vägledning med konkreta förslag på hur tystare och mer trivsamma utemiljöer kan skapas (se vidare avsnitt 8.1 ovan).

I planförslaget presenteras en rad riktlinjer för planeringen som bidrar till att säkerställa trygga och säkra gång och cykelvägar i kommunen. Att planen inkluderar både övergripande rekommendationer och belyser mer specifika platser/kopplingar där trygghetsskapande åtgärder är av extra vikt ger goda förutsättningar och stöttar kommande planering att skapa trygga gång- och cykelvägar. Planförslaget lyfter även avsaknaden av en gångplan som kan visa vilka åtgärder som behöver genomföras, motsvarande cykelplanen. En gångplan skulle underlätta ett strategiskt arbete för att skapa en mer gångvänlig utveckling.

Med riktlinjer som säkerställer bevarande av stora rekreationsområden, parker och idrottsanläggningar samt riktlinjer som vägleder hur trygga vägar och kopplingar kan skapas bedöms planen bidra till att stötta en trygg och trivsam utveckling. Sammantaget bedöms planen i viss uträckning bidra till ökad upplevd trygghet och trivsel.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Inkludera riktlinjer för gångavstånd och tillgång till olika typer av rekreation och grönområden i planen, här kan förslagsvis Boverkets riktlinjer vara vägledande, för att tydliggöra hur planens mål ska uppnås.
- Tydliggör var och hur utvecklingen av nya trygga gång- och cykelvägar/ kopplingar ska utvecklas så att det stärker det övergripande nätet, utifrån identifierade behov.
- Inkludera trygghetsperspektivet i det strategiska arbetet med översiktsplanens utvecklingsområden för att tydliggöra hur målet gällande trygga utemiljöer ska uppnås.
- Tydliggör hur hänsyn ska tas i områden med dispens från strandskydd för förändringar som inte kräver ny detaljplan.



Foto över Nora torg - Fotograf Erik Somnäs 2020

8.3 HÅLLBART VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och levande samhällen. Aspekter som inkluderas är bland annat tillgång till viktiga målpunkter i vardagen, kommunal service och tillgång till kollektivtrafik. Översiktsplanens egna mål som fångas upp inom kapitel är målen ***Bygga och bevara för idag och imorgon, Grön och hälsosam livsmiljö för alla, Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser*** samt ***Hållbara resor och transporter.***

Nuläge och förutsättningar

Bebyggelsen Danderyds kommun utgörs dels av ett centralt stråk längs med tunnelbanan och E18 med huvudsakligen högre bebyggelse med flerbostadshus, arbetsplatser och service, dels av en varierad småhusbebyggelse av trädgårdskaraktär med inslag av flerfamiljshus och lokala servicecentra.

Danderyd har en hög andel äldre befolkning och en hög försörjningskvot i förhållande till andra kommuner i länet. Planförslaget har ambitionen att Danderydsborna ska erbjudas en bra och attraktiv service och en positiv utveckling av de kommunala kärnområdena skola, barn- och äldreomsorg ska prioriteras. Idag finns det en överkapacitet av förskoleplatser, platser för elever upp till årskurs 6 och snart även platser för årskurs 7–9 om inte nya bostäder byggs eller fler elever tillkommer från andra kommuner.
Kollektivtrafiken används i relativt låg omfattning vid resor inom kommunen. Busstrafiken upplevs ha låg turtäthet och restiderna upplevs som långa. Ett behov av synkronisering mellan lokala busslinjer finns och andelen cykelresor inom kommunen bör öka.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Som grund för bedömningen av Hållbart vardagsliv och levande samhällen inkluderas bland annat aspekter som målpunkter i vardagen som skolor, förskolor och grönområden i förhållande till hållbara resealternativ och bostäder, både sett det till befintliga beståndet men även i förhållande till vad som planeras och vilka utmaningar som översiktsplanen lyfter i nulägesbeskrivningen. Mer konkret analyseras planförslaget utifrån om till exempel Boverkets rekommendationer för tillgänglighet till bostadsnära natur efterföljs och inkluderas, Boverkets riktlinjer i ***Planera för rörelse!*** och ***Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor samt*** hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap. 3 § p 2. Även Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 2, 4, 5, 10 och 11 inkluderas i bedömningen.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget pekar på att kommunen har en relativt hög andel äldre befolkning, vilket resulterar i en hög försörjningskvot. Samtidigt finns det en överkapacitet i skolor och förskolor men mängden barn och unga är avtagande. Hur denna demografiska utmaning ska hanteras lyfts inte på ett tydligt sätt. För att hantera utmaningen bör översiktsplanen tydliggöra hur frågan ska hanteras, till exempel genom bostadsmarknadsanalyser och satsningar för att attrahera barnfamiljer eller utveckling av bostäder för till exempel unga vuxna.

Om frågan inte hanteras på strategisk nivå riskerar detta att leda till nedstängning av skolor och förskolor med tomma lokaler och längre avstånd till skolor/förskolor för barnen i kommunen. Även möjligheterna att upprätthålla service som fritidsaktiviteter och mötesplatser för unga kan minska med färre barn och unga i kommunen, med minskad tillgänglighet på sådana aktiviteter som följd. Planförslaget har en riktlinje som lyfter att en variation av bostadsutbudet i alla kommundelar ska prioriteras för att underlätta kvarboende i livets olika skeden. För att tydliggöra riktlinjen bör planen även lyfta hur och var denna komplettering ska ske med vilka typer av bostäder. Att sätta kvantitativa mål för bostadsbyggande kan bidra till att säkerställa tillgång till olika typer av bostäder inom kommunen.

Att placera huvuddelen av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen som planförslaget lyfter bidrar till goda förutsättningar för ett hållbart vardagsliv. Även satsningar på att stärka gång- och cykeltrafiken som gör det säkrare och attraktivare för fler att cykla till arbete, skola och andra målpunkter skapar möjligheter för ett hållbart vardagsliv. Genom att komplettera planförslaget med kartor och beskrivningar kring hur och var detta ska göras ökar tydligheten för kommande planeringsskeden och ökar möjligheterna för att ambitionen uppnås. Planförslaget lyfter bland annat förslag på ett regionalt snabbcykelstråk mellan Täby Arninge och Roslagstull och pendlingsmöjlighet för cyklister med målpunkterna centrala Stockholm, Solna och Kista. Detta är goda exempel på beskrivning gällande planerad utveckling. Detta skulle med fördel även göras för den inomkommunala utvecklingen av cykelstråk för att ge ytterligare vägledning och stöttning i den fortsatta planeringen. Planen bör också klargöra vilka motiv som finns för föreslagen utveckling i områden som inte ligger i kollektivtrafiknära läge vilket gäller för område 6 Svanholmsparkeringen.

Riktlinjen att ny bebyggelse främst ska lokaliseras i anslutning till befintlig bebyggelse bidrar till att nya områden knyts samman med befintliga områden och ger goda förutsättningar för bevarandet av grönområden och möjligheter att stärka lokala centrum. Vidare presenterar utvecklingsinriktningen för trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser kommunens ambiton gällande utveklingen av centrumområden och kan bidra till att stötta kommande planering. Genom att koppla denna övergripande inriktning till planens utredningsområden kan stöttningen tydliggöras och konkretiseras.

Planförslaget presenterar en utvecklingsinriktning som syftar till att utvecklingen ska bidra till att främja hållbara resor och transporter i kommunen genom satsningar inom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Till exempel lyfts ambitioner om att utveckla kollektivtrafiken med tätare avgångar samt genom stärkta kopplingar till gång- och cykelvägnätet. Detta medför goda förutsättningar för ett hållbart vardagsliv. Planförslaget kan tydligare beskriva specifika behov, med fördel kopplat till planförslagets utredningsområden, samt peka ut vilka insatser som bedöms ge stor nytta för att förtydliga hur utvecklingsinriktningen ska kunna uppnås.

Vidare prioriterar planförslaget till stor

del bilens framkomlighet och lyfter vikten av den som en del av transportsystemet, främst där kollektivtrafik och cykel inte är tillräckligt starka alternativ. I regionens resvaneundersökning sticker inte Danderyd ut som en som en särskilt bilintensiv kommun vilket kan påvisa att att det finns en god tillgång till kollektivtrfaik i kommunen idag. En prioritering av bilens framkomlighet kan komma att konkurrera med framkomligheten och möjligheten att prioritera andra trafikslag som gynnar ett hållbart vardagsliv, kollektivtrafik. Prioriteringen kan därför komma att motverka målet Hållbara resor och transporter.

Sammantaget bedöms planförslaget i liten omfattning bidra till möjligheterna att tillgodose ett hållbart vardagsliv och levande samhällen. Möjligheterna att, inom ramen för den fysiska planeringen, möta de demografiska utmaningarna tas inte tillvara. Detta påverkar möjligheterna att bibehålla och utveckla närservice på ett sätt som främjar ett hållbart vardagsliv och levande samhällen. Planförslaget har ambitionen att bidra till en större blandning av bostäder inom kommunen, men konkreta förslag på hur blandning ska uppnås saknas.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Komplettera planförslaget med uppgifter om vilka typer bostäder och upplåtelseformer som finns idag inom kommun-
  delarna och presentera hur många bostäder samt vilka boendetyper som behövs inom kommunens olika delar för att tydliggöra hur planens mål ska uppnås.
- Ta fram ett bostadsförsörjningsprogram för att tydliggöra hur utmaningar/ behov gällande bostadsförsörjning ska bemötas. Ett sådant program ska finnas enligt lag.
- Komplettera mark- och vattenanvändningskartan med hur och var olika typer av bebyggelse ska stärka platsen och komplettera befintlig användning
- Lyft in den planerade utvecklingen av cykelvägar enligt cykelplanen som gäller till 2024 för att tydliggöra hur och var utvecklingen av cykelvägar ska prioriteras. Koppla ÖP till en samlad gång- och cykelplan för så att samordning och prioritering av åtgärder i tid och rum underlättas.
- Tydliggör hur utvecklingsområdena ska försörjas med hållbara transporter, för att tydliggöra hur planens mål ska uppnås.
- Koppla utvecklingsinriktningen för trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser till planens olika utredningsområden.

8.4 INKLUDERING OCH SOCIAL SAMMANHÅLLNING



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som tar hänsyn till olika områdens värden och identitet men också om planen bidrar till att överbrygga barriärer, kopplar samman olika områden och strävar efter en sammanhållen och inkluderande kommun. Aspekter som inkluderas är bland annat barriärer, bebyggelsestruktur och lokalisering av mötesplatser. Översiktsplanens egna mål ***Bygga och bevara för idag och imorgon, Trygga och inbjudande utemiljöer och mötesplatser*** samt ***Grön och hälsosam livsmiljö för alla*** fångas upp i detta kapitel.

Nuläge och förutsättningar

Danderyds kommun består av fyra kommundelar: Enebyberg, Danderyd, Djursholm och Stocksund. Bebyggelsen i kommunen utgörs dels av ett centralt stråk med huvudsakligen högre bebyggelse med flerbostadshus, arbetsplatser och service, dels av en varierad småhusbebyggelse av trädgårdskaraktär med inslag av flerfamiljshus och lokala servicecentra. Översiktsplanen lyfter en önskan om att knyta samman kommunen med bättre förbindelser mellan kommundelarna. År 2019 bestod bostadsbeståndet av 49 procent småhus och 51 procent flerbostadshus. Av bostäderna i flerbostadshus var ca 30% hyresrätter och 70% bostadsrätter.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Som grund för bedömningen av ***Inkludering och social sammanhållning*** ingår bland annat aspekter som om olika områdens behov synliggörs, barriärer och kopplingar i förhållande till tillkommande bebyggelse analyseras, och om hur områden knyts ihop eller inte. Skapas nya barriärer och överbryggas befintliga? Hur ser tillgången till olika typer av bostäder ut i kommunen i stort och inom olika områden – planeras det för en variation med hänsyn till den specifika platsens behov och utmaningar? Vidare analyseras hur och om olika typer av områden och olika grupper i samhället beskrivs utifrån dess förutsättningar och behov. Mer konkret bedöms planförslagets även utifrån hur väl förslaget förväntas bidra till PBL 1 kap 1 § och 2 kap. 3 § p 2, Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 10 och mål 11.

Planförslagets konsekvenser

Planförslagets ambition är bebyggelse-utvecklingen som på sikt kopplar Mörby centrum och knutpunkt Danderyd närmare varandra till ett gemensamt centrumområde för kommunen. Även en ambition om att bättre tvärförbindelser för gång-, cykel och kollektivtrafik mellan Djursholm, Enebyberg, Danderyd och Stocksund som ska
bidra till att koppla samman kommun-delarna presenteras. Genom att komplettera med att redovisa hur och var detta ska genomföras kan ambitionen tydliggöras.

Planen lyfter att kommunen är idag påverkad av den barriär som E18 och spårområdena utgör. Det finns en ambition att mildra eller överbrygga dessa barriäreffekter. Planförslaget pekar bland annat ut en tunnelförläggning av E18 som en möjlig åtgärd på lång sikt. Genomförbarheten av denna åtgärd är dock osäker. Det är därför av extra vikt att fokusera på hur kommundelarna kan knytas samman på andra sätt genom strategisk lokaliseringen av gemensamma målpunkter och stärkta kopplingar.
Planförslaget lyfter kommunens utmaning med en ojämn tillgång till olika typer

av boendeformer och upplåtelseformer. Genom att analysera denna data med en geografisk koppling kan uppdelningen mellan olika typer av bostäder och upplåtelseformer mellan kommunens olika bostadsområden tydliggöras. Detta kan användas som underlag för att på ett tydligare och mer strategiskt vis komplettera med olika typer av bostäder inom olika områden för att kunna uppnå planförslagets mål. Vidare lyfter planförslaget i riktlinjer för planering att denna ska bidra till ett varierat utbud av bostäder, service, arbetsplatser, idrott och kultur i alla kommundelar samt att en variation av bostadsutbudet (bebyggelsetyper, upplåtelseformer, storlekar, prisnivåer) i alla kommundelar ska prioriteras för att underlätta kvarboende i sin närmiljö om livssituationen förändras. Detta bidrar till att ge stöttning i frågan för efterkommande planering. Genom att tydliggöra hur och var denna komplettering kan genomföras inom planförslagets olika utredningsområden kan vägledningen tydliggöras ytterligare samtidigt som planens ambitioner och mål uppnås.

Planförslagets riktlinjer säger att tillkommande bebyggelse ska ha hög arkitektonisk kvalitet och anpassas till omkringliggande bebyggelsemiljöer, visa hänsyn till den historia och kvalitet som finns på platsen idag och utgå från den befintliga miljön när det kommer till utformning, volym etcetera. Att lyfta karaktär, skala, volymer och placering av byggnader som viktiga aspekter att ta hänsyn till ger en god grund för kommande planering att skapa en utveckling som kopplas samman med befintlig bebyggelse och på så vis tar hänsyn till områdens identitet. Planförslaget lyfter en ambition om att det i varje kommundel ska finnas goda möjligheter för olika slags idrotts- och motionsaktiviteter samt att det ska finnas en större välutrustad lekplats. Planförslaget belyser även exempel på sociala mötesplatser, som Samsöparken. Genom att belysa goda exempel tydliggörs planens ambition. Lokaliseringen av denna typ av målpunkter kan bidra till att knyta samman olika bostadsområden genom att skapa gemensamma mötesplatser för boende inom olika kommundelar. Planförslaget skulle kunna kompletteras med ambitioner gällande loklisering av denna typ av mötesplatser för att tydligare bidra till planförslagets mål om att stärka kopplingar och knyta samman kommundelar.

Sammantaget bedöms planförslaget presentera ambitioner, mål och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot en mer sammanhållen utveckling. En tydlighet i hur behoven ser ut i och mellan enskilda delområden och vilka insatser som rekommenderas skulle ge ökat stöd i den fortsatta planeringen.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Komplettera med ställningstaganden om vilken typ av bostäder och serviceutbud som saknas inom kommunens olika bostadsområden. Väg in det trygghetsskapande och den högre andel aktiverade platser som kan komma med en tätare bebyggelse med service och mötesplatser.
- Tydliggör hur en utveckling av den fysiska strukturen kan bidra till att koppla samman områden genom strategiskt placerade målpunkter, mötesplatser och utveckling av bostäder.
- För att säkerställa bevarande av hela Danderyd kommuns identitet och karaktär kan planförslaget kompletteras med goda exempel och inkludering av kommunens olika typer av bebyggelseområden och dess värden. Texten har ett stort fokus på trädgårdsstaden.
- Komplettera riktlinjen kring stärkta kopplingar mellan områden genom att tydliggöra att kopplingarna även behövs på en mindre skala i geografin, och att utformning av exempelvis bebyggelse, infrastruktur, mötesplatser och rekreationsstråk spelar stor roll för den upplevda sammankopplingen.



Foto över E18 - Fotograf Erik Somnäs från 2020

8.5 RISK OCH KLIMTATANPASSNING



Risk och säkerhet inom samhällsplanering är ett allmängiltigt begrepp som kan avse en lång rad händelser med mycket varierande allvarlighetsgrad. Begreppet risk avser i detta sammanhang kombinationen av sannolikheten för en händelse och dess konsekvenser. Individrisken är sannolikheten att omkomma för en person som kontinuerligt vistas på en specifik plats, exempelvis på ett visst avstånd från en transportled. Framtidens klimat kommer att skilja sig från dagens. Bland annat förutses ökade nederbördsmängder samt höjda medeltemperaturer. Värmeböljor och kraftig nederbörd bedöms inträffa allt oftare. Såväl nuvarande som tillkommande bostäder och infrastruktur behöver anpassas till klimatförändringens effekter.

Skred sker när en sammanhängande jordmassa kommer i rörelse. Skred förekommer i silt- och lerjordar. Skred kan även inträffa i siltiga eller leriga moräner om moränen är vattenmättad. Vid ett ras rör sig block, stenar, grus- och sandpartiklar fritt. Ras sker i bergväggar, grus- och sandbranter. Den gemensamma nämnaren är att både skred och ras kan inträffa utan förvarning. Den naturliga erosionsprocessen anpassar branter och slänter till ett jämviktsläge. Små förändringar av denna jämvikt kan utlösa skred eller ras. Landhöjningen, klimatet och människans ingrepp i naturen förändrar markens stabilitet. Under årens lopp kan därför säker mark bli osäker. Även denna typ av risker måste hanteras i planeringen.

Nuläge och förutsättningar

I Danderyd är E18 primär transportled för farligt gods och väg 262 samt del av Vendevägen sekundära transportleder. Vid planläggning i närheten av farligt godsleder behöver stor hänsyn tas till frågor som säkerhetsavstånd och evakuerings-möjligheter. I kommunen finns ett flertal låglänta områden där det finns en stor risk för översvämning vid kraftig nederbörd och höga vattennivåer. Vissa av de låglänta och strandnära områdena som exempelvis båtuppställningsplatser och deponier är även identifierade som riskområden kopplat till markföroreningar. Dessa kan innebära speciellt stor risk för spridning av föroreningar i ett framtidsscenario med ökade vattenflöden.

En skyfallskartering som tagits fram visar att stora delar av kommunen skulle översvämmas vid ett kraftigt skyfall som ett 100-årsregn. Vid kraftiga skyfall bildas stora mängder dagvatten som inte alltid kan tas om hand i befintliga system för dagvattenhantering. Enligt länsstyrelsens översiktliga kartering över temperaturen i kommunen under år 2018 framkommer att det finns områden som vid höga temperaturer kan bli så kallade värmeöar. Kommunens vatten och naturområden bidrar dock till att mildra och jämna ut effekterna vid extrema temperaturer.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Längs transportleder finns rekommenderade säkerhetsavstånd på mellan 25 och 40 meter beroende på vilken typ av transporter som tillåts. Roslagsbanan har ett generellt skyddsavstånd på 25 meter från spårmitt. Vid icke stadigvarande vistelse kan i vissa fall ett skyddsavstånd om 10-25 meter från närmaste spår tillämpas.

Enligt plan- och bygglagen 2 kap 5 § ska risker för människors hälsa och säkerhet beaktas i all planering.

Planförslagets konsekvenser

I Danderyd ska den fysiska planeringen bidra till åtgärder för att förhindra, minimera och begränsa risker kopplade till ett förändrat klimat. Planförslaget betonar att det kommunövergripande arbetet med klimatanpassning behöver bedrias på såväl kort som lång sikt. I planförslaget pekas sex utredningsområden ut där kommunen vill utreda möjligheten till framtida skyfallshantering. Dessa områden utgörs av lågpunkter där vatten ska kunna omhändertas vid höga vattenflöden. Det är positivt att kommunen pekar ut områden för omhäntertagande av vatten vid händelse av kraftiga skyfall. Det vore dock positivt om kommunen även beskrev andra synergieffekter som exempelvis möjligheten att inom dessa områden fördröja och rena vatten och inte enbart som skyfallshantering i syfte att skydda infrastruktur och bebyggelse från skada.

Majoriteten av alla utvecklingsområden som presenteras i planen är placerad längs någon av kommunens transportleder för farligt gods. Enligt planförslaget ska en riskbedömning göras vid planering och exploatering inom ett avstånd om 150 meter från lederna för farligt gods eller inom 100 meter från drivmedelsstationer. Det är positivt att planen ger en tydlig inriktning kopplat till denna planläggning.

I Danderyd finns flera områden med markradon. Markradon är en hälsorisk som orsakar skada och sjukdom på lungor och luftvägar. Enligt planförslaget ska det i områden med risk för förhöjda markradonhalter genomföras utredningar inför detaljplaneläggning och utbyggnad av bostäder. Gällande gränsvärden i vatten och luft får inte överskridas och i områden med förhöjda radonhalter ska tillkommande bebyggelse byggas radonsäkert. Det är positivt att planförslaget tydligt anger att gränsvärden inte får överskridas.

Inom Danderyds kommun finns flera platser där marken kan vara eller är dokumenterat förorenad. Situationen redovisas på karta i planförslaget. Det framgår dock inte vilken hänsyn som tagits till risken för markföroreningar i identifieringen av utredningsområden – sådan utredningar ska göras i senare skeden. Kommunens intention att utreda och vid behov åtgärda förorenade områden bedöms vara positiv. Planförslaget lyfter att kommunen har en handlingsplan för förorenade områden som ska bidra till att kommunen genomför undersökningar och vid behov åtgärder för prioriterade områden.

Planeras utveckling inom områden som i nuläget utgörs av naturmark påverkar det områdets värmereglerande funktion. En ökad andel hårdgjord yta försämrar även markens infiltrationskapacitet och kan öka risken för översvämning vid kraftiga skyfall. I planförslaget finns en riktlinje att hänsyn ska tas till att minimera hälsorisker kopplade till värmeböljor vid nybyggnation av känsliga verksamheter. Enligt planen ska även bebyggelse och infrastruktur undvikas i låglänta områden. Samtidigt är 10 av planens 14 utredningsområden lokaliserade inom områden med översvämningsrisk. Planering av ny bebyggelse och infrastruktur bör undvikas i låglänta områden och i områden som ligger inom framtida riskzoner för översvämning.

I översiktsplanen presenteras resultat från en översiktlig analys som beskriver utredningsområden med potentiella klimatrelaterade risker som ras, skred och översvämning vid skyfall. Den visar att majoriteten av de utpekade områdena helt eller delvis har mer än två risker. Det är positivt att den övergripande riskkartläggningen genomförts men det framgår inte av planen hur resultaten omhändertagits och hur riskerna ska mildras eller om kartläggningen på något vis påverkat

valet av lokaliseringar.

I utvecklingsområdena intill E18-stråket förekommer risk för samtliga utredda riskfaktorer. Lämplig lokalisering är en av de grundläggande principerna som kommunen bör ta hänsyn till vid fysisk planering. De risker som presenteras i nulägesbeskrivningen utgör planeringsförutsättningar. Den markanvändning som planen medger bedöms medföra svårigheter kopplade till kommande planarbete och innebär en risk för negativ påverkan.
Utifrån kraven i 2 kap 5 § PBL ska kommunen göra en lämplighetsprövning av föreslagen markanvändning. Lokalisering av bebyggelse och verksamheter ska vara lämplig utifrån beskaffenhet, läge, och behov och frågor kopplat till hälsa, säkerhet och risk ska vara centrala vid en sådan prövning.

Majoriteten av de utpekade utredningsområdena ligger inom ett riskområde för någon av de ovan listade riskerna. Det går i nuläget inte att bedöma hur allvarliga riskerna sammantaget är eller vilka eventuella kumulativa effekter som planförslaget kan tänkas medföra. Det är därför angeläget med en tydliga och transparenta motiv till varför utredningsområden lokaliserats till platser där det finns identifierade risker.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Tydliggör vilken betydelse riskfaktorerna haft i val av lokalisering av utredningsområden. Vilka ställningstaganden för att minimera risk för påverkan på människa och miljö har gjorts?
- Överväg att i planförslaget peka ut vilka utredningar som är kritiska för att avgöra om fortsatt planläggning i de utpekade utvecklingsområdena är lämplig.
- Planförslaget bör sätta en tidsram för genomförande av de åtgärder och utredningar som motiveras av ett förändrat klimat. Åtgärder som hanterar redan existerande risker bör prioriteras.
- Tydliggör att utredningar kopplat till markradon alltid ska göras för detaljplaner som avser bostäder eller skola och förskola. I nuläget står det att en sådan utredning bör tas fram.
- För att ge ökad och tydligare styrning för efterföljande planering bör planförslaget peka ut på vilket sätt man tänker sig öka andelen grönytor och undvika lokala värmeöar i delar av kommunen där andelen hårdgjorda ytor är stor.

9 EKONOMISKA KONSEKVENSER

9.1 HUSHÅLLNING MED MARK, VATTEN OCH DEN FYSISKA MILJÖN I ÖVRIGT



Vad som är god hushållning med mark och vatten baseras bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Där anges att företräde ska ges åt sådan markanvändning som medför en hushållning som är god ur allmän synpunkt. Bestämmelserna omfattar bland annat markområden som har värde eller betydelse för jord- och skogsbruk samt utvinning av värdefulla ämnen och material.

Hushållning med mark- och vatten samt den fysiska miljön i övrigt beskrivs är ett av de perspektiv som ska uppmärksammas enligt miljöbalkens bestämmelser om miljöbedömningar. Naturresurser är de råvaror som vi människor kan nyttja från naturen. Dessa resurser kan vara ändliga eller förnyelsebara. Det är dock alltid viktigt att de nyttjas på ett effektivt och miljöanpassat sätt så att de kan nyttjas även av framtida generationer.

Nuläge och förutsättningar

Både jord- och skogsbruk förekommer i mycket begränsad utsträckning i Danderyd. I nuläget finns endast en jordbruksverksamhet och inget aktivt skogsbruk. Odlingsbar mark är en begränsad resurs som kan ge livsmedel, energi eller foder. Om jordbruksmarken förvaltas väl kan den generera resurser i tusentals år framöver. I Sverige minskar arealen jordbruksmark succesivt varje år.[6]

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten ska tillämpas i planeringen. Enligt 2 kap 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

I 3 kap. 4 § miljöbalken sägs att Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jord-bruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt till-fredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det är således jord- och skogsbruksnäringen som är av nationellt intresse, inte enbart marken. Skogsmark ska så långt som möjligt skyddas från åtgärder som försvårar rationellt skogsbruk.

Planförslagets konsekvenser

I Danderyd finns ytor med jordbruksmark men dessa bedöms inte påverkas av planförslaget. Samtidigt finns det inget ställningstagande i planen som beskriver kommunens vilja kopplat till brukandet av jordbruksmarken, det finns exempelvis ingen riktlinje som säger att förutsättningarna för rationell drift ska värnas eller utvecklas. Ny bebyggelse placeras i första hand i redan ianspråktagna områden intill E18 eller i anslutning till annan bebyggelse. Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära redan ianspråktagna områden bidrar planen till att hushålla med

6. Jordbruksmarkens värden. Jordbruksverket, 2020.

marken i den fysiska planeringen. Planförslaget bedöms således varken bidra eller motverka en god hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Inga.

9.2 KOMMUNAL EKONOMI



Nuläge och förutsättningar

Planförslaget konstaterar att kommunen de senaste åren redovisat ett kraftigt underskott i den kommunala ekonomin. Sedan år 2019 ligger fokus därför på att skapa en ”robust ekonomi”. Enligt kommuen har arbetet under de senaste åren varit framgångsrikt vilket har resulterat i en kommunal ekonomi i balans år 2021. Kommunen fokuserar på välfärdens kärna där stora delar av kommunens budget väntas gå till verksamheter för unga och äldre, det vill säga utbildning och äldreomsorg.

Trots vändningen av det ekonomiska läget i kommunen har tillväxttakten på skatteintäkterna dämpats under en längre tid och det finns osäkerheter kopplat till hur skatteintäkterna kommer att de ut i framtiden. Den demografiska utvecklingen i kommunen är en viktig pusselbit i den kommunala ekonomin. Enligt planförslaget förväntas utvecklingen i kommunen innebära en ökad andel äldre samtidigt som andelen invånare i arbetsför ålder minskar. Detta är risker som kommunen påpekar att man behöver ta i beräknande och bygga buffert för. Hur den kommande försörjningskvoten kommer att se ut i kommunen framöver beror på hur kommunens demografi utvecklas. Försörjningskvoten påverkar exempelvis kommunens möjlighet till investeringar inom verksamheterna. Danderyds kommuns ekonomi är starkt kopplad till ekonomin i resten av landet och det kommunala utjämningssystemet. Kommunen är en stor nettobidragsgivare. Beräkningsmodellen för hur det kommunala utjämningssystemet faller ut varje år påverkas av en mängd parametrar där utvecklingen av landets och kommunernas ekonomi är en sådan.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Kommunens budget för 2021 säger att ett resultatmål på 2 procent av skatteintäkterna (netto) ska eftersträvas. Kommunen ska ha en högre självfinansieringsgrad av investeringar så att kommunen inte ska behöva ta ytterligare lån under 2021.

Kommunallagen 11 kap. 1 § säger att kommuner och regioner ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget innehåller förhållandevis få konkreta förslag som är direkt kostnadsdrivande för kommunen. Utvecklingen av nya områden ska ske först efter ett kommande utredningsarbete, där kostnader bedöms i senare skeden. Ett flertal idéer för den kommunala transportinfrastrukturen lyfts fram, i första hand förbättrade passager över E18, men även dessa ska utredas ytterligare innan lokalisering och utformning fastställs. Kostnader för sådan infrastruktur kan vara höga. Detsamma gäller förstås en eventuell tunnelförläggning av E18, som Trafikverket skulle ansvara för men som kommunen kommer att behöva medfinansiera.

Ingen större utveckling av nya bostadsområden pekas ut. Sådan utveckling kan annars vara förenad med stora kommunala kostnader för iordningställande

av allmän platsmark, förbättring av gator och vägar samt komplettering av teknisk försörjning. Eventuell utveckling av VA-nätet finansieras dock via VA-kollektivets avgifter och påverkar inte den kommunala ekonomin.

Sammantaget bedöms planförslaget i sig varken ge positiva eller negativa konsekvenser för den kommunala ekonomin. Den demografiska utvecklingen kan på sikt påverka kommunens ekonomi avsevärt. Det är dock positivt att kommunen lyfter att en viktig strategisk uppgift i det kommande planeringsarbetet är att planera för boenden som möter de önskemål och behov som äldre men även 30 - 45 åringar har. Detta för att locka just den kategorin som det är brist på i kommunens demografiska fördelning. Fortsatt utredningsarbete kan med fördel inriktas på att klargöra hur kommunen avser att denna planering ska bidra till en mer gynnsam försörjningskvot framöver.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Överväg att komplettera planförslaget med en utbyggnadsstrategi. Där skulle kostnader för olika typer av utbyggnad kunna vägas mot befolkningsutvecklings

9.3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NÄRINGSLIVET



Nuläge och förutsättningar

Kartläggningar som gjorts visar att företagen i kommunen är nöjda med företagsklimatet. I Svenskt Näringslivs årliga undersökning av företagsklimatet i Sverige placerar sig Danderyds kommun på andra plats av Sveriges 290 kommuner. År 2019 låg kommunen på 14:e plats.
Företagen svarar i enkäten att man de senaste åren sett förbättringar i kommunens service och bemötande till företagen. År 2021 fortsätter arbetet med att utveckla den interna samordningen av näringslivsfrågorna. Dessutom finns ett fokus på att förbättra information om kommunens upphandlingar, stärka samverkan mellan skola och näringsliv och göra insatser för tryggare och säkrare företag.

Kommunens näringslivspolicy för åren 2021-2026 konstaterar att kommunens företag präglas av många småföretagare som har ett behov av både mötesplatser och arbetsplatser. Kommunens geografiska läge möjliggör för nya mötesplatser för coworking-ytor, nätverk och ömsesidigt utbyte för företag i hela Stockholm Nordost. Policyn noterar att sådana möten i Mörby Centrum ger möjligheter för den lokala handeln och besöksnäringen.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Regeringens mål för näringspolitiken är att ”stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förut-sättningar för fler jobb i fler och växande företag”. I den näringslivspolicy som kommunens antog i december 2020 är det övergripande målet med kommunens näringslivsarbete att genom strategiska

insatser och ökad samverkan förbättra det lokala företagsklimatet i Danderyds kommun.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget har relativt lite innehåll som direkt påverkar näringslivets förutsättningar i kommunen. Ny bebyggelse för kontor, handel och verksamheter föreslås i första hand i anslutning till E18; vid knutpunkt Danderyd och vid Mörby centrum. Inget av de övergripande målen är inriktat på näringslivets behov, men inriktningen på tillgänglighet, attraktiva stadsmiljöer och goda kommunikationer gynnar nuvarande verksamheter i kommunen och kan bidra till att attrahera nya. Utbyggnad av fiber och bredband ska finnas med i planeringen för ny bebyggelse, vilket även det skapar nödvändiga förutsättningar för tillväxt. Läget i regionen och tillgången på kvalificerad arbetskraft borde ge goda förutsättningar för näringslivet också framöver.

Planen skulle tydligare kunna lyfta fram de speciella lägesegenskaper som framför allt knutpunkt Danderyd och Danderyds sjukhus har, och sätta områdets möjliga utveckling i ett regionalt perspektiv. RUFS 2050 pekar ut området som ett strategiskt stadsutvecklingsläge. Den mycket höga tillgängligheten, med bil, buss, tunnelbana och Roslagsbana, samt förekomsten av en stor vårdverksamhet med forskningsanknytning skulle tillsammans med anpassad bebyggelseutveckling kunna bidra till näringslivsutveckling med ett högt kunskapsinnehåll. Sammantaget bedöms planförslaget varken ge positiva eller negativa konsekvenser för näringslivets förutsättningar.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Peka på den speciella potential som finns i och omkring knutpunkt Danderyd och Danderyds sjukhus, och anpassa planeringen där till dess status som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFS.



Foto över Mörby centrum - Fotograf Erik Somnäs 2020

10 ALTERNATIV

I detta kapitel ges en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs samt en redogörese av tidigare avfärdade alternativ. Att planen inte genomförs benämns ofta som det så kallade nollalternativet. För översiktsplaner görs bedömningen vanligtvis mot ett framskrivet nuläge, det vill säga en utveckling i linje med den nu gällande översiktsplanen. En grund för det framskrivna nuläget är dock även att planer, program och beslut som fattats sedan den översiktsplanen antogs gäller.

Bedömningen nedan är baserad på det längsta horisontår som valts i miljöbedömningen, år 2050. Då horisontåret 2030 är kopplat till utredningsområdena som presenteras i förslaget har det året inte använts som horisontår för miljöns sannolika utveckling om planen inte antas.

Om den nya översiktsplanen inte antas, fortsätter den nuvarande översiktsplanen från 2006 att gälla. Samhällsutvecklingen i kommunen kommer då att ske enligt den planeringsstrategi som vid tidpunkten gäller, samt enligt den övriga områdesutveckling som beslutats efter planens antagande.

10.1 MILJÖNS SANNOLIKA UTVECKLING OM PLANEN INTE ANTAS

Översiktsplan från 2006

ÖP2006 har som vision att kommunen ska utvecklas så att de olika kommundelarna sammanbinds. Genom att utveckla en attraktiv bebyggelse längs E18 kan barriäreffekterna och därmed störningarna från E18 minska.

Danderyds identitet som bygger på trädgårdsstadens värden med en bebyggelse integrerad i naturmiljön ska bevaras. Större utvecklingsområden som pekas ut för fördjupade studier är Knutpunkt Danderyd, området vid Mörby centrum, området öster om det dåvarande tekniska nämndhuset vid E18, Kraftledningsstråket mot Värtan, samt östra delen av Rinkebyskogen vid E18 och väg 262. Planen förordar en förlängning av pendeltågsnätet mot nordost, den så kallade Roslagspilen, delvis för att avlasta vägnätet när befolkningen ökar i nordostkommunerna. Roslagspilen är dock ett utaderat alternativ då det i samband med Sverigeförhandlingen har beslutats om andra utbyggnadsförslag kopplat till Roslagsbanan.

I första hand ska områden som redan är påverkade ianspråktas för ny bebyggelse. De större sammanhängande naturområdena i Danderyd bevaras.

Samhällsutveckling i övrigt

Givna förutsättningar för såväl nollalternativet som för en utveckling enligt den nya översiktsplanen är bland annat att den pågående klimatförändringen kan antas ge större effekter de kommande decennierna. Vissa samhällsbeslut som påverkar miljöns utveckling gäller

också oberoende av planens tillkomst, exempelvis klimatpolitikens åtgärder för ökad elektrifiering, minskad användning av fossila bränslen i transporter och för uppvärmning. Ytterligare sådana program eller andra ingripande samhällsbeslut kan tillkomma fram till år 2050.

Vägtrafiken förväntas öka i kommunen, i första hand till följd av tillväxten i omkringliggande kommuner, och en ekonomisk tillväxt som skapar högre köpkraft och ett högre bilinnehav. Den planering av trafikinfrastruktur som görs av Trafikverket och Region Stockholm förväntas bli genomförd. Roslagsbanans dubbelspårsutbyggnad fortsätter, och banan förlängs till city.

Exploaterings- och bebyggelsetrycket inom kommunen kommer sannolikt vara av samma storleksordning vare sig den nya översiktsplanen antas eller inte. Var ny bebyggelse tillkommer om en ny översiktsplan inte antas är förstås svårt att spekulera om. En fortsatt utveckling i de goda lägena längs E18 kan dock förväntas. Planeringen får antas ta längre tid om en aktuell översiktsplans övergripande beslut och ställningstagandena saknas och frågor kommer behöva processas i senare skeden. Det finns även en ökad risk att en sådan planering kan innebär negativa hälsoeffekter då den gällande översiktsplanen inte innehåller tydliga ställningstagande kring hur hälsoaspekter ska hanteras. Detaljplanering och exploatering fortsätter att ske genom långa processtider med huvudsakligen mindre områden och omfattning oberoende av varandra och med en avsaknad av översiktligt sammanhang. Generellt är risken stor att planer överklagas och detaljplaner pausas.

Miljöns sannolika utveckling utan en ny översiktsplan

Utan en ny översiktsplan saknas beslut och underlag för bebyggelseutveckling i ett flertal av de i planförslaget utpekade utredningsområdena.

Då kommunens nu gällande översiktsplan är från 2006 innebär det att den utgår från tidigare lagstiftning. Lagstiftningen har skärpts i många avseenden när det kommer till exempelvis klimatperspektivet genom större tyngd för hur kommuner ska arbeta med ras, risk och skredfrågor i planeringen både för den kommande och befintliga bebyggelsen.

Vattenfrågorna har utvecklats sedan tidigare förslag och förväntas utvecklas ytterligare då kommunen avser att ta fram en vattenplan och en dagvattenplan. Vidare finns det ett nytt miljö- och klimatprogram i kommunen som tydligt förhåller sig till de globala och nationella målen när det kommer till miljö- och klimatperspektivet. Även för den kommande översiktsplanen finns en tydlig koppling till dessa mål.
Överlag tappar en gammal översiktsplan styrning och mycket av det kommunala arbetet riskerar att utgå från andra styrdokument och beslut som fattats därefter. Planeringen blir ryckig då den utgår från underlag som tagits fram under en lång tid och kanske oberoende av varandra. Detta riskerar att den röda tråden i samhällsprocessen försvagas genom en gammal översiktsplan.

Det samlade helhetsgreppet för hantering av befintliga natur- och kulturvärden inom kommunen kommer utan en ny översiktsplan att försvagas över tid, i takt med att den översiktsplan som antogs 2006 uppfattas sakna aktuella eller relevanta ställningstaganden.

Översiktsplan 2006 pekar ut bullersituationen längs E18 i kommunen som ett problem för hälsa och välbefinnande, ett problem som kvarstår om en ny plan inte antas.

Riktlinjerna i ÖP 2006 anger att ny bebyggelse generellt sett ska tillkomma i anslutning till befintlig bebyggelse. Påverkan på naturmiljöer och vatten bedöms därför för nollalternativet bli begränsade. Bedömningen förutsätter att nollalternativets koncentration av ny bebyggelse till redan bebyggd mark fortsätter och att idag orörd naturmark värnas.

Många av de kulturhistoriska värdena i kommunen finns insprängda i, eller utgör en del av den befintliga bebyggelsemiljön. ÖP2006 har tydliga riktlinjer för kulturmiljö, och tillämpas dessa bedöms de negativa konsekvenserna bli små.

Möjligheterna att i kommunen minska klimatpåverkan bedöms vara i stort sett samma i nollalternativet som med ett genomfört planförslag. ÖP2006 saknar helt skrivningar om klimatpåverkan. Sedan planen antogs har teknikskiftet inriktat mot elektrifiering tagit fart. Tillsammans med skärpta utsläppskrav på europeisk nivå bidrar detta till att nya bilar under de kommande åren får betydligt lägre direkt klimatpåverkan. Den ökande volymen bilresor totalt motverkar dock denna effekt.

Att bedöma hur riskförhållandena utvecklas i nollalternativet är svårt. Klimatförändringen kommer att öka förekomsten av extrema väderhändelser samt generellt öka temperaturen, minska mängden snö och öka nederbörden. Risker för översvämning kommer att öka, i Danderyds fall i första hand från skyfall. Den gällande översiktsplanen saknar riktlinjer för klimatanpassning och gör kommunen sämre rustad för klimatförändringen än det nya planförslaget.

10.2 AVFÄRDADE ALTERNATIV

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt regelverket resonera kring alternativa utformningar samt avfärdade alternativ. Planarbetet har i alla steg bedrivits med en slutlig struktur som målsättning. Inga alternativa strukturer har diskuterats eller ställts mot varandra. Planförslaget överensstämmer i många delar med de inriktningar som lades fast i den gällande översiktsplanen från 2006.

Den viktigaste förändringen jämfört med den gällande planen är att översiktsplanen pekar ut utredningsområden tillskillnad från översiktsplanen från 2006 som pekade ut utvecklingsområden. Utredningsområdena kommer preciseras i ett senare skede i planeringsprocessen, vad gäller omfattning, utformning, utveckling och bevarande för de olika områdena.

Planförslaget utgår till stora delar från översiktsplan 2006. Tidigare utpekade utvecklingsområden finns med som utredningsområden i översiktsplanen och de områden som inte längre finns med från översiktsplan 2006 har realiserats. Planen innehåller således inga avfärdade alternativ.

Av det tidigare fyra olika principiella lösningarna för E18/Centrala Danderyd återstår efter ett fördjupat utredningsarbete två alternativ, där en fullständig tunnelförläggning är ett.

Planförslaget förordar inte längre ”Roslagspilen” – en förlängning av

pendeltågstrafiken mot nordost. Nu önskar kommunen istället bättre kopplingar genom exempelvis annan spårbunden infrastruktur, men inte pendeltåg, exempelvis tunnelbana till Täby med koppling av röd eller gul linje.

I den första versionen av den nya översiktsplanen presenterades 15 utredningsområden. Efter att planförslaget varit på samråd har dock ett utredningsområde tagits bort och till granskningsskedet preseneras istället 14 utredningsområden. Utredningsområdet som togs bort var område 6 i samrådsversionen av förslaget till ny översiktsplan, Gränsgärdet med omnejd. Anledningen till att detta utredningsområde prioriterats bort var att kommunen genom att identifiera lågpunkter beslutade att detta område istället skulle pekas ut som ett utredningsområde för skyfallshantering.



11 SAMLAD BILD

Nedan sammanfattas bedömningen av planförslagets konsekvenser i två perspektiv. Först summeras kortfattat konsekvenserna från kap. 7-9 i en tabell med en kort sammanfattning. Därefter görs en översiktlig bedömning av på vilket sätt planförslagets genomförande bidrar till, eller motverkar, att de nationella miljökvalitetsmålen nås. Den bedömningen är översiktlig, men kan ändå tjäna som ett stöd i en diskussion om planförslagets egenskaper och vilka delar som behöver vidareutvecklas i de följande faserna i översiktsplaneprocessen.

I avsnitt 11.3 summeras förslag på kompletteringar eller fördjupningar som kan övervägas i kommande planering.

11.1 KONSEKVENSERNA SAMMANFATTADE

I tabellen nedan sammanfattas bedömningen av planförslagets konsekvenser.

Teckenförklaring till tabell 2



Planen bedöms ha stora positiva miljökonsekvenser

Planen bedöms ha små eller måttliga positiva miljökonsekvenser

Planen bedöms varken ha positiva eller negativa miljökonsekvenser

Planen bedöms ha små eller måttliga negativa miljökonsekvenser

Planen bedöms ha stora negativa miljökonsekvenser

Tabell 2. Miljökonsekvenserna sammanfattade.

Avsnitt	Hållbarhetsaspekt	Samlad bedöm-ning	Kommentar
MILJÖKONSEKVENSER			
7.1 MB	Vatten		Planförslaget speglar och anpassas till ett systematiskt och väl förankrat arbete med vattenfrågor. Det saknas dock riktlinjer kopplat till grundvatten. Den begränsade exploatering som planförslaget medger, kombinerat med de åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten som beskrivs, bedöms sammantaget innebära positiva konsekvenser för kommunens vatten.
7.2 MB	Natur		Planförslaget medger att relativt lite naturmark tas i anspråk. Det finns en tydlig ambition att värna naturvärden och ekologiska samband. Hur hänsyn ska tas vid utvecklingen av enskilda geografiska områden framgår dock inte. Det medför att möjligheten att styra mot en positiv utveckling för biologisk mångfald inte nyttjas fullt ut, trots att planen har höga ambitioner.
7.3 MB	Bebyggelse, kulturmiljö och landskap		Planförslaget tar stor hänsyn till kommunens kulturhistoriska landskap och värden. Sammantaget bedöms översiktsplanen ge vägledning för hur kommunen avser tillgodose redovisade kulturhistoriska värden. Det framgår tydligt i planen att kulturhistoriska värden ska beaktas i planeringen.
7.4 MB	Klimatpåverkan		Planförslaget motverkar i sig inte omställningen till ett mindre klimatpåverkande samhälle. Det är positivt att den föreslagna utvecklingen primärt ska ske i kollektivtrafiknära områden. I planen saknas konkreta uppföljningsbara mål för kommunens klimatpåverkan, men hänvisning finns till andra styrdokument. Sammantaget bedöms planen medföra både små positiva och små negativa konsekvenser för kommunens klimatpåverkan.

SOCIALA KONSEKVENSER			
8.1 MB	Hälsa och livsmiljö		Planförslaget medger huvudsakligen utveckling i anslutning till stora trafikleder som E18 och väg 262. Det medför stora utmaningar kopplat till människors hälsa. Förtätning och ökad framkomlighet för vägtrafiken bidrar även till risk för försämrad luftkvalitet och bullersituation i enskilda områden. Trots tydliga beskrivningar om hur tillkommande bebyggelse kan verka för att mildra bullernivåerna i redan utsatta bostadsområden bedöms planen medföra måttliga negativa konsekvenser för människors hälsa.
8.2	Trygghet och trivsel		Med riktlinjer som säkerställer bevarande av stora rekreationsområden, parker och idrottsanläggningar samt riktlinjer som vägleder hur trygga vägar och kopplingar kan skapas bedöms planen bidra till att stötta en trygg och trivsam utveckling. Sammantaget bedöms planen medföra små positiva konsekvenser.
8.3	Hållbart vardagsliv och levande samhällen		Kommun har utmaningar kopplat till demografi. Utmaningarna hanteras inte på ett tydligt sätt i översiktsplanen. Utan en tydlig strategi kopplad till kommunens befolkningsutveckling och ekonomiska förutsättningar påverkas möjligheterna att bibehålla och utveckla närservice på ett sätt som främjar ett hållbart vardagsliv och levande samhällen. Planförslaget har ambitionen att utveckla en större blandning av bostäder inom kommunen, men klargör varken behov eller åtaganden. Planen motverkar inte en positiv utveckling, men hanterar inte kommande utmaningar.
8.4	Inkludering och social sammanhållning		Planförslaget har ambitioner, mål och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot en mer sammanhållen utveckling. Samtidigt lyfts endast vissa perspektiv kopplat till hur utvecklingen ska uppnås. Åtgärder kopplade till behov i enskilda stråk eller geografiska delområden saknas. Sammantaget bedöms planförslaget bidra till en utveckling som varken medför positiva eller negativa konsekvenser.
8.5 MB	Riskförhållanden inklusive klimatanpassning		Behovet av åtgärder för klimatanpassning uppmärksammas, det är positivt att kommunen pekar ut områden för skyfallshantering. Följs planförslagets riktlinjer minskar klimatrelaterade risker påtagligt. Planförslaget medger dock utveckling inom enskilda områden där flera samverkande riskfaktorer identifierats. Riskbilden är positiv för kommunen som helhet, men risker kvarstår i enskilda områden.
EKONOMISKA KONSEKVENSER			
9.1 MB	Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt		Varsam bebyggelseutveckling i redan bebyggda områden. Inget byggande på jordbruksmark.
9.2	Kommunal ekonomi		Relativt små åtaganden i termer av områdesutveckling, nya offentliga miljöer, teknisk försörjning eller infrastruktur. Planförslag och övrigt underlag medger ingen mer detaljerad bedömning. Kommunens ekonomi kan på sikt påverkas avsevärt av demografiska effekter, vilken planeringen inte specifikt inriktas på att motverka.
9.3	Förutsättningar för näringslivet		Inga tydliga insatser speciellt för näringslivets utveckling, men inte heller åtgärder eller inriktningar som motverkar en positiv utveckling. Potentialen kopplad till läge och existerande verksamheter vid knutpunkt Danderyd utnyttjas inte fullt ut.

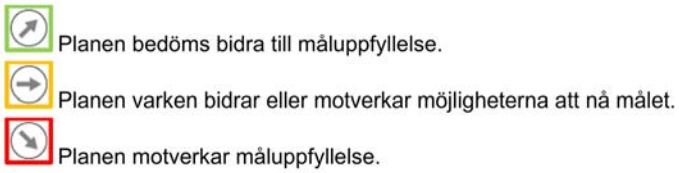
11.2 PLANFÖRSLAGET OCH MILJÖKVALITETSMÅLEN

Det så kallade generationsmålet i den svenska miljöpolitiken är att ”…till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.” Arbetet tar stöd i 16 miljökvalitetsmål. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelsers, kommuners som näringslivets och andra aktörers.

Av de 16 miljökvalitetsmålen bedöms tre inte vara relevanta för översiktsplanen, eftersom inriktningar samt föreslagen mark- och vattenanvändning bara i begränsad omfattning påverkar om målen nås, givet de preciseringar som finns. Dessa mål är: Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö och Storslagen fjällmiljö.

För resterande tretton miljökvalitetsmål görs nedan en bedömning av hur översiktsplanens genomförande påverkar möjligheterna att dessa ska kunna nås. Bedömningen redovisas i Tabell 3 fortsätter på nästa sida.

Bedömningen illustreras på följande sätt:



Miljökvalitetsmål	Bedömning	Motivering
Begränsad klimatpåverkan		Planen innehåller övergripande mål, inriktning och vägledning för att minska klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet. Konkreta och uppföljningsbara mål finns i andra styrdokument och tas fram i efterföljande processer.
Frisk luft		Planförslaget pekar på behovet av att förbättra luftkvaliteten i Danderyd. Samtidigt prioriterar planen framkomlighet för vägtrafiken. Det motverkar målsättningen om att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.
Bara naturlig försurning		Påverkan sker främst genom kväveoxider från trafiken. Planförslaget är inte tydligt inriktat på att minska biltrafiken även om ambitionen är att kommunens framtida trafikökning ska ske inom hållbara transportmedel som kollektivtrafik eller gång och cykel.
Giftfri miljö		I planförslaget ges flera exempel på hur kommunen ska arbeta för att minimera risken för spridning av giftiga ämnen. Kopplingar till dagvattenhantering, hantering och sanering av förorenad mark, och kravställning i upphandling av byggmaterial och entreprenader uppmärksammas, liksom risken för spridning av föroreningar till följd av ett förändrat klimat.
Ingen övergödning		I planförslaget hanterats vattenfrågorna systematiskt och med höga ambitioner. Hantering av dagvattenuppmärksammas i planförslaget. Åtgärder i den byggda miljön föreslås och krav ställs på att dagvattenplan ska tas fram vid samtliga kommande planskeden.
God bebyggd miljö		Många av miljömålets 10 preciseringar återfinns som planeringsinriktningar eller som underliggande motiv för ställningstaganden. Samtidigt föreslås bostäder byggas där det finns risk för ras och skred, risk för översvämning, förhöjda luftföroreningshalter samt höga bullernivåer. Planförslaget har dock åtgärder för att i kommande planarbete hantera sådana de risker som kan uppstå. Utformningen av ny bebyggelse kan i svåra trafikmiljöer bidra positivt till lokala miljöförhållanden, t.ex. genom att ny bebyggelse fungerar som bullerskärm.
Ett rikt växt- och djurliv		Planen medger att en mycket liten del naturmark tas i anspråk vilket är positivt. Svaga gröna stråk pekas ut och en ambition att stärka dessa presenteras. Konkreta riktlinjer för hur naturvärden och samband ska värnas/utvecklas saknas dock. Ny bebyggelse intill E18 kan, utan hänsyn till grönstrukturen, ytterligare öka barriäreffekten mellan Rinkebyskogen och Altorpsskogen. Om åtgärder å andra sidan genomförs i samband med exploatering intill E18 kan istället de ekologiska spridningssambanden stärkas.
Levande sjöar och vattendrag		I planförslaget hanterats vattenfrågorna systematiskt och med höga ambitioner. Det ges ett flertal exempel på hur kommunen ska arbeta för att förbättra vattenförhållandena i recipienterna.
Hav i balans		I planförslaget hanteras vattenfrågorna systematiskt och med höga ambitioner. Det ges ett flertal exempel på hur kommunen ska arbeta för att förbättra vattenförhållandena i recipienterna. Kusten ses som en tillgång i planeringen och naturreservaten Öarna i Stora Värtan bibehålls och värnas.
Grundvatten av god kvalitet		Planförslaget saknar riktlinjer kopplat till grundvatten. De åtgärder som föreslås för fördröjning av vatten bedöms dock ha positiv effekt även för grundvatten. Förtätning utmed E18 leder sannolikt även till att förorenad mark saneras vilket minskar risken för föroreningar av grundvatten över tid.
Myllrande våtmarker		Våtmarkers värden och funktioner uppmärksammas och översiktsplanen är tydligt om att de ska värnas. I planen beskrivs även att nya våtmarker ska anläggas där det i nuläget saknas.
Levande skogar		Skogens värden och funktioner värnas i planen. Svaga stråk presenteras och en ambition att stärka de ekologiska sambanden finns. Ingen skogsmark tas i anspråk.
Ett rikt odlingslandskap		Planen berör inte i någon större utsträckning odlingslandskapets kvaliteter.

11.3 FORTSATT ARBETE

I arbetet med hållbarhetsbedömningen har behov och utvecklingsmöjligheter identifierats som framstår som viktiga att arbeta vidare i med den fortsatta planeringen, utifrån de övergripande målsättningar som finns för planeringen. Förslag på fortsatt eller fördjupat arbete beskrivs kortfattat nedan, utan inbördes ordning. För ekonomiska frågor finns förutom rekommendationerna i kap. 9 inga ytterligare förslag.

Miljöfrågor

- Överväg att ge den kommande vattenplanen status som tematiskt tillägg till översiktsplanen.
- Utred ekologiska spridningssamband ur ett kommunalt perspektiv och tydliggör vilka områden i kommunen som är viktiga för olika arter/naturtyper.
- Ta fram vägledning för hur gröna ytors mångfunktionalitet kan bidra till att lösa många problem och utmaningar på en plats samtidigt, och hur detta kan tillämpas i detaljplanering och förvaltning av kommunens mark. Arbetet kan med fördel ingå i arbetet med en grönplan.
- Genomför en sociotopkartering som tydliggör hur olika områden i kommunen används och upplevs av kommunens invånare.
- Samla insikter från utredningarna ovan i en kommunal grönplan.

Sociala frågor

- Ta fram en gångplan för att säkerställa det strategiska arbetet med utvecklingen av gångvägar. Arbete kan kombineras med en ny cykelplan, men hänsyn måste tas till de två trafikslagens respektive behov och förutsättningar.
- Kartera otrygga (och trygga) platser och stråk på en övergripande nivå, som ett stöd för såväl platsutveckling som påverkan på drift och underhåll (t.ex. belysning)
- Ta fram en kommunövergripande strategisk plan för hur demografin och konsekvenser som överkapaciteten av skolor och förskolor ska hanteras, detta kan med fördel ingå i arbete med en lokalförsörjningsplan. Säkerställ att aktuella riktlinjer för bostadsförsörjningen finns i kommunen, och att de kopplas till såväl inomkommunala behov (t.ex. med avseende på demografi) som regionala åtaganden och ansvar.
- Analysera tillgång till olika typer av samhällsservice inom olika områden idag med perspektivet hållbart vardagsliv och komplettera där det finns behov.
- Ta fram vägledning med konkreta förslag på hur tystare och mer trivsamma utemiljöer kan skapas i bullriga utemiljöer, samt hur utemiljöer som idag har god ljudmiljö kan fortsätta att ha det också framöver.

Tabell 3 på föregående sida,. Planförslagets bidrag till miljökvalitetsmålen.

11.4 UPPFÖLJNING AV KONSEKVENSER

Enligt miljöbalkens sjätte kapitel 11§ finns bestämmelser om att de miljökonsekvenser som uppmärksammas i konsekvensbeskrivningen följs upp. Många av de konsekvenser av planförslaget som identifierats i denna hållbarhetsbedömning är osäkra och övergripande. Detta beror dels på den långa tidshorisonten som de bedöms mot, dels för att flera frågor endast bör och kan bedömas i sin helhet i kommande, mer detaljerade, planerings- och beslutsprocesser. Därför rekomenteras att ett uppföljningsprogram avseende planförslagets konsekvenser bör upprättas och beslutas. Enligt lagkravet är det endast de betydande miljöaspekterna som ska följas upp. För att främja en hållbar utveckling rekommenderas dock att samtliga betydande konsekvenser som uppmärksammats i hållbarhetsbedömningens kapitel 7–9 ges plats i den kommande uppföljningen.

Uppföljningsprogrammet bör vara strukturerat så att omfattning, tillvägagångssätt och tidsutsträckning framgår tydligt. Vidare bör programmet även ange vilken förvaltning eller vilket kommunalt bolag som ansvarar för respektive moment i uppföljningen, hur dokumentationen ska göras och till vilken instans som avrapportering ska ske. Uppföljningen bör inte vara begränsad till tillståndsbeskrivningar och effekter, exempelvis luftkvalitet, resvanor, markanvändning. Istället bör uppföljningen även inkludera faktorer tidigare i orsakskedjan, exempelvis inflyttning, tillkommande bebyggelse samt beslut om kollektivtrafiksystemets utveckling. Därigenom säkerställer kommunen att en framförhållning upprätthålls och möjliggör samtidigt att nödvändiga åtgärder för att parera en negativ utveckling kan vidtas innan de negativa effekterna uppträtt.

För att säkerställa kostnadseffektivitet bör uppföljningen av översiktsplanens konsekvenser samordnas med annan pågående uppföljning i kommunen, framförallt uppföljningen av budgeten. Kommunens budget kan även kompletteras med ett separat kapitel tillägnat planens genomförande. Under detta kapitel kan resultatet av uppföljningen löpande redovisas.

12 REFERENSER

Listan innehåller såväl refererat material som övrigt relevant material som använts under miljöbedömningen.

- Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor, Boverket, 2021.
- Folkhälsomyndigheten – Nationella folkhälsomål och målområden. https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/
- Jordbruksmarkens värden, Jordbruksverket, 2020.
- Klimatrelaterade risker i översiktsplanering – metodstöd Fakta 2021:3
- Plan- och bygglagen, Plan- och bygglag (2010:900) SFS 2021:788.
- Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen, Boverket, 2013.
- Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050, Rapport 2018:10, Region Stockholm.
- Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall – Fakta 2018:2
- Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå vid vattendrag och sjöar i Stockholms län – Fakta 2021:2
- Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder. 2016 (rev. 2017), ärnr NV.08465-15, Naturvårdsverket.
- Riskhantering i detaljplaneprocessen- riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelserna Skånes län, Stockholms län och Västra Götalands län. September 2006.
- Rösjökilen – Upplevelsevärden i Stockholmsregionens gröna kilar – 2:2004, Regionplane- och trafikkontoret, Region Stockholm.
- SLB-analys, luftföroreningskartor (hämtat 2020-12-14) https://www.slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/
- Skyddad natur, kartverktyg Naturvårdsverket.
- Styrdokument dagvatten, Danderyds kommun, antagen 2012-06-11.
- Sverige 2025 – Regional utveckling behöver utbyggd kollektivtrafik, Boverket. https://sverige2025.boverket.se/regional-utveckling-behover-utbyggd-kollektivtrafik.html
- Utsläpp av luftföroreningar i Sverige – fördjupad trendanalys av historiska och framtida utsläpp av luftföroreningar. Rapport: 6915. Naturvårdsverket, 2020.
- VISS, Vatteninformationssystem Sverige.
- Översiktsplan 2006, Danderyds kommuns översiktsplan 2006.

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

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

wsp.com

§ 53
Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

HSN 2021-2681

Ärendebeskrivning

Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Beslutsunderlag

Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
Hållbarhetskonsekvensbeskrivning
Protokollsutdrag folkhälsoberedningen 2022-02-09 § 10

Yrkande

Ordförande Anna Starbrink (L) yrkar bifall till folkhälsoberedningens förslag.

Propositionsordning

Ordförande Anna Starbrink (L) ställer proposition på eget yrkande och finner att hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar enligt det.

Beslut

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande:

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

Jonas Lindberg (V) lämnar för V-ledamöterna ett särskilt uttalande (bilaga).
Talla Alkurdi (S) lämnar för S-ledamöterna ett särskilt uttalande (bilaga).

Region Stockholm

Hälso- och sjukvårdsnämnden

PROTOKOLLSUTDRAG
2022-02-15

Paragrafen är justerad

Expedieras till

Regionstyrelsen
Akten

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-09

HSN 2021-2681

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Ärende 20

Bilaga § 53 HSN 220215

Yttrande över Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Vi i Vänsterpartiet ställer oss i huvudsak bakom förvaltningens synpunkter i yttrandet över Huddinge kommuns förslag till översiktsplan. Vi vill dock poängtera att de nya bostäder som byggs i kommunen i första hand bör vara hyresrätter. Andelen hyresrätter av det totala bostadsbeståndet i regionen har minskat dramatiskt de senaste decennierna till förmån för en ökad andel bostadsrätter. Det enskilt största skälet till detta är ombildningar av hyresrätter. Områden som saknar hyresrätter blir alltför segregerade.

Marit Normasdotter (V)

Region Stockholm

Hälso- och sjukvårdsnämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 20
HSN 2021-2681
Bilaga § 53 HSN 220215

Särskilt uttalande gällande Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Var du bor i vårt län ska inte avgöra vilken tillgång du har till vård. Dessvärre har marknadsstyrningen och privatiseringarna av närsjukvården inneburit att mottagningar öppnar där det är lönsamt snarare än där behoven är som störst.

Under lång tid har det därför saknats vård på i de södra delarna av länet, inte minst på Södertörn, och Huddinge är inget undantag. Som en konsekvens av detta tvingas huddingeborna åka in till Liljeholmen för att få viss vård, inte minst på obekväma tider. Socialdemokraterna värnar även den barn- och ungdomspsykiatriska mottagningen i Huddinge, och ser därför med stor oro på de centraliseringsplaner som föreslagits av den blågröna majoriteten vad gäller BUP.

Den demokratiska kontrollen över utbyggnaden av vård behöver återtas. Vi ska bygga ut vården där det behövs, inte där det är lönsamt. Inte minst handlar det om att vården ska vara en aktiv part när vår region växer och nya stadsdelar tar form. Idag är regionen tvärtom passiv, och lämnar nyetableringen helt i handen på marknaden. Socialdemokraterna menar därför att regionen behöver ta sitt ansvar för att säkerställa etablering av vård i Flemingsberg i takt med nybyggnationen i denna stadsdel, i god dialog med kommunen.

Talla Alkurdi (S) m.fl

§ 15

2021/1300 Remissvar – Reviderad översiktsplan för Huddinge kommun RS 2021-0965

Ärendebeskrivning
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande. Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Beslutsunderlag
Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Yrkanden
Ordföranden yrkar bifall till kulturförvaltningens förslag till beslut

Beslut

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Expedieras till
Regionledningskontoret

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-27

RS 2021-0965
TRN 2021-0228
HSN 2021-2681
TN 2021-1215
KN 2021/1300

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas. Till exempel behöver relationen mellan Huddinge kommuns utvecklingsplaner och översiktsplanen klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering.

Därutöver behöver bland annat planen kompletteras med hur Huddinge kommun avser säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och funktion i efterföljande detaljplaner samt behov av teknisk infrastruktur och kraftförsörjning på grund av ökad befolkningstillväxt. Kommunens förhållningssätt till kulturmiljö och kulturvärden behöver utvecklas. Behovet av en depåfunktion för buss i centrala Huddinge behöver hanteras i planen och Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, men ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Bakgrund
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.
Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i Huddinge ska utvecklas eller bevaras. Mark- och vattenanvändningskartan visar den tänkta användningen av mark- och vattenområden i kommunen år 2050.

Region Stockholms yttrande

Allmänna synpunkter
Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt, och inom flera områden, beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas.

Inledningsvis vill Region Stockholm påtala svårigheten med att samrådsförslaget bygger på och hänvisar till en stor mängd underlagsmaterial, som fortfarande inte är fastställda eller som ska uppdateras. Det gäller särskilt tre av fyra utvecklingsplaner som hanterar de största utvecklingsområdena i kommunen såsom Flemingsberg, Kungens Kurva och Vårby. Många stora utvecklingsfrågor hanteras inom ramen för dessa utvecklingsplaner, exempelvis utvecklingen av transportsystemet, som Region Stockholm har lämnat ett flertal synpunkter på (TRN 2021-0077 och RS 2021-0130). Relationen mellan dessa utvecklingsplaner och översiktsplanen behöver klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering och det finns risk att vissa målkonflikter inte hanteras inom dessa planer. Region Stockholm understryker vikten av att synpunkterna i utvecklingsplanerna omhändertas i det fortsatta arbetet och inarbetas i översiktsplanen.

Region Stockholm anser att den digitala översiktsplanen är ett positivt steg mot en ökad tillgänglighet, men markanvändningskartan kan med fördel utvecklas.

Mellankommunala frågor av regionalt intresse
Samrådshandlingen ger en övergripande och bra beskrivning av regionala och mellankommunala intressen. Region Stockholm betonar vikten av att Huddinge kommun samverkar med angränsande kommuner, särskilt i Kungens kurva, Flemingsberg och Vårby.

Region Stockholm ser positivt på att planen pekar ut Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö, som är av regional betydelse och utpekad i RUFS 2050. Här finns också en anläggning för produktion av biogas från matavfall. Kommunen pekar ut ett utökat område för verksamhetsmark i Gladö, vilket möjliggör en framtida etablering av en teknisk anläggning kopplat till avfallshantering och energiförsörjning för regionalt behov. Region Stockholm är positiv till att kommunen på detta sätt tar ansvar för

det regionala behovet och tar höjd för ett eventuellt utökat behov av deponi i framtiden.

Region Stockholm anser att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Planens inriktning att locka till sig näringsliv med fler arbetstillfällen och den pågående elektrifieringen av transporter bidrar exempelvis till ett ökat behov av el, vilket kan kräva olika strategiska förhållningssätt i markanvändningen.

Region Stockholm ser positivt på att Huddinge kommun beskriver mötesplatser och idrottsanläggningar som en viktig mellankommunal fråga samt behovet av mellankommunal samverkan så att de kan användas effektivt. Region Stockholm är positiv till att planen pekar ut sjukvård och högre utbildning som egen markanvändning. Det vore en styrka om planen kompletteras med att kommunen arbetar för att säkerställa en god tillgänglighet till dessa funktioner.

Befolkning och bostäder
Region Stockholm kan konstatera att Scenario 1 och 2 i kommunens befolkningsprognoser är klart högre än befolkningsframskrivningarna i RUFS 2050 och SCB:s basprognos. Siffror i RUFS bygger på en samlad bedömning av förväntad befolkningsökning i länet, inte enskilda kommuners bedömningar och politiska målsättningar. Nya befolkningsframskrivningar för hela östra Mellansverige håller på att tas fram och borde kunna användas.

Markanvändning och bebyggelsestruktur
Region Stockholm ser positivt på att föreslagen bebyggelseutveckling koncentreras till strategiska lägen med god kollektivtrafik, att hållbara transportslag prioriteras i planen samt att planeringen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor. Region Stockholm stödjer förslag till stadsutveckling i Vårby, trots att det avviker något mot RUFS 2050. En ökad stadsutveckling kan ge effekter i Vårby och strider inte mot några andra målsättningar i RUFS 2050.

Regionala stadskärnor
Region Stockholm stödjer kommunens ambition att utveckla de regionala stadskärnorna i linje med RUFS 2050. Det är positivt att Huddinge

kommun planerar för en hög funktionsblandning i framför allt Flemingsbergs centrala delar och i anslutning till kollektivtrafik och planerad bytespunkt. Plankartans redovisning av de regionala stadskärnorna speglar inte ambitionsnivån i texten. Avgränsningen av kärnorna är också svår att utläsa på kartan. Detta kan med fördel justeras i linje med kommunens ambitionsnivå att utveckla de regionala stadskärnorna. Region Stockholm är positiv till kommunens ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, se också under rubriken Transportsystem.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Transportsystem
Region Stockholm är positiv till planens förlag på åtgärder inom transportsektorn för att uppnå målen för en minskad klimatpåverkan, ett Huddinge som håller ihop samt att planen betonar kollektivtrafikens betydelse för att nå målen. Några områden behöver fortsatt förtydligas.

Region Stockholm understryker vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utveckling av Flemingsbergs bytespunkt. Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, samtidigt som Region Stockholm ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Kollektivtrafik och vägnät
Förslaget lyfter på ett föredömligt sätt betydelsen av en effektiv kollektivtrafik samt att kommunens roll som väghållare är viktig för att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken. Förslaget beskriver vikten av samverkan mellan Trafikverket, Region Stockholm och kommunen för att uppnå utveckling av kollektivtrafiken.

Region Stockholm ser positivt på att kommunens stamnät för kollektivtrafik utvecklas och Region Stockholm via sin trafikförvaltning vill fortsatt samverka med kommunen i frågan. En god samverkan är central för att säkerställa busstrafikens framkomlighet och funktionalitet. Framkomlighet

för kollektivtrafiken är en förutsättning för kollektivtrafikens effektivitet, dess attraktivitet, dess förmåga att vinna andelar av de motoriserade resorna, och därmed dess förmåga att bidra till minskad klimatpåverkan. Framkomligheten för kollektivtrafiken i gatunätet säkerställs i detaljplaner, som kommunen och inte Region Stockholm har rådighet över. Däremot riskerar Region Stockholm att få bära kostnaderna av fördyrningar i kollektivtrafiken som framkomlighetsproblem orsakar. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken föreslår Region Stockholm att översiktsplanen kompletteras med en text om hur Huddinge kommun avser hantera detta i detaljplanefaser. Region Stockholm föreslår vidare att planen kompletteras med en text om vikten av att säkerställa god framkomlighet och utvecklingsmöjlighet för lokala busslinjer, eftersom stora områden i Huddinge endast kan kollektivtrafikförsörjas med dessa.

Enligt RUFS 2050 behöver depåkapaciteten öka i lägen som medger en kostnadseffektiv och ändamålsenlig drift. Depåer och terminaler är viktiga komponenter i kollektivtrafiksystemet och Regionen Stockholm ser ett behov av depåfunktion för buss i centrala Huddinge för att möjliggöra trafikering i ett 2050 perspektiv. Depåer är ytkrävande och behöver lokaliseras nära viktiga utsättningspunkter för busstrafiken samt i angränsning till bra vägförbindelse. Region Stockholm anser att översiktsplanen bör kompletteras med denna information och gärna i dialog med Region Stockholm.

I det pågående arbetet med framtagande av Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 finns en diskussion om potentiellt utvecklingsbehov bortom 2050. Huddinge kommuns översiktsplan arbetar vidare med dessa utvecklingsbehov och lyfter särskilt omdaningen av linje 172 till ett kapacitetsstarkt trafikslag, samt tunnelbana till Kungens kurva. Region Stockholm delar Huddinges utgångspunkt att all sådan utveckling behöver utredas gemensamt. Region Stockholm är positiv till att planen möjliggör anslutning av kollektivtrafik på vatten vid Vårby.

I aktualitetprövningen för Spårväg Syd under 2020 - 2021 har det konstaterats att den så kallade referenslinjen kräver justeringar för att kunna genomföras, innan inriktning för järnvägsplan och systemhandling beslutas. Det handlar både om teknisk och kostnadsmässig genomförbarhet. Region Stockholm ser fram emot fortsatt nära samverkan med

Huddinge kommun i denna fråga, för att hitta det mest lämpliga alternativet. Ett sådant alternativ kan därefter redovisas i översiktsplanen.

Planen har en ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUFS 2050. Nedsänkning av Huddingevägen och en överdäckning av järnvägen har i detta avseende en betydelse för att uppnå planens ambition, men Region Stockholm påtalar att det saknas en finansiering av detta hos ansvariga parter. Region Stockholm delar kommunens uppfattning om betydelsen av att tillskapa lokala kopplingar mellan Flemingsberg och centrala Huddinge. Region Stockholm understryker vikten av en fortsatt dialog med Trafikverket gällande hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när Tvärförbindelse Södertörn byggs ut.

Region Stockholm anser att kapitlet om hur målsättningar uppnås i Kungens kurva, med fördel kan kompletteras på tre punkter; vikten av samverkan med Stockholm stad, god framkomlighet med kollektivtrafik samt goda förutsättningar för ny stomlinje på Förbifart Stockholm.

Region Stockholm ser positivt på en utveckling av bytespunkten i Huddinge Centrum och delar Huddinges syn på att den utvecklingen behöver ske i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm. Terminalen är redan idag för liten och framkomligheten bristfällig. Finansieringen för eventuella åtgärder är däremot oklar.

Gods och logistik
Region Stockholm är positiv till att godstrafiken beaktas tidigt i stads-utvecklingen, för att säkerställa en god framkomlighet i gaturummet. Tvärförbindelse Södertörn kommer att utgöra en viktig länk mellan E4/E20 och väg 73, vilka ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T:s stomnätskorridor Scandinavian - Mediterranean. Region Stockholm anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med detta nationella och europeiska perspektiv samt förhållningssätt för att säkra denna funktion.

Järnväg
Region Stockholm är positiv till att planen ger utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna - Flemingsberg.

Cykel
Region Stockholm är positiv till planens ambition att prioritera gång- och cykel och redovisningen av det regionala cykelstråket.

Flygkorridorer för helikopter
Vid Karolinska sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar och trafiken kommer att utökas i framtiden. Region Stockholm anser att det ska framgå av planen att särskild hänsyn behöver tas till flygkorridorer för helikopter i den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter, så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördyras.

Gröna livsmiljöer och grönstruktur
Huddinge kommun utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge i anslutning till Jordbro industriområde. Området är en del av den regionala gröna kilen Hanvedenkilen, men det är ingen grön värdekärna. Region Stockholms stödjer kommunens bedömning i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. För att göra bästa avvägning och hitta lösningar som stärker befintliga natur- och landskapsvärden, anser Region Stockholm att kommunernas kunskap och synpunkter väger tungt. De gröna kilarna behöver markeras i markanvändningskartan.

Kultur- och kulturmiljö
Region Stockholm anser att kulturmiljön och kulturvärden med fördel kan lyftas fram tydligare i planen och beskrivas som en resurs i samhällsplaneringen, i linje med RUFS 2050 och Kulturstrategi för Stockholmsregionen, som är en del av RUFS 2050. Kultur och kulturmiljöer bör bevaras, utvecklas och utnyttjas på ett strategiskt sätt, eftersom dessa bidrar till en gemensam identitet och sammanhang för länets invånare och till att besöksnäringen gynnas. Planens avsnitt ”God arkitektur och gestaltning” innehåller ett antal formuleringar som sätter bevarande och utveckling i konflikt med varandra och som ger utveckling prioritet. Utveckling och bevarande sätts i konflikt snarare än att kulturmiljön ses som en resurs att utveckla. Region Stockholm anser att utsagorna motsäger tidigare uttryckta intentioner och kommunens egen arkitekturstrategi och texten bör justeras.

Samrådsförslaget saknar en beskrivning av kulturmiljö som allmänt intresse och upplysningar om hur kommunen förhåller sig till detta. Det

kulturmiljöprogram som översiktsplanen refererar till är förvisso aktuellt men översiktligt och avser ett begränsat antal typologier och exempelområden och är därmed inget fullständigt kunskapsunderlag. Region Stockholm föreslår att kulturmiljö inte redovisas på hänsynskartan utan på markanvändningskartan, för att undvika att kulturmiljö uppfattas som en begränsningsfaktor. Kulturmiljön är dessutom svår att identifiera på hänsynskartan, vilket gör kartan svåranvänd. Kulturmiljö kan med fördel förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

Landsbygd
Den nya stadsdelen Loviseberg planeras inom ett område som är utpekat som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFS 2050. Utpekandet bygger på att läget är strategiskt viktigt i relation till Spårväg Syd, den regionala stadskärnan Flemingsberg samt kommunens åtagande om ett ökat bostadsbyggande inom ramen för Sverigeförhandlingen. Region Stockholm påtalar vikten av att säkerställa den regionala grönstrukturens funktioner samt jordbrukets och livsmedelsförsörjningens förutsättningar i området i så hög utsträckning som möjligt, eftersom området delvis ligger på jordbruksmark.

Klimat
Region Stockholm är positiv till att kommunen lyfter både klimatpåverkan och klimatanpassning i separata avsnitt och att både klimatpåverkan och klimatanpassning ingår i kommunens mål. Bland annat lyfter kommunen att den ska samarbeta med byggaktörer, fastighetsägare och Region Stockholm på olika sätt för att främja hållbara lösningar för exempelvis parkering, masshantering och cirkulära system.

Folkhälsa
Region Stockholm är positiv till att översiktsplanen lyfter viktiga folkhälsoaspekter såsom en trygg och hälsofrämjande boende- och vardagsmiljö, eftersom det kan främja både den psykiska och den fysiska hälsan på såväl individ som områdes- och befolkningsnivå. Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av flera aspekter av samhället.

Ekonomiska konsekvenser
Region Stockholm vill poängtera att för vissa av de infrastrukturprojekt som lyfts i översiktsplanen finns ingen beslutad finansiering hos någon av parterna. Detta behöver hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Beslutet bedöms inte annars medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Beslutsexpediering
1. Huddinge Kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-27
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-27
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-27
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-27

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 2/2022

Sammanträdesdatum
2022-02-15

Datum för justering: 2022-02-15
Datum för anslag: 2022-02-16

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 33

Yttrande över remiss avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun
(TN 2021-1215)

I ärendet föreligger tjänsteutlåtande daterat den 27 januari 2022 från regiondirektören, hälso- och sjukvårdsdirektören, kulturdirektören samt förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

V-ledamöterna låter till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 10).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet

Viktoria Lundström

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-15 TN 2021-1215

Vänsterpartiet

Trafiknämnden
Ärende 14

Yttrande över remiss avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun

Vi i Vänsterpartiet tycker att synpunkterna förvaltningen ger uttryck för i sitt förslag till yttrande avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun i stort är rimliga och bra. Förvaltningen understryker bland annat vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utvecklingen av Flemingsbergs bytespunkt. Förvaltningens synpunkter på vägplanen gällande Tvärförbindelse Södertörn väg 259, visar med all tydlighet att Tvärförbindelsen omöjliggör den i Sverigeförhandlingen framförhandlade Spårväg Syd. Detta är allvarlig kritik, och för oss i Vänsterpartiet är det självklart att det är Spårväg Syd som måste prioriteras, och Tvärförbindelse Södertörn begravs en gång för alla. Det är viktigt att det görs tydligt för Huddinge kommun att det inte går att få både Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-27

RS 2021-0965
TRN 2021-0228
HSN 2021-2681
TN 2021-1215
KN 2021/1300

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas. Till exempel behöver relationen mellan Huddinge kommuns utvecklingsplaner och översiktsplanen klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering.

Därutöver behöver bland annat planen kompletteras med hur Huddinge kommun avser säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och funktion i efterföljande detaljplaner samt behov av teknisk infrastruktur och kraftförsörjning på grund av ökad befolkningstillväxt. Kommunens förhållningssätt till kulturmiljö och kulturvärden behöver utvecklas. Behovet av en depåfunktion för buss i centrala Huddinge behöver hanteras i planen och Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, men ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Bakgrund
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.
Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i Huddinge ska utvecklas eller bevaras. Mark- och vattenanvändningskartan visar den tänkta användningen av mark- och vattenområden i kommunen år 2050.

Region Stockholms yttrande

Allmänna synpunkter
Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt, och inom flera områden, beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas.

Inledningsvis vill Region Stockholm påtala svårigheten med att samrådsförslaget bygger på och hänvisar till en stor mängd underlagsmaterial, som fortfarande inte är fastställda eller som ska uppdateras. Det gäller särskilt tre av fyra utvecklingsplaner som hanterar de största utvecklingsområdena i kommunen såsom Flemingsberg, Kungens Kurva och Vårby. Många stora utvecklingsfrågor hanteras inom ramen för dessa utvecklingsplaner, exempelvis utvecklingen av transportsystemet, som Region Stockholm har lämnat ett flertal synpunkter på (TRN 2021-0077 och RS 2021-0130). Relationen mellan dessa utvecklingsplaner och översiktsplanen behöver klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering och det finns risk att vissa målkonflikter inte hanteras inom dessa planer. Region Stockholm understryker vikten av att synpunkterna i utvecklingsplanerna omhändertas i det fortsatta arbetet och inarbetas i översiktsplanen.

Region Stockholm anser att den digitala översiktsplanen är ett positivt steg mot en ökad tillgänglighet, men markanvändningskartan kan med fördel utvecklas.

Mellankommunala frågor av regionalt intresse
Samrådshandlingen ger en övergripande och bra beskrivning av regionala och mellankommunala intressen. Region Stockholm betonar vikten av att Huddinge kommun samverkar med angränsande kommuner, särskilt i Kungens kurva, Flemingsberg och Vårby.

Region Stockholm ser positivt på att planen pekar ut Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö, som är av regional betydelse och utpekad i RUFS 2050. Här finns också en anläggning för produktion av biogas från matavfall. Kommunen pekar ut ett utökat område för verksamhetsmark i Gladö, vilket möjliggör en framtida etablering av en teknisk anläggning kopplat till avfallshantering och energiförsörjning för regionalt behov. Region Stockholm är positiv till att kommunen på detta sätt tar ansvar för

det regionala behovet och tar höjd för ett eventuellt utökat behov av deponi i framtiden.

Region Stockholm anser att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Planens inriktning att locka till sig näringsliv med fler arbetstillfällen och den pågående elektrifieringen av transporter bidrar exempelvis till ett ökat behov av el, vilket kan kräva olika strategiska förhållningssätt i markanvändningen.

Region Stockholm ser positivt på att Huddinge kommun beskriver mötesplatser och idrottsanläggningar som en viktig mellankommunal fråga samt behovet av mellankommunal samverkan så att de kan användas effektivt. Region Stockholm är positiv till att planen pekar ut sjukvård och högre utbildning som egen markanvändning. Det vore en styrka om planen kompletteras med att kommunen arbetar för att säkerställa en god tillgänglighet till dessa funktioner.

Befolkning och bostäder
Region Stockholm kan konstatera att Scenario 1 och 2 i kommunens befolkningsprognoser är klart högre än befolkningsframskrivningarna i RUFS 2050 och SCB:s basprognos. Siffror i RUFS bygger på en samlad bedömning av förväntad befolkningsökning i länet, inte enskilda kommuners bedömningar och politiska målsättningar. Nya befolkningsframskrivningar för hela östra Mellansverige håller på att tas fram och borde kunna användas.

Markanvändning och bebyggelsestruktur
Region Stockholm ser positivt på att föreslagen bebyggelseutveckling koncentreras till strategiska lägen med god kollektivtrafik, att hållbara transportslag prioriteras i planen samt att planeringen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor. Region Stockholm stödjer förslag till stadsutveckling i Vårby, trots att det avviker något mot RUFS 2050. En ökad stadsutveckling kan ge effekter i Vårby och strider inte mot några andra målsättningar i RUFS 2050.

Regionala stadskärnor
Region Stockholm stödjer kommunens ambition att utveckla de regionala stadskärnorna i linje med RUFS 2050. Det är positivt att Huddinge

kommun planerar för en hög funktionsblandning i framför allt Flemingsbergs centrala delar och i anslutning till kollektivtrafik och planerad bytespunkt. Plankartans redovisning av de regionala stadskärnorna speglar inte ambitionsnivån i texten. Avgränsningen av kärnorna är också svår att utläsa på kartan. Detta kan med fördel justeras i linje med kommunens ambitionsnivå att utveckla de regionala stadskärnorna. Region Stockholm är positiv till kommunens ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, se också under rubriken Transportsystem.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Transportsystem
Region Stockholm är positiv till planens förlag på åtgärder inom transportsektorn för att uppnå målen för en minskad klimatpåverkan, ett Huddinge som håller ihop samt att planen betonar kollektivtrafikens betydelse för att nå målen. Några områden behöver fortsatt förtydligas.

Region Stockholm understryker vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utveckling av Flemingsbergs bytespunkt. Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, samtidigt som Region Stockholm ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Kollektivtrafik och vägnät
Förslaget lyfter på ett föredömligt sätt betydelsen av en effektiv kollektivtrafik samt att kommunens roll som väghållare är viktig för att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken. Förslaget beskriver vikten av samverkan mellan Trafikverket, Region Stockholm och kommunen för att uppnå utveckling av kollektivtrafiken.

Region Stockholm ser positivt på att kommunens stamnät för kollektivtrafik utvecklas och Region Stockholm via sin trafikförvaltning vill fortsatt samverka med kommunen i frågan. En god samverkan är central för att säkerställa busstrafikens framkomlighet och funktionalitet. Framkomlighet

för kollektivtrafiken är en förutsättning för kollektivtrafikens effektivitet, dess attraktivitet, dess förmåga att vinna andelar av de motoriserade resorna, och därmed dess förmåga att bidra till minskad klimatpåverkan. Framkomligheten för kollektivtrafiken i gatunätet säkerställs i detaljplaner, som kommunen och inte Region Stockholm har rådighet över. Däremot riskerar Region Stockholm att få bära kostnaderna av fördyrningar i kollektivtrafiken som framkomlighetsproblem orsakar. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken föreslår Region Stockholm att översiktsplanen kompletteras med en text om hur Huddinge kommun avser hantera detta i detaljplanefaser. Region Stockholm föreslår vidare att planen kompletteras med en text om vikten av att säkerställa god framkomlighet och utvecklingsmöjlighet för lokala busslinjer, eftersom stora områden i Huddinge endast kan kollektivtrafikförsörjas med dessa.

Enligt RUFS 2050 behöver depåkapaciteten öka i lägen som medger en kostnadseffektiv och ändamålsenlig drift. Depåer och terminaler är viktiga komponenter i kollektivtrafiksystemet och Regionen Stockholm ser ett behov av depåfunktion för buss i centrala Huddinge för att möjliggöra trafikering i ett 2050 perspektiv. Depåer är ytkrävande och behöver lokaliseras nära viktiga utsättningspunkter för busstrafiken samt i angränsning till bra vägförbindelse. Region Stockholm anser att översiktsplanen bör kompletteras med denna information och gärna i dialog med Region Stockholm.

I det pågående arbetet med framtagande av Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 finns en diskussion om potentiellt utvecklingsbehov bortom 2050. Huddinge kommuns översiktsplan arbetar vidare med dessa utvecklingsbehov och lyfter särskilt omdaningen av linje 172 till ett kapacitetsstarkt trafikslag, samt tunnelbana till Kungens kurva. Region Stockholm delar Huddinges utgångspunkt att all sådan utveckling behöver utredas gemensamt. Region Stockholm är positiv till att planen möjliggör anslutning av kollektivtrafik på vatten vid Vårby.

I aktualitetprövningen för Spårväg Syd under 2020 - 2021 har det konstaterats att den så kallade referenslinjen kräver justeringar för att kunna genomföras, innan inriktning för järnvägsplan och systemhandling beslutas. Det handlar både om teknisk och kostnadsmässig genomförbarhet. Region Stockholm ser fram emot fortsatt nära samverkan med

Huddinge kommun i denna fråga, för att hitta det mest lämpliga alternativet. Ett sådant alternativ kan därefter redovisas i översiktsplanen.

Planen har en ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUFS 2050. Nedsänkning av Huddingevägen och en överdäckning av järnvägen har i detta avseende en betydelse för att uppnå planens ambition, men Region Stockholm påtalar att det saknas en finansiering av detta hos ansvariga parter. Region Stockholm delar kommunens uppfattning om betydelsen av att tillskapa lokala kopplingar mellan Flemingsberg och centrala Huddinge. Region Stockholm understryker vikten av en fortsatt dialog med Trafikverket gällande hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när Tvärförbindelse Södertörn byggs ut.

Region Stockholm anser att kapitlet om hur målsättningar uppnås i Kungens kurva, med fördel kan kompletteras på tre punkter; vikten av samverkan med Stockholm stad, god framkomlighet med kollektivtrafik samt goda förutsättningar för ny stomlinje på Förbifart Stockholm.

Region Stockholm ser positivt på en utveckling av bytespunkten i Huddinge Centrum och delar Huddinges syn på att den utvecklingen behöver ske i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm. Terminalen är redan idag för liten och framkomligheten bristfällig. Finansieringen för eventuella åtgärder är däremot oklar.

Gods och logistik
Region Stockholm är positiv till att godstrafiken beaktas tidigt i stads-utvecklingen, för att säkerställa en god framkomlighet i gaturummet. Tvärförbindelse Södertörn kommer att utgöra en viktig länk mellan E4/E20 och väg 73, vilka ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T:s stomnätskorridor Scandinavian - Mediterranean. Region Stockholm anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med detta nationella och europeiska perspektiv samt förhållningssätt för att säkra denna funktion.

Järnväg
Region Stockholm är positiv till att planen ger utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna - Flemingsberg.

Cykel
Region Stockholm är positiv till planens ambition att prioritera gång- och cykel och redovisningen av det regionala cykelstråket.

Flygkorridorer för helikopter
Vid Karolinska sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar och trafiken kommer att utökas i framtiden. Region Stockholm anser att det ska framgå av planen att särskild hänsyn behöver tas till flygkorridorer för helikopter i den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter, så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördyras.

Gröna livsmiljöer och grönstruktur
Huddinge kommun utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge i anslutning till Jordbro industriområde. Området är en del av den regionala gröna kilen Hanvedenkilen, men det är ingen grön värdekärna. Region Stockholms stödjer kommunens bedömning i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. För att göra bästa avvägning och hitta lösningar som stärker befintliga natur- och landskapsvärden, anser Region Stockholm att kommunernas kunskap och synpunkter väger tungt. De gröna kilarna behöver markeras i markanvändningskartan.

Kultur- och kulturmiljö
Region Stockholm anser att kulturmiljön och kulturvärden med fördel kan lyftas fram tydligare i planen och beskrivas som en resurs i samhällsplaneringen, i linje med RUFS 2050 och Kulturstrategi för Stockholmsregionen, som är en del av RUFS 2050. Kultur och kulturmiljöer bör bevaras, utvecklas och utnyttjas på ett strategiskt sätt, eftersom dessa bidrar till en gemensam identitet och sammanhang för länets invånare och till att besöksnäringen gynnas. Planens avsnitt ”God arkitektur och gestaltning” innehåller ett antal formuleringar som sätter bevarande och utveckling i konflikt med varandra och som ger utveckling prioritet. Utveckling och bevarande sätts i konflikt snarare än att kulturmiljön ses som en resurs att utveckla. Region Stockholm anser att utsagorna motsäger tidigare uttryckta intentioner och kommunens egen arkitekturstrategi och texten bör justeras.

Samrådsförslaget saknar en beskrivning av kulturmiljö som allmänt intresse och upplysningar om hur kommunen förhåller sig till detta. Det

kulturmiljöprogram som översiktsplanen refererar till är förvisso aktuellt men översiktligt och avser ett begränsat antal typologier och exempelområden och är därmed inget fullständigt kunskapsunderlag. Region Stockholm föreslår att kulturmiljö inte redovisas på hänsynskartan utan på markanvändningskartan, för att undvika att kulturmiljö uppfattas som en begränsningsfaktor. Kulturmiljön är dessutom svår att identifiera på hänsynskartan, vilket gör kartan svåranvänd. Kulturmiljö kan med fördel förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

Landsbygd
Den nya stadsdelen Loviseberg planeras inom ett område som är utpekat som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFS 2050. Utpekandet bygger på att läget är strategiskt viktigt i relation till Spårväg Syd, den regionala stadskärnan Flemingsberg samt kommunens åtagande om ett ökat bostadsbyggande inom ramen för Sverigeförhandlingen. Region Stockholm påtalar vikten av att säkerställa den regionala grönstrukturens funktioner samt jordbrukets och livsmedelsförsörjningens förutsättningar i området i så hög utsträckning som möjligt, eftersom området delvis ligger på jordbruksmark.

Klimat
Region Stockholm är positiv till att kommunen lyfter både klimatpåverkan och klimatanpassning i separata avsnitt och att både klimatpåverkan och klimatanpassning ingår i kommunens mål. Bland annat lyfter kommunen att den ska samarbeta med byggaktörer, fastighetsägare och Region Stockholm på olika sätt för att främja hållbara lösningar för exempelvis parkering, masshantering och cirkulära system.

Folkhälsa
Region Stockholm är positiv till att översiktsplanen lyfter viktiga folkhälsoaspekter såsom en trygg och hälsofrämjande boende- och vardagsmiljö, eftersom det kan främja både den psykiska och den fysiska hälsan på såväl individ som områdes- och befolkningsnivå. Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av flera aspekter av samhället.

Ekonomiska konsekvenser
Region Stockholm vill poängtera att för vissa av de infrastrukturprojekt som lyfts i översiktsplanen finns ingen beslutad finansiering hos någon av parterna. Detta behöver hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Beslutet bedöms inte annars medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Beslutsexpediering
1. Huddinge Kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-27
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-27
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-27
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-27

Region Stockholm

REMISS

2021-12-07 RS 2021-0965

Rotel IV – Tillväxt-, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Kulturnämnden
Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

Ärende:

Remiss – Reviderad översiktsplan för Huddinge kommun

Yttrande från berörd nämnd/styrelse senast: **2022-02-18**

Notera förvaltningsgemensamt tjänsteutlåtande.

Handläggare: **Daniel Källqvist**

Yttranden skickas till regionledningskontorets registrator:

E-post: registrator.rlk@regionstockholm.se

Adress:
Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Internadress:
Regionledningskontoret, Registraturen, Lindhagensgatan 98, plan 5

§ 20
Yttrande över Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

TRN 2021-0228

Sammanfattning

Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas. Till exempel behöver relationen mellan Huddinge kommuns utvecklingsplaner och översiktsplanen klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering.

Därutöver behöver bland annat planen kompletteras med hur Huddinge kommun avser säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och funktion i efterföljande detaljplaner samt behov av teknisk infrastruktur och kraftförsörjning på grund av ökad befolkningstillväxt. Kommunens förhållningssätt till kulturmiljö och kulturvärden behöver utvecklas. Behovet av en depåfunktion för buss i centrala Huddinge behöver hanteras i planen och Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, men ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Beslutsunderlag

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande
2. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
3. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Förslag och yrkande

Ordförande Gustav Hemming m.fl. (C) yrkar bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande.

Ordförande yrkar även bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Proposition

Ordförandes förslag om bifall till regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande, godkännes.

Ordförandes förslag om bifall till Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut godkännes.

Tillväxt- och regionplanenämndens beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

3. Därutöver anföra följande:

Huddinge kommuns planering för en hög befolkningstillväxt kan förhoppningsvis ha en positiv inverkan på bostadsbyggandet och att kommunen når sitt bostadsmål fram till 2035.

Särskilt uttalande

2:e vice ordförande Robert Johansson m.fl. (S) anmäler ett särskilt uttalande.

Ledamoten Lina El Yafi m.fl. (V) anmäler ett särskilt uttalande.

Deltar ej i beslut

Socialdemokraterna och Vänsterpartiet deltar ej i beslutet gällande Moderaterna, Centerpartiet, Liberalerna, Kristdemokraterna och Miljöpartiets förslag till tilläggsbeslut.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Region Stockholm

Moderaterna
Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet

FÖRSLAG TILL
TILLÄGGSBESLUT
2022-02-17

TRN 2021-0228

Yttrande över Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Förslag till tilläggsbeslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg:

Huddinge kommuns planering för en hög befolkningstillväxt kan förhoppningsvis ha en positiv inverkan på bostadsbyggandet och att kommunen når sitt bostadsmål fram till 2035.

Tillväxt- och regionplaneringsnämnden

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Ärende 6
TRN 2021-0228

Särskilt uttalande gällande Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Bostadsbristen är akut och behovet av bostäder ökar ytterligare när befolkningen växer snabbt. Det råder idag stor brist på hyresrätter med rimliga hyror som vanligt folk har råd att efterfråga i kommunen speciellt när Huddinge har färre hyresrätter och fler äganderätter jämfört med länet. En särskild prioritering bör därför vara att få till fler hyresrätter så att unga kan flytta hemifrån, äldre kan flytta från sin villa och så att de som vill bo i hyresrätt kan göra det.

Var du bor i vårt län ska inte avgöra vilken tillgång du har till vård. Dessvärre har marknadsstyrningen och privatiseringarna av närsjukvården inneburit att mottagningar öppnar där det är lönsamt snarare än där behoven är som störst.

Under lång tid har det därför saknats vård på i de södra delarna av länet, inte minst på Södertörn, och Huddinge är inget undantag. Som en konsekvens av detta tvingas huddingeborna åka in till Liljeholmen för att få viss vård, inte minst på obekväma tider. Socialdemokraterna värnar även den barn- och ungdomspsykiatriska mottagningen i Huddinge, och ser därför med stor oro på de centraliseringsplaner som föreslagits av den blågröna majoriteten vad gäller BUP.

Den demokratiska kontrollen över utbyggnaden av vård behöver återtas. Vi ska bygga ut vården där det behövs, inte där det är lönsamt. Inte minst handlar det om att vården ska vara en aktiv part när vår region växer och nya stadsdelar tar form. Idag är regionen tvärtom passiv, och lämnar nyetableringen helt i handen på marknaden. Socialdemokraterna menar därför att regionen behöver ta sitt ansvar för att säkerställa etablering av vård i Flemingsberg och Kungens kurva i takt med nybyggnationen i denna stadsdel, i god dialog med kommunen. Hela länet och i synnerhet de regionala stadskärnorna måste ha tillgång till god vård.

Robert Johansson (S) m.fl

SÄRSKILT UTTALANDE
2022-02-17 TRN 2021-0228

Tillväxt- och regionplanenämnden
Ärende 6

Yttrande över Vårt framtida Huddinge – översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Vi i Vänsterpartiet tycker att synpunkterna förvaltningen ger uttryck för i sitt förslag till yttrande avseende reviderad översiktsplan för Huddinge kommun i stort är rimliga och bra. Förvaltningen understryker bland annat vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utvecklingen av Flemingsbergs bytespunkt. Förvaltningens synpunkter på vägplanen gällande Tvärförbindelse Södertörn väg 259, visar med all tydlighet att Tvärförbindelsen omöjliggör den i Sverigeförhandlingen framförhandlade Spårväg Syd. Detta är allvarlig kritik, och för oss i Vänsterpartiet är det självklart att det är Spårväg Syd som måste prioriteras, och Tvärförbindelse Södertörn begravs en gång för alla. Det är viktigt att det görs tydligt för Huddinge kommun att det inte går att få både Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Regionledningskontoret
Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Trafikförvaltningen
Kulturförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-27

RS 2021-0965
TRN 2021-0228
HSN 2021-2681
TN 2021-1215
KN 2021/1300

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Hälso- och sjukvårdsförvaltningens förslag till beslut
Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningens förslag till beslut
Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Kulturförvaltningens förslag till beslut
Kulturnämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets, hälso- och sjukvårdsförvaltningens, trafikförvaltningens, och kulturförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över samrådsförslag Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas. Till exempel behöver relationen mellan Huddinge kommuns utvecklingsplaner och översiktsplanen klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering.

Därutöver behöver bland annat planen kompletteras med hur Huddinge kommun avser säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och funktion i efterföljande detaljplaner samt behov av teknisk infrastruktur och kraftförsörjning på grund av ökad befolkningstillväxt. Kommunens förhållningssätt till kulturmiljö och kulturvärden behöver utvecklas. Behovet av en depåfunktion för buss i centrala Huddinge behöver hanteras i planen och Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, men ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Bakgrund
Huddinge kommun har remitterat ärendet samrådsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande.
Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden, trafiknämnden, kulturnämnden samt hälso- och sjukvårdsnämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i Huddinge ska utvecklas eller bevaras. Mark- och vattenanvändningskartan visar den tänkta användningen av mark- och vattenområden i kommunen år 2050.

Region Stockholms yttrande

Allmänna synpunkter
Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt, och inom flera områden, beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFS 2050 men några områden behöver förtydligas.

Inledningsvis vill Region Stockholm påtala svårigheten med att samrådsförslaget bygger på och hänvisar till en stor mängd underlagsmaterial, som fortfarande inte är fastställda eller som ska uppdateras. Det gäller särskilt tre av fyra utvecklingsplaner som hanterar de största utvecklingsområdena i kommunen såsom Flemingsberg, Kungens Kurva och Vårby. Många stora utvecklingsfrågor hanteras inom ramen för dessa utvecklingsplaner, exempelvis utvecklingen av transportsystemet, som Region Stockholm har lämnat ett flertal synpunkter på (TRN 2021-0077 och RS 2021-0130). Relationen mellan dessa utvecklingsplaner och översiktsplanen behöver klargöras, särskilt då utvecklingsplanerna tas fram utanför ordinarie PBL-planering och det finns risk att vissa målkonflikter inte hanteras inom dessa planer. Region Stockholm understryker vikten av att synpunkterna i utvecklingsplanerna omhändertas i det fortsatta arbetet och inarbetas i översiktsplanen.

Region Stockholm anser att den digitala översiktsplanen är ett positivt steg mot en ökad tillgänglighet, men markanvändningskartan kan med fördel utvecklas.

Mellankommunala frågor av regionalt intresse
Samrådshandlingen ger en övergripande och bra beskrivning av regionala och mellankommunala intressen. Region Stockholm betonar vikten av att Huddinge kommun samverkar med angränsande kommuner, särskilt i Kungens kurva, Flemingsberg och Vårby.

Region Stockholm ser positivt på att planen pekar ut Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö, som är av regional betydelse och utpekad i RUFS 2050. Här finns också en anläggning för produktion av biogas från matavfall. Kommunen pekar ut ett utökat område för verksamhetsmark i Gladö, vilket möjliggör en framtida etablering av en teknisk anläggning kopplat till avfallshantering och energiförsörjning för regionalt behov. Region Stockholm är positiv till att kommunen på detta sätt tar ansvar för

det regionala behovet och tar höjd för ett eventuellt utökat behov av deponi i framtiden.

Region Stockholm anser att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Planens inriktning att locka till sig näringsliv med fler arbetstillfällen och den pågående elektrifieringen av transporter bidrar exempelvis till ett ökat behov av el, vilket kan kräva olika strategiska förhållningssätt i markanvändningen.

Region Stockholm ser positivt på att Huddinge kommun beskriver mötesplatser och idrottsanläggningar som en viktig mellankommunal fråga samt behovet av mellankommunal samverkan så att de kan användas effektivt. Region Stockholm är positiv till att planen pekar ut sjukvård och högre utbildning som egen markanvändning. Det vore en styrka om planen kompletteras med att kommunen arbetar för att säkerställa en god tillgänglighet till dessa funktioner.

Befolkning och bostäder
Region Stockholm kan konstatera att Scenario 1 och 2 i kommunens befolkningsprognoser är klart högre än befolkningsframskrivningarna i RUFS 2050 och SCB:s basprognos. Siffror i RUFS bygger på en samlad bedömning av förväntad befolkningsökning i länet, inte enskilda kommuners bedömningar och politiska målsättningar. Nya befolkningsframskrivningar för hela östra Mellansverige håller på att tas fram och borde kunna användas.

Markanvändning och bebyggelsestruktur
Region Stockholm ser positivt på att föreslagen bebyggelseutveckling koncentreras till strategiska lägen med god kollektivtrafik, att hållbara transportslag prioriteras i planen samt att planeringen ska skapa förutsättningar för hållbara resvanor. Region Stockholm stödjer förslag till stadsutveckling i Vårby, trots att det avviker något mot RUFS 2050. En ökad stadsutveckling kan ge effekter i Vårby och strider inte mot några andra målsättningar i RUFS 2050.

Regionala stadskärnor
Region Stockholm stödjer kommunens ambition att utveckla de regionala stadskärnorna i linje med RUFS 2050. Det är positivt att Huddinge

kommun planerar för en hög funktionsblandning i framför allt Flemingsbergs centrala delar och i anslutning till kollektivtrafik och planerad bytespunkt. Plankartans redovisning av de regionala stadskärnorna speglar inte ambitionsnivån i texten. Avgränsningen av kärnorna är också svår att utläsa på kartan. Detta kan med fördel justeras i linje med kommunens ambitionsnivå att utveckla de regionala stadskärnorna. Region Stockholm är positiv till kommunens ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, se också under rubriken Transportsystem.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare beskrivning av hur kommunen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva som en samlad regional stadskärna.

Transportsystem
Region Stockholm är positiv till planens förlag på åtgärder inom transportsektorn för att uppnå målen för en minskad klimatpåverkan, ett Huddinge som håller ihop samt att planen betonar kollektivtrafikens betydelse för att nå målen. Några områden behöver fortsatt förtydligas.

Region Stockholm understryker vikten av samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringarna i utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utveckling av Flemingsbergs bytespunkt. Region Stockholm ser positivt på de prioriterade regionala och statliga infrastrukturprojekt som lyfts i Huddinges Översiktsplan, samtidigt som Region Stockholm ser en utmaning i att investeringsmedel för vissa av objekten inte finns beslutad hos någon av parterna.

Kollektivtrafik och vägnät
Förslaget lyfter på ett föredömligt sätt betydelsen av en effektiv kollektivtrafik samt att kommunens roll som väghållare är viktig för att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken. Förslaget beskriver vikten av samverkan mellan Trafikverket, Region Stockholm och kommunen för att uppnå utveckling av kollektivtrafiken.

Region Stockholm ser positivt på att kommunens stamnät för kollektivtrafik utvecklas och Region Stockholm via sin trafikförvaltning vill fortsatt samverka med kommunen i frågan. En god samverkan är central för att säkerställa busstrafikens framkomlighet och funktionalitet. Framkomlighet

för kollektivtrafiken är en förutsättning för kollektivtrafikens effektivitet, dess attraktivitet, dess förmåga att vinna andelar av de motoriserade resorna, och därmed dess förmåga att bidra till minskad klimatpåverkan. Framkomligheten för kollektivtrafiken i gatunätet säkerställs i detaljplaner, som kommunen och inte Region Stockholm har rådighet över. Däremot riskerar Region Stockholm att få bära kostnaderna av fördyrningar i kollektivtrafiken som framkomlighetsproblem orsakar. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken föreslår Region Stockholm att översiktsplanen kompletteras med en text om hur Huddinge kommun avser hantera detta i detaljplanefaser. Region Stockholm föreslår vidare att planen kompletteras med en text om vikten av att säkerställa god framkomlighet och utvecklingsmöjlighet för lokala busslinjer, eftersom stora områden i Huddinge endast kan kollektivtrafikförsörjas med dessa.

Enligt RUFS 2050 behöver depåkapaciteten öka i lägen som medger en kostnadseffektiv och ändamålsenlig drift. Depåer och terminaler är viktiga komponenter i kollektivtrafiksystemet och Regionen Stockholm ser ett behov av depåfunktion för buss i centrala Huddinge för att möjliggöra trafikering i ett 2050 perspektiv. Depåer är ytkrävande och behöver lokaliseras nära viktiga utsättningspunkter för busstrafiken samt i angränsning till bra vägförbindelse. Region Stockholm anser att översiktsplanen bör kompletteras med denna information och gärna i dialog med Region Stockholm.

I det pågående arbetet med framtagande av Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050 finns en diskussion om potentiellt utvecklingsbehov bortom 2050. Huddinge kommuns översiktsplan arbetar vidare med dessa utvecklingsbehov och lyfter särskilt omdaningen av linje 172 till ett kapacitetsstarkt trafikslag, samt tunnelbana till Kungens kurva. Region Stockholm delar Huddinges utgångspunkt att all sådan utveckling behöver utredas gemensamt. Region Stockholm är positiv till att planen möjliggör anslutning av kollektivtrafik på vatten vid Vårby.

I aktualitetprövningen för Spårväg Syd under 2020 - 2021 har det konstaterats att den så kallade referenslinjen kräver justeringar för att kunna genomföras, innan inriktning för järnvägsplan och systemhandling beslutas. Det handlar både om teknisk och kostnadsmässig genomförbarhet. Region Stockholm ser fram emot fortsatt nära samverkan med

Huddinge kommun i denna fråga, för att hitta det mest lämpliga alternativet. Ett sådant alternativ kan därefter redovisas i översiktsplanen.

Planen har en ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUFS 2050. Nedsänkning av Huddingevägen och en överdäckning av järnvägen har i detta avseende en betydelse för att uppnå planens ambition, men Region Stockholm påtalar att det saknas en finansiering av detta hos ansvariga parter. Region Stockholm delar kommunens uppfattning om betydelsen av att tillskapa lokala kopplingar mellan Flemingsberg och centrala Huddinge. Region Stockholm understryker vikten av en fortsatt dialog med Trafikverket gällande hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när Tvärförbindelse Södertörn byggs ut.

Region Stockholm anser att kapitlet om hur målsättningar uppnås i Kungens kurva, med fördel kan kompletteras på tre punkter; vikten av samverkan med Stockholm stad, god framkomlighet med kollektivtrafik samt goda förutsättningar för ny stomlinje på Förbifart Stockholm.

Region Stockholm ser positivt på en utveckling av bytespunkten i Huddinge Centrum och delar Huddinges syn på att den utvecklingen behöver ske i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm. Terminalen är redan idag för liten och framkomligheten bristfällig. Finansieringen för eventuella åtgärder är däremot oklar.

Gods och logistik
Region Stockholm är positiv till att godstrafiken beaktas tidigt i stads-utvecklingen, för att säkerställa en god framkomlighet i gaturummet. Tvärförbindelse Södertörn kommer att utgöra en viktig länk mellan E4/E20 och väg 73, vilka ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T:s stomnätskorridor Scandinavian - Mediterranean. Region Stockholm anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med detta nationella och europeiska perspektiv samt förhållningssätt för att säkra denna funktion.

Järnväg
Region Stockholm är positiv till att planen ger utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna - Flemingsberg.

Cykel
Region Stockholm är positiv till planens ambition att prioritera gång- och cykel och redovisningen av det regionala cykelstråket.

Flygkorridorer för helikopter
Vid Karolinska sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar och trafiken kommer att utökas i framtiden. Region Stockholm anser att det ska framgå av planen att särskild hänsyn behöver tas till flygkorridorer för helikopter i den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter, så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördyras.

Gröna livsmiljöer och grönstruktur
Huddinge kommun utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge i anslutning till Jordbro industriområde. Området är en del av den regionala gröna kilen Hanvedenkilen, men det är ingen grön värdekärna. Region Stockholms stödjer kommunens bedömning i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. För att göra bästa avvägning och hitta lösningar som stärker befintliga natur- och landskapsvärden, anser Region Stockholm att kommunernas kunskap och synpunkter väger tungt. De gröna kilarna behöver markeras i markanvändningskartan.

Kultur- och kulturmiljö
Region Stockholm anser att kulturmiljön och kulturvärden med fördel kan lyftas fram tydligare i planen och beskrivas som en resurs i samhällsplaneringen, i linje med RUFS 2050 och Kulturstrategi för Stockholmsregionen, som är en del av RUFS 2050. Kultur och kulturmiljöer bör bevaras, utvecklas och utnyttjas på ett strategiskt sätt, eftersom dessa bidrar till en gemensam identitet och sammanhang för länets invånare och till att besöksnäringen gynnas. Planens avsnitt ”God arkitektur och gestaltning” innehåller ett antal formuleringar som sätter bevarande och utveckling i konflikt med varandra och som ger utveckling prioritet. Utveckling och bevarande sätts i konflikt snarare än att kulturmiljön ses som en resurs att utveckla. Region Stockholm anser att utsagorna motsäger tidigare uttryckta intentioner och kommunens egen arkitekturstrategi och texten bör justeras.

Samrådsförslaget saknar en beskrivning av kulturmiljö som allmänt intresse och upplysningar om hur kommunen förhåller sig till detta. Det

kulturmiljöprogram som översiktsplanen refererar till är förvisso aktuellt men översiktligt och avser ett begränsat antal typologier och exempelområden och är därmed inget fullständigt kunskapsunderlag. Region Stockholm föreslår att kulturmiljö inte redovisas på hänsynskartan utan på markanvändningskartan, för att undvika att kulturmiljö uppfattas som en begränsningsfaktor. Kulturmiljön är dessutom svår att identifiera på hänsynskartan, vilket gör kartan svåranvänd. Kulturmiljö kan med fördel förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

Landsbygd
Den nya stadsdelen Loviseberg planeras inom ett område som är utpekat som strategiskt stadsutvecklingsläge i RUFS 2050. Utpekandet bygger på att läget är strategiskt viktigt i relation till Spårväg Syd, den regionala stadskärnan Flemingsberg samt kommunens åtagande om ett ökat bostadsbyggande inom ramen för Sverigeförhandlingen. Region Stockholm påtalar vikten av att säkerställa den regionala grönstrukturens funktioner samt jordbrukets och livsmedelsförsörjningens förutsättningar i området i så hög utsträckning som möjligt, eftersom området delvis ligger på jordbruksmark.

Klimat
Region Stockholm är positiv till att kommunen lyfter både klimatpåverkan och klimatanpassning i separata avsnitt och att både klimatpåverkan och klimatanpassning ingår i kommunens mål. Bland annat lyfter kommunen att den ska samarbeta med byggaktörer, fastighetsägare och Region Stockholm på olika sätt för att främja hållbara lösningar för exempelvis parkering, masshantering och cirkulära system.

Folkhälsa
Region Stockholm är positiv till att översiktsplanen lyfter viktiga folkhälsoaspekter såsom en trygg och hälsofrämjande boende- och vardagsmiljö, eftersom det kan främja både den psykiska och den fysiska hälsan på såväl individ som områdes- och befolkningsnivå. Psykisk hälsa och välbefinnande hos befolkningen är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av flera aspekter av samhället.

Ekonomiska konsekvenser
Region Stockholm vill poängtera att för vissa av de infrastrukturprojekt som lyfts i översiktsplanen finns ingen beslutad finansiering hos någon av parterna. Detta behöver hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Region Stockholm och Huddinge kommun. Beslutet bedöms inte annars medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

Beslutsunderlag
1. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Beslutsexpediering
1. Huddinge Kommun
2. Hälso- och sjukvårdsnämnden
3. Kulturnämnden
4. Tillväxt- och regionplanenämnden
5. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-27
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-27
Godkänd av Anders Ahlsson, 2022-01-27
Godkänd av Eva Bergquist, 2022-01-27