Regionledningskontoret
Susanna Evert

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-28

TRN 2022-0095

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över remiss – reviderad översiktsplan för Huddinge kommun

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över granskningsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Stockholm är i huvudsak positiv till planförslaget och hur det har utvecklats sedan samrådet. Bland annat har förtydliganden gjorts kring kommunens förhållningssätt till kulturmiljö, möjlig kapacitetsbrist i elnäten, de regionala stadskärnorna samt relationen mellan översiktsplanen och lokala utvecklingsplaner.

Region Stockholm bedömer att förslaget i huvudsak ligger i linje med Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUFS) (LS 2015-0084), men att några ändringar fortfarande behöver göras. Exempelvis behöver kollektivtrafikens terminalfunktioner nämnas och de regionala grönkilarna behöver lyftas och synliggöras ytterligare.

Bakgrund

Huddinge kommun har remitterat ärendet granskningsförslag Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, till Region Stockholm för yttrande. Ärendet har handlagts av regionledningskontoret som har inhämtat synpunkter från trafikförvaltningen, kulturförvaltningen och hälso- och sjukvårdsförvaltningen.

Region Stockholm ställde sig redan i sitt samrådsyttrande positiv till översiktsplanen i stort, och ansåg att förslaget i huvudsak låg i linje med

Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 250 (RUFS) (LS 2015-0084). Region Stockholm hade flera synpunkter kring frågor som behövde förtydligas eller kompletteras. I granskningsyttrandet fokuserar Region Stockholm främst på att följa upp tidigare synpunkter.

Region Stockholms yttrande

Allmänna synpunkter

I samrådsyttrandet påtalade Region Stockholm svårigheten med att kommunen hanterar en del av de frågor som vanligtvis hanteras i en PBL-process i stället i sina utvecklingsplaner för olika geografiska områden. Huddinge kommun har i det nya planförslaget förtydligat att övergripande avvägningar prövas formellt i översiktsplanen, och att den formella prövningen av mer detaljerade frågor sker i planprogram eller detaljplaneskedet. Region Stockholm är positiv till förtydligandet, men vidhåller att större målkonflikter ska hanteras inom ordinarie plan-processer.

Region Stockholm är positiv till de förändringar och förtydliganden som har gjorts i markanvändningskartan. Den strategiska kartan som visar kommunens utvecklingsinriktning fram till 2050 är ett välkommet tillskott som förtydligar Huddinges planering på en övergripande nivå. I utvecklingsinriktningen syns också de regionala stadskärnorna tydligt.

Mellankommunala frågor av regionalt intresse

I granskningsversionen finns ett nytt avsnitt som heter ”Förenlighet med regionplan”, som tar upp för Huddinge viktiga mellankommunala frågor som också tas upp i RUFS 2050. De frågor som nämns är bostads-försörjning, planeringen för regionala stadskärnor och fokusområden, regional infrastruktur som bidrar till ökad tillgänglighet, arbetsmarknad och utbildning, regional grönstruktur, god vattenkvalitet, kommun-övergripande teknisk försörjning, mötesplatser samt Södertörnssamarbetet.

Region Stockholm tycker det är positivt att på detta sätt synliggöra de mellankommunala och regionala frågorna och understryka vikten av regionalt samarbete. Region Stockholm delar bilden av att dessa är de viktigaste frågorna att samarbeta om på regional nivå, men skulle vilja lägga till trygghet och social sammanhållning i listan.

I samrådsyttrandet ansåg Region Stockholm att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas in som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Region Stockholm är positiva till att texterna om risken för kapacitetsbrist i elnätet har utvecklats och att problematiken lyfts fram ytterligare i granskningsversionen.

Regionala stadskärnor
Region Stockholm är positiv till att den reviderade planen tydligare lyfter fram att de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva ska utvecklas som regionala stadskärnor tillsammans med Botkyrka kommun respektive Stockholms stad och Region Stockholm. Detta står nu som egna riktlinjer under avsnitten om Flemingsberg respektive Kungens kurva.

Kollektivtrafik och vägnät
Sedan samrådet av översiktsplanen har Region Stockholms trafiknämnd antagit Kollektivtrafikplan 2050. De stycken som refererar till remissversionen av Kollektivtrafikplan bör i stället hänvisa till den antagna planen.

Region Stockholm vill återigen belysa vikten av ytor för terminaler och depåer för ett väl fungerande kollektivtrafiksystem. Region Stockholm ser att Huddinge har lyft in behovet av depåkapacitet under mellankommunala frågor. Terminalfunktionerna nämns dock inte alls i översiktsplanen. Region Stockholm anser att bevakande av terminalernas funktion ska lyftas i översiktsplanen, i synnerhet i centrala Huddinge och vid en framtida bytespunkt Flemingsberg.

Spårväg Syd-projektet fortsätter utreda lokaliseringsalternativ och har samråd september/oktober 2022 och planerar för att besluta om en korridor för en utbyggd Spårväg Syd under 2023. Det är därmed bra att översiktsplanen tar höjd för justeringar av korridoren genom framför allt Kungens Kurva/Skärholmen och Segeltorp. Region Stockholm ser en risk att plankartans tydliga spårlinje kan tolkas som mer slutgiltig än vad den är. Det vore därför önskvärt att Huddinge lägger till att linjen i plankartan kan komma att ritas om så snart slutgiltig korridor är fastlagd under 2023. Region Stockholm anser att Segeltorp är mest problematiskt eftersom referenslinjens dragning kräver omdaning av befintlig bebyggelse. Översiktsplanen redovisar inget konkret kring detta utan hänvisar till projekt Spårväg Syd. Region Stockholms trafikförvaltning kan som järnvägsbyggare enbart ta mark i anspråk som är behövlig för järnvägens permanenta funktioner, samt tillfälliga markytor som krävs för ett genomförande. Mer konkretisering av hur kommunen ska ändra markanvändningen i Segeltorps industriområde behövs för att referenslinjen ska fungera som vald korridor före andra alternativ.

Det är också viktigt att Huddinge kommun anger inriktning för lokalisering av de 18 500 bostäder som kommunen åtagit sig att planlägga för inom ramen för Sverigeförhandlingen Detta är av särskild vikt för områdena

Loviseberg och Segeltorp, där kommande bostäder utgör motivering till spårvägens dragning.

I samrådet påtalade Region Stockholm att det saknas finansiering av den planerade nedsänkning av Huddingevägen och överdäckningen av järnvägen. Detta har Huddinge indirekt förtydligat i granskningsförslaget genom att lyfta fram de infrastrukturåtgärder som befinner sig i formell planeringsprocess eller där åtgärdsvalsstudie är genomförd.

Huddinge pekar ut ett behov av vägkoppling för vägtransporter mellan Katrinebergsvägen och högskolans trafikplats. Region Stockholm vill understryka att en sådan möjlig vägkoppling inte får medföra störningar på ambulanstrafiken och leveranser till sjukhuset, eller försvåra utvecklingen av sjukhusområdet. Det är viktigt att Region Stockholm deltar i arbetet med utformningen av en eventuell ny vägkoppling.

Flygkorridorer för helikopter
Region Stockholm välkomnar att planförslaget har förtydligats i text med att hänsyn ska tas till transporter till sjukhuset, exempelvis flygkorridorer för ambulansflyg.

Gröna livsmiljöer och grönstruktur
Region Stockholm påpekade i samrådsyttrandet att de regionala grönkilarna behövde markeras i markanvändningskartan. De gröna kilarna har nu förts in i hänsynskartan, men skulle behöva synliggöras också i markanvändningskartan eftersom de fyller en viktig funktion för hela regionen. De regionala grönkilarna nämns bara kort på två ställen i översiktsplanen, och deras viktiga funktion för spridningssamband och biologisk mångfald bör lyftas mer.

Kultur och kulturmiljö
Region Stockholm är positiv till att kommunen tydligare uttrycker en ambition att använda kulturmiljön som en resurs i samhällsutvecklingen och har beskrivit kulturmiljöperspektivet utförligare i målet om ”Ett levande och växande Huddinge”. I avsnittet ”God arkitektur och gestaltning” konkretiserar kommunen sitt ställningstagande för hur kulturmiljöfrågor ska hanteras och att tidigare formuleringar som ställt utveckling och bevarande mot varandra har mildrats och formulerats i termer av samspel och avvägning.

Region Stockholm tycker att det är en positiv förbättring att granskningsförslaget på flera ställen hänvisar till kulturmiljöprogrammet för vägledning

och anger att kulturmiljöprogrammet ska aktiveras vid bygglov och planering i eller i anslutning till områden med utpekade värdefulla kulturmiljöer eller byggnader. Kommunen skriver också i planförslaget att ytterligare kulturmiljöutredningar eller bedömningar kan göras samt att antikvarisk kompetens ska delta i plan- och bygglovsprocesser.

Hänsynskartans länkar till kulturmiljöprogrammet fungerar vid detta granskningstillfälle inte och kulturmiljöprogrammets råd och riktlinjer är fortfarande svårtillgängliga. För att översiktsplanen ska kunna användas på ett optimalt sätt behöver kommunen se över användarvänligheten och ansvara för att alla kunskapsunderlag är lättillgängliga.

Ekonomiska konsekvenser
Region Stockholm vill poängtera att för vissa av infrastrukturprojekten 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 i övrigt medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag
1. Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 Granskningsversion 2022-06-17
2. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning inkl. MKB för strategisk miljöbedömning av Huddinge kommuns

Beslutsexpediering
1. Huddinge kommun

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-09-28

Huddinge

Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050

Granskningsversion 2022-06-17



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

Mellan den 17 juni och den 15 oktober 2022 är förslag till reviderad översiktsplan ute på granskning. Då går det att tycka till om förslaget.

Skicka synpunkter med e-post

Ange ”Revidering av Översiktsplan 2030, Diarienummer KS-2020/635” som ämnesrad i din e-post. Skicka sedan e-post till: oversiktsplan@huddinge.se

Skicka synpunkter med brev

Det är viktigt att du adresserar brevet enligt nedan:

Huddinge kommun
Samhällsbyggnadsavdelningen
Revidering av Översiktsplan 2030
Diarienummer KS-2020/635
141 85 Huddinge

Huddinge kommun
Översiktsplan 2050
Granskningsversion 2022

Projektgrupp:
Sara Nordenskjöld, projektledare
Maria Strandberg, biträdande projektledare
Anna Hjalmarsson, planarkitekt
Jack Lu, trafikplanerare
Marcel Moritz, hållbarhetsstrateg
Lena Fyrvald, 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

Innehåll

Inledning 2

Översiktsplanens mål 4
- Mål och delmål för samhällsbyggandet 5
- Utvecklingsinriktning 7
- Utgångspunkter i planeringen 9
- Agenda 2030 - från globalt till lokalt 13

Plankarta 16
- Markanvändningskarta 17
- Hänsynskarta 22

Inriktningar - hela kommunen 23
- God arkitektur och gestaltning 24
- Ett bra vardagsliv 27
- Varierat och kreativt näringsliv 30
- Hälsosamma och säkra livsmiljöer 33
- Välmående grönområden 36
- Vattensystem i balans 40
- Nära till natur och parker 45
- Klimatanpassning för att minska risker 48
- Bygga för sammanhållning 51
- En genomtänkt bostadsförsörjning 55
- Jämlika möjligheter och delaktighet 58
- Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning 61
- Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik 65
- Hållbar teknisk infrastruktur 69

Inriktningar - geografiska områden 73
- Regionala stadskärnor och utvecklingsområden 74
  - Flemingsberg 75
  - Kungens Kurva 79
  - Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta 83
  - Vårby 87
  - Skogås och Trångsund 91
  - Loviseberg 95
  - Centrala Segeltorp 99
- Utveckling övrig bebyggelse 102
  - Områden för komplettering 103
  - Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd 106
  - Verksamhetsområden 110

Regionala och statliga intressen 113
- Mellankommunala intressen 114
- Riksintressen 118

Om översiktsplanen 122
- Så läser du översiktsplanen 123
- Förklaring av begrepp och ordlista 124
- Process och dialog 127
- Hållbarhetskonsekvenser 128
- Genomförande av översiktsplanen 130
- Underlag 132

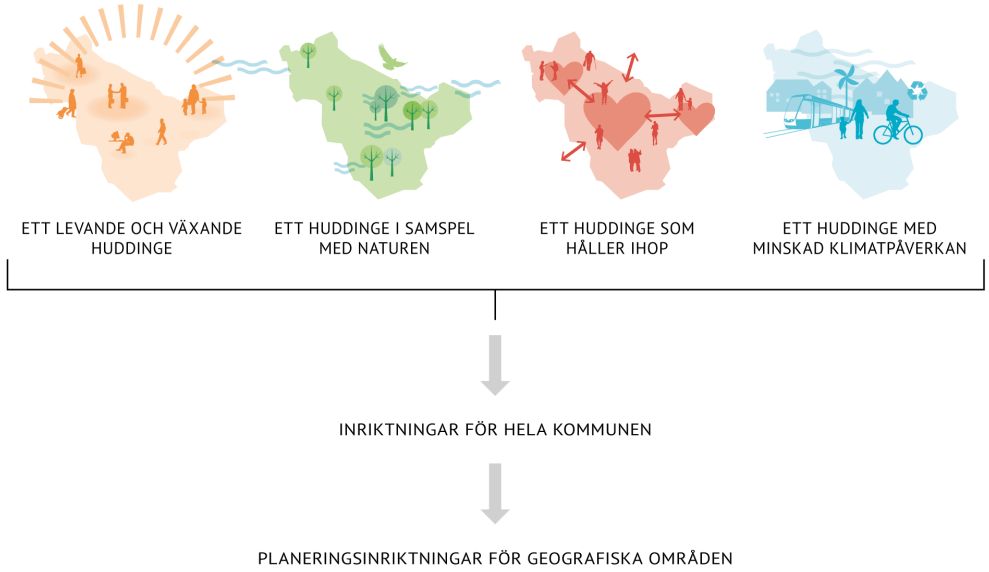
Översiktsplanens mål

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.

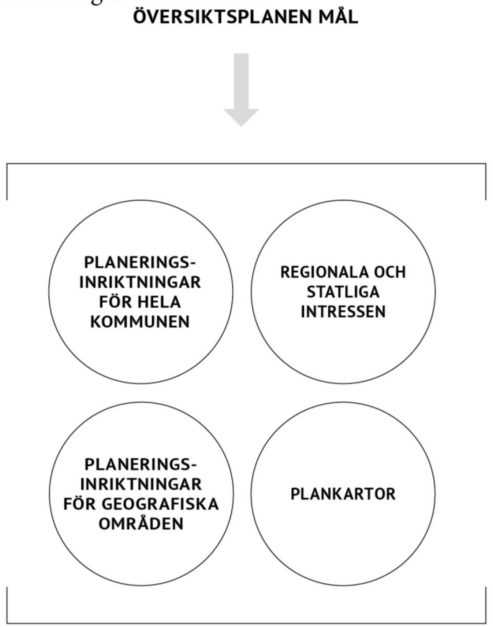


Figur 1: Målen vägleder planeringen

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

Som grund för översiktsplanen finns fyra mål för samhällsbyggandet. Målen 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

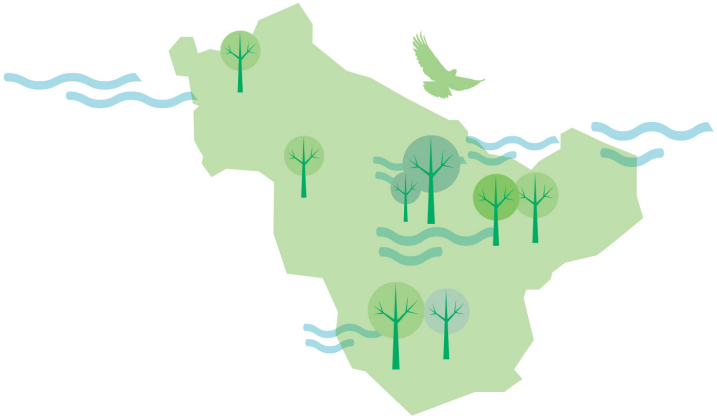
- Hela Huddinge ska utvecklas, men när vi bygger ut prioriterar vi vissa områden. Det är områdena vid Spårväg syds stationer, med fokus på de regionala stadskärnorna, centrala Huddinge och Vårby. Vi bygger också nära stationerna i Skogås och Trångsund.
- Vi skapar miljöer med utgångspunkt i områdets 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

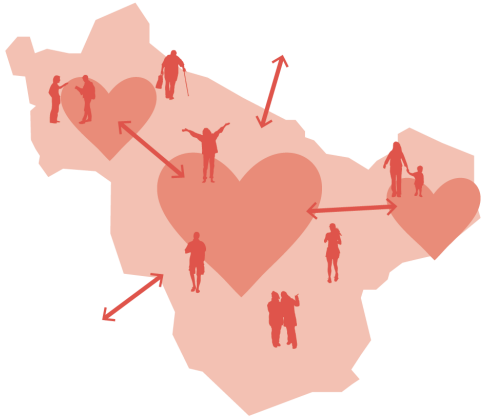
- Vi tar hand om och utvecklar Huddinges gröna områden, sjöar och vattendrag. Vi bevarar den biologiska mångfalden och förbättrar vattenkvaliteten.
- Vi gör det enkelt för människor att komma till och ta del av Huddinges natur, parker och sjöar. De som bor, besöker och verkar i Huddinge har nära till 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 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 1: 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 2: Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

Utvecklingsinriktning

Utvecklingsinriktningen är en strategisk karta som visar de stora dragen i Huddinges utveckling fram till 2050.

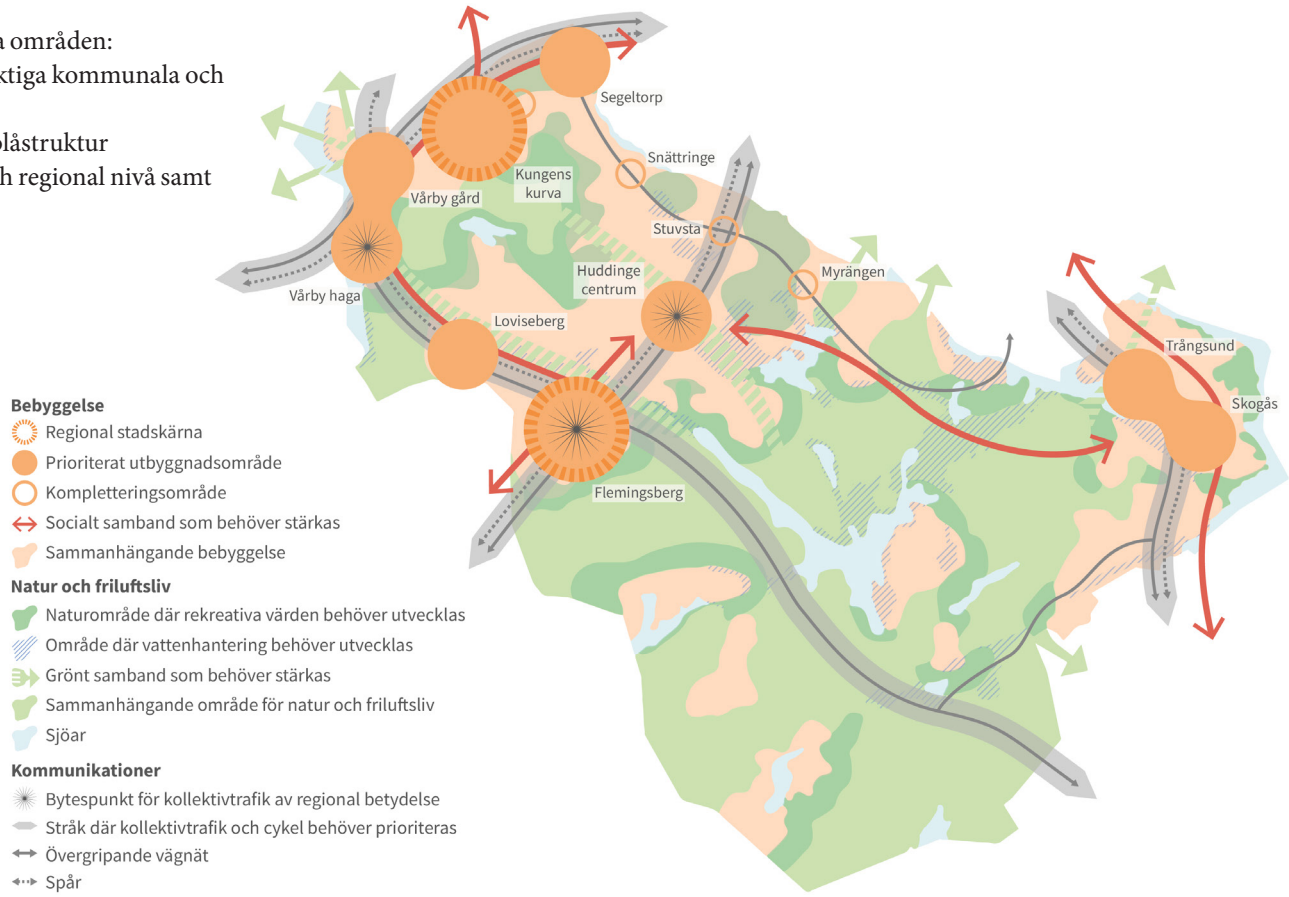
Vad visar utvecklingsinriktningen?

Kartan visar utvecklingen i kommunen i stora drag kopplat till tre olika områden:

- Bebyggelse, områden prioriterade för bebyggelseutveckling samt viktiga kommunala och regionala samband
- Natur och friluftsliv, utvecklingsbehov för övergripande grön- och blåstruktur
- Kommunikationer, stråk och bytespunkter viktiga på kommunal och regional nivå samt var det är extra viktigt att prioritera cykel och kollektivtrafik.

Syfte med utvecklingsinriktningen

- Ge en snabb bild av prioriterad utveckling.
- Utgöra ett komplement till en mer detaljerad markanvändningskarta.
- Underlätta kommunikation med externa aktörer.



Figur 7: Utvecklingsinriktning

Förklaring av kartans innehåll

Bebyggelse

- **Regional stadskärna**: Regional stadskärna utpekad i RUFS 2050. Vi utvecklar de regionala kärnorna med syfte att skapa tyngdpunkter av bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter i form av exempelvis kultur och upplevelser utanför den centrala regionkärnan.

- **Prioriterat utbyggnadsområde**: Område där vi satsar extra på utveckling med syfte att ta vara på läget vid befintlig eller kommande spårstation. Utveckling i dessa lägen ger möjlighet att koncentrera arbetsplatser, service och bostäder i lägen med goda kollektivtrafikförbindelser.

- **Kompletteringsområde**: Strategiskt område längs stamnätet för kollektivtrafik, dit vi koncentrerar utveckling av bostäder och service utanför kommunens utpekade utvecklingsområden.

- **Socialt samband som behöver stärkas**: Stråk där vi prioriterar insatser som syftar till att bygga bort sociala och fysiska barriärer för att stärka sammanhållningen. Detta gör vi bland annat genom att skapa ny och blandad bebyggelse, förbättra gång- och cykelförbindelser eller utveckla mötesplatser och stråk för rekreation.

- **Sammanhängande bebyggelse**: Övergripande bebyggelsestrukturen som visar dagens och framtidens bebyggda områden.

Natur och friluftsliv

- **Naturområde där rekreativa värden behöver utvecklas**: Naturområde nära bebyggelse där många kulturella ekosystemtjänster och rekreativa värden finns samlade eller där investerings- och utvecklingsbehov finns. Vi bevarar och utvecklar ekosystemtjänster för att bidra till människors hälsa och välbefinnande.

- **Område där vattenhantering behöver utvecklas**: Område med särskild potential att infiltrera och rena vatten. Vi utvecklar områdenas funktion med syfte att förbättra vattenkvaliteten i våra sjöar och vattendrag samt att minska risker för översvämningar.

- **Grönt samband som behöver stärkas**: Gröna svaga samband av regional betydelse från där vi genomför åtgärder som stärker och bibehåller sambanden. De är avgörande för att binda samman regionens gröna kilar och värdekärnor samt för bevarandet av rekreationsstråk och biologisk mångfald.

- **Sammanhängande område för natur och friluftsliv:** Övergripande grönstruktur vi bevarar och utvecklar. Områdena har betydelse för anpassningen till ett förändrat klimat, biologisk mångfald och rekreation.

- **Sjöar och vattendrag:** Sjöar eller vattendrag där vi säkerställer god vattenkvalitet med minskad näringsbelastning och genomför åtgärder så att miljökvalitetsnormerna uppnås och bibehålls.

Kommunikationer

- **Bytespunkt för kollektivtrafik av regional betydelse:** Bytespunkt för kollektivtrafik som är viktig för resande med kollektivtrafik inom hela regionen. Vi utvecklar bytespunkten i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm.

- **Stråk där cykel och kollektivtrafik behöver prioriteras:** Befintligt eller planerat kommunikationsstråk där vi prioriterar utrymme för kollektivtrafik och cykel samt genomför åtgärder för överflytt av resor från bil. Stråken visar viktiga övergripande cykelstråk samt stråk för spårbunden kollektivtrafik och stombusstrafik.

- **Övergripande vägnät:** Befintligt eller planerat vägnät av betydelse för den kommunala och regionala sammanhållningen.

- **Spår:** Befintliga eller planerade spår för tåg, spårvagn eller tunnelbana.

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 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.

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 mer extrema 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.

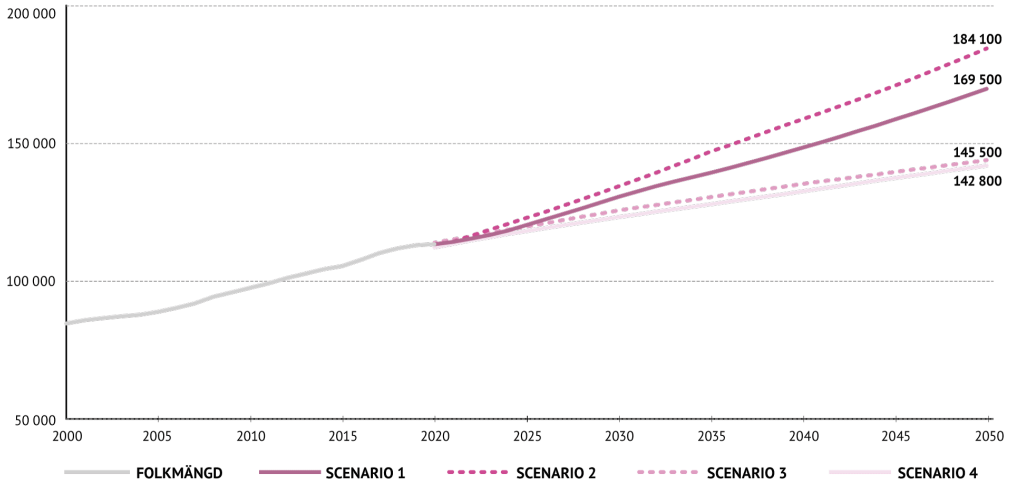
Lokalt - Motverka och anpassa lokalt

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.

Hur många människor planerar vi för?

Den 31 december 2021 bodde det nästan 114 000 personer 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 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 185 000 invånare. Vår planering utgår främst från scenario två som innefattar våra mål för bostadsbyggandet som sträcker sig fram till 2035.



Figur 8: Fyra scenarier för befolkningsutveckling

Mål för bostadsbyggandet på kommunnivå och möjliggörande i utvecklingsområdena

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 i kapitlet En genomtänkt bostadsförsörjning på s. 55. När vi har utrett trafiksystemet har vi utgått från ett högre scenario i varje delområde för att pröva hur trafiksystemet klarar det.

För de utvecklingsområden där vi tagit fram utvecklingsplaner redogör vi i respektive avsnitt för hur många bostäder vi möjliggör i området. Siffran innebär inte en målsättning utan är en beskrivning av hur många bostäder det finns potential för i området. Summerar man de olika områdena ger det alltså ett högre antal bostäder än kommunens mål för bostadsbyggandet. Utifrån att alla planerade projekt inte blir verklighet behöver kommunen ha beredskap för ett högre antal tillkommande bostäder jämfört med målsättningarna. Läs mer om bostäder i våra utvecklingsområden under respektive område i kapitlet Regionala stadskärnor och utvecklingsområden på s. 74.

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.

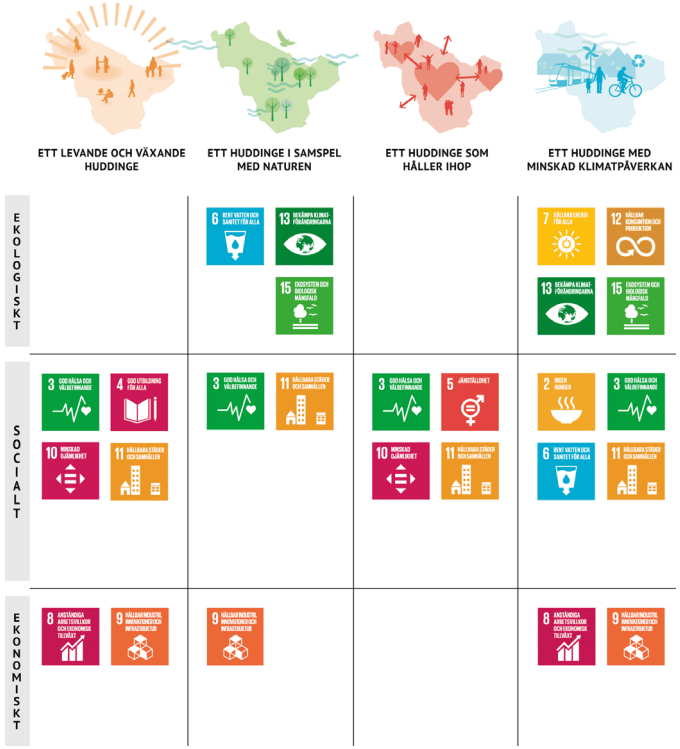
De prioriterade målen har fungerat som underlag i processen för framtagande och hållbarhetsbedömning av målbilden, för prioriteringar inom och mellan olika allmänna intressen och mark- och vattenanvändning samt i hållbarhetsbedömningen av planförslaget som helhet.



Figur 9: De globala målen för hållbar utveckling

Agenda 2030 hänger med i hela översiktsplanen

Översiktsplanens inriktningar bidrar till att uppfylla målsättningar i Agenda 2030. Nedan redovisas en sammanställning av hur ställningstaganden under respektive inriktning bidrar till olika mål för Agenda 2030. Sammanställningen är gjord i enlighet med det huvudmål inriktningen kopplar till.



Figur 10: Koppling mellan översiktsplanens mål och Agenda 2030

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. Huddinge går ett steg längre än det nationella klimatmålet och har som mål att vara klimatneutral till 2040. Vi utgår från och utvärderar planen mot Agenda 2030 och de nationella miljökvalitetsmålen. Det innebär att vi även tar om hand andra relevanta nationella mål, som målet för boende och samhällsplanering, 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

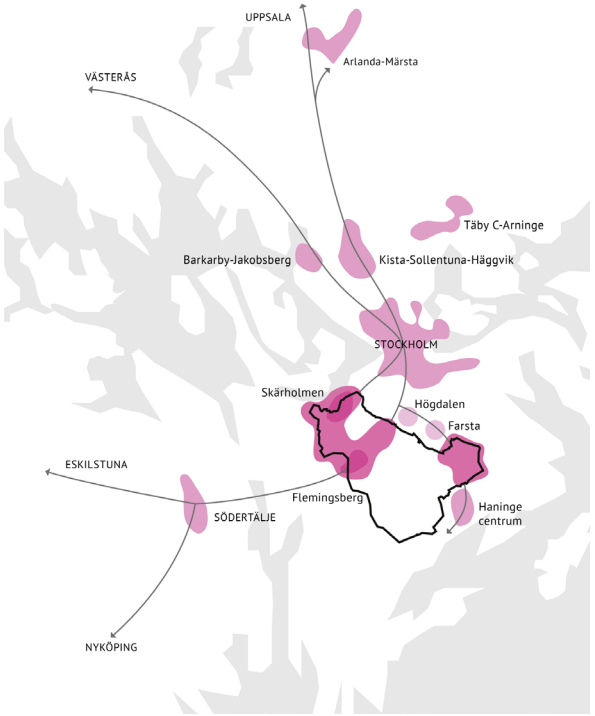
Vi samarbetar för regional utveckling

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. 114).

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 11: Huddinge i regionen

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

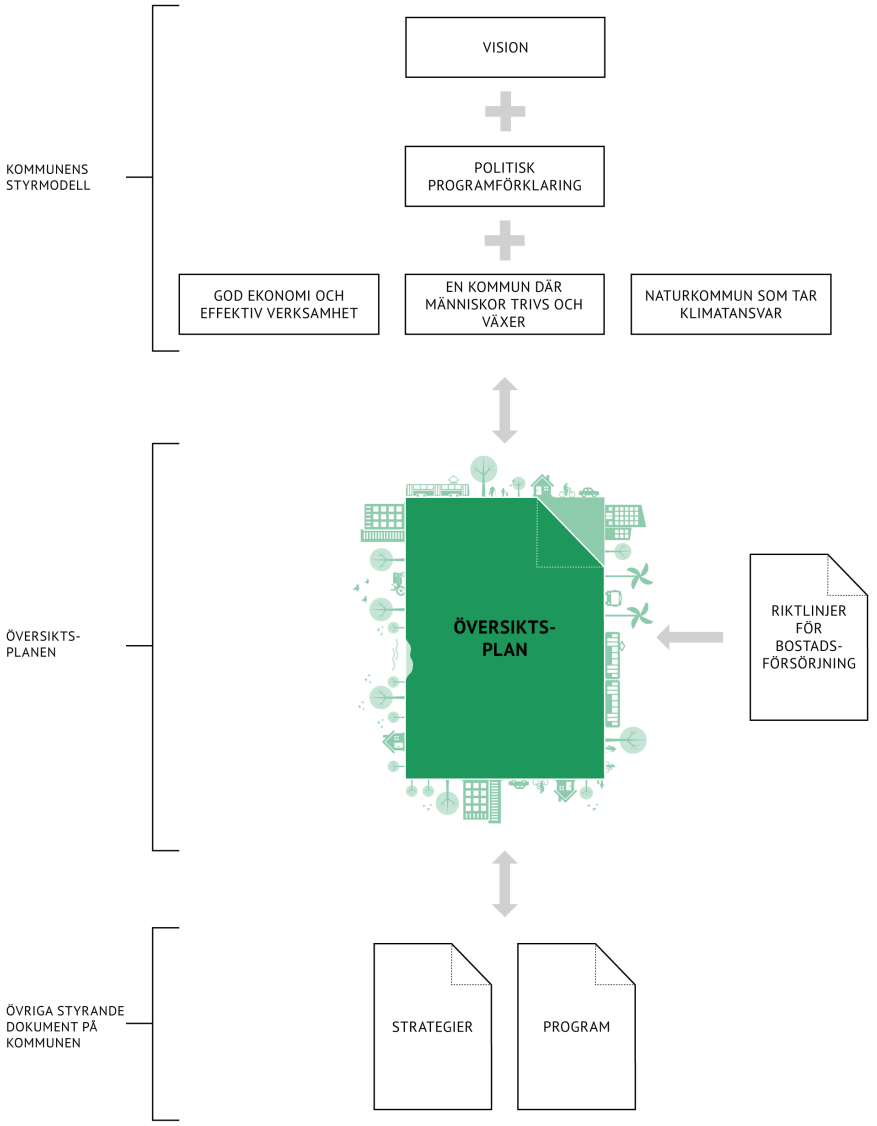
I kommunen finns en styrmodell med mål för kommunen som helhet, som kommunfullmäktige fattar beslut om varje mandatperiod. Styrmodellens mål beskriver fler delar av kommunens ansvarsområden än den fysiska planeringen.

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 12: Översiktsplanen i relation till andra kommunala styrdokument och processer

Plankarta

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

Utvecklingsinriktning

Utvecklingsinriktningen visar de stora dragen i Huddinges utveckling fram till 2050, såsom tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen och viktiga strategiska samband. Se mer på s. 7.

Mark- och vattenanvändningskarta

Mark- och vattenanvändningskartan visar den tänkta användningen av mark och vattenområden i kommunen år 2050.

Hänsynskarta

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

Ta del av hela *hänsynskartan på huddinge.se/op2050/plankarta/hansynskarta*.
Förteckning över hänsynskartans samtliga lager finns på s. 22.
Utsnitt av hänsynskartan redovisas i kapitel Riksintressen på s. 118.

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
- Sjukvård och högre utbildning ÖP
- Naturresevat som utreds för annan användning ÖP

SAMMANHÄNGANDE BEBYGGELSE
- Fritidhusområde inför omvandling ÖP
- Bebyggelsereserv ÖP
- Område där komplettering kan prövas ÖP
- Område för komplettering ÖP
- Verksamhetsområde ÖP

GRÖNOMRÅDE OCH PARK
- Stadsdelspark ÖP
- Tätortsnära naturområde ÖP
- Svagt grönt spridningssamband ÖP
- Starkt grönt spridningssamband ÖP
- Behov av åtgärd översvämningsrisk ÖP
- Åtgärder för dagvatten ÖP

NATUR OCH FRILUFTSLIV
- Naturreservat ÖP
- Odlingslandskap ÖP
- Sjöar ÖP
- Skogsområde ÖP
- Naturresevat som utreds för annan användning 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

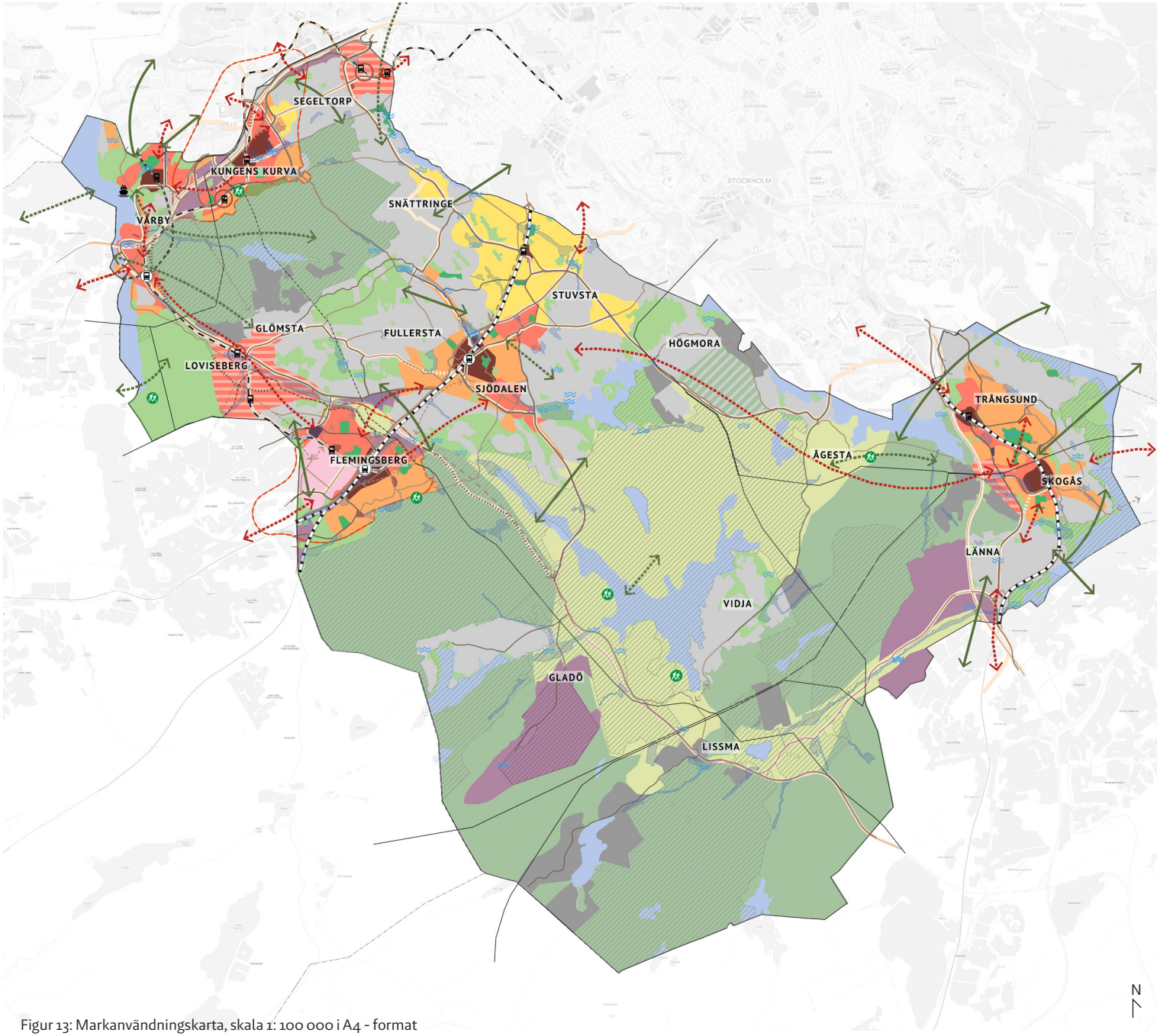
Stationer ÖP
- Station
- Regional bytespunkt
- Storregional bytespunkt
- Potential för pendelbåtsbrygga

Spår ÖP
- Järnväg
- Tunnelbana
- Spårväg, planerad
- Utredningsstråk spårväg

TEKNISK INFRASTRUKTUR OCH ANLÄGGNINGAR

Kraftledning ÖP
- Luftburen
- Kabel

- Energiproduktion
- Teknisk försörjning av regional betydelse ÖP



Figur 13: Markanvändningskarta, skala 1: 100 000 i A4 - format

Enbart bebyggelse

Teckenförklaring

MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE

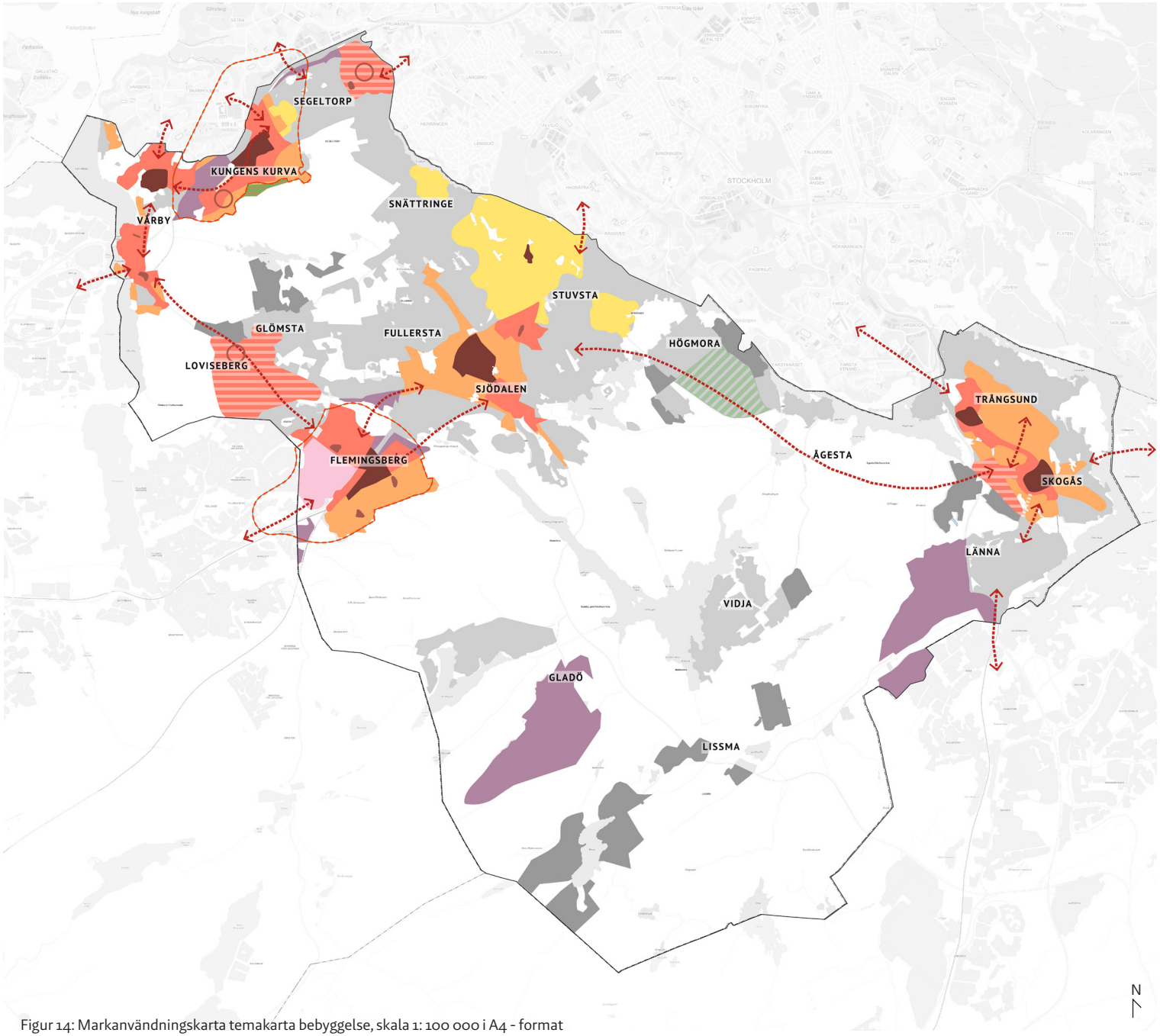
- Behov av stärkt samband ÖP

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
- Sjukvård och högre utbildning ÖP
- Naturresevat som utreds för annan användning ÖP

SAMMAHÄNGANDE BEBYGGELSE

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



Figur 14: Markanvändningskarta temakarta bebyggelse, skala 1: 100 000 i A4 - format

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 15: Markanvändningskarta temakarta infrastruktur, skala 1: 100 000 i A4 - format

Enbart grönstruktur

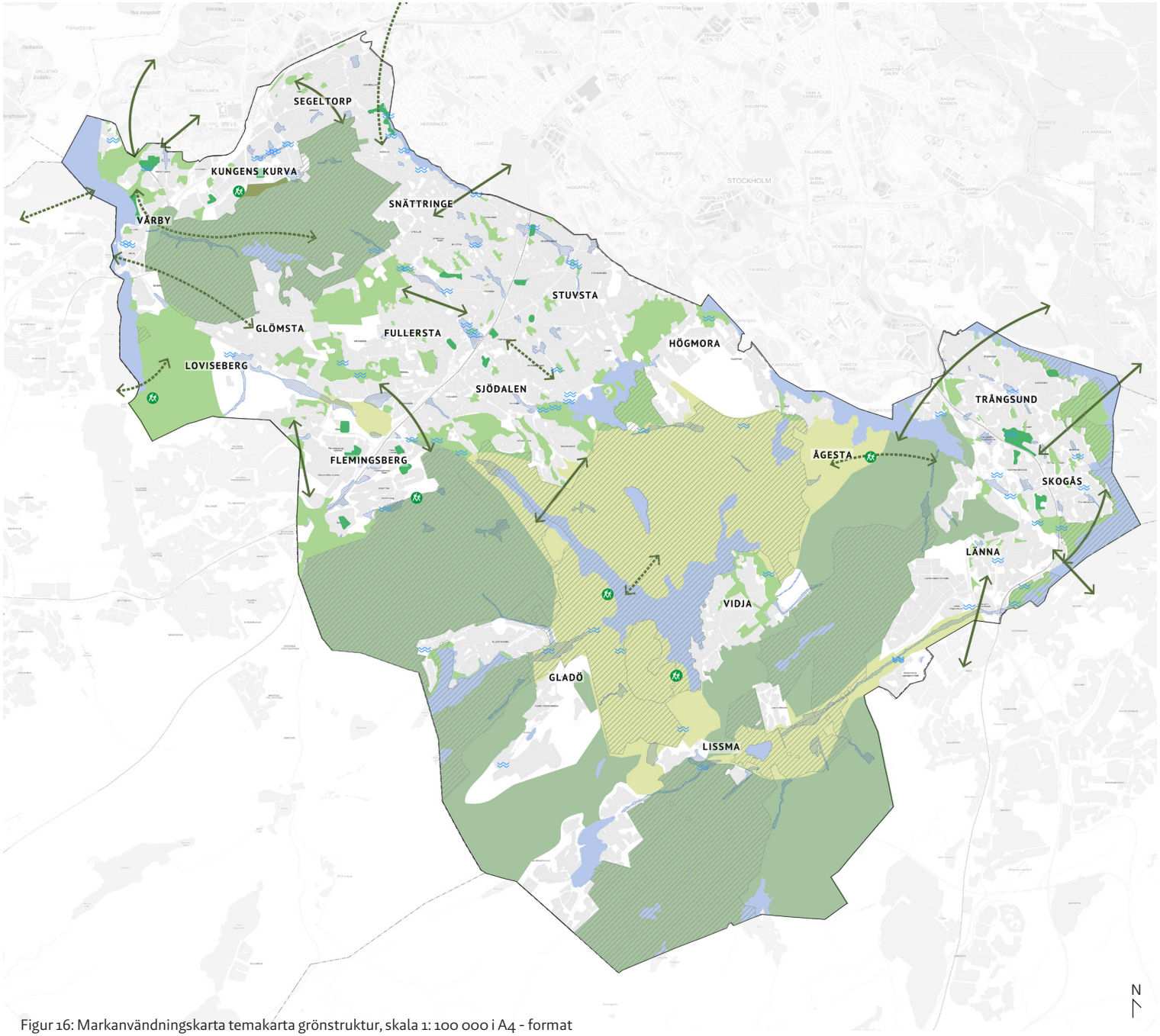
Teckenförklaring

GRÖNOMRÅDE OCH PARK

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

NATUR OCH FRILUFTSLIV

- Naturreservat ÖP
- Odlingslandskap ÖP
- Sjöar ÖP
- Skogsområde ÖP
- Naturresevat som utreds för annan användning ÖP



Figur 16: Markanvändningskarta temakarta grönstruktur, skala 1: 100 000 i A4 - format

Kategoribeskrivningar

MÅNGFUNKTIONELL BEBYGGELSE - FÖRKLARING

Behov av stärkt samband
Viktigt strategiskt samband som behöver stärkas för att skapa en sammanhållen kommun. Vi skapar och stärker kopplingar bland annat genom ny bebyggelse, gång- och cykelförbindelser eller utvecklade stråk för rekreation och mötesplatser.

Centrum

Stadsdelscentrum
Våra stads- eller kommundelscentrum ligger 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. Vi lägger stor vikt vid att skapa levande stadsmiljöer samt tillgängliga offentliga miljöer. Vi säkerställer tillgång till grönområden samt en god dagvatten- och skyfallshantering.

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. Vi lägger stor vikt vid att skapa levande stadsmiljöer samt tillgängliga offentliga miljöer.

Potential för centrum
Här finns potential för att anlägga centrumfunktioner i samband med att området utvecklas. Här prioriterar vi främst arbetsplatser, samhällsservice och kommersiell service, men även bostäder. Här bygger vi högst och tätast i relation till den omgivande bebyggelsen. Vi lägger stor vikt vid att skapa levande stadsmiljöer samt tillgängliga offentliga miljöer.

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. Vi lägger stor vikt vid att skapa levande stadsmiljöer samt tillgängliga offentliga miljöer i form av exempelvis torg och parker.

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. Tillgång till grundläggande samhällsservice skapas i områdena. Vi skapar god tillgång till parker och mindre grönytor i områdena.

Regional stadskärna
Regional stadskärna utpekad i RUFS 2050. Vi utvecklar de regionala kärnorna med syfte att skapa tyngdpunkter av bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter i form av exempelvis kultur och upplevelser 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. Under Inriktningar för geografiska områden i planens textdel beskrivs viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering. I Loviseberg har en avvägning gjorts att blandad bostadsbebyggelse med tillhörande service är en mer lämplig markanvändning jämfört med att fortsatt bruka den befintliga jordbruksmarken i Glömstadalen.

Sjukvård och högre utbildning
Område för sjukvård, högre utbildning och forskning. Inriktningen är att pågående verksamheter ska finnas kvar och utvecklas. Här planerar vi för att stärka det kunskapsintensiva näringslivet. Vi ger förutsättningar för transporter till sjukhuset, inklusive inflygningskorridorer för ambulanshelikoptrar. Vi samarbetar med Södertörns Högskola för att den ska få formell status som universitet.

Naturreservat som utreds för annan användning
Vi inleder en process för att utreda möjligheten att upphäva del av Gömmarens naturreservat genom att justera gränsen söderut för att möjliggöra för ny bebyggelse, parkfunktioner samt skapa tydligare kopplingar in i naturreservatet. Vi bevarar befintliga höga naturvärden i området och planerar för ytor för att hantera skyfall och översvämningar.

SAMMANHÄNGANDE BEBYGGELSE - FÖRKLARING

Fritidshusområde inför omvadling
Befintliga fritidshusområden som successivt omvandlas till permanentboende. Vi försörjer områdena med vatten och avlopp. Områdena detaljplaneras och kompletteras med ny småhusbebyggelse, gatorna byggs ut och viss avstyckning och förtätning tillåts. Vi håller oss inom utpekade bebyggelseområden och utökar inte områdenas markanspråk.

Bebyggelsereserv
Ett obebyggt område som pekas ut som framtida bebyggelsereserv. Området pekas ut för att tydliggöra kommunens långsiktiga viljeinriktning med området, som bedöms vara i slutet av eller bortom planperioden, efter 2050.

Område där komplettering kan prövas
Kommunens sammanhängande villabebyggelse har en småskalig struktur. Här kan vi pröva kompletterande bebyggelse i liten skala. Kompletteringar sker i första hand på fastighetsägares initiativ. Kompletteringar görs med stor hänsyn till områdenas befintliga karaktär. Vi bevarar befintliga parker och kompletterar med nya där tillgången är sämre.

Område för komplettering
Ny bebyggelse utanför kommunens utvecklingsområden koncentreras till strategiska lägen intill kollektivtrafikhållplatser längs med stamnätet där tillgängligheten till viktiga målpunkter är särskilt god. Här kompletterar vi i med bostäder, grundläggande samhällsservice, arbetsplatser och mindre grad av kommersiell service. Vi kompletterar främst med mindre flerbostadshus med lokaler i bottenvåningarna i direkt anslutning till stamnätets sträckning samt tät småhusbebyggelse i övriga delar. Här bygger vi medeltätt och med stor hänsyntill till omgivande bebyggelse. Vi skapar god tillgång parker.

Verksamhetsområde
Område för verksamheter som inte kan kombineras med bostäder på grund av risk för störningar. Inriktningen är att de existerande verksamhetsområden som pekas ut i översiktsplanen ska finnas kvar och att de nya utpekade områdena ska utvecklas. Vi verkar för ett effektivt markutnyttjande i områdena. Vi strävar efter etableringar med personalintensiva verksamheter. Hänsyn ska även tas till verksamheter viktiga för samhällets funktion.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR - FÖRKLARING

Vägnät

Statliga vägar
Större transportleder avsedda för att binda ihop kommunen med andra delar av regionen och landet. Trafikverket är väghållare för det statliga vägnätet.

Väg i tunnel
Statliga vägar som går i tunnel. Här samarbetar vi med Trafikverket för att anlägga väg i tunnel för minskar vägens barriäreffekter.

Komunala huvudgator
Viktiga gator avsedda för att binda ihop stadsdelar och större målpunkter inom kommunen. Huvudgatunätet utgör en länk mellan det lokala vägnätet och det regionala vägnätet. Huddinge kommun är väghållare för huvudgatorna.

Utredningsstråk huvudgata
Viktiga relationer för vägtransporter som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt. Vidare utredning krävs för att klargöra huvudgatans sträckning.

Övergripande cykelstråk

Regionala cykelstråk
Regionala cykelstråk syftar till att koppla samman regionala målpunkter och möjliggöra för snabba förflyttningar över kommungränser. Här ger vi cyklister utrymme och genomför åtgärder som gör att cyklister kan ta sig fram på ett snabbt, smidigt och säkert sätt. Både Trafikverket och Huddinge kommun är väghållare för det regionala cykelvägnätet. Cykelstråkets sträckning är schematiskt utritad.

Utredningsstråk regionala cykelstråk
Viktiga relationer för cykel, av regional betydelse, som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt. Vidare utredning krävs för att klargöra regionala cykelstråkets sträckning.

Huvudcykelstråk
Huvudcykelstråk syftar till att binda ihop stadsdelar och större målpunkter i kommunen, samt med grannkommuner. Viktiga målpunkter är till exempel spårstationer, busshållplatser, centrum och sjukhus. Här ger vi cyklister utrymme och genomför åtgärder som gör att cyklister kan ta sig fram på ett snabbt, smidigt och säkert sätt. Huddinge kommun är väghållare för huvudcykelvägnätet. Cykelstråkets sträckning är schematiskt utritad.

Utredningsstråk huvudcykelstråk
Viktiga relationer för cykel, av kommunal betydelse, som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt. Vidare utredning krävs för att klargöra huvudcykelstråkets sträckning.

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. Stamnätet för busstrafik har även funktionen att knyta ihop kommunens spårbundna stationer. Längs stamnätet läggs särskild vikt på kollektivtrafikens framkomlighet. Här 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.

Utredningsstråk stamnät
Viktiga relationer för stamnätet som inte finns idag men som behöver tillkomma på sikt. Vidare utredning krävs för att klargöra stamnätets sträckning.

Stationer

Station
Befintlig eller planerad station för pendeltåg, tunnelbana eller spårväg.

Regional bytespunkt
Befintlig station som vi utvecklar till en regional bytespunkt. Regionala bytespunkter är viktiga för det inomregionala resandet med kollektivtrafik. Utveckling av bytespunkten behöver ske i samverkan med Trafikverket och Region Stockholm

Storregional bytespunkt
Befintlig station i Flemingsberg som vi utvecklar till en storregional bytespunkt. Storregionala bytespunkter är viktiga för resande med kollektivtrafik inom regionen samt över regiongränsen. Utveckling av bytespunkten behöver ske i samverkan med Region Stockholm och Trafikverket. Här planerar vi för en station för spårväg i direkt anslutning till järnvägsstationen.

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 persontrafikståg och godståg.

Tunnelbana
Befintlig tunnelbana som trafikeras av tunnelbanans röda linje.

Spårväg, planerad
Planerad sträckning för Spårväg syd. Vid fördjupade studier av sträckan kan denna komma att justeras.

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

TEKNISK INFRASTRUKTUR OCH ANLÄGGNINGAR - FÖRKLARING

Kraftledning

Luftburen
Befintliga och planerade kraftledningar som är luftburna. Vi planerar för att möjliggöra för eventuella markbehov för kraftledningar och transformatorstationer.

Kabel
Planerad distributionsledning som är luftburen. Vi planerar för att möjliggöra för eventuella markbehov för kraftledningar och transformatorstationen.

Energiproduktion
Områdena inkluderar SFAB:s anläggning för fjärrvärmeproduktion i Skogås samt Söderenergis reservanläggning för fjärrvärmeproduktion, Huddinge Maskincentral. Vi planerar för att den befintliga användningen kvarstår.

Teknisk försörjning av regional betydelse
Teknisk anläggning viktig ur ett regionalt perspektiv. Området inkluderar idag Sofielunds avfallsanläggning, produktion av förnyelsebarenergi samt täktverksamhet. Vi möjliggör för en framtida utveckling av en teknisk anläggning av regional betydelse genom att peka ut ett utökat område för verksamhetsmark i Gladö.

GRÖNOMRÅDE OCH PARK - FÖRKLARING

Stadsdelspark
Befintliga och planerade stadsdelsparker som anläggs i takt med att områdena utvecklas. Stadsdelsparken är en naturlig samlingspunkt i ett område som rymmer flera olika typer av aktiviteter för människor i olika åldrar och med olika intressen. Parken är så stor att flera aktiviteter kan pågå samtidigt utan att störa varandra. Växtligheten är varierad och har stora kvaliteter för upplevelsen. Stadsdelsparken är lättillgänglig då det är enkelt att gå eller cykla till dem. Utöver dessa parker kommer ett flertal mindre parker behöva anläggas. Var de bör lokaliseras avgörs i efterföljande planering.

Tätortsnära naturområde
Naturområden i anslutning till eller inom bebyggelse med höga natur- eller rekreationsvärden. Vi bevarar områden utpekade som tätortsnära naturområde, odlingslandskap och skogsområde i markanvändningskartan och utvecklar de ekologiska och rekreativa värdena. I tätortsnära naturområde ingår även befintliga och planerade parker enligt parkprogrammet.

Starkt grönt spridningssamband
Starkt spridningssamband för signalarter. Vi bevarar och utvecklar de av kommunen utpekade starka spridningssambanden samt förstärker de svaga spridningssambanden i den fysiska planeringen samt i förvaltning och drift av natur- och parkområden. Eventuella intrång i spridningssamband ska föregås av utredningar om hur skada kan undvikas och i sista hand kompenseras.

Svagt grönt spridningssamband
Svagt spridningssamband för signalarter. Vi bevarar och utvecklar de av kommunen utpekade starka spridningssambanden samt förstärker de svaga spridningssambanden i den fysiska planeringen samt i förvaltning och drift av natur- och parkområden. Eventuella intrång i spridningssamband ska föregås av utredningar om hur skada kan undvikas och i sista hand kompenseras. Starkt grönt spridningssamband och svagt grönt spridningssamband visas markanvändningskartan.

Behov av åtgärd översvämningsrisk
Skiktet visar de områden där risken för översvämning är som störst baserat på kommunens skyfallsmodellering samt MSB:s översvämningskartering utmed Tyresån. Åtgärder kan behöva ske antingen i dessa områden eller tidigare i avrinningsområdet. 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. Vi genomför de åtgärder som föreslås i vår klimat- och sårbarhetsanalys, handlingsplan för klimatanpassning samt miljöprogram i all planering och efterföljande drift för att anpassa kommunen till ett förändrat klimat.

Åtgärder för dagvatten
Befintliga anläggningar för dagvattenhantering inklusive planerade åtgärder enligt lokala åtgärdsprogram. Vi ser till att dagvatten renas innan det släpps till ledningsnätet och att tillräckliga ytor avsätts där vatten kan infiltrera. Utöver dessa kommer ett stort antal mindre anläggningar behövas.

NATUR OCH FRILUFTSLIV - FÖRKLARING

Naturreservat
Gräns för befintligt naturreservat. Vi värnar och sköter naturreservaten enligt skötselplan och de utvecklas i enlighet med gällande föreskrifter.

Odlingslandskap
Odlingslandskap med stora värden för biologisk mångfald, pollinering matproduktion och rekreation. Vi bevarar områden utpekade som tätortsnära naturområde, odlingslandskap och skogsområde i markanvändningskartan och utvecklar de ekologiska och rekreativa värdena.

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

Skogsområde
Större sammanhängande skogsområde. Vi bevarar områden utpekade som tätortsnära naturområde, odlingslandskap och skogsområde i markanvändningskartan och utvecklar de ekologiska och rekreativa värdena.

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

Hänsynskarta

Det här visar hänsynskartan

Följande underlag redovisas i den digitala kartan som hittas på huddinge.se/op2050/plankarta/hansynskarta/:

Miljövärden
- Ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO)
- Naturvärdesinventering
- Miljökvalitetsnormer luft
- Miljökvalitetsnormer grundvatten
- Miljökvalitetsnormer sjöar och vattendrag
- Vattenförekomster sjöar och vattendrag
- Områden med hög biologisk mångfald
- Multifunktionella ytor för ekosystemtjänster
- Områden med höga värden - pollinering
- RUFS 2050 - Regional grönstruktur
- RUFS 2050 - Svaga gröna samband
- Vattenvärden - flödesreglerande områden
- Vattenvärden - renande områden

Klimatrisker
- Områden med risk för ras och skred
- Riskområde urbana värmeöar
- Skyfallsmodelleringar
- Översvämningsområden

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
- Yrkesfiske
- Sjöfarten
- Flygplatser - MSA-ytor

Övriga hänsynsvärden
- Dygnsbuller
- Kulturmiljövärden
- Potentiellt förorenade områden
- Rekommenderad led för farligt gods
- Tysta områden

Inriktningar - hela kommunen

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

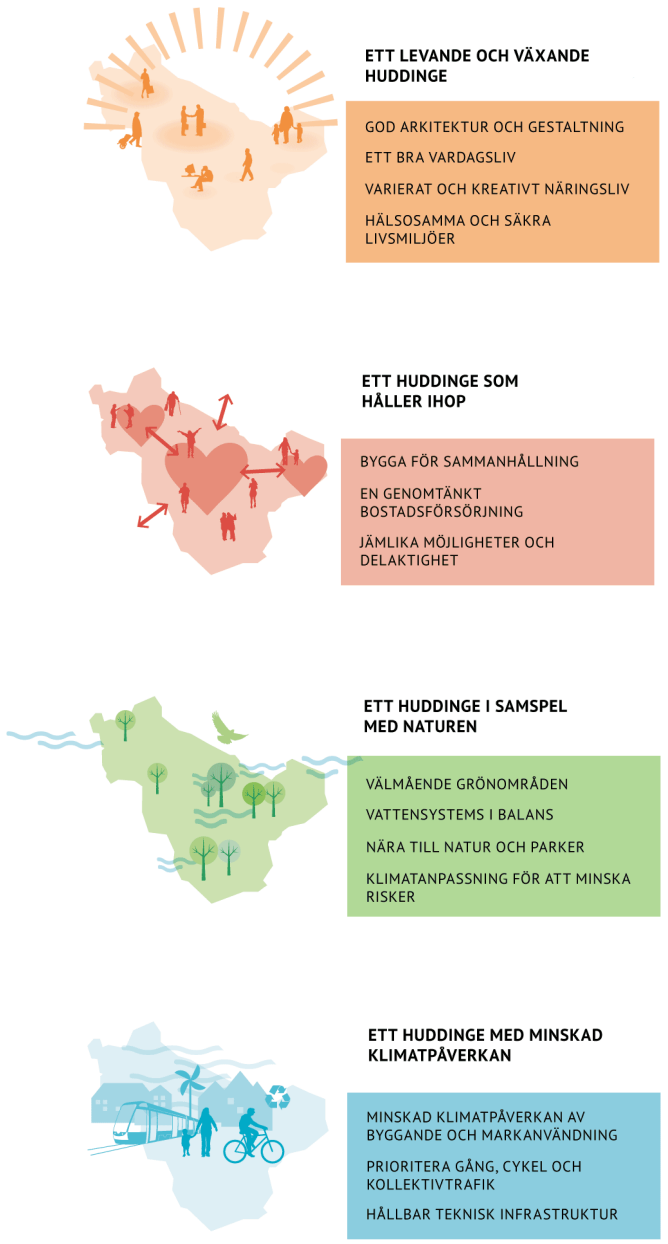
Allmänna intressen berör alla i kommunen

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 17: 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 två 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 för att nå en gemensam idé. Gestaltningsprinciperna kan sedan behöva säkras i planbestämmelser och avtal för att finnas med genom hela planprocessen.
- 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 och attraktivitet.
- I eller i anslutning till Huddinges kulturmiljöer, utgår vi ifrån kulturmiljöprogrammet både när vi ger bygglov och när vi planerar. Vi värnar utpekade värden och utgår från kulturmiljöer som en resurs i utvecklingen. Ändringar sker med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet och ytterligare kulturmiljöutredningar eller bedömningar görs vid behov. Kulturmiljöer syns i Hänsynskartan.
- När ändringar planeras i eller i anslutning till områden utpekade i kulturmiljöprogrammet som särskilt värdefulla kulturmiljöer eller byggnader ska kulturmiljöutredning göras och antikvarisk kompetens delta i planprocessen. Antikvarisk kompetens ska även medverka vid bygglovsprövning och vid behov ska i en sådan prövning även ytterligare kulturmiljöutredning göras. Särskilt värdefulla kulturmiljöer syns i Hänsynskartan.
- Vi undersöker fornlämningsförekomsten i tidiga skeden av planprocessen och anpassar detaljplaners utformning till fornlämningar, till exempel genom att planlägga för parkmark där fornlämningar finns.
- På platser som ska bebyggas i våra regionala stadskärnor och utvecklingsområden samarbetar vi med andra aktörer för att skapa temporära och kreativa mötesplatser i väntan på att områdena tar form. Syftet är att skapa goda livsmiljöer och minska otryggheten på platser som annars skulle stå öde. De temporära lösningarna kan gärna knyta an till den kommande utvecklingen på platsen.

Nuläge och bakgrund

Historisk framväxt har skapat områden av olika karaktär

Huddinge har vuxit fram under en lång tid, vilket det syns spår av än idag. Under stenåldern fanns här ett skärgårdslandskap, där dagens höjder var öar där människor bosatte sig, med lämningar från såväl bronsåldern som järnåldern. Under 1600-talets säteribildning formades herrgårdslanskapen, med byggnader och lämningar som finns kvar på flera av gårdarna idag. Närheten till Stockholm har gjort området attraktivt för kommunikationer av olika slag, med spår av vägar från förhistorisk tid och järnvägens utbyggnad från 1800-talets slut.

Med järnvägen förändrades bebyggelsen från jordbruk och herrgårdar till mer modern bebyggelse till pendlarort. Villasamhällen i större skala började växa fram från sekelskiftet 1900, först i anslutning till pendeltåget men med bilismens intåg även i områden längre från järnvägen. Under miljonprogramseran växte flerbostadshusområden fram i anslutning till järnvägen och tunnelbanan. Tidsepokerna har skapat områden av olika karaktär med en stor variation i både bebyggelse och landskap att ta hänsyn till och bygga vidare på när vi planerar och bygger nytt.

Hänsyn till fornlämningar styrs av kulturmiljölagen

Fornlämningar är spår efter mänsklig verksamhet. De kan till exempel utgöras av boplatser och gravfält. I kulturmiljölagen anges vad som är en fornlämning. Det är enligt lagen förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen ändra eller skada en fornlämning. Det är därför viktigt att fornlämningssituationen klarläggs vid detaljplaneringen eftersom förekomsten av fornlämningar kan påverka planens genomförbarhet.

I Huddinge finns närmare 800 objekt registrerade i Riksantikvarieämbetets fornlämningsdatabas. Dessa härstammar från alla tidsperioder, från stenåldern till historisk tid. Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök innehåller information om alla kända registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i Sverige.

Utveckling och bevarande i samspel

Huddinge kommun har många kulturmiljöer som pekats ut som värdefulla. De består av såväl värdefulla som tidstypiska kulturlandskap, bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader. Dessa är viktiga för Huddinges identitet och dess värden bör skyddas och i första hand användas som en resurs i utvecklingen. Ibland ställs dock behoven att bevara eller att utveckla med ny bebyggelse mot varandra.

I den efterföljande planeringen behöver fortsatta avvägningar ske i hur kulturmiljöerna kan tas tillvara. Till stöd för det finns Huddinge kommuns kulturmiljöprogram där en inventering skett av kulturmiljöer i kommunen. Här pekas så kallade särskilt värdefulla kulturmiljöer ut, med tillhörande värdebeskrivningar och rekommendationer. I kulturmiljöprogrammet finns också beskrivningar av Huddinges olika bebyggelsetypologier och förhållningssätt till dessa.

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.

Tillfälliga lösningar behövs i väntan på byggnation
Utbyggnaden av våra regionala stadskärnor och utvecklingsområden i kommunen kommer att pågå under lång tid. Det innebär att delar av områdena vid vissa tidpunkter kommer att vara byggarbetsplatser som riskerar att bidra till barriäreffekter och otrygghet. Det gör det viktigt att vara öppen och proaktiv för att skapa tillfälliga åtgärder under byggtiden som kan motverka otrygghet och bidra till att stärka platsen.

De områden som framförallt berörs är Flemingsberg, Kungens kurva, delar av Skogås/ Trångsund, Vårby, centrala Huddinge och centrala delar av Segeltorp.

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; förskola, grundskola, livsmedelsbutik och vårdcentral, ska vara tillgängligt för alla invånare i kommunen. Detta gör vi genom att:
  - Planera utifrån riktvärdet högst 800 meter till närmaste grundskola, 500 meter till närmaste förskola och 400 meter till närmaste livsmedelsbutik från bostaden. Vi kompletterar med mer grundläggande samhällsservice i tätbefolkade områden som idag har lågt utbud av grundläggande samhällsservice.
  - 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 grundläggande samhällsservice. Vi planerar för förskolor jämnt utspritt i hela kommunen.
  - Underlätta för aktörer som vill etablera grundläggande samhällsservice i de områden där det finns brister.

- I valet av lokalisering av samhällsservice och grundläggande samhällsservice överväger vi tillgängligheten, möjligheterna att ta sig dit till fots, med cykel eller kollektivtrafik samt potentialen för samlokalisering med kommersiell service. Lokaliseringsprinciper för skolor/förskolor är som följer:
  - Vi lokaliserar förskolor i eller i anslutning till bostadsområden, i anslutning till stråk som leder till hållplats för kollektivtrafik och om möjligt med närhet till grönområden och natur.
  - Vi lokaliserar skolor för yngre elever främst i närheten av bostadsområden, på väg till kollektivtrafiken.
  - Vi lokaliserar skolor för äldre elever på platser dit eleverna själva kan ta sig på säkert sätt genom att t.ex. promenera, cykla eller åka kollektivt.
  - Vi lokaliserar skolor på platser där elever från olika socioekonomiska områden kan mötas.
  - Vi lokaliserar gymnasieskolor i centrumnära lägen eller i anslutning till spårstationer eller hållplatser för stombuss.

- 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. 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.

- Vi skapar möjligheter för kommersiell service, såsom butiker, restauranger och caféer där förutsättningar finns. Det gör vi i första hand på platser med god tillgång till kollektivtrafik och i anslutning till annan samhällsservice.

- 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 lekplats, park och grönområden i kapitlet Nära till natur och parker på s. 45.

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

- Vi utformar lokaler för samhällsservice flexibelt och samlokaliserar verksamheter där det är möjligt. Vi undersöker möjligheter för att lokaler ska kunna nyttjas fler av dygnets timmar, exempelvis att göra plats för föreningslivet i skolor på kvällstid.

- Vi utformar utemiljöer tillhörande lokaler för samhällsservice, 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 planerar och skapar utrymme för kultur- och fritidsverksamheter, exempelvis idrottsplatser och kulturskola. God tillgång till fritidsverksamheter är särskilt viktigt i områden med många barn i familjer med sämre socioekonomiska förutsättningar.

- Vi skapar utrymme för föreningsliv och kulturverksamheter 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. Vi prioriterar lokalisering av större kulturverksamheter till de regionala stadskärnorna samt kommuncentrum.

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 lokaler tillhörande samhällsservice 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 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.

Samhällsservice med olika ansvar

Grundläggande samhällsservice definierar vi som grundskola, förskola, livsmedelsbutik och vårdcentral. Utöver detta är det även viktigt att ha tillgång till övrig samhällsservice, såsom gymnasieskola, bibliotek, fritidsverksamhet för ungdomar, och idrottsanläggningar, samt kommersiell service för att få ett bra och välfungerande vardagsliv för alla invånare i kommunen.

Kommunen ansvarar enligt lag för vissa av de verksamheter som ingår begreppen. Det rör gymnasieskola, grundskola, förskola och bibliotek. Dock finns även privata utförare för både grundskola och förskola. I Huddinge ansvarar kommunen även för kulturskola,

vissa kultur och fritidsverksamheter samt öppen förskola. Kommunen kan i planeringen bereda plats för livsmedelsbutiker och annan kommersiell service, men de är uteslutande privat ägda. Vårdcentraler ansvarar Region Stockholm för. Utöver det som benämns som samhällsservice har kommunen enligt lag ansvar för att ordna boende för olika grupper. Läs mer om olika boendeformer i kapitlet En genomtänkt bostadsförsörjning på s. 55.

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. Den grundläggande samhällsservicen behöver därför 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.

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 undantag där det saknas en variation av samhällsservice, trots läget vid 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 idag tillgång till viss grundläggande samhällsservice som en grund för bostadsutveckling, där behovet dock kommer att växa. I Glömstadalen/Loviseberg och Masmo finns både en brist i dag och ett identifierat framtida behov utifrån planerad befolkningstillväxt.

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.
- I områden med blandade funktioner koncentrerar och förtätar vi verksamheter och handel genom zonering för att på ett bra sätt kunna förlägga och dela upp verksamheter och bostäder i områden intill varandra.
- I Flemingsberg planerar vi för det kunskapsintensiva näringslivet med tjänsteföretag, högre utbildning, forskning, sjukhus och annan regional service. Läs mer om Flemingsberg i kapitlet Inriktningar för geografiska områden - Flemingsberg på s. 75.

- I Flemingsberg skapar vi arenor som bidrar till innovationskraft hos företag och som 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. Läs mer om Kungens kurva i kapitlet Inriktningar för geografiska områden - Kungens kurva på s. 79.

- 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. Läs mer om centrala Huddinge i kapitlet Inriktningar för geografiska områden - Centrala Huddinge på s. 83.

- Vi ser till näringslivets behov av varuförsörjning, avfalls- och godstransporter när vi planerar och bygger i våra stadsmiljöer. Läs mer om godshantering i kapitlet Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik på s. 65.

- 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. Särskilt gynnas funktionsblandningen av kulturella verksamheters närvaro som ger positiva effekter på andra sektorer i samhället.

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.

Läs mer om risker kopplat till klimatförändringar, exempelvis skyfall och översvämningar, i kapitlet Klimatanpassning för att minska risker på s. 48.

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. Gällande riktvärden för buller ska klaras. Bullerkartläggning för trafikbuller finns i hänsynskartan.

- 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 ska klaras på nya skolgårdar.

- 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 och ha tillgång till skugga. När vi planerar nya områden gör vi solstudier, särskilt där vi bygger täta stadsmiljöer.

- Där det finns risk för markföroreningar samarbetar vi med berörda aktörer och genomför markundersökningar tidigt i planeringsprocessen. På så sätt kan vi undvika att placera känsliga verksamheter, exempelvis förskola, där högst föroreningsrisk finns. Särskilt bör föroreningar som är spridningsbenägna, exempelvis klorerade lösningsmedel, beaktas tidigt i processen. Områden med kända markföroreningar pekas ut på hänsynskartan.

- Vi undersöker radonförekomster vid detaljplaneläggning för bostäder och lokaler alternativt bygger radonsäkert i förebyggande syfte.

- Vi utformar gator och offentliga rum så att risken för att dö eller skadas allvarligt i trafiken är så liten som möjligt. Vi lägger ett särskilt fokus på trafiksäkra miljöer där många barn och äldre rör sig i sin vardag.

- När vi planerar ny bebyggelse nära till exempel industrier och transportleder för farligt gods samarbetar vi med berörda aktörer för att genomföra riskutredningar tidigt i planeringsprocessen. Rekommenderade leder för farligt gods syns i Hänsynskartan.

- När vi planerar ny bebyggelse eller anläggningar längs statliga vägar eller järnvägar säkerställer vi tillräckligt avstånd fritt från bebyggelse i enlighet med Trafikverkets riktlinjer.

- Vi tar hänsyn till risker förknippade med farliga verksamheter, genom skyddsavstånd och hur byggnader placeras när vi bygger i närheten av riskklassade verksamheter. I våra utvecklingsområden gör vi en avvägning tidigt i processen om motstående intressen finns. Eventuella tillkommande drivmedelsstationer bör lokaliseras i anslutning till leder för farligt gods. Läs mer om lokalisering av laddinfrastruktur i kapitlet Hållbar teknisk försörjning på s. 69.

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 bullerstörda områden, i första hand längs järnvägarna och de större vägarna. Kommunen har gjort bedömningen att behovet av bostäder och arbetsplatser är stort i kollektivtrafiknära lägen, vilket innebär att de i vissa fall är i bullerutsatta. I dessa lägen är det extra viktigt att med åtgärder för att minska bullerstörningarna, särskilt där det finns bullerstörningar från flera källor. Flera av kommunens utvecklingsområden är belägna i eller i anslutning till områden som är verksamhetsområden idag, där bullrande verksamheter kan finnas. Gällande riktvärden för buller från såväl trafik som verksamheter ska klaras.

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.

Ansvaret är delat för buller och luftföroreningar från trafik samt påverkan under byggtid

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, bullerreducerande väg/spår-underlag, miljözoner, flexibel hastighetsreducering, dammbindning, spår- och vägnära skärmar, attraktivt ljudreducerande design, grönska som absorberar buller och binder partiklar.
Huddinge kommun står inför en stor utbyggnad, där flera delar av kommunen kommer vara byggarbetsplatser under lång tid. För att minimera en negativ påverkan under byggtid på boende och intilliggande miljö av exempelvis buller och luft ska byggaktörerna ta fram så kallade kontrollprogram. I dessa bedöms möjlig påverkan och hur störningar kan förebyggas och minimeras.

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 fem 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 och radon kan orsaka hälsoproblem

Radon är en luktfri, osynlig radioaktiv gas som vid höga halter i inomhusluft kan vara en hälsorisk. Gränsvärden gällande vid nybyggnation eller ändring av byggnad finns i Boverkets byggregler. Markföroreningar kan misstänkas på platser där det funnits

verksamheter som lantbruk, äldre bensinstationer, logistikområden med flera exempel. Att ta i anspråk sådana områden kan vara mer resurseffektivt än att ta obebyggd mark i anspråk. Dock behöver marken undersökas och saneras innan den kan användas för annat.

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. Kända och misstänkt förorenade områden finns registrerade i kommunens databas och redovisas på hänsynskartan. Fler områden än dessa kan finnas, så frågan bör alltid uppmärksammas tidigt i planeringsprocessen.

Barn och äldre är mer utsatta i trafiken

Sedan år 1997 har Sverige ett mål om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, den så kallade Nollvisionen. För Huddinge kommun innebär detta ett etappmål om att halvera antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken till och med år 2030.

Sedan beslutet om Nollvisionen har antalet omkomna och allvarligt skadade resenärer med motorfordon minskat avsevärt. Utvecklingen har inte varit lika positiv för fotgängare och cyklister. En hållbar utveckling förutsätter därför ett ökat fokus på ökad trafiksäkerhet för cyklister och fotgängare. Då barn och äldre i högre grad är oskyddade trafikanter så är de mer utsatta i trafiken. Barn och äldre är också mer sköra vilket innebär att risken för allvarliga skador är högre.

Länsstyrelsen rekommenderar transportleder för farligt gods

Transportleder för farligt gods delas upp i två kategorier: primära transportleder (vägar och järnvägar som i första hand bör användas för genomfartstrafik med farligt gods) och sekundära transportleder (vägar och järnvägar som bör användas för lokala transporter mellan det primära vägnätet och mottagaren och leverantören). Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods.

Generellt sett kan 150 meter vara ett riktvärde för inom vilket avstånd som riskerna med farligt gods bör undersökas närmare. Vid planering av ny bebyggelse intill transportleder för farligt gods behöver därför riskbilden beskrivas och eventuella åtgärder utredas för att minimera transportledernas effekt på bebyggelseutveckling avseende risk. Även vid en utveckling av rekommenderade transportleder kan befintlig bebyggelse påverkas av riskavstånden. När Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd föreslås att nuvarande väg 259 avklassificeras som primärled för farligt gods, då Tvärförbindelse Södertörn ersätter den funktionen.

Säkerhetsavstånd mellan infrastruktur och ny bebyggelse

Om man bygger intill en väg eller järnväg innebär det att livsmiljöerna runt omkring utsätts för både miljö– och säkerhetsrisker. Det kan även försvåra för dem som har ansvar för vägen eller järnvägen att genomföra sitt uppdrag, eftersom säkerhet, drift och underhåll kan äventyras, varför ett byggnadsfritt avstånd bör tillämpas.

Det byggnadsfria avståndet beror på ett antal faktorer såsom trafiksäkerhet, risk, buller, vibrationer, luftkvalitet och möjlighet att utveckla anläggningen. Även elsäkerhet och hastighet på vägen eller järnvägen spelar roll. Exakt behov av byggnadsfritt avstånd behöver fastställas i senare skeden i planeringen. För järnväg brukar 25 meter från spårmitt vara en utgångspunkt.

Vissa verksamheter medför risker för omgivningen

Det finns verksamheter som medför risker för omgivningen där särskild hänsyn behöver tas, både för att skydda tillkommande bebyggelse, och för att ge verksamheter förutsättningar att verka. Ett par verksamheter i kommunen faller under sevesolagstiftningen, som syftar till att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Det är bergtäkten i Gladö samt Scandinavian Biogas AB. Dessa är båda belägna i Gladö, långt från utvecklingsområden men kan påverka bebyggelsen i Gladö kvarn. Helikopterplattan på Huddinge sjukhus klassas som farlig verksamhet.

Det finns även andra typer av verksamheter i kommunen som klassas som miljöfarliga, såsom drivmedelsstationer, bilverkstäder och avfallshantering med mera. Vissa av dessa verksamheter är belägna i eller i närheten av utpekade stadsutvecklingsområden, vilket innebär att avvägningar kan behöva ske mellan olika intressen i den efterföljande planeringen. Skyddsavstånd och andra försiktighetsåtgärder beror på typ av verksamhet. Mer guidning ges i Boverkets skrift ”Bättre plats för arbete”.

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 bevarar områden utpekade som tätortsnära naturområde, skogsområde och odlingslandskap i markanvändningskartan samt utvecklar de ekologiska och rekreativa värdena. I tätortsnära naturområde kan även befintliga och planerade parker inrymmas enligt parkprogrammet.

- Vi bevarar de strategiskt viktigaste delarna av grönstrukturen långsiktigt genom att möjliggöra utredning av naturreservatsbildning för:
  - Kynäsberget
  - Öran
  - Rudträsket
  - Flottsbro

- Vi förvaltar våra naturreservat och Natura 2000-områden enligt skötselplaner och områdena utvecklas i enlighet med gällande föreskrifter. Naturreservat finns utpekade i markanvändningskartan och Natura 2000-områden i hänsynskartan.

- Vi värnar den regionala grönstrukturen och regionala svaga gröna samband utpekade i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Vid befintliga barriärer och svaga samband genomför vi åtgärder som bibehåller och stärker grönstrukturen. Den regionala grönstrukturen och de svaga gröna sambanden på regional nivå finns utpekade i hänsynskartan. I Kungens kurva och vid Gladö föreslås dock intrång i den regionala grönstrukturen. Den regionala grönstrukturen samt de regionala svaga gröna sambanden syns i hänsynskartan.

- Vi bevarar och utvecklar de av kommunen utpekade starka spridningssambanden samt förstärker de svaga spridningssambanden i den fysiska planeringen samt i förvaltning och drift av natur- och parkområden. Eventuella intrång i spridningssamband ska föregås av utredningar om hur skada i första hand kan undvikas och i sista hand kompenseras. Starkt grönt spridningssamband och svagt grönt spridningssamband finns utpekade i markanvändningskartan.

- Vi säkerställer att grönområden och parker bidrar till en ökad biologisk mångfald samt till ekosystemtjänster, såsom dagvattenhantering, klimatreglering, luftrening och pollinering, i både planerings- och i driftskede. Vi utgår från kartläggningen av ekosystemtjänster i kommunens planeringsunderlag för grön- och blåstruktur. Om det är möjligt anlägger vi ängsmarker istället för gräsmattor. Områden med hög biologisk mångfald, höga värden för pollinering samt multifunktionella ytor för ekosystemtjänster finns utpekade i hänsynskartan.

- Vi bevarar och förvaltar skogsområden för att bibehålla höga naturvärden och ekosystemtjänster som biologisk mångfald, pollinering, rekreation och klimatreglering. Även bullerdämpning och luftrening är viktiga ekosystemtjänster nära tätorter. Vi genomför åtgärder för att bibehålla och utveckla kopplingarna mellan små och stora skogsområden genom att plantera träd i stads- och parkmiljö och kompensera vid intrång. Skogsområden och tätortsnära naturområden pekas ut i markanvändningskartan.

- Vi utvecklar odlingslandskapets värden genom att ta hänsyn till naturvårdens, kulturmiljövårdens och friluftslivets intressen. Odlingslandskap finns utpekade i markanvändningskartan. Läs mer om bevarande av odlingslandskapet i kapitlet Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning på s. 61.

- Vi beaktar de ekologiskt särskilt känsliga områdena (ESKO) som särskilt behöver värnas och genomför inte åtgärder som skadar områdets specifika känslighet. EKSO-områden finns utpekade i hänsynskartan.

- Vi värnar och utvecklar ekosystemtjänster samt bidrar till att stärka grönstrukturen genom att ta hänsyn till utpekade naturvärden i kommunen. Där utpekade naturvärden försvinner med anledning av exploatering arbetar vi med ekologisk kompensation och skadelindringshierarkin. Det innebär att i första hand ska naturvärdena bevaras så långt möjligt och när det inte är möjligt kompenseras. Grönytefaktor kan vara en metod för att öka andelen gröna ytor i den fysiska planeringen.

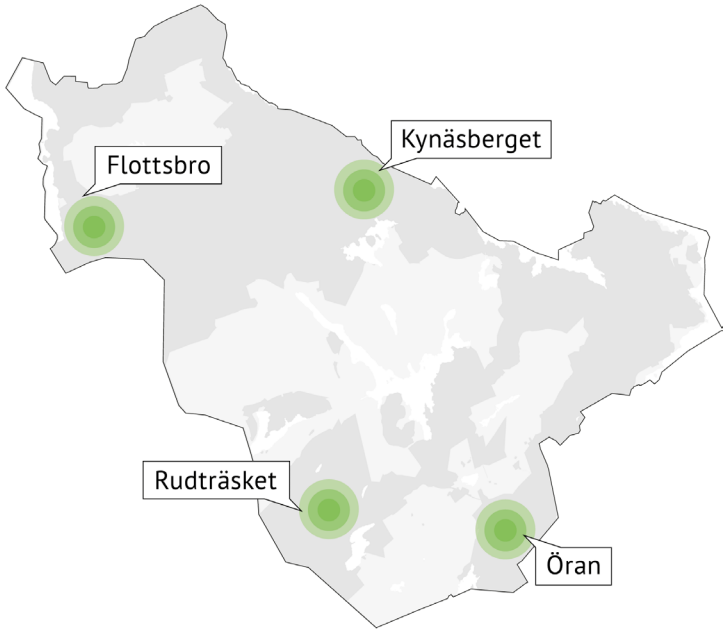
- Vi arbetar aktivt för att minska spridning av och bekämpa invasiva arter som annars riskerar förstöra ekosystem.

Nuläge och bakgrund

Huddinge har en rik och varierad natur

Huddinges natur är ur ett riksperspektiv ovanligt varierad och har en rik biologisk mångfald. Biologisk mångfald står för den variation som finns mellan och inom arter och olika livsmiljöer för djur och växter. Den biologiska mångfalden är viktig för naturens grundläggande funktioner, såsom exempelvis pollinering och rening av luft och vatten. I Huddinge finns odlingslandskap, skogar och våtmarker med mycket höga naturvärden. Några områden har till och med pekats ut som så kallade Natura 2000-områden. Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden.

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. Om naturreservatsgränsen i Kungens Kurva justeras kan naturreservat utvidgas eller bildas på annan plats. Utredning av naturreservatsbildning i Flottsbro behöver ske med hänsyn till pågående och framtida verksamhet i området.



Figur 18: Områden där översiktsplanen möjliggör utredning av nya naturreservat.

Huddinges natur är en viktig del av den regionala grönstrukturen

I Huddinge finns stora delar av de två gröna kilarna Hanvedenkilen och Bornsjökilen som är utpekade som regional grönstruktur i RUFS 2050. Varje kil byggs upp av områden med natur-, kultur- och sociala värden. Värdekärnor är områden där två eller flera av dessa värden sammanfaller. Den regionala grönstrukturen visas i hänsynskartan.

De gröna kilarna innehåller smala partier, så kallade gröna svaga samband, som ofta är mindre än 500 meter breda. I ett regionalt perspektiv är de avgörande för att de gröna kilarna ska uppfattas och fungera som stora sammanhängande grönområden. De gröna svaga sambanden visas i hänsynskartan.

Hanvedenkilen och Bornsjökilen

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 är de minst påverkade delarna. Stora delar av kilen är dessutom utpekat som riksintresse för friluftslivet.

Bornsjökilen är en varierad grönkil med många olika värden. I kilen ingår Gömmarens naturreservat som har mycket stor betydelse som närmaste strövområde för en stor befolkning i sydvästra Stockholm. Kilen fortsätter utåt via värdekärnan Flottsbro med sin dramatiska topografi där en förkastningsbrant stupar ner i Albysjön. Flottsbroområdet är också ett välbesökt friluftsområde.

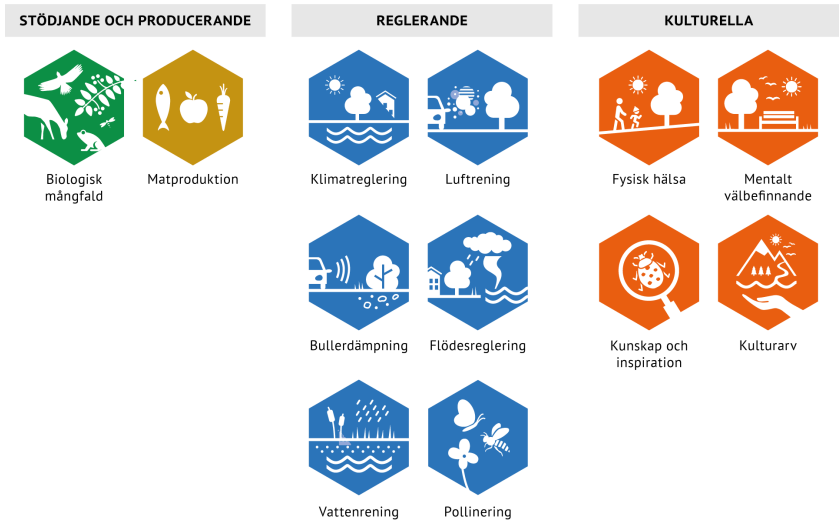
Ekologiska spridningssamband är viktiga för olika arter

Som komplement till de gröna svaga sambanden utpekade i RUFS har kommunen utrett spridningssamband för fyra olika livsmiljöer utifrån fokusarter/artgrupper i underlagsrapporten Ekologiska samband i Huddinge kommun. De fyra fokusarter/artgrupper som studerats är tofsmes i gammal barrskog, brun guldbagge i ädellövskog, vanlig padda i småvatten och våtmarker samt vildbin i gräsmarker och övrigt blommande marker. 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 rapporten. Dessa områden utgör de strategiskt mest viktiga livsmiljöerna för den sammanhållna gröna infrastrukturen i kommunen. Starka och svaga spridningssamband för dessa olika livsmiljöer redovisas i markanvändningskartan. Starka spridningssamband är stråk mellan livsmiljöer och kärnområden där spridningsförutsättningarna för arterna bedöms som goda. Svaga spridningssamband representerar det motsatta där endast enstaka vägar möjliggör spridning mellan kärnområden.

Naturens ekosystemtjänster bidrar till människors livsvillkor

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 att den renar vatten, minskar värmeböljor och pollinerar växter. I planeringsunderlaget om kommunens grön- och blåstruktur har de ekosystemtjänster som är särskilt värdefulla i kommunen kartlagts och det beskrivs hur de kan värnas och utvecklas.



Figur 19: Ekosystemtjänster som är särskilt värdefulla i Huddinge kommun

Planeringsunderlaget om kommunens grön- och blåstruktur är tillsammans med rapporten Huddinge Natur och kommunens kartläggning av ekologiska spridningssamband viktigt planeringsunderlag i utvecklingen av kommunens naturvård. Planeringsunderlaget visar var det finns grönt kapital (platser med höga värden för ekosystemtjänster) och gröna investeringsbehov (platser som har brist på ekosystemtjänster men samtidigt ett stort behov av dem). Områden med höga värden för olika ekosystemtjänster visas i hänsynskartan.

ESKO-områden ska pekas ut

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.

Nyckelbiotoper har inventerats

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. Skogsområden finns utpekade i markanvändningskartan.

Ekologisk kompensation när delar av naturen tas i anspråk

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 möjligt. 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.

Invasiva främmande arter hotar den biologiska mångfalden

Invasiva främmande arter kan orsaka allvarlig skada för ekosystem, infrastruktur eller människors hälsa, vilket medför stora kostnader för samhälle och enskilda. Invasiva arter har med människans hjälp flyttats från sin ursprungliga miljö och börjat sprida sig snabbt i sin nya omgivning. Det är ett av de största hoten mot biologisk mångfald i Sverige och globalt. Antalet främmande arter som blir invasiva ökar från år till år. Bäst stoppar vi de invasiva arterna genom att arbeta förebyggande samt genom snabb upptäckt och bekämpning.

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 dagvattenstrategi och lokala åtgärdsprogram för sjöarna. I markanvändningskartan pekar vi ut platser där större åtgärder för dagvattenhantering behöver genomföras. Exempel på föreslagna åtgärder som är redovisade i de lokala åtgärdsprogrammen är att anlägga dagvattendammar, växtbäddar, avsättningsmagasin och våtmarker.
- Vi anpassar andel hårdgjord yta och täthet till behov av ytor för regnvatten i planprogramsskede och detaljplanering.
- Vi tar fram dagvattenutredningar till planprogram och detaljplaner. Vi ser till att dagvatten renas innan det släpps till ledningsnätet och att tillräckliga ytor för rening och infiltration avsätts.
- 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 och följer rekommendationer i den regionala vattenförsörjningsplanen.
- Vi arbetar aktivt för att minska spridning av invasiva arter i eller invid vattenmiljöer som annars riskerar förstöra ekosystemet.
- Vi ser i detaljplaneringen till att bevara naturmark så att tillräcklig grundvattenåterföring kan ske och säkerställer åtgärder för att förhindra föroreningsspridning till Mälaren och Albysjön samt utpekade grundvattentäkter.

- Vid exploatering identifierar vi områdets akvatiska ekosystemtjänster, flödesreglering och vattenrening, och värnar dem. Detta gör vi genom att utgå från kommunens planeringsunderlag för grön och blåstruktur 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). Lämpliga platser för att skapa våtmark eller annan renande anläggning pekas ut i kartskiktet 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 att miljökvalitetsnormer för vatten uppnås. Läs mer om klimatanpassning i kapitlet Klimatanpassning för att minska risker på s. 48.

- 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. Se kartskiktet Vattenvärden - vattenrenande område i hänsynskartan.

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.

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 är en viktig reurs

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.

Rening av dagvatten

När det regnar ned rinner vattnet naturligt ned i lågpunkter och vattendrag för att sedan rinna ut i Mälaren och andra sjöar som så småningom når Östersjön. Desto mer naturmark som finns tillgänglig med mycket växtlighet och orörda vattendrag, desto bättre rening av vattnet 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.

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 övergödning

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. Det finns fysiska åtgärder i vattenmiljön som kan minska näringsläckage, höja den biologiska mångfalden och förbättra vattenkvaliteten. Det kan utöver att anlägga våtmark eller dagvattenanläggning handla om att återställa rätade vattendrag, att anlägga skyddszoner med träd och buskar intill vattendrag och att genomföra tvåstegsdikning i jordbruksdiken.

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 2033 och att inget vattens status ska försämras. För Tyresåns sjösystem finns det ett åtgärdsprogram framtaget. Lokala åtgärdsprogramm för sjöarna visar vad kommuner och myndigheter behöver göra för att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Fyra sjöar uppnår inte MKN

I Huddinge är det fyra sjöar som i dagsläget inte uppnår miljökvalitetsnormerna. Sjöarna är Drevviken, Magelungen, Långsjön och Orlången.

Föreslagna åtgärder för sjöarna är bland annat dagvattenrening, åtgärder mot bräddningar, återskapande av våtmarker, anslutning av enskilda avlopp till kommunalt nät samt inventering och tillsyn av enskilda avlopp.

Statusklassning och kvalitetskrav för Huddinges ytvattenförekomster

Ytvatten-förekomst	Status	Ekologisk status	Kemisk status
Mälaren-Rödstensfjärden	*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*
Orlången	*Befintlig status*	Dålig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Magelungen	*Befintlig status*	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag**
Tyresån-Norrån	*Befintlig status*	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Drevviken	*Befintlig status*	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag**
Husbyån	*Befintlig status*	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Kvarnsjön Lissma	*Befintlig status*	God ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag*
Långsjön (Älvsjö)	*Befintlig status*	Dålig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status 2027	God kemisk status med vissa undantag**
Tyresån-Ebbadalsdiket	*Befintlig status*	God ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag*
Tyresån-Balingsholmsån	*Befintlig status*	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status 2027	God kemisk status med vissa undantag*
Långsjön (Paradiset)	*Befintlig status*	God ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status	God kemisk status med vissa undantag*

** Undantag krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar.*

*** Undantag krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Undantag tidsfrister: Tributyltenn föroreningar (2027).*

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 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 för vissa statliga intressen. Strandskyddet omfattar generellt 100 meter från strandlinjen både på land och i vatten och gäller längs vattendrag, hav och sjöar.

I särskilt värdefulla områden kan det generella strandskyddet utvidgas till 300 meter. Länsstyrelsen har fattat beslut om utvidgat strandskydd om 300 meter som gäller flera av kommunens sjöar, se Länsstyrelsens beslut med beteckning 511-39831-2012, samt regeringens beslut M2014/02381/Me. Kommunen behöver säkra stränderna genom att skydda dem som exempelvis naturreservat eller som naturmark i detaljplan och peka ut ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO). Större planerad utveckling som pekas ut i översiktsplanen som kan beröra strandskyddet är framför allt i Vårby.

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. Stadsdelsparker finns markerade i markanvändningskartan. Mindre parker i enlighet med kommunens parkprogram ryms inom områden utpekade för tätortsnära natur och för bebyggelse i markanvändningskartan.
- 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 underlättar för besökare att nå Huddinges alla natur- och grönområden, 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 Huddinge 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 med kollektivtrafik.

- Vi utvecklar småskaliga odlingsmöjligheter i och i anslutning till bebyggda områden. Vid lokalisering av platser för odling bör hänsyn tas till både förutsättningar för ökad biologisk mångfald och pollinering samt platsens sociala och rekreativa värden. Läs mer om odling för livsmedelsförsörjning i kapitlet Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning på s. 61.

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

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

- När besökstrycket i våra parker, naturreservat och övriga naturområden ökar behöver vi öka resurserna för drift och skötsel i dessa områden. Detta för att bibehålla grönstrukturens funktion och upplevelsevärdena för besökarna.

Nuläge och bakgrund

Stadsdelsparker i kommunen

Parkerna i kommunen är indelade utifrån storlek, innehåll och funktion, där den största kategorin stadsdelspark finns utpekat på markanvändningskartan i de områden där en plats lokaliserats. Stadsdelsparken är en naturlig samlingspunkt i ett område där det sociala värdet ges stort utrymme och är i fokus. För definition av de olika parktyperna, se kommunens parkprogram.

Ett antal kommundelar har inte stadsdelsparker utpekat på karta, då en sådan lokalisering inte utretts. Utrymme och därmed vilken typ av park som är möjlig behöver studeras vidare. De område som berörs är:

- Glömsta/Vistaberg
- Gladö
- Högmora
- Vidja
- Länna

Parker av hög kvalitet bidrar till en attraktiv kommun

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.

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. Målkonflikten mellan att bygga tätt och god tillgång till park- och grönområden i kommunens bostadsområden och vid arbetsplatser hanterar vi i efterföljande planering.

Tillgängliga parker för alla

Utifrån målsättningen att ha 300 meter till park finns ett antal bristområden i kommunen. Det är framförallt i östra delarna av Skogås och Trångsund, Glömsta, östra delen av Stuvsta, samt ett stråk i Segeltorp mot Kungens Kurva till.

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 personer med rörelsenedsättning har stort behov av parker och grönområden i sin närmiljö eftersom de kan ha svårt att röra sig längre sträckor.

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

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. Dessa platser är markerade som Entré större friluftsområde på markanvändningskartan.

Vid entréerna till de större friluftsområdena 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 från centrala Huddinge är genom att skapa en genare förbindelse över sjön Trehörningen från Kynäs till Orlångens naturreservat.

Ökad befolkning innebär en ökad belastning på kommunens grönområden

När befolkningsantalet ökar ökar också antalet människor som besöker Huddinges naturreservat och grönområden, vilket leder till slitage och ökat behov av drift och skötselåtgärder. Detta gäller framför allt i Gömmarens och Flemingsbergsskogens naturreservat. Ett ökat slitage leder både till en försämrad funktion för den gröna infrastrukturen och försämrade upplevelser för besökarna.

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 utgörs av delar av:

- Gömmarens naturreservat
- Flottsbro friluftsområde
- Källbrinksskogen
- Flemingsbergsskogens naturreservat
- Orlångens naturreservat
- Paradisets naturreservat
- Ågesta friluftsområde
- Lännaskogens naturreservat
- Trångsundskogens naturreservat

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 undviker att planera ny bebyggelse i låglänta eller instängda områden som är känsliga för översvämning. Om bebyggelse ändå blir aktuell i sådana områden höjdsätter vi så att bebyggelsen inte tar skada vid de vattennivåer som uppstår vid ett 100-årsregn och ser till att det finns tillräckliga översvämningsytor. Parker eller grönområden kan med fördel lokaliseras till lågpunkter och därmed också fungera som översvämningsytor vid skyfall. Ytor där åtgärder för att hantera översvämning behöver genomföras pekas ut i markanvändningkartan. Riskområden vid 100-års regn syns i hänsynskartan.

- Vi studerar framkomligheten för utryckningsfordon vid detaljplanering i områden där det finns risk för översvämningar.

- Vid all planering av mark och vatten genomför vi klimatanpassnings- och vattenvårdande åtgärder för att möta ett förändrat klimat. Detta är särskilt viktigt i områden utpekade i hänsynskartan som ”Vattenvärden - flödesreglerande områden” samt ”Vattenvärden vattenrenande områden”.

,

- Vi planerar för klimatanpassningsåtgärder för att minska risker vid höga temperaturer och värmeböljor. Detta gör vi bland annat genom att planera in ytor för grönska i stadsmiljön som bidrar till beskuggning och temperaturutjämning. Vi har särskilt fokus på känsliga verksamheter som exempelvis äldreboenden. Riskområden för urbana värmeöar återfinns i hänsynskartan.

- Vi kartlägger riskområden kopplat till markens hållfasthet. Vi tar i all planering hänsyn till områden 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. Områden där det finns risk för ras och skred syns i hänsynskartan.

- Vi kartlägger rinnvägar för vatten vid stora skyfall i detaljplaneprocessen och ser till att minimera riskerna för befintliga byggnader och samhällsviktig verksamhet genom beredskap och risk- och sårbarhetsplanering.

- Vi kartlägger förorenade områden och tar hänsyn till dessa vid mer detaljerad planering, för att minska risken för föroreningsspridning kopplat till ett varmare klimat. Särskild hänsyn tas till förorenade områden med risk för jorderosion, ras, skred eller stora vattenflöden. Läs mer om förorenade områden i kapitlet Hälsosamma och säkra livsmiljöer på s. 33.

- Vi genomför de åtgärder som föreslås i vår klimat- och sårbarhetsanalys, handlingsplan för klimatanpassning, miljöprogram samt planeringsunderlag för grön- och blåstruktur i all planering och efterföljande drift.

- Längs Mälaren bör bebyggelse inte tillkomma under nivån +2,7 meter (RH2000) i enlighet med Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren. Vid övriga vattendrag och sjöar bör bebyggelse inte tillkomma under de nivåer som anges i Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län. Om bebyggelse ändå blir aktuell på lägre nivåer så utformar vi bebyggelsen på ett sådant sätt att en eventuell översvämning kan hanteras. Riskområden för översvämning i anslutning till sjöar och vattendrag syns i hänsynskartan.

- 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. Områden med risk för ras och skred syns i hänsynskartan.

Nuläge och bakgrund

Så kan klimatförändringar påverka Huddinge

Klimatförändringar såsom varmare och kallare temperaturer eller regn och torrperioder leder till en rad olika utmaningar i samhället. För Huddinge innebär det specifikt att områden kan översvämmas vid kraftiga regn, värmeböljor kan orsaka hälsoproblem för invånare och 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 innebär 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 vattnet istället rinner av marken ned i sjöar och vattendrag. Detta leder till erosion, det vill säga bortnötning av jord, och näringsämnen som följer med och hamnar i sjön som försämrar vattenkvaliteten.

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

Risk för översvämning vid skyfall och vid höga flöden i sjöar och vattendrag
Kommunen har tagit fram en skyfallskartering som bland annat visar vilka områden som översvämmas vid ett så kallat 100-årsregn. Kommunen planerar och behöver vidta åtgärder för att bebyggelse inte ska skadas vid översvämningar och vid detaljplanering utreds skyfall, höjdsättning och storlek på översvämningsytor för att inte skapa nya problem. Naturbaserade lösningar såsom vallar och grönytor kan utgöra viktiga lösningar. I täta stadsmiljöer kan parker eller torg ha en mångfunktionell användning genom att vara nedsänkta och därmed utgöra översvämningsytor vid skyfall. Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för hantering av översvämning vid skyfall.

Klimatförändringarna innebär att flöden i sjöar och vattendrag kommer att förändras. I dagens klimat når vattendragen sina högsta flöden vid snösmältningen under våren. Kommunens vattendrag kommer att visa upp ett förändrat mönster i framtiden med högre vinterflöden och mindre vårflödestoppar. Det beror framför allt på mildare vintrar där en större del av nederbörden faller som regn istället för som snö och skapar därför högre flöden i vattendragen eftersom marken under vintern kan vara vattenmättad eller tjälfrusen. Översvämningsrisker sträcker sig ibland över kommungräns och åtgärder behöver därför samordnas med grannkommunerna. Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå vid Mälaren och längs vattendrag och sjöar i Stockholms län.

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 i detaljplaneprocessen
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. Även framkomligheten för utryckningsfordon är viktigt att studera under detaljplaneprocessen och i ett kommunövergripande perspektiv.

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 i avsnittet nuläge och bakgrund nedan.
- Vi samarbetar med Trafikverket och Region Stockholm för att säkerställa att ny statlig infrastruktur i form av spår och vägar utformas så att de minskar barriäreffekter och ökar tryggheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Detta är särskilt viktigt där det i markanvändningskartan finns ett utpekat behov av stärkt samband.
- Vi genomför åtgärder på platser där det finns ett utpekat behov av stärkt samband i markanvändningskartan samt 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 blandad bebyggelse, förbättra gator och gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelser eller utveckla stråk för rekreation och mötesplatser.
- Vi utformar och lokaliserar offentliga platser, såsom torg, så att de är lättillgängliga, har hög kvalitet och erbjuder olika typer av aktiviteter. 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 i kapitlet Ett bra vardagsliv på s. 27.

- 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 sammanhållning 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 områden.
- 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 finnas 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, till exmepel 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 mångfalden av mötesplatser stor i områden med låg socioekonomi, då det generellt bor många människor 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 formell planprocess 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. En åtgärdsvalsstudie för Bytespunkt Flemingsberg har genomförts.

- ge utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna - Flemingsberg. En åtgärdsvalsstudie för kapacitetsbrister i järnvägssystemet mellan Järna och Stockholm har genomförts.

- underlätta byggandet av Tvärförbindelse Södertörn med bra förutsättningar för kollektivtrafikresenärer och cyklister. En separat process för vägplan pågår. När Tvärförbindelse Södertörn öppnas för trafik planeras delar av befintliga väg 259 (Lännavägen, Storängsleden, Glömstavägen och Botkyrkaleden) övergå till kommunalt väghållarskap. En separat avtalsprocess pågår.

- planera och bygga ut Spårväg syd med depå i Södra Kungens kurva. En separat process för järnvägsplan pågår. Dessutom ger vi förutsättningar för en förlängning av spårvägen till Flemingsbergsdalen med tillhörande station.

- underlätta byggandet av Pålamalmsvägen - trafikplats Högskolan, inklusive ett regionalt cykelstråk. En separat process för vägplan pågår.

- ge utrymme för de regionala cykelstråken i enlighet med den regionala cykelplanen. En separat process för vägplan för gång och cykelväg Glömstavägen pågår. Inom Tvärförbindelse Södertörn pågår ett arbete med att förtydliga gång- och cykelvägarna längs stråket, vilket innebär att sträckning av det regionala cykelstråket kan komma att justeras.

- 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. En åtgärdsvalsstude för väg 226 Huddingevägen, delen Västra stambanan - Rågsvedsvägen har genomförts.

- möjliggöra för åtgärder enligt genomförda åtgärdsvalsstudier för väg 73 Nynäsvägen och väg 226 Vårsta - Södra länken.

- 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 att 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 att ha 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, s. 75.

- 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 kommunen ska värna möjlighet till kvarboende samt att behålla ett 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 är bland annat unga vuxna, studenter, ensamstående föräldrar och nyanlända. För att tillgodose olika gruppers behov behövs ett bostadsbestånd med varierade prisklasser.

Ensidigt bostadsbestånd i våra olika kommundelar

I Huddinge kommun finns en blandad bebyggelse men skillnaderna är stora mellan kommundelarna. Småhus utgör 42 procent av det totala bostadsbeståndet medan resten är flerbostadshus och specialbostäder. Av alla bostäder i kommunen är 32 procent hyresrätter, 29 procent bostadsrätter och 39 procent äganderätter. Kommunen har en stor andel mindre lägenheter och 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 %
VÄRBY	4 507	7 %	92 %	2 %	72 %	26 %	2 %
KOMMUN	**46 162**	**42 %**	**51 %**	**7 %**	**32 %**	**29 %**	**39 %**

Figur 20: 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 möjligheten att möta människor i en annan livssituation, är idag störst i centrala Huddinge, Trångsund och Skogås. Möjligheten är mindre i de homogena småhusområdena samt i Vårby. Flemingsberg är ensidigt men mindre isolerat då många arbetar och studerar i området.

Vi kan observera ett fenomen där individer i hög grad flyttar från områden med sämre socioekonomiska förutsättningar när de får arbete. För att bryta denna trend behövs en ökad blandning av bostäder som möjliggör att byta bostad i området. Små men genomtänkta förändringar kan ha stor effekt. När områden utvecklas behöver planeringen ta hänsyn till att hushåll med lägre inkomster kan bo kvar.

Bostäder för olika behov skapar stabila områden

Olika bostadstyper efterfrågas i olika skeden av livet. När man blir äldre och önskar flytta till en mindre bostad, eller vid separation där man behöver två bostäder i samma område för att barnen ska kunna gå kvar i skolan. Ett varierat bostadsbestånd skapar möjlighet till kvarboende i området vid en förändrad livssituation.

Kommunen har ett särskilt ansvar för att planera för bostadsbehov enligt Socialtjänstlagen (SoL) och lag om stöd och service (LSS). Det innebär äldreboenden och bostäder för personer med olika typer av funktionshinder. Behovsanalys och planering för dessa boendeformer behöver ske strukturerat och genom förvaltningsövergripande samverkan.

Småhus i blandstruktur som kan bidra till att uppfylla bostadsmålen

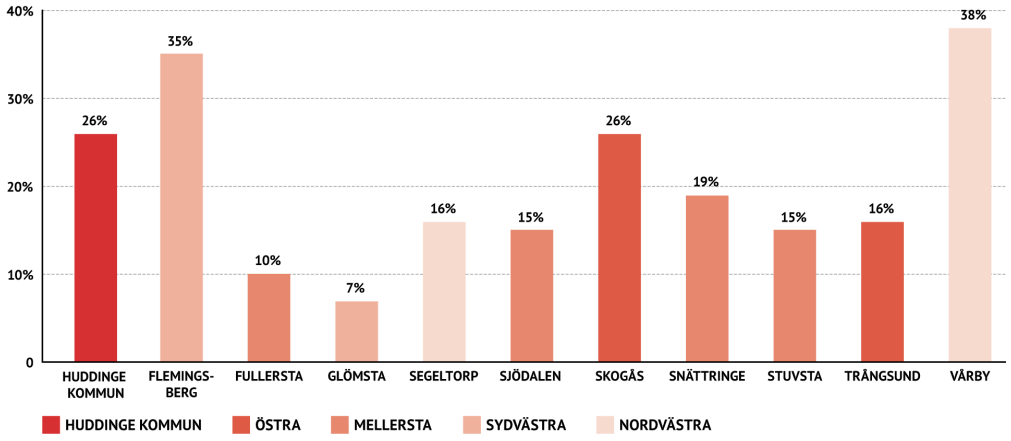
Åtagandet i Sverigeförhandlingen innebär att möjliggöra för många bostäder på en begränsad yta, med risk för att bidra till fler ensidiga bostadsområden. Det talar för att möjliggöra för mer småhusbebyggelse. Samtidigt behöver bostadsbyggandet värderas mot ekonomiska konsekvenser. Därför bör småhus tillföras 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, upp emot 40 procent, och Skogås där 26 procent av hushållen är trångbodda.

Trångboddhet har flera negativa effekter, till exempel har barn och unga i trångbodda hushåll ofta svårt att få ro med läxläsning. Coronapandemin har synliggjort ytterligare effekter, som att risken för att föra smitta vidare till familjemedlemmar blir högre samt att det för vuxna blir svårare att arbeta hemifrån.



Figur 21: 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 alltid ett socialt hållbarhetsperspektiv i planerings- och exploateringsprocessens olika skeden i syfte att tydliggöra hur planeringen skapar nya sociala värden. Vi tar fram sociala konsekvensanalyser och analyser för socialt värdeskapande. 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 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. Läs mer om trafiksäkerhet i kapitlet Hälsosamma och säkra livsmiljöer på s. 33.
- 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 kapitletEn genomtänkt bostadsförsörjning på s. 55.

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 och inkluderande kommun

De kommande årens kraftiga utveckling i Huddinge ger möjligheter att minska de sociala skillnaderna och skapa inkludering samt 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 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 jämställd och tillgänglig kommun

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 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, i våra stadsutvecklingsområden för större förändring samt centrumområden, 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 på s. 36.
- 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. Läs mer om hur vi tar hänsyn till risken för översvämning i kapitlet Klimatanpassning för att minska risker på s. 48.
- 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 mobilitetstjänster samt funktioner, såsom butiker och återvinning. Läs mer om prioritering och styrning av bilparkering i kapitlet Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik på s. 65.

- 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 på s. 69.

- 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, det vill säga delning av saker och tjänster, samt återbruk i nya bostadsområden. Detta gör vi exempelvis genom att avsätta ytor i fastigheten eller i området tidigt i planeringen. Läs mer om delning av fordon samt nya transportlösningar i kapitlet Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik på s. 65.

- Vi undviker i första hand att spränga berg och bygger terränganpassat för att minska behovet av transporter samt hantering, behandling och deponering av sulfidberg. I andra hand försöker vi skapa en massbalans inom exploateringsprojekten för att minska behovet av transporter.

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

- 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 för livsmedelsförsörjning. Odlingslandskap finns utpekat i markanvändningskartan. 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 odlingslandskapets natur- och kulturvärden i kapitlet Välmående grönområden på s. 36 och om Loviseberg i kapitlet Geografiska inriktningar Loviseberg på s. 95.

- Vi styr mot ett ekologiskt 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. Större sammanhängande skogsområden finns utpekade i markanvändningskartan.

Nuläge och bakgrund

Huddinges utsläpp av växthusgaser måste minska

För att begränsa klimatförändringarna och uppfylla kommunens klimatmål om nettonollutsläpp till år 2040 är det avgörande att utsläppen av växthusgaser minskar radikalt. För att bli klimatneutralt ska Huddinge minska koldioxidutsläppen inom den geografiska ytan med 85 procent jämfört med 1990. Transportsektorn står för nästan 60 procent av alla växthusgasutsläpp inom Huddinge kommun. Andra stora utsläppssektorer är energiförsörjning samt avfall och byggsektorn.

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 kan innebära stora utmaningar

Vid förtätning i stationsnära lägen ökar 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 nybyggnation

Det görs stora satsningar på väg- och spårutbyggnad samt bebyggelseutveckling i kommunen. Detta ska ske samtidigt som samhället ska ställa om till nettonollutsläpp. För nya energieffektiva byggnader är utsläppen av växthusgaser idag större under produktionsskedet än under förvaltningsskedet. Därför måste vi hushålla med resurser och använda oss av klimatvänliga byggtekniker och byggmaterial, till exempel trä, för att reducera utsläppen från byggnation.

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. Generellt bör man vara restriktiv med att spränga berg på grund av stor klimatpåverkan och att berg inte är en förnybar resurs. Sprängning av höghaltigt sulfidberg ger större klimatutsläpp genom ökade transporter jämfört med vanliga schaktmassor och tillför en riskbild som är svår att beräkna och förutse.

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. Renoveringen behöver ske på ett så klimatsmart sätt som möjligt då 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 bidrar 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 kalhyggen och bevara skogskänslan och den biologiska mångfalden. Skogar har också stor betydelse för att binda kol, vilket ger en positiv effekt för klimatet då koldioxid tas upp genom växternas fotosyntes.

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.
- Vi samarbetar med Trafikförvaltningen, Trafikverket och bussoperatörer för att ge kollektivtrafiken goda förutsättningar och utrymme i vägnätet. Det är viktigt på alla gator där buss trafikerar. På stamnätet för kollektivtrafik genomför vi 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 högt resande. Stamnät för kollektivtrafik pekas ut i markanvändningskartan. Läs mer om förbättrade kopplingar för kollektivtrafik i kapitlet Bygga för sammanhållning på s. 51.
- 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. Regionala cykelstråk samt kommunala huvudcykelstråk pekas ut i markanvändningskartan. Läs mer om förbättrade kopplingar för cykeltrafik i kapitlet Bygga för sammanhållning på s. 51.
- 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 kommunens kommande vägtrafikplan.
- När vi underhåller våra gator och utomhusmiljöer så gör vi det först i våra gångmiljöer, på cykelbanor och gator med busstrafik, därefter på övriga 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 möter förändringar av godstransporter, upphämtning och omlastning av varor på ett flexibelt sätt. Vi planerar för ytor för sam- och omlastning av varor, gods och byggmaterial i anslutning till våra stadsutvecklingsområden och med god tillgänglighet till statligt vägnät. Här gör vi det möjligt för transportörer att lasta om från exempelvis lastbilar till mindre och fossilfria fordon som levererar godset vidare till målpunkterna.

- 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 på s. 69.

- 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. Läs mer om anläggningar för bilparkering i kapitlet Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning på s. 61.

- 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. Läs mer om andra delningstjänster i kapitlet Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning på s. 61.

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.

Omvärldstrender förändrar hur vi reser

Transportsystemet står inför en stor förändring. Både avseende hur vi transporterar oss, vilka drivmedel som används och hur vi lever och konsumerar. Digitalisering, elektrifiering, automatisering och delade mobilitetstjänster är några trender som vi ser påverkar våra städer och transportsystemet.

Den tekniska utvecklingen går fort. Det är ofta näringslivet som driver nya idéer och tjänster. För att möta den snabba utvecklingen behöver vi vara öppna för innovationer och möjliggöra för dessa i vår planering.

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.

Potential för överflyttning större på vissa platser

Potentialen för att flytta över en större andel resor från bil till gång, cykel eller kollektivtrafik finns framförallt i de stationsnära miljöerna, för de korta resorna samt i de stora pendlingsstråken in mot Stockholm.

På tvären mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge C är förutsättningarna för överflytt i dagsläget sämre, men kan med rätt åtgärder förbättras.

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. Säker och tillräcklig cykelparkering för olika typer av cyklar vid bostaden, kollektivtrafik och viktiga målpunkter är också en nödvändighet för att fler ska kunna cykla.

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.

Delat ansvar för kollektivtrafikens förutsättningar
Ansvaret för kollektivtrafiken ligger på Region Stockholm. Dialog sker dock mellan kommunen, Trafikförvaltningen och bussopertörerna vid planering av nya busslinjer, nya gator där buss kan förväntas trafikera eller ny bebyggelse där kollektivtrafiken kan påverkas.

Kommunen har som väghållare möjlighet att skapa förutsättningar för god kollektivtrafik, främst genom förtätning kring stationer och 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. Genom god framkomlighet, tillgänglighet och leveransförhållanden kan godstransporters förutsägbarhet öka. 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. Samordning av transporter kan ske på flera nivåer, till exempel för ett helt handelsområde men även för mindre stadsdelar. 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

- I samarbete med SRV Återvinning AB, FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen) samt byggaktörer gör vi 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.

- Vi utreder införandet av avfallssystem som lämpar sig för täta stadsmiljöer i samband med att vi planerar för större nya stadsutvecklingsområden.

- I planeringen reserverar vi mark för återvinningscentraler (ÅVC), återvinningsstationer (ÅVS) och fastighetsnära insamling. Vi samverkar med SRV för att möjliggöra mini-återvinningscentraler (mini-ÅVC) på olika platser i kommunen.

- Tillsammans med SRV för vi en dialog om eventuellt behov av markreservation för utökning av deponin i Gladö.

- Vi samverkar med ledningsägare och andra aktörer för att möta den förväntade kapacitetsbristen i elnäten innan 2030. Vi för en kontinuerlig dialog kring våra utbyggnadsplaner för att ledningsägarna ska kunna dimensionera näten utifrån kommande befolkningsökning. Vi planerar i tidigt skede för att tillgodose markbehov för till exempel transformatorstationer. I anslutning till bebyggelse verkar vi för markförlagda ledningar. Det övergripande nätet för elförsörjning pekas ut i markanvändningskartan.

- 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 eventuella markbehov.

- Både storskalig och småskalig energiproduktion ska vara förnyelsebar och klimatneutral. Vi reserverar mark för energiproduktion i Gladö verksamhetsområde.

- Vi utreder möjligheterna att öka andelen lokalt producerad el från förnyelsebara källor. 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 samt 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 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 bolaget SRV Återvinning AB (SRV). SRV:s uppdrag är insamling och förädling av återvinningsmaterial, bränsle och avfall, samt deponering.

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

Med en ökande befolkning kan behovet av fler platser för återvinning av grov- och trädgårdsavfall uppstå. Återvinningscentraler finns i dag i Trångsund och i Flemingsbergs industriområde. Återvinningscentralen i Trångsund kan behöva utöka sitt utrymme. Då verksamhetsområdet i Trångsund kan komma att omvandlas på sikt behöver alternativ utredas. Återvinningscentralen i Flemingsberg försvinner i samband med utvecklingen av Flemingsbergdalen och alternativ behöver utredas. Ett alternativ till fullstora ÅVC:er är mini-återvinningscentraler (mini-ÅVC), som kan lokaliseras i bebyggda områden och ökar tillgängligheten och minskar transportbehoven. Mini-ÅVC:er kan med fördel kombineras med möjlighet till återbruk. I Gladö industriområde finns möjligheter att utöka området för återvinningsverksamhet vid framtida behov.

Från och med 1 januari 2023 finns krav på bostadsnära insamling av förpackningar och tidningar. I nya detaljplaner ska behovet av fastighetsnära insamling tillgodoses. I de större nya stadsutvecklingsområdena som planeras framöver kan det finnas behov av att möjliggöra insamlingssystem som lämpar sig för täta stadsmiljöer och minskar transporterna i området, exempelvis sopsug.

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 idag både fjärrvärme och fjärrkyla till hushåll och företag i Huddinge, Botkyrka och Salem. Fjärrvärmen produceras huvudsakligen i Igelsta, av Söderenergi AB och till ungefär 99% med förnybara bränslen. För att trygga värmeförsörjningen i Skogås och effektivisera produktionen behöver SFAB förstärka fjärrvärmesystemet med en ny huvudledning och pumpstation mellan centrala Huddinge och Skogås.

I Flemingsberg behöver fjärrvärme- och fjärrkylanätet förstärkas för att klara det ökade behovet av värme och kyla som bebyggelsen i Flemingsbergsdalen medför. Ledningsägaren är ansvarig för förstärkningar av näten men kommunen behöver i dialog med SFAB och eventuella andra aktörer se över möjliga behov av markreservation för ledningar.

Förnyelsebar energiproduktion för att minska påverkan på klimatet

Utöver fjärrvärme finns det en rad lösningar som har en låg klimatpåverkan, exemeplvis bergvärme, solenergi och vindkraft.

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, både vid nybyggnation och befintliga fastigheter. 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 är 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.

Kapacitetsbrist i elnäten och kraftförsörjning för en växande befolkning

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.
För att ledningsägarna ska kunna dimensionera näten utifrån den befolkningsökning som följer av Huddinges expansiva utveckling krävs en kontinuerlig dialog kring utbyggnadsplaner på kort och lång sikt.

Planerade kapacitetshöjningar i elnäten

Svenska kraftnät arbetar med kapacitetshöjande åtgärder genom västra delen av Stockholmsområdet där man sökt koncession för att spänningshöja befintlig ledning mellan Kungens kurva och Alby. Om koncession inte medges för denna sträckning kan andra sträckningar bli aktuella:

- Ett område mellan befintlig ledningskorsning över Glömstavägen, öster om Myrstuguberget fram till gården Loviseberg och sedan sydväst ner mot befintlig kraftledningsgata som korsar Tullingesjön.
- Ett ledningsområde på båda sidor om E4 mellan Kungens kurva och kommungränsen.

Vattenfall Eldistribution kommer att bygga om ledningen på sträckan Södertälje – Tullinge Villastad för att kunna säkerställa elförsörjningen till Huddinge. Sträckan Tullinge Villastad – Högdalen ska rivas.

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. God tillgång till ett väl utbyggt fiber- och 5G-nät kommer vara betydande för framtidens digitala tjänster. För att möta efterfrågan på bredband med hög kvalitet behöver kommunen ta hänsyn till detta i sitt planeringsarbete.

Utgångspunkten är att marknadens aktörer ska tillgodose behovet av digital infrastruktur. Kommunens roll är att underlätta utbyggnaden genom exempelvis smidiga tillståndsprocesser. Kommunen bygger själv ut fibernätet till de egna verksamheterna, och lägger samtidigt ner extra tomrör för fiberkanalisation för framtida beredskap. 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

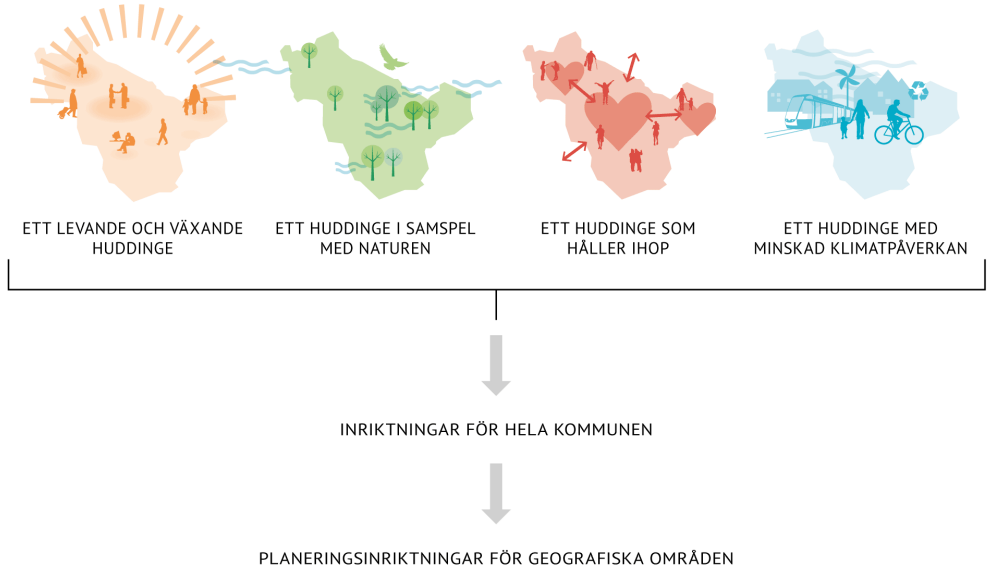
I avsnittet inriktningar för geografiska områden behandlas frågor som berör utvecklingen i kommunens olika delområden.

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 22: 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.

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 områden skapar möjligheter att koncentrera service och bostäder i lägen med goda kollektivtrafikförbindelser samtidigt spara på värdefulla grönområden. Samtliga utvecklingsområden har följt med från den föregående översiktsplanen.

Våra utvecklingsområden är:

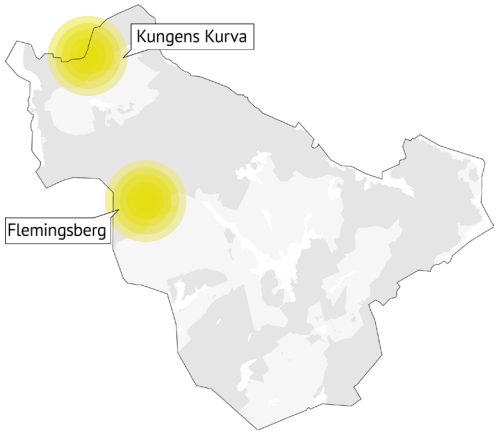
- Centrala Huddinge
- Vårby
- Skogås och Trångsund
- Loviseberg
- Centrala Segeltorp

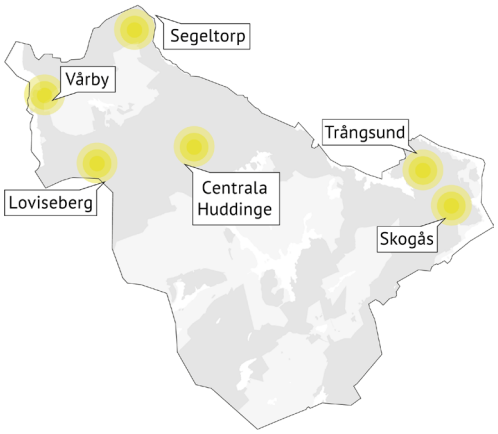
Utvecklingsplaner ger en fördjupad bild av utvecklingen

Vi tar fram utvecklingsplaner för de regionala stadskärnorna och samtliga utvecklingsområden utom för centrala Segeltorp, där vi i stället arbetar för att ta fram ett planprogram.

Utvecklingsplanernas syfte är att fylla glappet mellan översiktsplan och detaljplaner. De vägleder utvecklingen i ett område på ett mer direkt och konkret sätt än vad översiktsplanen gör. De är samtidigt inte så detaljerade som en detaljplan. Kommunen har valt att arbeta med utvecklingsplaner utanför den lagstadgade planprocessen enligt plan- och bygglagen. Det innebär att övergripande avvägningar prövas formellt i översiktsplanen. Den formella prövningen av mer detaljerade frågor sker i planprogram eller detaljplaneskedet.

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.





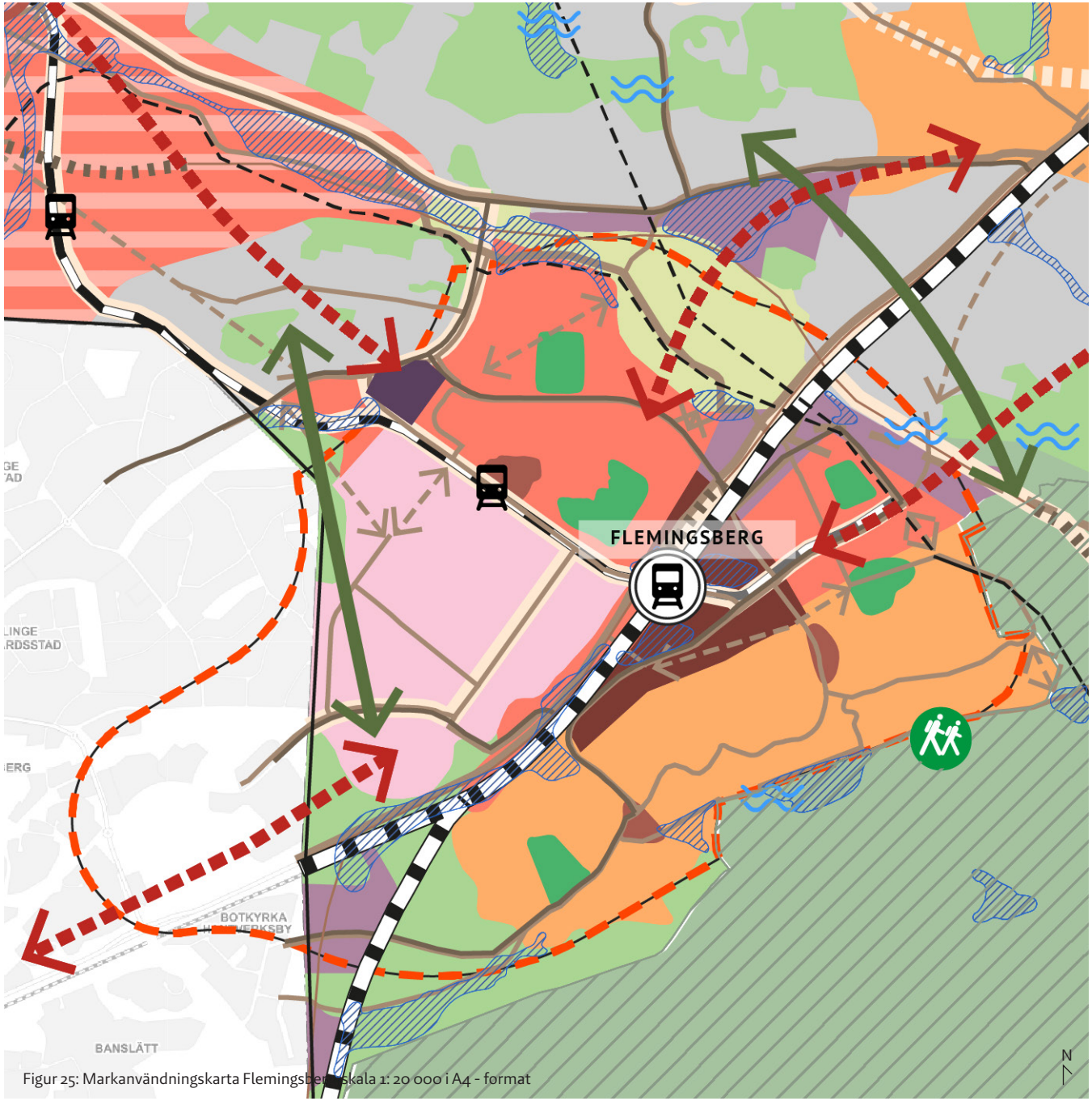
Figur 23 (till vänster): De regionala kärnorna i Huddinge kommun
Figur 24 (till höger): Utvecklingsområden i Huddinge kommun

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 utvecklats 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 vård, 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 25: Markanvändningskarta Flemingsberg, skala 1: 20 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi fortsätter att utveckla Flemingsberg som regional stadskärna i nära samarbete med Botkyrka kommun och Region Stockholm samt berörda aktörer.

- Vi bidrar till en stor arbetsplatsutveckling i södra Stockholmsregionen genom att utveckla den regionala stadskärnan Flemingsberg till att bli ett centrum för sjukvård, högre utbildning och forskning med cirka 37 000 nya arbetsplatser.

- Vi möjliggör för utrymmeskrävande och stadsstödjande funktioner som inte kan kombineras med bostäder längs de större trafiklederna runt Flemingsberg, samt i ett nytt område i Flemingsbergs södra, i anslutning till Botkyrkas Hantverksby. Läs mer om verksamhetsområden i kapitlet Verksamhetsområden på s. 110.

- Vi möjliggör 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.

- Tillsammans med Region Stockholm ger vi möjligheter för att Universitetssjukhuset ska kunna växa för att tillgodose regionens behov av sjukvård. Vi ger förutsättningar för transporter till sjukhuset genom att samarbeta med Trafikverket i byggandet av väg 226/571 Pålamalmsvägen–trafikplats Högskolan samt tar hänsyn till inflygningskorridorer för ambulansflyg.

- Tillsammans med lärosätena i Flemingsberg planerar vi för att campusområdet ges möjligheter att växa och öppnar sig mot övriga delar av den regionala stadskärnan. Vi samarbetar med Södertörns högskola för den ska få formell status som universitet.

- När vi utvecklar Flemingsberg ger vi goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel för att begränsa luftföroreningar. Vi utreder buller- och luftsituationen samt risker kopplat till utveckling nära infrastruktur. Vi prövar lösningar med placering av byggnader, utformning av gaturum samt att behålla och nyplantera vegetation för att dämpa buller och rena luften

- 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, exempelvis platser för idrott och kultur.

- Vi utvecklar Flemingsberg både genom att bygga helt nya kvarter och genom att omvandla delar av tidigare verksamhetsområden och komplettera befintliga kvarter med nya byggnader. Vi ser de i Kulturmiljöprogrammet utpekade kulturmiljövärdena som en resurs i utvecklingen och tar hänsyn till dem i fortsatt planering. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- 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. För service närmare hemmet skapar vi möjligheter för lokala centrum i Grantorp och Visättra att utvecklas. Vi strävar efter att utöka närservice i de områden där det saknas, exempelvis i Björnkulla och norra Grantorp.

- 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 sambanden mot centrala Huddinge via Solgård och Rosenhill, samt mot den nya stadsdelen Loviseberg. Det gör vi med förbättrade möjligheter att röra sig mellan områdena genom att minimera barriäreffekterna av Tvärförbindelse Södertörn och skapa passager som upplevs som trygga.

- Vi stärker sambanden och utvecklar gång och cykelkopplingar till Haninge och Botkyrka. Det gör vi genom planerad infrastruktur, samt genom att peka ut ett utredningsstråk för regionalt cykelstråk genom Flemingsbergsskogen.

- Vi ger utrymme för Spårväg syd som ska knyta ihop Flemingsberg med kommande stadsdel i Loviseberg, den regionala kärnan Kungens kurva och Älvsjö i Stockholm. Vi möjliggör för en fortsatt sträckning av spårvägen ner i Flemingsbergsdalen med tillhörande station på Regulatorvägen.

- Vi omöjliggör inte en framtida omvandling av linje 172 till ett mer kapacitetsstarkt trafikslag.

- Tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm utvecklar vi Flemingsberg som regional bytespunkt genom att möjliggöra för nedsänkning av Huddingevägen, överdäckning av Huddingevägen och järnvägen, samt etablerar ett nytt resecentrum. På så sätt minskar vi också barriärer i området. Vi omöjliggör inte framtida uppehåll från fjärrtåg och höghastighetståg.

- 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 genom fler entréer och utvecklar rekreativa målpunkter mellan de bebyggda områdena och de större grönområdena.

- Vi värnar det regionalt utpekade svaga gröna sambandet i öst-västlig riktning. De regionala gröna sambanden finns i hänsynskartan. Vi värnar och stärker utpekade spridningssamband, områden med höga naturvärden och biologisk mångfald på strategiska platser. Gröna spridningssamband finns i markanvändningskartan och naturvärden samt områden med hög biologisk mångfald i hänsynskartan.

- Vi planerar för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området genom att planera tillkommande bebyggelse med hänsyn till större rinnstråk och rätt höjdsättning. Vi pekar 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 och planerat riksintresse för Västra stambanan inklusive station Flemingsberg i vår planering, samt framtida riksintresse för väg 259/ Tvärförbindelse Södertörn. Läs mer här: Riksintressen, s. 120.

Nuläge och bakgrund

En regional kärna med ovanligt hög tillgänglighet

Den regionala stadskärnan Flemingsberg är utpekat i den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050 sedan många år tillbaka. Den regionala kärnan sträcker sig över kommungräns in i Botkyrka kommun. Utvecklingsområdet har också sin grund i att det är en av de största målpunkterna på södra länshalvan. Flemingsberg har regionalt sett en hög tillgänglighet, framför allt med kollektivtrafik. Här stannar idag såväl regionaltåg, pendeltåg som ett stort antal bussar.

Med utvecklingen av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg syd, möjligt stopp för framtida höghastighetståg, väg 226 och regionala cykelstråk förbättras tillgängligheten till Flemingsberg. Som stor destination med hög tillgänglighet är det en utmaning att samtidigt få till en attraktiv stadsmiljö, varför fokus på hållbara transportsätt behöver vara stort. Den goda tillgängligheten innebär att området är utsatt för höga bullernivåer från järnvägen, intilliggande vägar samt ambulanshelikoptrar. Det innebär även risk för luftföroreningar från befintliga och framtida vägar.

Centrum för sjukvård, högre utbildning och forskning

Flemingsberg är idag ett viktigt centrum för sjukvård, rättscentrum, högre utbildning och forskning, med stor betydelse såväl regionalt som nationellt. Här finns ett av Europas största universitetssjukhus och Universitetsområdet, ett av de större utbildningssätena i Sverige. Universitetsområdet, sjukhuset och rättscentrum ger en grund för en näringslivsutveckling med fler innovativa och kunskapsintensiva verksamheter, samt fler kreativa näringar i Flemingsberg.

Det kommersiella utbudet är idag främst koncentrerat till pendeltågsstationen och centrumet i Grantorp. Inom Universitetsområdet finns viss service kopplat till högskolorna och sjukhuset. Det finns även en mindre lokal centrumbildning i Visättra.

Bostadsort med internationell prägel och ensidigt bostadsutbud
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, och det finns en liten andel stora lägenheter. Det finns flera kulturmiljöer utpekade i kommunens kulturmiljöprogram som särskilt värdefulla, som Flemingsbergs gård och Grantorp.

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

Stort behov av att överbygga barriärer
Idag består Flemingsberg av relativt ensidiga delområden, renodlade bostadsområden, naturreservat, industriområden, företagskluster och universitetsområdet med högskolor och sjukhus. Järnvägen och väg 226 fungerar idag som barriärer och delar upp området. Människor som bor eller verkar i områdena rör sig sällan mellan de olika områdena.

Infrastruktur som planeras i området har potential att bidra till att binda samman området (nedsänkning av väg 226, inklusive bytespunkt Flemingsberg), binda samman området med andra områden i kommunen eller regionen (Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn, utredningsstråk för regionalt cykelstråk genom Flemingsbergsskogen, samt utanför kommungräns Förbifart Tullinge i Botkyrka). Dock riskerar framför allt Tvärförbindelse Södertörn att bidra till att skapa nya eller förstärka befintliga barriärer, exempelvis mellan Flemingsberg och centrala Huddinge. För cykelstråket genom Flemingsbergsskogen kan upphävande av naturreservat krävas.

Grön- och blåstruktur behöver kopplas samman
Flemingsberg ligger mellan två regionala grönkilar, med ett utpekat svagt grönt samband dem emellan. Planerad infrastruktur riskerar att försvaga sambandet, vilket förstärker betydelsen av att knyta samman grönstrukturen inom området med omkringliggande grönområden. I området finns utpekade spridningssamband samt områden med höga naturvärden. Vissa av dessa kan upprätthållas medan andra kan komma att påverkas negativt vid utbyggnad av området. Flera entréer till Flemingsbergsskogen behövs, bland annat från Björnkulla.

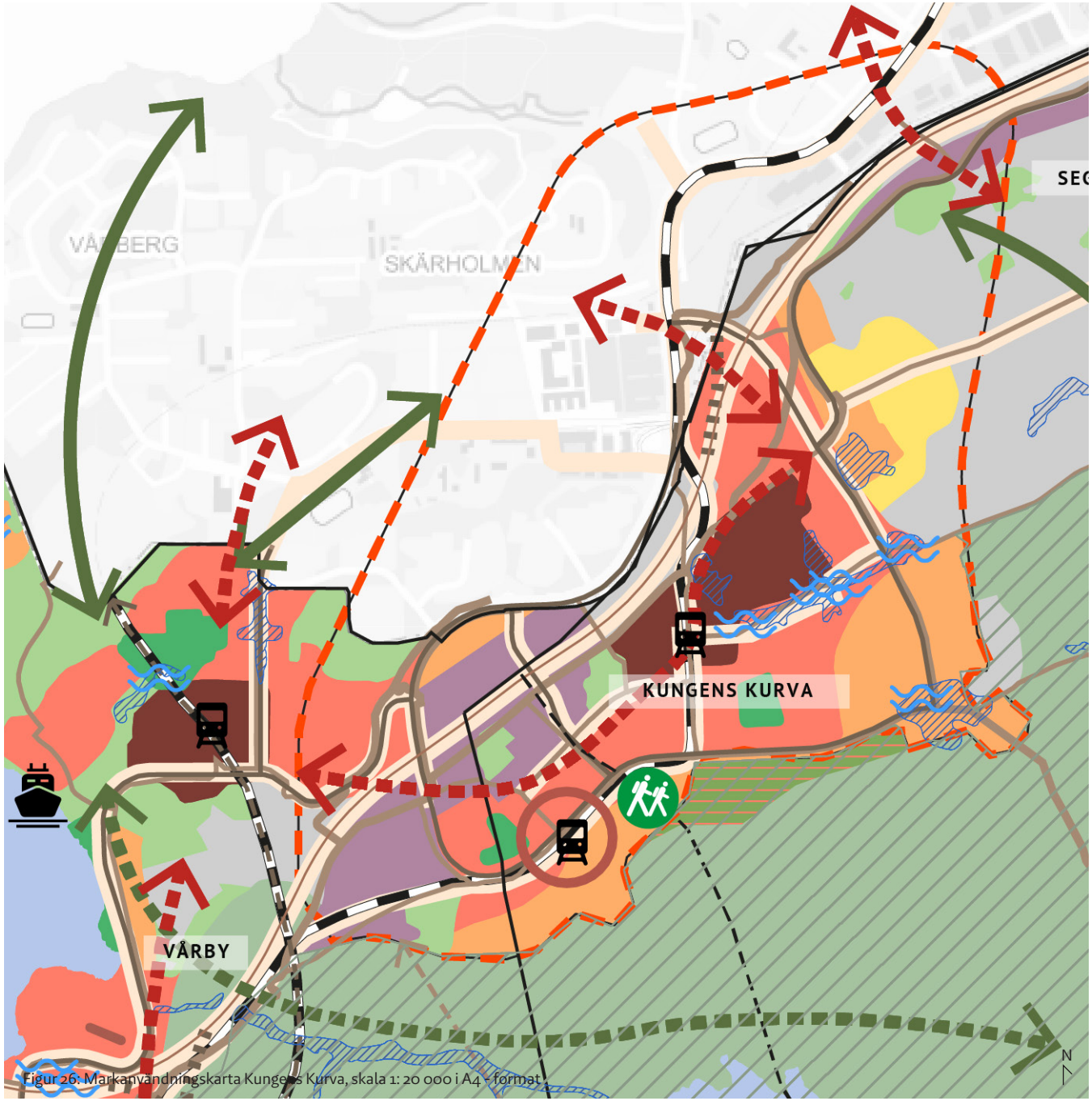
Största delen av dagvattnet i Flemingsberg rinner mot sjön Orlången, en av de mest övergödda sjöarna i Huddinge. Hanteringen av dagvattnet har därför stor betydelse för att minska föroreningarna. Dalgångarna i Flemingsberg är flacka och rinner med litet fall, vilket försvårar avrinning. Ett par kritiska punkter finns i området. Multifunktionella ytor för att fördröja och omhänderta vattnet behövs i området som kan fungera för flera syften.

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. Här finns en dynamisk blandning av handel, bostäder, arbetsplatser och en mångfald av mötesplatser och målpunkter. Till den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen kommer du lätt med kollektivtrafik och kan göra smidiga byten mellan tunnelbana, spårvagn och buss.

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



Figur 26: Markanvändningskarta Kungens Kurva, skala 1: 20 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi fortsätter att utveckla Kungens kurva/Skärholmen som regional stadskärna i nära samarbete med Stockholms stad och Region Stockholm samt berörda aktörer.

- Handeln är fortsatt en stor attraktionskraft i Kungens kurva och vi utvecklar handelsplatsen genom att stegvis förtäta och koncentrera handeln i strategiska lägen. För att möjliggöra en kombination av bostäder och samhällsservice med mer storskalig handel och verksamheter använder vi oss initialt av zonering.

- Vi möjliggör för cirka 10 000 nya bostäder och cirka 3 000 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, exempelvis platser för idrott och kultur.

- 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 för en spårvagnsdepå i området.

- Vid spårvägsstationerna utvecklar vi samhällsservice och möjliggör för kommersiell service. Här möjliggör vi även för ett större kulturutbud som lockar besökare från övriga kommunen och övriga regionen. Den norra stationen utgör stadsdelscentrum med tonvikt på handel. Vid den södra stationen lokaliserar vi kompletterande funktioner.

- Vi minskar barriäreffekter och gör det lättare att röra sig inom den regionala stadskärnan Kungens kurva/Skärholmen genom att förstärka och skapa nya kopplingar över och under E4/E20. Vi möjliggör för en överdäckning av E4/E20 för att ytterligare knyta ihop den regionala stadskärnan, bortom planperioden.

- För att skapa förutsättningar för en mer levande stadsmiljö effektiviserar vi markanvändningen och möjliggör för fler målpunkter och mötesplatser. Vi ger mer utrymme för trottoarer och cykelvägar i området för att lockar 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.

- När vi utvecklar Kungens kurva utreder vi buller- och luftsituationen samt risker kopplat till utveckling nära infrastruktur. Vi prövar placering av byggnader, utformning av gaturum samt att behålla och nyplantera vegetation för att dämpa buller och rena luften.

- Vi inleder en process för att utreda möjligheten att upphäva del av Gömmarens naturreservat genom att justera gränsen söderut för att möjliggöra för ny bebyggelse, parkfunktioner samt skapa tydligare kopplingar in i naturreservatet. Vi bevarar befintliga höga naturvärden i området och planerar för ytor för att hantera skyfall och översvämningar. Se ”Naturreservat som utreds för annan användning” i markanvändningskartan.

- Vi planerar för två stadsdelsparker och kompletterande mindre parker i området. Vi utvecklar grönstråk som kopplar samman parker och de stora grönområdena i Gömmaren med omgivande stadsdelar. Vi underlättar möjligheten att ta sig till Gömmarens naturreservat genom flera nya entréer.

- 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 minskar andelen hårdgjorda ytor i området genom att bevara och utveckla olika typer av ekosystemtjänster och strävar efter en mångfunktionell grönska. Vi etablerar stråk där extra utrymme ges till dagvattenhantering i öst-västlig riktning och nord-sydlig riktning där det finns en naturlig låglinje.

- I utvecklingen av Kungens kurva tar vi hänsyn till vattenskyddsförskrifter för att skydda Mälaren som dricksvattentäkt.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för E4/20 i vår planering. Läs mer här: Riksintressen, s. 120.

Nuläge och bakgrund

Regional stadskärna och handelsdestination under förändring

Kungen kurva utgör tillsammans med Skärholmen en regional stadskärna utpekad i RUFS 2050. Kungens kurva-Skärholmen är Skandinaviens största handelsplats utanför citykärnorna med ett stort utbud av handel och upplevelser. Cirka 30 miljoner människor besöker området varje år. I utvecklingen av den regionala stadskärnan samarbetar Huddinge med bland annat Stockholms stad och fastighetsägarna.

Under hela 2000-talet har handeln varit under förändring och e-handeln tar allt större marknadsandelar. Utvecklingen för handelsområdet har trots detta varit god. Det pågår en utveckling där vissa hyresgäster efterfrågar mindre lokaler och där andra vill utöka för att även rymma e-handelslösningar. Därför behöver vi ha en flexibel beredskap för kommande förändringar av området.

Områdets struktur utvecklas och anpassas

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. I dagsläget är området ett renodlat handels- och verksamhetsområde och det bor få människor här. För att bredda funktionen av området, möta framtiden samt dra nytta av det goda läget nära kommunikationer och grönområden kompletterar vi successivt området med bostäder, service och mötesplatser.

Ursprunget som handelsområde gör att det finns ett stort utbud av framför allt kommersiell service, men även viss grundläggande samhällsservice, att bygga vidare på när området utvecklas.

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. Närheten till tungt trafikerad infrastruktur gör att området är utsatt för buller och luftföroreningar. Detta blir därför en viktig fråga att hantera i efterföljande planering. Området saknar idag helt kopplingar med spårbunden kollektivtrafik.
Dock pågår planeringen av Spårväg syd, vilken kommer att dras genom området med två preliminära stationslägen. Spårvägens dragning kan komma att justeras. Det behöver även göras plats för en spårvägsdepå inom verksamhetsområdet i Kungens kurvas södra del. Region Stockholm pekar i remissversionen av Kollektivtrafikplan 2050 ut en framtida förlängning av tunnelbanan från Skärholmen med en station i Kungens kurva som en åtgärd bortom 2050.

Spridda målpunkter och stora barriärer
E4/E20 utgör en barriär som separerar Kungens kurva från både Skärholmen och Vårby gård, vilket skapar en otrygg miljö och gör det svårt att röra sig mellan områdena med cykel eller till fots. Att området är planerat utifrån tillgänglighet med 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. 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.

Grönskande omgivning och tillgång till rekreation
I utkanterna av Kungens kurva finns det gott om möjligheter till rekreation. Vid Segeltorps idrottsplats finns ridskola, flera konstgräsplaner och ishall. Här ligger även Gömmarens naturreservat som utgör del av Bornsjökilen, en av tio tätortsnära gröna kilar i stockholmsregionen. För att naturreservatet ska bli mer tillgängligt behöver tillkommande bebyggelse gestaltas för göra det lättare att hitta ut i naturreservatet genom tydliga stråk och nya entréer.

En del av naturreservatet Gömmaren ligger i anslutning till befintlig bebyggelse och kommer att utredas för att rymma ny bebyggelse samt skapa förbättrade kopplingar in i reservatet, som troligen kräver ett upphävande av naturreservatet i dessa delar. I fortsatt process behöver de synnerliga skälen för upphävandet redovisas. För att värna höga naturvärden i utredningsområdet kommer delar att utgöras av parkområde. Övriga delar utreds för bostäder och samhällsservice med en gradvis övergång från bebyggelse till naturreservat. Här behöver befintlig natur bevaras i stråk inom den tillkommande bebyggelsen och värdefulla träd sparas. Ytor för att hantera skyfall och översvämningar behöver studeras. Upphävandet av naturreservatsgränsen innebär att naturreservat kan utvidgas eller bildas på annan plats i kommunen, exempelvis i Flottsbro.

Hårdgjorda ytor kräver utveckling av grönstruktur
Kungens kurva består till stor del av hårdgjorda ytor och inom området saknas grönytor, ekosystemtjänster och platser för rekreation. Det finns därför behov av att tillföra parker, lekplatser och gröna vistelseytor i olika storlekar. För en välfungerande grönstruktur behövs gröna stråk som binder samman grönytor och skapar ett funktionellt nätverk. De gröna stråken behöver även koppla an till befintlig grönstruktur i Vårby, Skärholmen och Gömmaren.

Kungens kurva har avrinning mot Mälaren och avrinningen behöver hanteras när platsen utvecklas för att miljökvalitetsnormerna ska följas. I planeringen behöver tillräckliga ytor avsättas för att hantera och rena dagvatten. Ytorna behöver vara multifunktionella och även fungera för klimatanpassning i form av att motverka översvämningar och urbana värmeöar.

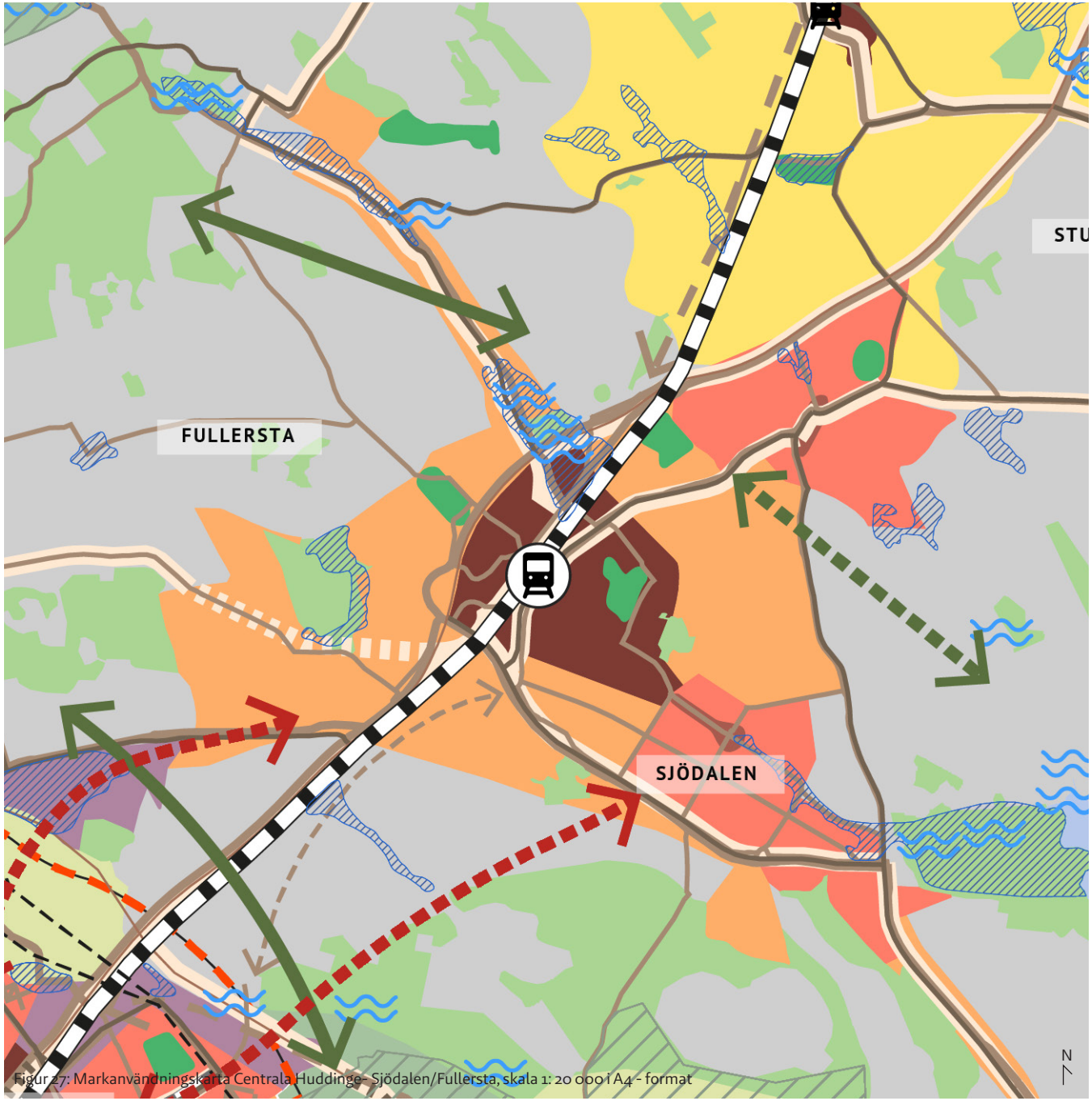
Centrala Huddinge- Sjödalen/ Fullersta

Centrala Huddinge år 2050

I centrala Huddinge kombineras småstadens fördelar med storstadens utbud inpå knuten. Här är människan, mötesplatserna, grönskan och det enkla vardagslivet i centrum. År 2050 har centrala Huddinge kompletterats med attraktiva bostäder, arbetsplatser och service. Områdets historiska framväxt är tydlig med väl bevarad bebyggelse från olika tider. Området genomsyras av en inkluderande atmosfär och det finns tillfällen och platser för alla att mötas.

I centrala Huddinge finns ett aktivt stadsliv och det är gångavstånd mellan vardagens och fritidens platser. Gena cykelstråk kopplar ihop området och kollektivtrafiken är effektiv och det enklaste valet för längre 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 27: Markanvändningskarta Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta, skala 1: 20 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi utvecklar centrala Huddinge för att fortsätta vara kommunens administrativa centrum med nya arbetsplatser inom både offentlig och kommersiell service.

- Vi möjliggör för cirka 10 500 nya bostäder och vi strävar efter att bibehålla en blandning av bostadsformer.

- 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, exempelvis platser för idrott och kultur.

- Vi förtätar och omvandlar i kollektivtrafiknära lägen. Den mesta bebyggelsen tillkommer i stadsdelscentrumet, i Storängen och vid Kvarnbergsplan. I dessa områden blir också bebyggelsen som högst och tätast.

- När vi utvecklar i de centrala lägena nära Huddingevägen (väg 226) och Västra stambanan utreder vi buller- och luftsituationen samt risker kopplat till utveckling nära infrastruktur. Vi prövar lösningar med placering av byggnader och behåller och nyplanterar vegetation för att dämpa buller och rena luft.

- 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. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- Vi utvecklar och stärker de offentliga rummen med attraktiva mötesplatser för både boende och besökande. Vi skapar fler platser för barn och unga genom att till exempel utveckla närparker, fickparker och olika typer av aktivitetsytor.

- Vi synliggör Huddinges historia och kulturmiljöer genom att skapa ett kulturhistoriskt stråk längs Kommunalvägen och ett kulturstråk som binder ihop Huddinge centrum och Fullersta.

- Vi planerar för en sammanhängande grönstruktur och utvecklar ett grön-blått stråk hela vägen från Gömmaren till Trehörningen, längs med Fullerstaåns sträckning. Vi strävar efter en mångfunktionell grönska genom att bevara och utveckla olika typer av ekosystemtjänster, såsom vattenrening och pollinering. Vi lämnar platser med höga naturvärden orörda, bevarar den tätortsnära naturen samt värnar och stärker utpekade spridningssamband. Tätortsnära natur och gröna spridningsstamband pekas ut i markanvändningskartan.

- Vi planerar för olika typer av parker i området. Parkerna ska vara mångfunktionella med en egen identitet och fungera som mötesplatser och upplevelserika sociala rum. De ska även bidra till biologisk mångfald, ta hand om dagvatten och fungera som temperatursänkare vid värmeböljor.

- Vi tillgängliggör de större naturområdena genom fler entréer och parker i direkt anslutning till strövområden och naturreservat vid Källbrink, Sörskogen och Balingsnäs. Vi möjliggör för en genare förbindelse från centrala Huddinge till Orlångens naturreservat över sjön Trehörningen.

- 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 strävar efter en hög andel hållbart resande genom att utveckla bytespunkten vid Huddinge station och gång- och cykelvägnätet i området. Vi möjliggör för en ytterligare uppgång från pendeltåget. 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 och genomför åtgärder överenskomna i åtgärdsvalsstudie för Huddingevägen, väg 226.

- Vi stärker sambanden mot Flemingsberg via Solgård och Rosenhill. Det gör vi med förbättrade möjligheter att röra sig mellan områdena genom att minimera barriäreffekterna av Tvärförbindelse Södertörn och skapa passager som upplevs som trygga.

- Västra stambanan och Huddingevägen (väg 226) är barriärer genom centrala Huddinge. Vi utvecklar befintliga kopplingar mellan området väster och öster om järnvägen och Huddingevägen. Vi stärker sambanden mot omgivande villaområden genom förbättrad gång- och cykelinfrastruktur.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Västra stambanan inklusive station Huddinge i vår planering. Utökning av riksintresset genom fler spår behöver samplaneras mellan Trafikverket och Huddinge kommun. Vi tar hänsyn till planerat riksintresse för Tvärförbindelse Södertörn. Läs mer här: Riksintressen, s. 120.

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, arbetsplatser, service och ett rikt kulturliv.

Området har en blandning av flerbostadshus, radhus och villabebyggelse från olika tidsepoker och en relativt jämn fördelning mellan olika upplåtelseformer. Inom området finns kulturhistoriska miljöer som visar hur området har växt fram. Särskilt värdefull kulturmiljö finns bland annat kring Kommunalvägen, Fullersta gård och Östra Balingsnäs.

Stor utvecklingspotential med utmaningar

Området har sedan tidigare identifierats ha en stor utvecklingspotential på grund av sin närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik. Närheten till infrastruktur gör att området är utsatt för buller och luftföroreningar, särskilt i anslutning till Huddingevägen (väg 226) och Västra stambanan, vilket behöver hanteras i den efterföljande planeringen.

Idag pågår förtätning kring Huddinge centrum och omvandling av Storängens industriområde. Den stora utveckling som planeras i den regionala stadskärnan Flemingsberg kan både vara en potential och utmaning, och något utvecklingen i centrala Huddinge måste förhålla sig till.

Natur, grönstruktur och topografiska lågpunkter
Centrala Huddinge ligger nära större naturområden i Källbrink, Balingsnäs och Sörskogen, vilka behöver tillgängliggöras för invånarna. Området gränsar även till Orlångens naturreservat, där sjön Trehörningen innebär långa omvägar ut i naturreservatet. Mellan Storön och strandkanten invid Orlångens naturreservat är avståndet kort över sjön, vilket skapar möjligheter för en framtida genare förbindelse. Grönstrukturen i Sjödalen och Fullersta domineras av större strövområden och naturreservat i stadsdelarnas utkanter, samt 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 bevara och utveckla grönstrukturen och de gröna spridningssambanden. Inom Sjödalen och Fullersta finns topografiska lågpunkter längs Fullerstaåns dalgång, särskilt längs Åvägen och i Storängen. 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 (väg 226) och Storängsleden bidrar med goda kommunikationer. För att förbättra Huddingevägens funktion finns en åtgärdsvalsstudie genomförd tillsammans med grannkommuner, Trafikverket och Region Stockholm. När Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd planeras Storängsleden och Lännavägen övergå till kommunalt väghållarskap och får då en annan funktion.

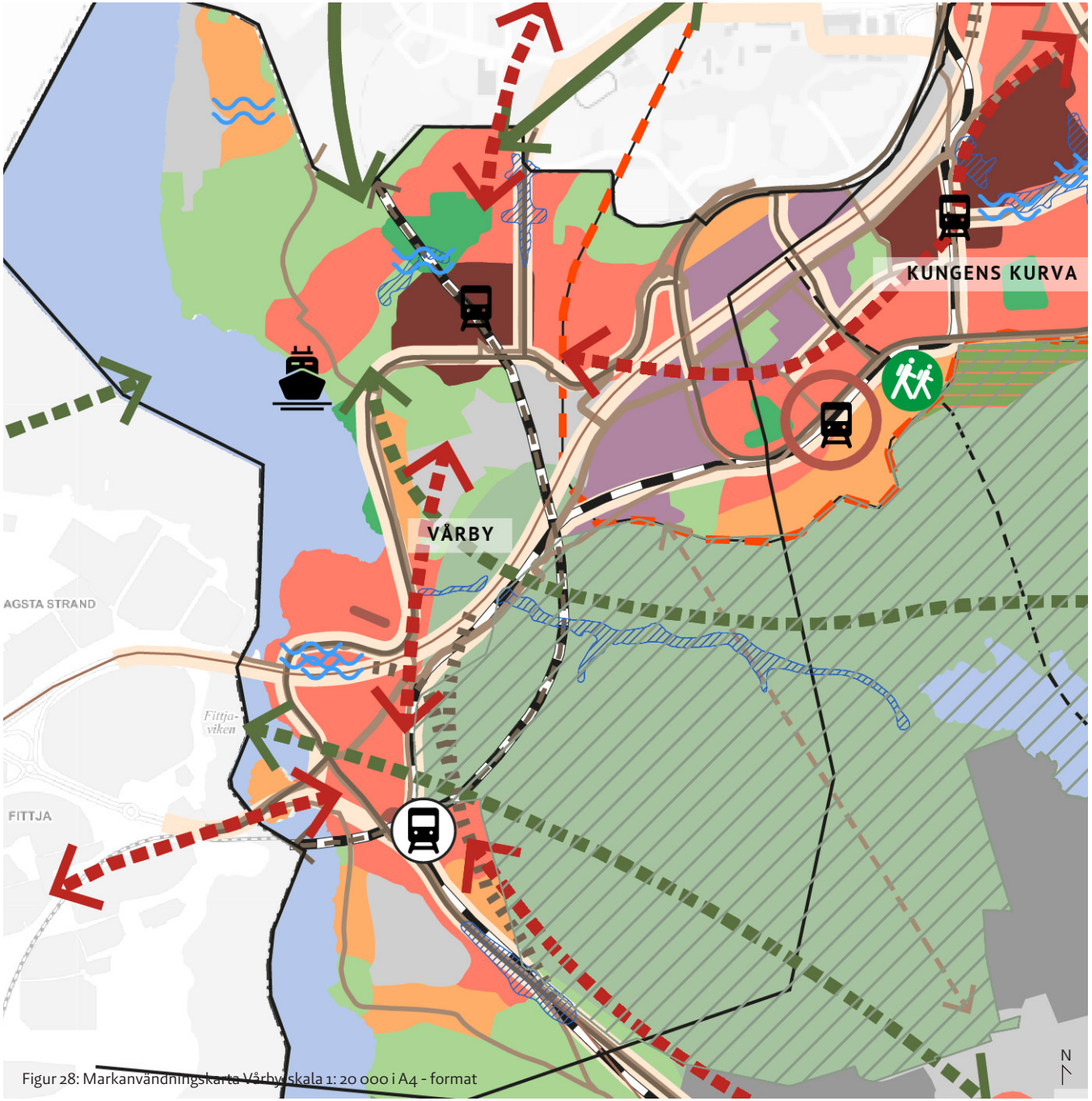
Järnvägen och Huddingevägen (väg 226) utgör stora barriärer för att röra sig mellan delområdena Sjödalen och Fullersta. Idag finns några platser att korsa järnvägen och vägen för gående och cyklister, men det är svårt att hitta vidare in till de centrala delarna. Planerade Tvärförbindelse Södertörn kommer att utgöra en barriär mellan centrala Huddinge och Flemingsberg, där kopplingarna redan är bristande idag.

Vårby

Vårby år 2050

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

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



Figur 28: Markanvändningskarta Vårby skala 1: 20 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi möjliggör för cirka 6 700 nya bostäder och nya lokaler för arbetsplatser inom offentlig service såväl som ytor för kommersiella lokaler.

- När vi utvecklar Vårby utgår vi från befintlig bebyggelsestruktur och tillför nya rumsliga kvaliteter som skapar förutsättningar för ett mer varierat stadsliv. 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.

- Vi utgår från kulturmiljöprogrammet när vi utvecklar området. Vi ser de utpekade kulturmiljövärdena som en resurs i utvecklingen och tar hänsyn till dem i fortsatt planering. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- 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, exempelvis platser för idrott och kultur.

- 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 befintliga centrum genom att planera för mer bebyggelse med lokaler och inbjudande torg och parker intill Vårby gårds stadsdelscentrum och det lokala centrumet i Vårby Haga i anslutning till Masmo torg. 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 Vårby Haga där utbudet är sämre. På så sätt verkar vi också för att stärka förutsättningarna för ett större kommersiellt utbud.

- När vi utvecklar ny bebyggelse i Vårby rustar vi samtidigt upp befintliga utomhusmiljöer så att hela Vårby utvecklas i samma takt.

- 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 Vårby utreder vi buller- och luftsituationen samt risker kopplat till utveckling nära infrastruktur. Vi prövar lösningar med placering av byggnader, utformning av gaturum samt behåller och nyplanterar vegetation för att dämpa buller och rena luft.

- Vi skapar möjlighet för fler att ta del av Vårbys attraktiva läge vid Mälaren och Albysjön bättre genom att utveckla en strandpromenad längs hela viken. Stråket ska ha en sammanlänkande funktion och ett variationsrikt innehåll för möten och rekreation från Flottsbro i söder till Korpberget i norr. Vi bevarar och stärker den biologiska mångfalden längs strandlinjen genom att stärka stråket med grönstruktur.

- Vi planerar för fler tydliga entréer till Gömmarens naturreservat och naturområdena vid Flottsbro och Korpberget.

- Vi stödjer de kopplingar över och under Tvärförbindelse Södertörn som Trafikverket planerar i samband med utbyggnaden i höjd med trafikplats Flottsbro och trafikplats Gömmaren, för att minska trafikledens barriäreffekt.

- Vi möjliggör för att ta fram vattnet i Vårbyravinen och skapa en trygg plats med nya vistelseytor genom att utveckla ett parkstråk i anslutning till ravinen. Ravinen kan även fungera för avrinning och rening av dagvatten från lågpunkter i Vårby gård.

- Vi stärker de svaga gröna sambanden i den regionala grönstrukturen som löper genom Vårby i nord-sydlig och öst-västlig riktning samt de gröna spridningssambanden genom att utveckla parker, tätortsnära natur och gröna stråk. De gröna kilarna och svaga sambanden återfinns i hänsynskartan och de gröna spridningssambanden i markanvändningskartan.

- I utvecklingen av Vårby tar vi hänsyn till vattenskyddsförskrifter för att skydda Mälaren som dricksvattentäkt.

- 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 utvecklar Masmo station till en regional bytespunkt i samarbete med Region Stockholm och verkar för att öppna upp ytterligare en entré vardera till tunnelbanestationerna Masmo respektive Vårby gård.

- Vi minskar barriäreffekterna av E4/E20 genom att planera för ett sammanhållet och finmaskigt gatunät som passerar motorvägen. Det ska vara tryggt att röra sig i samt lätt att förstå 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. 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. 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 om riksintressen i kapitlet Riksintressen på s. 118.

Nuläge och bakgrund

Utvecklingsområde med mångfald och gemenskap

Vårby är Huddinges västligaste kommundel, belägen intill Mälaren mellan Vårberg i Stockholms stad och Fittja i Botkyrka kommun. Kommundelen består av delområdena Vårby Gård och Vårby Haga, i folkmun ofta kallad Masmo.

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 bland invånarna.

Ensidigt bostadsbestånd och utveckling nära kollektivtrafik

Bostadsbeståndet i Vårby är idag ensidigt med en övervägande andel hyresrätter i flerbostadshus. Ungefär en fjärdedel av bostäderna är bostadsrätter. Det finns även radhus, bland annat på Myrstuguberget i Vårby Haga, samt ett mindre antal friliggande villor. Området har relativt hög andel mindre lägenheter och samtidigt en hög andel trångbodda hushåll.

Området är utpekat som utvecklingsområde på grund av sin närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik. Närheten till tungt trafikerad infrastruktur gör att området är utsatt för buller och luftföroreningar, både i anslutning till tunnelbanan och stora trafikleder. Detta innebär en målkonflikt och är en viktig fråga att hantera i efterföljande planering.

Bristande kopplingar i stadsstrukturen
Vårby har idag en splittrad stadsstruktur och fysiska barriärer präglar stadsdelen. Trafikleden E4/E20 separerar delområdena Vårby Gård och Vårby Haga. När Tvärförbindelse Södertörn byggs ut kommer den att utgöra ytterligare en stor barriär i anslutning till området.

Botkyrkaleden utgör en barriär inom Vårby Haga, som planeras att övergå till kommunalt väghållarskap när Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd och får då en annan funktion än i dag.
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 en hållplats i Masmo. Spårvägens planerade dragning kan komma att justeras. Masmo station pekas ut som en regional bytespunkt, vars betydelse kommer att öka med spårvägen. Tunnelbanestationen Masmo har idag en ingång vid torget men det finns ytterligare en uppgång till Masmoplatån som förbereddes och schaktades vid utbyggnaden men som idag är plomberad.

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 norrut mot centrala delar av Stockholm samt till Ekerö skulle både ge restidsvinster och 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 hela 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. Vårby Gård är relativt välförsett med samhällsservice liksom möjligheter till rekreation, mötesplatser, idrott och fysisk aktivitet. I Vårby Haga är däremot tillgången till service och mötesplatser är låg i förhållande till hur många som bor i området.

Kulturutbudet är begränsat och föreningslivet lider brist på ändamålsenliga lokaler. Befintliga utomhusmiljöer upplevs delvis som ej omhändertagna. Många kvinnor upplever de offentliga rummen som mansdominerade och otrygga. I Vårby Gårds centrum finns problem med otrygghet, som bland annat bottnar i låg orienterbarhet med nivåskillnader, slitage och få ögon på platsen.

Skogås och Trångsund

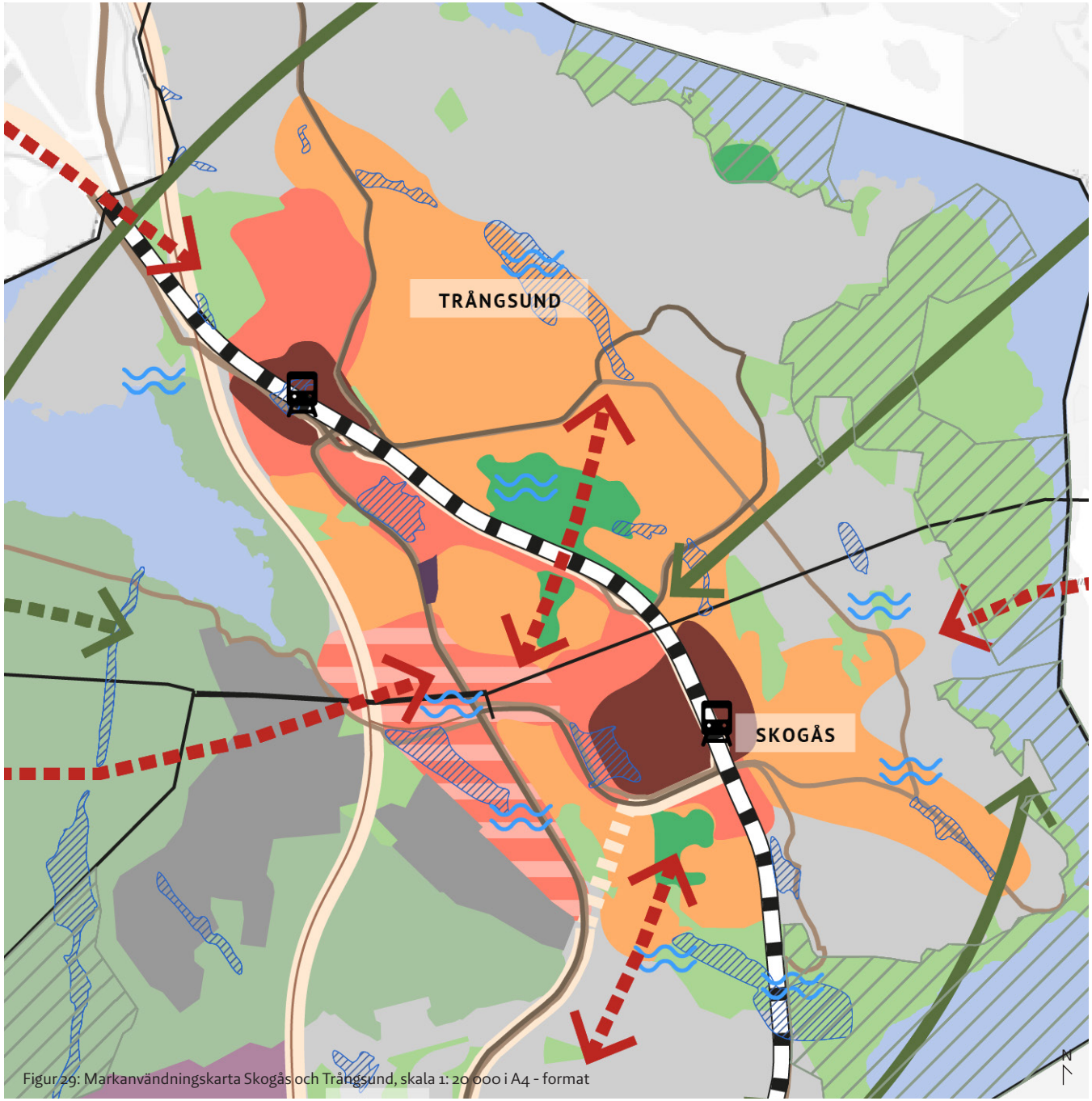
Skogås och Trångsund år 2050

År 2050 är Skogås och Trångsund en sammanvuxen, grönskande och vattennära stadsdel med god service. Området fungerar som en trivsam hemort såväl som en regional målpunkt för rekreation. I en växande huvudstadsregion är områdets centrala placering med närhet till spårbunden kollektivtrafik, tillsammans med Drevviken 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.

Arbete med utvecklingsplan pågår i Skogås och Trångsund

Det pågår ett arbete med fördjupad planering i form av en utvecklingsplan för Skogås och Trångsund. I utvecklingsplanen utreds det närmare var förtätning och ny bebyggelse är lämplig och frågor som hur många bostäder vi möjliggör i området kommer att preciseras. I avsnittet Så här gör vi nedan beskriver vi viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering.



Figur 29: Markanvändningskarta Skogås och Trångsund, skala 1: 20 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Ny bebyggelse koncentreras till spårstationerna samt viktiga stråk och noder i området. Vi kompletterar med högre och tätare bebyggelse i stationsnära lägen samt mindre flerfamiljshus och tät småhusbebyggelse i mindre centrala lägen.

- 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 förbättrar kopplingarna över och under järnvägen för att knyta samman östra och västra delarna av området.

- Vi ser till att den kommunala servicen i form av exempelvis skolor, förskolor och idrottsplatser, utvecklas i takt bostadsbyggandet. Vi tillför möjligheter för olika typer av service, arbetsplatser, verksamheter och kulturutbud för att skapa möjligheter för ett bra vardagsliv.

- Med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet värnar vi om Skogås-Trångsunds struktur och karaktär av årsringar som berättar om områdets framväxt över tid. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- Vi utreder möjligheterna att skapa en entré in i Skogås i anslutning till väg 73 och korsningen Gamla Nynäsvägen/Österleden. Inom arbetet med utvecklingsplanen prövar vi möjligheterna att utveckla bostäder, arbetsplatser och en stadsdelspark i området, samt att markförlägga den kraftledning som går genom området.

- När vi utvecklar Skogås och Trångsund utreder vi buller- och luftsituationen samt risker kopplat till utveckling nära infrastruktur. Vi prövar lösningar med placering av byggnader, utformning av gaturum samt att behålla och nyplantera vegetation för att dämpa buller och rena luften.

- Vi förbättrar tillgängligheten till vattnet genom tydliga stråk som gör det lätt att hitta dit. Vi levandegör strand- och vattenlinjen med promenadstråk och badplatser. Utvecklingen tar hänsyn till höga naturvärden och anpassas till skyddade strandområden.

- Vi planerar för en sammanhängande grönstruktur som bidrar med ekosystemtjänster vilka reglerar områdets klimat och ljudmiljö. Vi bevarar områden med de högsta naturvärdena samt värnar och utvecklar de gröna spridningssambanden för olika arter. Naturvärden pekas ut i hänsynskartan och gröna spridningssamband i markanvändningskartan.

- Vi stärker de svaga gröna sambanden i den regionala grönstrukturen som löper genom Trångsund i nord-sydlig riktning genom att utveckla parker, tätortsnära natur och gröna stråk. De gröna kilarna och sambanden återfinns i hänsynskartan.

- Vi bevarar och tillgängliggör befintliga naturområden och parker samt utvecklar nya parker, vilket stärker Trångsund och Skogås prägel av grönska och lugn. Vi utvecklar Nytorps mosse som en mötesplats för hela området.

- Vi planerar för att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering i området genom att peka ut lågpunkter samt var det finns behov av åtgärder för dagvatten och skyfall i markanvändningskartan. I den fortsatta planeringen studerar vi detta mer detaljerat.

- 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, se Behov av stärkt samband samt Utredningsstråk stamnät i markanvändningskartan.

- Vi stärker de mellankommunala sambanden med förbättrade förutsättningar för gång-, cykel- och/eller kollektivtrafik. Norrut mot Farsta i Stockholm, söderut mot Vega i Haninge och österut mot Trollbäcken i Tyresö. Se Behov av stärkt samband i markanvändningskartan.

- Vi samarbetar med Region Stockholm för att kapacitet på Nynäsbanan kommer östra Huddinge till del i högre utsträckning än idag. Tillsammans med våra grannkommuner, Trafikverket och Region Stockholm genomför vi åtgärder överenskomna i åtgärdsvalsstudie för väg 73, Nynäsvägen.

- I planeringen eftersträvar vi att hitta lösningar som bidrar till att överbrygga de fysiska och mentala barriärer som separerar Skogås och Trångsund från övriga Huddinge.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Nynäsbanan, väg 73 Nynäsvägen samt station Trångsund och Skogås. Läs mer om riksintressen i kapitlet Riksintressen på s. 118.

Nuläge och bakgrund

Beläget 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. Området är utpekat som utvecklingsområde på grund av sin närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik samt för att utgöra tyngdpunkter för utveckling av bostäder och service i den östra delen av kommunen.

Den regionala tillgängligheten är mycket god. Både Nynäsvägen och Nynäsbanan med stationer i Skogås och Trångsund skär genom kommundelen i nordsydlig riktning. I dag trafikeras Nynäsbanan delvis med så kallade skipstoptåg, som innebär att alla pendeltåg inte stannar i Skogås och Trångsund. Närheten till järnvägen och väg 73 gör att delar av området är utsatt för buller och luftföroreningar, vilket är en viktig fråga att hantera i efterföljande planering. För att förbättra funktionen av framtida väg 73 finns en åtgärdsvalsstudie genomförd tillsammans med grannkommuner, Trafikverket och Region Stockholm. Denna visar på behov av åtgärder i hela transportsystemet.

Behov av fler arbetsplatser

Både Skogås och Trångsund har en förhållandevis låg arbetsplatskvot, vilket betyder att det finns få arbetsplatser i relation till befolkningen i arbetsför ålder. I kommande utveckling av området blir det därför viktigt att titta på möjligheten att tillföra nya arbetsplatser.

I verksamhetsområdet väster om järnvägen i Trångsund finns bland annat en återvinningscentral, lättare industri, hantverksföretag och verkstäder. Det rymmer viktiga arbetstillfällen samtidigt som det är svårt att hitta ny verksamhetsmark i kommunen. Här finns en målkonflikt med eventuell omvandling på sikt, och det är viktigt att i fortsatt planering pröva möjligheterna att behålla en del av verksamheterna. Då området är beläget i en lågpunkt behöver även åtgärder för att ta hand om skyfall studeras.

Ojämn fördelning av bostadsformer mellan delområden
Bebyggelsen i Skogås och Trångsund har vuxit fram i etapper och bildar årsringar i bebyggelseväven. Bebyggelsen är sammanhållen på östra sidan av järnvägen medan strukturen på västra sidan av järnvägen är mer splittrad. I området finns särskilt värdefulla kulturmiljöer i del av Hammartorp, hela låghusbebyggelsen i östra delen av Skogås samt den så kallade Korvlinjen.

Bostadsbeståndet i området som helhet är relativt jämnt fördelat mellan upplåtelseformer och hustyper, men de är klustrade i olika delområden. I anslutning till båda centrumen finns områden med flerbostadshus, där hyresrätter dominerar. I de yttre delarna av Trångsund finns stora sammanhängande villaområden med äganderätter. På östra sidan av järnvägen i Skogås finns ett område med stor andel radhus i olika upplåtesleformer. 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. De fysiska kopplingarna till centrala och västra delarna av Huddinge är idag bristande. Samband och kopplingar mellan delområdena Skogås och Trångsund har potential att stärkas.

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. Mellan Skogås och Länna är kopplingarna bristande både för gång, cykel och kollektivtrafik.

God tillgång till rekreation, grönska och vatten
I Skogås och Trångsund möts flera av regionens värdefulla gröna kilar. Bebyggelsen i Trångsund skapar tillsammans med Drevviken ett svagt samband mellan Nacka-Värmdökilen i norr och Hanvedenkilen sydväst om området.

Tillgången till grönområden och rekreation är god i hela Skogås och Trångsund. I väster finns Magelungen och Ågesta friluftsområde som möter Lännaskogens naturreservat i söder. I öster möter området sjön Drevviken och Trångsundskogens naturreservat. Längs strandlinjen finns flera populära badplatser. Delar av villaområdena har idag brist på parker.

Grönområden och klimatanpassning i den byggda miljön
Både Skogås och Trångsund är till sin karaktär gröna områden där en hel del natur har sparats och bebyggelsen anpassats till terrängen. Höga naturvärden klass 1 och 2 återfinns inom delar av både Skogås och Trångsund. De centrala delarna av Trångsund och Skogås innehåller flera skyddsvärda träd, främst ekar.

I de stationsnära lägena kommer i huvudsak den framtida utvecklingen och förtätningen ske. I samband med exploatering är det viktigt att bevara höga naturvärden och gröna spridningssamband. Inom området finns flera lågpunkter, bland annat vid Trångsunds verksamhetsområde. Vid kraftiga regn och där det finns stor andel hårdgjorda ytor finns risk för översvämningar, något som behöver studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Tillgång till service men 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.

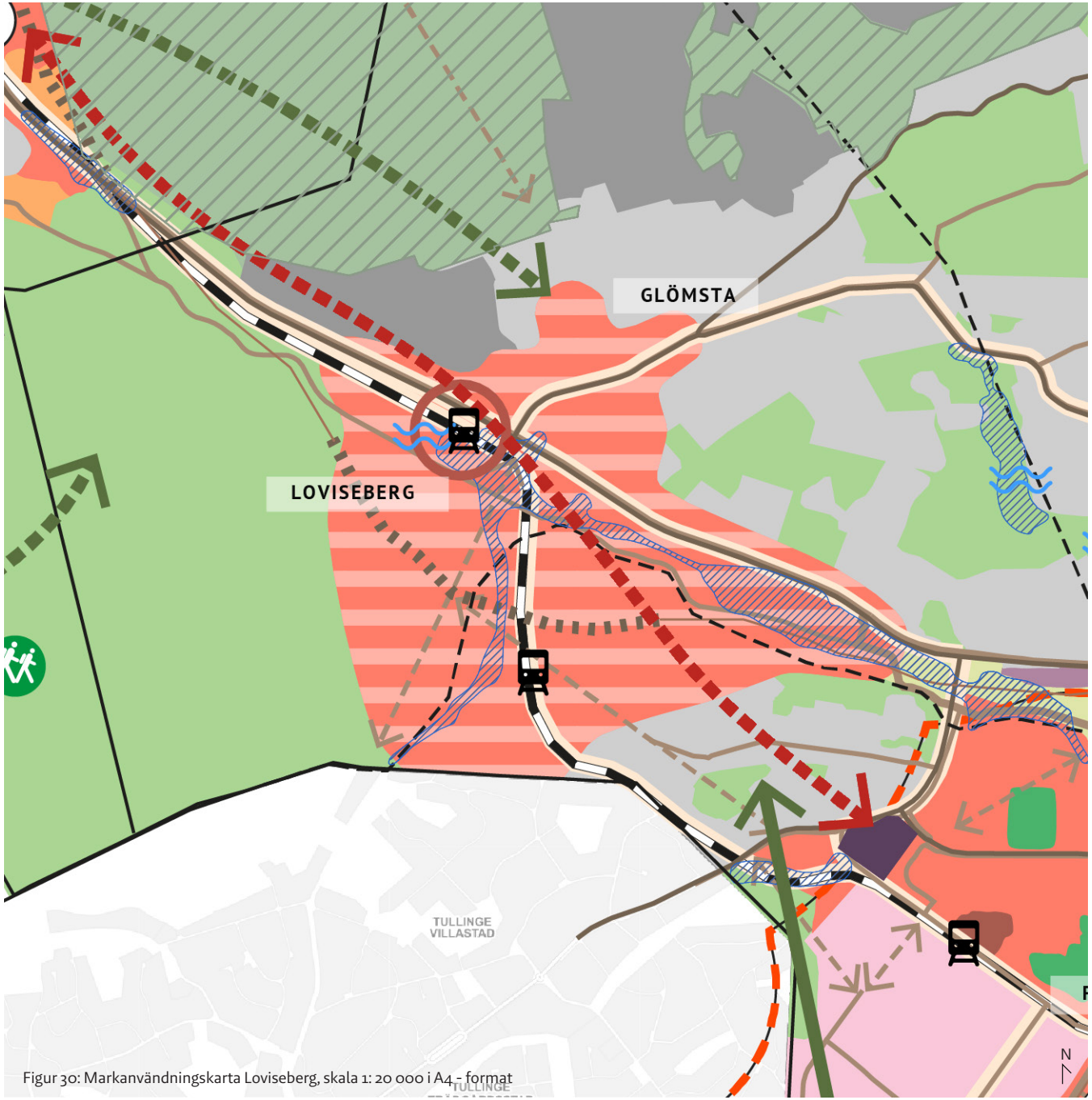
I Skogås och Trångsund finns ett gott utbud av skolor, från förskola upp till och med gymnasiet, samt idrottsplatser. Både offentlig och kommersiell service finns i nuläget i båda centrumanläggningarna. Trångsund har ett lägre utbud av offentlig service än Skogås, här saknas exempelvis bibliotek. Komplettering med bostäder skapar ett ökat underlag för både kommersiell och offentlig service.

Loviseberg

Utvecklingen i 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 nedan utifrån viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering.



Figur 30: Markanvändningskarta Loviseberg, skala 1: 20 000 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 samt motverka de barriäreffekter som kan uppstå intill ny infrastruktur. 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 den regionala grönstrukturen genom att tillsammans med Trafikverket planera för Tvärförbindelse Södertörn i tunnel genom delar av Glömstadalen.

- Genom utvecklingen av Loviseberg riskerar det svaga gröna sambandet mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen, samt Bornsjökilen att ytterligare försvagas. I utvecklingen av Loviseberg värnar vi sambanden och planerar en grönstruktur med parker och parkstråk som kan minska en negativ påverkan på dem. De regionala svaga gröna sambanden samt kilarna syns i Hänsynskartan.

- 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 avsätter ytor för flödesreglering, som till viss del kan kombineras med områdets grönstruktur. 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 ger utrymme för Spårväg syd och ett regionalt cykelstråk genom området.

- Vi planerar för ett lokalt centrum i anslutning till kommande läge för spårvagnshållplats 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 viktiga kärnområden med höga naturvärden, sumpskogar och viktiga spridningssamband för signalarter. Vi utvecklar dem genom nya planteringar som bidrar till att stärka dessa värden. Spridningssamband syns i markanvändningskartan och områden för höga naturvärden, ekologiskt känsliga områden med mera syns i Hänsynskartan.

- Vi tar hänsyn till kulturhistoriska värden i området och lyfter särskilt fram Tingsvägen och runristningen som kvaliteter när vi utvecklar området. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- Vi planerar åtgärder för att skydda kommande bebyggelse från buller och luftföroreningar där Tvärförbindelse Södertörn planeras i ytläge.

- Vi tar hänsyn till befintligt och planerat riksintresse för vägar samt riksintresse för Totalförsvaret. Läs mer om riksintressen i kapitlet Riksintressen på s. 118.

Nuläge och bakgrund

Utvecklingen innebär 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. Trots det finns en målkonflikt mellan fortsatt brukande av denna 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

Kommunen undertecknade Sverigeförhandlingen i april 2017, vilket innebär att Region Stockholm och staten bidrar med finansiering för utbyggnad av Spårväg syd genom området. 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. Tillkommande bebyggelse behöver ske utan att göra intrång i tunnelns skyddszon.

Stora planerade 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 planeras dagens Glömstavägen övergå till kommunalt väghållarskap och får då en annan funktion.

Region Stockholm planerar för stombusstrafik längs Glömstavägen även efter att Tvärförbindelsen kommit till. Det pågår utbyggnad av en cykelväg mellan Masmo och Flemingsberg, via Loviseberg. Det regionala cykelstråk som är tänkt i denna sträckning planeras längs denna cykelväg, men kan i delar komma att flyttas till den cykelväg som planeras i samband med Tvärförbindelse Södertörn. Det nya området får genom dessa åtgärder bra tillgång till kollektivtrafik och cykelvägar, men också god tillgänglighet med bil. Det innebär också tillkommande barriärer i och kring området.

Riskområde för översvämningar och 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, framför allt 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. Med anledning av de många åtgärder som planeras i området kommer dagvattenflödena påverkas i området, som innebär utmaningar i planeringen av områdets dagvattensystem. 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 med 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.

Höga naturvärden och viktiga gröna samband
Loviseberg gränsar och är en viktig länk till Gömmarens naturreservat i nordväst, som med sin koppling till Flottsbroområdet i sydväst utgör en förlängning av Bornsjökilen vidare söderut. Söder om Glömstavägen finns ett svagt grönt samband utpekat i RUFS 2050 mellan Bornsjökilen i väster och Hanvedenkilen i öster.

Här finns också flera områden med höga naturvärden, ekologiskt känsliga områden och skyddade arter, samt ett biotopskydd för Glömstadiket. Genom området finns också spridningssamband för bland annat padda och tofsmes 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.

Ett område med historiska spår
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.

I anslutning till Loviseberg finns också St: Botvids begravningsplats, vars behov av utrymme för framtiden behöver bedömas och beaktas i utvecklingen av Loviseberg.

Centrala Segeltorp

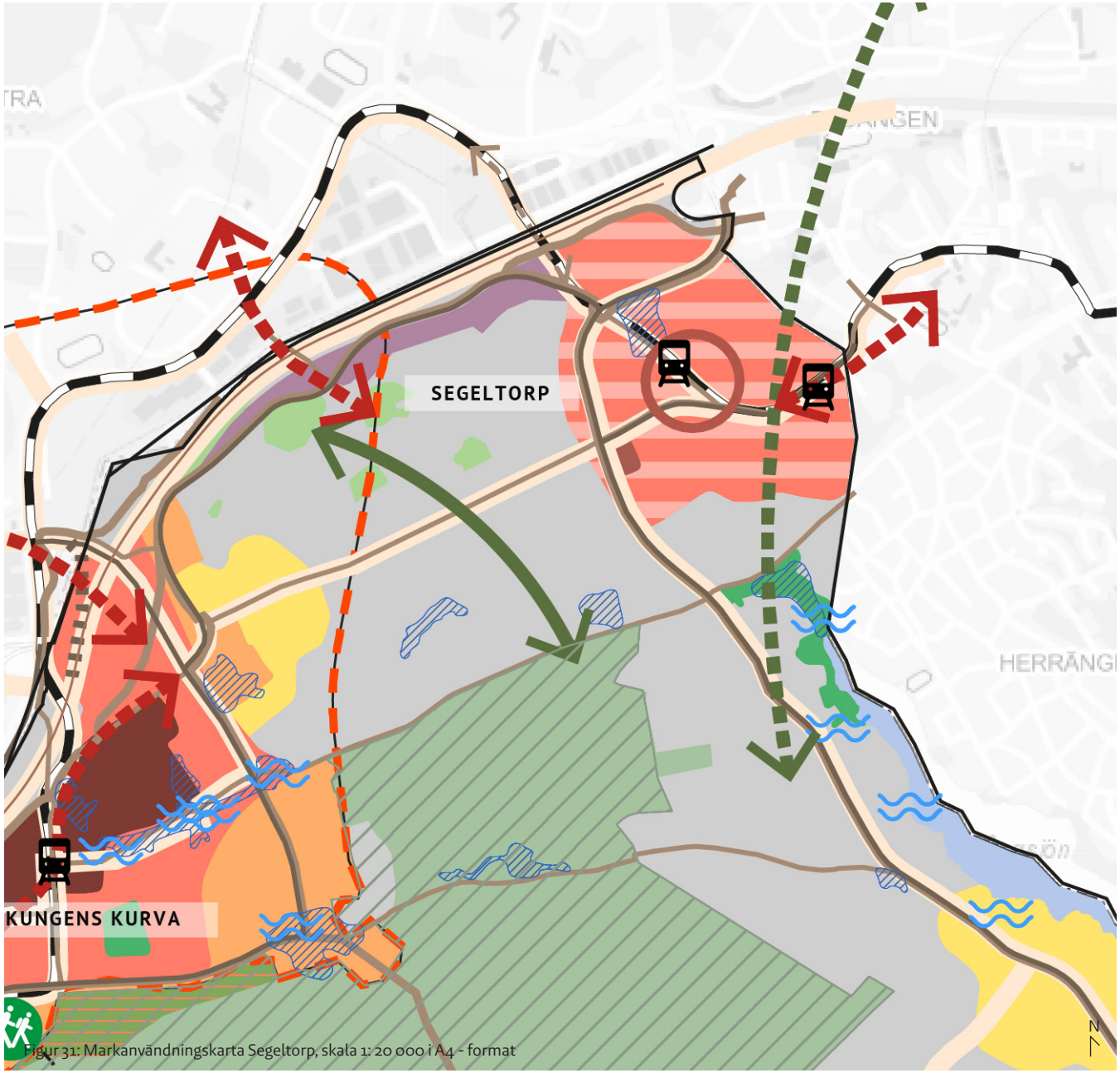
Centrala Segeltorp ska utredas vidare

Delar av Segeltorp står inför förändringar. Med Spårväg syd som planeras genom områdets nordöstra delar förbättras kommunikationsmöjligheterna. Det innebär en potential för att komplettera Segeltorp med ny bebyggelse och fler funktioner. 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.

Centrala delar av Segeltorp, med tyngdpunkt på dagens verksamhetsområde, är därför 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 spårvägen.

Därför beskrivs Så här gör vi nedan utifrån viktiga frågor att ha med sig i fortsatt planering i centrala Segeltop med utblickar mot omgivningen. Övriga delar av Segeltorp planeras inte för förändring i samma utsträckning och beskrivs under Utveckling övrig bebyggelse.

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.



Figur 31: Markanvändningskarta Segeltorp, skala 1: 20 000 i A4 - format

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi ger utrymme för Spårväg syd i området och drar 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. Vi minimerar barriäreffekterna av spårvägen. Här görs fortsatta avvägningar mellan ställningstagandena nedan.

- När vi utvecklar de delar av Segeltorp där buller och luftkvaliteten är sämre skaffar vi oss mer kunskap om buller- och luftsituationen. Vi utreder även risker kopplat till utveckling nära infrastruktur. Vi prövar lösningar med placering av byggnader, utformning av gaturum samt behåller och nyplanterar vegetation för att dämpa buller och rena luften.

- 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. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- 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 sambandet över motorvägen mot Sätra och Skärholmen och utreder förutsättningarna för gång- och cykelstråk i samband med spårvägsbron över motorvägen.

- Vi bevarar och utvecklar befintliga parkerna och grönområdena i anslutning till området och kompletterar med nya. Vi värnar områden med hög biologisk mångfald och starka spridningssamband samt utvecklar de svaga spridningssambanden, utpekade i markanvändningskartan. Vi utvecklar entrén till Långsjön samt till områdets stadsdelspark och förbättrar stråket runt Långsjön.

- Vi gör det lättare för boende och besökare att hitta mellan Gömmarens naturreservat och Spårväg syds hållplatser, bland annat genom att utveckla entrén till Gömmarens naturreservat och området i anslutning till denna.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för E4/E20. Läs mer om riksintresseni kapitlet Riksintressen på s. 118.

Nuläge och bakgrund

Stora förändringar av infrastrukturen ger nya förutsättningar

Kommunens undertecknande av Sverigeförhandlingen i april 2017 innebär att sträckningen av Spårväg syd planeras vid dagens verksamhetsområde med två hållplatslägen i anslutning till området. Det ger goda förutsättningar för en utveckling i kollektivtrafiknära läge, framför allt inom verksamhetsområdet, med mer blandad bebyggelse och funktioner som kan komplettera dagens Segeltorp. Spårvägens dragning kan komma att justeras.

Det framtida goda kollektivtrafikläget samt läget nära E4/E20 innebär att området i delar störs av såväl buller som dålig luftkvalitet från motorvägen. Detta blir därför en viktig fråga att hantera i efterföljande planering.

Ensidigt bostadsutbud och viktiga arbetstillfällen

Segeltorp som kommundel har vuxit fram genom avstyckningen av Smista gård till villatomter under 1920-talet och sedan successivt kompletterats med småhusområden. Områdena rymmer värdefulla kulturmiljöer utpekade i Huddinges kulturmiljöprogram, bland annat i Jakobslund, som ligger inom utvecklingsområdet. 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.

I dagens verksamhetsområde finns bland annat lättare industri, hantverksföretag och livsmedelstillverkning. De rymmer viktiga arbetstillfällen samtidigt som det är svårt att hitta ny verksamhetsmark. Här finns en målkonflikt med tänkt bebyggelseutveckling och det är viktigt att i fortsatt planering pröva möjligheterna att behålla en del av verksamheterna.

Brist på natur nära bostaden och för klimatreglering

Utanför utvecklingsområdet gränsar Segeltorp till det stora naturreservatet Gömmaren i syd, samt till Långsjön i öster. Däremot är tillgången till bostadsnära natur låg i Segeltorp som kommundel. Grönstrukturen består framför allt av villaträdgårdar och privat mark, och området som helhet saknar såväl parker generellt som en stadsdelspark. Det råder brist på lekplatser då det enbart finns en i området idag, Pallisadparken.

Det finns identifierade spridningssamband för Tofsmes i anslutning till utvecklingsområdet som behöver beaktas i fortsatt planering. Utrymmen för dagvattenhantering behövs i flera delar av kommundelen. Möjlighet finns att rymma dagvattenanläggningar vid entrén till Långsjön förutsatt att de samtidigt bidrar till en trevlig parkmiljö. Inom utvecklingsområdet finns ett åtgärdsområde för översvämningsrisk som särskilt behöver studeras vidare. Befintligt ledningsnät för dagvatten har kapacitetsbrister inom området Jakobslund som behöver studeras vidare.

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.

Bland de mötesplatser som finns i dag finns exempelvis bibliotek integrerat i skolan. 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. Med den planerade utvecklingen i dagens verksamhetsområde kommer tyngdpunkten för Segeltorp förskjutas och de möjliga centrumbildningarna behöver förhålla sig till varandra.

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

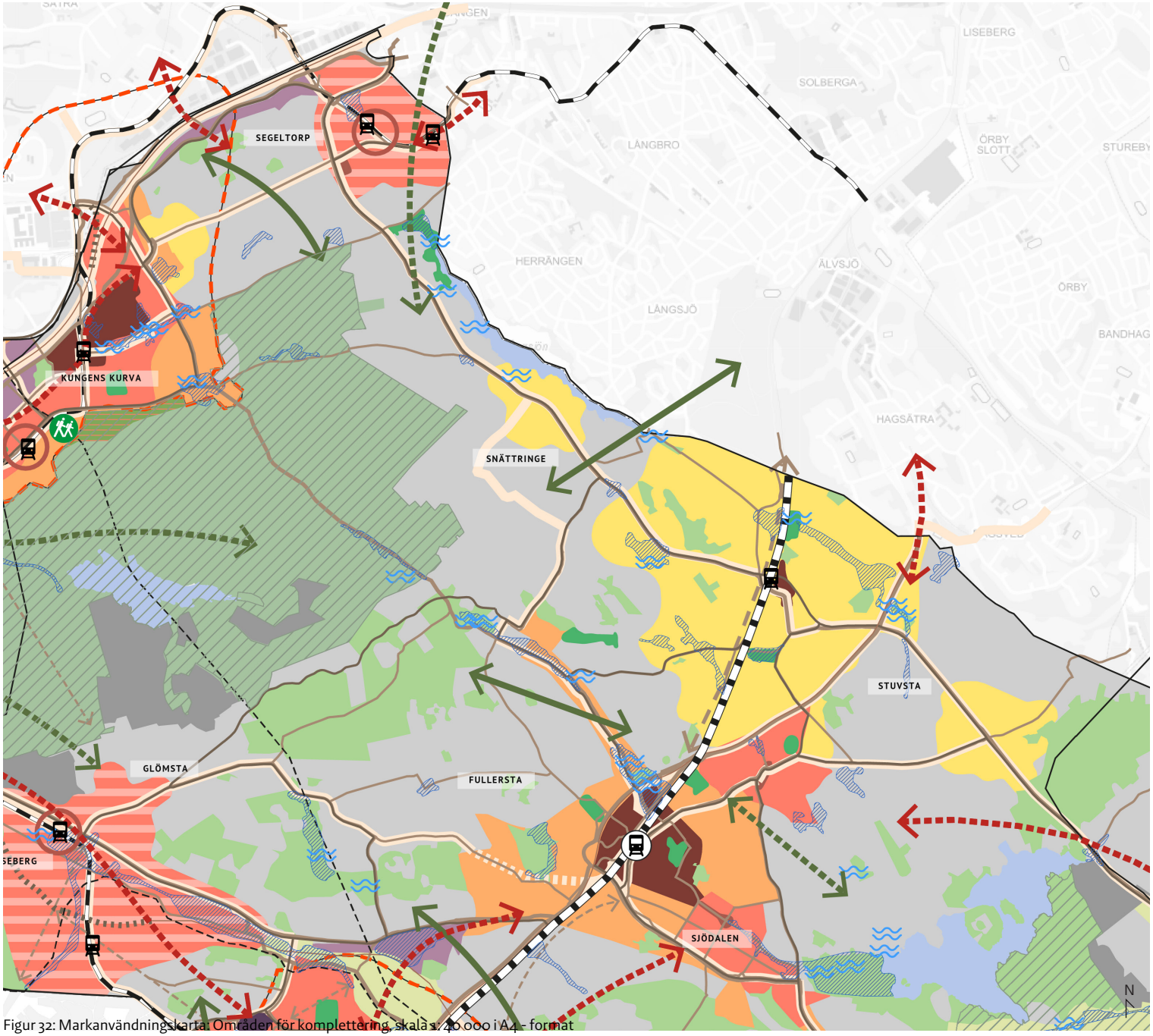
Här beskriver vi utvecklingen av nya och befintliga områden för verksamheter med arbetsplatser och stadsstödjande funktioner som inte kan kombineras med bostäder.

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 nära 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.



Figur 32: Markanvändningskarta: Områden för komplettering, skala 1: 40 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

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.

- När vi utvecklar i kollektivtrafiknära lägen tar vi reda på mer om buller- och luftsituationen samt risker kopplat till utveckling nära infrastruktur i området. Vi prövar lösningar med placering av byggnader, utformning av gaturum samt att behålla och nyplantera vegetation för att dämpa buller och rena luft.

- 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 och värnar och stärker gröna spridningssamband.

- Tätortsnära natur och gröna spridningssamband finns utpekade i markanvändningskartan.

- Vi säkerställer kollektivtrafikens framkomlighet när vi kompletterar med ny bebyggelse längs stamnätet för kollektivtrafik. Tillsammans med grannkommuner, Trafikverket och Region Stockholm planerar vi för åtgärder i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som är gjord för väg 226, Huddingevägen.

- 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. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- 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 mellan Trafikverket och Huddinge kommun. Läs mer om riksintressen i kapitlet Riksintressen på s. 118.

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. Den goda tillgängligheten kan innebära att områdena är utsatta för höga bullernivåer och risk för luftföroreningar. För att förbättra funktionen för väg 226, Huddingevägen finns en åtgärdsvalsstudie framtagen tillsammans med grannkommuner, Trafikverket och Region Stockholm.

Områdena 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 till stor del redan bebyggda

I Huddinges områden för komplettering finns det relativt få obebyggda 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, men brister i de östra delarna av Stuvsta samt ner mot Kynäs.
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 samt utpekade gröna spridningssamband.

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.

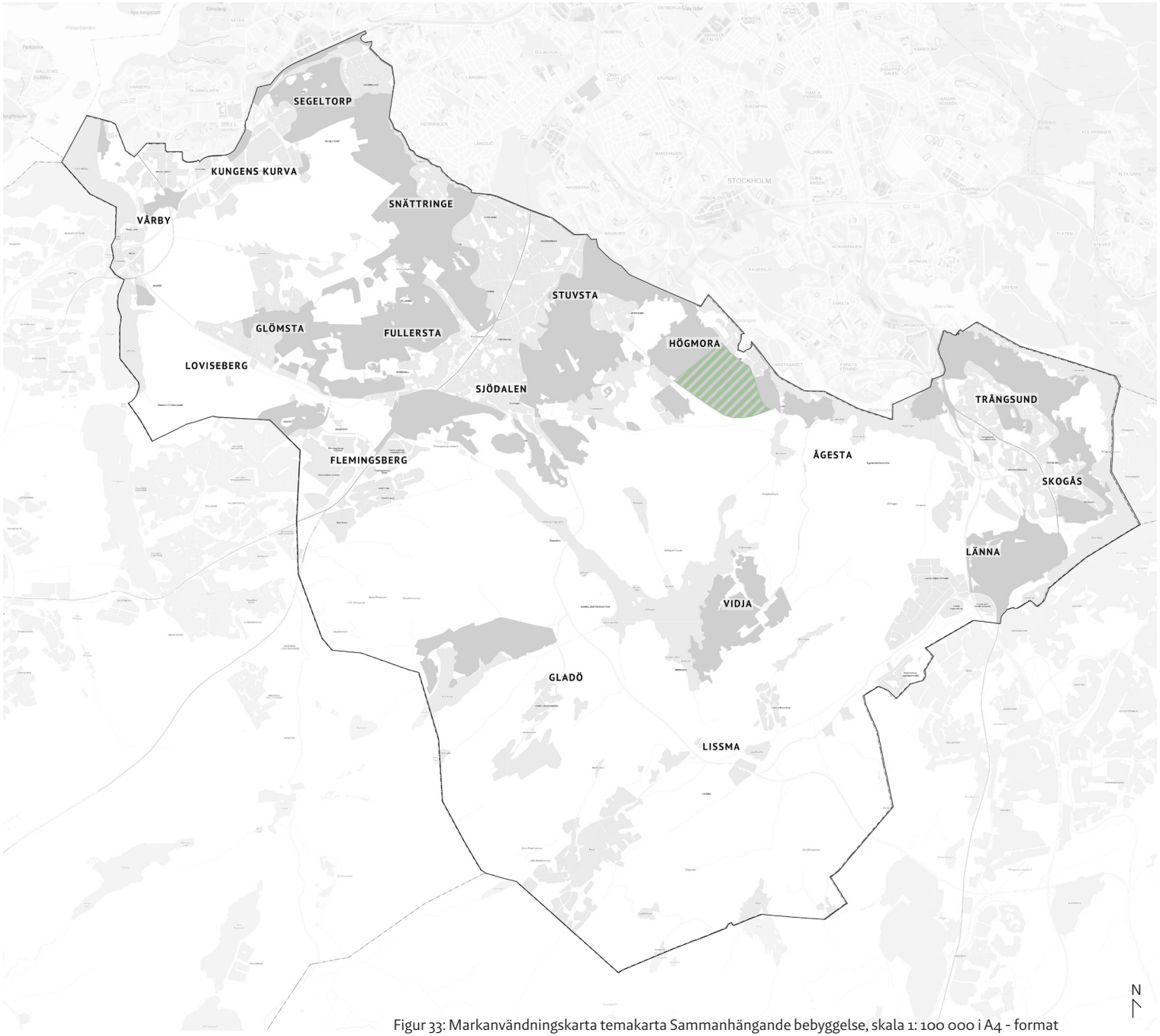
I anslutning till Stuvsta station finns idag stora ytor med markparkering för bil, samtidigt som tillgången till torgytor som utgör mötesplatser är begränsad. Området har värdefulla kulturmiljöer som behöver beaktas vid bebyggelseutveckling.

Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden 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 därmed 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 33: Markanvändningskarta temakarta Sammanhängande bebyggelse, skala 1: 100 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi är positiva till kompletteringar som prövas med bygglov i liten skala på lucktomter utanför detaljplan på lämpliga platser inom utpekade Områden där komplettering kan prövas i markanvändningskartan. Kompletteringar görs, så länge detaljplanekravet inte aktualiseras, 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, ett större antal förfrågningar på samma plats, eller behov av kompletteringar som omfattas av detaljplanekravet görs planläggning av ett större område i ett sammanhang.

- Vi värnar om områden med särskild betydelse ur kulturmiljösynpunkt genom att peka ut dem som särskilt värdefulla kulturmiljöområden i kommunens kulturmiljöprogram. Här gäller särskilda bestämmelser i plan- och bygglagen där vissa lovbefriade åtgärder som attefallsåtgärder exempelvis inte är tillåtna och utökad lovplikt krävs för andra typer av åtgärder. Läs mer om hur vi hanterar kulturmiljövärden i planeringen i kapitlet God arkitektur och gestaltning på s. 24.

- 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 som båda syns i markanvändningskartan.

- Inom områden där komplettering kan prövas bevarar vi tätortsnära natur och områden med höga naturvärden, vi värnar och stärker utpekade spridningssamband och minimerar påverkan på utpekade åtgärdsområden för översvämningsrisk. Vi bevarar befintliga parker och kompletterar med nya där tillgången är sämre. Läs mer om tillgången till park i kapitlet Nära till natur och parker på s. 45.

- Vi arbetar fortsatt för att våra fritidshusområden som står inför omvandling får bättre förutsättningar för 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-utbyggnadsprogrammet.

- Vi samarbetar med Stockholm vatten och avfall för att fritidshusområden som omvandlas till permanent bostadsbebyggelse successivt ska ingå i det kommunala vatten- och avloppsnätet. VA-utbyggnadsprogrammet 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. Vi håller oss inom utpekade bebyggelseområden och utökar inte områdenas markanspråk. Här planerar vi för många av kommunens tillkommande småhus. Fritidshusområden inför omvandling syns i markanvändningskartan.

- Vi är försiktiga med ny bebyggelse utanför sammanhållen bebyggelse. Här tillåts främst kompletteringar tillhörande befintliga hus. Vi är positiva till en småskalig utveckling som bidrar till att hålla odlingslandskapen öppna samt bidrar till en lokal livsmedelsproduktion. 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 i slutet av eller 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 omhändertar de svaga regionala samband som pekas ut i RUFS 2050 mellan området vidare upp mot Stockholm. Avgränsningen av området kan ses över något när planeringen av området sätter igång. Vi samarbetar med Trafikförvaltningen för att kollektivtrafik ska kunna gå genom området för att kollektivtrafikförsörjningen ska bli bra för hela området. De regionala svaga gröna sambanden samt kilarna syns i Hänsynskartan.

Nuläge och bakgrund

Områden där komplettering kan prövas

Den sammanhängande bebyggelsen som inte ligger i områden utpekade för utveckling 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. I flera av dessa områden är tillgången till park, lekplatser och grönytor bristfällig.

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. Dessa områden pekas ut som områden där komplettering kan prövas i markanvändningskartan eftersom vi bedömer att utveckling i större skala utöver den pågående planeringen inte är lämplig. Det detaljplanekrav som beskrivs i ställningstagandet syftar till att tydliggöra när det krävs en detaljplan för att pröva om markanvändningen är lämplig. Det innebär inte att kommunen är skyldig att göra en detaljplan, utan att planläggning är en förutsättning för att kunna bevilja ansökan om bygglov.

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.

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 gång- och cykelinfrastrukturen en viktig fråga då kommunen har större rådighet

Planeringsläget i våra fritidshusområden inför omvandling skiljer sig åt

Samtliga områden utpekade i kommunens VA-utbyggnadsprogram 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 Fritidshusområden 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 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
Huddinges landsbygd är ett av få områden i Stockholms direkta närhet som fortfarande kan ge en bild av hur Stockholmsområdet såg ut före de stora exploateringarna som skedde kring sekelskiftet 1900. Områden här ligger utanför det som kallas sammanhållen bebyggelse. Sammanhållen bebyggelse är ett begrepp i Plan- och bygglagen som beskriver områden med tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt av en gata eller parkmark. Utanför den sammanhållna bebyggelsen bör det inte tillkomma ny bebyggelse.

I dessa områden är tillgången till service och kollektivtrafik låg. Områdena omges ofta av höga natur- och kulturvärden som gör det mindre lämpligt att utveckla bebyggelse i högre omfattning här. För de byggnader som ligger utanför sammanhållen bebyggelse och som består av enstaka hus bör främst mindre kompletteringar av befintliga byggnader medges för att skapa en bättre standard för de boende.

För att odlingslandskapet och ängsmarker fortsatt ska kunna hållas öppna kan enstaka kompletteringar på landsbygden göras för att möjliggöra exempelvis lokal livsmedelsproduktion, hästgårdar och odling. När kompletteringar görs, så länge detaljplanekravet inte aktualiseras, sker det med stor hänsyn till landsbygdens befintliga karaktär och utgår från kulturmiljöprogrammet. För befintligt jord- eller skogsbruk är ekonomibyggnader undantagna från krav på bygglov.

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

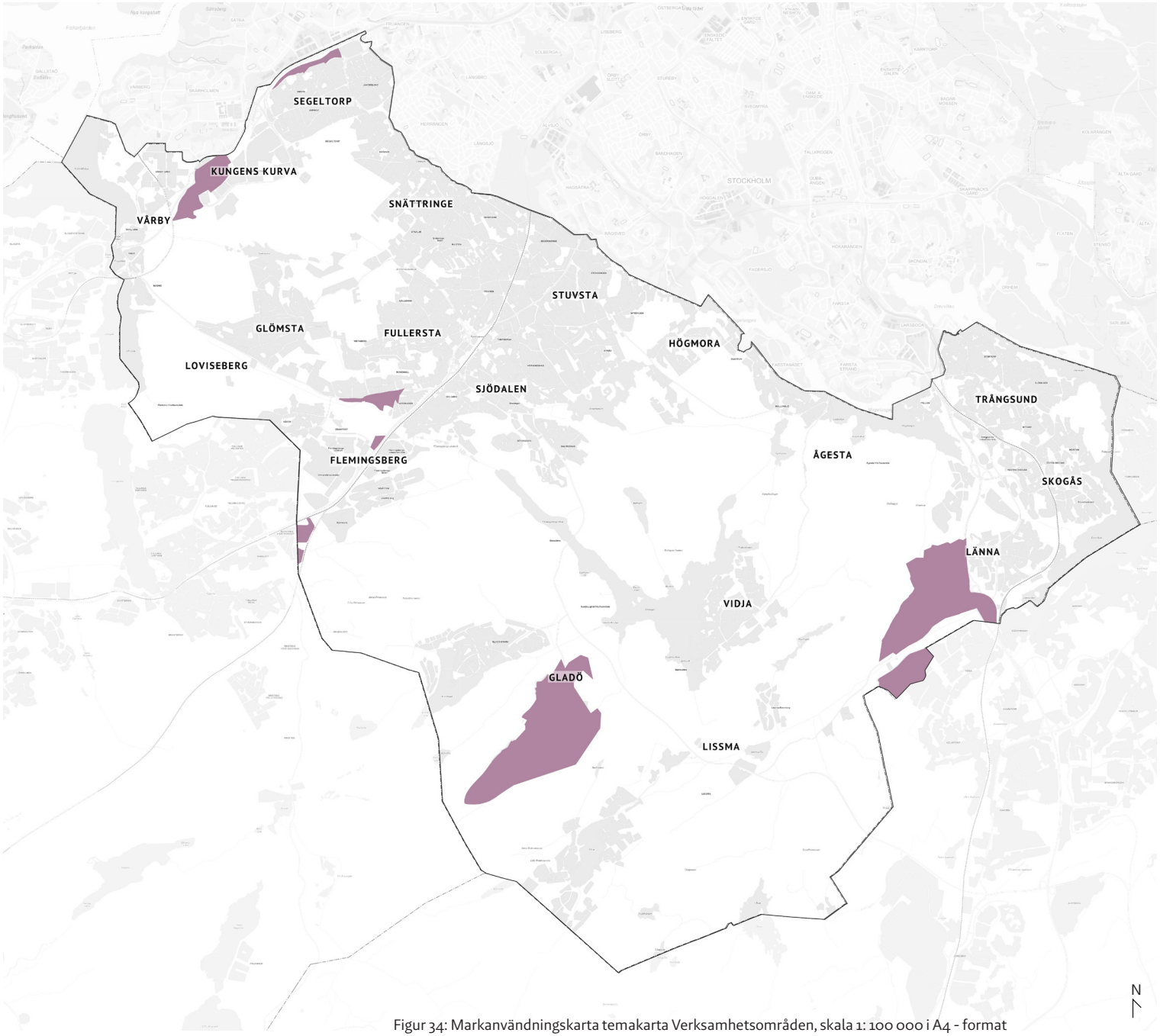
Området pekas ut för att tydliggöra kommunens långsiktiga viljeinriktning med området. Ett genomförande bedöms dock vara i slutet av eller bortom planperioden som sträcker sig till ca år 2050. Detta för att en utveckling här kräver ett stort bebyggelsetillskott i blandade bostadsformer för att ge underlag för service och infrastruktur för vilket potentialen bedöms ligga längre bort i tiden. Avgränsningen av området kan komma att ses över i samband med att planeringen sätter igång, bland annat för att inkludera områden på andra sidan Ågestavägen, där exempelvis Hammardals upplagsområde är beläget idag.

Verksamhetsområden

Utveckling fram till år 2050

I Huddinge 2050 är verksamhetsområden en viktig del av det varierade näringslivet. Här ryms verksamheter med olika 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 bebyggelsen varierad och de innehåller grönska för trivsel och dagvattenhantering. I områdena finns belysning, gång- och cykelbanor för att kunna röra sig säkert.



Figur 34: Markanvändningskarta temakarta Verksamhetsområden, skala 1: 100 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi värnar om de befintliga verksamhetsområden som pekas ut i markanvändningskartan. Vi bygger ut de verksamhetsområden som ännu inte är utbyggda.

- 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 genom att tidigt avsätta ytor för fördröjning 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. Utvidgning behöver ske med hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden. Det gör vi i områdena:
  - Länna köpcentrum och Länna gård, mot Haninge kommungräns
  - Länna veksamhetsområde, på flera platser
  - Gladö
  - Gräsvreten

- Vi föreslår nya områden för stadsstödjande verksamheter och verksamheter som inte kan förenas med bostäder. Det gör vi i områdena:
  - Flemingsberg södra, läs mer här: Flemingsberg, s. 77.
  - Loviseberg, läs mer här: Loviseberg, s. 97.

- Vi samarbetar med Trafikverket för att planera för god tillgänglighet för godstrafik mellan verksamhetsområdena i kommunen och godsterminalerna i Jordbro och Västberga .

- 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 som kvarstår och utvecklas

En stor del av kommunens företag och arbetsplatser finns i Länna. Gräsvreten och Gladö är tydliga arbetsområden som inte lätt att ta sig till med kollektivtrafik. Här lämpar sig därför 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 lämpar det sig i stället att komplettera med fler verksamheter, och bygga vidare på klustret inom handel. Dessa områdens inriktning och placering lämpar sig för utvidgning av områdena. Då verksamhetsområdena ofta innehåller många hårdgjorda ytor är det viktigt att tidigt avsätta ytor för fördröjning och rening av dagvatten.

Avgränsningen av verksamhetsområdet i Gladö är schematiskt utritat, vilket betyder att genomförbarheten och en mer noggrann avgränsning, såväl inom området som i områdets ytterkanter, behöver studeras vidare i efterföljande planering. Delar av verksamhetsområdet är inom en regional grön värdekärna, och flera höga naturvärden och fornlämningar finns i området. Dagvattenåtgärder och naturmark för våtmarker behöver fortsatt studeras för att kompensera bortfall av naturmiljön i området. Terminaler längs järnvägen för godshantering finns i Stockholm och Haninge, men kopplingen till dessa är viktiga för verksamhetsområdenas funktion.

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 den täta stadens och samhällets 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 Storängen, Flemingsbergsdalen och Segeltorps industriområde bedöms utvecklingen ske i högre takt än vad som tidigare varit planerat. På sikt möjliggör vi även för en varsam omvandling av Trångsunds industriområde. Det är en utmaning för kommunen att erbjuda ersättningsmark för företag i områden som omvandlas. Läs mer under respektive område här: Regionala stadskärnor och utvecklingsområden, s. 76.

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 det går att läsa mer specifikt om dem 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 bostadsbyggnadstakt jämfört med regionens bedömda behov. Vi samverkar regionalt i bostadsförsörjningsfrågor.
- Vi samverkar med staten, Region Stockholm och våra grannkommuner för att nå klimatmål och nettonoll-utsläpp.
- Vi utvecklar de regionala stadskärnorna Flemingsberg samt Kungens kurva-Skärholmen i enlighet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS 2050.
- Vi arbetar aktivt för fler arbetstillfällen i södra Stockholmsregionen, med fokus på Flemingsberg. Vi ger möjligheter för den högre utbildningen i Flemingsberg att utvecklas.
- Vi samverkar med våra grannkommuner kring kopplingen till och från de regionala stadskärnorna 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”. Läs mer här: Bygga för sammanhållning, s. 52.
  - Samarbeta med Region Stockholm för att underlätta för en ny bussdepå som tjänar det avtalsområde som Huddinge är del av.
  - Samarbeta med Trafikverket och våra grannkommuner för att säkerställa en god tillgänglighet mellan verksamhetsområden i kommunen och noder för godshantering i Jordbro, Västberga och Norviks hamn.
- 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 samverkar på regional nivå för att möta behovet av utbyggd teknisk infrastruktur kopplat till den planerade befolkningsökningen. 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 Stockholm 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, minska klimatpåverkan, nå en jämlik folkhälsa, att utveckla klimat- och resurseffektiva regionala stadskärnor samt att stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer.

Förenlighet med regionplan

Huddinges planerade mark- och vattenanvändning är i huvudsak i enlighet med RUFS 2050. Gällande markanvändningen så har den planerade utvecklingen i Vårby en något högre prioritet i översiktsplanen än vad den regionala utvecklingsplanen anger. Kommunens planerade befolkningsutveckling bedöms också vara högre samt annorlunda fördelad än vad RUFS 2050 anger. 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. RUFS 2050 pekar ut ett regionalt behov av 600 000 nya bostäder fram till 2050. Planberedskapen för antal bostäder bör vara ännu högre.

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.

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 stadskärnorna handlar om hur delområden i stadskärnorna 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.

Depåer för uppställning och skötsel av fordon är viktiga för kollektivtrafiksystemets funktion. På sikt har Region Stockholm pekat ut ett behov av bussdepå i de centrala delarna av Huddinge. Viktiga noder för godshantering längs järnvägsnätet finns i andra kommuner, i Jordbro, Västberga och Norviks hamn. För att möjliggöra godstransporter på järnväg är det viktigt med god tillgänglighet mellan verksamhetsområden i kommunen och dessa terminaler.

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.

Den centrala regionkärnan har idag en tyngdpunkt norrut 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. Utvecklingen hänger tätt samman med hur möjligheterna att ta sig till och från Flemingsberg ser ut.

Regional grönstruktur

I RUFS 2050 finns tio så kallade gröna kilar med gröna värdekärnor utpekade som är 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 eller förbättrad 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. Även i avrinningsområdena för Kagghamraån, Vitsån och Husbyån är samverkan med berörda kommuner viktig för att uppnå en förbättrad vattenkvalitet.

Kommunövergripande teknisk försörjning

För att den tekniska försörjningen ska fungera bra och klara av att möta den planerade befolkningsökningen i Stockholmsregionen är det viktigt med regional samverkan, då många tekniska försörjningssystem sträcker sig över kommungränser. Kraftförsörjning är ett område där samverkan är särskilt viktig mot bakgrund av den kapacitetsbrist som kan uppstå i näten innan åtgärder genomförts runt år 2030 samt kopplat till fordonsflottans omställning till eldrift.

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 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.

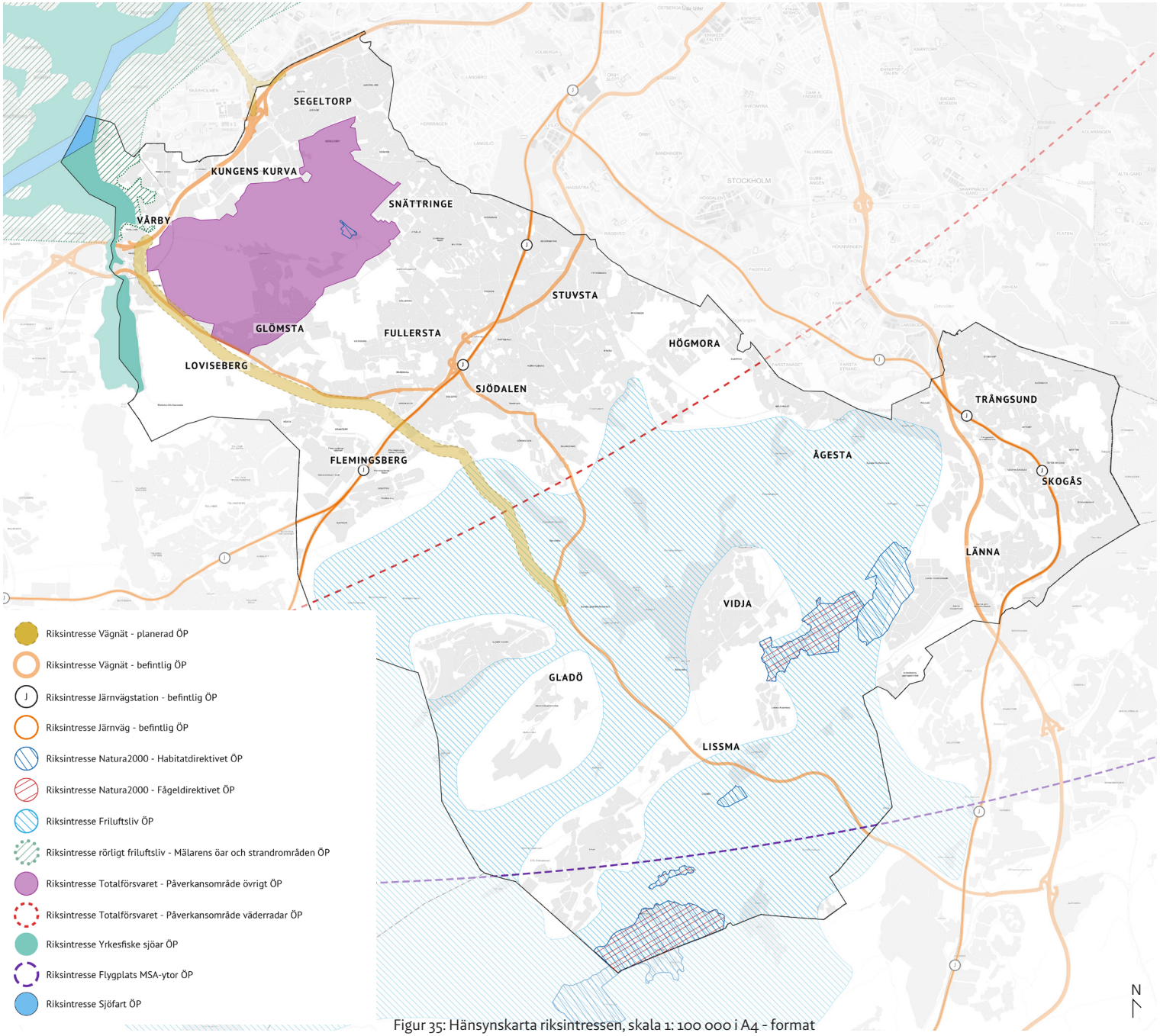
Riksintressen

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 under Såhär gör vi, med en hänvisning till aktuellt riksintresse. För att se vilka av åtgärderna inom riksintresse för väg och järnväg som nämns nedan som befinner sig i formell planprocess, se Bygga för sammanhållning. De riksintressen som särskilt berör Huddinge syns i Hänsynskartan.



Figur 35: Hänsynskarta riksintressen, skala 1: 100 000 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.

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

- Vi tar hänsyn till Mälaren med öar och strandområden, som är av riksintresse för rörligt friluftsliv, genom att värna det rörliga friluftslivets intressen och utveckla möjligheterna att röra sig längs strandlinjen när vi utvecklar Vårby. Vi gör en egen schematisk avgränsning av riksintresset som inkluderar viktiga områden där särskild hänsyn bör tas, se hänsynskartan.

- Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för Västra stambanan samt Nynäsbanan när vi planerar stadsutveckling i närområdet. Det gör vi så att riksintressets markanspråk, funktionen för järnvägen samt dess påverkansområde beaktas och påtaglig skada inte uppstår. Vi tar hänsyn till behov av drift och underhåll.

- Vi möjliggör för ytterligare spår i ytläge fram till norr om Flemingsberg. Kommunen anser att hela eller delar av tillkommande spår sedan behöver läggas i tunnel genom centrala Huddinge för att inte utgöra hinder för kommunens utveckling i kollektivtrafiknära lägen samt samplaneras med kommunen. Ytterligare spår bör komma kommunens invånare till nytta.

- Riksintresset för Västra stambanan kan påverkas av den överdäckning som planeras i Flemingsberg i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som är gjord.

- Vi tar hänsyn till riksintressen för stationer längs Västra stambanan och Nynäsbanan. Vi samverkar med Trafikverket och Region Stockholm för att utveckla Flemingsbergs station och Huddinge station som storregional bytespunkt respektive regional bytespunkt i enlighet med den regionala utvecklingsplanen.

- Vi tar hänsyn till befintliga och planerade riksintressen gällande vägar när vi planerar stadsutveckling i närområdet. Det gör vi så att riksintressets markanspråk, funktionen för vägen samt dess påverkansområde beaktas och påtaglig skada inte uppstår. Vi tar hänsyn till behov av drift och underhåll.

- Inom ramen för Trafikverkets vägplan möjliggör vi tillsammans för det planerade riksintresset för 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.

- Riksintresse för väg 259 påverkas av utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverkets framtida översyn av riksintressena kan innebära förändring av riksintresseanspråk för befintlig väg 259. Kommunen förordar att riksintresseanspråket följer den nya vägsträckningen. Vi beaktar befintlig väg 259 som riksintresse fram till dess att annat beslut har fattats.

- Riksintresse för E4/E20 kan påverkas av den överdäckning som möjliggörs vid Kungens kurva bortom planperioden. Åtgärden är inte närmare studerad.

- Vi tar hänsyn till riksintresset för flygplatserna Bromma och Arlanda i vår planering och kontaktar Luftfartsverket i samband med planläggning eller bygglov för höga byggnader/föremål generellt i kommunen, samt flygplatserna när det sker inom de så kallade större influensområdena för hindersytor (MSA-ytor).

- 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

Mälaren med öar och strandområden består i sin helhet av riksintresset för rörligt friluftsliv och berör Huddinges nordvästra delar. Riksintresset pekas ut i 4 kapitlet 2 § miljöbalken. Inom dessa områden ska turismens och friluftslivets intressen särskilt beaktas vid exploatering eller andra ingrepp i miljön. Bestämmelserna ska dock inte ses som hinder för utvecklingen av befintlig tätort eller det lokala näringslivet.

Områden vi bedömer vara viktiga för det rörliga friluftslivet och turismen inkluderar kulturmiljöer och möjligheter att röra sig fritt längs strandområdet samt kopplingar mot andra grönområden i området. Avgränsningen inkluderar därför Korpberget, kulturmiljöer i Vårby gård såsom lämningar från Vårby gård, området kring Vårby källa upp mot Gömmarravinen, parkområden och tätortsnära natur samt större delar av strandlinjen. Inom vissa delar av avgränsningen planeras bebyggelseutveckling, men hänsyn ska tas till värdena som hör till riksintresset.

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 kommunikationer: järnväg, väg och luftfart

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, möjligheterna till drift och underhåll samt framtida utveckling av anläggningarna. Påverkan på riksintressena kan även ske via åtgärder som genomförs utanför riksintresseområdets avgränsning. Inom påverkansområdet kan exempelvis ny bebyggelse påverka eller påverkas av kommunikationsanläggningens funktion, till exempel genom buller och vibrationer.

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

- Västra stambanan (befintligt riksintresse) är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T-nätet (Trans-European Transport Network). För sträckan Stockholm-Järna studeras kapacitetshöjande åtgärder. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie där behov av två ytterligare spår har konstaterats mellan Järna – strax norr om Flemingsberg. Trafikverket bevakar även utrymme för ytterligare spår för sträckan Flemingsberg – Älvsjö för att möjliggöra utveckling av riksintresset. 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 (Befintligt 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 Norviks hamn).

- 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 väg 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 bör påverka avgränsningen för riksintresset.

- Riksintresse för kommunikationer, Arlanda och Bromma flygplatser: riksintresset berör Huddinge i form av så kallade MSA-ytor, som är ett större influensområde för hindersytor som sträcker sig 55 km kring flygplatserna. Ytorna täcker helt eller delvis kommunen för respektive flygplats. Inom dessa områden kan höga objekt påverka riksintresset och flygtrafiken. Alla byggnader eller föremål högre än 20 meter över mark/vattenyta oavsett placering ska samrådas med Luftfartsverket samt inom MSA-ytorna med flygplatserna. Riksintresset pekas ut av Trafikverket.

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. Dessa riksintressen är som följer:

- Riksintresse för yrkesfisket (Mälaren inklusive Albysjön): Mälaren och Albysjön är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Inom Stockholms län specificeras riksintresset för Mälaren som fångstområde för yrkesfisket. En översyn av riksintressena för yrkesfisket pågår. Riksintresset pekas ut av Havs- och vattenmyndigheten. Riksintresse för yrkesfisket syns i Hänsynskartan.

- Riksintresse för kommunikationer; Riksintresse för sjöfart, farled längs Riddarfjärden – Södra Björkfjärden berör Huddinge i anslutning till de västra delarna av Vårby. Riksintresset pekas ut av Trafikverket.

- Riksintresse för kulturmiljövård: vid Flottsbro, på andra sidan kommungräns i Botkyrka finns riksintresse för kulturmiljövård för Bornsjön utpekat. Riksintresset består av ett herrgårdslandskap runt sjöarna i området. Riksintresset pekas ut av Riksantikvarieämbetet.

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

Fem textdelar med återkommande upplägg

Översiktsplanen består av fem huvudsakliga textdelar och ska läsas och förstås i sin helhet. Delarna beskrivs nedan under Översiktsplanens delar.

- För de flesta av delarna är upplägget återkommande för att man som läsare ska känna igen sig.
- Våra ställningstaganden för den fortsatta planeringen återfinns i respektive avsnitt under rubriken Så här gör vi för att nå målen.

Plankarta

Till översiktsplanen hör en plankarta bestående av tre delar:

- utvecklingsinriktning
- markanvändningskarta
- hänsynskarta

Utsnitt ur plankartan finns vid de textdelar där det är relevant för att man ska kunna läsa text och karta parallellt. Man kan också gå direkt till plankartan och dess klickbara lager i kommunens webbkarta som finns på *https://www.huddinge.se/op2050/plankarta/*.

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.

Vad innehåller översiktsplanen?

Översiktsplanens mål
Här beskriver vi mål och delmål för översiktsplanen, utvecklingsinriktning på karta, relevanta mål vi tagit avstamp i samt den omvärldsanalys som varit utgångspunkt för planen.

Plankarta
Till översiktsplanen hör en digital och klickbar plankarta som visar framtida markanvändning samt värden vi behöver ta hansyn till i planeringen.

Inriktningar för hela kommunen
I detta avsnitt beskriver vi hur vi ska planera gällande olika tematiska frågor för kommunen som helhet, oavsett var man befinner sig. Översiktsplanen innehåller totalt 14 olika tematiska inriktningar.

Inriktningar för geografiska områden
Här zoomar vi in på olika delar av kommunen och beskriver den tänkta utvecklingen just där. Vi beskriver utvecklingen i våra sju utvecklingsområden samt hur vi planerar i de områden som inte är utpekade för större utveckling. De geografiska inriktningarna ska läsas som kompletterande till Inriktningar för hela kommunen.

Regionala och statliga intressen
I detta avsnitt beskriver vi regionala frågor som är särskilt viktiga för Huddinge. Här beskrivs också våra ställningstaganden kring statens intressen, de så kallade riksintressena.

Om översiktsplanen
Här beskriver vi vad en översiktsplan är och ger guidning i hur planen ska läsas. Vi beskriver även hur den tagits fram och ska genomföras samt redovisar konsekvenserna av planen utifrån alla tre hållbarhetsdimensioner.

Förklaring av begrepp och ordlista

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 uttrycka en idé och utforma exempelvis en byggnad eller en offentlig miljö 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 eller 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 levnadsvillkor 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.

- **Kulturmiljö**: Genom människans avtryck och påverkan på landskapet med olika verksamheter och aktiviteter skapas vår gemensamma kulturmiljö. En kulturmiljö kan omfatta allt från en enskild byggnad eller lämning, ett mindre eller större landskapsavsnitt, en bygd eller en region. En kulturmiljö omfattar inte bara det vi kan se utan även sådant som ortsnamn eller sägner som är knutna till en viss plats eller 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.

- **Mobility management:** Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

- **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 kollektivtrafik, 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.

- **Universell utformning:** Att arbeta med principen om universell utformning handlar om att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Det kan exempelvis innebära att göra en plats tillgänglig för personer med synnedsättning eller som är rullstolsburna. Genom att göra rätt på direkten så inkluderar vi fler och slipper göra anpassningar i efterhand.

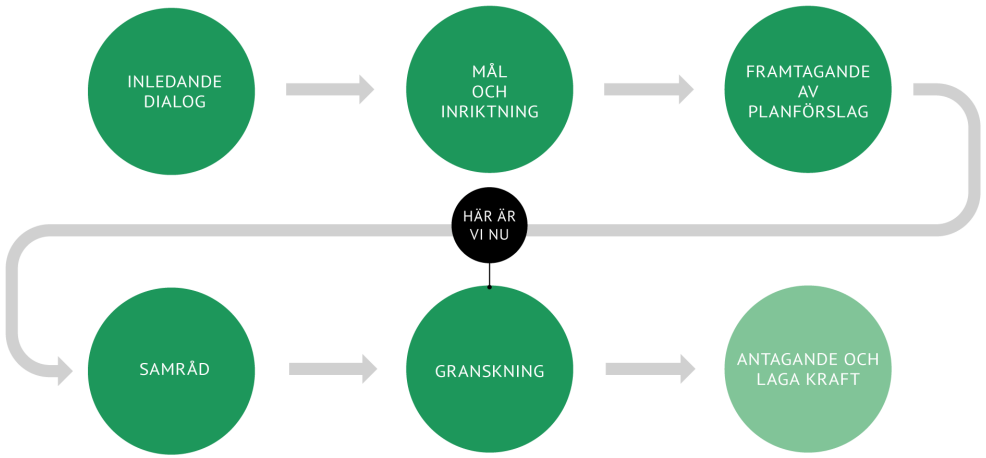
- **Zonering**: Ett sätt att i stadsplaneringen fördela olika funktioner, såsom bostäder och vissa verksamheter, i olika områden om dessa inte går att blanda med varandra av störningsskäl.

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 36: 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 3 december 2021 och 3 mars 2022. Det kallas samråd. Då skickar vi ut förslaget ut på remiss till intresseorganisationer, myndigheter och andra kommuner. Kommunen bjuder också 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, vilken 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 skett kontinuerligt
Hållbarhetsbedömningen har pågått parallellt med framtagandet av planförslaget, för att under processens gång påverka innehållet i planförslaget. Efter samrådet har planförslaget reviderats, dels utifrån de bedömningar och rekommendationer som kommit fram i hållbarhetsbedömningen, dels utifrån synpunkter som inkommit under samrådet. Hållbarhetsbedömningen har även den reviderats efter samrådet med det reviderade planförslaget som underlag.

Sammanfattning av planförslagets konsekvenser

Konsekvenserna av planförslaget har jämförts med ett så kallat nollalternativ, det vill säga den sannolika utvecklingen om översiktsplanen inte genomförs. För jämförelse har även konsekvenser av planförslaget jämfört med nuläget beskrivits kortfattat.

Miljökonsekvenser
Planförslaget bedöms överlag medföra små negativa konsekvenser gällande miljöaspekter jämfört med nollalternativet. Förslaget har dock även positiva konsekvenser. Jämfört med nuläget blir konsekvenserna större.

Både planförslaget och nollalternativet medför tillkommande utbyggnad av bebyggelse, förtätning och infrastruktur som kan ha en negativ påverkan på ekologiskt samspel och biologisk mångfald, ökar avrinningen och föroreningsbelastningen i dagvattnet samt riskerar att påverka kulturmiljövärden negativt. Planförslaget innehåller ett flertal åtgärder som minskar de negativa konsekvenserna, exempelvis utbyggnaden av VA-nätet och krav på hur kulturmiljövärden ska beaktas i detaljplaneskedet.

Kommunen har en tydlig ambition att ge en minskad klimatpåverkan mer plats i den nya översiktsplanen genom ett eget målområde. Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära redan ianspråktagna områden bidrar planen även till att hushålla med marken i den fysiska planeringen.

Sociala konsekvenser
Planförslaget bedöms överlag medföra små positiva konsekvenser gällande sociala aspekter. Konsekvenserna liknar de som kan förväntas av nollalternativet. Detta kan främst hänföras till den planerade större förtätningen, strukturutvecklingen och den planerade infrastrukturutvecklingen i Huddinge.

Planförslagets föreslagna åtgärder för att minska segregationen och främja ett tryggt och hållbart vardagsliv med fokus på sammanhållning, bedöms ha en stor positiv inverkan på kommunens socialt hållbara utveckling jämfört med nollalternativet.

Att satsa på olika boendeformer, öppna mötesplatser, goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till kultur, fritid, grönytor och serviceutbud kan minska risker som identitetsförlust eller starka gentrifieringseffekter, vilka annars kan uppstå i samband med en snabb och omfattande exploatering.

Ekonomiska konsekvenser
De ekonomiska konsekvenserna av planförslaget bedöms över lag vara små jämfört med nollalternativet, avseende både positiva och negativa konsekvenser. Detta beror på att både planförslaget och nollalternativet medför en mycket omfattande utbyggnad av bebyggelse och infrastruktur. Konsekvenserna blir dock större jämfört med nuläget – framförallt för kommunens ekonomi.

Planförslaget bedöms leda till att kommunens varumärke förbättras och skatteintäkterna ökar på sikt. Men kommunen måste göra stora investeringar i samhällsservice, övergripande infrastruktur och tekniska försörjningssystem i takt med befolkningsutvecklingen. Kostnaderna uppstår ofta långt innan intäkterna, vilket försvårar en kommunal ekonomi i balans.

För näringslivet och byggaktörer bedöms planförslaget leda till ökade markvärden och en tydlighet avseende kommunens syn på lämplig utveckling av olika områden. Planförslaget bedöms även leda till att människor får lättare att hitta ett lämpligt arbete och därmed skaffa en försörjning, samt får lättare att hitta en lämplig bostad.

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.

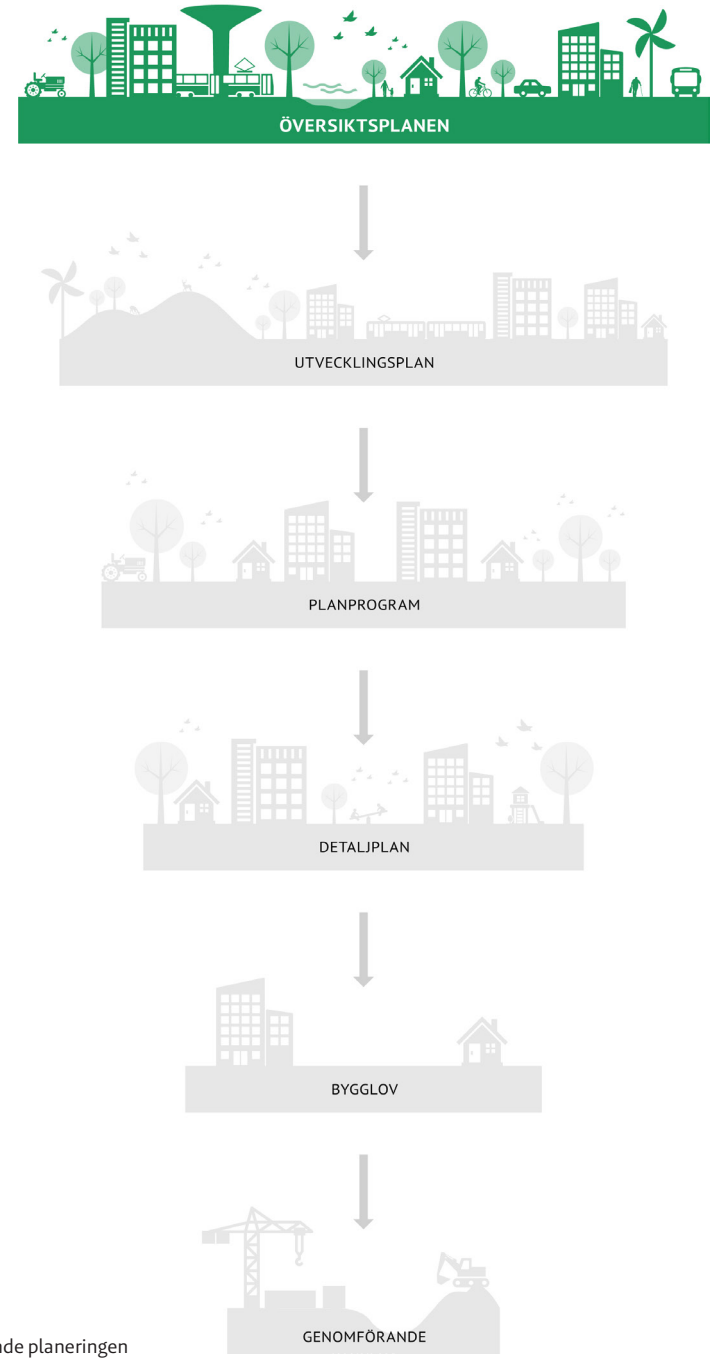
De viktigaste verktygen för genomförandet av översiktsplanen är
- Kommunens årliga plan för samhällsbyggnad.
- Lokalresursplanen, där nästkommande års projekt väljs ut.
- Mål och budget, den årliga budgetprocessen.

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. Utöver planarbeten kan kommunen också genomföra egna investeringsprojekt i form av utbyggnad av allmänna anläggningar såsom parker och vägar utanför plan- eller exploateringsprojekt.



Figur 37: Process för den efterföljande planeringen

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.

Kommunen har också möjlighet att påverka utvecklingen genom hur man förvaltar sitt markägande och genom ägardirektiven och styre av de helt eller delvis 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. Våra grannkommuner är viktiga när det gäller att få till åtgärder som sträcker sig över kommungräns.

Takten och ordningen på genomförandet

En stor del av genomförandet siktar på kommunens åtagande i Sverigeförhandlingen, men för att komplettera bilden av i vilken ordning olika delområden ska byggas ut kommer kommunen att ta fram en utbyggnadsstrategi till stöd för den årliga planeringen av vilka projekt som väljs ut.

För att vara robust och hantera osäkra omvärldsförhållanden behöver utbyggnadsstrategin hållas levande över tid. Den behöver ta hänsyn till olika faktorer som kan påverka utbyggnaden och de kommunalekonomiska förutsättningarna, till exempel konjunktursvängningar och befolkningsutveckling. Åtgärder som hanterar risker till följd av ett förändrat klimat behöver genomföras, både i befintliga miljöer och kopplat till utbyggnad.

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.

Underlag

Här hittar du de planeringsunderlag som använts för att ta fram översiktsplanen.

Planeringsunderlag

Interna planeringsunderlag - beslutade styrdokument

- Arkitekturstrategi 2020
- Avfallsplan 2021
- Badplatsprogram 2015
- Buller-åtgärdsprogram 2017-2024
- Cykelplan 2016
- Dagvattenstrategi 2013
- Godstrafikplan 2021
- Gångplan 2018
- Handbok i delaktighet, Huddinge
- Handlingsplan för klimatanpassning 2017
- Idrottspolitiskt program 2021-2024, 2021
- Kollektivtrafikplan 2016
- Kulturpolitiskt program Huddinge kommun 2018-2023
- Miljöprogram 2022
- Mobility managementplan 2016
- Näringslivsstrategi 2018–2022
- Parkeringsprogram 2016
- Parkprogram 2015
- Parkplan del 1 av 2, 201
- 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
- Utvecklingsplan Centrala Huddinge, beslutad 2021
- Utvecklingsplan Vårby, beslutad 2022
- Utvecklingsplan Flemingsberg, beslutad 2022
- VA-utbyggnadsprogram för Huddinge kommun 2016

Interna planeringsunderlag - övriga planeringsunderlag

- Befolkningsscenarion 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, 2022
- Utredning snabbladdning elfordon Huddinge 2021
- PM Kompletteringsområden 2021
- Ekologiska samband i Huddinge 2018
- Flemingsberg – Masmo, Tre Scenarier för fortsatt utveckling 2013
- Huddinges Handbok för jämlikhetsanalys
- Huddinges Natur 2012
- Klimat- och sårbarhetsanalys 2022
- 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 - Miljöbarometern - Huddinge kommun *(miljobarometern.huddinge.se)*
- Planeringsunderlag grön- och blåstruktur 2022
- Planeringsunderlag teknisk försörjning 2020
- PM Avvägningar jordbruksmark och bebyggelse i Loviseberg 2021
- PM Prioriteringsordning insamlingssystem 2019
- PM Mini-ÅVC 2010
- Social hållbarhet i fysisk planering i Huddinge, 2020
- Sträckningsstudie framtida linje 172, 2021
- Utvecklingsplan Kungens kurva samrådsversion 2021
- Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030, 2020
- Uppföljning av trafikstrategin 2020
- Vision och strategier SkogåsTrångsund 2020

Externa planeringsunderlag

- Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (*rus.se*)
- Tyresåns vattenvårdsförbund (*tyresan.se*)
- Mälarens vattenvårdsförbund (*malaren.org*)
- Åtgärdsprogram för Tyresån 2016
- Åtgärdsplan för Orlången 2015
- Lokala åtgärdsprogram, Magelungen - Miljöbarometern - Huddinge kommun (*miljobarometern.huddinge.se/sjoar/magelungen*)
- 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 *(trafikverket.se)*
- 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)*
- 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 *(rufs.se/sakomraden/energi/klimatfardplan)*
- Länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall 2018
- Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren 2015
- Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län 2021
- Länsstyrelsens riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods 2016
- 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 *(trafikverket.se)*
- Gång- och cykelväg Glömstavägen, Trafikverket *(trafikverket.se)*
- Södertörnssamarbetet *(sodertornskommunerna.se)*
- Riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö *(naturvardsverket.se)*
- För riksintressen gällande kommunikationer: Trafikverket *(trafikverket.se)*
- Riksintressen gällande försvarsintressen *(forsvarsmakten.se)*
- Beslut om utvidgat strandskydd 511-39831-2012, Stockholms Länsstyrelse 2014
- Regeringens beslut utvidgat strandskydd, SFS 2017
- Bättre plats för arbete, Boverket 1995
- Vägledning säkerhetsavstånd mellan infrastruktur och ny bebyggelse, Trafikverket *(trafikverket.se)*
- Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg 2020
- Åtgärdsvalsstudie Kapacitetsbrister i järnvägssystemet 2021
- Åtgärdsvalsstudie väg 73 2019
- Åtgärdsvalsstudie väg 226 Huddingevägen 2014
- Åtgärdsvalsstudie väg 226 Vårsta - Södra länken 2017

Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
www.huddinge.se

Adress
Kommunalvägen 28
Huddinge

Huddinge Kommun

Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

inkl. MKB för strategisk miljöbedömning av Huddinge kommuns förslag till reviderad översiktsplan





2022-05-04 GRANSKNINGSHANDLING

Norconsult

BESTÄLLARE

Huddinge kommun

Kontaktperson: Lena Fyrvald

KONSULT

Samrådsskede:
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

Granskningsskede:
Norconsult AB

Norconsult AB
402 76 Göteborg
Besök: Theres Svensson gata 11
Tel: +46 31-507000

norconsult.se

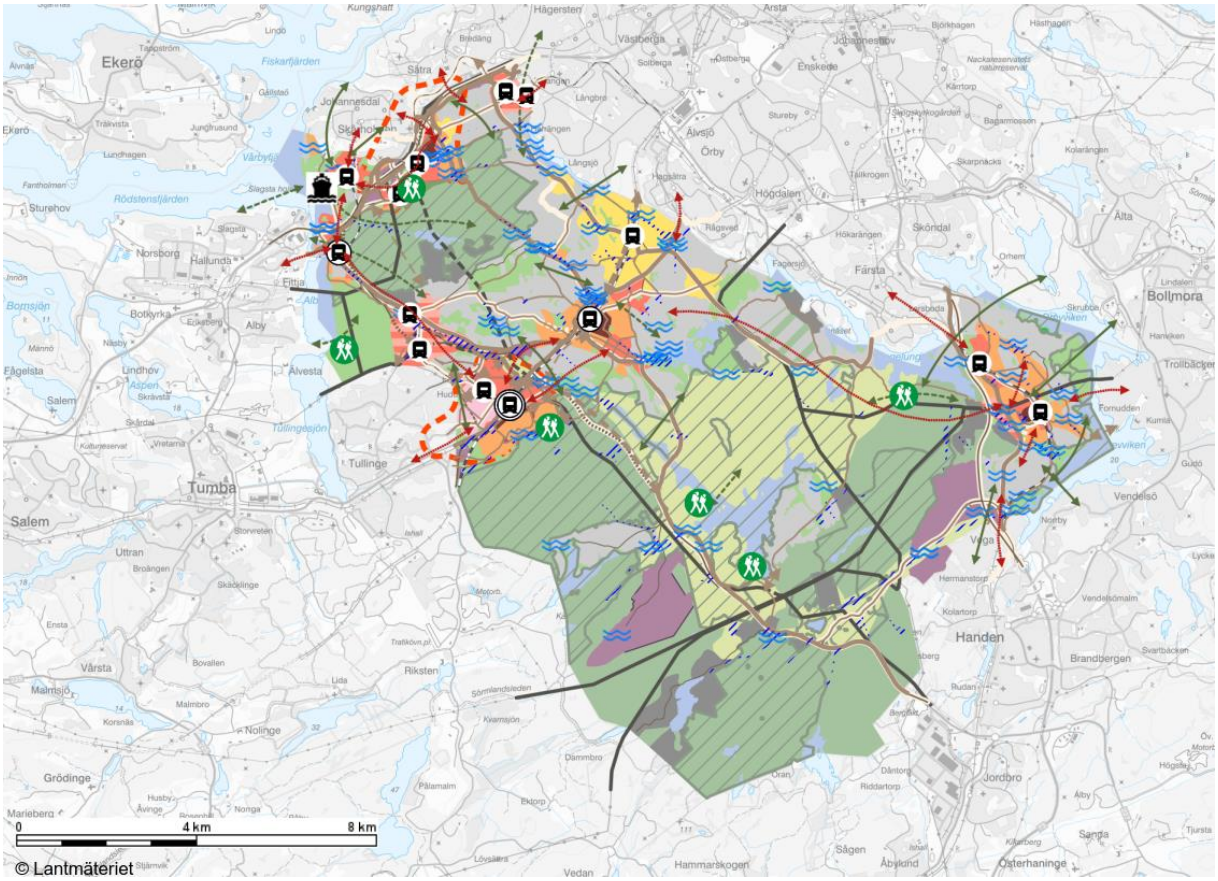
Uppdragsansvarig: Patricia Brobeck
Medverkande utredare: Carolin Folkesson, Jessica Fälth, Dagmar Clough, Nora Harms
Granskare: Sara Rydbeck

Bild framsida: Huddinge kommun

Sammanfattning

Vid framtagandet av en översiktsplan 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 miljöbedömningen till att också inkludera sociala och ekonomiska konsekvenser och ta fram en så kallad hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB). Denna version av HKBn tas fram till översiktsplanens granskningsskede.

Huddinge kommuns förslag till reviderad översiktsplan (ÖP 2050) beskriver hur den fysiska miljön i kommunen ska användas och utvecklas fram till år 2050. Den reviderade 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 nedan (legend tillhörande kartan finns i bilaga 2). Huddinge ska vara en plats som är bra att bo, verka i och besöka.



Figur Mark- och vattenanvändningskarta tillhörande förslag till reviderad översiktsplan, ÖP 2050

I förslaget till reviderad översiktsplan definieras fyra övergripande mål för kommunens framtida rumsliga utveckling och fysiska planering: *Ett levande och växande Huddinge*; *Ett Huddinge i samspel med naturen*; *Ett Huddinge som håller ihop* respektive *Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan*.

Samlad bedömning av planförslagets konsekvenser

Miljökonsekvenserna av planförslaget blir över lag små negativa jämfört med nollalternativet, men det finns även positiva konsekvenser av planförslaget. Jämfört med nuläget blir konsekvenserna större.

Både planförslaget och nollalternativet medför tillkommande utbyggnad av bebyggelse, förtätning och infrastruktur som har en negativ påverkan på ekologiskt samspel och biologisk mångfald, ökar avrinningen och föroreningsbelastningen i dagvattnet och riskerar att påverka kulturmiljövärden negativt. Planförslaget innehåller ett flertal åtgärder som minskar de negativa konsekvenserna, exempelvis presenteras utbyggnaden av VA-nätet och krav ställs på hur kulturmiljövärden ska beaktas i detaljplaneskedet.

För att mildra negativa effekter på naturmiljön kommer kommunen att arbeta med skadelindringshierarkin och inkludera bland annat ekosystemtjänster och grönytefaktor i den kommande planeringen.

Kommunen har en tydlig ambition att ge en minskad klimatpåverkan mer plats i den nya översiktsplanen genom ett eget målområde. Befintliga våtmarker ska värnas och nya skapas vilket bidrar till en positiv klimatpåverkan.

Ny bebyggelse planeras i första hand på redan ianspråktagen mark. Genom att bygga tätt i kollektivtrafiknära redan ianspråktagna områden bidrar planen även till att hushålla med marken i den fysiska planeringen.

De **sociala konsekvenserna** av planförslaget blir över lag små positiva och liknar de som kan förväntas av nollalternativet. Detta kan främst hänföras till den planerade större förtätningen, strukturutvecklingen och den planerade infrastrukturutvecklingen i Huddinge.

Planförslagets åtgärder för att mildra segregationen och främja ett tryggt och hållbart vardagsliv med fokus på sammanhållning, bedöms ha en stor positiv inverkan på kommunens socialt hållbara utveckling jämfört med nollalternativet.

Att satsa på olika boendeformer, öppna mötesplatser, goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till kultur, fritid, grönytor och serviceutbud kan minska risker som identitetsförlust eller starka gentrifieringseffekter, som kan uppstå i samband med en snabb exploatering.

De **ekonomiska konsekvenserna** av planförslaget blir över lag små jämfört med nollalternativet (både positiva och negativa konsekvenser) eftersom både planförslaget och nollalternativet medför en mycket omfattande utbyggnad av bebyggelse och infrastruktur. Konsekvenserna blir större jämfört med nuläget – framförallt för kommunen. Kommunens varumärke, ”image” förbättras och skatteintäkterna ökar på sikt. Men kommunen måste göra stora investeringar i samhällsservice, övergripande infrastruktur och tekniska försörjningssystem i takt med befolkningsutvecklingen. Kostnaderna uppstår ofta långt innan intäkterna, vilket försvårar en kommunal ekonomi i balans.

För näringslivet och exploatörer/byggaktörer ger översiktsplanen ökade markvärden och en tydlighet avseende kommunens syn på lämplig utveckling av olika områden.

Människor får lättare att hitta ett lämpligt arbete och därmed skaffa en försörjning, samt får lättare att hitta en lämplig bostad.

I tabellen nedan sammanfattas den samlade bedömningen av planförslagets konsekvenser, för de olika ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter som ansetts vara relevanta, jämfört med nollalternativet. Nollalternativet beskrivs i kapitel 4.1. I kolumn ”Kommentar” beskrivs även planförslaget jämfört med nuläget kortfattat.

Teckenförklaring:



Planen bedöms medföra stora positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet



Planen bedöms medföra små eller måttliga positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet



Planen bedöms varken medföra positiva eller negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet



Planen bedöms medföra små eller måttliga negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet



Planen bedöms medföra stora negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet

MILJÖKONSEKVENSER			
Avsnitt	**Hållbarhets-aspekt**	**Samlad bedömning jämfört med nollalternativ**	**Kommentar**
7.1	Vatten MB		Planförslaget innebär en mycket omfattande utbyggnad av bebyggelse, vägar och kollektivtrafik, vilket medför en stor ökning av hårdgjorda ytor och ökad påverkan på dag- och spillvattenhantering samt drickvattensförsörjning. Det finns en risk för att planförslaget bidrar till att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för berörda recipienter genom ökad dag- och spillvattenpåverkan. Hur stor påverkan blir beror på de val av rening som görs i detaljplaneringen, och genom att utgå från kommunens dagvattenstrategi i all kommande planering finns förutsättningar att hantera utmaningar kopplat till MKN. Då mycket av planerad utbyggnad föreslås ske genom förtätning i redan bebyggda områden kan denna påverkan minska om förtätningen medför att befintliga dagvatten-och VA-system ersätts med nya system med bättre rening och kapacitet. Vidare bidrar planerad anslutning av enskilda avlopp i samband med omvandlingen av fritidshusområden till permanentbostäder till att minska den negativa påverkan på kommunens sjöar och vattendrag. Sammantaget bedöms planförslaget medge en mycket stor exploatering jämfört med nuläget, vilket medför att det finns risk för stor påverkan på kommunens vattenförhållanden. Kommunen genomför dock en rad åtgärder i planförslaget för att mildra dessa konsekvenser. I jämförelse med nollalternativet, som också medger en omfattande exploatering men inte tar ett lika samlat grepp om vattenfrågorna, bedöms planförslaget medföra **små negativa konsekvenser** för kommunens vatten under förutsättning att utbyggnaden av teknisk infrastruktur gällande VA och dagvatten sker parallellt med övrig utbyggnad.

7.2	Natur MB		Planförslaget medger stora förändringar i den befintliga miljön som resulterar i en utökning av andelen hårdgjorda ytor samt negativ påverkan på biologisk mångfald och det ekologiska spridningssambandet. De ekologiska spridningssambanden ska enligt planen stärkas och värnas, där man även ska arbeta för att minska spridning av invasiva arter. Dock bedöms de ekologiska spridningssambanden, på en kommunövergripande nivå, försvagas med anledning av exploatering och fragmentering i områden som egentligen är i behov av att stärka de ekologiska sambanden. Det är positivt att kommunen ska utgå från skadelindringshierarkin i den kommande planeringen. Sammantaget bedöms konsekvenserna av planförslaget över lag bli både **små positiva och små negativa** jämfört med nollalternativet. De negativa konsekvenser är dock något övervägande eftersom både planförslaget och nollalternativet medför tillkommande utbyggnad av bebyggelse, förtätning och infrastruktur som har en negativ påverkan på biologisk mångfald och ekologiska samband inom Huddinge. Jämfört med nuläget så bedöms de negativa konsekvenserna av planförslaget bli ännu större.
7.3	Bebyggelse, kulturmiljö och landskap MB		Planförslaget medger stora förändringar i den fysiska miljön i flera centrala delar av kommunen och inom områden med höga kulturhistoriska värden, exempelvis i Vårby Gård och Huddinge centrum. I planförslaget ställs krav på att fortsatt planering ska ta hänsyn till framtaget kulturmiljöprogram och att särskilda kulturmiljöutredningar ska ingå i framtagande av nya detaljplaner inom och i angränsning till för kulturmiljön särskilt värdefulla områden. Sammantaget bedöms planen innebära risk för stor påverkan jämfört med nuläget. Jämfört med nollalternativet, som också medger en stor exploatering men inte ställer lika tydliga krav på hantering av kulturmiljöfrågorna, bedöms planförslaget medföra **små negativa konsekvenser** på kommunens kulturhistoriska värden, under förutsättning att kulturmiljöutredningar tas fram i kommande detaljplanering.
7.4	Klimatpåverkan MB		Kommunen har en tydlig ambition att ge en minskad klimatpåverkan mer plats i den nya översiktsplanen genom ett eget målområde. Utöver påverkan från transporter ska kommunen även arbeta för att minska klimatpåverkan från byggskede, renoveringar, energiproduktion, avfallshantering med mera. Befintliga våtmarker ska värnas och nya skapas vilket bidrar till en positiv klimatpåverkan. Planen medger dock även omfattande utveckling genom exempelvis utveckling av områden som inte ligger i kollektivtrafiknära lägen, utan att tydligt styra mot klimatsmarta åtgärder. Sammantaget bedöms planen medföra **både positiva och negativa konsekvenser** i måttlig utsträckning kopplat till klimatpåverkan. Jämfört med nuläget så bedöms de negativa konsekvenserna av planförslaget bli ännu större.
7.5	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. 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. Planen visar tydligt på hur problematik avseende förhöjda temperaturer och översvämningsrisker ska hanteras och förebyggas, vilket anses positivt. Sammantaget bedöms beskrivna

			åtgärder kopplat till hantering av risker och klimatanpassning medföra **måttliga till stora positiva konsekvenser** jämfört med nollalternativet.
7.6	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 planförslaget jämfört med nollalternativet medföra **varken positiva eller negativa konsekvenser**. Jämfört med nuläget medför planförslaget större negativa konsekvenser med anledning av andelen jordbruksmark och värdefull naturmark som tas i anspråk.

SOCIALA KONSEKVENSER

Avsnitt	Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning jämfört med nollalternativ	Kommentar
8.1	Hälsa och livs-miljö 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 jämfört med nollalternativet medföra **måttliga negativa konsekvenser** för människors hälsa kopplat till buller, stomljud och vibrationer och risk för **små negativa konsekvenser** för människors hälsa orsakat av luftkvalitet. Jämfört med nollalternativet medför planförslaget också **små positiva konsekvenser** på grund av åtgärderna som föreslås för att förbättra bullernivån och luftkvalitet. Samma gäller jämförelsen med nuläget. En kraftig förtätning, som planförslaget medger och som inte finns i lika stor utsträckning i nuläget, innebär dock en risk för försämrade bullernivåer och luftkvalitet jämfört med nuläget.
8.2	Trygghet och trivsel		Trygghet och trivsel är viktiga för människors välbefinnande. Planförslaget fokuserar på en utveckling för trygghetsskapande insatser i områden som idag är präglad av otrygga platser. Planen bedöms bidra till att på en övergripande nivå främja en utveckling mot ökad trygghet jämfört med nollalternativet. Planförslaget medger utveckling av ny omfattande infrastruktur vilket riskerar att skapa nya otrygga platser, samtidigt som ytor för rekreation och friluftsliv tas i anspråk vid såväl utveckling av ny infrastruktur och bostadsområden. Sammantaget bedöms planen medföra **små positiva konsekvenser** för den upplevda tryggheten in kommunen jämfört med nollalternativet. Trygghetsproblematiken som finns i vissa områden idag skulle försämras utan planförslaget. Jämfört med nuläget medför planförslaget ännu större positiva konsekvenser och mindre risk för att nya otrygga platser skapas.
8.3	Hållbart vardagsliv och levande samhällen		Planförslaget medför till stor del en tätare bebyggelsestruktur samt förbättrad tillgång till service i närområdet vilket i kombination med hållbara resealternativ möjliggör ett hållbart vardagsliv och levande samhälle jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna av planförslaget ännu större. Sammantaget bedöms planen medföra **stora positiva konsekvenser** jämfört med nollalternativet. 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. Det kan antas att den planerade tätare bebyggelsestrukturen och utvecklingen av de enskilda kvarteren kommer att bidra till ett levande samhälle.

8.4	Social sammanhållning, inkludering och identitet		I planförslaget presenteras ambitioner och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot ökad sammanhållning jämfört med nollalternativet. Befintliga barriärer, behov av stärkta kopplingar, planer på utveckling av kollektivtrafik och gång- och cykelstråk är exempel på åtgärder som planen presenterar. Att minska fysiska barriärer och skapa nya mötesplatser stärker inkludering, jämställdhet och sammanhållning i stadsdelen och skapar goda förutsättningar att stärka stadsdelens identitet och karaktär. Det finns en risk att den starka utvecklingen och nybyggnationen också leder till att en befintlig identitet byggs bort, vilket medför små negativa konsekvenser för människor. Dessutom är gentrifieringseffekter att vänta och den sociala sammansättningen kan förändras snabbt med en mycket intensiv utveckling. Sammantaget bedöms planen medföra både **stora positiva och små negativa konsekvenser** jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget så bedöms både de positiva och de negativa konsekvenserna bli ännu större.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Avsnitt	Hållbarhets-aspekt	Samlad bedömning jämfört med nollalternativ	Kommentar
9.1	Kommunal ekonomi		Planförslaget medför **små både positiva och negativa konsekvenser** för kommunal ekonomi jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget är dock konsekvenserna större – både de positiva och de negativa. Kommunens varumärke, ”image” förbättras och skatteintäkterna ökar på sikt. Men kommunen måste göra stora investeringar i samhällsservice, övergripande infrastruktur och tekniska försörjningssystem i takt med befolkningsutvecklingen. Det uppstår även kommunala kostnader för planarbete vid omvandling av fritidshus och eventuellt kostnader för ersättningsmark eller utköp vid omvandling av verksamhetsområden. Kostnaderna uppstår ofta långt innan intäkterna, vilket försvårar en kommunal ekonomi i balans. Dessa investeringar och kostnader uppstår till stor del även i nollalternativet.
9.2	Förutsättningar för näringslivet		Planförslaget medför **måttliga positiva konsekvenser** för näringslivet jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget blir det ännu större positiva konsekvenser. Planförslaget utgör dock enbart en av många faktorer som antas påverka företagsklimatet. Andra faktorer såsom attityder, kommunens myndighetsutövning och bemötande m.m. väger ofta tungt i företagens värderingar.
9.3	Förutsättningar för exploatörer/ byggaktörer		Planförslaget medför **små positiva konsekvenser** för exploatörer/byggaktörer genom ökade markvärden och en tydlighet avseende kommunens syn på lämplig utveckling av olika områden. Det blir **små negativa konsekvenser** genom en förväntat hårdare förhandling från kommunens sida om vilka kostnader som ska ingå i exploateringsekonomin. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna större.
9.4	Förutsättningar för den enskilde		Planförslaget medför **små positiva konsekvenser** för enskilda jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna större. Människor får lättare att hitta ett lämpligt arbete och därmed skaffa en försörjning, samt får lättare att hitta en lämplig bostad. Ökade markvärden kan dock innebära att invånare med lägre betalningsförmåga trängs ut.

Innehåll

Sammanfattning **3**
Samlad bedömning av planförslagets konsekvenser 4
1 Inledning **12**
2 Planförslaget **13**
3 Förutsättningar **16**
3.1 Planer och gällande bestämmelser 16
4 Alternativ **21**
4.1 Miljöns sannolika utveckling om planen inte antas-nollalternativet 21
4.2 Avfärdade alternativ 23
5 Metod **25**
5.1 Arbetssätt 25
Bedömning och värdering av konsekvenser 26
5.2 Generella bedömningsgrunder 27
6 Avgränsning **30**
6.1 Avgränsning i tid 30
6.2 Avgränsning i rum 30
6.3 Avgränsning i sak 30
6.4 Ekosystemtjänster 31
7 Miljökonsekvenser **32**
7.1 Vatten 32
7.2 Natur 37
7.3 Bebyggelse, kulturmiljö och landskap 40
7.4 Klimatpåverkan 42
7.5 Risk och klimatanpassning 45
7.6 Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön 48
8 Sociala konsekvenser **50**
8.1 Hälsa och livsmiljö 50
8.2 Trygghet och trivsel 53
8.3 Hållbart vardagsliv och levande samhällen 55
8.4 Social sammanhållning, inkludering och identitet 57
9 Ekonomiska konsekvenser **60**
9.1 Kommunal ekonomi 60
9.2 Förutsättningar för näringslivet 62
9.3 Förutsättningar för exploatörer/byggaktörer 64
9.4 Förutsättningar för den enskilde 65
10 Planförslaget och miljökvalitetsmålen **66**
11 Referenser **68**
Bilaga 1 - Riksintressen och andra områdesskydd **70**
Bilaga 2 Mark- & vattenanvändningskarta **74**

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 (ÖP 2030). Sedan dess har kommunen utvecklats och behovet av en ny översiktsplan har vuxit fram. Kommunfullmäktige gav i juni år 2020 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en reviderad 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.

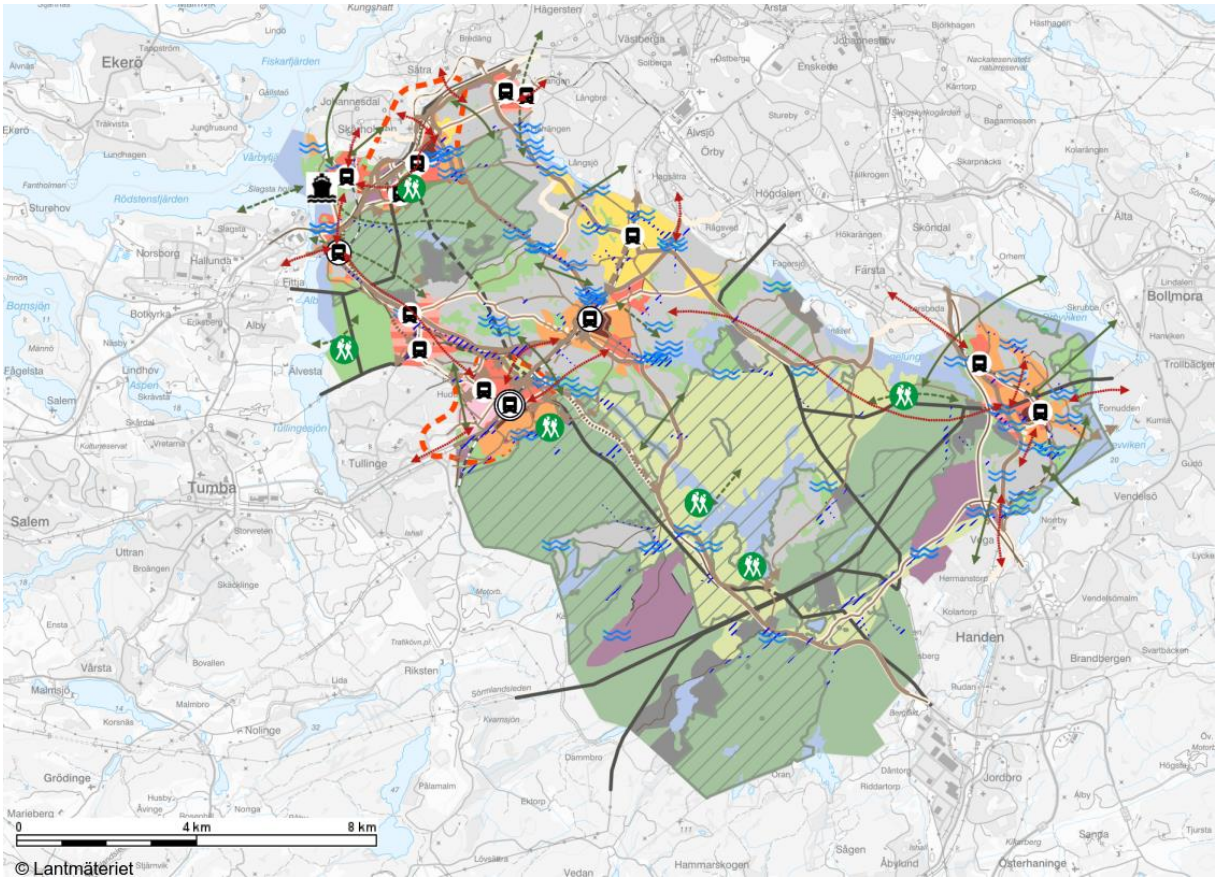
I syfte att skapa ett bredare beslutsunderlag har kommunen valt att genomföra miljöbedömningen som en del av en bredare *hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB)*. I denna konsekvensbeskrivning redovisas därför planens konsekvenser i termer av hållbar utveckling samlat, med de delar som utgör miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalkens krav tydligt markerade. HKBn har till översiktsplanens samrådsskede tagits fram av WSP Sverige AB. HKBn har därefter, till översiktsplanens granskningsskede, reviderats av Norconsult AB. Norconsult AB har så långt möjligt utgått från upplägget i samrådsversionen av HKBn för att läsaren ska känna igen sig, men reviderat innehållet och konsekvensbedömningarna där det bedömts nödvändigt med utgångspunkt från det reviderade planförslaget.

Rapporten har följande delar: I kapitel 2 beskrivs kortfattat planförslagets huvudsakliga innehåll. Kapitel 3 redovisar förutsättningarna för planeringen i kommunen och kapitel 5 summerar den metod som använts i arbetet med hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. 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 vid behov konkreta förslag på hur planförslaget kan utvecklas och kompletteras inför nästa skede.

Alternativ och miljöns sannolika utveckling om planen inte antas redovisas i kapitel 4 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 förslag till reviderad översiktsplan (ÖP 2050) beskriver hur den fysiska miljön i kommunen ska användas och utvecklas fram till år 2050. 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 förslag till reviderad översiktsplan, ÖP 2050.

I förslaget till reviderad översiktsplan, ÖP 2050, definieras fyra övergripande mål för kommunens framtida rumsliga utveckling och fysiska planering. Målen 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,
- Centrala 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.

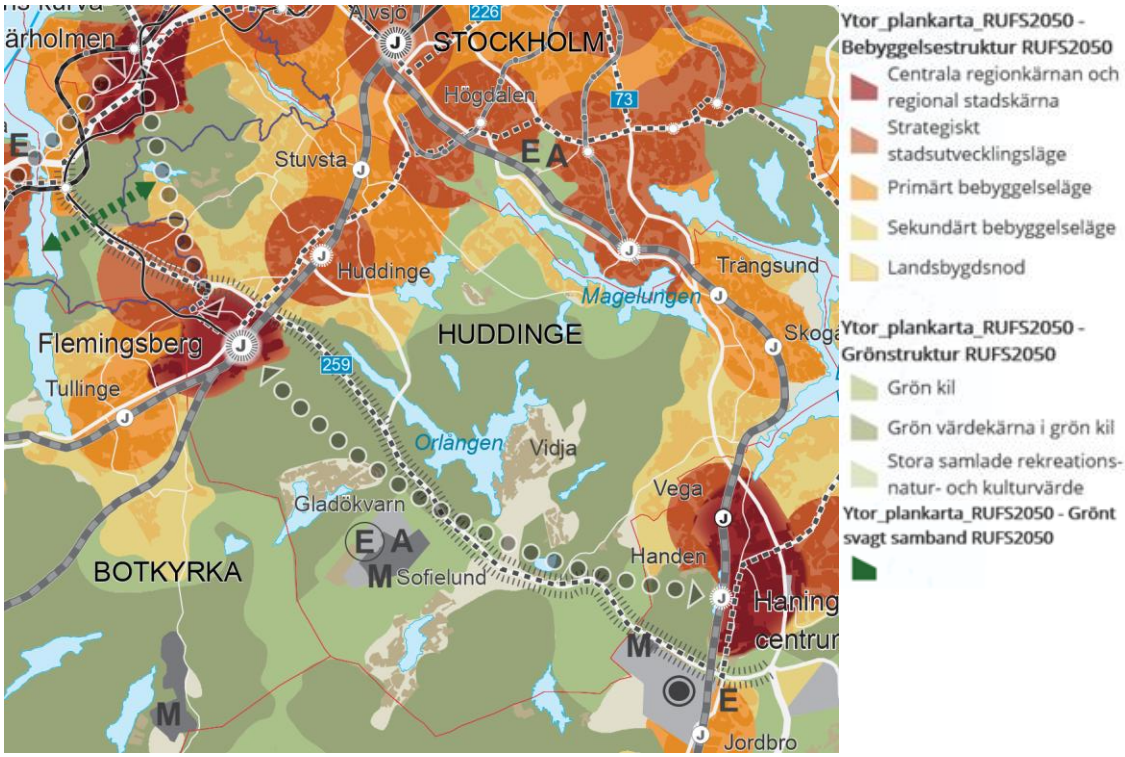
Den utveckling av invånarantal som presenteras i planförslaget baseras på fyra olika befolkningsökningsscenarion med invånarantal på mellan 140 000 och 185 000. Det innebär en ökning på mellan 27 000 och 72 000 från dagens 113 000 invånare i kommunen. Planeringen medger utrymme för samtliga scenarios, men utgår främst från det som i planförslaget kallas scenario 2 och som innebär en ökning av befolkningen till ca 185 000 till år 2050.

3 Förutsättningar

3.1 Planer och gällande bestämmelser

3.1.1 RUFS 2050

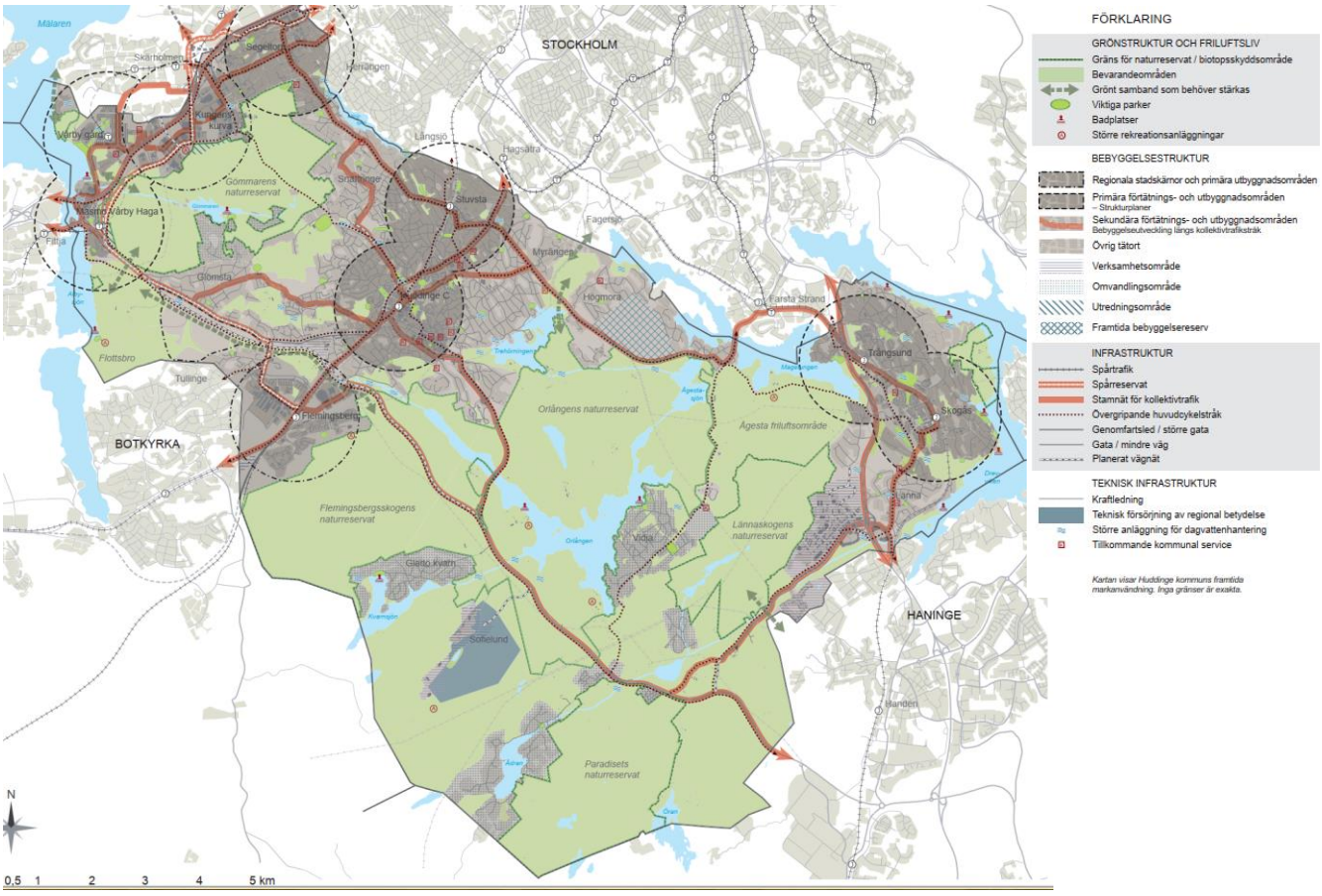
I Stockholms regionala utvecklingsplan, RUFS 2050, pekas Kungens Kurva–Skärholmen och Flemingsberg ut som regionala stadskärnor, se Figur 2. Enligt RUFS 2050 behöver länken mellan dessa stadskärnor stärkas. Utöver den regionala centrumkärnan så lyfts Flemingsberg som en av tre regionala stadskärnor i 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 tillgänglighet för kollektivtrafik 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 ett stort antal dokument som varit vägledande 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
- Cykelplan 2016
- Dagvattenstrategi Huddinge kommun 2013
- Godstrafikplan 2021
- Gångplan 2018
- Handbok i delaktighet, Huddinge
- Handlingsplan för klimatanpassning 2017
- Idrottspolitiskt program 2021-2024, 2021
- Kollektivtrafikplan 2016
- Kulturpolitiskt program Huddinge kommun 2018–2023
- Miljöprogram 2022-2025
- 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
- Utvecklingsplan Centrala Huddinge Beslutad 2021
- Utvecklingsplan Vårby Beslutad 2022
- Utvecklingsplan Flemingsberg Beslutad 2022
- VA-utbyggnadsprogram för Huddinge kommun 2016

Interna planeringsunderlag - Övriga planeringsunderlag

- Befolkningsscenarion 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, 2022
- Utredning snabbladdning elfordon Huddinge 2021
- PM Kompletteringsområden 2021
- Planeringsunderlag Grön- och blåstruktur Huddinge 2022
- Klimat och sårbarhetsanalys Huddinge 2022
- 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
- Metod ekologisk kompensation 2012
- Miljöbarometern - Miljöbarometern - Huddinge kommun

- Planeringsunderlag teknisk försörjning 2020
- PM Avvägningar jordbruksmark och bebyggelse i Loviseberg 2021
- PM Prioriteringsordning insamlingssystem 2019
- PM Mini-ÅVC 2010
- Social hållbarhet i fysisk planering i Huddinge, 2020
- Sträckningsstudie framtida linje 172 (2021)
- Utvecklingsplan Kungens kurva samrådsversion 2021
- Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030, 2020
- 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
- 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
- Länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall 2018
- Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren 2015
- Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län 2021
- Minska transportsektorns miljöpåverkan - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)
- Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län (arcgis.com)
- Resor och transporter på Södertörn (sodertornskommunerna.se)
- Riktlinjer för planläggning farligt gods, 2016

- Gångtrafiken i samhällsplaneringen - Trafikverket
- Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050 - Region Stockholm (sll.se)
- 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
- Säkerhetsavstånd mellan infrastruktur, ny bebyggelse och övriga anordningar, Trafikverket (trafikverket.se)
- Vägplan för G/C-väg Glömsta, Trafikverket (trafikverket.se)
- Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg 2020
- Åtgärdsvalsstudie Kapacitetsbrister i järnvägssystemet 2021
- Åtgärdsvalsstudie väg 73 2019
- Åtgärdsvalsstudie väg 226 Huddingevägen 2014
- Åtgärdsvalsstudie väg 226 Vårsta - Södra länken 2017

4 Alternativ

En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs. Detta krav kan även appliceras på en hållbarhetskonsekvensbeskrivning. Att planen inte genomförs benämns ofta som det så kallade 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. Bedömningen av planens miljökonsekvenser sker sedan genom att jämföra planförslagets miljöeffekter med nollalternativets miljöeffekter. I bedömningen av nollalternativet nedan används samma horisontår som valts i miljöbedömningen, år 2050.

Alternativ till översiktsplanen, som övervägts men som av olika anledningar avfärdats, beskrivs också under kapitel 4.2.

4.1 Miljöns sannolika utveckling om planen inte antas-nollalternativet

4.1.1 Beskrivning av nollalternativet

Om den nya översiktsplanen inte antas, fortsätter den nuvarande översiktsplanen från 2014, (översiktsplan 2030) 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.

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 nollalternativet såväl som med en ny översiktsplan, i första hand till följd av tillväxten i kommunen samt i grannkommunerna. 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. För Tvärförbindelse Södertörn finns en vägplan skickad för fastställelse, och för Spårväg syd är arbetet med järnvägsplan under uppstart. Spårvägen förväntas generellt bidra till ökat kollektivtrafikanvändande.

Exploaterings- och bebyggelsetrycket inom kommunen kommer sannolikt att minska något i nollalternativet då avsaknaden av en ny översiktsplan riskerar att ge en osäkerhet gentemot marknadens aktörer om kommunens viljeinriktning om markanvändning. Det är därför risk att det blir en långsammare utvecklingstakt än kommunen önskar och att kommunen inte kan hålla allt som har utlovats i Sverigeförhandlingen. De omfattande utvecklingsprojekt som i nuläget utreds och planeras bedöms ändå antas och kommunen bedöms växa kraftigt i befolkningsantal till år 2050, men inte lika kraftigt som med en ny översiktsplan. Utbyggnadstakten kan särskilt förväntas sjunka efter att Sverigeförhandlingens avtal går ut.

Var ny bebyggelse tillkommer om en ny översiktsplan inte antas är förstås svårt att spekulera om. En fortsatt utveckling i områden nära vägtrafik och kollektivtrafik 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 vägledning inför efterföljande beslut. Det finns också större risk att helhetsbilden över hela kommunen försvagas i ett nollalternativ, och att planeringen på så vis går miste om tex kopplingar *mellan* utvecklingsområden.

4.1.2 Miljöns sannolika utveckling utan en ny översiktsplan

Över lag 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. Detaljplanering och exploatering fortsätter alltså att ske även i nollalternativet men då genom långa processtider, i fragmenterade och huvudsakligen mindre områden och utan översiktligt sammanhang.

Då kommunens nu gällande översiktsplan är från 2014 innebär det att den utgår från tidigare lagstiftning. Utan en ny översiktsplan får tillståndsprövningar av olika slag beslutas utan vägledning i en aktuell översiktsplan. Det försvårar tillståndsprövningen och riskerar att ge beslut där det är svårt att se den kumulativa effekten.

I kommunen finns ett flertal nya styrdokument som ger vägledning i miljö- och klimatarbetet. Sedan ÖP 2030 antogs har kommunen bland annat tagit fram miljöprogram år 2017 som har reviderats år 2022. Vattenfrågorna har även utvecklats sedan tidigare översiktsplan och förväntas utvecklas ytterligare då dessa är viktiga frågor i kommunen. Vidare har ett kulturmiljöprogram tagits fram efter antagandet av ÖP 2030.

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 förbundit sig till att bygga nya bostäder i anslutning till spårvägens framtida stationer. De åtaganden som följer med Sverigeförhandlingen kommer därför att genomföras i nollalternativet, även om det utan en ny översiktsplan möjligen inte blir ett lika samlat grepp.

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. Bostadsbyggande i Loviseberg pekas t.ex. 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.

Många av de kulturhistoriska värdena i kommunen ligger 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 tas fram fördjupade analyser alternativt ska de platsspecifika kvaliteterna i kulturmiljöinventeringen förtydligas och fungera som riktlinjer för utvecklingen. I ÖP 2050 ställs krav på att fortsatt planering ska ta hänsyn till framtaget kulturmiljöprogram och att särskilda kulturmiljöutredningar ska ingå i framtagande av nya detaljplaner inom och i angränsning till för kulturmiljön särskilt värdefulla områden vilket är positivt. Dock medger planförslaget (ÖP 2050) stora förändringar i den fysiska miljön i flera centrala delar av kommunen och inom områden med höga kulturhistoriska värden, exempelvis i Vårby Gård och Huddinge centrum, varför den negativa påverkan på kulturmiljön i nollalternativet bedöms vara mindre jämfört med ÖP 2050.

Möjligheterna att i kommunen minska klimatpåverkan bedöms vara mindre i nollalternativet. Till exempel har minskad klimatpåverkan större plats i förslag till ÖP 2050 genom ett eget målområde samt att det beskrivs hur kommunen ska arbeta för att minska klimatpåverkan från byggskede, renoveringar, energiproduktion, avfallshantering mm. I ÖP 2030 beskrivs 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.

Klimatförändringen kommer att öka förekomsten av extrema väderhändelser samt generellt öka temperaturen, minska mängden snö och öka mängden nederbörd i både nollalternativ och med en ny översiktsplan. Risker för översvämning, värmebölja och ras, skred och erosion kommer att öka. I ÖP 2030 beskrivs åtgärder för att minimera risken för översvämningar och anpassningar för att möta ett varmare klimat så som exempelvis åtgärder för att minska värmeöar. I arbetet med framtagande av en ny översiktsplan har utredningar kopplade till klimatanpassning så som tex revidering av kommunens klimat- och sårbarhetsanalys tagits fram. Detta medför att kunskapen om frågan ökat men i nollalternativet riskerar denna att inte implementeras i lika stor utsträckning som med en ny översiktsplan.

Sociala konsekvenser
Nollalternativet riskerar att leda till en mindre sammanhållen planering och att samband mellan områden saknas. Förslaget till reviderad översiktsplan (ÖP 2050) presenterar strategier för att motverka segregation och göra Huddinge mer inkluderande genom att förtäta vissa områden. Utan den reviderade översiktsplanen finns risk att kommunen blir än mer segregerad än idag.

Bortträngningseffekter på grund av gentrifiering (dvs. social förändringsprocess där individer med hög socioekonomisk status flyttar till stadsdelar som traditionellt dominerats av individer ur lägre sociala klasser eller från etniska minoriteter) bedöms vara mindre i nollalternativet om en långsammare utveckling av kommunen kan antas. Områden som är utpekade för förtätning i den nya översiktsplanen omfattar även nya formella och informella mötesplatser som är viktiga för ett levande område, där människor trivs och bidrar till en tryggare stadsmiljö. Förtätning ska enligt ÖP 2050 ske vid kollektivtrafikknutpunkter vilket bidrar till att öka hållbara resor inom området, förenklar pendlingen och gör det lättare för invånarna att nå viktig lokal service utan bil. Med mindre exploatering längs dessa knutpunkter kan en ökad hållbar mobilitet och bättre tillgänglighet i stadsdelen inte garanteras. ÖP 2050 innehåller en genomtänkt linje av jämlik planering som bygger på dialog och tillgänglighet, varvid en stor vikt läggs på social hållbarhet. Utan den nya planen finns det risk för en ojämlik utveckling som inte beaktar alla människor i stadsdelen lika.

Ekonomiska konsekvenser
Utan en reviderad översiktsplan ger kommunen en svagare viljeinriktning om markanvändning vilket riskerar att skapa osäkerhet gentemot näringslivets aktörer och exploateringsintressenter. En sådan osäkerhet kan minska exploateringstrycket och försvåra etablering av företag. Förväntade markvärdesstegringar kan dämpas vilket kan ge både positiva och negativa konsekvenser. Fastighetsägare får minde värdeökningar, vilket riskerar att sänka exploateringstrycket. Individer som vill in på bostadsmarknaden eller införskaffa mark kan å andra sidan erhålla mark till rimligare pris. Om utvecklingen sker utan en aktuell översiktsplan finns också en risk att viktiga kommunövergripande ställningstaganden saknas, vilket kan leda till konsekvenser i form av kommunala kostnader om frågor behöver lösas akut istället för utifrån en långsiktig strategi. Behovet av en utbyggd samhällsservice (förskolor, skolor, bibliotek, boende med särskild service med mera) blir sannolikt något lägre i nollalternativet eftersom exploaterings- och bebyggelsetrycket troligen kommer att minska något, särskilt på längre sikt efter det att Sverigeförhandlingens överenskomna utbyggnader har genomförts.

4.2 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. Kommunen utgår dock främst från det som i ÖP 2050 kallas scenario 2 och som innebär en ökning av befolkningen till ca 185 000 till år 2050.

Mindre alternativa lokaliseringar eller utformningar som berör delar av kommunen som avfärdats inom ramen för planarbetet 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 gällande 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 brist på tillräckligt underlag. De bedöms dock kunna utredas utan att översiktsplanen anger det, dvs. det är inte avhängigt vad som står i översiktsplanen.
- Ett tidigare planerat verksamhetsområde vid Jordbro

5 Metod

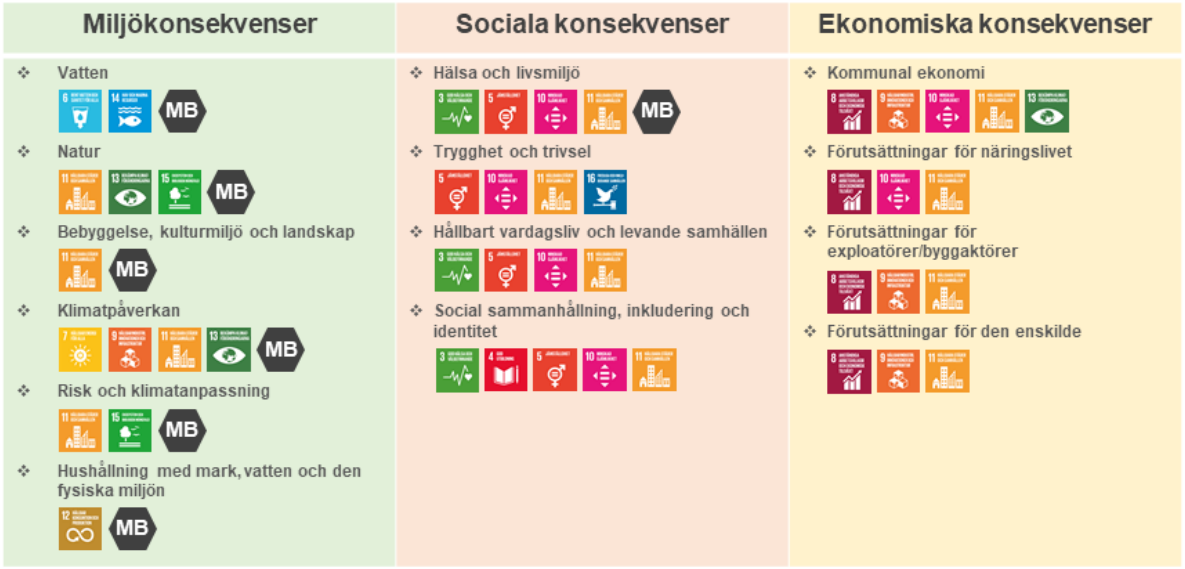
En hållbarhetsbedömning syftar till att bidra till en helhetssyn och kvalitetssäkring i framtagandet av översiktsplanen. Hållbarhetsbedömningen resulterar även i ett dokument som kallas hållbarhetskonsekvensbeskrivning. Arbetet med hållbarhetsbedömningen har samordnats och integrerats med planarbetet 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 miljöbalken *”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].

5.1 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 (något reviderad till översiktsplanens granskningsskede). 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.



Figur 4. Generell modell för hållbarhetskonsekvensbedömning.

[1] Samrådsyttrande 2020-11-11.

Till samrådsversionen av hållbarhetskonsekvensbeskrivningen (HKB) gjordes beskrivningar och bedömningar av WSP:s konsultgrupp med särskild kunskap om konsekvensbedömningar. Detta arbete utfördes 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. Till granskningsversionen av HKB:n har istället en konsultgrupp inom Norconsult arbetat vidare med WSP:s rapport som grund men där revideringar har gjorts där dessa ansetts relevanta för att anpassa rapporten till det reviderade planförslaget. Många av de förslag till åtgärder som presenterades i HKBn till översiktsplanens samrådsskede har till granskningsskedet nu åtgärdats av kommunen och har därför kunnat tas bort i denna version av HKBn. De förändringar som gjorts i planförslaget (ÖP 2050) som följd av förslag i HKBn, kommer att sammanställas i en så kallad särskild sammanställning. Syftet med sammanställningen är att sammanfatta hela hållbarhetsbedömningen, det vill säga processen från det att arbetet med planen och miljöbedömningen startade, till det att den färdiga planen med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning ska antas.

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, behövs en bedömning av 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 positiva eller negativa konsekvenser
- 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.

I kapitel ”Planförslagets konsekvenser” återfinns först en ruta i vilken konsekvenserna sammanfattas. Därefter följer en lite mer utförlig bedömning där konsekvensskalan (röda, gula och gröna pilar) används. Notera att de olika pilarna inte går att summera rakt av, dvs en röd och en grön pil medför inte nödvändigtvis ”ingen påverkan” dvs att de tar ut varandra, då tex en grön pil kan väga tyngre än en röd och vise versa.

Bedömningen av påverkan och konsekvens av planförslaget görs i förhållande till nollalternativet 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 ge stora konsekvenser. Sådana s.k. kumulativa effekter är svåra, men viktiga, att uppmärksamma i konsekvensbeskrivningen.

5.2 Generella bedömningsgrunder

Miljöbedömningen görs med stöd av miljöbalkens regler, samt krav på planeringen som ställs i Plan- och bygglagen.

5.2.1 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.

5.2.2 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.

5.2.3 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 i 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§).

5.2.4 Hållbarhetsbedömning och Agenda 2030

Hela arbetet med hållbarhetsbedömning görs med de globala hållbarhetsmålen som fond (figur 5). 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.



Figur 5. De 17 globala mål för hållbar utveckling som formar underlag till hållbarhetsbedömningen (Bildmaterial: Naturvårdsverket 2021).

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 i 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 7, 8 och 9. Under uppdatering av HKBn till översiktsplanens granskningsskede

har Norconsult i så stor utsträckning som möjligt behållit det upplägg som tagits fram under samrådsskedet enligt ovan men ändrat där det bedömts nödvändigt med utgångspunkt i hur planförslaget reviderats.

6 Avgränsning

Avgränsningen av de delar av hållbarhetskonsekvensbeskrivningen 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.

6.1 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 det gäller vissa planeringsaspekter).

6.2 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 helt eller 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.

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. 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
- Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt

De övriga aspekter som konsekvensbedömts presenteras i figur 4 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 (Boverket 2022).

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 ekosystemtjänsten:

- biologisk mångfald, livsmiljöer och ekologiskt samspel i avsnittet natur (7.2),
- fysisk hälsa och mentalt välbefinnande i avsnittet sociala konsekvenser (8.1. och 8.3)
- klimatanpassning och klimatreglering (skyfall och värmeöar) i avsnittet risk (7.4 och 7.5).
- mat- och vattenförsörjning samt råvaror i hushållning med mark och vatten (7.6).

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.

Arbete med ekosystemtjänster i urbana områden tas även upp inom det nationella miljömålsarbetet finns etappmål som rör ekosystemtjänster i urbana områden. Statens målsättning är att kommunerna i planering, byggande och förvaltning senast 2025 ska integrera och tillvarata stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer (Etappmål inom Strategi för Levande städer). Boverket har tagit fram en vägledning och metod för hur (bland annat) kommuner kan integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i planering, byggande och förvaltning.

7 Miljökonsekvenser

Planförslagets miljökonsekvenser redovisas i fem aspekter: konsekvenser för *vatten*, hur planförslaget påverkar *naturmiljön*, om planförslaget bidrar till att värna om *bebyggelse, kulturmiljö och landskap*, hur planförslagets *klimatpåverkan* hanteras samt hur planförslaget påverkar *hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön*.

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 yt- och 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 och påverkar dagvattnets föroreningsinnehåll.

Nuläge och förutsättningar

Huddinge kommun är en sjö- och vattenrik kommun med många sjöar, vattendrag och våtmarker. Huvuddelen av Huddinge kommun ligger inom Tyresåns huvudavrinningsområde.

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 många av kommunens sjöar är påverkade av övergödning.

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 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 för att bygga ut sitt kommunala vatten- och avloppsnät till dessa områden och sedan 2004 har VA-nätet byggts ut eller utbyggnad har påbörjats i bland 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 planförslaget, ÖP 2050, har samtliga sjöar utpekats som 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 drabbas av övergödning.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Inom EU finns det sedan år 2000 ett gemensamt regelverk, ramdirektivet för vatten, för att bevara och förbättra vattenmiljön i Europas grund- och ytvatten. I Sverige regleras detta arbete framförallt genom att kvalitetskrav, så kallade miljökvalitetsnormer (MKN), fastställs i enlighet med EU:s ramdirektiv för vatten genom vattenförvaltningsförordningen samt med stöd av Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter. Miljökvalitetsnormerna 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.

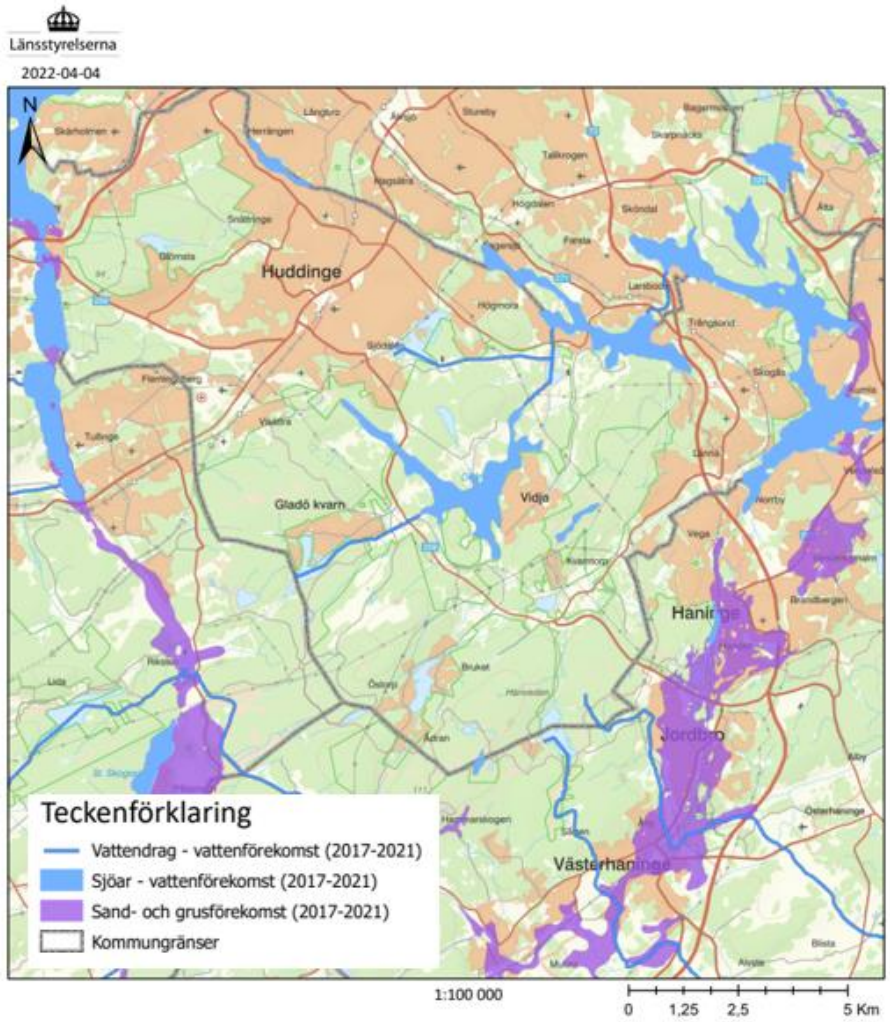
Kommunen har en dagvattenstrategi som innehåller riktlinjer och råd för dagvattenhanteringen. I denna anges bland annat att dagvatten från bostadsområden och arbetsplatsområden bör omhändertas lokalt inom fastigheten. Dagvatten från öppna hårdgjorda ytor inom industriområden bör fördröjas och infiltreras.

Yt- och grundvattenförekomster

I kommunen finns 11 stycken ytvattenförekomster, *se bilaga 1*, och grundvattenförekomsten Tullingeåsen. Av ytvattenförekomsterna är det endast två som idag uppnår god ekologisk status, Albysjön och Mälaren. Enligt fastställda miljökvalitetsnormer ska vattenkvaliteten i de återstående vattenförekomsterna ha uppnått en god ekologisk status senast år 2033.

Grundvattenförekomsten Tullingeåsen ligger huvudsakligen i grannkommunen Botkyrka men omfattar även ett område inom Huddinges sydvästra del. Tullingeåsen har idag en god kvantitativ status. Den kemiska statusen är otillfredsställande. Förekomsten är förorenad av PFAS11 och riskerar att inte uppnå god kemisk status 2027.

[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.



Figur 6. Yt- och grundvattenförekomster i Huddinge kommun. Källa: VISS, 2022.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget innebär en mycket omfattande utbyggnad av bebyggelse, vägar och kollektivtrafik, vilket medför en stor ökning av hårdgjorda ytor och ökad påverkan på dag- och spillvattenhantering samt drickvattensförsörjning. Det finns en risk för att planförslaget bidrar till att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för berörda recipienter genom ökad dag- och spillvattenvattenpåverkan. Hur stor påverkan blir beror delvis på de val av rening som görs i detaljplaneringen, och genom att utgå från kommunens dagvattenstrategi i all kommande planering finns förutsättningar att hantera utmaningar kopplat till MKN.

Då mycket av planerad utbyggnad föreslås ske genom förtätning i redan bebyggda områden kan denna påverkan minska om förtätningen medför att befintliga dagvatten-och VA-system ersätts med nya system med bättre rening och kapacitet. Vidare bidrar planerad anslutning av enskilda avlopp i samband med omvandlingen av fritidshusområden till permanentbostäder till att minska den negativa påverkan på kommunens sjöar och vattendrag. Planerad förtätning och anslutning av enskilda avlopp bedöms dock inte kunna kompensera för den ökade utbyggnaden utan det krävs även en parallell utbyggnad av kommunens tekniska infrastruktur av dag- och VA-ledningar, pumpstationer, vatten- och reningsverk etc. för att kunna hantera den ökade belastningen på kommunens

vattenresurser. Hur stor den totala påverkan på kommunens vattenresurser blir beror därmed på hur hanteringen av dagvatten och VA hanteras i kommande detaljplanering samt hur väl utbyggnadstakten av teknisk infrastruktur gällande VA följer planerad utbyggnadstakt.

Sammantaget bedöms planförslaget medge en mycket stor exploatering jämfört med nuläget, vilket medför att det finns risk för stor påverkan på kommunens vattenförhållanden. Kommunen genomför dock en rad åtgärder i planförslaget för att mildra dessa konsekvenser. I jämförelse med nollalternativet, som också medger en omfattande exploatering men inte tar ett lika samlat grepp om vattenfrågorna, bedöms planförslaget medföra **små negativa konsekvenser** för kommunens vatten under förutsättning att utbyggnaden av teknisk infrastruktur gällande VA och dagvatten sker parallellt med övrig utbyggnad.

När de positiva och negativa konsekvenserna i texten nedan vägs samman till en bedömning bedöms de negativa konsekvenserna väga tyngre än de positiva, trots att de positiva är fler till antalet.



Planförslaget medger en omfattande utbyggnad inom kommunen, bland annat genom ianspråktagande av naturmark och jordbruksmark. Genom att bebygga och hårdlägga genomsläppliga ytor ökar mängden dagvatten som måste tas om hand. Generellt medför utbyggnader en ökad belastning av metaller och andra miljöskadliga ämnen i dagvatten som normalt är högre än i dräneringsvatten från jordbruksmark och naturmark. Däremot är utsläppen av kväve normalt större från jordbruksmark än från motsvarande yta med bebyggelse medan utsläppen av fosfor är i samma storleksordning för bebyggda ytor och jordbruksmark. En omfattande utbyggnad, bland annat på natur- och jordbruksmark, sker också i nollalternativet.



Vidare föreslås förtätning på redan exploaterade ytor där dagvattenhanteringen har otillräcklig rening. I dessa områden kan dagvattenpåverkan minskas vid en utbyggnad då äldre dagvattensystem ersätts med nya med bättre rening, vilket är positivt. Hur stor planförslagets dagvattenpåverkan blir beror på hur stora ytor som kommer att hårdgöras samt hur dagvatten tas omhand innan det når recipienterna. I planförslaget beskrivs 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 vatten.



Utbyggnaden av såväl tidigare oexploaterad mark som redan ianspråkstagen mark medför även ökade mängder av spillvatten och ett ökat uttag av dricksvatten vilket kräver omfattande kapacitetsökningar i kommunens tekniska infrastruktur för att inte kommunens vattenresurser ska påverkas negativt. I Planeringsunderlag för teknisk försörjning i Huddinge kommun (Huddinge kommun, 2020) anges bland annat att kapacitetshöjande åtgärder i spillvattennätet bör genomföras i de områden där ny bebyggelse planeras, att eventuella begränsningar i spillvattennätet längs med sträckningen av Spårväg Syd behöver ses över samt att framtida kapacitetsbrist i huvudavloppstunneln mot Henriksdals reningsverk behöver hanteras. Himmerfjärdsverket kommer nå sitt kapacitetstak år 2030-2050 och kommer behöva byggas ut.



Den växande omvandlingen av fritidshusområden till permanentbostäder medför ökade utsläpp och negativa konsekvenser för vattenkvaliteten i recipienterna, eftersom fritidshusområdenas enskilda vatten- och avloppssystem inte är dimensionerade för permanentboende. Denna omvandling sker oberoende av översiktsplanen och bedöms vara densamma i nollalternativet. 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. Genom denna VA-anslutning minskas påverkan på kommunens vattenresurser både genom bättre rening av såväl dag- och spillvatten som en mer effektiv dricksvattenförsörjning.



Det finns en risk för att planförslaget bidrar till att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för berörda recipienter genom ökad dag- och spillvattenvattenpåverkan och ökad mängd hårdgjorda ytor. Hur stor påverkan blir beror på de val av rening som görs i detaljplaneringen, och genom att utgå från kommunens dagvattenstrategi i all kommande planering finns förutsättningar att hantera utmaningar kopplat till MKN. I planförslaget har kommunen pekat ut områden som är lämpliga för dagvattenhantering i form av flödesreglerande områden och vattenrenande områden. Utformning och dimensionering av åtgärderna behöver utredas vidare i detaljplaneringen. I planförslaget framgår det att utbyggnadstakten av VA-nätet är prioriterad och det ställs även krav på att dagvattenutredningar ska tas fram i kommande i planskeden.



Vidare beskrivs det i planförslaget att kommunen aktivt kommer arbeta tillsammans med grannkommunerna för att säkerställa vattenkvaliteten i prioriterade vattenförekomster, särskilt omnämns Orlången och Trehörningen. I planförslaget beskrivs bland annat att kommunen ska säkerställa att grundvatten inte förorenas samt att åtgärder ska genomföras så att MKN uppnås.



Enligt planförslaget ska våtmarker bevaras eller återskapas, vilket medför positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i berörda recipienter.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Omfattande utbyggnad av teknisk infrastruktur gällande VA och dagvatten behöver ske parallellt med övriga utbyggnad och i enlighet med framtaget planeringsunderlag.

7.2 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. Ett robust 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 ett bra ekologiskt samband i kommunen. Begreppet ekologiska samband syftar på att landskapet består av en bra grön- och blåstruktur som visar kärnområden för biologisk mångfald och spridningsmöjligheterna av arter i landskapet.

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, sjöar och våtmarker, där några områden även har utpekats som Natura 2000 områden. Totalt består en tredjedel av kommunens yta av naturreservat. Inom de sydöstra delarna av kommunen breder Hanvedens riksintresse för friluftsliv ut sig. Inom den nordvästra delen av planområdet finns en del av det större riksintresseområdet Mälaren med dess stränder och öar som omfattar hela Mälaren.

Den betydande andelen skyddad natur är en stor tillgång för kommunen. Trots den stora andelen skyddad natur i kommunen, finns det dock flera värdefulla skogar och sjöar som är viktiga som tätortsnära grönområden och för det ekologiska sambandet i kommunen som inte omfattas av något juridiskt skydd; till exempel Sörskogen, Flottsbroområdet samt Kynäsberget. Genom kommunen sträcker sig även 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. Arbetet med spridningssambandet bör framför allt riktas mot bevarande av livsmiljöer som ligger utanför de skyddade områdena[3].

I Huddinge finns ungefär 6500 hektar skog vilken huvudsakligen är kommunägd. Skogen är av mycket varierande karaktär och utgörs av 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 Hanvedenområdet. 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.

[3] Ekologigruppen, 2018. Ekologiska samband i Huddinge kommun.

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 ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön (ESKO-områden).

Enligt 3 kapitlet § 3 i miljöbalken ska mark- och vattenområden så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (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. RUFS 2050 är en regionplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) som anger de vägledande grunddragen för hur mark- och vattenområden ska användas. 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. Handlingsplanen för regional grön infrastruktur är utformad så att den kan användas som kunskapsunderlag i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen, i infrastrukturplaneringen, samt vid enskilda prövningar enligt miljöbalken.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget medför en omfattande bebyggelseutveckling i kommunen, bland annat genom att värdefull naturmark tas i anspråk vilket medför en stor negativ påverkan jämfört med nuläget. En stor del av detta ianspråktagande skulle även ske enligt den tidigare översiktsplanen, och innebär därmed ingen stor försämring i jämförelse med nollalternativet. Bostadsbyggande i Loviseberg pekas till exempel ut även i den tidigare översiktsplanen från 2014 och bedöms därför även i nollalternativet medföra negativa konsekvenser med anledning av exempelvis ianspråktagandet av jordbruksmark och naturmark. Däremot bidrar dock det nya planförslag till ianspråktagande av naturmark till förmån för utveckling av nya kollektivstråk och en allmän tillväxt i kommunen som bedöms resultera i negativa konsekvenser på befintlig miljö, samtidigt som de övergripande åtgärdsförslag för att bevara naturmark som presenteras är vaga.

När värdefull naturmark tas i anspråk påverkas den biologiska mångfalden och de ekologiska spridningssambanden negativt. Det är positivt att kommunen gör ställningstagande kring hur hänsyn ska tas till naturen i den planerade utvecklingen, och att värdefull natur ska skyddas; 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 bedöms som positivt. Kommunen presenterar, likt i gällande översiktsplan, 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; mer konkreta förslag behöver dock framarbetas i efterföljande planeringsskeden.

Utbyggnaden av nya och befintliga kollektivstråk samt vägar medför stor negativ påverkan både på natur och ekologiska spridningssamband.

Detta medför att planförslaget kommer innebära **både små positiva och små negativa konsekvenser** för naturen i kommunen jämfört med nollalternativet. De negativa konsekvenserna som den nya planen medför bedöms dock vara oåterkalleliga på grund av att andelen hårdgjorda ytor utökas och biologisk mångfald samt det ekologiska sambandet påverkas negativt.



Skyddade områden är en viktig förutsättning för bevarandet av den biologiska mångfalden i kommunen. Kommunen beskriver att de kommer att bevara utpekade naturområden, skogsområden och odlingslandskap samt att de ska möjliggöra en utredning av naturreservatsbildning för fyra områden (Kynäsberget, Öran, Rudträsket, Flottsbro). Detta är positivt och en viktig förutsättning för framtida hållbar hantering av det gröna kapitalet i kommunen och en förstärkning av ekosystemet vid framtida exploateringar. Bra skötselplaner för de befintliga värdena är bärande för att naturvärden ska bevaras för framtiden. Det bedöms som positivt att bevarande av befintliga värden samt förvaltning av naturreservat och Natura-2000 områden ska skötas i enlighet med gällande föreskrifter. Stränder har ofta ett högt värde för biologisk mångfald. Huddinge kommun är en sjö- och vattenrik kommun och strandskyddet omfattar generellt 100 meter från strandlinjen både på land och i vatten. I särskilt viktiga områden kan det generella strandskyddet vara utvidgat till 300 meter. Det bedöms som positivt att de kommunövergripande planeringsinriktningarna anger att Huddinges stränder och strandnära miljöer ska värnas. De ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO) där sjöar, vattendrag, våtmarker och strandzoner ingår, kommer att värnas och inga åtgärder som skadar dessa områdens specifika känslighet ska genomföras. Det bedöms som en positiv förbättring att samtliga sjöar inom kommunen nu har pekats ut som ekologiskt särskilt känsliga i planförslaget vilket inte har gjorts i tidigare ÖP (ÖP 2030) och därmed inte skulle ske i nollalternativet. Dessa förändringar ger bättre skydd till naturområden och bidrar till bevarande av den biologiska mångfalden i kommunen och konsekvenserna bedöms som måttliga. 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.





För att bibehålla en rik biologisk mångfald är bevarande och förstärkning av de ekologiska spridningssambanden en viktig aspekt. Om skyddade områden samt områden med grönt och blått kapital avskärmas med barriärer påverkas dock 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. 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. Detta medför att det i stället finns en överhängande risk att dessa ekologiska samband ytterligare försvagas. Ett exempel är utvecklingen som planeras i Flemingsberg, ett område som har utpekats som regionalt svagt grönt samband enligt RUFS. Där omfattande ny bebyggelse ska ske dels genom förtätning, dels genom ianspråktagande av ny mark. Utbyggnanden av nya och befintliga kollektivstråk, vägar och fler hårdgjorda ytor medför stora till måttliga negativa konsekvenser både på natur och ekologiska spridningssamband. Det är dock positivt att kommunen har gjort ställningstagande i ÖP och pekat ut på kartan och att de ska utgå från skadelindringshierarkin i den kommande planeringen.



Befintliga ekosystemtjänster som är knutna till hög biologisk mångfald och ett bra ekologiskt samspel i kommunen ska värnas och utvecklas enligt planförslaget. Multifunktionella ytor som tillgodoser flera ekosystemtjänster är utpekade i hänsynskartan. Även inom tätorter ska det arbetas med ekosystemtjänsten luftrening och bullerdämpning genom att plantera träd, integrera frågan i planering av stads- och parkmiljöer samt kompensera vid intrång i natur- och/eller parkmiljöer. Det är positivt att kommunens arbete med ekosystemtjänster samt gröna och blåa strukturer i kommunen baseras på en utförlig studie utifrån en ekosystemtjänst – och ekologiskt spridningsperspektiv som ger stöd i planering och utveckling.

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 vid Gladö. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Genom den omfattande bostadsbebyggelse som kommunen planerar i kombination med att man planerar för åtgärder som ska förenkla för människor att ta sig till kommunens naturreservat, bedöms planförslaget medföra ett ökat slitage på kommunens naturreservat. När besökstrycket i kommunens parker, naturreservat och övriga naturområden ökar planerar kommunen att öka resurserna för drift och skötsel i dessa områden. Detta för att bibehålla grönstrukturens funktion och upplevelsevärdena för besökarna, vilket bedöms som positivt.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Minimera i största möjliga mån ingrepp i naturreservat.
- Sträva efter att arbeta med skadelindringshierarkin och ekologisk kompensation i all kommunal planering.
- För att möjliggöra ett aktivt arbete med bevarande och utveckling av ekosystemtjänster och därmed biologisk mångfald och ekologiskt samband, rekommenderas framtagandet av en handlingsplan kopplat till planeringsunderlaget som möjliggör ett gemensamt tillvägagångssätt för hur ekosystemtjänster ska implementeras och integreras i kommunens olika ansvarsområden.

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

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 påtagligt kan 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). Ett förbud mot förvanskning av särskilt värdefulla byggnader finns i PBL 8 kap 13 §.

Planområdet innehåller ett stort antal fornlämningar som skyddas enligt 2 kap Kulturmiljölagen. Alla markingrepp inom fornlämningsområden kräver tillstånd enligt Länsstyrelsen.

Kommunen har ett kulturmiljöprogram från år 2019, som bland annat redovisar kommunens särskilt värdefulla kulturmiljöområden och byggnader.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget medger stora förändringar i den fysiska miljön i flera centrala delar av kommunen och inom områden med höga kulturhistoriska värden, exempelvis i Vårby Gård och Huddinge centrum. I planförslaget ställs krav på att fortsatt planering ska ta hänsyn till framtaget kulturmiljöprogram och att särskilda kulturmiljöutredningar ska ingå i framtagande av nya detaljplaner inom och i angränsning till för kulturmiljön särskilt värdefulla områden. Sammantaget bedöms planen innebära risk för stor påverkan jämfört med nuläget. Jämfört med nollalternativet, som också medger en stor exploatering men inte ställer lika tydliga krav på hantering av kulturmiljöfrågorna, bedöms planförslaget medföra **små negativa konsekvenser** på kommunens kulturhistoriska värden, under förutsättning att kulturmiljöutredningar tas fram i kommande detaljplanering.

Den största andelen ny bebyggelse i planförslaget tillkommer inom redan bebyggda områden, bland annat för att dra nytta av befintlig infrastruktur. I närhet till spårväg ska särskilt hög och tät bebyggelse premieras. Målkonflikten mellan föreslagen omfattande utveckling och andra allmänna intressen - inom för kommunen kulturhistoriskt värdefulla delar - innebär att det finns en risk för ingrepp i alternativt ianspråktagande av dessa värden och därmed även ett bevarande av dessa kulturmiljöer. Områden som pekas ut som stadsutvecklingsområden för större förändring som också berör i kulturmiljöprogrammet utpekade kulturmiljövärden är Vårby Gård, Huddinge centrum, Ormenlånge (Masmo) och Grantorp (Flemingsberg). Ytterligare kulturmiljövärden finns i områden som är utpekade som stadsutvecklingsområden för mindre förändring. Även i Segeltorp och Loviseberg, som är utvecklingsområden under utredning, hyser stora kulturmiljövärden. Detta kan, beroende på hur väl planerade utbyggnader anpassas till berörda kulturmiljöer, medföra små till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön relativt nuläget. De primära utbyggnadsområdena är desamma i nollalternativet, och också i nollalternativet sker en omfattande utbyggnad. Den blir dock troligtvis något lägre än i aktuellt planförslag.

Det är generellt svårt att förutse planens konsekvenser för kulturmiljön i detta skede, då konsekvensernas storlek är beroende på vilken hänsyn som tas till kulturmiljövärden i den kommande detaljplaneringen. Den lokala påverkansgraden bör utredas i kommande detaljplaner.

För att säkerställa hänsyn till kulturmiljövärden i kommande skeden anges i planförslaget att 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. Vidare anges i planförslaget att när ändringar planeras i eller i anslutning till områden utpekade i kulturmiljöprogrammet som särskilt värdefulla kulturmiljöer eller byggnader, ska kulturmiljöutredning göras och antikvarisk kompetens ska delta i detaljplanprocessen. Planförslaget ger på detta sätt goda förutsättningar att värna kulturhistoriska värden i den fysiska planeringen, och minska de negativa konsekvenserna av exploateringen.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

Inga åtgärder föreslås.

7.4 Klimatpåverkan



Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ger upphov till negativ klimatpåverkan som påverkar hela vår planet. All ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet. Hur omfattande utvecklingen är och var i kommunen denna sker är viktiga faktorer att ta hänsyn till vid bedömningen av planens klimatpåverkan. Enligt plan- och bygglagen ska kommunen ta hänsyn till miljö- och klimataspekter i sin planering. 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 2019 låg de direkta växthusgasutsläppen per invånare på 1,4 ton[4]. Minskningen kan framför allt 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[5]. Den nuvarande trenden är att korta resor inom kommunen med bil ökar medan de minskar med gång och cykel.[6] 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 köbildning[7]. Tillgången till kollektivtrafik i Huddinge är god. Busslinjenätet är dock föråldrat och i behov av att anpassas till målpunkter och invånarnas behov[8]. I dagsläget bor omkring 70 procent av Huddinges invånare inom ett avstånd på 1 200 meter från närmaste förbindelse för spårtrafik[9].

Energiförsörjning är även delvis en källa till växthusgaser. Idag försörjs majoriteten av hushållens och företagens energibehov 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 år 2030[10].

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.

---

[4] http://miljobarometern.huddinge.se/miljoprogram-20172021/klimat-och-luft/vaxthusgasutslappen-ska-minska/vaxthusgasutslapp-per-invanare/
[5] Uppföljning av trafikstrategin (baseras på data från RVU (resvaneundersökning) 2016 utförd av Trafikanalys.)
[6] Uppföljning av trafikstrategin (baseras på data från RVU (resvaneundersökning) 2016 utförd av Trafikanalys.)
[7] https://sverige2025.boverket.se/regional-utveckling-behover-utbyggd-kollektivtrafik.html
[8] Uppföljning av trafikstrategin
[9] Uppföljning av trafikstrategin (Stationsnära lägen, Spacescape 2018)
[10] Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030 – hållbarhetsrapport 2020 På väg mot ett hållbart Huddinge i en hållbar värld.

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

Planförslagets konsekvenser i termer av klimatpåverkan är svårbedömda. All planläggning som leder till ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser. I Huddinge planeras omfattande utveckling med stora nya bostadsområden och utbyggd infrastruktur. Kommunen ger dock minskad klimatpåverkan större plats i den nya översiktsplanen genom ett eget målområde och utöver påverkan från transporter beskrivs även hur kommunen ska arbeta för att minska klimatpåverkan från byggskede, renoveringar, energiproduktion, avfallshantering mm.

Betydelsen av att värna om befintliga våtmarker framhävs och parallellt planera för att skapa nya. Då våtmarker är viktiga kolsänkor anses detta vara en positiv åtgärd.

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 vissa fritidshusområden till permanentbostäder vilka inte ligger i kollektivtrafiknära lägen och därmed riskerar att öka bilberoende i dessa områden. Planförslaget bedöms medföra **både positiva och negativa konsekvenser kopplat till klimatpåverkan** jämfört med nollalternativ.

Jämfört med nuläget medför planen större negativa konsekvenser på grund av den omfattande planerade exploatering som medför utsläpp av växthusgaser.



Ur ett klimatperspektiv är all ny bebyggelse förenat med ett koldioxidavtryck och därmed en negativ klimatpåverkan. Planen medger omfattande utveckling med stora nya bostadsområden och utbyggd infrastruktur.



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 kollektivtrafik- och 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 kommer det att tillåtas mer bebyggelse även inom andra områden som bland annat presenteras under *Utveckling övrig bebyggelse,* vilka istället kan ge ett ökat bilberoende då de ligger längre ifrån kollektivtrafik, kommunal service etc. Vid flera platser innebär dessa utvecklingsområden även att skogsområden tas i anspråk, ett exempel på ett sådant problematiskt utvecklingsområde utpekas vid Loviseberg. Detta kan vara motstridigt med kommunens framtida anpassning till ett ändrat klimat. Samtliga utvecklingsområden följder dock med från den föregående översiktsplanen vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Även utvecklingen av Loviseberg och Kungens kurva kan komma att bli problematiska om utvecklingen av Spårväg Syd sker långt efter upprättandet av bebyggelsen. Detta kan bidra till att ett initialt bilberoende utvecklas som kan vara svårt att bryta på lång sikt, vilket är negativt ur klimatsynpunkt.



Vidare belyser planförslaget att befintliga våtmarker ska bevaras i kombination med återskapande eller nyanläggning av våtmarker i områden där avsaknad råder. Lämpliga platser för potentiellt återskapande eller nyanläggning visas tydligt i plankartan. Denna åtgärd anses vara positiv ur klimatsynpunkt då våtmarker är en viktig kolsänka och följaktligen bidrar en ökad våtmarksareal till ett ökat upptag av kol.



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 till återbruk samt möjliggöra för delningsekonomi mellan byggaktörer, det vill säga delning av saker och tjänster. Detta är i linje med lagkravet på klimatdeklaration vid uppförande av byggnader som trädde i kraft 1 januari 2022.



Vidare uppmärksammar planen att ett samarbete med Trafikverket och andra aktörer har inletts för att främja elektrifiering av transportsystemet inom kommunen och således minimera klimatavtrycket från transportsektorn. Planerade åtgärder är bland annat utbyggnad av laddningsinfrastrukturen, vilket ses som positivt.



För att minimera klimatpåverkan ytterligare vore det fördelaktigt om kommunen utvecklade sitt resonemang och gav exempel på fler konkreta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. Ett exempel kan vara implementering av gränsvärden för växthusgasutsläpp inom kommunala projekt i kombination med kravställande av klimatkalkyler.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Implementering av gränsvärden för växthusgasutsläpp i kommunala projekt, till exempel enligt branschinitiativet LFM30:s metodik.

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 översvämningar bedöms inträffa allt oftare. Såväl nuvarande som tillkommande bostäder och infrastruktur behöver anpassas till klimatförändringarnas 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 riskområden vid extrema skyfall. Kommunen genomkorsas av ett antal större stråk för transporter av farligt gods. Väg E4/E20, väg 259 och väg 73 är primära transportleder för farligt gods och väg 226 är en 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, framför allt längs Tyresån. Väg 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.[11]

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 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 kommun 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.

All planläggning ska enligt planförslaget utföras utifrån de åtgärder som föreslås i kommunens klimat- och sårbarhetsanalys, handlingsplan för klimatanpassning samt miljöprogram och grönplan. Planen visar tydligt på hur problematik avseende förhöjda temperaturer och översvämningsrisker ska hanteras och förebyggas, vilket anses positivt. Genom krav på vidare utredningar bedöms förslaget även kunna hantera risker kopplat till skred, ras och erosion samt hantering av markföroreningar på ett bra sätt. Dock medför planläggningen även ett ökat behov av att rena och fördröja dagvatten då genomsläpplig naturmark tas i anspråk till förmån för bostäder och lokalvägar, vilket hade kunnat undvikas

[11] Handlingsplan för klimatanpassning, 2017

om nollalternativet i stället tillämpades. Med utgångpunkt i att planförslaget genomförs bedöms beskrivna åtgärder kopplat till hantering av risker och klimatanpassning medföra **måttliga till stora positiva konsekvenser** jämfört med nollalternativet.



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 tagit ställning till 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 för 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.



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.



Planförslaget innebär att bostäder ska byggas i kollektivnära lägen intill väg och järnväg vilket resulterar i att fler bostäder ligger i anslutning till farligt gods leder. 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.

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.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

- Planering inom riskområden för urbana värmeöar och höga temperaturer ska göras med hänsyn till Folkhälsomyndighetens riktvärden[12]

[12] Folkhälsomyndigheten (2019) Kartläggning av bebyggelse med risk för höga temperaturer. Metodbeskrivning av GIS-verktyg utifrån marktäckning.

7.6 Hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön





Vad som är god hushållning med mark och vatten baseras bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser i kapitel 3 och 4. 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 och bidrar därmed till en rad försörjande ekosystemtjänster. Om jordbruksmarken förvaltas väl kan den generera resurser i tusentals år framöver. I Sverige minskar arealen jordbruksmark succesivt varje år[13]. 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 främja lokal livsmedelsförsörjning på kommunens mark samt verka för att detta även sker på icke kommunalägd mark.

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.

Omvandling av skogs- eller jordbruksmark till exploaterat område omfattas normalt av 12 kap. 6 § miljöbalken som gäller verksamheter och åtgärder som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön och ska därmed anmälas till länsstyrelsen för samråd. 12 kap. 9 § miljöbalken är inte tillämplig om marken ska tas i anspråk för verksamhet vars tillåtlighet har prövats i särskild ordning.

[13] *Jordbruksmarkens värden*. Jordbruksverket, 2020 samt https://jordbruksverket.se/jordbruket-miljon-och-klimatet/jordbruksmarkens-varden

Planförslagets konsekvenser

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 som omfattande och irreversibelt, där kvarvarade jordbruksmark minskas i storlek och blir fragmenterat, vilken bidrar till en försämring av kvalitet och brukningsvärde. Det innebär dock inga stora förändringar mot den gällande översiktsplanen från 2014 där områden redan har pekats ut för bebyggelse. Sammantaget bedöms planförslaget medföra **varken positiva eller negativa konsekvenser** jämfört med nollalternativet.
Jämfört med nuläget innebär planförslaget större negativa konsekvenser med anledning av andelen jordbruksmark och värdefull naturmark som tas i permanent anspråk.



Förtätning av bebyggelsen längs starka kommunikationsstråk ger positiva konsekvenser i form av att marken används på ett effektivt sätt. En hög exploateringsgrad innebär att sammanhängande naturområden kan sparas samtidigt som kommunen bidrar till bostadsförsörjning och arbetsplatser med hög regional och lokal tillgänglighet. En tät bebyggelse ger också förutsättningar för effektivt nyttjande av infrastruktur av olika slag.



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 och av ett större samhällsintresse jämfört med att fortsatt bruka den befintliga jordbruksmarken i Glömstadalen. Denna avvägning behöver säkerställas i kommande detaljplanering. Den planerade exploateringen av jordbruksmark uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet.



Planförslaget förutsätter omfattande utbyggnad av infrastruktur, däribland Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd som kommer att ianspråkta såväl jordbruksmark som skogsmark. Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd bedöms dock genomföras även i nollalternativet. Planförslaget och nollalternativet medger även att en del av Gömmarens naturreservat tas i permanent anspråk och bebyggs. Detta område utgörs i nuläget av skogsmark. Även det större område som utgör bebyggelsereserv för framtida utveckling (söder om Högmora) utgörs idag av skogsmark. Åtgärderna bedöms vara negativa både till följd av ianspråktagande av mark och genom ökad fragmentering jämfört med nuläget; de uppstår dock till stor del även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Rekommendationer och åtgärdsförslag

Inga åtgärder föreslås.

8 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 planförslaget bidrar till *ett hållbart vardagsliv och ett levande samhälle* samt dess konsekvenser för *social sammanhållning, inkludering och identitet.*

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. Buller, dålig luftkvalitet, stomljud, vibrationer och markföroreningar påverkar människors hälsa negativt.

Frisk luft är viktig eftersom luftföroreningar kan påverka människors hälsa. Forskning visar att barn är känsligare för luftföroreningar än vuxna.

Buller definieras som oönskat ljud och kan påverka människors hälsa och välbefinnande. I Sverige utgör trafikbuller den vanligaste källan till bullerstörningar. Även verksamheter eller andra aktiviteter kan ge upphov till störningar.

Med stomljud avses högfrekventa vibrationer alstrade av exempelvis spårtrafik som via fasta material sprids till närliggande byggnader och då orsakar ett hörbart mullrande ljud. 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. Komfortvibrationer är vågrörelser som människan inte kan höra men känna av.

Nuläge och förutsättningar
Luften i Huddinge påverkas både av lokala utsläppskällor och av långväga föroreningar som transporteras dit. Vägtrafiken utgör den enskilt största lokala källan till luftföroreningar och buller såväl i hela regionen som i Huddinge kommun. Högtrafikerade gator och partiklar från vägtrafiken påverkar luftkvalitén negativt. Ändå är luftkvaliteten i kommunen i huvudsak god.

Längs de större vägarna och vid järnvägar finns bullerstörda områden och stomljud och vibrationer kan uppstå. Störningar på grund av trafikbuller är vanligast i kommundelarna Segeltorp och Flemingsberg. Störningar från annat buller är vanligast i Vårby och Flemingsberg. Nivåerna är som högst utefter de vägar som har störst trafikflöden, väg E4/E20, Huddingevägen, väg 73, Glömstavägen och Häradsvägen, samt utmed järnvägarna. 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.

Äldre avfallsupplag som för närvarande finns i området bör kontrolleras för förorenad mark.

I Huddinge finns goda möjligheter till ett rikt friluftsliv och därmed goda förutsättningar för god hälsa och livsmiljö. I dagsläget är kommunen mycket utspridd och i vissa områden mindre tätbebyggd vilket innebär mindre risk för trafik, buller och förorenad luft, men också längre vägar och sämre tillgång till

viktiga samhällsfunktioner. Vägstrukturen, kopplingar mellan kvarter samt otät eller utspridd bebyggelse kan innebära risk för livsmiljön och den upplevda säkerheten.

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. I gatumiljö ska normen vara uppfylld vid trottoarerna. MKN för partiklar (PM10) är satt till 50 mikrogram per kubikmeter (dygnsmedelvärde) och 40 mikrogram per kubikmeter (årsmedelvärde). MKN för kvävedioxid är satt till 90 mikrogram per kubikmeter (timmedelvärde), 60 mikrogram per kubikmeter (dygnsmedelvärde) och 40 mikrogram per kubikmeter (årsmedelvärde).

Den bästa informationen om marknära ozons hälsoeffekter kommer från WHO och är baserad på relativt kortvariga höga exponeringar. Enligt WHO:s 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.

Det nationella 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.

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 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 jämfört med nollalternativet medföra **måttliga negativa konsekvenser** för människors hälsa kopplat till buller, stomljud och vibrationer och risk för **små negativa konsekvenser** för människors hälsa orsakat av luftkvalitet.
Jämfört med nollalternativet medför planförslaget också **små positiva konsekvenser** på grund av åtgärderna som föreslås för att förbättra bullernivån och luftkvalitet.
Samma gäller jämförelsen med nuläget. En kraftig förtätning, som planförslaget medger och som inte finns i lika stor utsträckning i nuläget, innebär dock en risk för försämrade bullernivåer och luftkvalitet jämfört med nuläget.



Vidare exploatering, nybebyggelse och förtätning vid knutpunkter för kollektivtrafik innebär negativa konsekvenser när det gäller buller och luftkvalitet och påverkar människornas hälsa och livsmiljö negativt.



Nya bostäder och annan verksamhet innebär även en ökad andel trafik till, från och inom områdena vilket i sig medför negativa konsekvenser avseende luftkvaliteten och bullernivån, såväl som livsmiljön för människorna. Kommunen är medveten om att luftkvalitet och buller kan försämras av den planerade exploateringen. De föreslagna åtgärderna i planförslaget kan mildra de negativa effekterna, men ökad trafik och därav följande luft- och bullerstörningar kan definitivt uppstå eller förvärras.



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. Att till exempel verksamheter kan fungera bullerdämpande om de placeras mellan bullrande trafikleder och bostäder är en faktor som mildrar de negativa konsekvenserna. Det är bra att kommunen planerar att genomföra åtgärder som mildrar negativa sociala konsekvenser, men en risk för negativa sociala konsekvenser finns kvar.
Det bedöms positivt att barns livsmiljöer och hälsa står i förgrunden i planeringen eftersom skolgårdar och andra miljöer där barn och ungdomar umgås är särskilt skyddsvärda när det kommer till buller och luftföroreningar.



Stadsmässigheten kommer att stärkas enormt genom att stadsdelar vidareutvecklas längs viktiga kollektivtrafikplatser. Tillgången till samhällsservice stärks, distanserna minskas och stadsdelarna får en mer urban känsla i dessa områden, vilket medför stora positiva konsekvenser. I planen beskrivs målkonflikten mellan att planera i kollektivtrafiknära områden och samtidigt undvika bostadsbebyggelse i bullerutsatta områden där luftkvalitén är dålig idag. Kommunen gör dock ställningstagandet att behovet av att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen ska prioriteras trots eventuella problem med buller, stomljud, vibrationer eller luftföroreningar.

8.2 Trygghet och trivsel



Trygghet och trivsel är viktiga faktorer för såväl den enskildes som för samhällets välmående. Platser där människor kan mötas är en förutsättning för folkliv och kontakt och trivsel mellan invånare. En trygg miljö innebär att alla kan röra sig fritt under alla tider på dygnet utan att behöva känna rädsla. Aspekter som bidrar till en jämställd och jämlik stadsmiljö 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. Funktionsblandning, ett hållbart stadsbyggande som är tätt och blandat, ökar trivselfaktorn i staden. Upplevelsen av trygghet varierar där exempelvis Flemingsberg 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 aspekter som planens behandling av trygghetsperspektivet. Vidare lyfter planförslaget aspekter så som trygghetsskapande åtgärder relaterade till viktiga stråk, kopplingar 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*. (Boverket, 2013). Förslaget bedöms även utifrån Folkhälsomål med fokus på mål 5 samt globala målen med fokus på mål 5, 10, 11 och 16[14].

Planförslagets konsekvenser

Trygghet och trivsel är viktiga för människors välbefinnande. Planförslaget fokuserar på en utveckling för trygghetsskapande insatser i områden som idag är präglad av otrygga platser. Planen bedöms bidra till att på en övergripande nivå främja en utveckling mot ökad trygghet jämfört med nollalternativet. 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. Sammantaget bedöms planen medföra **små positiva konsekvenser** för den upplevda tryggheten i kommunen jämfört med nollalternativet. Trygghetsproblematiken som finns i vissa områden idag skulle försämras utan planförslaget. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna ännu större och medför mindre risk för att nya otrygga platser skapas.

[14] 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/



Utvecklingen i kommunen ska enligt planförslaget sträva efter att skapa platser som används såväl på dagen som på kvällen vilket leder till liv, rörelse och ökad trygghet och innebär stora positiva sociala konsekvenser. Det bedöms som positivt att det alltid ska tas fram trygghets- och säkerhetsanalyser vid planläggning i områden med stor upplevd otrygghet.





Kommunens planer på att utveckla omfattande infrastruktur medför en risk för tillskapande av otrygga platser. För att sammankoppla olika områden och undvika mellanrum, behöver den nya infrastrukturen överbryggas med exempelvis tunnlar eller broar. I detta sammanhang är överväganden kring utformningen av till exempel gångtunnlar mycket viktiga för att öka trygghetskänslan.
Strategin att utreda möjligheten att utveckla industri intill Tvärförbindelse Södertörns tunnelmynningar kan bidra till att öka tryggheten kring just tunnelmynningarna. Avsaknaden av bostäder eller annan mänsklig närvaro i dessa nattetid innebär dock att denna typ av platser riskerar att upplevas som otrygga. Det bedöms dock vara positivt för området att hänsyn till trygghetsskapande åtgärder lyfts fram i de områdesspecifika planeringsinriktningarna.



Planerna på att utveckla områden som Kungens kurva, som idag pekas ut som ett av kommunens mer otrygga områden, från att vara en plats dominerad av handel till att bli ett mer blandat område med bostäder och arbetsplatser, förväntas bidra till att öka tryggheten. Med boende i området skapas funktionsblandning och därmed förutsättningar för att området kommer att vara livligt även under kvällstid vilket skulle kunna bidra till att öka tryggheten och trivseln.

Ambitionen att tillskapa utrymme inom Kungens kurva för trottoarer och cykelvägar samt fler målpunkter och mötesplatser som lockar människor att röra sig i området och tillkommande bostäder bidrar till att öka förutsättningarna för upplevd trygghet inom området. En vidareutveckling med icke-kommersiell fokus minskar risken för att tomma butiksytor skapas av konkurrerande utbud inom respektive område.





Vårby gård och Vårby Haga planeras att utvecklas främst med mötesplatser, offentliga rum och kommersiell service som är underrepresenterad idag och som kan bidra till ökad trivsel och mer aktivitet i området, vilket bidrar till ökad trygghet. Att utveckla Vårby och att komplettera stadsdelen med fokus på kultur och idrott, leder till en ökad trygghet under kvällstid. Med den planerade utvecklingen av bostäder och nya lokaler för arbetsplatser samt service och ett finmaskigt gatunät, ska Vårby utvecklas till att få större mänsklig närvaro av olika grupper under fler av dygnets timmar vilket medför positiva konsekvenser för stadsdelens trygghet och bidrar till bättre orienterbarhet och skapar goda förutsättningar för en inkluderande stadsdel.



Helt nya kvarter skapas i Flemingsberg och en stark utveckling planeras som förlitar sig på strukturer som gör det möjligt att stanna längre i stadsdelen. Denna inriktning och öppningen av universitetsområdet mot en öppnare stadsdel med olika funktioner ger goda förutsättningar för mer liv och trivsel i stadsdelen och bidrar därmed också till att erbjuda en känsla av trygghet vid olika tider på dygnet.

8.3 Hållbart vardagsliv och levande samhällen



Det långsiktiga målet medför ett hållbart, levande stadssamhälle fokuserar på tillgängligheten för viktiga vardagstjänster och målpunkter, närheten till grönområden och fritidsaktiviteter och tillgång till hållbart resande såsom kollektivtrafik.

Nuläge och förutsättningar
Centrala Huddinge, Stuvsta och Trångsund, som ligger i de mer tätbefolkade kollektivtrafiknära lägena, har idag god tillgång till mötesplatser, lekplatser och kommunal service, som behöver finnas jämnt utspritt i hela kommunen. De större bristerna på mötesplatser rör framför allt de områden som är rumsligt avskilda från omgivningen och där tillgången till mötesplatser/service är lägre och blir mindre levande. Vårby Haga 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.[15] En stor andel av Huddinges grönområden består av natur och en förhållandevis liten del av dessa grönområden är anlagd park. Inom kommunen finns även ett rikt utbud av friluftsaktiviteter, exempelvis i form av en skidbacke, badplatser, vandringsleder som Sörmlandsleden och lekplatser. Genom Huddinge går flera regionala cykelstråk såsom Glömstastråket, Slagstastråket och Tumbastråket.

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 och utevistelse för förskolor och skolor* (Boverket 2013) 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 3, 5, 10 och 11 inkluderas i bedömningen[16].

[15] *Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030 – hållbarhetsrapport 2020.* På väg mot ett hållbart Huddinge i en hållbar värld.
[16] 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/

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget medför till stor del en tätare bebyggelsestruktur samt förbättrad tillgång till service i närområdet vilket i kombination med hållbara resealternativ möjliggör ett hållbart vardagsliv och levande samhälle jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna ännu större. Sammantaget bedöms planförslaget medföra **stora positiva konsekvenser** jämfört med nollalternativet. 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. Det kan antas att den planerade tätare bebyggelsestrukturen och utvecklingen av de enskilda kvarteren kommer att bidra till ett levande samhälle.



Att satsa på hållbara resor, prioritera tillgång till kollektivtrafik och utveckling av gång- och cykelvägnätet med fokus på att skapa en tätare bebyggelsestruktur samt förbättra tillgång till service i närområdet och till kultur- och fritidsaktiviteter medför stora positiva sociala konsekvenser. Det finns dock risk för negativa konsekvenser med tanke på hur detta ska uppnås, både vad gäller förbättrade kopplingar samt planens större infrastrukturutveckling. Här framstår det som särskilt viktigt att koppla ihop de olika utvecklingsområdena med befintliga områden och att kvarteren aktiveras för att bli levande. Sammantaget bedöms dock planförslaget medföra stora positiva konsekvenser då det bedöms bidra till ett hållbart vardagsliv och ett levande samhälle.



God tillgång till grönska och rekreation genom att planera för större stadsdelsparker, närparker eller mindre fickparker i samtliga kommundelar medför stora positiva sociala konsekvenser.



Det bedöms även medföra positiva konsekvenser att planera förskolor i anslutning till natur- och grönområden, vilket bidrar till goda förutsättningar för säkerställande av tillgång till friytor och natur för skolbarn. Risk finns dock att planeringen inte alltid kan säkerställa tillgång till större naturytor när en förtätning av stadsmiljöer prioriteras.



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 och medför stora positiva konsekvenser för stadsdelens invånare.



Fler arbetsplatser med olika karaktär tillsammans med förbättrade kommunikationer i form av Spårväg Syd och tvärförbindelsen ger positiva konsekvenser i form av att människor får lättare att hitta ett lämpligt arbete och skaffa en försörjning. Boende i kommunen kan antingen hitta ett arbete inom kommunen eller pendla inom en större arbetsmarknadsregion. Boende längs kommunikationsstråken i angränsande kommuner kan också pendla till arbete och studier i Huddinge kommun.



En kraftig bostadsbyggnation ger positiva konsekvenser genom att människor får lättare att hitta en lämplig bostad. Särskilt grupper som har förutsättningar att betala ett marknadsmässigt pris och kan efterfråga egenägd bostad eller bostadsrätt. Nybyggnation av bostäder ger dock även en ökad rörlighet på bostadsmarknaden, vilket kan frigöra bostäder i det befintliga beståndet. Dessa kan i högre utsträckning vara tillgängliga även för personer med lägre betalningsförmåga.



Utvecklingen av Kungens kurva som en plats med bostäder, arbetsplatser, förbättrad tillgång till kollektivtrafik och komplettering av ytterligare kommersiell handel, medför positiva konsekvenser och bidrar till att skapa en mer levande och hållbar stadsdel. Prioriteringen av icke-kommersiella mötesplatser medför positiva konsekvenser och skapar variationer.

Det finns en risk för negativa konsekvenser för människor när delar av viktiga grönytor ianspråktas för expansion (som Gömmarens naturreservat) eftersom det gör åtkomsten svårare för människorna runt omkring. Jämfört med nollalternativet är det dock ingen skillnad i de delar av grönområdet som ska användas för utvecklingen. Planen erbjuder också förbättrad tillgänglighet och bättre kopplingar till naturreservatet, vilket gör det lättare för människor att aktivt använda grönytan.

Utvecklingen av Loviseberg är markerad i planförslaget men även planerad i nollalternativet, vilket innebär att genomförandet av planförslaget varken medför positiva eller negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet. Området utgörs idag av skogsmark, jordbruksmark och småskalig villabebyggelse, och det finns bra tillgång till grönområden vilket medför goda förutsättningar för rekreation och grönska. Förtätningen av denna stadsdel skulle innebära att vissa delar av grönområden tas till vara och behovet av en varsam utveckling som knyter an till lokal bebyggelse blir tydligt. Tillgången till kollektivtrafik och service för boende i området kommer dock att förbättras med utvecklingen av Loviseberg.

8.4 Social sammanhållning, inkludering och identitet



Relationen mellan människor och deras rumsliga miljö skapar identitet. Den kulturhistoriska utvecklingen formar områdens landskap. Identitetsskapande element skapar identifikation med området och främjar inkludering, sammanhållning och delaktighet. Inkluderande och jämlika samhällen skapas genom tillgängliga mötesplatser, tydliga kopplingar och stråk, användbara livsmiljöer för alla och hög delaktighet. En segregationsfri bostadsförsörjning tar hänsyn till allas bostadsbehov och livsvillkor.

Nuläge och förutsättningar

Idag är Huddinge väl sammankopplat med övriga regionen med både vägar och spår, framförallt till och från centrala Stockholm. Kopplingen till Södertörn och yttre delar av Stockholm, samt mellan Flemingsberg och Haninge och Länna och Skogås, kan stärkas speciellt med avseende på kollektiv- och cykelförbindelser. 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. Det finns befintliga barriärer och det saknas inkluderande mötesplatser. Ett behov av stärkta kopplingar och stärkt kollektivtrafik och GC-stråk och en komplettering av olika boendetyper kvarstår. Att lyfta vikten av sociala värden i den fortsatta planeringen och motverka segregation är fortfarande ett viktigt mål.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Som grund för bedömningen av *social sammanhållning, inkludering och identitet* 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? Hur tas hänsyn till den kulturhistoriska utvecklingen och nuvarande identiteten? Vidare analyseras hur och om olika typer av områden och olika grupper i samhället beskrivs utifrån dess förutsättningar och behov. Mer konkret bedöms planförslaget hur väl den 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

I planförslaget presenteras ambitioner och planeringsinriktningar som kan bidra till en utveckling mot ökad sammanhållning jämfört med nollalternativet. Befintliga barriärer, behov av stärkta kopplingar, planer på utveckling av kollektivtrafik och gång- och cykelstråk är exempel på åtgärder som planen presenterar. Att minska fysiska barriärer och skapa nya mötesplatser stärker inkludering, jämställdhet och sammanhållning i stadsdelen och skapar goda förutsättningar att stärka stadsdelens identitet och karaktär.
Det finns en risk att den starka utvecklingen och nybyggnationen också leder till att en befintlig identitet byggs bort, vilket medför små negativa konsekvenser för människor. Dessutom är gentrifieringseffekter att vänta och den sociala sammansättningen kan förändras snabbt med en mycket intensiv utveckling.
Sammantaget bedöms planen medföra både **stora positiva och små negativa konsekvenser** jämfört med nollalternativet.
Jämfört med nuläget så bedöms både de positiva och de negativa konsekvenserna bli ännu större.



Det bedöms positivt att planen lägger mycket vikt på att stärka kopplingar, närhet till service, arbetsplatser och utbildning, främja hållbar mobilitet och att planera för att motverka segregation och skapa inkludering. Det medför positiva konsekvenser genom att eftersträva 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.





Att stärka sambandet mellan olika områden genom exploatering och genom att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, medför goda förutsättningar för att koppla samman områden vidare och förstärka befintliga kopplingar. Planen förutsätter även utveckling av Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn vilka kommer att bidra till att anknyta 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. Det finns risk för att tillkommande infrastruktur kan skapa stora barriärer i den fysiska strukturen. Det är dock ingen signifikant skillnad i planeringen jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget innebär planförslaget dock en snabbare exploateringstakt, vilket medför ytterligare utmaningar med att överbrygga barriärer kopplat till de nya infrastrukturprojekten och bibehålla sammanhållning. Risken för barriärer kan dock minska genom en samordnad utvecklingstakt mellan bostads- och infrastrukturplanering.



Att knyta samman stadsdelsområden som idag är separerade medför positiva konsekvenser genom att stärka den sociala sammanhållningen. Planförslaget presenterar en ambition att utveckla ett flertal områden i hög takt och till en mer stadsmässig struktur av högre exploatering. Detta kan medföra positiva konsekvenser och 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, samt även motverka segregation.



Det finns dock risk för små negativa konsekvenser på grund av att det i samband med förtätningen och kopplingarna mellan stadsdelarna hävdas ytor som idag är obebyggda och används för rekreation och friluftsliv.



En utveckling i denna riktning, som innebär förtätning och utveckling, kan stärka sammanhållning och motverka segregation, men kan dock också skapa gentrifiering. Gentrifieringseffekter har stor påverkan på lokalbefolkningen i dessa områden och kan leda till negativa konsekvenser såsom bortträngningseffekter. En varsam utveckling medför därför mindre risk och är ofta skonsammare för lokalbefolkningen.





Utöver det kan en expansiv utveckling som skiljer sig från befintlig struktur medföra risk för att platsens identitet byggs bort. En stadsdels identitet kan aktivt leda till en känsla av samhörighet bland respektive invånare och stärka lokal samhörighet, inkludering och engagemang och är därför viktig för människorna. Det finns en mindre risk för negativa konsekvenser om identitet i stadsdelarna minskar av en för snabb utveckling. Å andra sidan finns det positiva konsekvenser i anpassningen av ny bebyggelse till befintlig struktur och skapande av ny lokal identitet genom att utveckla tillgängligheten, mötesplatser, koppla samman stadsdelar och skapa möjligheter för olika grupper av människor att mötas. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de enskilda områdenas identitet i stadsdelen och deras arkitektoniska utformning vid fortsatt utveckling. Detta för att säkerställa att olika områdens identitet bevaras eller stärks.



Det finns även risk för negativa konsekvenser då konkurrens kan förväntas uppstå mellan utvecklingsområdena dels genom konkurrensen med det befintliga kommundelscentrumet, dels genom risk i form av förlorade värden i de befintliga områdena. Storskalig utveckling innebär att olika intressen ställs mot varandra, prioriteringar av olika intressen kommer att krävas och värden går förlorade när omtyckta platser byggs bort.

9 Ekonomiska konsekvenser

Planförslagets ekonomiska konsekvenser redovisas i fyra perspektiv; dess konsekvenser för den kommunala ekonomin, för näringslivet, för exploatörer/byggaktörer och för den enskilde.

9.1 Kommunal ekonomi



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till en utveckling som tar hänsyn till en kommunal ekonomi i balans och god ekonomisk hushållning.

Nuläge och förutsättningar

Huddinge har haft en stark befolkningsutveckling på ungefär 1,5 procent per år under lång tid tillbaka. Kommunen har gått från 84 000 invånare år 2000 till nästan 114 000 vid utgången av år 2021. Översiktsplanen tar höjd för ett framtidsscenario som förutsätter en ännu högre utvecklingstakt för att uppgå till nästan 185 000 invånare år 2050. Det innebär en befolkningsökning om mellan 1,5 och 2 procent per år. Översiktsplanen möjliggör dessutom för ytterligare högre utbyggnadstakt genom inriktningar för olika geografiska områden. Kommunens åtaganden enligt Sverigeförhandlingen är att 18 500 bostäder ska byggas som motprestation för genomförandet av Spårväg Syd.

En hög utbyggnadstakt ger ett omfattande behov av utökad samhällsservice, exempelvis förskolor, skolor och äldreboenden, samtidigt som ny personal behövs till verksamheterna. Kommunen räknar med att ungefär hälften av samhällsservicen byggs och drivs av privata aktörer.

Befolkningstillväxten i Huddinge har varit lägre än prognos de senaste åren – år 2020 ökade befolkningen i praktiken inte alls. Kommunen bedömde i mål och budget för 2021 att den lägre befolkningsökningen ger effekter på skatteunderlag och utjämningssystem och skapar utmaningar för kommunens verksamheter i 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.

Flertalet av kommunens förvaltningar och bolag behöver vara delaktiga i processerna för planering, byggande och förvaltning av mark och vatten. Utöver de som är huvudsakligt ansvariga för dessa verksamheter (kommunstyrelsens förvaltning och miljö- och bygglovsförvaltningen) behöver även andra förvaltningar och bolag bidra i olika faser av processerna. Det krävs samverkan mellan många parter för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Exempelvis för lokalförsörjning, teknisk infrastruktur, behov av utrymme för kultur- och fritidsanläggningar, bostäder för särskilda boendegrupper m.m.

Utbyggnadstakten styrs genom den årliga mål- och budgetprocessen, men är också beroende av marknadsförutsättningarna. En stor del av genomförandet siktar på kommunens åtagande i Sverigeförhandlingen, men kommunen avser även att ta fram en utbyggnadsstrategi till stöd för den årliga planeringen av vilka projekt som väljs ut. Diskussionen om översiktsplanen och dess genomförande ska 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.

Kommunen kan behöva ta starkare initiativ till planering och byggande för att hålla en så hög utbyggnadstakt som överenskommelserna i Sverigeförhandlingen förutsätter, men då kommunen har begränsat markinnehav drivs en del av genomförandet av privata markägare. Marknadsförutsättningarna är en viktig faktor för utbyggnadstakten och vad som är genomförbart.

Kommunens planeringsunderlag för teknisk försörjning (Huddinge kommun, 2020) visar på kapacitetsbrist i ledningsnäten för dricksvatten, spillvatten och dagvatten. Kapacitetsbrist i huvudavloppstunneln för spillvatten och ett antal huvudvattenledningar för dricksvatten förväntas inom 10-20 år. Befintliga ledningar behöver dimensioneras upp och nya ledningar behöver byggas i takt med tillkommande bebyggelse.

Det är även kapacitetsbrist i tryckstegringsstationer, elnät och i näten för fjärrvärme- och fjärrkyla. Stamnätet för fjärrvärme behöver förstärkas till Flemingsberg och centrala Huddinge. Innan nätaktörernas kapacitetshöjande åtgärder för elnäten är genomförda runt 2030 finns risk för kapacitetsbrist i delar av region- och lokalelnäten vilket kan ge problem med distributionen av el. Kapacitetsbristerna berör kommunens utvecklingsområden. Kapacitetstaket för avfallsdeponin på Gladö nås sannolikt runt 2040 eftersom expansiv utbyggnad innebär ökade mängder schaktmassor, förorenade jordar mm.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Kommunallagen 11 kap. 1 § anger att kommuner och regioner ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet.

För att kommunen långsiktigt ska uppfylla kraven på god ekonomisk hushållning krävs enligt Mål och budget 2021 att resultatnivån kan bibehållas på en nivå som minst uppgår till 2 procent av skatter och bidrag.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget medför **små både positiva och negativa konsekvenser för kommunal ekonomi** jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget är dock konsekvenserna större – både de positiva och de negativa. Kommunens varumärke, ”image” förbättras och skatteintäkterna ökar på sikt. Men kommunen måste göra stora investeringar i samhällsservice, övergripande infrastruktur och tekniska försörjningssystem i takt med befolkningsutvecklingen. Det uppstår även kommunala kostnader för planarbete vid omvandling av fritidshus och eventuellt kostnader för ersättningsmark eller utköp vid omvandling av verksamhetsområden. Kostnaderna uppstår ofta långt innan intäkterna, vilket försvårar en kommunal ekonomi i balans. Dessa investeringar och kostnader uppstår till stor del även i nollalternativet.



Utvecklingen av nya områden kommer att medföra en mängd kommunala kostnader som inte kan hänföras till exploateringsprojekt, särskilt för lokaler för vård, omsorg, skola och förskola, men även fritidsanläggningar, övergripande infrastruktur, tekniska försörjningssystem och klimatanpassningsåtgärder. Exempelvis att medfinansiera åtgärder på det statliga vägnätet såsom sänkning och överdäckning av Huddingevägen i Flemingsberg och utbyggnad av VA-ledningar, tryckstegringsstationer, elnät, fjärrvärme m.m.

En hög utbyggnadstakt ger stora konsekvenser för kommunen i form av att sådana tröskelinvesteringar tidigareläggs för att ligga i fas med befolkningsutvecklingen. Investeringarna berör sannolikt både kommunen, VA-kollektivet och andra ledningsägare. Även nollalternativet medför en hög utbyggnadstakt vilket medför att det endast blir små negativa konsekvenser av planförslaget jämfört med nollalternativet.



På sikt ökar kommunens skatteintäkter med nyinflyttningen vilket ger positiva konsekvenser för den kommunala ekonomin. Detta uppstår även i nollalternativet, men inte i riktigt lika stor omfattning vilket medför att det endast blir små positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet. Många av kostnaderna förenade med utbyggnaden kommer långt innan flytteffekten ger avtryck i intäkterna. Vilken ordning man bygger ut enskilda utvecklingsområden ger effekter på den kommunala ekonomin enskilda år eller perioder.

Hög utbyggnadstakt ger tillsammans med förbättrad regional tillgänglighet genom Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn positiva konsekvenser i form av att kommunens varumärke, ”image” förbättras. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Om utbyggnadstakten av bostäder visar sig bli lägre än vad kommunen har åtagit sig i Sverigeförhandlingen, kan övriga avtalade objekt komma att omprövas. Det finns alltså en risk för negativa konsekvenser för kommunen i form av uteblivna investeringar från övriga parter. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet. Utgångspunkten i Sverigeförhandlingen är dock att så långt möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för avtalet, även om något villkor inte uppfylls fullt ut. Det innebär att risken för negativa ekonomiska konsekvenser för kommunen sannolikt är små.

Omvandling av verksamhetsområden kan ge kommunala kostnader för ersättningsmark eller utköp i de fall fastighetsägarna inte vill medverka till omvandlingen. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Omvandling av fritidshus ger kommunala kostnader för planarbete. Denna typ av planändringar behöver ske i kommunal regi då det inte är rimligt att ta ut plankostnad av berörda fastighetsägare förrän i samband med framtida bygglov. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet. På lång sikt kan kommunens plankostnader för området kanske bli kostnadsneutrala om flertalet fastighetsägare söker bygglov för ny- eller utbyggnad och kommunen då tar ut plankostnad i efterhand. Kostnader för eventuella behov av upprustning av gatunäten blir kostnadsneutrala om kommunen tar ut gatukostnadsavgifter enligt taxa som täcker omkostnaderna.

9.2 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 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.

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) (skala 1-6 där 1 betyder dåligt och 6 betyder utmärkt). 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.

Omvandling av verksamhetsområden till blandad stadsbebyggelse förutsätter att berörda fastighetsägare är positivt inställda till och bidrar till omvandlingen. Flera befintliga företag i områdena behöver sannolikt flytta till annan plats eller ändra sin verksamhet till områdets nya inriktning.

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 risk för kapacitetsbrist i elnäten innan nätaktörernas kapacitetshöjande åtgärder är genomförda runt år 2030. Kapacitetsbristen berör kommunens utvecklingsområden.

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

Planförslaget medför **måttliga positiva konsekvenser för näringslivet** jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenser ännu större. Planförslaget utgör enbart en av många faktorer som antas påverka företagsklimatet. Andra faktorer såsom attityder, kommunens myndighetsutövning och bemötande m.m. väger ofta tungt i företagens värderingar.



Utbyggnad av Spårväg Syd och tvärförbindelsen ger förbättrad regional tillgänglighet vilket ger positiva konsekvenser för näringslivet i kommunen. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet. Förbättrad regional tillgänglighet gör att Huddinges position i den regionala arbetsmarknaden stärks. Tillgången till kompetens förbättras och företag i kommunen kan få lättare att attrahera rätt personal.



Planförslaget ger måttliga positiva konsekvenser för näringslivet genom att ange lämplig mark för olika typer av företag. Det ger en tydlighet gentemot näringslivets aktörer och ger förutsättningar för företag att hitta en lämplig plats att bedriva sin verksamhet på. Sammantaget bedöms planförslaget stödja näringslivsutveckling i kommunen och skapa förbättrade förutsättningar för näringslivets utveckling.



Planförslaget ger även måttliga positiva konsekvenser för näringslivet genom att efterföljande planering ska anpassas efter näringslivets behov och att planbestämmelser ska vara flexibla och tillåta förändringar i markanvändningen i takt med den fortsatta digitaliseringen.

Risken för elbrist kan medföra svårigheter att utveckla energikrävande verksamheter, vilket innebär risk för små negativa konsekvenser. Detta uppstår även i nollalternativet, men inte i riktigt lika stor omfattning vilket medför att det endast blir små negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Fastighetsägare får del av förväntade markvärdesstegringar vid omvandling av verksamhetsområden till blandad stadsbebyggelse, vilket ger måttliga positiva konsekvenser. Kostnadskänsliga företag riskerar dock att få svårt att etablera sig eller vara kvar, vilket ger måttliga negativa konsekvenser.

9.3 Förutsättningar för exploatörer/byggaktörer



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas bidra till goda förutsättningar för exploatörer/byggaktörer att förverkliga kommunens ambition om en hög utbyggnadstakt av såväl bostäder som verksamhetslokaler.

Nuläge och förutsättningar

I kommunen finns en hel del privatägd mark, vilket innebär att en stor del av genomförandet drivs av privata markägare. Marknadsförutsättningarna är därför en viktig faktor för vad som är genomförbart.

Bedömningsgrunder, indikatorer, krav och riktlinjer

Kostnader till följd av en exploatering ska belasta exploateringsekonomin. Infrastruktur och andra anläggningar som är en direkt följd av exploateringen ska alltså rymmas inom exploateringsekonomin.

Kommunallagens likställighetsprincip anger att kommunen inte får gynna någon enskild och att individuellt riktat stöd till enskilda näringsidkare enbart får lämnas om det finns synnerliga skäl.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget medför **små positiva konsekvenser för exploatörer/byggaktörer** genom ökade markvärden och **små negativa konsekvenser** genom en förväntat hårdare förhandling från kommunens sida om vilka kostnader som ska ingå i exploateringsekonomin. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna större.

Planförslaget förväntas bidra till ökade markvärden, vilket ökar förutsättningen för god lönsamhet för exploateringsprojekt. Översiktsplanen bidrar till förväntningsvärden genom att kommunens syn på lämplig utveckling av olika områden tydliggörs. Markvärdena ökar även i nollalternativet, men inte i riktigt lika stor omfattning, vilket medför att det endast blir små positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Det är ofta en förhandling mellan kommunen och exploatören om vilka kostnader som ska belasta exploateringsekonomin respektive kommunens skattekollektiv. Med en tydlig översiktsplan och ett högt utbyggnadstryck kan kommunen förväntas förhandla hårdare och lägga fler kostnader på exploatören. Det innebär en liten negativ konsekvens för exploatörer/byggaktörer.

9.4 Förutsättningar för den enskilde



I det här avsnittet bedöms hur väl översiktsplanen förväntas påverka den enskildes ekonomi.

Nuläge och förutsättningar

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 finns en generell bostadsbrist i länet. Grupper med låg betalningsförmåga har svårt att etablera sig på dagens bostadsmarknad. Särskilt hårt drabbas unga vuxna, studenter, ensamstående föräldrar och nyanlända. För att tillgodose olika gruppers behov behövs ett bostadsbestånd med varierade prisklasser.

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 och i jämförelse med länet en lägre andel stora lägenheter med 4 eller fler rum och kök. Det finns många trångbodda hushåll i delar av kommunen, framför allt i Flemingsberg och Vårby, men även i Skogås.

Planförslagets konsekvenser

Planförslaget medför **små positiva konsekvenser för enskilda** jämfört med nollalternativet. Jämfört med nuläget blir de positiva konsekvenserna större. Människor får lättare att hitta ett lämpligt arbete och därmed skaffa en försörjning, samt får lättare att hitta en lämplig bostad. Ökade markvärden kan dock innebära att invånare med lägre betalningsförmåga trängs ut.



Fler arbetsplatser med olika karaktär tillsammans med förbättrade kommunikationer i form av Spårväg Syd och tvärförbindelsen ger positiva konsekvenser i form av att människor får lättare att hitta ett lämpligt arbete och därmed skaffa en försörjning. Detta uppstår även i nollalternativet, vilket medför att det inte blir några nämnvärda konsekvenser jämfört med nollalternativet. Boende i kommunen kan antingen hitta ett arbete inom kommunen eller pendla inom en större arbetsmarknadsregion. Boende längs kommunikationsstråken i angränsande kommuner kan också pendla till arbete och studier i Huddinge kommun.



En kraftig bostadsbyggnation ger positiva konsekvenser genom att människor får lättare att hitta en lämplig bostad. Särskilt grupper som har förutsättningar att betala ett marknadsmässigt pris och kan efterfråga egen ägd bostad eller bostadsrätt. Detta uppstår även i nollalternativet, men inte i riktigt lika stor omfattning, vilket medför att det endast blir små positiva konsekvenser jämfört med nollalternativet. Nybyggnation av bostäder ger förutsättningar för en ökad rörlighet på bostadsmarknaden, vilket kan frigöra bostäder i det befintliga beståndet. I det befintliga beståndet finns bostäder med lägre prisbild än nyproduktion, vilket medför att även personer med lägre betalningsförmåga kan hitta en bostad.



Förbättrade kommunikationer medför att markvärden och bostadspriser förväntas stiga vilket kan ge både positiva och negativa konsekvenser för enskilda individer. Detta uppstår även i nollalternativet, men inte i riktigt lika stor omfattning, vilket medför att det endast blir små konsekvenser åt båda håll jämfört med nollalternativet. Fastighetsägare får del av ökade värden medan individer som vill in på bostadsmarknaden eller införskaffa annan mark får betala högre priser. Det kan innebära att invånare med lägre betalningsförmåga trängs ut.

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		Kommunen har en tydlig ambition att ge en minskad klimatpåverkan mer plats i den nya översiktsplanen genom ett eget målområde. Utöver påverkan från transporter beskrivs även hur kommunen ska arbeta för att minska klimatpåverkan från byggskede, renoveringar, energiproduktion, avfallshantering mm. Befintliga våtmarker ska värnas och nya skapas vilket bidrar till en positiv klimatpåverkan. Planen medger dock även omfattande utveckling genom exempelvis utveckling av områden som inte ligger i kollektivtrafiknära lägen, utan att tydligt styra mot klimatsmarta åtgärder. Sammantaget bedöms planen både bidra till och motverka måluppfyllelse.
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 dock vissa 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 förorenande ämnen. Kopplingar till dagvattenhantering liksom risken för spridning av föroreningar till följd av ett förändrat klimat lyfts. Kommunen beskriver att kartläggning av förorenade områden ska agera underlag vid mer detaljerad planering i syfte att minska föroreningsspridning.
Ingen övergödning		Då planförslaget medför en ökad areal av hårdgjorda ytor, vilket även ökar påverkan på dag- och spillvattenhantering, riskerar uppfyllelse gentemot MKN att försvåras för berörda recipienter. Kommunen poängterar dock att vattenvårdande åtgärder implementeras i kombination med den kommunala dagvattenstrategin för att nå MKN.
God bebyggd miljö		Planförslaget medger omfattande utveckling av kommunen där bland annat förtätning av redan ianspråktagna områden bidrar till hushållning av mark och minskad bilanvändning. Dock presenteras även planer på att exploatera mark som idag är skog eller jordbruksmark, vilket motverkar uppfyllandet av miljömålet. Vidare riskerar människors hälsa att påverkas då bebyggelse kommer att upprättas i områden med förhöjda luftföroreningshalter samt höga bullernivåer.
Ett rikt växt- och djurliv		Planen medger att en värdefull naturmark tas i anspråk, bland annat delar av naturreservaten Gömmaren och Orlången samt skog och odlingslandskapet vid Loviseberg. Samtidigt anger planen förslag på fyra nya områden som utreds för nybildning av naturreservat. De ekologiska spridningssambanden ska enligt planen stärkas och värnas, där man även ska arbeta för att minska spridning av invasiva arter. Dock bedöms de ekologiska spridningssambanden, på en kommunövergripande nivå, försvagas med anledning av exploatering och fragmentering i områden som egentligen är i behov av att stärka de ekologiska sambanden. Det är dock positivt att kommunen ska utgå från skadelindringshierarkin i den kommande planeringen.
Levande sjöar och vattendrag		I planförslaget anges att kommunen ska implementera vattenvårdande åtgärder för att uppnå MKN. Vidare bidrar planerad anslutning av enskilda avlopp i samband med omvandlingen av fritidshusområden till permanentbostäder till att minska den negativa påverkan på kommunens sjöar och vattendrag. Dock kommer den omfattande utbyggnaden att försvåra uppfyllelse av MKN till följd av större arealer hårdgjorda ytor samt högre belastning på VA-nätet och vattenrening inom kommunen. Därför är en förutsättning för att nå måluppfyllelse att utbyggnad av teknisk infrastruktur gällande VA och dagvatten sker parallellt med övrig utbyggnad.
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. Enligt planförslaget ska våtmarker bevaras eller återskapas, vilket även medför positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i berörda recipienter.
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. Det är dock positivt att kommunen i stor utsträckning planerar förtätning i redan exploaterade områden för att på så sätt minska ianspråktagande av jordbruksmark.

11 Referenser

Boverket. Sverige 2025 – Regional utveckling behöver utbyggd kollektivtrafik, https://sverige2025.boverket.se/regional-utveckling-behover-utbyggd-kollektivtrafik.html

Boverket, 2013. Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen,

Boverket, 2022. Ekosystemtjänster i den byggda miljön. https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/ekosystemtjanster/

Boverket, 2021. Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor.

Ekologigruppen, 2018. Ekologiska samband i Huddinge kommun.

Ekologigruppen 2021. Huddinge grön – och blåstrukturplan. Underlagt till översiktsplan – slutversion 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/

Folkhälsomyndigheten, 2019. Kartläggning av bebyggelse med risk för höga temperaturer. Metodbeskrivning av GIS-verktyg utifrån marktäckning.

Huddinge kommun, 2014. Huddinges översiktsplan 2030,

Huddinge kommun, 2017. Handlingsplan för klimatanpassning.

Jordbruksverket, 2020. Jordbruksmarkens värden,

Miljöbalken, Miljöbalk (1998:808) SFS 2021:876.

Naturvårdsverket 2016. Ekologisk kompensation. En vägledning om kompensation vid förlust av naturvärden.

Huddinge kommun, 2021.Miljöbarometern.

Botkyrka kommun. Miljöbarometern.

Plan- och bygglagen, Plan- och bygglag (2010:900) SFS 2021:788.

Region Stockholm, 2018. Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050, Rapport 2018:10,

Naturvårdsverket, 2017. Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder. 2016 (rev. 2017), änr NV.08465–15,

Länsstyrelserna Skånes län, Stockholms län och Västra Götalands län. 2006. 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.

Tyréns, 2014. Åtgärdsprogram för trafikbuller 2017-2024 Huddinge kommun, bullerkartläggning,

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.

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 kapitel 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. Riksintresset pekas ut i 4 kapitlet 2§ miljöbalken. 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. Riksintresset skyddas med stöd i Miljöbalkens 3 kapitel 8§. Inom Huddinge kommun löper ett flertal av vägar och järnvägar av riksintresse.

Riksintresse totalförsvaret

Inom kommunen finns ett område mellan Vårby och Glömsta 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. Riksintresset för totalförsvaret pekas ut med stöd i Miljöbalkens 3 kapitel 9§.

Riksintresse för yrkesfiske

Inom den nordvästra delen av kommunen omfattas en del av planområdet av riksintresse för yrkesfiske som har skydd enligt Miljöbalkens 3 kapitel 5§. Det är vattenområdet Mälaren intill Vårby och väster om Glömsta som utgör ett riksintresse för yrkesfiske.

Natura 2000

Natura 2000 är EU:s gemensamma nätverk av värdefulla naturområden och klassas som riksintresse enligt Miljöbalkens 4 kapitel 8§. 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 2021 om MKN som ska uppnås för samtliga ytvattenförekomster i distriktet. Planområdet innefattar helt eller delvis totalt 11 ytvattenförekomster och en grundvattenförekomst, Tullingeåsen.

Ytvattenförekomsterna inom kommunen är Mälaren, Albysjön, Tullingesjön, Saxbroån (Kagghamraån), Orlången, Tyresån-forsån, Magelungen, Tyresån-norrån, Drevviken, Vitsån, och Husbyån, se Tabell 1.

Tabell 1 Statusklassning och kvalitetskrav för Huddinges ytvattenförekomster.

Ytvattenförekomst	Status	Ekologisk status	Kemisk status
Mälaren-Rödstens-fjärden	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 2033	God kemisk status med vissa undantag**
Kagghamraån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Orlången	Befintlig status	Dålig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	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 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Tyresån-Norrån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Drevviken	Befintlig status	Otillfredsställande ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag**
Vitsån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status 2033	God kemisk status med vissa undantag*
Husbyån	Befintlig status	Måttlig ekologisk status	Uppnår ej god status
	Kvalitetskrav	God ekologisk status år 2033	God kemisk status med vissa undantag*

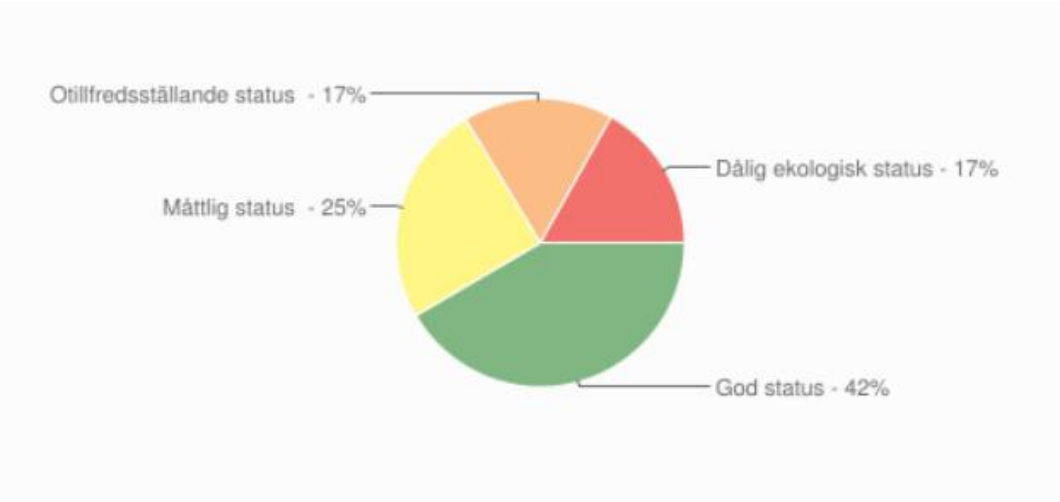
*Undantag mindre stränga krav: bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver och kvicksilverföreningar.

**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.

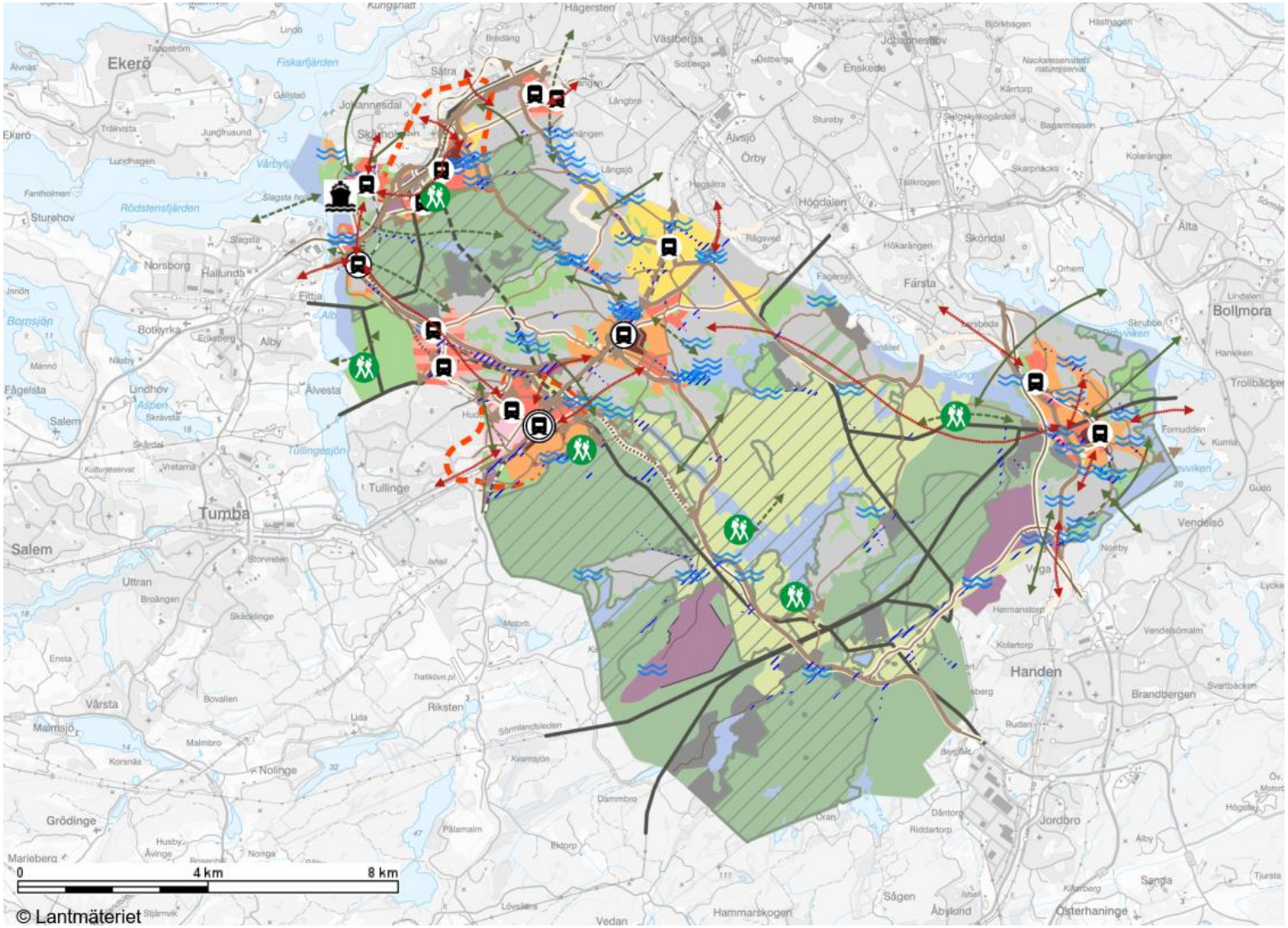
Flera anläggningar har byggts för att rena och fördröja dagvattnet på väg till recipienterna. Exempel på sådana är bland annat Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning och Fullerstaån med Källbrinksdammen och Kyrkdammen.[17]

[17] Dagvattenstrategi 2013



Figur 12 Status på för Huddinge kommuns ytvattenförekomster i andel utifrån antal förekomster. Källa: VISS, 2020.

Bilaga 2 Mark- & vattenanvändningskarta



Legend markanvändning

