Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2021-04-28

RS 2021-0130

Regionstyrelsen

Yttrande över samråd Utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge

Föredragande regionråd: Gustav Hemming

Ärendebeskrivning

Huddinge kommun har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över Utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge. Huddinge kommun och Botkyrka kommun har tillsammans genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över utvecklingsplan för Flemingsberg.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge samt till Huddinge kommun och Botkyrka kommun över utvecklingsplan för Flemingsberg.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionrådsberedningens motivering

Regionrådsberedningen instämmer i regiondirektörens tjänsteutlåtande och vill i övrigt lyfta vikten av att planerna borde ha en tydlig utgångspunkt i aktuella regionala förhållanden och planeringsunderlag. Vidare vore det till fördel för regionens utveckling om mellankommunala frågor samordnas med angränsande kommuner. I RUFS 2050 beskrivs mellankommunala frågor såsom grön- och blå struktur, teknisk infrastruktur, teknisk infrastruktur och bebyggelsestruktur.

Regionrådsberedningen vill också lyfta värdet av att utvecklingsplanerna är visionära och har en hög ambitionsnivå.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Utvecklingsplaner Kungens kurva, Vårby, Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge och Flemingsberg
Trafiknämndens yttrande den 19 mars 2021
Tillväxt-och regionplanenämndens yttrande den 18 mars 2021
Fastighets- och servicenämndens yttrande den 16 mars

Irene Svenonius Gustav Hemming

Regionstyrelsen
Regionledningskontoret
Anna von Scheele Fohlman

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-04-13

RS 2021-0130

Regionstyrelsen

Yttrande över samråd Utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge

Ärendebeskrivning

Huddinge kommun har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över Utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge. Huddinge kommun och Botkyrka kommun har tillsammans genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig över utvecklingsplan för Flemingsberg.

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Utvecklingsplaner Kungens kurva, Vårby, Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge och Flemingsberg
Trafiknämndens yttrande den 19 mars 2021
Tillväxt-och regionplanenämndens yttrande den 18 mars 2021
Fastighets- och servicenämndens yttrande den 16 mars

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Huddinge kommun över utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge samt till Huddinge kommun och Botkyrka kommun över utvecklingsplan för Flemingsberg.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Sammanfattning

Det pågår ett intensivt arbete med flera stora planer för hur Huddinge kommun ska utvecklas fram till 2050. Kommunen har arbetat fram utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge. Utvecklingsplan för Flemingsberg har Huddinge och Botkyrka kommun arbetat fram gemensamt. Utvecklingsplanen tar avstamp i det utvecklingsprogram som tagits fram för Flemingsberg i samarbete mellan bl.a. Region Stockholm, Huddinge och Botkyrka kommun och som antogs 2018. Samtliga utvecklingsplaner visar på en möjlig utveckling av bland annat bebyggelse, infrastruktur och grönska. Delar som sedan byggs bit för bit ska hänga ihop i en attraktiv och hållbar helhet.

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig till Huddinge kommun över utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge samt till Huddinge kommun och Botkyrka kommun över utvecklingsplan för Flemingsberg.

Region Stockholms yttrande utgår från ett samlat regionalt utvecklings-perspektiv och utifrån regionens ansvarsområden för kollektivtrafik och hälso- och sjukvård.

Region Stockholm anser att de visionära utvecklingsplanerna har en hög ambitionsnivå för att utveckla olika platsers identitet, kvalitet och potential. Emellertid skulle planerna kunna ha en tydligare koppling till aktuella regionala förhållanden, mål och planeringsunderlag och den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) (TRN 2018-0165). Det vore eftersträvansvärt om det blev en mer likvärdig hantering mellan de olika planerna kopplat till detta. Planerna bör också ha ett tydligare fokus på kollektivtrafiken som utgör en avgörande faktor för framtidsplaneringen.

Region Stockholm efterfrågar att Huddinge kommun;

1) tar fram en utförlig trafikanalys och genomför nya aktuella trafiksimuleringar för hela Flemingsberg
2) har en fortsatt nära dialog med berörda aktörer i Flemingsberg kring förslag till infrastrukturlösningar samt skeden över tid för olika genomföranden av ny infrastruktur

Bakgrund
Det pågår ett intensivt arbete med flera stora och viktiga planer för hur Huddinge kommun ska utvecklas fram till 2050. Kommunen behöver använda marken på ett effektivt sätt när de bygger bostäder, infrastruktur och skapar attraktiva miljöer för både de boende, näringslivet och besökarna. Kommunen har arbetat fram utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge. Utvecklingsplanen för Flemingsberg omfattar hela den regionala stadskärnan och har tagits fram gemensamt av Botkyrka och Huddinge kommun.

Utvecklingsplanen är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen (ÖP), som i sin tur utgår från den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) (TRN 2018-0165). Den ska fylla glappet mellan kommunens översiktsplan och detaljplanerna. En utvecklingsplan är en inriktning för utvecklingen i områden på ett mer direkt och konkret sätt än vad en översiktsplan är, men är samtidigt inte så detaljerad som en detaljplan. De visar på en möjlig utveckling av bland annat bebyggelse, infrastruktur och grönska. Kommunerna och dess invånare, föreningar, civilsamhälle, statliga och regionala organ samt aktörer på marknaden behöver alla vara en del i genomförandet. Samtliga utvecklingsplaner ska visa hur ett specifikt område möjligen utvecklas på lång sikt fram till 2050. Utvecklingsplanerna är likt kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande. Utvecklingsplanernas inriktning ska säkerställa en attraktiv och hållbar helhet som inte kan avgöras i enskilda samhällsbyggnadsprojekt och därför ingår även den mark som kommunen inte har rådighet över. Samtliga planer innehåller utvecklingsmål och strategier för att nå mål och vision.

Överväganden
Region Stockholm inleder med generella och övergripande synpunkter som berör alla fyra utvecklingsplanerna. Därefter följer en beskrivning med synpunkter uppdelat på rubriker utifrån de fyra områdenas utvecklingsplaner, där mer specifika synpunkter redovisas. För mer detaljerade synpunkter hänvisas till trafiknämndens, tillväxt- och regionplanenämndens och fastighets- och servicenämndens yttranden.

Region Stockholm anser att de visionära utvecklingsplanerna har en hög ambitionsnivå för att utveckla olika platsers identitet, kvalitet och potential.

Region Stockholm ser att utvecklingsplanerna skulle kunna ha en tydligare utgångspunkt i aktuella regionala förhållanden, mål och

planeringsunderlag, framförallt utifrån målen RUFS 2050.
Det föreligger skillnader mellan hur de olika planerna hanterar RUFS 2050 och det behöver bli en mer likvärdig hantering mellan planerna.

Utvecklingsplanernas syfte och avgränsning är att jämföra med en fördjupad översiktsplan, men eftersom de inte formellt är framtagna och utformade som en sådan enligt Plan- och bygglagen, prövas de exempelvis inte mot regionala och nationella perspektiv. Det innebär att det finns risk att planerna inte blir det faktiska stöd och ramverk som de avser vara för fortsatt planering. Eventuella målkonflikter kan behöva lösas senare i planeringen, vilket kan bli både ineffektivt och kostsamt. Ett exempel är prövning av förutsättningar för att kunna genomföra Regions Stockholms beslutade kollektivtrafikinvesteringar samt förutsättningar att driva en effektiv kollektivtrafik i enlighet med Region Stockholms styrdokument. Region Stockholm anser att det hade varit lämpligare att ta fram fördjupade översiktsplaner i det här skedet.

Parallellt med utvecklingsplanerna pågår detaljplanearbete för flera av de delar som ingår i utvecklingsplanerna. Region Stockholm ser en stor utmaning med denna planeringsordning och ställer sig frågande till hur utvecklingsplanerna kan vara vägledande för efterföljande planer och program när viktiga strukturer och funktioner redan låsts fast i pågående detaljplanearbeten innan utvecklingsplanerna samrådts och antagits.

Mellankommunala frågor av regional betydelse
I RUFS 2050 specificeras och exemplifieras mellankommunala frågor såsom bebyggelsestruktur, bostadsförsörjning, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur. Huddinge kommuns centrala läge i regionen innebär att många frågor är av mellankommunal karaktär och av regional betydelse såsom bebyggelsestruktur, bostadsförsörjning, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur. Det är av väsentlig betydelse att dessa frågor beskrivs och att kontinuerlig samordning med angränsande kommuner görs.

Transport, framkomlighet och tillgänglighet
En fördel skulle vara att relatera planerna till transportsystemets redovisning på plankartan i RUFS 2050. För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik, krävs att områdenas utveckling sker integrerat med kollektivtrafiken för att inte omöjliggöra eller försvåra kollektivtrafikens utveckling. Genom att arbeta med framkomlighetshöjande åtgärder såsom exempelvis extra busskörfält kan restiden kortas ner och tillförlitligheten samt andelen kollektivtrafikresor öka. Även godstrafik behöver beaktas tidigt i stadsutvecklingen, för att säkerställa en god framkomlighet i gaturummet.

Planerna borde ha en tydligare beskrivning av hur kollektivtrafiken ska prioriteras och få ta plats i de olika områdena. Spårväg och tunnelbanan är beskrivet men inte busstrafiken som utgör en stor och viktig del för både lokala- och regionala resor. Förutsättningarna för kollektivtrafiken och den yta som kollektivtrafiken kommer att kräva för att skapa det system som föreslås saknas, däribland depåfunktioner. Det gör att planerna inte blir hållbara utifrån den mängd trafik som kommer krävas lokalt och regionalt.

Det vore eftersträvansvärt om planerna redovisar de regionala cykelstråken tillsammans med kommunens huvudcykelstråk samt hänvisa till den regionala cykelplanens mål om att cykelandelen ska vara 20 procent.

I flera av utvecklingsplanerna används begreppet stadsgata. Vad det innebär gällande utformning och framkomlighet för kollektivtrafiken framgår inte och bör därför förtydligas.

Spårväg Syd
Spårväg Syd pekas ut i RUFS 2050, liksom genom spårreservat i Huddinge kommuns översiktsplan. Spårväg Syd ingår i Sverigeförhandlingens storstadsobjekt ramavtal 6 som undertecknades i april 2017. Ingående parter i Spårväg Syd är Staten, Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen. Det är viktigt att utbyggnaden av Spårväg Syd inte omöjliggörs eller fördyras. Ett flertal utvecklingsplaner behöver ses över vad gäller bland annat linjesträckning, depåläge, bildhänvisningar och föreslagna förlängningar.

Samordning
Region Stockholm vill understryka vikten av samordning i planering och utbyggnad inom de fyra utvecklingsområdena. Det är viktigt att kollektivtrafiken får en betydande roll i planeringen och för att kunna möta upp den stora befolkningsökning och resandemängd som kommer att ske. Framförallt krävs det samordning i arbetet med de stora regionala transportinfrastrukturinvesteringar gällande utbyggnaderna av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utvecklingen av Flemingsbergs bytespunkt.

Utvecklingsplanen för Kungens Kurva
Det är en brist att utvecklingsplanen inte hanterar hela den regionala stadskärnan Skärholmen – Kungens kurva, som pekas ut i RUFS 2050. Stadskärnan delas av Stockholms stad och Huddinge kommun och den mellankommunala frågan bör beskrivas i planen.

Kollektivtrafik
Det är positivt att kollektivtrafikens betydelse för utvecklingen tas upp men förutsättningarna lyfts inte fram för kollektivtrafikens möjligheter att verka inom den förtätade regionala stadskärnan. Planen lyfter fram spår- och vägsträckningar men inte den kringliggande infrastrukturen eller ytbehov som krävs i ett kollektivtrafiksystem. Det bör också läggas mer fokus på busstrafik i planen.

Utvecklingsplanen för Vårby
Region Stockholm efterfrågar en beskrivning av samordning med angränsande kommuner eftersom Vårby gränsar till både Botkyrka och Stockholm stad och såväl grön- och blåstruktur som bebyggelse- och infrastruktur sömlöst går in i varandra.

Utvecklingsplanen behöver kompletteras med en kartredovisning av de regionala cykelstråken och kommunens huvudcykelstråk. Det saknas också en redovisning och koppling till den regionala grönstrukturen med gröna kilar och gröna värdekärnor.

Kollektivtrafik
Det är positivt att kollektivtrafikens betydelse för utvecklingen lyfts men det saknas beskrivningar kring förutsättningarna för kollektivtrafikens möjligheter att verka inom den förtätade stadsmiljön. Busstrafiken och den omkringliggande infrastrukturen som krävs behöver prioriteras i planeringen för att kollektivtrafiken ska kunna växa. Förändringar av gatustruktur och vägnät får inte orsaka längre körväg eller störa framkomligheten för stomlinjerna och det måste finnas alternativa vägar där systemet är sårbart. I RUFS 2050 finns en generell ambition att öka sjötransporterna och som en del av kollektivtrafiken kan miljövänliga vattentransporter utvecklas i de delar av regionen som har särskilt goda förutsättningar för detta. Om en eventuell framtida trafikering med sjötrafik ska möjliggöras i Vårby behöver förutsättningar för detta nämnas i utvecklingsplanen.

Utvecklingsplanen för Sjödalen och Fullersta med fokus på centrala Huddinge
Region Stockholm saknar en tydlig beskrivning av hur bebyggelseveckлingen förhåller sig till den regionalt prioriterade bebyggelsen i RUFS 2050 såsom strategiskt stadsutvecklingsläge. Relationen mellan Flemingsberg och Huddinge centrum behöver också tydligare adresseras i utvecklingsplanen.

Region Stockholm önskar en redovisning och koppling till den regionala bebyggelsestrukturen och grönstrukturen med gröna kilar och gröna värdekärnor.

Kollektivtrafik
Utvecklingsplanen beskriver en utveckling med höga ambitioner med stort fokus på hållbara resor, däribland kollektivtrafik. Hur detta ska uppnås är inte helt tydligt, framförallt inte ur ett bussperspektiv. Fortsatt arbete och samverkan mellan ansvariga parter krävs bland annat gällande framtida bussterminalen, lokala vägkopplingar, nya gatustrukturer, nya plankorsningar, busslinjenät, åtgärder för bussframkomlighet etc. Utvecklingsplanen visar på en ny pendeltågsentré och överdäckning vid bytespunkt Huddinge centrum, arbetet kräver ett tätt samarbete för att tillskapa tillräckliga ytor och kapacitet. En viktig aspekt som tas upp i planen är att förbättra de lokala kopplingarna för lokala busslinjer. Region Stockholm instämmer och ser gärna ett samarbete i frågan.

Utvecklingsplanen för Flemingsberg
Region Stockholm ställer sig positiv till en hög funktionsblandning i kärnans mest centrala del och i anslutning till kollektivtrafik och bytespunkt Flemingsberg. Region Stockholm anser dock att den centrala delen, bör omfatta ett större område motsvarande cirka 600 meter från bytespunkten, för att till fullo utnyttja den potential som den nya, stärkta tillgängligheten genererar runt bytespunkten.

Planen har en ambition att knyta samman områdets olika delar och överbrygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUFS 2050. Överdäckningen över järnvägen har i detta avseende en central betydelse för att uppnå planens ambition. Det är i detta sammanhang även viktigt att säkerställa att föreslagna lokala kopplingar över/under Tvärförbindelse Södertörn kommer till och att en fortsatt dialog förs med Trafikverket kring hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när tvärförbindelsen kommer.

Kollektivtrafik
Flemingsberg kommer att bli en stor bytespunkt mellan flera olika trafikslag, vilket betyder att utformningen och framkomligheten på platsen kommer ge effekt även längre ut i systemet och har därför stor betydelse för konkurrenskraftig kollektivtrafik. Utifrån den planerade bebyggelseutvecklingen och de planerade infrastruktursatsningarna i området saknar Region Stockholm omnämnande i planen kring avsiktsförklaringen framtagen mellan Huddinge kommun, Trafikverket och Region Stockholms trafikförvaltning gällande Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg. Hur busstrafiken kan prioriteras i Flemingsberg behöver också beskrivas tydligt i planen.

Karolinska sjukhusområde
Utvecklingsplanen föreslår en större tvärkoppling genom Karolinska sjukhusområdet samt en ny huvudgata. Tvärkopplingen riskerar efter färdigställandet att bli starkt trafikerad och en genomfartsled för trafik från Huddingeleden, vilket kan medföra stora störningar för ambulanstrafiken och leveranser till sjukhuset. Föreslagen koppling kommer att försvåra och ge extra kostnader för utveckling av Huddinge sjukhusområde västerut. Endast fordon som ska till och från Karolinska sjukhusområde bör trafikera sjukhusområdet såsom ambulanser, brandförsvaret, patienter och besökare, personal, gods till sjukhuset samt gasleveranser.

Vid sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar. Trafiken kommer att utökas i framtiden. I den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter behöver särskild hänsyn tas till flygkorridorer så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördyras.

Förslaget till utvecklingsplan anger ett större parkområde inom sjukhusområdet. Det framgår inte vilken typ av park som avses. Parker inom sjukhusområdet behövs för sjukhusets yttre läkande miljöer för patienter. Därav är det inte lämpligt med parker för annat ändamål. De idag detaljplanelagda grönområdena utanför sjukhusbyggnadernas närhet bör behålla karaktären av naturmark.

Med anledning av det som tas upp ovan kring sjukhusområdet önskar Region Stockholm att Huddinge kommun;

1) tar fram en utförlig trafikanalys och genomför nya aktuella trafiksimuleringar för hela Flemingsberg

2) har en fortsatt nära dialog med berörda aktörer i Flemingsberg kring förslag till infrastrukturlösningar samt skeden över tid för olika genomföranden av ny infrastruktur

Ekonomiska konsekvenser
Då utvecklingsplanerna inte är juridiskt bindande medför de inga direkta kostnader för Region Stockholm i detta skede. Emellertid kan eventuella målkonflikter som omnämnts i yttrandet behöva lösas senare i planeringen, vilket kan bli både ineffektivt och kostsamt. Två exempel är prövning av förutsättningar för att kunna driva en effektiv kollektivtrafik i enlighet med Region Stockholms styrdokument samt tvärkopplingen genom Karolinska sjukhusområdet.

Katarina Holmgren
Tf. regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsexpediering:
Akt
Huddinge kommun
Trafiknämnden
Tillväxt-och regionplanenämnden
Fastighets- och servicenämnden

Godkänd av Katarina Holmgren, 2021-04-13

Utvecklingsplan för kommundelarna Sjödalen och Fullersta med fokus på centrala Huddinge

Samrådsversion 2021-01-19



Huddinge

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3

1. Inledning 4

Planens syfte och avgränsning
Den historiska utvecklingen av centrala Huddinge
Centrala Huddinge idag

2. Vision för centrala Huddinge 2050 9

Fyra strategier för att nå visionen
Markanvändning målbild 2050
Tätt och blandat ger småstadens fördelar
Alla möts i Huddinges vardagsrum
Hälsosamt med grönskan inpå knuten
Enklare vardagsliv är tillgängligt och nära

3. Inzoomningar 39

Huddinge centrum
Kvarnbergsplan
Storängen

4. Genomförande 47

5. Hållbarhetsbedömning 49

6. Underlag och organisation 52

Läsanvisning
Utvecklingsplanen inleds med en beskrivning om centrala Huddinge idag och en vision för framtiden. Därefter följer fyra strategier som beskriver hur utvecklingen i centrala Huddinge ska se ut till år 2050 för att uppnå visionen. Några områden, Kvarnbergsplan, Storängen och Huddinge centrum, studeras specifikt i det avsnitt som heter inzoomningar. Vidare följer ett kapitel om genomförande. På slutet av dokumentet presenteras en hållbarhetsbedömning för utvecklingsplanen. Hållbarhetsbedömningen är en konsekvensbedömning av genomförandet av utvecklingsplanen. Hållbarhetsbedömningen har skett utifrån målen i Hållbart Huddinge 2030. Varje mål har sedan kopplats till de globala mål som målet hanterar.

Sammanfattning

Utvecklingsplanen visar en möjlig utveckling av kommundelarna Sjödalen och Fullersta fram till 2050 eller ännu längre. Fokus ligger på utvecklingen i centrala Huddinge, det vill säga i Huddinge centrum, Kvarnbergsplan och Storängen. Utvecklingsplanen fyller glappet mellan kommunens översiktsplan och de efterföljande detaljplanerna. Utvecklingsplanen vägleder utvecklingen på ett mer konkret sätt än vad översiktsplanen gör, men är samtidigt inte så detaljerad som ett detaljplaneprogram eller en detaljplan. All framtida planering i Sjödalen och Fullersta ska ta sin utgångspunkt i utvecklingsplanen.

En stor utvecklingspotential finns för området och med en gemensam inriktning kan den framtida utvecklingen genomföras på ett sammanhållet sätt och inrymma cirka 10 500 bostäder och cirka 2000 arbetsplatser. Utvecklingsplanen bygger på en visionsstyrd planering med ett antal strategier och delstrategier som förhåller sig till övergripande styrdokument och principerna för hållbar utveckling. Strategierna ska vara vägledande i den fortsatta planeringen.

En viktig utgångspunkt i arbetet med utvecklingsplanen har varit att ta till vara områdets befintliga karaktär och kvaliteter, kulturmiljön samt rollen som kommunens administrativa centrum. Målsättningen är en dynamisk stadsutveckling över tid, i samverkan med områdets intressenter, för en hållbar, grön och attraktiv stadsmiljö där människan, mötesplatserna, och det enkla vardagslivet är i centrum. Den vision som har tagits fram kan sammanfattas så här:

> ”I centrala Huddinge känner du dig hemma. Här är människan, mötesplatserna, grönskan och det enkla vardagslivet i centrum. I centrala Huddinge har du småstadens fördelar med storstadens utbud inpå knuten. Mycket finns på gångavstånd, det mesta på cykelavstånd och allt på pendlingsavstånd. – I centrala Huddinge skapas hemlängtan.”

För att leda utvecklingen mot visionen föreslås fyra övergripande strategier:



-Tätt och blandat ger småstadens fördelar
Där nästa årsring inrymmer småstadens alla fördelar i nya klimatsmarta byggnader och platser. Att utveckla centrala Huddinge i stråk är ett verktyg för att förena utvecklingen av områden i ytterkant med centrumkärnan. De olika områdena i centrala Huddinge ska upplevas som tillgängliga genom en sammanhängande stadsväv. Bostäder, arbetsplatser och service blandas för en vaken och aktiv stadsmiljö för fler av dygnets timmar.



-Alla möts i hela Huddinges vardagsrum
Området genomsyras av en öppen och inkluderande atmosfär där det finns tillfällen och platser för alla att mötas såväl i vardagen, på fritiden som till fest. Ett rikt kultur- och fritidsliv som bidrar till en meningsfull fritid attraherar nya invånare, besökare och företag.



-Hälsosamt med grönskan inpå knuten
Genom gröna och blåa stråk i form av parker, olika typer av grönytor och dammar skapas en sammanhängande struktur som mynnar ut i naturreservaten. Olika typer av ekosystemtjänster integreras i utvecklingen och med naturen inpå knuten skapas förutsättningar för god hälsa och fysisk aktivitet.



-Enklare vardagsliv är tillgängligt och nära
Det är gångavstånd mellan vardagens och fritidens platser. Områdets struktur utvecklas med gena och attraktiva stråk som uppmuntrar till ett aktivt och gemensamt stadsliv. Kollektivtrafiken är effektiv och det enklaste valet för resor. Fler kopplingar och tätare bebyggelse ökar rörelsefriheten och minskar barriärer.

Utvecklingsplanen visar bebyggelsestruktur, infrastruktur samt grön- och blåstruktur på en översiktlig nivå. Utvecklingsplanen ger också förslag på hur staden ska möbleras med olika typer av innehåll. Några områden, Kvarnbergsplan, Storängen och Huddinge centrum, studeras specifikt i det avsnitt som heter inzoomningar. Dessa inzoomningar ger fördjupad vägledning till pågående och kommande detaljplanering. Utvecklingsplanen innehåller också en översiktlig hållbarhetsbedömning som belyser konsekvenserna av genomförandet av utvecklingsplanen.

Utvecklingsplanen är liksom kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande. Den ska säkerställa en attraktiv helhet och därför ingår även den mark som kommunen inte har rådighet över. Ambitionerna för platserna som redovisas i utvecklingsplanen kan tillgodoses på många olika sätt. Huddinge kommun och dess invånare, föreningar, civilsamhälle, statliga och regionala organ samt aktörer på marknaden behöver alla vara en del i genomförandet.

1 Inledning

Centrala Huddinge är ett av Huddinge kommuns stora utvecklingsområden. Det är ett utpekat stadsutvecklingsområde både i kommunens översiktsplan och i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Här finns möjlighet att utveckla 10 500 bostäder, 2 000 arbetstillfällen samt service för en växande befolkning.

Huddinge kommun har höga utvecklingsmål. Huddinges och länets befolkning växer fortare nu än när kommunens nuvarande översiktsplan antogs 2014. Målsättningarna för bostadsbyggande har också ökat som en följd av Sverigeförhandlingen och en stadsutveckling längs den planerade sträckningen av Spårväg syd.

Centrala Huddinge är också kommunens historiska och administrativa centrum och har under årens lopp utvecklats till en attraktiv och funktionsblandad plats med bostäder, arbetsplatser, service, goda kommunikationer, ett rikt kulturutbud och samtidigt är det nära till naturen. Det är viktiga förutsättningar för en fortsatt stadsutveckling. Området har sedan tidigare identifierats ha en stor utvecklingspotential. Idag pågår förtätning av Huddinge centrum och omvandling av Storängens industriområde, men det finns ytterligare utvecklingsmöjligheter. Det finns därför ett stort behov av att ta ett samlat grepp för inriktningen av den framtida utvecklingen för hela området Sjödalen och Fullersta.

Utvecklingsplanen utgör ett strategiskt dokument och verktyg och svarar mot behovet av inriktning och kunskap i den framtida planeringen. Utvecklingen kommer att ske etappvis och över en 30-årig period. För att säkerställa dess genomförbarhet är det en plan som har tagits fram i dialog och samverkan med olika intressenter i centrala Huddinge.

Ett inkluderande, visionstyrt utvecklingsdokument

Målsättningen är att möjliggöra en dynamisk stadsutveckling över tid, i samverkan med områdets intressenter, för en hållbar, grön och attraktiv stadsmiljö som helhet. Genom planprocessen kan områdets aktörer samlas till en gemensam diskussion om områdets utveckling på kort och lång sikt. Med utgångspunkt i en gemensam målbild vill kommunen skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling i planområdets olika delar. I utvecklingsplanen benämns hela det område som utvecklingsplanen omfattar som centrala



Vision centrala Huddinge 2050 (Bild: Ettelva Arkitekter)

Planens syfte och avgränsning

Bakgrund och syfte

När kommunen växer snabbt är det viktigt att ha en strategisk överblick så att rätt åtgärder görs på rätt platser i rätt tid och tillsammans bidrar till att mål och visioner uppnås. Syftet med utvecklingsplanen är att på en övergripande nivå visa kommunens vilja och ambitioner för den framtida utvecklingen av kommundelarna Sjödalen och Fullersta. Den ska säkerställa att framtida förändring av mark- och vattenanvändningen leder mot en långsiktigt hållbar tillväxt och förverkligande av visionen för området. Utvecklingsplanen ska visa och kunna stå för helhetstanken och vara garanten för att de projekt som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en helhet – en hållbar och attraktiv stadskärna. Utvecklingsplanens målår är 2050. Inom Huddinge kommun är planen en del av kommunens rullande översiktsplanering.

En vidareutveckling av översiktsplanen

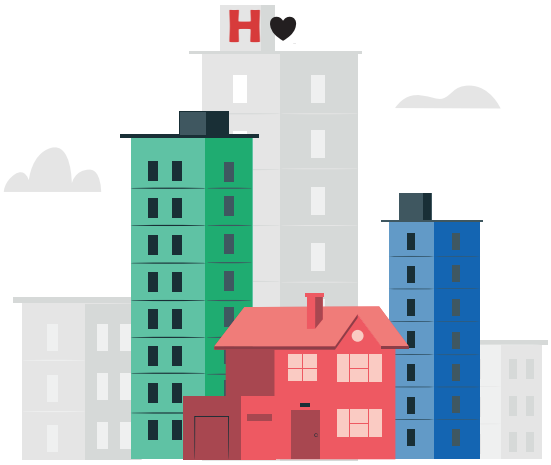
Utvecklingsplanen är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen (ÖP), som i sin tur utgår från den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS). Utvecklingsplanen (UP) är ett vägledande dokument för den framtida utvecklingen i kommundelarna Sjödalen och Fullersta utan att vara juridiskt bindande. Den fortsatta processen kommer att följas av ett eventuellt planprogram, detaljplan och genomförande.

Utvecklingsplanen syftar till att säkerställa att översiktsplanens intentioner och markanvändning genomförs och utgör steget mellan översiktsplan och detaljplan. Utvecklingsplanen omfattar strukturer som tar plats och som inte går att lösa inom enskilda planprojekt såsom grön- och blåstruktur samt övergripande trafikinfrastruktur.

Utvecklingsplanen kan liknas vid en fördjupning av översiktsplanen, men processen är inte reglerad inom ramen för Plan och bygglagen (PBL).

Utvecklingsplanens syfte

- Visa kommunens ambition med utvecklingen i Sjödalen och Fullersta.
- Ge en långsiktig sammanhållen inriktning och vision för utvecklingen av Sjödalen och Fullersta.
- Ge ramar för kommande planering. Detta genom att redovisa stadskvaliteter och en övergripande planstruktur som ska vara vägledande såväl för planering i pågående och kommande detaljplaner som vid genomförande av projekt.
- Utgöra ett planeringsunderlag för investeringar i offentliga miljöer, verksamheter och infrastruktur.
- Vara ett underlag för fortsatt dialog om utvecklingen i Sjödalen och Fullersta samt vara ett kunskapsmaterial för alla inblandade i planerings- och genomförandeprocessen.





Planens syfte och avgränsning

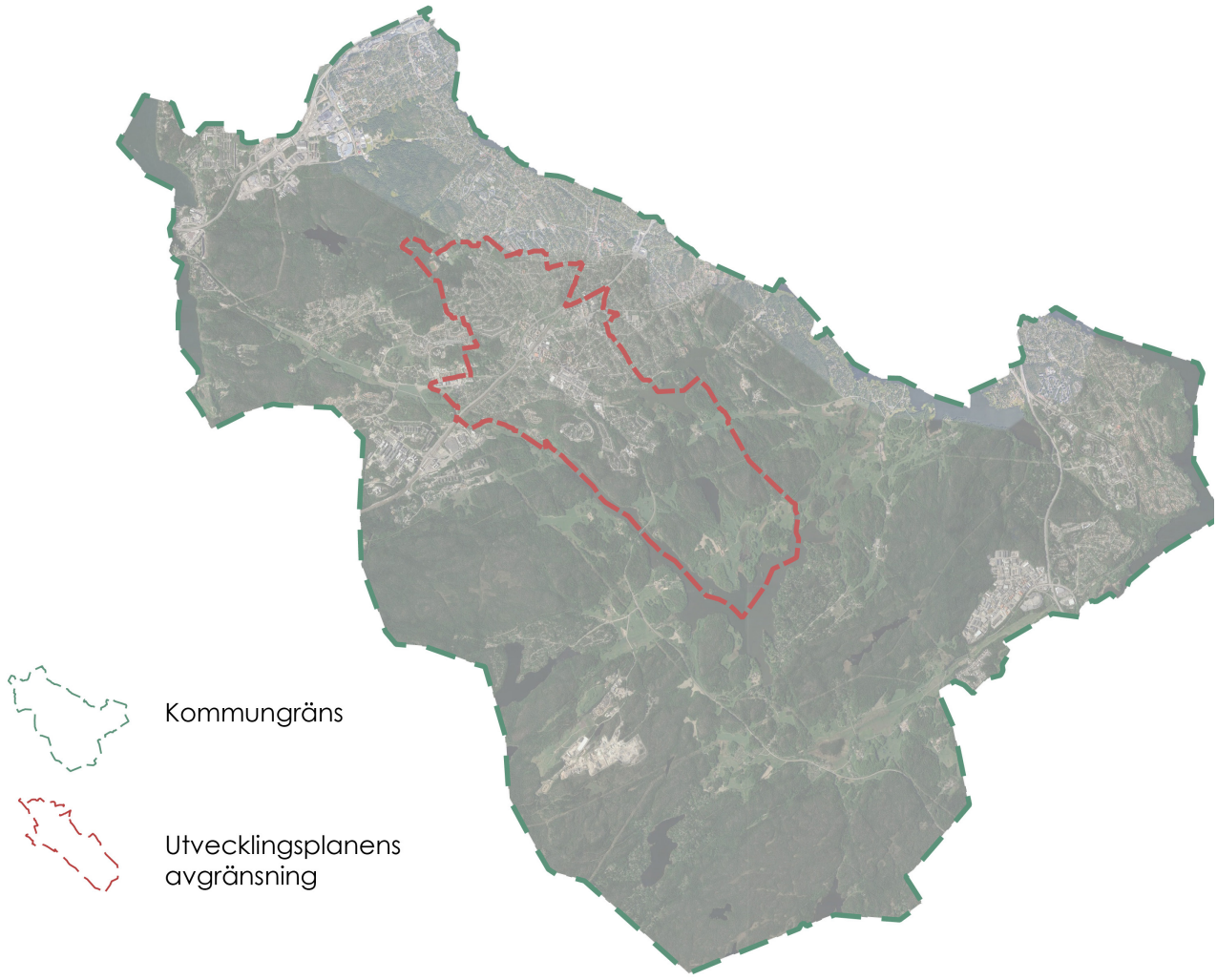
Sjödalen och Fullersta utgör de mest centrala delarna av Huddinge kommun och här ligger också kommunens administrativa centrum. Här finns attraktiva bostadsområden, många arbetsplatser och ett stort lokalt centrum med både kommersiell och offentlig service. Pendeltåg och busstrafik kopplar samman området med övriga delar av stockholmsregionen, även väginfrastrukturen med Huddingevägen och Storängsleden bidrar med goda kommunikationer. Centrala Huddinge omges av områden som domineras av villa- och radhusbebyggelse från olika tidsepoker i till exempel Fullersta, Källbrink, Solgård, Sörskogen, Balingsnäs och Hörningsnäs.

Stråk och kopplingar för till exempel gång-, cykel- och kollektivtrafik och vägar samt tillgänglighet mellan olika områden behöver studeras i ett större omland, det gäller också grönstrukturen.

För att få en helhetsbild av utvecklingen behöver utvecklingsplanen därför omfatta ett större område än bara centrala Huddinge.

Utgångspunkten för utvecklingsplanens geografiska avgränsning utgörs därför av hela kommundelarna Sjödalen och Fullersta. Det innebär att utvecklingsplanen omfattar allt från utveckling av en tät sammanhållen stadskärna till befintlig bebyggelse i omgivande villaområden samt områden som ingår i grönstrukturen och ska bevaras obebyggda i Orlångens naturreservat. Områdets geografiska avgränsning framgår av illustrationen nedan.

Utvecklingsplanen tar sikte på utvecklingen minst fram till år 2050. Stora delar av den nu pågående planeringen beräknas vara genomförd fram till år 2030 och med utvecklingsplanen visar kommunen sin ambitionsnivå och planeringsinriktning för den fortsatta utvecklingen fram till 2050. Utvecklingsplanen får då också samma tidsperspektiv som kommunens nya översiktsplan och den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Även de stora infrastrukturprojekten Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd som planeras i närområdet har samma tidshorisont.



Den historiska utvecklingen av centrala Huddinge

Centrala Huddinge har sedan medeltiden haft en central och viktig roll som sockencentrum. Kring kyrkan uppfördes byggnader som hörde samman med kyrkans roll i bygden. Idag kan man se spår av det i till exempel prästgården och Kyrkskolan men här låg också fattigstugan och det första kommunalhuset som var inhyst i den gamla Kyrkskolan. I slutet av 1800-talet var Huddinge ett jordbrukssamhälle med säterier och gårdar omgivna av stora markområden. I centrala Huddinge låg gårdarna Stuvsta, Hörningsnäs, Fullersta och prästbostället Tomtberga. Fullersta gård och prästgården med sina omgivande parker är uppskattade platser idag och de gamla gårdsnamnen lever kvar i till exempel Tomtbergaskolan och Hörningsnäsvägen.

Järnvägsstationen i Huddinge, som öppnades 1860, kom att få en stor betydelse för utvecklingen av Sjödalen och Fullersta med ökad attraktivitet för marken i området kring stationen. Under den här tiden byggdes också den nuvarande Kommunalvägen, som då var en del av Huddingevägen, den första direkta vägförbindelsen mellan centrala Huddinge och Skanstull. Under 1880-talet öppnade den första handelsboden vilket gav en tyngd åt stationen som en naturlig samlingsplats. Den ”liggande skyskrapan” som byggdes på Sjödalssidan var det första större affärshuset i centrum där flera viktiga centrumfunktioner fanns.

Omvandlingen från landsortskommun till förortskommun tog fart vid 1900-talets början. Tomtbolag köpte upp gårdarnas marker som styckades och såldes till trångbodda stockholmare. Under 1920- och 1930-talen pågick egnahemsbebyggelsen för fullt. Hörningsnäs, Huddinge och Fullersta villastäder växte fram och flera så kallade municipalsamhällen bildades samtidigt som befolkningen ökade.

Den moderna förortsbebyggelsen i centrala Huddinge började byggas i slutet av 1940-talet i samband med att att ett antal mindre municipalsamhällen slogs samman till Huddinge stormunicip 1947. Det administrativa centrumet lokaliserades till centrala Huddinge och det byggdes vidare på områdets tradition som centralort. En rad förvaltnings- och institutionsbyggnader tillkom, så som kommunalhus, skola och bibliotek. De första flerfamiljshusen började byggas vid Arrendatorsvägen.

Mellan 1950 och 1980 upplevde Huddinge en kraftig ökning av antalet invånare och en omfattande byggnation. I centrala Huddinge byggdes bland annat stjärnhusen vid Domarvägen, Ängsnäsområdet och punkthusen vid Kommunalvägen och Klockarvägen. Vid Fullersta torg anlades ett litet centrum omgivet av flerbostadshus. Under 1950-talet utvecklades också Storängens industriområde för att få fler företag och arbetstillfällen till området.

Miljonprogramstiden innebar att centrala Huddinge växte med tidstypisk radhusbebyggelse i bland annat Sörskogen och östra Balingsnäs. Under 1960-talet byggdes också nya Huddinge centrum på östra sidan av järnvägen med det karaktäristiska höghuset som centralbyggnad. Centrum har senare byggts om till dagens utformning och kompletterades med nya bostäder. Efterhand har också de äldsta områdena förtätats, till exempel kring Fullersta gård och vid Kvarnbergsplan. Även villabebyggelsen har fortsatt att växa bland annat i gamla villaområden där större tomter delats för att kunna inrymma ny bebyggelse.

Idag håller nya årsringar på att skapas genom förtätning av Huddinge centrum och omvandling av Storängen till nya attraktiva stadskvarter. I centrala Huddinge finns tydliga spår som visar hur kommunens utveckling och välfärdsbyggande skett. Det är en viktig tillgång att ta med sig och bygga vidare på i det fortsatta utvecklingsarbetet.



Domus i gamla Huddinge centrum (Bild: KF Arkiv)


Huddinge kyrka (Bild: Maja Brand)

Centrala Huddinge idag

Attraktiva boendemiljöer med ett uppskattat centrum

Centrala Huddinge är unikt på sitt sätt i kommunen genom sin funktionsblandning, blandade upplåtelseformer och med bostäder i centrumkärnan. Ett tydligt karaktärsdrag av området är småstadskänslan och att Huddinge centrum fortfarande är ett utomhuscentrum.

I tidigare genomförda dialoger med invånare i centrala Huddinge har ett antal kvaliteter framkommit. Bland annat har det lyfts fram att det finns gott om mötesplatser och parker, närhet till grönområden samt att det hålls flera olika typer av uppskattade arrangemang. Det finns också ett aktivt föreningsliv bland annat på Folkets hus och flera idrottsföreningar är aktiva i området.

God tillgång till service och möjlighet till rekreation

Handel finns i stor utsträckning i Huddinge centrum samt dagligvaruhandel vid Kvarnbergsplan. Besöksmål inom området är bland annat Fullersta gård, Folkets hus och Rådsparken, som är kommunens enda bemannade parklek, samt Sjödalsparken. Därutöver lockar Storängshallen, Huddingehallen, Tombergahallen, Källbrinks IP, Sörskogens IP samt att det finns fina möjligheter för löpning och promenader vid Källbrinkskogen, Sörskogen, Mörtsjön, Trehörningen samt vid Orlången. Det är inte heller långt till Sörmlandsleden som det går att ansluta till i Sörskogen. På Orlången finns en plogad skridskobana vintertid. Stora delar av planområdet utgörs även av natur, bland annat Orlångens naturreservat samt området runt sjön Trehörningen. Det finns elva större lekplatser och sju parker. Det finns två utegym, ett i Rådsparken och ett vid Källbrink.

Ungdomar har också möjlighet att gå till ”Huset” i Storängens industriområde, ett kulturhus för ungdomar mellan 13 och 16 år. Kommunen har en öppen förskola i familjecentralen på Sjödalsbacken. Sedan har svenska kyrkan en öppen förskola i Klockargården. Sjödalen och Fullersta har mycket god tillgång till skolor och förskolor. År 2020 fanns sju grundskolor, två gymnasium och cirka 25 förskolor. De flesta skolor och förskolor drivs i kommunal regi, och får överlag goda omdömen.

Närheten till Flemingsberg

Närheten till Stockholm var i stor utsträckning det som tidigare gav förutsättningarna för centrala Huddinges utveckling. Den stora utveckling som förväntas ske i Flemingsberg skapar frågor kring vad det framtida centrala Huddinge ska vara i förhållande till utvecklingen där. Det kan både vara en stor potential och utmaning och något utvecklingen i centrala Huddinge måste förhålla sig till.

FAKTA CENTRALA HUDDINGE 2020

Antal invånare: 23 400
Andel förvärvsarbetande: 85%
Utbildningsnivå: Högskola cirka 50%
Antal arbetstillfällen: cirka 8000
Antal förskolor: cirka 25
Antal grundskolor 7
Antal gymnasium: 2
Antal äldreboende: 2
Antal parker: 7
Antal lekparker: 11
Antal bibliotek: 1
15 min med kollektivtrafik till Stockholm
10 min med cykel till Flemingsberg



Huddingehallen (Bild: Maja Brand)



Fullersta gård (Bild: Huddinge kommun)



Huddingedagarna och Jazz och Blues (Bild: Jon Alexandersson)



Sjödalsparken (Bild: Huddinge kommun)

2. Vision för centrala Huddinge 2050

Livet i Huddinge 2050

I centrala Huddinge känner du dig hemma. Här är människan, mötesplatserna, grönskan och det enkla vardagslivet i centrum. I centrala Huddinge har du småstadens fördelar med storstadens utbud inpå knuten.

Platsens historiska framväxt är tydlig både i känsla och uttryck med väl bevarad bebyggelse från olika tider. Det nya kompletterar och skapar mervärden i form av stadskvaliteter. Folklivet, de många torgen med torghandel och blandningen av människor gör att centrum känns inbjudande och trivsamt.

Sammanhängande stadsrum som rymmer små platser, och variation i hus och skala, för sociala möten på olika nivåer. Gågator som sammanstrålar i olika typer av platsbildningar. Även i centrum finns parker och grönska - ett stort träd med bänk eller en fontän fungerar som samlingspunkt.

I parkerna, strövområdena och vid Trehörningens vatten finner du Huddinges identitet. Här finns grönska för fritid och ro i vardagen. Stort nog som utflyktsmål - nära nog att användas varje dag.

Här hälsar vi på varandra, tar hand om varandra, låter alla synas och ta plats. I centrala Huddinge känner du dig hemma.

> ”I centrala Huddinge skapas hemlängtan.”

Mycket finns på gångavstånd, det mesta på cykelavstånd - och allt på pendlingsavstånd.



Fyra strategier för att nå visionen för centrala Huddinge



Tätt och blandat ger småstadens fördelar

Framtidens centrala Huddinge byggs med utgångspunkt i dagens karaktär, kulturmiljö och kvaliteter. I nästa årsring inryms småstadens fördelar i nya klimatsmarta byggnader och platser. Det byggs tätt och nära med grönska och vatten integrerat i strukturen. Att utveckla centrala Huddinge i stråk är ett verktyg för att förena utvecklingen av områden i områdets ytterkant med centrumkärnan. De olika områdena i centrala Huddinge ska upplevas som tillgängliga genom en sammanhängande stadsväv. Bostäder, arbetsplatser och service blandas för en vaken och aktiv stadsmiljö för fler av dygnets timmar.

- Planera för hög täthet i kärnan och kring viktiga stråk
- Skapa en skala som utgår från människan
- Utveckla genom förtätning, omvandling och varsam komplettering
- Behålla och utveckla funktionsblandningen.



Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Här möts man i vardagen, till fritid och fest. I centrala Huddinge finns mötesplatser sommar, vinter, höst och vår. Här finns platser för stillhet och aktivitet. Centrala Huddinge genomsyras av en öppen och inkluderande atmosfär. Alla åldrar ges möjlighet att använda de offentliga rummen.

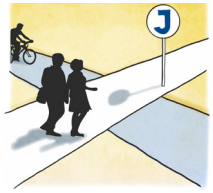
- Möjliggöra för möten året runt för alla
- Låta kultur, konst och idrott ta plats
- Aktivera bottenvåningarna
- Synliggöra Huddinges historia och kulturmiljöer.



Hälsosamt med grönskan inpå knuten

I centrala Huddinge är det nära till grönska och vatten. Genom gröna och blå stråk i form av parker, olika typer av grönytor, sjöar, dammar och åar skapas en sammanhängande struktur som mynnar ut i naturreservaten. Utvecklingen av området sker med tydlig hänsyn och integrering av olika typer av ekosystemtjänster, såsom vattenrening, pollinering och aktivt friluftsliv. Naturen inpå knuten skapar förutsättningar för en god hälsa och ger möjlighet till fysisk aktivitet, lugn och ro och gemenskap.

- Utveckla en sammanhållen grönstruktur.
- Främja mångfunktionell grönska.
- Säkerställa god dagvatten- och skyfallshantering.
- Bevara och utveckla ekosystemtjänster.

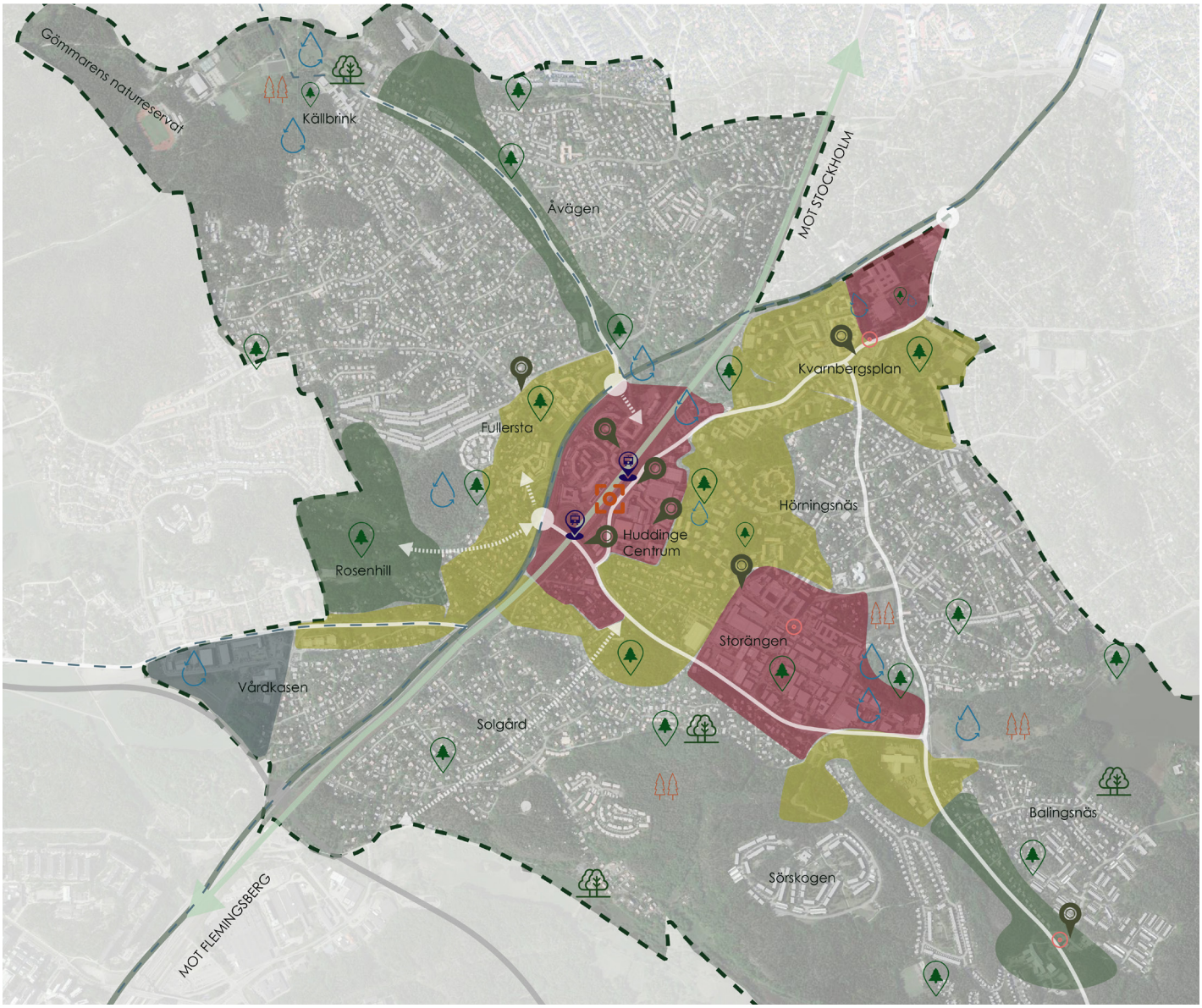


Enklare vardagsliv är tillgängligt och nära

I centrala Huddinge är det gångavstånd mellan vardagens och fritidens platser. Prioriterade, gena, och aktiva stråk ombonar och skapar nyfikenhet. Centrala Huddinges struktur utvecklas så att den uppmuntrar till ett aktivt och gemensamt stadsliv. Kollektivtrafiken är effektiv och det enklaste valet för resor. Fler kopplingar och tätare bebyggelse ökar rörelsefriheten och minskar barriärerna.

- Koppla ihop området.
- Utveckla Huddinge station och gör kollektivtrafiken attraktivare.
- Prioritera gång och cykel.
- Utveckla parkeringslösningar och mobilitetshus.

Markanvändning målbild 2050



Markanvändningskarta - Centrala Huddinge 2050

Tätt och blandat ger småstadens fördelar

- Tät stadsbebyggelse med fokus på centrum, service och arbetsplatser och bostäder.
- Medeltät stadsbebyggelse med fokus på bostäder
- Gles stadsbebyggelse med fokus på bostäder
- Verksamhetsområde
- Område utan större förändringar

Alla möts i Huddinges vardagsrum

- Parker
- Torg
- Stadsdelscentrum
- Närcentrum

Enklare vardagsliv är tillgängligt och nära

- Stationsuppgång
- Regionala cykelstråk
- Tvärförbindelse Södertörn
- Huddingevägen
- Järnväg
- Huvudstråk
- Planskilda korsningar

Hälsosamt med grönskan inpå knuten

- Större naturområden
- Ungefärlig plats för större dagvatten- och skyfallsåtgärder
- Entréer till större naturområden
- Gröna rekreationsområden

Utvecklingsplanen i siffror

- 10 500 nya bostäder
- 25 000 nya invånare
- 1 ny pendeltågsuppgång och utvecklad bytespunkt
- 11 nya parker
- 5 nya torg

Tätt och blandat ger småstadens fördelar

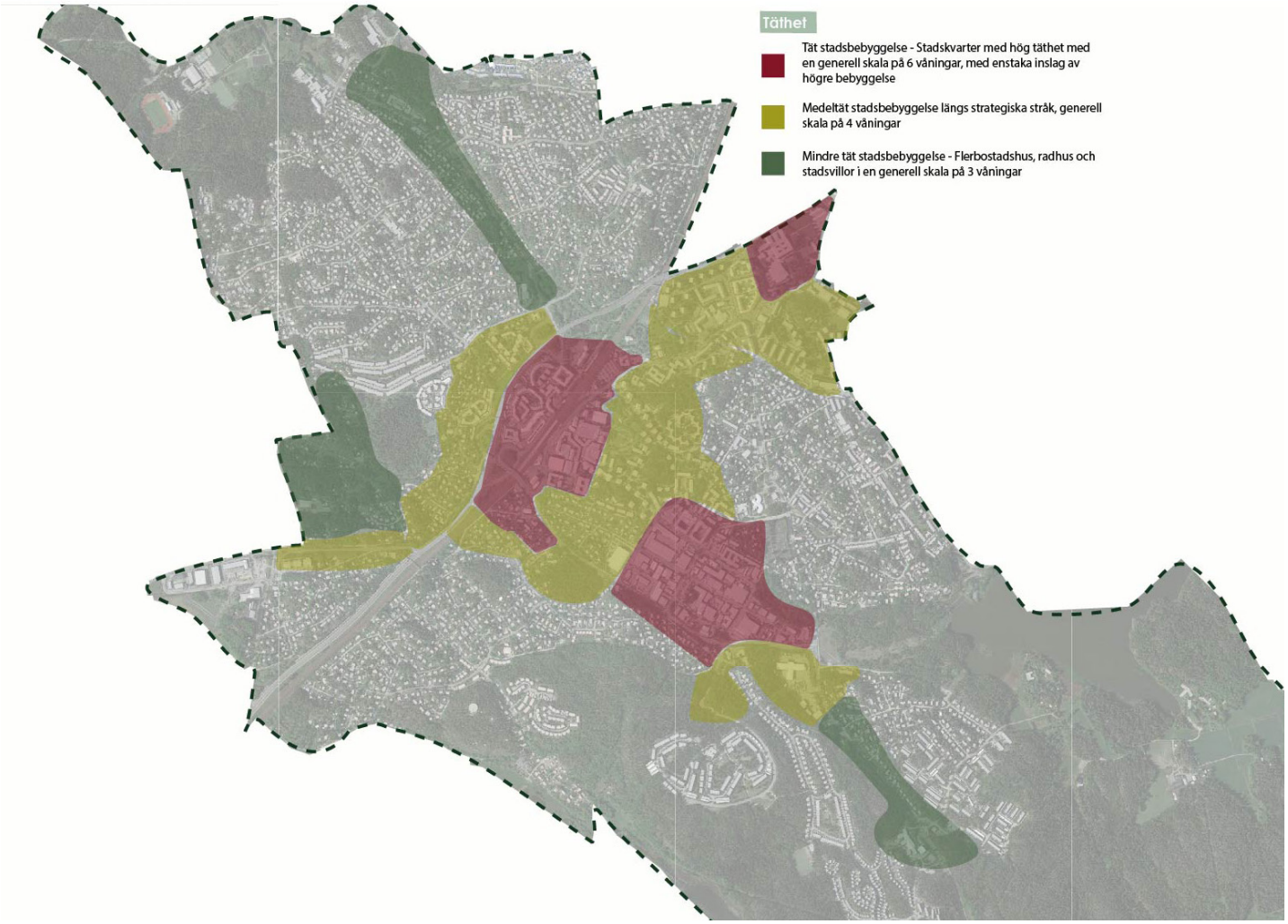
Planera för hög täthet i kärnan och kring viktiga stråk

Hög täthet i kärnan och kring viktiga stråk

Centrala Huddinge förtätas med 10 500 bostäder till 2050 varav detaljplaneläggning redan pågår för 4500 bostäder. En rimlig bedömning är att Sjödalen och Fullersta förtätas med omkring 7000 bostäder till år 2030 och ytterligare minst 3500 bostäder fram till 2050. De tillkommande bostäderna innebär även att befolkningen kan komma att fördubblas fram till 2050. Viktiga värden i den offentliga miljön såsom parker och natur måste samtidigt bevaras och utvecklas. I täta stadsmiljöer utgör parker och torg av hög kvalitet nyckeln till att stadsutvecklingen blir hållbar. Kartan nedan visar att tätheten varierar i utvecklingsplanens område. Bebyggelsetätheten är indelad i färger, ju mörkare färg desto tätare. Den största andelen nytillskott av bostäder föreslås i centrumkärnan, i Storängen och vid Kvarnbergsplan. Här blir tätheten som högst och kan liknas med områden som Frösunda i Solna och Hammarby sjöstad i Stockholm. Centrala Huddinges kärna: Den generella höjdskalan föreslås bli sex våningar med inslag av lägre och högre bebyggelse. Det motsvarar den traditionella innerstadens höjdskala och skapar förutsättningar för en urban karaktär och en trivsam stadsmiljö. Efter klassiskt maner föreslås att tätheten ökar in mot centrum, med vissa undantag i exempelvis Storängen och Kvarnbergsplan.

Förtätning och omvandling föreslås också längs med huvudstråken som utgörs av Sjödalsvägen - Åvägen, Kommunalvägen – Gymnasievägen, Lännavägen, Glömstavägen samt Storängsleden. Stråken ges olika karaktär och identitet som gör dem lätta att orientera sig till och utmed.

Att utveckla centrala Huddinge i stråk är en strategi för att förena utvecklingen av områdena i Fullersta och Sjödalens ytterkanter med centrumkärnan. Genom att förtäta längs vissa utpekade stråk och i centrumkärnan ökar befolkningstätheten vilket innebär att finns ett större underlag för service samt skapar förutsättningar för hållbara transporter.



Tätt och blandat ger småstadens fördelar

Skapa en skala som utgår från människan

Skala som utgår från människan

Utgångspunkten i planeringen ska vara den gåendes skala och det liv som människor ska leva i staden. Bebyggelsen ska utformas för att ge varierade upplevelser, stimulans och intryck. Omsorg om detaljerna visar både på omtanke och engagemang för platsen vilket både kan stärka platsens identitet och att områdets värde kan stiga.

Byggnaders placering, höjder, orientering och funktion är avgörande och en viktig faktor som påverkar hur människor relaterar till varandra. Höjden på husen och bredden på gatorna har betydelse, liksom bredden på trottoarerna, avstånd mellan träd och storleken på platser och parker.

Grundskalan anpassas i mötet med lägre bebyggelse och höga hus prövas i de fall där de kan bidra positivt till stadsbilden. När staden utvidgas kan en mellanskala tillföras med lägre byggnader som skapar en mjuk övergång till villabebyggelsens lägre skala. En mänsklig skala förutsätter också ett finmaskigt gatunät utan allt för stora kvartersstorlekar och massiva volymer. Kvarter bör delas in i flera avläsbara byggnadsdelar med täta entréer för en attraktiv och varierad - i motsats till enformig stad.

Nedan beskrivs ett antal referensbilder över tätheten i centrala Huddinge som korrelerar med de områden som beskrivs i kartan på föregående sida. Tät stadsbebyggelse, medeltät stadsbebyggelse och mindre tät stadsbebyggelse.



Exempel på tät stadsbebyggelse (rött på kartan): Stadskvarter med hög täthet med en generell skala på sex våningar, med enstaka inslag av högre bebyggelse. Centrala Huddinges kärna med Huddinge centrum, Storängen och Kvarnbergsplan. Motsvarande täthet som i exempelvis Annedal. (Bild: Karin Segerdahl)



Exempel på medeltät stadsbebyggelse längs strategiska stråk (gult på kartan). Stadskvarter med generell skala upp till 4 våningar. Framförallt längs med stråk samt i delarna närmast Huddinge centrum både på Fullerstasidan och Sjödalenssidan. Motsvarande täthet som i Järla Sjö i Nacka (Bild: wikipedia)



Exempel på mindre tät stadsbebyggelse (grönt på kartan). Kvarter med villor, radhus och stadsvillor i en skala upp till 3 våningar både i flerbostadshus samt stadsradhus. Motsvarande täthet som i Hammarbyhöjden. (Bild: Karin Segerdahl)

Tätt och blandat ger småstadens fördelar

Utveckla genom förtätning, omvandling och varsam komplettering

Fortsatt omvandling till stadsmiljöer

Utvecklingen av centrala Huddinge kommer till stor del att ske genom förtätning i befintlig miljö samt genom viss omvandling av befintliga områden. När detta sker ska utvecklingen bidra till att skapa stadskvaliteter för såväl det befintliga som det nya. De tekniska rummen såsom parkeringsplatser och gator omvandlas till sociala och mänskliga rum som bidrar till kvalitet i stadsrummet på olika sätt. Det kan till exempel innebära att bebyggelsen stärker stråkens karaktär genom aktiva bottenvåningar, grönska eller trygghetsskapande åtgärder. Utvecklingen i centrala Huddinge delas upp i tre delar, omvandling, förtätning och varsam komplettering. Utanför dessa områden bedöms det inte ske någon större förändring fram till 2050.

Omvandling

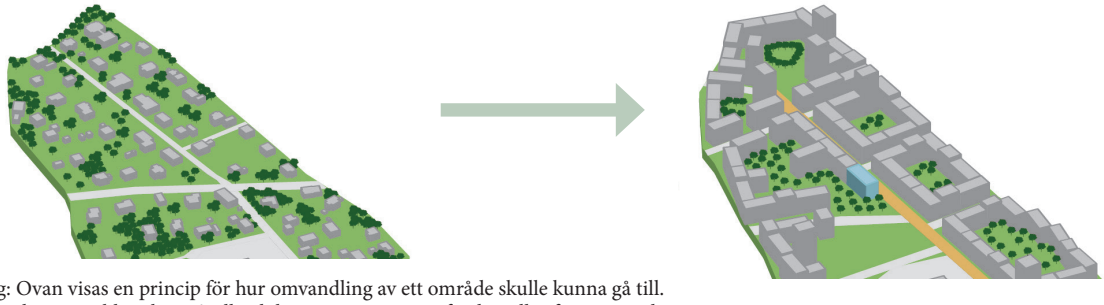
Omvandling av verksamhetsområden fortsätter i Storängen samt vid Lännavägen och delar längs med-Glömstavägen. I Storängen pågår redan omvandling och omfattande ändring av bebyggelsestruktur och innehåll. Gatustrukturen justeras och blandad bebyggelse med tydlig kvartersstruktur skapas. Även gymnasieområdet vid Kvarnbergsplan omvandlas på sikt och bebyggs med bostäder med tydlig kvartersstruktur. Inslag av arbetstillfällen och service eftersträvas i dessa områden. Även delar av området kring Glömstavägen föreslås omvandlas från dagens struktur. År 2050 kommer Glömstavägen vara kommunal och en stor del av trafiken kommer att ha flyttats över till tvärförbindelse Södertörn, vilket skapar möjligheter att utforma vägen till en tydligare stadsgata som ramas in med bostäder.

Förtätning

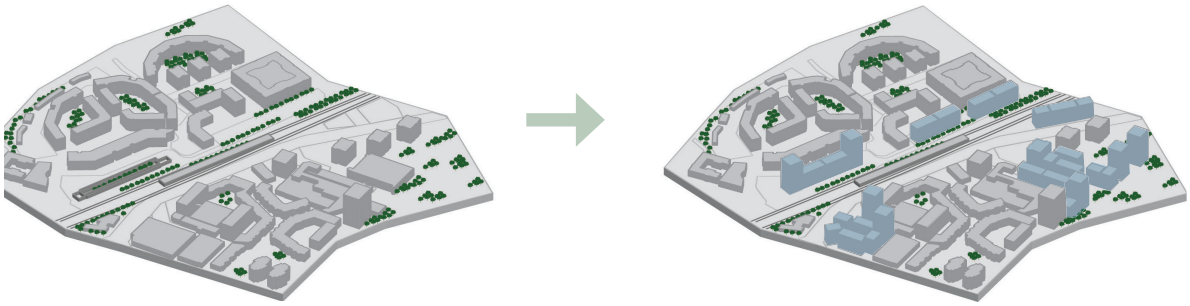
En stor del av utvecklingen i centrala Huddinge innebär att ny bebyggelse kompletterar befintlig bebyggelse i de strukturer som finns idag. Detta sker exempelvis i Huddinge centrum, delar av Kvarnbergsplan och längs Kommunalvägen där områdena kompletteras med både nya byggnader och om- och tillbyggnader. Större markparkeringar bebyggs, gaturum omformas till trevligare stråk för gående och cyklister men erbjuder till viss del även ny byggbar mark. Byggnader byggs gärna på med tillkommande våningar. Även i Rosenhill och stora delar av Fullersta finns potential för förtätning i den befintliga miljön.

Varsam komplettering

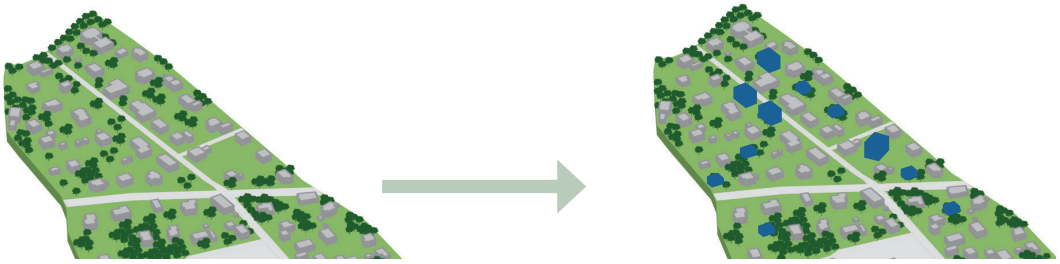
I och kring delar av Hörningsnäs, Kommunalvägen och kring delar av centrum finns områden med värdefull kulturmiljö. Områdena är dock centralt belägna med god möjlighet till förtätning på bland annat befintliga parkeringsytor och annan outnyttjad mark och i vissa fall påbyggnader av befintliga byggnader för ökat markutnyttjande. Här föreslås därför en varsam komplettering i befintlig miljö tillåtas. Stor hänsyn ska tas till omgivningen vid utveckling i dessa områden.



Omvandling: Ovan visas en princip för hur omvandling av ett område skulle kunna gå till. Bilderna visar hur utveckling kan gå till och bör inte ses som ett förslag till utformning. Illustration: Ettelva arkitekter



Förtätning: Ovan visas en princip för förtätning av Huddinge centrum. Bilderna visar hur utveckling kan gå till och bör inte ses som ett förslag till utformning. Illustration: Ettelva arkitekter



Varsam komplettering: Ovan visas en princip för hur en varsam komplettering skulle kunna se ut. Bilderna visar hur utveckling kan gå till och bör inte ses som ett förslag till utformning.

Tätt och blandat ger småstadens fördelar

Utveckla genom förtätning, omvandling och varsam komplettering

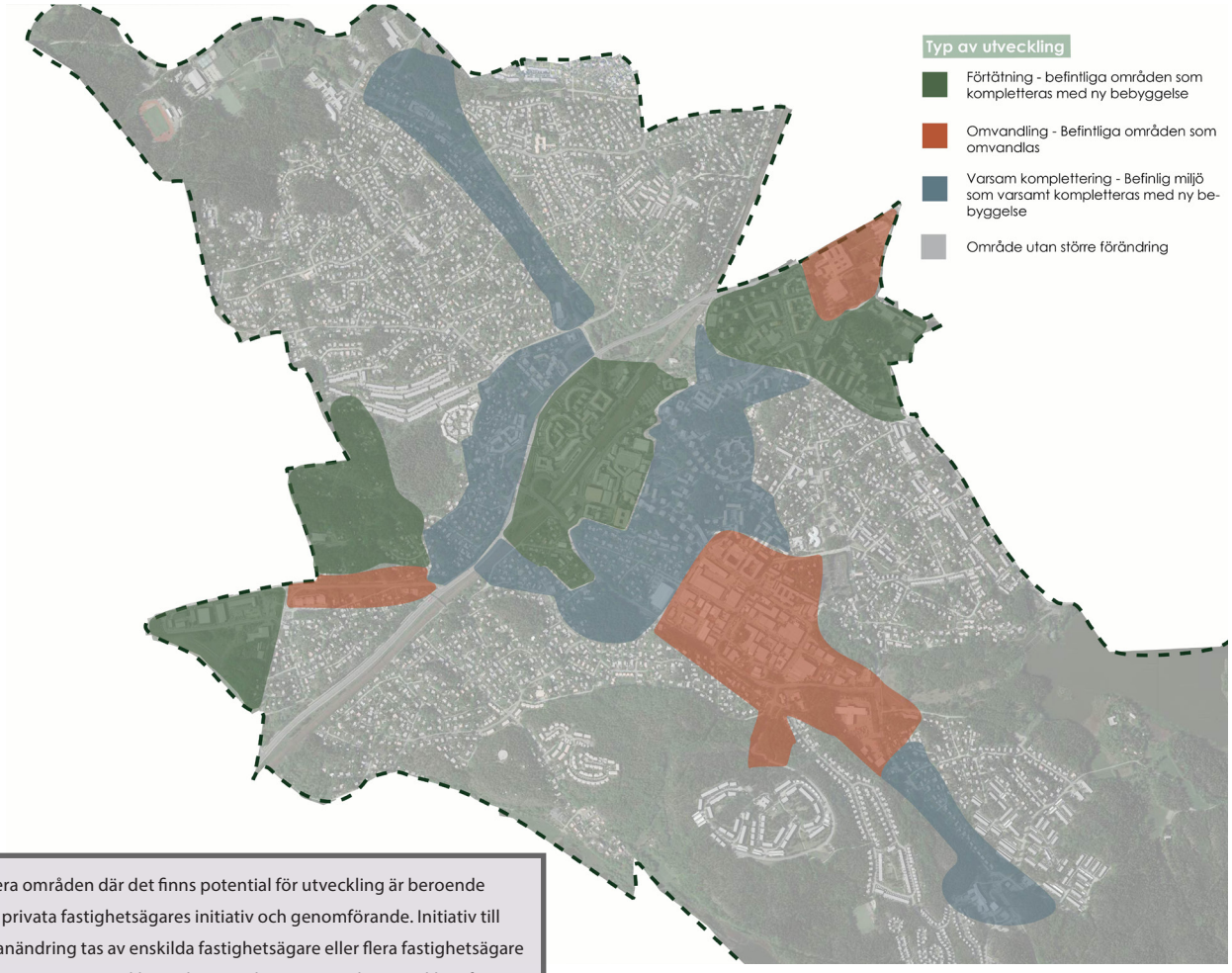
Utveckling av villaområden

Längs Åvägen, Storängsleden, Lännavägen mot Balingsnäs samt i områdena närmast Huddingevägen finns det potential för att villabebyggelse på sikt kan kunna omvandlas till mer tät och urban stadsbebyggelse med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser.

Detta är områden med god tillgång till kollektivtrafik och där det goda men bullerutsatta läget i en framtid kan lämpa sig bättre för flerbostadshus. Det är även ett sätt att utvidga Huddinge centrums kärna i stråk och erbjuda ett mer varierat utbud av bostäder och service i dessa områden.

Vid utveckling av villaområden är det särskilt viktigt att beakta mötet med den villabebyggelsen som finns kvar avseende skala och gestaltning.

Utveckling av villafastigheter till stadsbebyggelse sker på privata fastighetsägares initiativ. Initiativ till planändring tas av enskilda fastighetsägare eller flera fastighetsägare tillsammans. Utvecklingsplanen visar kommunens vilja och vision för hur kommunen ska utvecklas i centrala Huddinge och är en övergripande inriktning för hur man vill att marken ska användas just här. Planen är dock inte juridiskt bindande och inte heller tvingande.



Flera områden där det finns potential för utveckling är beroende av privata fastighetsägares initiativ och genomförande. Initiativ till planändring tas av enskilda fastighetsägare eller flera fastighetsägare tillsammans. Utvecklingsplanen pekar ut en möjlig utveckling för Sjödalen och Fullersta fram till 2050.

Tätt och blandat ger småstadens fördelar

Behålla och utveckla funktionsblandningen

Sträva efter en bladning av bostäder, arbetsplatser och service

Tillväxt mäts ofta i antal bostäder men en stad behöver också arbetsplatser, service och ytor för rekreation och fritid. Centrala Huddinge ska växa genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen och genom hushållning med mark och naturresurser. Att bygga blandat medför att fördelningen av aktiviteter som tar plats blandas och integreras. Att människor har olika anledningar för att röra sig i de gemensamma gaturummen olika tider på dygnet och veckan ger en tryggare stad. Centrumkärnan som helhet planeras för fortsatt blandstad. Handel och service planeras att fortsatt utvecklas framförallt vid Huddinge station och Huddinge centrum. För området är det viktigt att det tillkommer studentbostäder i stategiska lägen eftersom studenter skapar liv i centrala Huddinge samt rörelser mellan centrala Huddinge och Flemingsberg som är positivt för båda områdena.

Ett varierat utbud av bostäder och upplåtelseformer

Blandade upplåtelseformer och bostadstyper ska finnas för att skapa ett centrala Huddinge för alla. Den demografiska sammansättningen i Huddinge idag är relativt blandad. Jämfört med övriga delar av kommunen är andelen barn liten. I området är en låg andel av befolkningen öppet arbetslösa och andelen högutbildade är något högre än i flera andra delar av kommunen.

I utvecklingen av centrala Huddinge är det viktigt att ta vara på såväl det förtätningstryck och den förtätningsmöjlighet som följer men även att skapa en blandning av olika bostäder för att bjuda in fler personer att bosätta sig här.

Utveckling av handel och arbetsplatser

Med den befolkningsökning som väntas i och med 10 500 nya bostäder är en rimlig bedömning att det finns goda förutsättningar för minst 500 nya arbetstillfällen och potential för ytterligare 1500 arbetsplatser på längre sikt. Den största andel arbetstillfällen som tillkommer bedöms vara inom skola, förskola, vård och handel. Det är nödvändigt att ta hänsyn till att 1200 arbetstillfällen försvinner i och med Storängens omvandling. Därmed är det betydelsefullt att Huddinge centrum är kommunens administrativa centrum och att kommunhuset även ligger här.

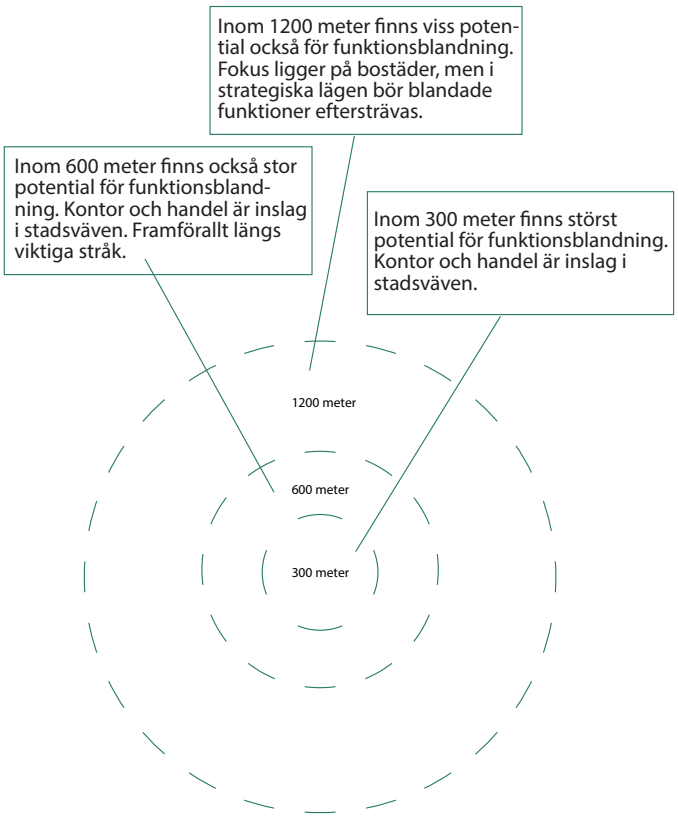
Inom 300 meter från Huddinge station föreslås det plats för mer verksamheter, service och funktioner som lockar många personer och flera målgrupper. Kring Huddinge station och Huddinge centrum uppmuntras särskilt dagligvaruhandel, kultur, kontor, småföretag och gymnasieskola.

En utveckling av den upplevelsebaserade servicen skulle gynna Huddinge centrum. Offentliga och privata verksamheter bör fortsättningsvis dra mer nytta av varandra. Teater och bio gynnar till exempel kvällsöppna restauranger och butiker. Parker och idrottsanläggningar kan samverka med skolor. Med en ny entré till pendeltåget utökas området där dessa funktioner kan vara aktuella. Bullerstörda ytor kan användas för stadsintegrerat näringsliv, verksamheter, service, idrott och mobilitetslösningar.

Tjänsteföretagen, särskilt de kunskapsintensiva, har höga krav på sin lokalisering och vill etablera sig i funktionsblandade stadsmiljöer och med närhet till spårbunden kollektivtrafik. Huddinge centrum har ett strategiskt bra läge nära kollektivtrafik och med närhet till såväl Flemingsberg som Stockholms innerstad.

Hyresnivåerna i centrum bedöms för moderna kontor kunna uppnå den nivå som krävs för att skapa en lönsam kontorsetablering. Huddinge centrum har redan idag kommunens lägsta vakansgrad för kontor och har goda förutsättningar för kunskapsintensivt näringsliv som tas till vara och utvecklas i denna plan. Plats finns för arbetstillfällen inom kunskapsintensivt och tjänsteproducerande näringsliv i arbetsplatsintensiva verksamheter med moderna och yteffektiva kontors- och verksamhetslokaler vid Huddinge centrum, längs Kommunalvägen och Storängsleden närmast pendeltåget. Även den fortsatta blandningen i utbud av service och bostäder bedöms inverka positivt på möjligheten till kontorsetableringar.

Inom 600 meter från Huddinge station finns det stora möjligheter att få till en god blandning av funktioner och verksamheter. Längs bland annat Sjödalsvägen och Kommunalvägen kan skola, uteserveringar, träningslokaler, vårdcentraler med fördel placeras. Även de nya områden som byggs ska bidra till blandstaden. Utveckling inom 600 meter från stationen ska bidra till en ökad blandning av funktioner.



Tätt och blandat ger småstadens fördelar

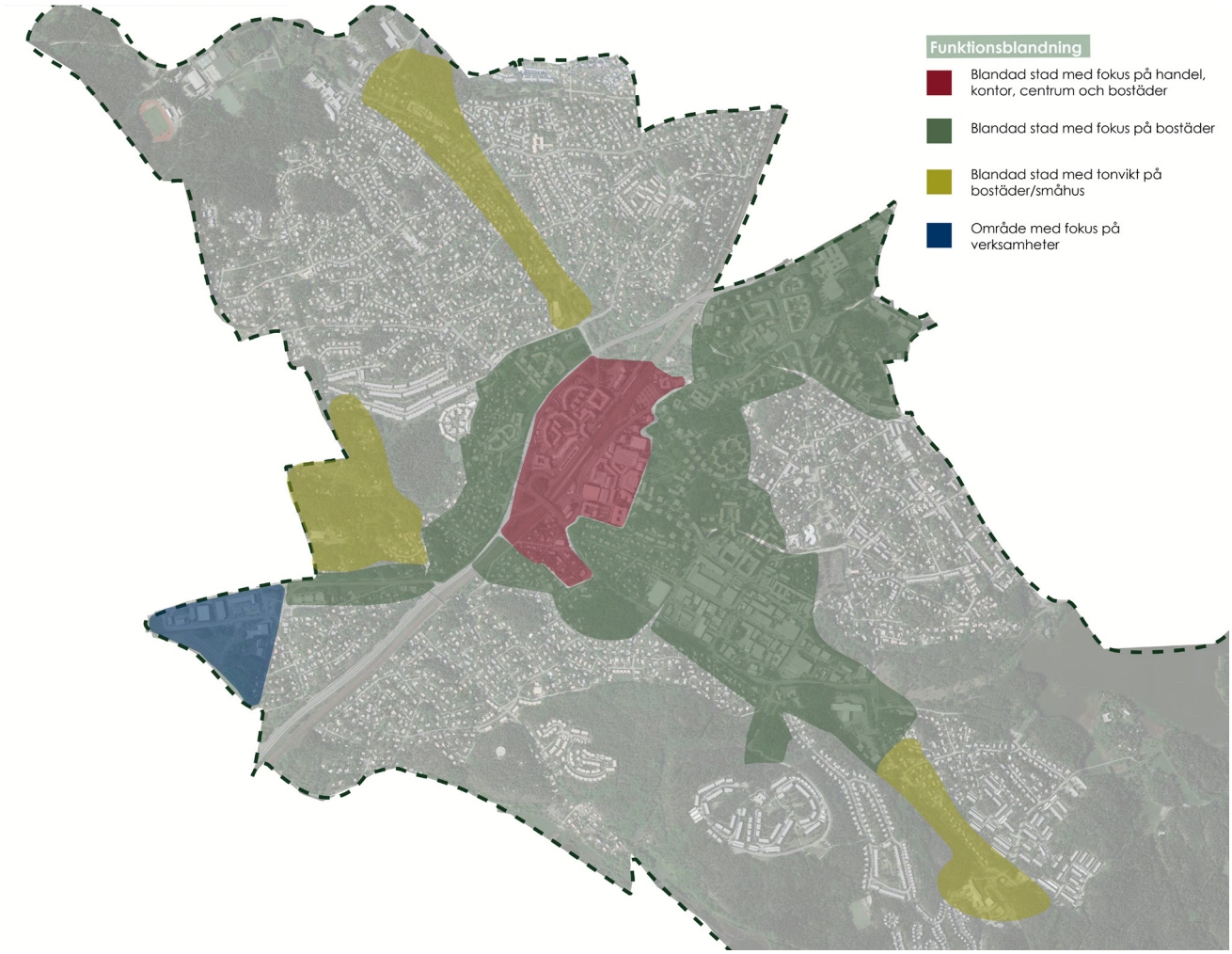
Behålla och utveckla funktionsblandningen

Inom 1200 meter från spårstation är det framförallt fokus på bostadsbebyggelse, men det finns stora möjligheter att få till en lokal blandning funktioner även inom dessa områden. I strategiska lägen som vid bland annat Kvarnbergsplan bör arbetsplatser fortsatt finnas och lokala centrum kan etableras inom dessa områden.

I övriga delar av utvecklingsplanen ska befintligt näringsliv bestående av många småföretagare ges möjlighet att drivas och utvecklas. Småföretagare ska kunna driva sina verksamheter som idag, men även ges utrymme att växa. Detta säkerställs till exempel genom utpekade platser lämpliga för lokaler men även genom att bevara prisvärda lokaler och mark i Sjödalen och Fullersta. Att det befintliga näringslivet ges möjlighet att växa i kommunen säkerställer olika typer av lokala arbetstillfällen och erbjuder arbete till en blandad befolkning.

Verksamhetsområdet - Vårdkasen

Verksamhetsområdet vid Vårdkasen föreslås utvecklas enligt gällande detaljplan. Här kan det finnas anledning att förlägga stadsstödjande verksamheter så som kundnära citydistribution, olika fastighetstjänster eller service som skulle kunna försörja centrala Huddinge och även Flemingsberg.



Tätt och blandat ger småstadens fördelar

Behålla och utveckla funktionsblandningen

Förskolor och skolor

Behovet av nya förskolor och skolor prioriteras i utvecklingen i centrala Huddinge. Inom området finns det behov av renovering och modernisering för att möta dagens och framtidens krav på läromiljö. I Sjödalen och Fullersta finns idag sju grundskolor och 25 förskolor. Till de 4500 bostäder där detaljplanering redan pågår planläggs nu mark som möjliggör fem nya förskolor. Planering pågår också för två nya grundskolor, Storängen och Östra Balingsnäs, samt att Tomtbergaskolan byggs ut för att öka kapaciteten.

Utöver dessa krävs det fler förskoleplatser och skolplatser när centrala Huddinge fortsätter att växa. Översiktligt kan det behov som uppstår av de 10 500 bostäderna uppskattas till cirka 1200 förskoleplatser och 1900 skolplatser. Utöver pågående planering skulle det innebära ett behov av cirka sju nya förskolor och en till två nya skolor. Det är viktigt att noga följa upp hur behovet av lokaler för skola och förskola kan lösas över tid. Behovet av att bygga nya lokaler beror bland annat på hur kapaciteten ser ut i befintliga skolor och förskolor vid aktuell tidpunkt och om toppbelastningar kan lösas genom tillfälliga lösningar. Kartan nedan visar var förskolor och skolor planeras nu samt var behovet av förskoleplatser bedöms uppstå främst efter 2030 möjliga. Möjliga lokaliseringar för förskolorna visas på kartan, medan placering av 1-2 nya grundskolor är mer osäker och därmed inte pekas ut. Exakta lokaliseringar för de kommande förskolorna och skolorna kommer att fortsätta att utredas.

Att samla och samnyttja resurser bidrar till att samma lokal eller plats kan användas av olika personer eller organisationer vid olika tider på dygnet, under veckan eller året. Stråken som omger en lokal eller plats som samnyttjas bidrar till rörelse vilket skapar liv och trygghet. Grundskolor och förskolor bör ligga i anslutning till park eller grönområde. Säkra gång- och cykelvägar ska alltid finnas till skola och förskola. Skolbyggnader kan med fördel byggas i två till tre våningar för att skapa ett tydligt möte med intilliggande gaturum och spara både plats och ge förutsättningar för bättre intern kommunikation. Lokaler som kan samnyttjas placeras mot gaturummet för att skapa möjlighet för en egen entré som kan användas utanför skoltid. Idrottshallar planeras för att även fungera för föreningars behov. Yta för utemiljön prioriteras och ska följa Huddinge kommuns råd och riktlinjer för utemiljöer.

Nya detaljplaner för förskolor och skolor bör vara flexibla så att byggnader och lokaler kan användas till annan verksamhet i framtiden. Placering av förskola och skola intill varandra bidrar också till flexibelt utnyttjande över tid.

Äldreboenden och LSS-boenden

Till 2030 kommer Huddinge kommun som helhet att växa med närmare 50 procent, en stor befolkningstillväxt. Sett till åldersfördelning är tillväxten ganska jämn över åldrarna. Dagens befolkningsstruktur kommer att bibehållas till stor del. Dock sticker den äldsta gruppen ut och kan nästan dubblas fram till 2030. Befolkningsökningen kommer även generera ökad efterfrågan på andra typer av bostäder inom social omsorg, såsom äldreboenden, LSS-boenden och servicebostäder. Som regel bör LSS- och gruppboenden integreras i utvecklingen av bostäder och arbetsplatser i centrala Huddinge och spridas ut i kommande projekt i området.

Utvecklingsplanen visar förslag på lokalisering för ett nytt äldreboende längs med Åvägen. Om behov av nya äldreboenden uppstår bör de samlokaliseras med förskola eller bostäder för effektivt markutnyttjande och driftsfördelar.



Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Möjliggöra för möten året om för alla

Skapa plats för möten året om för alla

Det finns redan idag ett relativt stort utbud i centrala Huddinge av olika offentliga rum såsom torg, en stadsdelspark, närparker men även offentliga mötesplatser inomhus såsom bibliotek, simhall och andra kulturfunktioner. De ger möjlighet till möten mellan människor för utbyte av idéer, kultur och skapar förutsättning för integration. När centrala Huddinge växer och blir tätare behövs dock nya parker och torg samtidigt som befintliga behöver utvecklas. Utvecklingen medför också att behov av fler anläggningar och ytor för lek, idrott och kultur uppstår. Genom att satsa på kultur, konst och synliggöra områdets historia och kulturmiljöer stärks centrala Huddinges identitet.

Offentliga rum stärks som alla andra rum genom tydliga avgränsningar, till exempel med ”väggar” i form av intilliggande, utåtriktad bebyggelse. Andra sätt att tydliggöra och stärka det offentliga rummet kan vara med hjälp av planteringar, träd, plank, häckar och murar. Avgränsningarna kan, förutom att skapa tydligare platser och större orienterbarhet, i många fall även bidra till att minska buller och andra former av negativ påverkan från trafiken. Gestaltning och utformning är viktigt för såväl de offentliga, privata och halvprivata mötesplatserna. Genom arkitektur, konst, möblering, grönska, överblickbarhet, orienterbarhet, belysning, upplevd trygghet, god ljudmiljö, frisk luft, bra mikroklimat och låga hastigheter kan attraktiva mötesplatser skapas.

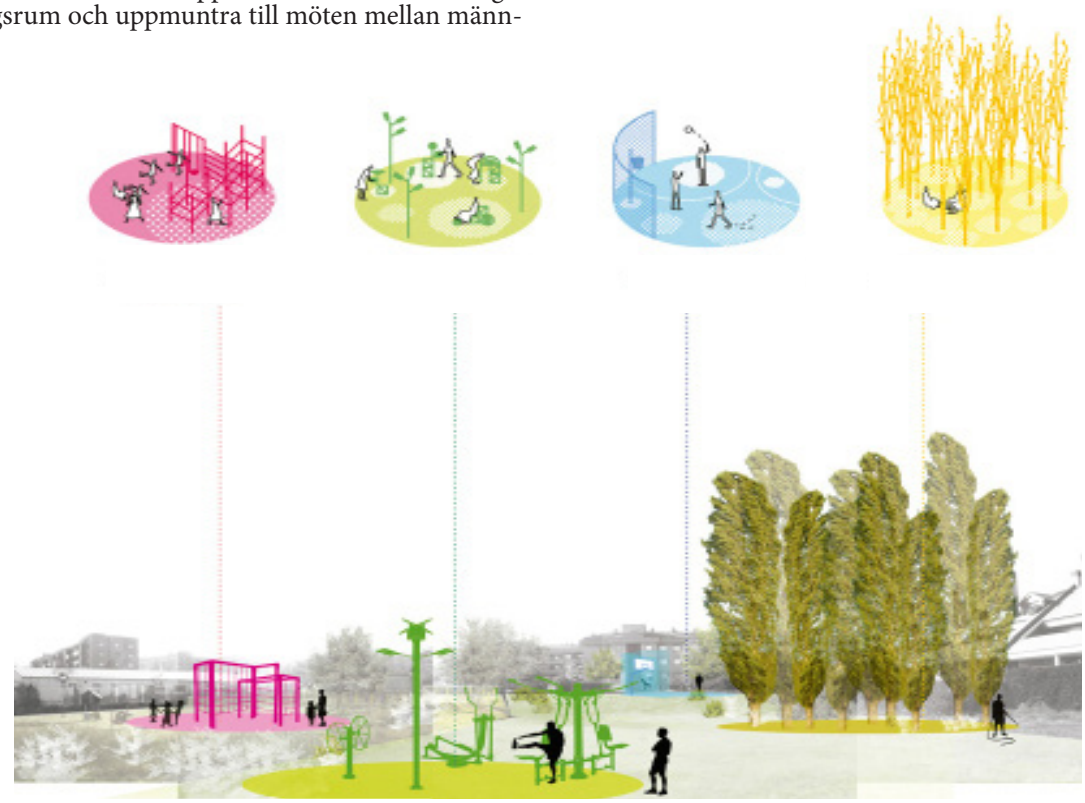
Mer privata mötesplatser såsom innergårdar kan utformas för möten mellan olika människor. I utpekade stråk kan även den halvprivata förgårdsmarken utformas för att stärka upplevelsen av hela Huddinges vardagsrum och uppmuntra till möten mellan människor.

Fler trivsamma och trygga torg och parker

I centrala Huddinge finns sju närparker idag, främst i områden en bit från centrum. Cirka åtta nya närparker föreslås i takt med att området utvecklas. Dessa behövs både för att skapa grönare miljöer i de centrala delarna men även för att möta upp det ökade besökstrycket som väntas i och med fler bostäder och arbetsplatser i området. Torg och parker ska planeras för att rymma flera olika aktiviteter och målpunkter för människor i olika åldersgrupper med olika intressen och behov. En trivsam park, ett myllrande torg eller en spännande lekplats skapar en känsla av stolthet och blir något som man besöker även som boende utanför kommunen eller från andra delar av kommunen. Det är också en demokratisk rättighet att det finns platser för människor att mötas på, det offentliga rummet tillhör alla.

I anslutning till utvecklingen av Storängens industriområde, mellan Lännavägen och sjön Trehörningen skapas ett stort grönområde med tillhörande parkstråk.

Norr om Storängens industriområde, mellan Lännavägen och Centralvägen finns ett kolonilottsområde. Genom att bevara delar av kolonilottsområdet och säkerställa det för framtiden genom att området och utveckla så att det blir en integrerad del av stadsplaneringen. Parker, torg och de rekreationsområdena beskrivs mer detaljerat inzoomningskapitlen.



Principbild som visar olika nivåer på mötesplatser torg, parker, idrott- och kultursändamål och ytor för delaktighet. Illustration: Ettelva arkitekter.

Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Möjliggöra för möten året om för alla



Befintliga torg och parker som utvecklas:

- Sjödalstorget
- Entrétorget Fullersta
- Fullersta torg
- Gymnasietorget

- Sjödalsparken
- Rådsparken
- Fullerstaparken
- Kyrkdammsparken



Nya torg och parker

- Nytt torg vid Fullersta Bio
- Nytt entrétorg till Balingsnäs
- Nytt torg i Storängen
- Nytt torg Kvarnbergsplan
- Entrétorget vid Huddinge centrum

- Ny park Storängen
- Ny park Trehörningen
- Ny park Balingsnäs
- Ny park Sörskogen
- Ny park vid Lännavägem
- Ny park vid Huddinge gymnasium
- Ny park Solgård
- Ny park Solgårdsskolan
- Ny park Rosenhill
- Ny park Kvarnberget
- Ny park Åvägen



Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Låta kultur, konst och idrott ta plats

Behovet och betydelsen av kultur och idrott

Centrala Huddinge erbjuder idag ett blandat utbud av kultur, idrott och fritidsaktiviteter, något som ger värde och livskvalitet i området. Ett rikt kultur- och fritidsliv som bidrar till en meningsfull fritid attraherar nya invånare, besökare och företag. Stimulerande, trygga och kreativa miljöer med plats för lek, kultur, rörelse och häng med kompisar bidrar till att barn och unga också upplever att staden tillhör dem. När centrala Huddinge får fler invånare ökar efterfrågan på kultur och fritidsverksamhet och behovet av funktionella lokaler.

Med cirka 10 500 tillkommande bostäder bedöms underlag finnas för bland annat 1-2 nya idrottsplatser. I Storängen pågår planering av en idrottshall och en fullstor fotbollsplan. Befintliga idrottshallar och idrottsplatser i centrala Huddinge bevaras och utvecklas. Nya idrottshallar och fotbollsplaner anläggs med fördel i anslutning till skolor för att underlätta samnyttjande. Att röra sig enkelt blir allt viktigare så belysta och på andra sätt trygga löpslingor och utegym bör tillkomma. Fler ytor för spontanidrott kommer också att krävas och behöver införlivas i stadsbebyggelsen.

Scen- och kulturverksamhet finns bland annat i Tonsalen, aulan i Huddinge gymnasium och i ABF-huset. Biograf saknas i området. Kulturverksamhet genom föreningslivet bedrivs på Folkes i Huddinge centrum. I dagsläget täcker detta rätt väl lokalbehoven ur ett kulturperspektiv. Kommunens huvudbibliotek som idag ligger vid kommunhuset har ett stort upptagningsområde och en viktig funktion både som gränsöverskridande mötesplats och för ökad sammanhållning i området. Det är viktigt att biblioteket har ett centralt och kollektivtrafiknära läge i staden.

Huddingehallen intill Huddinge gymnasium är en mycket populär simhall för hela kommunen. Eftersom den är byggd på 1970-talet är den i behov av renovering eller eventuellt ersättas av en ny. Utvecklingsplanen visar på möjligheten att placera en eventuell ny simhall inom gymnasieområdet. Såväl bibliotek, som simhall skapar attraktiva målpunkter och dessa i sin tur skapar möjlighet för andra verksamheter att etablera sig i anslutning och skapa ett kluster av funktioner som kan stärka varandra.

Idrottsytor inom centrala Huddinge används av aktiva från hela kommunen. Ökat samnyttjande behöver utvecklas, till exempel kan en fotbollsplan användas till andra aktiviteter och välkomna olika användare. Det finns mycket att vinna på att utöka samutnyttjade av lokaler som i vissa fall står tomma under kvällar och helger. Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är det också bra om lokalerna utformas flexibelt så att de kan anpassas efter olika behov beroende på förändrade förutsättningar. Ett sätt att integrera kultur och fritidsverksamheterna i stadsbebyggelsen är att utforma ny bebyggelse med lokaler i bottenvåningen i centrala lägen. Då kan fritidsverksamheter, kultur- och föreningsliv finnas tillgängligt samtidigt som det också bidrar till en aktivare och tryggare gatumiljö.

Barn och unga tar plats

I centrala Huddinge är utgångspunkten ett barnperspektiv vid planering av staden. Barnens närmiljö förändras och växer med barnets ålder - yngre barn rör sig mest i och runt hemmet och blir ofta skjutsade till förskola och skola. Ju äldre barnet blir desto mer fritt blir rörelsemönstret. Behovet av lek och mötesplatser förändras således med åldern - småbarn leker mest på lekplatsen nära hemmet och kräver mindre yta. Mellanstora barn kräver större och mer utmanade lekytor med exempelvis bollplan och plats för fri lek. Tonåringar rör sig mer fritt och är därför flexibla med att hitta passande mötesplatser.

En aktiv fritid ska underlättas i vardagen och barn och ungdomar ska på egen hand kunna röra sig tryggt i stadsmiljön. Det behövs platser för spontanidrott, bollplaner, motionsslingor, bad, lekplatser och utegym. Pulkabackar, skidspår och skridskobanor bör finnas vintertid. Under den mörka årstiden är det viktigt att de offentliga rummen är ljussatta så att de upplevs som trygga och tillgängliga. Att låta stadsmiljön innehålla roliga spännande detaljer som stimulerar och underlättar barn och ungas orientering i staden är viktigt.

Det är stor vikt att satsa på verksamheter för barn och unga med hänsyn till att Centrala Huddinge har ett stort upptagningsområde. Utöver det är det också nödvändigt att skapa trygga utemiljöer.



Rådsparken, Huddinge. (Bild: Fredric Sannebro)



Vårby, Huddinge. (Bild: Maja Brand)

Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Låt kultur, konst och idrott ta plats

Temporär arkitektur

Ett sätt att skapa attraktionskraft och intresse för en plats inför kommande planering eller när användningen för en plats ändras är att använda sig av temporär arkitektur. Tillfällig gestaltning och tillägg i stadsmiljöer är många gånger ett bra sätt att aktivera platser och skapa dialog kring en plats. Att använda en fastighet eller byggnad för tillfälliga aktiviteter i väntan på kommande utveckling kan leda till att intresset höjs för platsen och även innebära en värdeökning för fastigheterna. Exempel på användningsområden kan vara en tillfällig park, sommargågata, paviljong, scen, servering och konstutställning. I centrala Huddinge är det angeläget att områden upplevs som attraktiva även under byggtiden, kanske särskilt i Storängen där utbyggnad kommer att pågå under en lång tid.

Konst

I centrala Huddinge ska konsten ta plats för att bidra till identitetsskapande, trivsamma och kreativa miljöer både för invånare och besökare. Konsten finns i de offentliga rummen såsom parker, torg men också offentliga byggnader som i skolor, äldreboenden och idrottshallar. Det kan vara skulpturer, markbeläggningar, konstinstallationer eller skyltning. Det kan också röra sig om tillfälliga installationer av konst. På så sätt kan platser uppmärksammas som ska planeras eller förändras i dialog med invånarna. Ett konstverk kan berätta om platsens historia och bidra till att se samtiden ur ett nytt perspektiv. Inom området uppmuntras byggaktörer att tillföra sina kvarter konst. Idag finns det mest konst i anslutning till Huddinge centrum varför konst i andra delar av Sjödalen och Fullersta är särskilt angeläget i samband med nya exploateringsprojekt.

Konst bidrar till reflektion och upptäckarglädje hos invånare. Konsten bär minnen och fungerar som katalysator för samtal, tankar och perspektivförskjutningar. Den offentliga konsten är dessutom ett av de mest tillgängliga konstnärliga uttryck vi har i våra vardagsmiljöer. Att känna sig delaktig och få möjligheter till medskapade kan leda till en känsla av ökad stolthet för sitt område. Ett sätt att utveckla den konstnärliga verksamheten är att upplåta avtal med fastighetsägare för att möjliggöra för konstnärlig verksamhet att verka i kommunen. Det kan vara äldre lokaler på väg att rivas som kan passa exempelvis scenkonst, cirkus eller ateljéer.

Ta vara på eldsjälar, deltagande och medskapande

En inriktning i visionen för centrala Huddinge är att stadsdelen ska vara inbjudande och tillåtande. Hit är alla välkomna och här finns utbud för många. En viktig del i detta är att lokalisera och ta vara på de eldsjälar som finns. Genom att utgå ifrån vem som använder platsen och hur och inte minst tillvaratagandet av deras kunskap, skapas goda förutsättningar för att kommande planering kan göras på ett medvetet sätt. I den fortsatta utvecklingen bör det också eftersträvas samarbeten med lokala konstnärer och föreningar. Det är också angeläget att få in fler aktörer vad gäller konst och konstnärlig produktion.

Flexibilitet

Att en byggnad kan fylla olika användningsområden samt förändras över tid är positivt. Exempelvis så kan två olika verksamheter dela på en del gemensamma kringutrymmen. Byggnader och platser kan utformas för att användas av olika verksamheter över tid. Fastigheter kan även anpassas för att kunna omvandlas till något annat. Förändrade preferenser kräver flexibilitet i nya lokaler så de kan anpassas till nya aktiviteter som efterfrågas.



Inspirationsbild på hur kultur kan användas i offentliga miljöer. Häbreparken (Foto: Maja Brand)



Inspirationsbild på tillfällig arkitektur i utveckling av stadsmiljöer från Malmö.

Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Aktivera bottenvåningarna

Lägg uppmärksamhet på bottenvåningarnas utformning

För ett mer hållbart stadsbyggande med plats för möten året runt måste stadsmiljöerna vara levande och blandade. Här utgör bottenvåningarna och deras innehåll en väsentlig pusselbit. Bottenvåningarna påverkar livet i gatumiljön och visar de mänskliga aktiviteterna inuti husen. Bottenvåningarna i centrala Huddinge ska utformas omsorgsfullt med hög entrétäthet, gärna med markerade sockelvåningar, hög detaljeringsgrad och variation. Kartan visar de övergripande tankarna kring var olika typer av bottenvåningar kan placeras. Lokaler för aktiva bottenvåningar prioriteras särskilt kring Huddinge station och Huddinge centrum som har störst potential och kommersiella förutsättningar för ett levande stadsliv. Därutöver prioriteras lokaler utmed huvudstråken såsom Sjödalsvägen, Dalhemsvägen och Kommunalvägen. Gärna i anslutning till torg samt vid hållplatser så kan väntetid användas för shopping, fika, lek och möten.

För framtiden är det svårt att förutse hur handel och butiker kommer att utvecklas, det räcker med att jämföra med hur Sverige såg ut för fyrtio år sedan för att förstå kraften och omfattningen i utvecklingen. Men aktiva bottenvåningar, oavsett innehåll, kommer att fortsätta att vara en förutsättning för en attraktiv stadsmiljö.

Närmast stationen finns det stora möjligheter att få till aktiva bottenvåningar som bjuder in till möten, men också i de viktigaste stråken mot Storängen och Kvarnbergsplan. I andra områden där en relativt stor utveckling också kommer ske prioriteras bottenvåningar med-öppna fasader som bidrar med både liv och trygghet. I de områden som framförallt föreslås bestå av bostäder kan fasader med stilla bottenvåningar fungera bra.

Aktiva bottenvåningar

Stor andel kommersiella lokaler samt lokaler för kommunal service. Gestaltas med en hög grad av öppenhet mellan stadsrum och bottenvåning genom många entréer och större glaspartier. Infarter till parkering och garage undviks längs dessa partier.

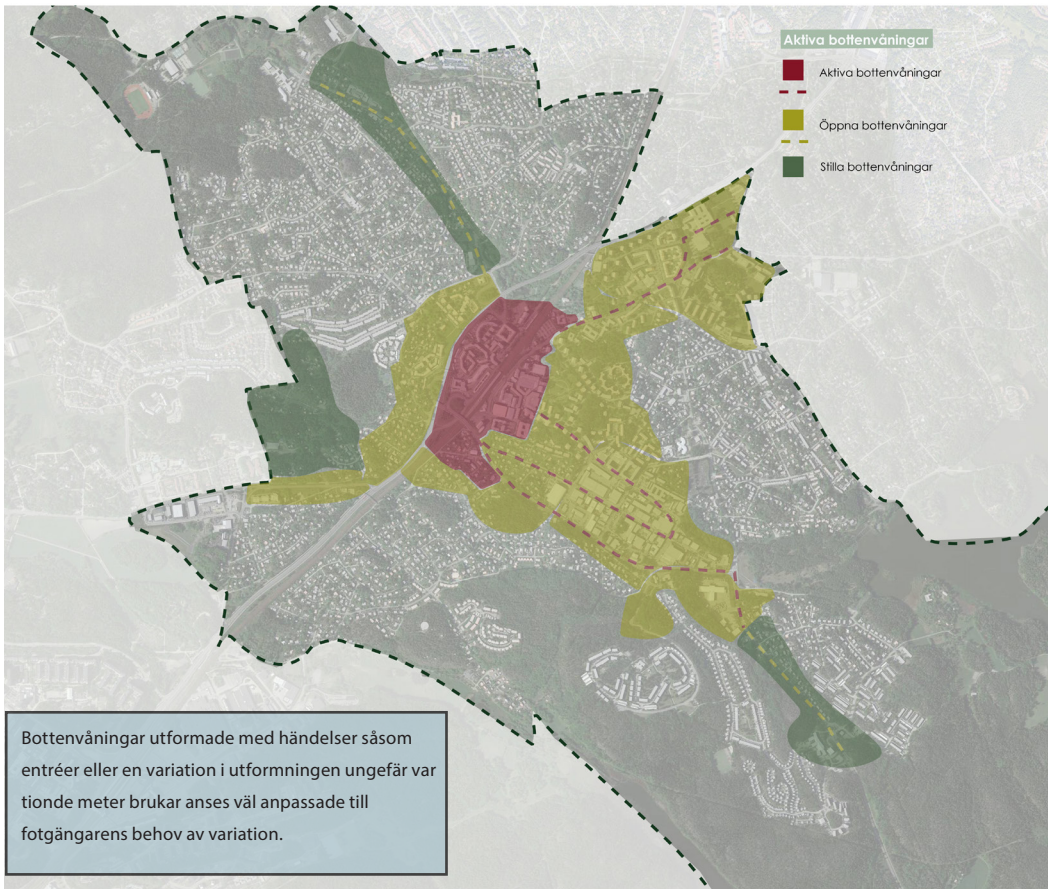
Öppna bottenvåningar

Huvudsakligen bostäder men hörnlägen kan med fördel användas till kommersiella lokaler eller gemensamthetslokaler för bostäderna. I dessa lägen är den visuella kontakten mellan gata och bottenvåning viktig.

Stilla bottenvåningar

Bottenvåningar ska främst stödja en god boendemiljö. De innehåller främst bostäder där nivån på nedersta boendeplanet generellt ligger något förhöjt från gatan för att undvika insyn, men även mindre kontorsplatser, showroom samt tvättstugor. Belysning i entréer till trapphus och garage, utvändiga trappor, gårdar, portiker och passager ska bidra till att skapa variation och trygghet.





Bottenvåningar utformade med händelser såsom entréer eller en variation i utformningen ungefär var tionde meter brukar anses väl anpassade till fotgängarens behov av variation.

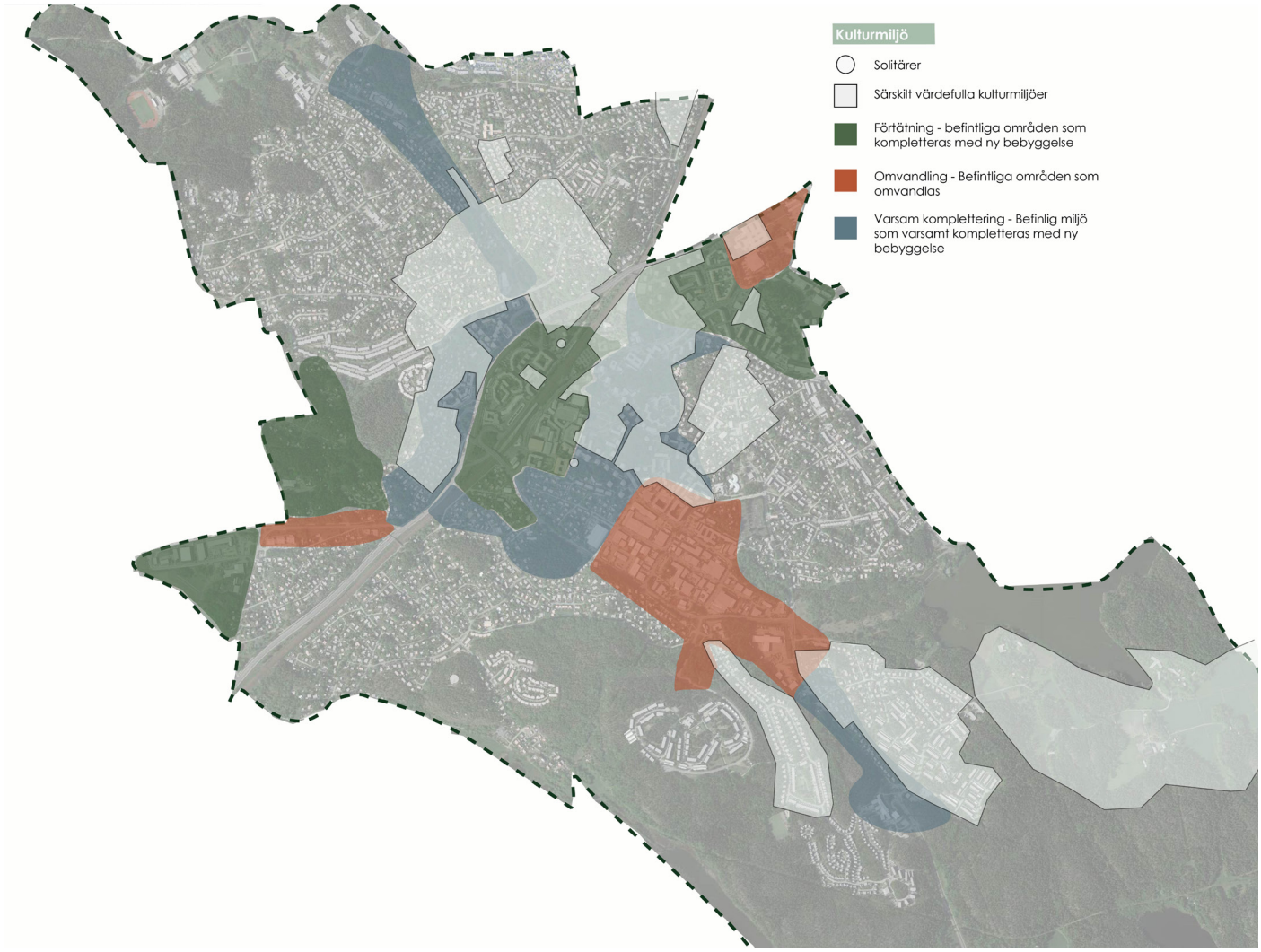
Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Synliggöra Huddinges historia och kulturmiljöer

Värdefull kulturmiljö

I centrala Huddinge finns värdefulla kulturmiljöer från olika tider vilka utgör läsbara årsringar av platsens historia. Att utveckla staden med utgångspunkt i dess historia och kulturmiljö bidrar till att människor känner starkare identitet och tillhörighet till sin stad eller samhälle. Genom att lyfta fram och synliggöra fornlämningar, siktlinjer, landskapssammanhang och kulturmiljöer tydliggörs områdets identitet.

En stor del av utvecklingen i centrala Huddinge innebär att ny bebyggelse kompletterar befintlig bebyggelse i de strukturer som finns idag. Detta sker exempelvis i Huddinge centrum, Kvarnbergsplan och längs Kommunalvägen där områdena kompletteras med nya byggnader, om- och tillbyggnader. När utvecklingen sker i miljöer som inte nödvändigtvis omfattas av känslig kulturmiljö, måste fortsatt stor hänsyn tas till den historia och befintliga kvaliteter platserna besitter idag. All utveckling i centrala Huddinge ska ske med utgångspunkt i platsernas befintliga kvaliteter. En konkret strategi för att bevara och förhålla sig till de olika områdenas karaktär och koppling till historien är att återanvända material, symboler eller annat som kännetecknar platsen. Det finns flera olika metoder för att bland annat återanvända material idag. När det kommer till byggnadsmaterial finns det möjlighet att både använda materialet i sin ursprungliga form, men även i nya former och funktioner. Tegelstenar och markbeläggning kan till exempel brytas upp eller krossas för att användas som markmaterial på innergårdar och allmänna platser. Namngivning av gator, torg och platser kan göras med anknytning till historien..



En stor potential framåt är att både hitta och förstärka den identitet som centrala Huddinge besitter idag. Det kan få både nya och befintliga invånare att känna stolthet över sitt område! Utvecklingsplanen måste ta vara på den potential som finns genom att svara på frågor kring hur den tillkommande strukturen och bebyggelsen kan stärka den identitet som finns idag, hur förändringarna kan uppfattas som något positivt, hur det vi planerar kan ge något tillbaka, inte bara till de nya invånarna men också de befintliga. Den fortsatta utvecklingen måste utgå ifrån den identitet centrala Huddinge besitter idag.

Alla möts i hela Huddinges vardagsrum

Synliggöra Huddinges historia och kulturmiljöer

Utveckla ett historiskt stråk

Området kring Kommunalvägen utmärker sig i Huddinge genom sitt långa tidsdjup som central plats, från medeltida sockencentrum till kommuncentrum och pekas därför ut för att bli ett historiskt stråk. Enskilda byggnader och miljön som helhet berättar om kommunens utveckling och välfärdsbyggande. Typisk och högkvalitativ arkitektur på såväl institutionsbyggnader som bostadshusbebyggelse finns i området. Bebyggelsen på ömse sidor om Kommunalvägen representerar olika skeenden i Huddinges histora. Kyrkan, prästgården och kapellet utgör tillsammans med bland andra kyrkskolan, Tomtbergaskolan och kommunalhuset byggnader av högt kulturhistoriskt värde som ska vårdas och bevaras. Nya tillägg och förändringar av dessa byggnader ska utföras restriktivt och antikvarisk sakkunnig ska medverka vid planering och bygglov. De offentliga byggnaderna och bostadshusen kräver stor hänsyn vid renovering och ombyggnad. Ny bebyggelse längs Kommunalvägen måste placeras och få volymer med hänsyn till dessa byggnader och strukturer. Kommunalvägens sträckning och läge har bevarats i enlighet med rekommendationer avseende kulturmiljön liksom värnandet av grönområdet kring kyrkan och prästgården med Rådsparken.

Med anledning av detta föreslås att Kommunalvägen kompletteras med ett historisk stråk. Detta kan göras genom att tydligt peka ut en viss sträcka längs Kommunalvägen och namnge den. Stråket kan innehålla ett antal föreslagna stopp/intressanta historiska målpunkter där invånare och besökare får information om hur samhället vuxit fram såsom om järnvägen, den historiska dragningen av Kommunalvägen och vad som hände längs med den med information om de objekt som passeras. Det kan göras till exempel med skyltar, appar, podd eller stadsvandring. Stråket kan också förstärkas av ett gestaltningsgrepp eller återkommande element som skyltning, belysning och spår i marken.

Utveckla Fullersta gård och Fullerstaparken

Fullersta har varit bebott sedan förhistorisk tid. Dess framväxt visar på ett tydligt sätt hur egnahemsområden växt fram längs järnvägen och området präglas av tidens ideal att ta stor hänsyn till den naturliga topografin och den befintliga miljöns karaktär. Särskilt värdefull bedöms den välbevarade bebyggelsen längs Backvägen samt Fullersta gård och Fullersta bio vara. Fullersta Bio representerar funktionalismens ideal och är ett tydligt tidsavtryck från de stora föreningsrörelsernas tid, med Folkets hus och KF. Fullersta gård med Fullerstaparken utvecklas till en målpunkt i området. Den fina kulturhistoriska miljön lämpar sig för såväl park, aktiviteter och kultur. Fullersta bio inhyser med fördel allmänna och inbjudande funktioner som tar avstamp i föreningslivet och på så sätt plockar upp dess ursprungliga användning. Parkeringsplatsen framför Fullersta bio bör även den utvecklas till något mer publikt såsom ett nytt torg. Stråket från Huddinge station till Fullersta Bio föreslås utgöra kulturstråket.

Att utveckla ett kulturstråk kan göras på liknande sätt som det historiska medan fokus då blir på andra objekt. Stråket kan också synliggöras genom att tillföra skulpturer, belysning och annan konst.



1000 meter konst, konstutställning som genomförts i Huddinge i många år, Fullersta gård. (Foto: Maja Brand)



Hälsosamt med grönskan inpå knuten

Utveckla en sammanhållen grönstruktur

Utveckla en sammanhållen grönstruktur

En sammanhållen och genomtänkt grönstruktur fyller många funktioner – både ekologiska, ekonomiska men även sociala och estetiska. Genom sin sammanhängande form erbjuder den kvaliteter och funktioner som är viktiga för samhället, exempelvis tystnad, biologisk mångfald, rekreation, upplevelser, vattenrening och luftrening. Grönstrukturen i Sjödalen och Fullersta domineras av större strövområden och naturreservat i stadsdelarnas utkanter och villaområden och mindre parker i de centrala delarna. I de centrala delarna kommer i huvudsak den framtida exploateringen och förtätningen ske. Det är därför viktigt att behålla och utveckla grönstrukturen i de centrala delarna samt säkerställa att det går lätt att nå naturen i utkanten av området. Områden med höga naturvärden och ekosystemtjänster måste behållas.

De platser som har de högsta värdena för såväl ekosystemtjänster som rekreation är strövområdena och naturreservaten i stadsdelarnas utkanter. För att öka tillgängligheten till dessa och samtidigt utveckla deras vardagsrekreativa funktioner har konceptet *gröna gradienter* utvecklats. De gröna gradienterna symboliserar skalan mellan den gestaltade och utrustade stadsparken och den vilda skogen.

För att tillgängliggöra de större naturområdena bör fler entréer och parker i direkt anslutning till strövområden och naturreservat vid Källbrink, Sörskogen och Balingsnäs skapas. Dessa utvecklas med funktioner och utrustning för att kunna erbjuda en mångfald av olika typer av parkmiljöer i anslutning till varandra. De stråk som sammanbinder de gröna miljöerna är en viktig resurs för detta då även stråk kan stärkas med funktioner och platsbildningar.

Ett grönblått stråk från Gömmaren till Trehörningen behöver utvecklas för att få till en sammanhållen och genomtänkt grönstruktur. Utöver det behöver fler parker byggas i takt med förtätningen i centrala Huddinge. Parkerna ska vara mångfunktionella med en egen identitet och fungera som stimulerande mötesplatser och upplevelserika sociala rum. De ska även bidra till biologisk mångfald, ta hand om dagvatten och fungera som temperatursänkare vid värmeböljor.

Att det finns grönområden som är tillgängliga för alla och där det är möjligt att förflytta sig självständigt och på ett säkert och tryggt sätt är en självklarhet. För att attrahera en bredare målgrupp än de som vanligtvis vistas i naturen ska satsningar göras på promenadstråk till naturliga målpunkter så som till exempel grillplatser, utsiktsplatser och lekplatser. Tydlig och översatt information om allemansrätten är också viktigt för att nå personer med annat modersmål än svenska.

Bra grönområden främjar även barns fysiska och motoriska utveckling. Vistas barn mycket i grönområden påverkas koncentrationsförmågan positivt, de rör på sig mer och är friskare. För barn finns ett samband mellan hur mycket de rör på sig och tillgängligheten till grönområden och lekplatser. Äldre har behov av lättillgängliga, naturliga och rofyllda miljöer. Finns möjligheten för äldre att fortsätta vara aktiva på olika sätt bidrar detta till ett gott åldrande.

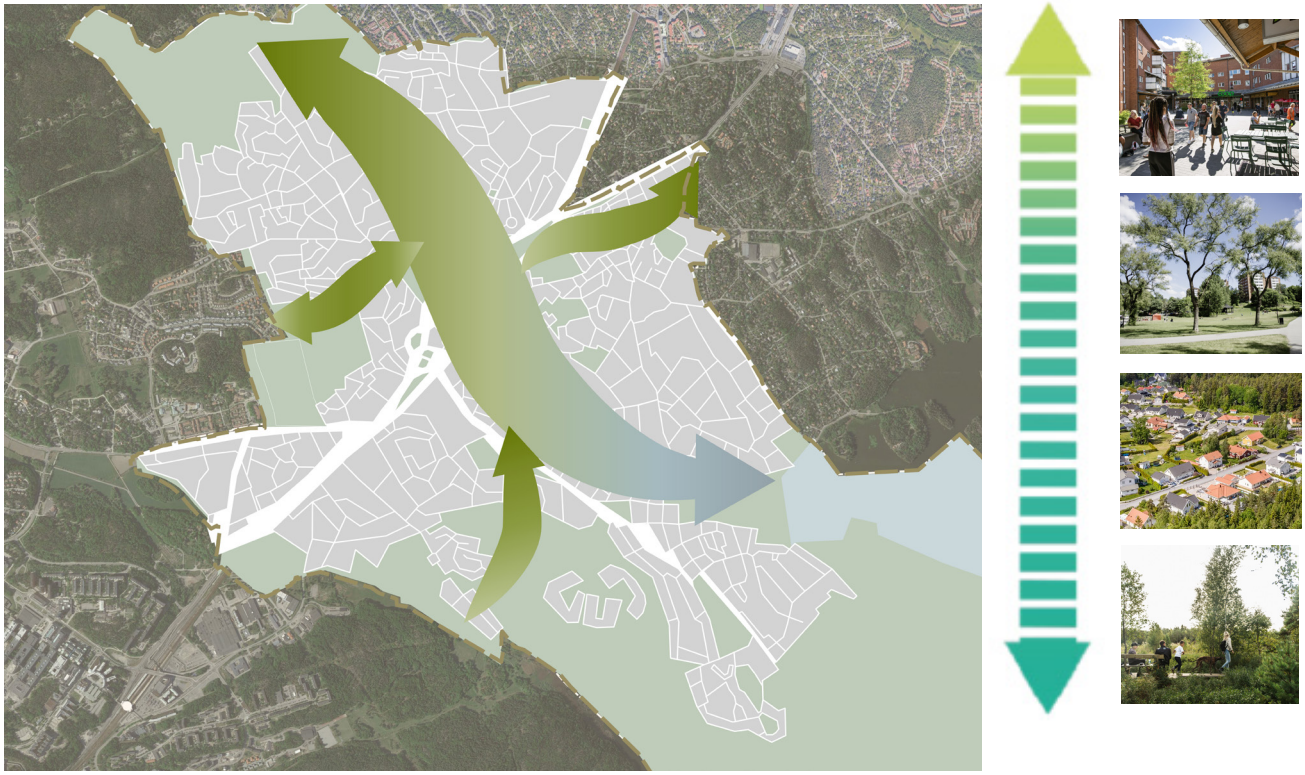


Illustration över grönstukturens utveckling och sammanhang i centrala Huddinge. Bilden intill visar hur konceptet gröna gradienter får sitt uttryck på kartan Från torget, stadsparken, villamattan till den vilda skogen i naturreservatet.

Hälsosamt med grönskan inpå knuten

Främja mångfunktionell grönska

Främja mångfunktionell grönska

I en tätare stad med fler invånare blir belastningen på de gröna rummen större och behovet av fler gröna ytor ökar. Mångfunktionella ytor är ett ytbesparande sätt att lösa flera behov och funktioner på en och samma yta. Mångfunktionella grönytor kan användas för att skapa platser med sociala kvaliteter i kombination med ytor som främjar biologisk mångfald och bidrar till att minska klimatförändringar. Utöver de utpekade större offentliga rummen är ambitionen att komplettera centrala Huddinge med nya platser och former för grönska. Gröna promenadstråk, fasad- och takgrönska, små offentliga platser och grönskande kvartersmark kan tillsammans bidra till att stärka gröna värden och kvaliteter.

Rekreativa stråk – gröna promenader

För att en grönstruktur ska fungera krävs inte bara mångfunktionella platser som parker, närnatur och större sammanhängande grönområden. Mellan dessa behövs stråk som binder samman de gröna miljöerna och skapar ett rekreativt och funktionellt nätverk. Rekreativa stråk är viktiga då attraktiva gång- och cykelvägar kan få människor att röra sig längre sträckor till grönområden då vägen dit blir en del av en grön, rekreativ upplevelse. Stråken har också en betydelse för att länka samman parker, torg och den urbana grönskan och stärka kopplingarna till den intilliggande naturen och rekreationsområden. Det är viktigt att beakta den sammanbindande funktionen både för människor och biologiska strukturer och i första hand utgå från befintliga strukturer. Stråken är tänkta att koppla samman grönområden i Sjödalen och Fullersta och behöver i många fall stärkas. I dagsläget saknar majoriteten av de identifierade stråken grönska och är i behov av kompletteringar för att fungera som sammanbindande rekreativa grönstråk. De stråk som finns utpekade i Parkprogram för Huddinge kommun utgörs främst av vanliga trottoarer samt gång- och cykelvägar utan grönstruktur och behöver kompletteras för att fungera som rekreativa gröna stråk, också utifrån ett upplevelseperspektiv.

Stråken ska vara variationsrika och vackra grönstråk som inbjuder till aktivitet och rörelse utomhus. Där stråken går längs gator behöver de stärkas med gatuträd och planteringar för att skapa en bättre rekreativ miljö och samtidigt bidra till spridning av fåglar och insekter. Att plantera träd längs gator och arbeta med ekodukter kan generera ekosystemtjänster och öka spridningen mellan områden och på så sätt stärka den biologiska mångfalden. Kopplingen mellan de olika gröna nivåerna utgörs av de gröna promenadstråken. Prioriterade stråk ska agera som ryggrad för framtidsrekreation och koppla samma de större natur- och grönområden samt framtida parker med bostadsområdena. På detta sätt kan Storängen och Huddinge centrum, där den största utvecklingen och förtätningen kommer att ske, tydligt och tryggt kopplas med närliggande parker och närnatur.

Närparker

Avståndet till en park är av stor betydelse för nyttjandet. Barn, äldre och människor med funktionsnedsättning kan ha svårt att gå längre sträckor och behöver utemiljöer som är lätta och säkra att ta sig till. I centrala Huddinge finns ett antal närparker idag, främst i områden en bit från centrum. Dessa bevaras och cirka 11 nya närparker föreslås i den nya strukturen. Dessa behövs både för att skapa grönare miljöer i de centrala delarna men även för att möta upp det ökade besökstrycket som väntas i och med fler bostäder och arbetsplatser i området.

Koloniområdet i Hörningsnäs

I Hörningsnäs finns ett koloniområde- och odlingslottsförening. Området har stor betydelse som rekreationsyta för boende och förskole-/skolbarn visar analyser som gjorts vid flera tillfällen. Med den stora andel boende som kommer att bo i Storängen när det är färdigutbyggt är det viktigt att värna om grönytorna och även låta det bli tillgängligt för fler.



Exempel på ett grönt promenadstråk i Norra Djurgårdsstaden som använder en platsbildning för att tillföra extra mycket grönska. (Bild: Huddinge kommun)



Exempel på grönt promenadstråk, Norra Djurgårdsstaden. (Bild: Huddinge kommun)

Hälsosamt med grönskan inpå knuten

Främja mångfunktionell grönska

Grönblått stråk från Gömmaren till Trehörningen

Under många år har det funnits tankar om att utveckla ett grön-blått stråk hela vägen från Gömmaren till Trehörningen, längs med Fullerstaåns sträckning. Parallellt med Åvägen löper Fullerstaån, från Källbrink IP i norr, under järnvägen via Kyrkdammen, för att sedan kulverteras under Huddinge centrum och Sjödalen och slutligen nå Trehörningen i söder. Stråket är viktigt för att bidra till den sammanhållande grönstrukturen i Huddinge. Då kopplas de större natur- och grönområdena samman med befintliga och framtida parker och bostadsområden. Stråket bidrar idag, och kan utvecklas ytterligare, med olika ekosystemtjänster och biologisk mångfald. Det grönblåa stråket fungerar som ett sammanbindande rekreativt grönstråk idag men behöver förstärkas. Stråket kan med sina förstärkta värden bidra till ett förbättrat stadsliv och ge ökad livskvalitet för de som bor och verkar i området. Det gröna-blåa stråket kan underlätta för ett hälsosamt och aktivt liv. Stråket kan också bidra till ett promenad- och rekreationsnätverk som främjar kontakt mellan olika områden.

Inom utvecklingen av Storängen pågår redan idag planering för att förstärka det blågröna stråket. Till exempel planeras för mer grönska och fler ytor för synligt vatten i Sjödalsparken, ytterligare parkstråk och gröna gatumiljöer i Storängen, öppet vatten längs Sjödalsvägen, avrinningsstråk i Dalhemsvägen, kombinerad park och översvämningsytor på fastigheterna Hantverket och Aspen.

Längs Åvägen, där ån går i gatunivå, bör Fullerstaån få en tydligare karaktär, och föreslås utvecklas i samklang med den befintliga parkytan i en framtida gestaltning. För att fungera som rekreativt grönt stråk längs gatan behövs investeringar i gatuträd och planteringar för att skapa en bättre rekreativ miljö och samtidigt bidra till spridning av fåglar och insekter. I Sjödalen bör kulverteringen av Fullerstaån undersökas för att finna lämpliga platser att göra flödet synligt. Även där kulverten ligger för djupt för att på ett platseffektivt sätt synliggöra ån kan markeringar i vägbana och gångvägar visa att vattnet passerar. Stråket behöver också utformas så att det går att ta sig förbi stora barriärer som järnvägen och Huddingevägen.

Förgårdsmark

Vissa bostadsmiljöer och kvartersgator utformas med förgårdsmark som bidrar till ett levande gaturum. Grönskande förgårdsmark medverkar till en varierad grönska i gaturummet. Vid planering av förgårdsmark är det viktigt med tydliga gränser mellan privat och offentligt så att halvprivata zoner som känns obekväma att använda undviks .

Överbyggda gårdar

Gårdar ska utföras med tillräckligt jorddjup för att möjliggöra god etablering av blommor, buskar, gräs och träd. Upphöjda gårdar ska ha både visuell och fysisk koppling till gatunivå och vara utformade med hög detaljeringsgrad och ge ett grönskande intryck.

Fasad- och takgrönska

Genom att utnyttja de ytor som finns på väggar och tak för grönska kan dessa bidra till en grönare stadsmiljö med gröna utsikter och ökade upplevelsevärden. Gröna väggar och tak har positiva funktioner för den ekologiska hållbarheten i stadsmiljön exempelvis genom att bidra till omhändertagande av dagvatten och kan också kan ha bullerdämpande effekt.

Stadsodling

Genom att möjliggöra för gemensamma odlingar på gårdar, parkmark och andra lämpliga ytor bidrar det förutom med grönska i stadsrummet till social hållbarhet genom att skapa mötesplatser för människor, och ekologisk hållbarhet och ökad biologisk mångfald.

Fickparker och gröna torg

Till karaktären är fickparken ett lummigt grönt rum med ett högt prydnadsvärde, såsom i form av blomsterplanteringar, vattenspel eller effektbelysning. Fickparkerna fungerar som platser där människor kan återhämta sig, träffa andra och blir därför en del av invånarnas vardagsmiljö. Ett tydligt mål i centrala Huddinges utveckling är att integrera grönskan mer i staden. Fickparkerna skapas därför jämnt fördelat i området, generellt kan sägas att det i var fjärde nytt kvarter bör tillkomma en fickpark.



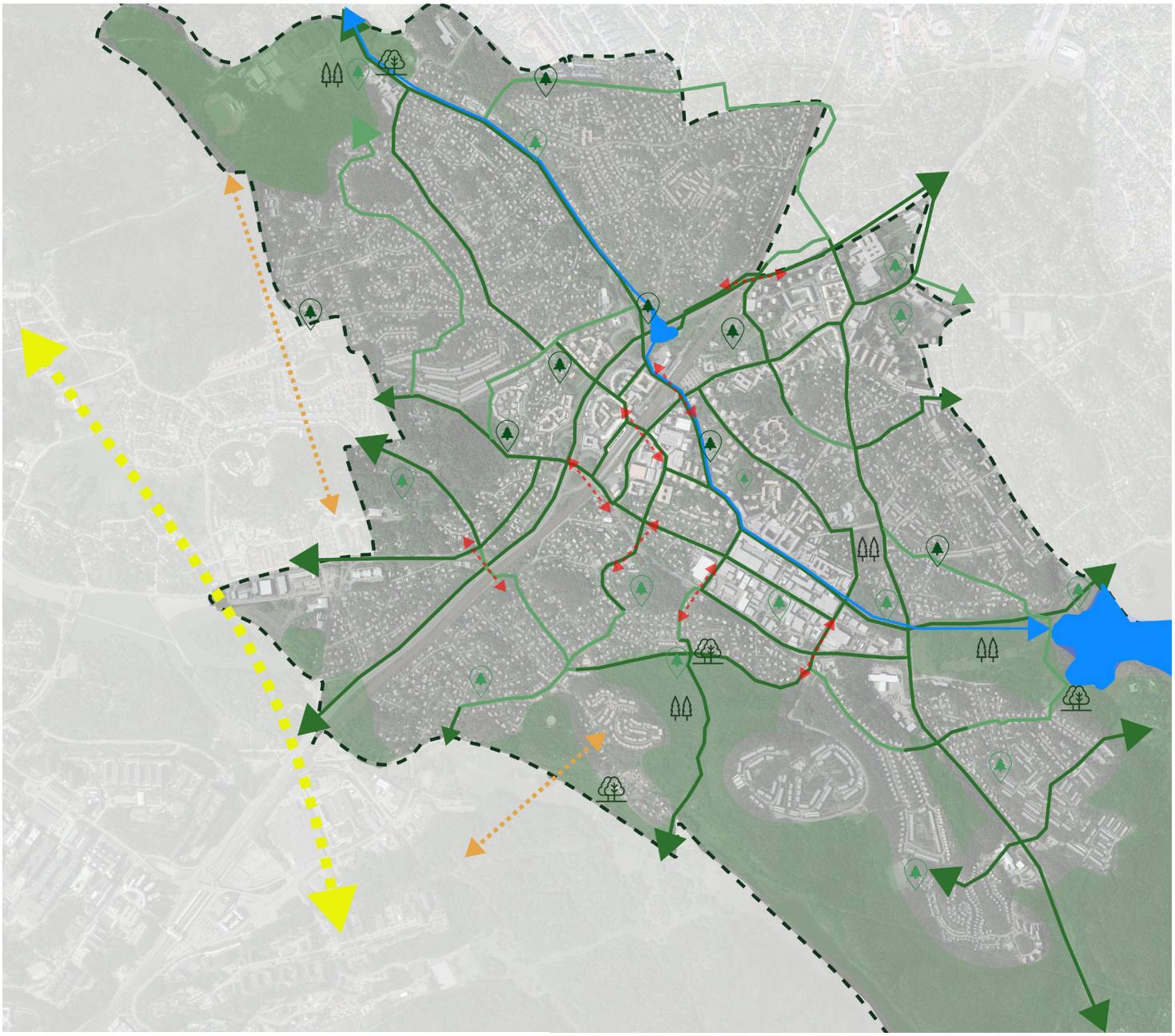
Stadsodling, Norra Djurgårdsstaden (Bild: Huddinge kommun)



Exempel på fasadgrönska vid Karlbergs station. (Bild: wikipedia)

Hälsosamt med grönskan inpå knuten

Främja mångfunktionell grönska



Grönstruktur

- Befintliga rekreativa stråk med mindre kompletteringsbehov
- Planerade rekreativa stråk
- Blågrönt rekreativt stråk
- Rekreativa kopplingar att förstärka
- Gröna samband att förstärka
- Regionala grönstråk
- Befintliga parker
- Föreslagen park/grön målpunkt
- Entréer till större naturområden
- Gröna rekreationsområden
- Större naturområden

Hälsosamt med grönskan inpå knuten

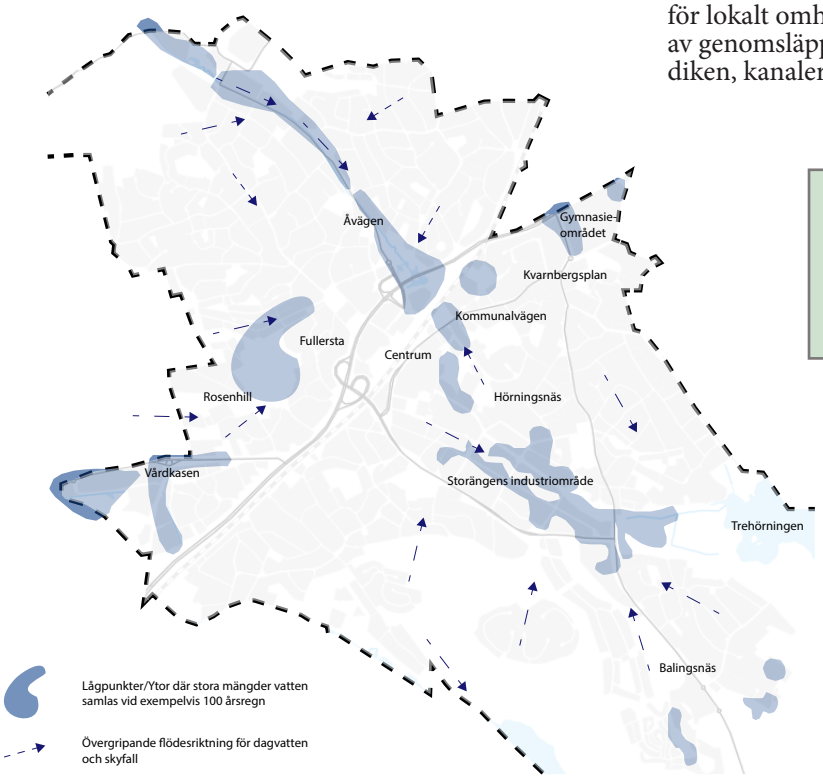
Säkerställa god dagvatten- och skyfallshantering

Säkerställa god dagvatten och skyfallshantering

Vid skyfall, då mycket kraftiga regn kommer under kort tid, kan stora skador och ekonomiska förluster uppstå. När det regnar så intensivt (så kallat 100-årsregn) kommer infiltrationen i grönytor snabbt att begränsas av markens mättnadsgrad, gatubrunnar och ledningsnät går fulla och vattnet däri letar sig upp i mark för att sedan avrinna vidare åt det håll gatorna lutar. Detta leder till översvämningar i olika lågpunkter och upp till en meter vatten kan bli stående på vissa ställen.

Områden som befinner sig i lågpunkter och med hög andel hårdgjorda ytor finns i Sjödalen. Där finns mycket bebyggelse och området har låg infiltrationskapacitet vilket ökar risken för stående vatten. Även Huddingevägen riskerar att drabbas av översvämningar då den passerar genom flera lågpunkter. Vägsträckan passerar även områden med stabilitetsproblem vilket kan leda till skred och ras vid kraftiga regn. I riskområden för översvämningar behöver kommunen och byggaktörer vara särskilt uppmärksam på frågan och göra detaljerade skyfallsutredningar i varje projekt.

För att skydda centrala Huddinge mot ett 100-årsregn och för att skapa en hållbar skyfallshantering måste vattnet ledas bort från byggnader och viktig infrastruktur till ytor som magasinerar vatten tillfälligt eller till stråk som leder bort vattnet. Ytor behöver reserveras för skyfalls- och dagvattenhantering. Bebyggelsen ska anpassas efter vattnets naturliga flödesvägar för att minska risken för översvämningar. Vatten kan ledas till större och mindre grönytor till exempel Sjödalsparken, Gymnasieområdet och området vid Trehörningen. Även torg och idrottsplatser kan utformas mångfunktionella och fungera som skyfallsmagasin vid de få tillfällen det behövs. I kartan nedan visas vilka områden som riskerar att få stående vatten vid skyfall. Vidare visas med rinnpilar varifrån vattnet kommer till dessa lågpunkter.



Topografiska lågpunkter i samband med en hög andel hårdgjorda ytor kan bidra till översvämningar och stående vatten vid kraftiga regn. I kartan till vänster redovisas vilka platser som får problem vid kraftiga regn.

Vid ökade nederbördsmängder kan spridning av föroreningar öka och de kan spolas ut i sjöar och vattendrag. Storängens industriområde omvandlas och saneras vilket minskar risken för spridning av föroreningar till Fullerstaån och Trehörningen från förorenad mark. Vägtrafiken bidrar också med tungmetaller och olja i samband med ökade nederbördsmängder.

Rening av dagvatten

Inom området finns recipienterna Trehörningen och Orlången. En liten del av området ligger inom Ågestasjöns avrinningsområde. Trehörningen och Orlången är Huddinges mest övergödda sjöar. Orlången har dålig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Trehörningen har ingen generell statusklassning än så länge enligt Vattenmyndighetens definition. Det pågår åtgärder enligt Trehörningens och Orlångens åtgärdsplaner för att förbättra statusen i sjöarna.

Föroreningsbelastningen är störst för dagvatten som avrinner mot Trehörningen och Orlången då markanvändningen i Ågestasjöns avrinningsområde i princip är oförändrad då ingen utveckling i detta område föreslås. Den största ökningen i föroreningsbelastning finns i vägdagvattnet och särskilt för väg 226, Huddingevägen. Rening av vägdagvatten behöver prioriteras eftersom trafiken förväntas öka i framtiden. Dagvatten är den största källan till påverkan på Huddinges sjöar. Genom att följa dagvattenstrategin vid all nyplanering och ta hand om dagvattnet så lokalt som möjligt kommer sjöarna må successivt bättre. Fördelarna med att ta hand om dagvattnet där det uppstår är att grundvattenbalansen förbättras när dagvatten kan infiltrera på plats och inte förs bort från området. Flödena minskar i ledningarna och risken för översvämningar minskar. Dagvattnet renas vid källan istället för att föroreningarna i dagvattnet förs vidare till andra platser. Synligt vatten är ofta ett trevligt inslag i stadsmiljön och bidrar till att öka antalet ekosystemtjänster. Exempel på åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten är olika typer av genomsläppliga beläggningar, gröna tak och väggar, diken, kanaler, dammar, växtbäddar och skelettjordar.

Hälsosamt med grönskan inpå knuten

Bevara och utveckla ekosystemtjänster

Utveckla ekosystemtjänster

Robusthet skapas i centrala Huddinge genom att bevara, utveckla och skapa ekosystemtjänster i samhället. Genom att exempelvis planera för mer vegetationsklädda ytor och mindre hårdgjorda områden skapas förutsättningar för vatten- och luftrening, flödes- och temperaturreglering, bullerdämpning och främjandet av biologisk mångfald.

Det finns två tydliga kärnområden med koncentrationer av flera olika ekosystemtjänster. Kärnområdena är Källbrink och Sörskogen, områden som bevaras. Bristområden för ekosystemtjänstförsörjningen utgörs av platser med stor andel hårdgjord yta. Sådana områden finns kring Huddinge station, i Storängens industriområde samt kring Kvarnbergsplan. Där behöver den kommande utvecklingen vara att främja ekosystemtjänster.

Kommunen ska tillsammans med andra aktörer inom samhällsutveckling arbeta proaktivt för att upprätthålla och skapa ekosystemtjänster efter områdens förutsättningar och behovsbild. Inslag av vegetationsklädda tak och fasader, öppna dagvattenlösningar, bärande träd och buskar samt genomsläppliga ytor är några åtgärder som formar förmåga att hantera de utmaningar som konsekvenserna av klimatförändringarna ger upphov till men som även är hälsofrämjande och socialt berikande.

Ökning av den biologiska mångfalden möjliggör spridning av flora och fauna samt fortsatt pollinering av växter och grödor. Planering av ny exploatering ska ske med utgångspunkt i att potentiella spridningssamband ska bevaras och stärkas.

Ingrepp i befintliga grönytor ska undvikas och stora sammanhängande hårdgjorda ytor ska minska. Vid exploatering bör andel hårdgjorda ytor begränsas och vegetationsklädda ytor uppmuntras för att stödja temperatur- och flödesreglering.



Grönt bullerplank Lidingövägen (Foto: Magnus Lindqvist)

Plantering av blommande och bärande vegetation främjar pollination och skapar bo- och födoplatser för fåglar och insekter, dessutom kan holkar och faunadepåer med död ved placeras ut för att gynna olika djur- och växtgrupper.

Att skapa goda ljud- och luftmiljöer

Både Huddingevägen och stambanan skär rakt igenom centrala Huddinge. Bullerutredningar visar att det är utmanande att exploatera området närmast spåren på grund av bullernivåerna. Höga byggnader längs med spåren med andra funktioner än bostäder kan skärma av och göra det möjligt att bygga bostäder bakom. I bulleråtgärdsprogrammet finns det befintliga lägenheter inom området som inte klarar riktvärden för buller idag. Vid redan bullerutsatta områden ska åtgärder ske vid bullerkällorna. Det kan till exempel betyda att bullerskärmar uppförs eller andra tekniska installationer som reducerar ljudnivåerna. Vid befintliga och framtida områden ska bevarandet och utökandet av vegetation som dämpar buller prioriteras. Som tidigare nämnts bidrar även riklig vegetation med luftrening. Trafikbuller kan vara skadlig för hälsan och studier visar på en rad negativa hälsoeffekter.

Det behövs ett omfattande helhetsperspektiv och angreppssätt för att planera för lägre bullernivåer och god luftkvalitet. Det innebär bland annat att vidta åtgärder för att minska biltrafiken och främja användandet av miljövänliga bilar, underlätta resor med kollektivtrafik och prioritera gång- och cykeltrafik.

Vid Huddingevägen förekommer förhöjda halter av partiklar och kväveoxider. De framtida planerna är att den stora trafikutvecklingen ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Om så sker kommer luftkvaliteten att förbättras lokalt.

För att minska den negativa påverkan på folkhälsan blir det i ett tätare samhälle viktigt att bevara områden som inte utsätts för störningar från buller samt att skapa nya ostörda platser.



Fickpark med ekosystemtjänster (Illustration: White Arkitekter)

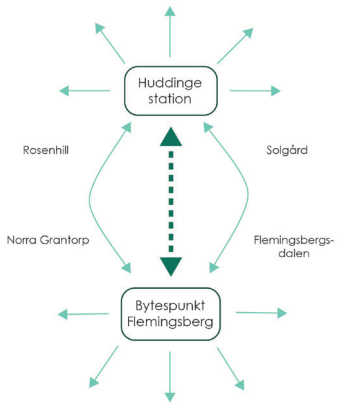
Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Koppla ihop området

Koppla samman området

Centrala Huddinge behöver kopplas med bättre tillgänglighet till sitt omland, framförallt vad gäller hållbara transporter som kollektivtrafik, för gående och för cyklister. Pendeltåget skapar en attraktiv och effektiv tillgänglighet att ta sig in mot Stockholm och söderut mot Flemingsberg och Södertälje.

För att skapa en god tillgänglighet för utbudet som centrala Huddinge och den regionala stadskärnan Flemingsberg erbjuder, behövs en attraktiv lokal kollektivtrafik. Lokala busslinjer behöver utvecklas mellan Huddinge centrum och Flemingsberg via Solgård och via Rosenhill. Ett utvecklat lokalt busslinjenät har stor potential att avlasta Huddingevägen, väg 226, från lokal biltrafik mellan Huddinge och Flemingsberg. För närvarande har Rosenhill dåliga busskopplingar vilket fört med sig att biltrafikandelen är högre och kollektivtrafikandelen lägre än i övriga delar av centrala Huddinge. Framkomligheten och tillgängligheten för lokala busslinjer som försörjer Snättringe är också viktiga då Huddinge centrum är en viktig målpunkt, både för anslutning till pendeltåget och andra funktioner i de centrala delarna.



Lokala busslinjenätet ska täcka behovet av god tillgänglighet och effektivitet, så att alla kommuninvånare kan nå närmaste bytespunkt snabbt och bekvämt, helst utan byte.

Gator och vägar är inte enbart till för effektiva transporter utan utgör även viktiga inslag i en levande stadsmiljö. Det är i gatumiljön många vardagliga möten mellan boende i området sker och genom att skapa trevliga gatumiljöer främjas dessa möten. Fler och bättre kopplingar för gång, cykel och kollektivtrafik inom området och till övriga Huddinge innebär att tillgängligheten ökar och att områden som idag är avskurna från varandra kan knytas samman.

Människors tillgänglighet är viktigt ur ett demokrati- och folkhälsoperspektiv. För att områdets gång- och cykelmiljöer ska vara användbara för alla människor i centrala Huddinge behöver de vara tillgängliga för äldre, för personer med funktionsvariationer och för barn och unga. Satsningar på utvecklade kopplingar för gång, cykel och kollektivtrafik har en positiv inverkan på folkhälsa och jämställdhet.

Strategiskt placerade målpunkter binder ihop området

För att binda samman centrala Huddinges olika delar och uppmuntra till rörelse som på sikt kan bidra till att olika typer av barriärer minskas ska fortsatt utveckling bidra till strategiskt placerade målpunkter. Dessa kan vara torg, parker eller kluster av olika typer av service.

I centrala Huddinge finns det få möjligheter att röra sig mellan Sjödalen och Fullersta, kopplingarna till andra delar av kommunen är på sina håll också svaga. Kopplingen mellan Huddinge centrum och Rosenhill/Vistaberg är svag trots närheten.

Järnvägens och Huddingevägens barriäreffekt är tydlig vilket begränsar tillgängligheten och rörelsefriheten. Idag finns några möjliga platser att korsa järnvägen och/eller vägen för gående och cyklister. Barriäreffekten består delvis i att vissa av kopplingarna ligger utspridda och utan att riktigt landa på någon tydlig plats/målpunkt. Orienterbarheten för att hitta vidare in till de centrala delarna är dålig, och i vissa fall leds gående och cyklister förbi centrum. Ett exempel är vid trafikplats Storängen där gående och cyklister i dagsläget leds över Huddingevägen och järnvägen på södra sidan om Storängsleden.

Det finns två tunnlar som leder under järnvägen. Tunneln vid Tingshuset upplevs som mycket otrygg och tunneln precis vid Huddinge station är mycket trång. Gångtunneln vid stationen är den enda passagen under järnvägen vid Huddinge station och enda vägen till och från pendeltåget. Den är idag cirka 12 meter bred, varav cirka 5 meter är avsett för cyklar. I gångtunneln samsas de som ska till och från tåget med de som bara passerar igenom och de som ska till och från bussarna.

Två nya korsningspunkter föreslås för gång och cykel medan flera befintliga föreslås utvecklas. Vid Huddingevägen/Lännavägen ersätts dagens korsning med en ny planskildhet, antingen med en ny bro där eller genom att den befintliga bron utvecklas och breddas. På sikt föreslås tunneln under järnvägsspåren vid Tingshuset breddas för att bli mer öppen och ljus vilket kan skapa en tryggare miljö. I samband med en ytterligare pendeltågsentré som ligger närmare Storängsleden föreslås också en bro som också kan utgöra en överdäckning över spåren med möjlighet för både gående och cyklister att ta sig över Huddingevägen och järnvägen.

Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Koppla ihop området

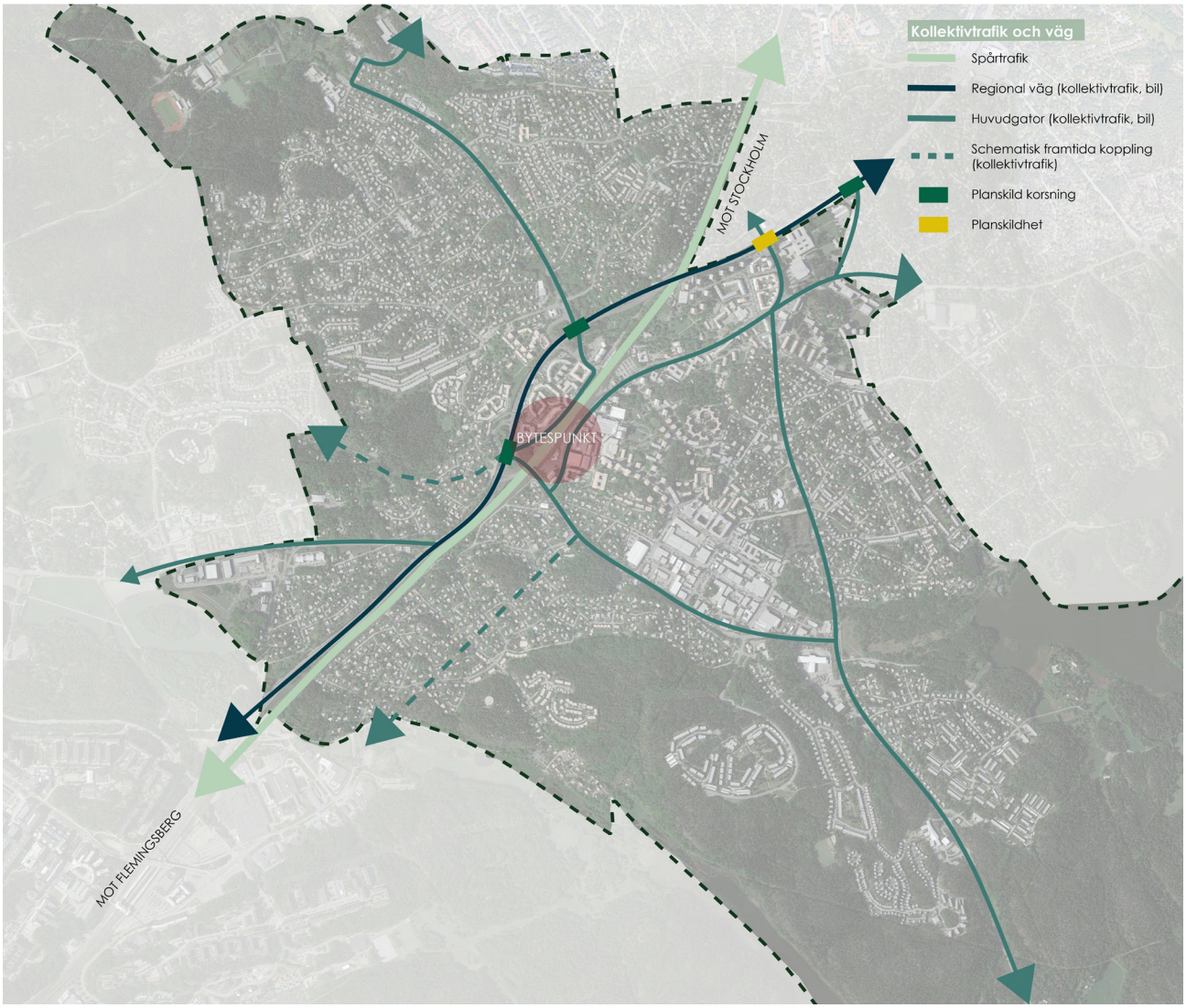
Tydliggör vägnätets funktion

Storängsledens anslutning till Huddingevägen är viktig ur ett regionalt perspektiv, då det är den enda kopplingen i öst-västlig riktning. I samband med att Tvärförbindelse Södertörn öppnas, kommer den att ersätta den regionala funktionen. Storängsleden kommer att fungera som en lokal huvudgata. I centrala Huddinge används Huddingevägen i hög utsträckning för lokala resor, exempelvis genom att ta sig mellan Storängen samt från Fullersta till Huddinge centrum (via trafikplats Storängen till Glömstavägen). Både det regionala och det lokala vägnätet ska prioritera en effektiv och framkomlig kollektivtrafik.

Det lokala trafiknätet behöver utvecklas för lokala resor för att särskilja lokal och regional trafik. Huddingevägen har en regional funktion och de signalreglerade korsningarna kan behöva byggas om till planskilda korsningar för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten och minska barriärerna mellan östra och västra sidan. Även utfarten från Lännavägen till Huddingevägen kan behöva byggas om och bli planskild.

Idag är det enkelt och snabbt att ta sig runt i centrala Huddinge med bil men vid vissa platser och tider blir vägsystemet hårt belastat, såsom Huddingevägen och Storängsleden.

Goda förutsättningar för räddningstjänstens fordon, varuleveranser och tillgänglighet för människor med funktionsnedsättning behöver fortsättningsvis finnas. För att den nödvändiga biltrafiken ska vara effektiv, krävs att fler väljer att resa på annat sätt. Om inga åtgärder görs på dagens gatunät så kommer det bli överbelastat när centrala Huddinge förtätas. Även om andelen hållbara resor ökar och bilinnehavet förändras så kommer det krävas åtgärder som tillsammans kan avlasta vägnätet.



Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Utveckla Huddinge station och gör kollektivtrafiken attraktivare

Öka kollektivtrafikens attraktivitet

För att få till ett enklare vardagsliv är det avgörande att det är lätt att transportera sig mellan hemmet och arbetet, skola/förskola och aktiviteter. I centrala Huddinge ska det vara lätt att göra detta och även på nära håll kunna handla och utföra olika ärenden för att vardagslivet ska gå ihop. För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv krävs att framkomligheten och tillgängligheten förbättras och upplevs konkurrenskraftig i förhållande till bilen. I dagsläget är restiderna via Trafikplats Storängen långa för bussarna att angöra den befintliga bussterminalen. Genom att bygga om trafikplatserna mer anpassade till den framtida stadsutvecklingen i centrala Huddinge, skulle körvägen för bussarna in till bussterminalen kunna förkortas.

Det finns goda förutsättningar för att resa hållbart i centrala Huddinge. Skolor och förskolor ligger ofta på gång- eller cykelavstånd samt för de som arbetspendlar till andra delar av Huddinge, Stockholm eller andra kommuner ligger pendeltågsstation och busstation bra till. I dagsläget reser mellan 60-70% med hållbara transportslag till sitt arbete medan 30-40% åker bil. Andelen som reser med kollektivtrafik är högre i Sjödalen än i Fullersta. I dagsläget är andelen som går eller cyklar till arbete eller skola relativt låg, runt 10 %.

För att nå visionen har mål för färdmedelsandelar tagits fram. Målsättningen är att minst 80 % av arbetsresorna till, från och inom centrala Huddinge ska ske med hållbara transporter, det vill säga till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Den höga målsättningen motiveras av att resandelen för hållbart resande redan är så pass högt i kommundelarna, samt att ny bebyggelse framförallt tillkommer i kollektivtrafiknära lägen. Andelen som går och cyklar till fördel för att ta egen bil ska/förväntas öka mest. Andelen som åker kollektivt ska också öka och framförallt behålla sin konkurrenskraft i de områden där det kollektiva resandet redan är högt.

Med den befolkningsökning som sker kommer troligtvis busslinje 172 att på sikt behöva konverteras till ett kapacitetsstarkt transportslag, det vill säga spårväg eller BRT (Bus Rapid Transit, en buss med stor kapacitet, hög turtäthet och som går på egen körbana).

Utveckla Huddinge station till en attraktiv bytespunkt

När centrala Huddinge växer blir det särskilt viktigt att Huddinge station utvecklas och får en ny bussterminal, helst med alla bussar på samma sida samt ytterligare en pendeltågsentré. På sikt bedömer Trafikförvaltningen att antalet hållplatslägen behöver fördubblas. Huddinge station med bussterminal med många vändande bussar



Karlstads resecentrum. (Bild: White arkitekter)



Carlbergs station. (Bild: Leif Jorgesen)



Exempel på välkomnande stationsmiljö, Lunds resecentrum. (Illustration: White arkitekter)

Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Utveckla Huddinge station och gör kollektivtrafiken mer attraktiv

kommer att vara en viktig bytespunkt i kommunen. Stationen ska utvecklas till en plats man inte bara vill passera utan där man också vill uppehålla sig på med mer service och trevliga utemiljöer. Centrumkärnan föreslås därför orienteras kring stationen som kan tillföra fler funktioner och service. För att vara ett nav för centrala Huddinge med omland är det viktigtatt platsen är väl sammankopplat till stadskärnans alla delar genom tydliga stråk.

Genom att anpassa trafikplats Storängen till stadsutvecklingen och prioritera kollektivtrafiken in till den nya bussterminalen genom genare kopplingar mot trafikplatsen, skapas ny tillgänglig mark mellan nuvarande stationsplan och Storängsleden som då kan exploateras.

En ny entré i södra änden av plattformen förbättrar tillgängligheten från busstationen, från centrum och från det regionala cykelstråket, samt från Storängen, Solgård och Fullersta. Den innebär även en avlastning av den nuvarande entrén. Ett torg anläggs över spåren, där den nya entrén till pendeltågsplattformen ingår. På den västra sidan hamnar torget i nivå med markplanet och den nya tillfartsvägen till busstationen.

Torget ska förutom entrén till plattformen innehålla olika typer av cykelparkering för att säkerställa efterfrågan på parkering. Det behövs såväl en storskalig lösning i cykelparkeringsgarage, men även mindre och mer lättillgängliga platser fördelat på olika målpunkter. Torgets läge mot sydväst gör att ytterligare kvaliteter i stadsbilden kan övervägas. Den nya entrén kommer att innebära ökad gång- och cykeltrafik som på något sätt behöver korsa Storängsleden.

Utveckling av Huddinge stations bytespunkt måste ske i tätt samarbete med Trafikverket och Trafikförvalt-



Hyllie stationstorg i Malmö.



Illustration Carlbergs station, Gottlieb Paludan



Ett sätt att utforma bytespunkten visas i illustrationerna. Dessa utgör ett önskat scenario och utgör en långsiktig och kostsam utveckling. (Illustration: Ettelva)

I den framtida centrumbildningen kan stationen komma att omges med byggnader, bland annat för att minska bullerpåverkan mot omgivande miljö. Över spårområdet anläggs en torgyta med direkt access till plattform.

Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Prioritera gång och cykel

Prioritera gång och cykel

För att lyckas att få fler att välja hållbara transportmedel krävs det att gång och cykel prioriteras. Cykelstråken måste binda ihop bostadsområden, större arbetsplatser, skolor, affärer, idrottsanläggningar, busshållplatser och pendeltågsstationen.

När staden växer kommer ytor som idag används för biltrafik behöva tas i anspråk för kollektivtrafik, cykel och gående.

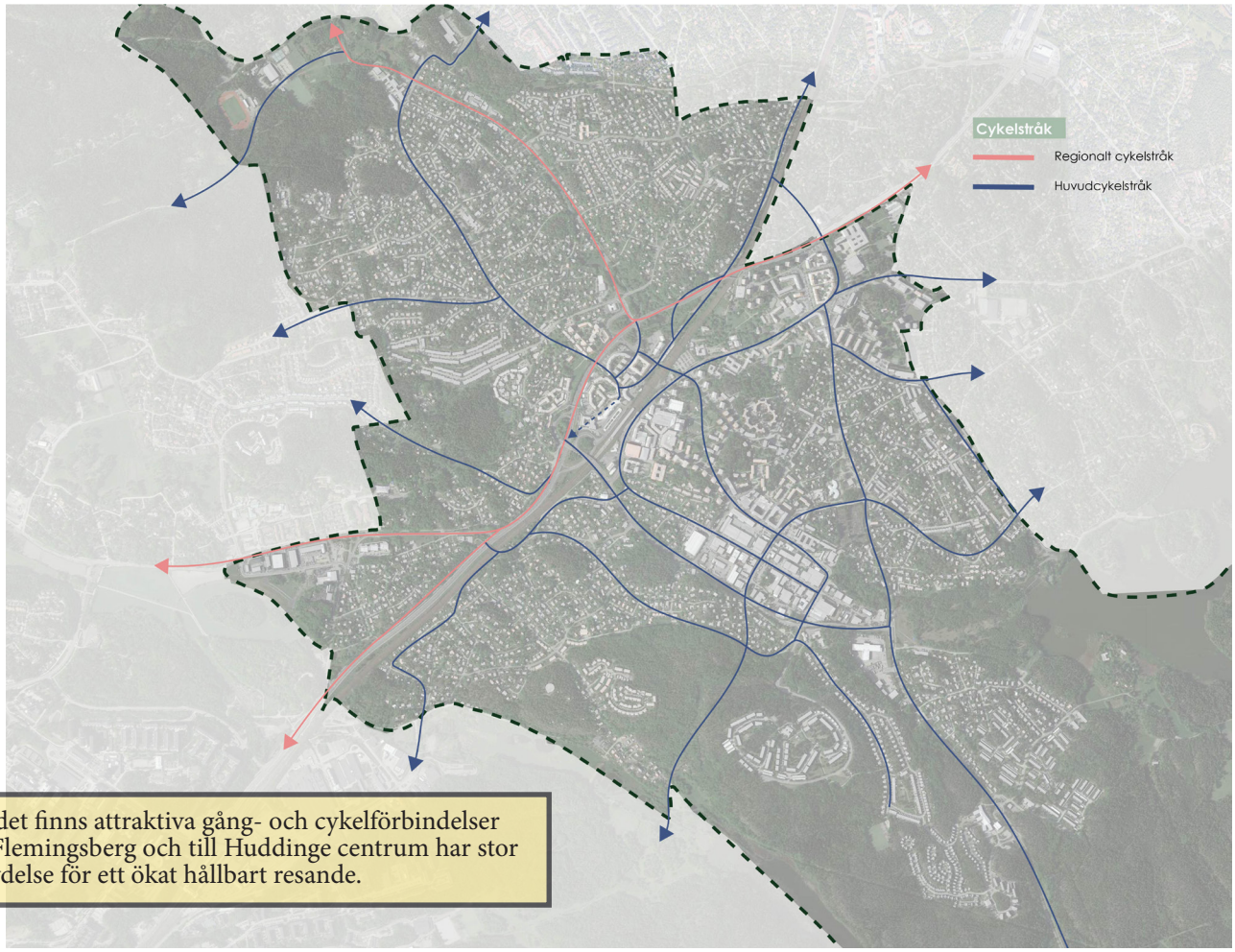
Befintliga cykelstråk och nya prioriterade stråk

Det centrala läget i Huddinge tillsammans med en tät, funktionsblandad stadsdel skapar bra förutsättningar för att cykeln kan bli det självklara valet för både kortare och längre resor. Dagens cykelnät är av varierande kvalitet. Det finns både stråk som är separerade från biltrafik och stråk där man rör sig i blandtrafik. Det finns tre regionala cykelstråk som går igenom centrala Huddinge via Huddinge station, längs Huddingevägen, Glömstavägen och Åvägen mot Kungens kurva.

Huddingevägen och järnvägen utgör barriärer i både gång- och cykelnäten. Kommunalvägen, Storängsleden och Huddingevägen är några stråk som har identifierats som brister i ett fungerade cykelnät och som är i behov av förbättringar. Att skapa en gen cykelkoppling genom centrumkärnan skulle förbättra avsevärt för cyklisterna.

Det är särskilt angeläget att skapa attraktiva förbindelser mellan centrala Huddinge och Flemingsberg och för pendling mot Stockholm. Dessutom behöver villaområden närmast centrumkärnan tillgängliggöras - såsom Solgård och Rosenhill. Cyklister ska prioriteras när det gäller utrymme och framkomlighet och det ska finnas attraktiva cykelparkeringar när man nått sin slutdestination. Vid Huddinge station är det särskilt angeläget att skapa ännu fler cykelparkeringar

Den befintliga och framtida infrastrukturen behöver anpassas till fler typer av cyklar och för olika typer av cyklister för att fler ska välja cykeln. I centrala Huddinge ska cykeln utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ.



Att det finns attraktiva gång- och cykelförbindelser till Flemingsberg och till Huddinge centrum har stor betydelse för ett ökat hållbart resande.

Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Prioritera gång och cykel

Gångvänligare miljöer

För att få mer gångvänliga miljöer krävs det att hänsyn tas till många faktorer. Av betydelse har serviceutbudet, mänsklig skala, omväxlande miljö, buller- och vindförhållanden, mötesplatser, sittplatser, skötsel, nedskräpning och belysning.

Vägnätets uppbyggnad består av gågator, lokalgator, stadsgator och huvudgator. Gatorna fyller olika funktion och har därmed olika utformning. Alla gator ska dock vara tillgängliga för gående.

Gågator - tillåter inga motorfordon. Dessa gator utformas med tillgång till aktiviteter i bottenvåningar, plats för uteserveringar, sittplatser och planteringar.

Lokalgata - gång och biltrafik, med mindre mängd trafik med lägre hastigheter för kortare resor eller för transport vidare till huvudgata eller stadsgata.

Stadsgata -Plats för biltrafik, kollektivtrafik, gång och cykel men med mer gröna kvalitéer och utrymme för möbleringszon. Dessa finns för att bidra till välbefinnande, grönska, estetiska upplevelser och fysisk aktivitet. Hänsyn till trygghets- och folkhälsofrågor måste tas vid utformning, belysning samt lekmöjligheter. De gator som planeras utvecklas till stadsgator i området är Kommunalvägen samt Sjödalsvägen.

Huvudgata– Plats för biltrafik, kollektivtrafik, gång, cykel. Här ska det vara tryggt att röra sig då förutsättning finns för mer folk och fler trafikslag. Längs huvudgator där ny bebyggelse föreslås utformas de med fler entréer och fönster vända mot gatan som bidrar till överblickbarhet och attraktivitet. Beroende på hur många som rör sig längs dessa gator måste bredden anpassas,. Huvudgator i området är Gymnasievägen, Lännavägen och Åvägen. Storängsleden och Glömstavägen kommer på sikt att få en förändrad karaktär med mindre andel trafik.

Otrygga stråk bör åtgärdas genom att säkerställa överblickbarhet, aktiverade bottenvåningar och genom att undvika mörka och trånga passager.



Busshållplats Huddinge (Bild:Maja Brand)



Vistaberg (Bild: Johan Bokström)

Tillgängligt och nära för ett enklare vardagsliv

Utveckla parkeringslösningar och mobilitetshus

Smart parkering

Ett av de starkaste verktygen för att nå hållbart resande är hur parkering för bilar ordnas. Flexibla parkeringstal ska uppmuntras och bör tillämpas i största möjliga mån. Genom medveten utformning av parkering, kvartersmark och offentliga rum kan resenärers beteende och attityd förändras för minskad bilanvändning och minskat bilinnehav. Bilparkering för verksamma, boende och långtidsbesökare ordnas i första hand i mobilitetshus i strategiska lägen, till exempel i ytterkanten av bebyggelse, i nära anslutning till huvudgator och/eller längre bort än närmaste kollektivtrafikhållplats. Det innebär större möjligheter för att samnyttja parkeringsplatserna. Kostnaden för att bygga en bilparkeringsplats i ett mobilitetshus är ungefär hälften jämfört med en plats i källargarage. Bilparkering i samlade anläggningar ovan mark ger en flexibilitet inför framtiden genom att byggnaden kan omvandlas om efterfrågan av bilparkeringsplatser minskar.

Mobilitetshus ska fungera som publika platser eller mångfunktionella byggnader, exempelvis kan tak nyttjas för park/aktiviteter. Bottenvåningarna ska kunna användas för bilpoolsbilar, cykelpoolscyklar och publika verksamheter.

Parkeringar för bil i centrala Huddinge närmast centrum ska huvudsakligen ske på kvartersmark i mobilitetshus alternativt i underjordiskt garage.

Parkeringsanläggningar som kan nyttjas av nya boende ska etableras tidigt för att undvika oplanerade markparkeringar, medverka till en hållbar parkeringslösning och god stadsmiljö. Efterfrågan på parkering bör följas upp etappvis under exploateringen för att ta hänsyn till förändrade resvanor.

Infartsparkering för cykel och bil

Idag finns infartsparkering för både bil och cykel i anslutning till stationen. Antalet cyklar som parkerar en vardag är cirka 750, och efterfrågan på cykelparkering är idag större än utbudet. Det kommer att krävas olika typer av cykelparkering vid båda pendeltågsentréerna för att säkerställa efterfrågan på parkering. Det behövs såväl en storskalig lösning i cykelparkeringsgarage, men även mindre och mer lättillgängliga platser fördelat på olika målpunkter.

Cykelparkering ska finnas närmare än eller på samma avstånd som bilparkering. Det finns idag två infartsparkeringar för bil i anslutning till Huddinge station. På sikt bör dessa utvecklas till att bli mobilitetshus så att ytorna kan användas mer effektivt. Infartsparkeringarna är till för de boende i Huddinge som inte bor kollektivtrafiknära. Undersökningar visar dock att majoriteten av de som idag parkerar på infartsparkeringarna bor cirka 1-2 km ifrån stationen. Potentialen för dem att istället använda kollektivtrafiken eller cykeln bedöms vara stor.

Godstrafik

Behovet av gods kommer att öka i framtiden, framförallt i samband med ökad befolkning. I centrala Huddinge kommer det att finnas handel som kräver godstransporter, vilket kan innebära att det krävs samordningslösningar för hantering av gods i den tätare stadskärnan.

I Sjödalen och Fullersta finns flera villaområden. Trender visar att e-handeln ökar och transporter av gods till hemmet. Det kommer krävas samordning för att minimera antalet stora transporter på villagator, både ur ett trafiksäkerhets-, klimat- och markanvändningsperspektiv.



Carlbergs station. (Bild: Leif Jorgesen)

Vid all bebyggelse i centrala Huddinge ska övergripande parkeringslösningar eftersträvas. De bör utformas som mobilitetshus med fler funktion än bara bilparkering. Våningshöjderna bör också vara högre än i konventionella parkeringshus för att möjliggöra en flexibilitet.

3. Inzoomningar

Utveckling av centrala Huddinges delområden med utgångspunkt i platsen

De olika delarna av centrala Huddinge utvecklas utifrån sina förutsättningar för att på så sätt bidra till en helhet med utgångspunkt från strategierna. Hur befintlig bebyggelse och dess kvaliteter kan integreras i utvecklingen hanteras i den fortsatta planläggningen. Utformningen av de olika områdena ska bidra till att bygga på olika identitet och karaktär. Huddinge centrum, Storängen och Kvarnbergsplan beskrivs på en fördjupad nivå för att tydliggöra utvecklingspotential, funktioner och stadskvaliteter som eftersträvas och som är viktiga att uppmärksamma i den fortsatta planeringen. Övriga områden beskrivs övergripande; Vårdkasen, Rosenhill, Åvägen samt Balingsnäs.

Åvägen- förtätning längs det blågröna stråket

Villaområdena som ligger längs med Åvägen föreslås att till stor del bevaras. Förtätning föreslås dock närmast vägen för att skapa en tydligare inramning och omvandling av området närmast Åvägen. Åvägen utgör den del av det blågröna stråket som går från Källbrink ner till Kyrkdammen och är en viktig länk i den sammanhållna grönstrukturen. På sikt bedöms det kunna tillkomma cirka 300 bostäder i flerbostadshus på båda sidor om Åvägen, ett äldreboende, en ny förskola och en park. Här finns potential för ny bebyggelse intill ett blågrönt stråk vilket erbjuder goda boendekvaliteter.

Vid ett skyfall riskerar Åvägen samt områden intill vägen att översvämmas, då området ligger i en lågpunkt kommer åtgärder krävas för att få till bebyggelse. Från Källbrink avrinner stora flöden av vatten mot Åvägen. Befintligt dike/å längs Åvägen kan behöva breddas. Där Fullerstaån går i en kulvert bör den om möjligt lyftas fram för att skapa ett blågrönt rekreativt stråk.

Den nya park som föreslås bör utformas för att kunna hantera stora mängder skyfallsvatten. Ytterligare översvämningsytor i Källbrinksområdet kan avlasta diket/ån nedströms. Det blågröna stråket behöver utvecklas. För att fungera som rekreativt grönt stråk behövs investeringar i gatuträd och planteringar. Diket/ån behöver få en tydligare roll i stadsbilden och kompletteras med rekreativa värden.



Inzoomningar

Balingsnäs- med bebyggelse nära kopplat till naturen

Balingsnäs nära Orlångens naturreservat utgör ett naturnära område. Området är starkt kuperat med några markanta höga bergspartier med branta sidor. Möjligheter till ett attraktivt bostadsområde med arkitektoniska kvalitéer nära kopplade till naturen och terrängen är mycket goda.

När området utvecklas ska sambandet till Storängen och Huddinge centrum förstärkas. I höjd med Balingsnässkolan föreslås bebyggelse med lokaler i bottenvåningen och här föreslås även ett lokalt entrétorg placeras. Entrétorget ligger i anslutning till buss och skola samt utgör en trivsam platsbildning i området. Övrig ny bebyggelse föreslås i anslutning till trafikplatsen Lännavägen/Balingsnäsvägen samt längs med Lännavägen ned mot Storängen. På sikt bedöms det finnas potential för 650 bostäder främst i flerbostadshus och en mindre andel stadsradhus. Bebyggelsen behöver hantera mötet med befintlig småhusbebyggelse varsamt. Det planläggs redan idag för en ny grundskola och en förskola i området. Här föreslås även en ny park samt en utveckling av entrén till naturområdet vid Balingsholm. Där Lännavägen möter Storängsleden föreslås en kombinerad park och dagvatten/skyfallsanläggning.

Rosenhill - länken mellan Huddinge centrum och Vistaberg

Rosenhill ligger centralt beläget cirka en kilometer från Huddinge centrum och Huddinge station. Området ansluter i norr till Vistabergs trädgårdsstad och i övriga väderstreck till befintlig radhus- och villabebyggelse. Området har potential att på sikt förtätas med cirka 500 nya bostäder i flerbostadshus och småhus/radhus. Vid utveckling av Rosenhill finns behov av utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet samt anläggande av en ny förskola i området.Ambitionen är att skapa en egen karaktär i Rosenhill som blir en övergång mellan det tätbebyggda Vistaberg med trädgårdsstadskaraktär i norr och villabebyggelsen i Fullersta österut. Områdets gatunät ska koppla samman Vistabergs allé med Kolonivägen för gående och cyklister. På sikt behöver det nya området också kollektivtrafikförsörjas men hur det ska ske kvarstår att utreda. Ny bebyggelse ska utgå från områdets topografi och natur. En ny park föreslås som ett viktigt offentligt grönt rum och samlingsplats i området. Kopplingen och tillgängligheten till mossen utvecklas och sammanhängande stråk genom naturområdet anläggs. Den befintliga lekplatsen Mossparken utvecklas för att bli en del av ett större parksammanhang och som en aktivitets- och mötesplats i området.

Vårdkasen - utveckling längs med Glömstavägen och av verksamhetsområdet

Längs med Glömstavägen från Huddingevägen till Vårdkasen föreslås en förtätning med bostäder och viss service. Området ska göra att Vårdkasen och Rosenhill växer ihop. I samband med att tvärförbindelse Södertörn byggs ut kommer Glömstavägen att få ett lägre trafikflöde. Vägen omvandlas då till en kommunal gata som ramas in av bebyggelse.

Vårdkasens verksamhetsområde föreslås byggas ut enligt gällande detaljplan samtidigt som det på sikt kan bli aktuellt med bebyggelse även på de delar som idag är avsedda för parkering. Om mer yta bebyggs kommer det finnas anledning att se över behov av att anlägga en en skyfalls- och dagvattenanläggning eftersom området ligger i en lågpunkt.



Bebyggelsen föreslås utvecklas med utgångspunkt i de arkitektoniska särdragen i redan uppförd bebyggelse i Västra Balingsnäs (Bild: Småa)

Huddinge centrum

Huddinge centrum – Huddinges hjärta, historiska och administrativa centrum

Huddinge centrum utgör Huddinges hjärta och administrativa centrum. Utöver de cirka 880 bostäderna där planläggning redan pågår finns det potential att förtäta på centrumsidan med cirka 2000 bostäder samt cirka 850 bostäder på Fullerstasidan.

Utveckla centrum och koppla samman med stråk

För att kunna bygga vidare på centrumets kvaliteter föreslås att centrumkärnan expanderar, öppnas upp och kopplas samman med sin omgivning på ett bättre sätt, och växer främst mot Huddinge station. Huddinge centrums kärna med en blandning av boende, handel och service utvecklas.

Den förtätning och komplettering som föreslås sker främst på redan ianspråktagen mark och syftar till att skapa en tryggare och mer lättorienterad centrummiljö. I området närmast Huddinge station föreslås det ytor för kontor, handel och service. En hög koncentration med fler bostäder, service och kompletterande verksamhetslokaler behöver tillkomma för att skapa närhet och underlag för hela centrala Huddinge. Samtidigt är målsättningen att en stor andel av de arbetstillfällen som behöver tillkomma i centrala Huddinge sker här. Att kommunhuset ligger i och även fortsättningsvis planeras att placeras i centrala Huddinge är mycket positivt eftersom det åtminstone innebär cirka 1300 arbetstillfällen. Möjliga placeringar för kommunhuset visas i kartan nedan.

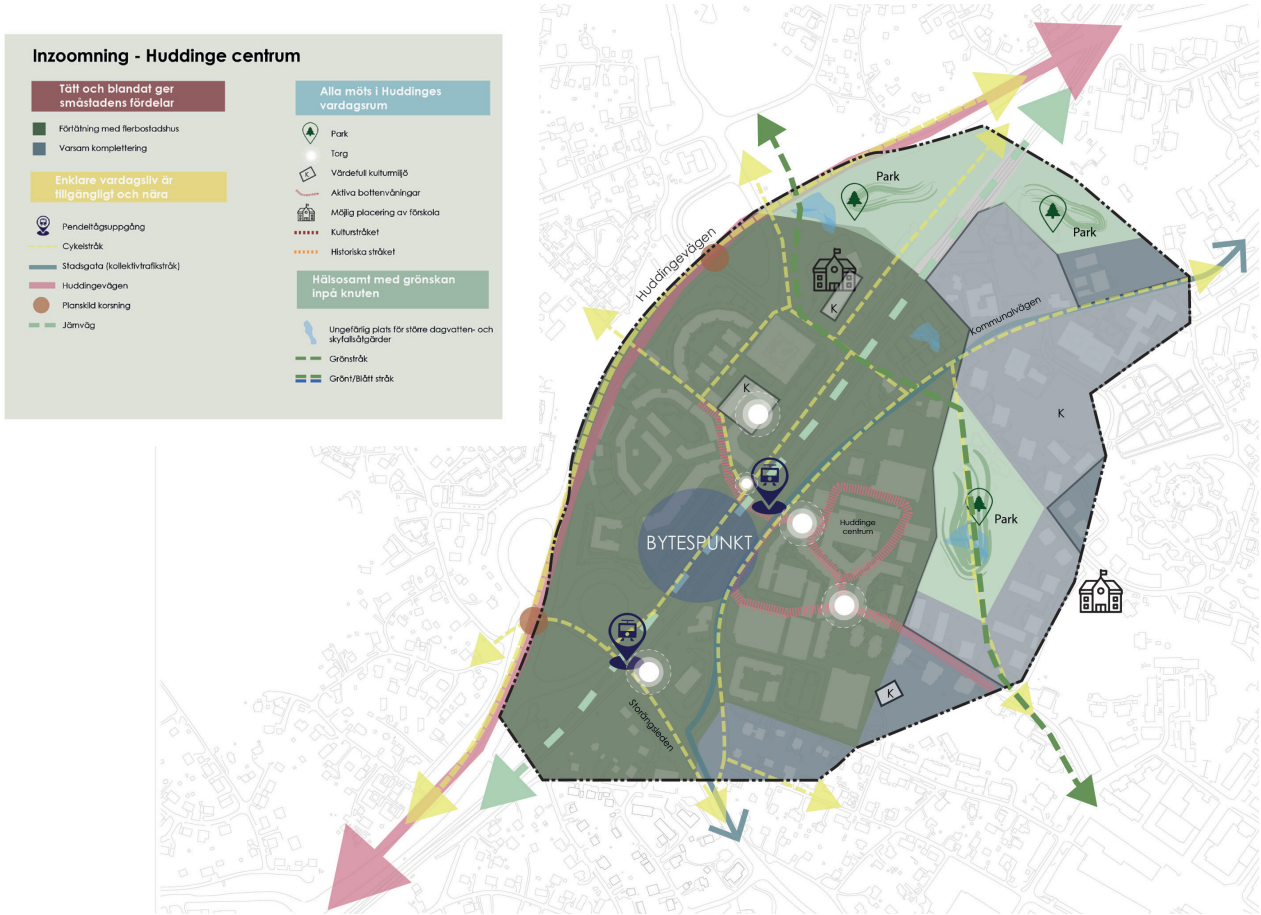
Vissa befintliga byggnader och ytkrävande markparkeringar bör på sikt kompletteras och omvandlas till tätare och högre bebyggelse. För att optimera förutsättningarna för demografin, handel och service bör det närmast stationen tillkomma till exempel studentbostäder.

De obyggda ytorna i området och de kring trafikplatserna samt Huddinge station ska aktivt tas till vara för att stödja utvecklingen. Kommunala verksamheter såsom kommunhus och bibliotek föreslås ligga så nära centrum som möjligt. För att förbättra centrumets konkurrenskraft behöver serviceverksamheter som inte direkt konkurrerar med e-handel kompletteras med verksamheter/målpunkter/aktiviteter som ger fler besök och upplevelser. Förändringar inom handeln och transportsektorn måste i vidare planering beaktas, särskilt utifrån ökad digitalisering och e-handel. Det vore också positivt att skapa ett fördelaktigare flöde, bättre överblickbarhet och orienterbarhet i centrumet.

Centrumkärnan utvecklas med ambitionen att bli en tydligare målpunkt och de offentliga rummen utformas med särskild omsorg och med de funktioner som behövs för att stärka kärnans identitet som mötesplats. Det historiska stråket som föreslås knyter ihop Huddinge centrum och Kvarnbergsplan. Det föreslagna kulturstråket binder ihop Huddinge centrum med Fullersta. Sjödalsvägen blir ett viktigt stråk för att knyta ihop Storängen och Huddinge centrum.

Utveckla befintliga och nya mötesplatser

I Sjödalsparken finns idag en mångfald av aktiviteter och parken nyttjas som hela Huddinges vardagsrum med evenemang och aktiviteter för olika målgrupper. Parken ska utvecklas för ökad rumslighet med entrérum, finpark, fruktträdgård, gräsyta för aktiviteter, fuktäng och vattenspegel för synliggörande av Fullerstaån samt med en lekpark.



Huddinge centrum

Rådsparken, aktivitetsparken är med sin variation av innehåll redan idag en självklar målpunkt i centrala Huddinge. Här finns lek, klättring, skating, fik, grillplats, idrottsplan och djurklubb. Framförallt en utveckling i mötet mellan bebyggelsen och parken för ökad trygghet och tydligare entréer från Rådsstigen och Kommunalvägen föreslås. Ytterligare bullerskydd längs Huddingevägen och järnvägen bör skapas för att förbättra parkens ljudmiljö.

Fullerstaparken har en historisk karaktär med Fullersta gård från 1750-talet som mittpunkt. Parken ska utvecklas med tydligare entré, ljussättning, temalek, konst, sittplatser och gångstigar. Entrétorget är placerat i mötet med det planerade Biotorget vid Fullersta bio vilket skapar en naturlig sammanlänkning av de båda kulturfunktionerna. Parkeringsplatsen framför Fullersta bio föreslås i framtiden utvecklas till ett torg med aktiviteter som kopplar mot Fullerstaparken och stärker platsens kulturella värde i form av såväl historiska inslag. Det kulturstråk som föreslås från centrum slutar i det föreslagna torget vid Fullersta bio.

Kyrkdammarna, föreslås utvecklas ytterligare till att bli en centralt belägen våtmarkspark som hanterar dagvatten. Här möjliggörs för fler variationer av promenader i området. En hög exploatering och förtätning i centrala Huddinge ställer höga krav på lokal rekreation. Även här finns behov av bullerskydd längs Huddingevägen för att förbättra parkens ljudmiljö.

Sjödalstorget i centrum omges redan idag av bebyggelse med anslutande passager och grändliknande gaturum med starka rumsliga kvaliteter och många funktioner vilket bidrar till torgets attraktivitet. Kopplingen upp mot Paradistorget och Centrumkyrkan föreslås framöver stärkas. Paradistorget bör utvecklas i samband med tillkommande bebyggelse i området. Möjlighet till sittplatser och uteservering bör ordnas på delar av Sjödalstorget. Entrétorget från Kommunalvägen till Huddinge centrum utvecklas. Torget ges rumsbildande väggar genom att befintlig bebyggelse byggs på med uppbrutna fasader och entréer. Ett cykelgarage nära stationen begränsar buller och skapa rumslighet vid Forelltorget. Garagets placering bör studeras väl och anpassas i stadsmiljön på ett varsamt och omhändertaget sätt. Grönskan mellan järnvägen och Kommunalvägen stärks med planteringar och träd.

Även på Fullerstasidan finns en mindre platsbildning i entrén till Huddinge station. Här föreslås ny bebyggels bidra med trygghet och aktivitet mot Fullersta och dess funktion och attraktivitet förstärks. Fullersta torg föreslås i utvecklingen att öppnas upp och få mer gröna inslag. Utvecklingsplanen föreslår bebyggelse på befintlig parkering sydöst om torget, längs med järnvägen.

Stärk de gröna sambanden

De gröna sambanden föreslås stärkas liksom möjligheten till rekreation, bland annat genom en utökning, upprustning och tydligare avgränsning av Sjödalsparken. Det grön- och blåstråk som sträcker sig i Fullerstaåns riktning tydliggörs och binder ihop Källbrinksskogen med Trehörningen via Åvägen, Kyrkdammarna, Sjödalsparken och Storängen. Dessutom är det nödvändigt att hantera skyfall- och dagvatten på vissa utpekade platser i området.



Huddinge centrum. (Bild: Kod Arkitekter)

Underlätta för gång-, cykel och kollektivtrafik

I dagsläget är stambanan en tillgång och en förutsättning för kommunens planering för hållbara resor. Samtidigt som spåren ger stora fördelar så ger de också upphov till störningar. Längs hela det befintliga spårområdet råder problem med bullerstörning. Befintlig bostadsbebyggelse utsätts för buller över uppsatta riktlinjer. Bullerskydd längs Huddingevägen och järnvägen bör skapas för att förbättra ljudmiljön, särskilt intill Rådsparken och Kyrkdammarna.

I Trafikverkets förstudie Stockholm- Järna redovisas det utökade riksintresset ytterligare norr ut från Flemingsberg förbi Huddinge som ett extra spår parallellt placerat på vardera sidan av de befintliga. Det skulle innebära en ökning av störningarna på redan utsatta platser och att ytterligare befintliga bostäder drabbas. De markanspråk de parallella spårdragningarna ger upphov till tar inte bara befintlig infrastruktur och boende- och kulturmiljöer i anspråk utan försvårar också ytterligare för Huddinges möjligheter att utveckla attraktiva områden. Det skulle vara önskvärt om behovet av nya spår kan lösas genom placering i tunnel eller på annat sätt som möjliggör fortsatt utveckling av centrala Huddinge och området kring Huddinge station.

Med en infrastruktur som sätter kollektivtrafiktrafikanten, fotgängaren och cyklisten i främsta rummet – genom att skapa gena och attraktiva stråk och mötesplatser – läggs grunden för en utökad centrumkärna. En utökning och modernisering av bussterminal, en ny pendelstågsentré söderut med en ny torgyta utgör förutsättningar för att göra Huddinge station och Huddinge centrum till en attraktiv målpunkt. Likaså att det finns gena cykelkopplingar till Flemingsberg, in mot Stockholm, Rosenhill och Storängen. Kommunalvägen kommer att utvecklas till att bli en stadsgata med mer bebyggelse framförallt på den norra sidan.

Det behövs ett stort antal nya cykelparkeringar i centrum både vid den nya och den befintliga pendeltågsentrén. De bägge tunnlarna under spåren behöver utvecklas. Ytkrävande parkeringslösningar ska undvikas.

Kvarnbergsplan

Kvarnbergsplan – skol- och aktivitetsområdet

Kvarnbergsplan har potential att förtätas med mellan 1100–1400 bostäder med tillhörande behov av förskolor. Ny simhall kan inrymmas inom gymnasieområdet, alternativt att Huddingehallen finns kvar i det befintliga läget.

Aulan vid Huddinge gymnasium utgör en solitär som ska värnas ur kulturmiljösynpunkt. Vid utveckling av gymnasieområdet ska torgets öppenhet bevaras och utvecklas för att utgöra samlingsplats för de olika verksamheterna i området. Kvarnbergsplans identitet föreslås bli ett aktivitets- och skolområde.

Högst täthet och funktionsblandning längs med Gymnasievägen

För att integrera Kvarnbergsplan med övriga bostadsområden bör tillkommande bebyggelse vända entréer mot gatan och publika verksamheter möjliggöras i bottenvåningarna längs Gymnasievägen/Lännavägen. På gymnasieområdet, och längs med Gymnasievägen och Kommunalvägen föreslås den tätaste bebyggelsen med bostäder i flerbostadshus. På gymnasieområdet planeras det för både bostäder, arbetsplatser och en ny förskola samt ett nytt torg. I övriga områden föreslås förtätning med flerbostadshus men på sina håll lämpar det sig bättre med stadsradhus för att få in en blandning av olika boenden i området.

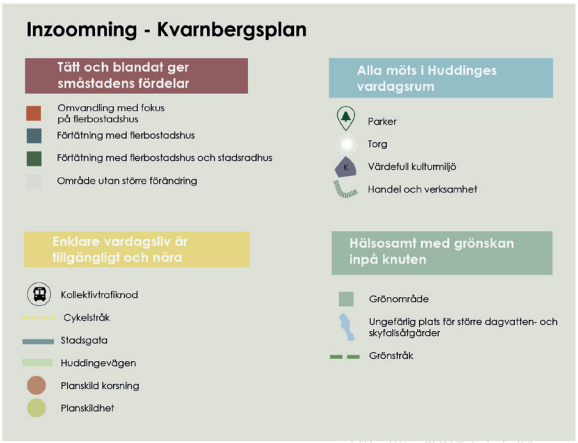
Utveckla Kvarnbergsplans kärnplats med välkomnande entréer och nytt torg

Utveckling av Kvarnbergsplans kärnplats krävs för att bli mer än en omstigningspunkt för buss och cirkulationsplats till att vara en välkomnande entré med nya torg, aktiva bottenvåningar längs med fasaderna med hög arkitektonisk nivå. Mötesplatser av både kommersiella och ickekommersiella slag bör utvecklas här såsom mer handel, service och restaurang. Kopplingen till gymnasieområdet behöver förbättras.

Ny stadsdelspark, naturpark och gröna promenadstråk

En ny park föreslås anläggas när området kring Huddinge gymnasium förtätas med bostäder och verksamheter. Sociala värden ges stort utrymme och parken bör inrymma exempelvis platser för lek för små och större barn, mötesplatser för ungdomar och äldre, aktivitetsytor och öppna gräsytor vilket ger flexibilitet och kan användas på olika sätt. Växtligheten ska vara varierad och erbjuda ett stort prydnadsvärde samt stödja ekosystemtjänster. Andra funktioner kan exempelvis vara olika inslag av vatten, konst, grönska och blomsterprakt. Parken ges en inramning med tydliga entréer.

Inom närnaturområdet Kvarnberget föreslås också en ny park om cirka 1,3 hektar för att öka möjlighet till rekreation för kringliggande skolverksamheter för att minska trycket på Rådsparken. Kvarnberget har ett flertal fornlämningar som man måste ta hänsyn till vid utveckling av området. Då parken ligger i starkt





kuperad terräng ställs höga krav på smart gestaltning som möjliggör för tillgängliga ytor. Terrängen kan till exempel bidra med höga lekvärden för barn. Naturen fungerar också identitetsskapande för parken. Funktioner som passar i denna park är exempelvis lek för mindre och större barn, utegym, sittplatser och platser med grillmöjlighet. Naturpedagogiska och konstnärliga inslag i samspel med miljön är ytterligare några exempel. Utöver det bör också Solfagraparken utvecklas i takt med Kvarnbergsplans utveckling och få en tydlig entré och koppling till framtida exploatering.

För att koppla samman Huddinges grönområden ska Kommunalvägen och Gymnasievägen utvecklas till att bli gröna promenadstråk – där tillgängligheten ökar och barriärerna minskar. Stråken bör bland annat stärkas med gatuträd och planteringar för att skapa en rekreativ miljö. Trädallén längs med Lännavägen har mycket stort värde för grönstrukturen i centrala Huddinge och bör sparas.

Avsätt ytor för dagvatten- och skyfallshantering

Inom området finns översvämningsrisker som uppstår vid ett 100-årsregn. Längs Lännavägens sträckning mot Huddingevägen uppstår den största vattensamlingen vid ett skyfall, men även vid befintlig parkeringsyta vid Huddingegymnasiet samt söder och norr om befintlig ICA-butik. Ytor behöver reserveras för omhändertagande av skyfallsvatten för att säkerställa att riskerna för skada på byggnader och människors liv och säkerhet elimineras. Det kan vara nedsänkta ytor med inslag av vegetation

Möjliggör för kapacitetsstark kollektivtrafik och planera för gemensamma parkeringslösningar

Kopplingarna i och runt Kvarnbergsplan kommer att förändras framåt i och med bland annat utvecklingen av Huddingevägen. Båda korsningarna Lännavägen/Huddingevägen och Björkängsvägen/Huddingevägen kommer att byggas om för att bli planskilda korsningar enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 226. Det innebär att det inte längre kommer vara möjligt att ansluta till Huddingevägen från Lännavägen. Mer trafik förväntas därför belasta Gymnasievägen och korsningen Björkängsvägen/Huddingevägen.

Längs med Gymnasievägen och Kommunalvägen kommer andelen kollektivtrafik att öka. På lång sikt är det möjligt att stombuss 172 måste gå över till en mer kapacitetsstark kollektivtrafik (såsom Bus Rapid Transit eller spårväg). Det som planeras idag behöver ta höjd för att anpassa sig till att alla i framtiden inte kommer att äga en egen bil vilket kan möjliggöra att ytor som idag används till parkering för stillastående bilar istället kan bebyggas.



Illustration Jakobsberg (Bild: Ettelva arkitekter)

Storängen

Storängen - kvarterstaden

Storängen är idag ett område med varierat innehåll. Det pågår en stegvis omvandling av verksamhetsområdet till en centralt belägen, blandad stadsdel med en stor andel bostäder. Sjödalsvägen utgör huvudstråket och binder ihop Storängen med Huddinge centrum.

I Storängen planeras för cirka 4 500 bostäder, varav detaljplanering i dagsläget pågår för 3 500. För att uppnå balans i upplåtelseformerna bör det byggas hyresrätter i de kommande etapperna. På lång sikt kan en omvandling av villaområden till mer stadsmässig bebyggelse närmast centrum ske. Efter utveckling av den nya stadsdelen finns i Storängen år 2050 cirka 12 000 invånare.

Tät och blandad kvartersbebyggelse

Den planerade bebyggelsen utgörs till största del av bostäder i 4–10 våningar. I den sista etappen av området, öster om Björkholmsvägen, föreslås en något lägre exploateringsgrad för anpassning till den omgivande miljön och områdets förutsättningar. En utveckling av ett skolområde pågår med en stor grundskola, idrottshall, förskola och idrottsplan. Det kommer att vara en viktig framtida målpunkt i området.

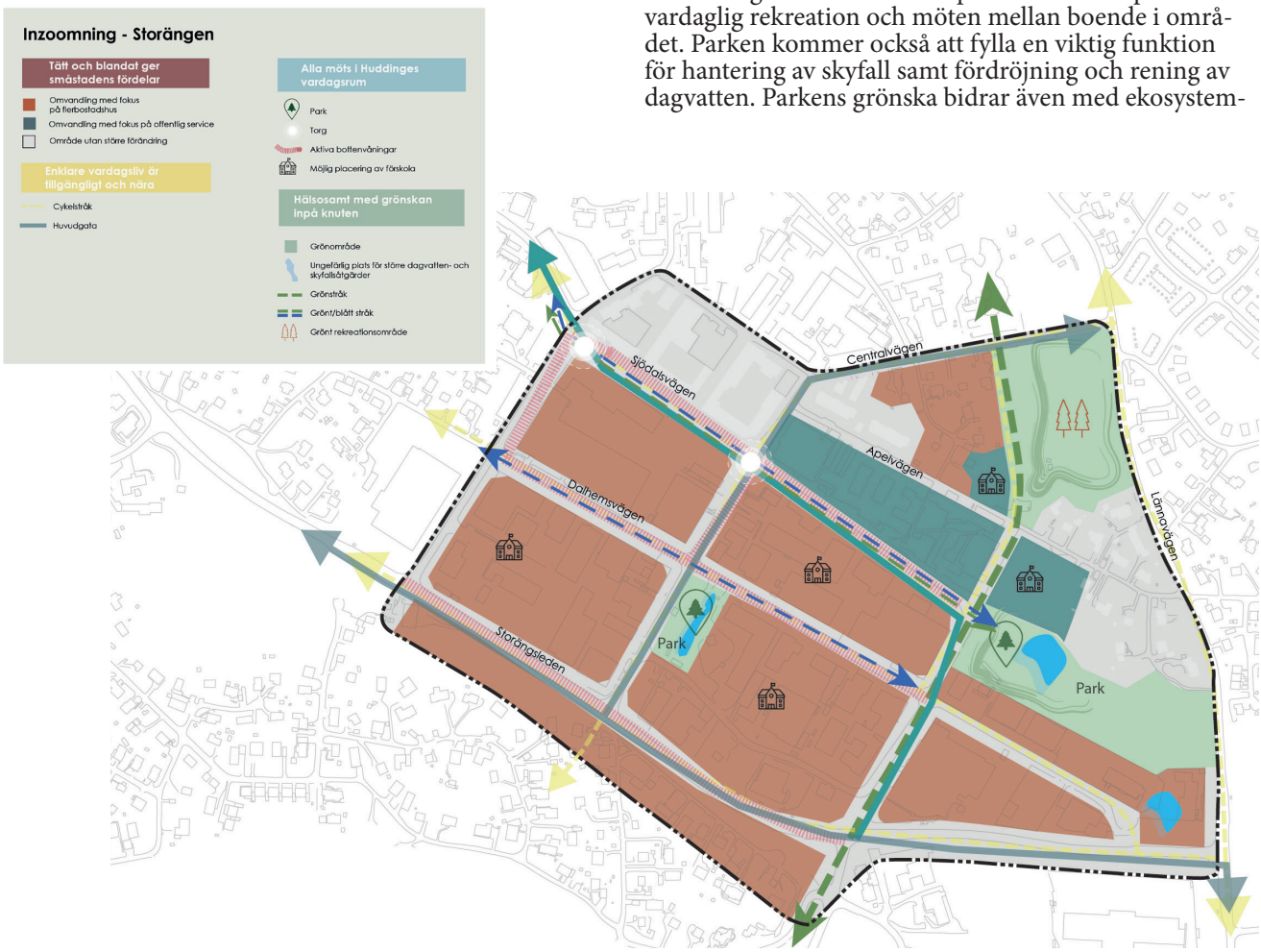
Sjödalsvägen är områdets viktigaste stadsstråk med offentlig och aktiv karaktär som signaleras av tydliga bottenvåningar med lokaler samt stora gatuträd. Utifrån handelsutredningen som gjorts är bedömningen att det finns underlag för totalt ett 10-tal butiker i Storängen. För att anpassa sig till utbudet som redan finns idag i Huddinge centrum samt den ökande e-handeln förespråkas här en matbutik om cirka 500 kvm. I lokalerna i bottenvåningarna längs med Sjödalsvägen och Dalhemsvägen föreslås till exempel gym, frisör, hudvård samt lokaler för offentliga verksamheter såsom förskola, tandläkare och vårdcentral.

I den fortsätta utvecklingen krävs en kommersiell strategi för Storängen när det gäller dimensionering och placering av lokaler. Det kan skapas cirka 250 arbetstillfällen i Storängen på sikt.

Platser att mötas på

I anslutning till Sjödalsvägen – Björkebovägen/Förrådsvägen planeras ett torg som blir en viktig entré till området och en välkomnande mötesplats. Det är en strategisk punkt och ska fungera både orienteringsmässigt, socialt och kommersiellt med intilliggande lokaler i bottenvåningarna. Bostadsentréer och restaurang riktas mot torget och solläget ska tas tillvara genom plats för uteserveringar och andra vistelseytor. Torget utformas med stora krav på orienterbarhet, gestaltning och hållbarhet. Entrétorget kommer visuellt att länkas ihop med Karin Boyes plats på Sjödalsvägens norra sida i kvarteret Brandstegen genom sammanlänkande ytbeläggning. Torget ska ges konstnärlig utsmyckning.

Centralt i området planeras en ny park om cirka 0,7 ha. Parken kommer utgöra en naturlig samlingspunkt i området med aktiviteter som vänder sig till många olika målgrupper och inrymmer ytor för lek och rörelse samt plats för avskildhet, lugn och ro. Parken kommer att fylla en viktig funktion som närpark och blir en plats för vardaglig rekreation och möten mellan boende i området. Parken kommer också att fylla en viktig funktion för hantering av skyfall samt fördröjning och rening av dagvatten. Parkens grönska bidrar även med ekosystem-



tjänster. Området planeras också ha gröna stråk, platser och kvartersmark som tillsammans stärker riktning genom Storängen. Då Storängen kommer bli ett mycket tätt bostadsområde behöver både privat och offentlig friyta anpassas efter den kommande befolkningen.

Mellan Lännavägen och sjön Trehörningen utvecklas det befintliga grönområdet med tillhörande parkstråk. Närmast Lännavägen och vid Glimmervägen planeras för mer ordnade parkytor som fungerar som närparker och entréplats till det större grönområdet ner mot sjön. Närmast bebyggelsen där markförhållande tillåter bör lekplatser, sittgrupper och prydnadsplanteringar skapas för att kunna fungera som närpark. Längs stråket mot vattnet placeras med fördel utegym och utrustning som motionärer kan använda. Området är under utredning för dagvattendammar. Genom att anlägga spänger och tydliga rumsindelningar kan eventuell dagvattenhantering och rekreativa funktioner samordnas. Vattnet ska vara en gestaltande kvalité till parken.

Strax norr om Trehörningens grönområde, i anslutning till Solfagravägen, finns en udde som ägs av kommunen och som delvis är planlagd som parkmark. I detta fina vattennära läge finns möjlighet att skapa en mötesplats med ytor för vistelse, genom till exempel grillplatser och utegym.

Norr om Storängens industriområde, mellan Lännavägen och Centralvägen finns ett kolonilottsområde. Koloniområdet fyller en viktig funktion i området och behöver utvecklas och vara en integrerad del av stadsplaneringen. Den del av koloniområdet som gränsar mot kvarteret Hängbjörken föreslås utvecklas som parkmark med ytor för lek och aktiviteter.

Området har använts som koloniområde sedan 1980-talet och har ett strategiskt bra läge för invånare i de östra, centrala delarna av Huddinge. Koloniområdet ska vara tillgängligt för allmänheten och på så sätt vara en tillgång för hela centrala Huddinge. För att öka tillgängligheten till området behöver det finnas flera entrépunkter till området och utformas promenadstråk genom området. Koloniområdet bör avgränsas tydligare mot omkringliggande vägar och skärmas av för att skapa en mindre bullerutsatt miljö och möjliggöra för lotter närmare Lännavägen och Centralvägen.

Utmaningar att hantera skyfall och dagvatten

Storängen ligger i en lågpunkt och vid skyfall kommer stora mängder vatten till området från angränsande områden. Flera olika åtgärder behövs för att det ska gå att bygga i området till exempel en väl genomtänkt höjdsättning, avrinningsstråk i gator och på gång- och cykelbanor, stora och små översvämningsytor i parker och i rekreationsstråk. Dalhemsvägen planeras med ett stadsmässigt och omsorgsfullt gestaltat avrinningsstråk i gatan. Stråket som ska vara rikt planterat medverkar även till att skapa en grön och attraktiv gatumiljö. Den centrala närparken blir en kombinerad park och översvämningsyta. Hela grönområdet från Sjödalsvägens ände ut till Lännavägen görs om till ett kombinerat rekreationsstråk och översvämningsyta för skyfall. Ytterligare åtgärder kommer att behövas för att möjliggöra utbygggnad av i den sista etappen närmast Lännavägen.

God orienterbarhet och tydliga stråk

Gatunätet i Storängen ska ha en kontinuitet och god orienterbarhet. Sjödalsvägen kommer att vara områdets viktigaste huvudstråk som kopplar ihop Storängen med Huddinge centrum. Det utgör också ett urbant grönblått stråk genom området. Ett annat grönt stråk genom området föreslår i nordsydlig riktning via koloniområdet och Björkängsvägen och knyter an mot Solgård.

De viktigaste åtgärderna i Storängen för att underlätta en utökad andel som cyklar är att få ett gent och attraktivt cykelstråk till Flemingsberg där en stor utveckling av arbetsplatser kommer ske. Förslaget är också att låta ett cykelstråk längs med Dalhemsvägen bli den snabbaste vägen in till Huddinge station.

När Tvärförbindelsen är utbyggd kommer en del av den regionala genomfartstrafiken att flyttas från Storängsleden, som då också blir kommunal. Detta gör att kommunen får rådighet över att utveckla leden till att bli en lokal huvudgata och ett attraktivt offentligt rum. Hänsyn måste dock tas till transportfarligt gods vid utformning av bebyggelsen då Storängsleden kommer fortsatt vara sekundär väg.

En annan viktig huvudgata är Centralvägen som också utgör Storängens kollektivtrafikstråk där bussen går igenom området. För att få bättre kopplingar till området ansluts Dalhemsvägen till Storängsleden i sydöst och utgör därmed en ytterligare tillfart till Storängen.



Storängen. (Bild: Maja Brand)



Storängen. (Bild: Maja Brand)

4. Genomförande

Samarbete är nyckeln

Utvecklingsplanen föreslår en utveckling inom planområdet som innefattar både ny bebyggelse och ny infrastruktur. Utvecklingen inom området kommer att pågå under många år med många olika aktörer inblandade. Ett bra genomförande förutsätter ett bra samarbete kring en gemensam målbild. Utvecklingsplanen anger grunden för denna målbild och pekar ut kommunens viljeinriktning för utvecklingen. Samarbete mellan aktörer behövs både för helheten och inom respektive kommande delprojekt. Det kan gälla såväl framtagandet av idéer och finansiering som själva genomförandet och kan därför se olika ut i olika skeden av processen.

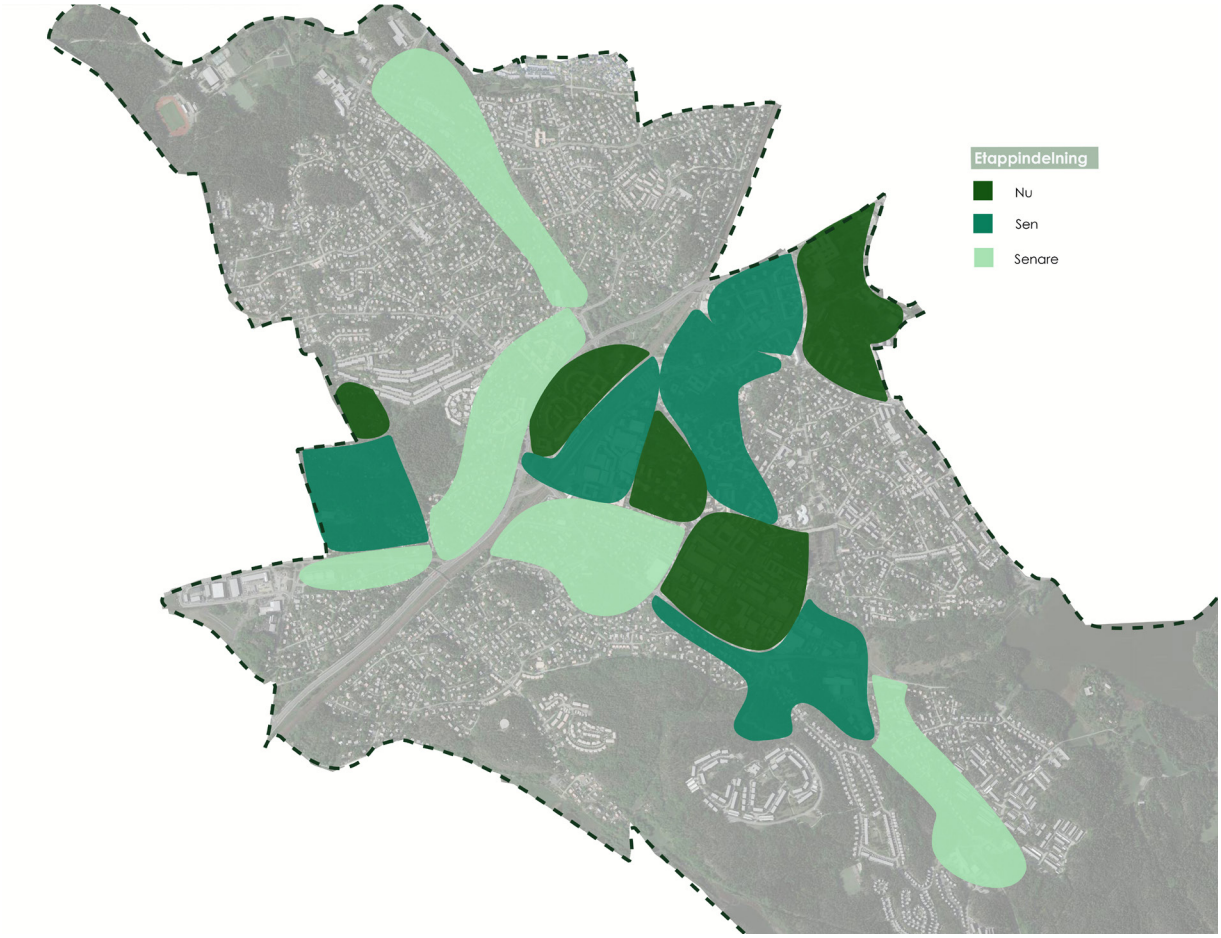
Bostadstillskottet i planen genererar behov av offentlig service såsom skola, förskola samt rekreationsmöjligheter. Planförslagets genomförande omfattar också en utveckling av befintlig övergripande infrastruktur för att passa i en framtida mer urban miljö. För att möjliggöra en högklassig kollektivtrafik behövs en omvandling av Huddinge station samt att trafikplatserna Storängen och Fullersta på sikt behöver ersätts av nya trafikplatser. Gång- och cykelvägnätet utvecklas och kopplingarna till det regionala cykelvägnätet föreslås förstärkas. Enligt utredning för teknisk försörjning finns det behov av kapacitetshöjande åtgärder för vatten- och avlopp samt fjärrvärme till följd av föreslagen utveckling i centrala Huddinge. Åtgärder som renar och fördröjer dagvattnet inom planens område är nödvändigt uppströms Fullerstaån för hantering av påbörjade exploateringen i Storängen, oavhängigt planförslaget. Åtgärder för klimatanpassning kan krävas även på fler platser i planområdet. Omfattning och utförande av dessa behöver utredas vidare.

Successiv utveckling

Nya invånare till följd av ny bostadsbebyggelse ger kommunen ökade skatteintäkter. Nya invånare genererar också behov av olika typer av investeringar. För att centrala Huddinge ska växa på ett långsiktigt hållbart sätt behövs en idé om i vilken ordning olika delar ska växa fram. I vissa delar kan kommunen skapa intäkter, exempelvis genom att ny exploaterbar mark frigörs eller att omvandling av befintlig bebyggelse medges. I andra delar genererar stadsutvecklingen stora kostnader genom exempelvis investeringar i ny infrastruktur. Det är viktigt att det finns en balans mellan de delar som ger intäkter och de delar som genererar investeringsbehov. Det är också viktigt att ha kunskap om de olika systemens tröskelnivåer, det vill säga när exempelvis ytterligare bostäder ger upphov till behov av investeringar i vatten- och avloppsinfrastrukturen eller i skolor, förskolor och kulturverksamheter eller idrottsanläggningar.

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig utveckling inom centrala Huddinge. När och om utveckling faktiskt sker beror dels på marknadens intresse av utveckling genom initiativ från i huvudsak privata fastighetsägare men också på kommunens resurser och ekonomiska förmåga att genomföra förändringen. För att utvecklingen ska ske på ett långsiktigt hållbart sätt behöver förändringen ske successivt.

Ett förslag till ordning som utvecklingen kan ske redovisas i nedanstående bild. Där redovisas vilken utveckling som är tänkt att ske nu i närtid, och som till viss del redan pågår, vad som kommer senare och vilken utveckling som bedöms ligga längst bort i tid. Vissa områden är beroende av varandras utveckling och av att viss övergripande infrastruktur byggs ut först medan annan utveckling kan ske utan beroende av andra områden eller anläggningar.



Genomförande

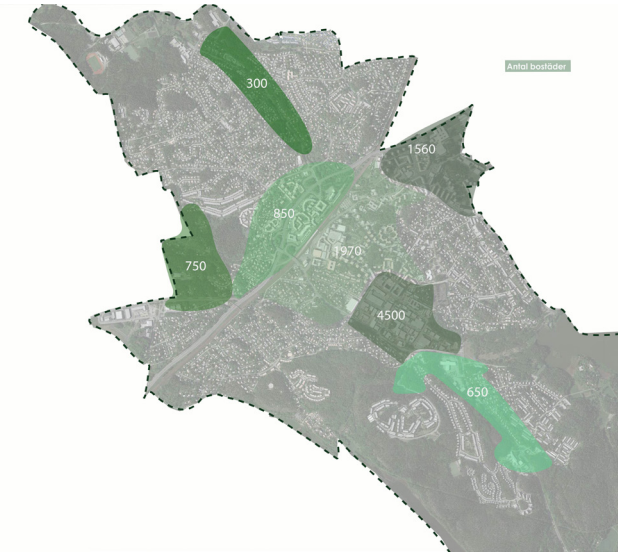
Genomförandeplanering

Huvuddelen av planområdet består av planlagd, bebyggd mark i enskild ägo. De kommunala bolagen äger i dagsläget mark på gymnasieområdet vid Kvarnbergsplan och i Huddinge centrumområdet. Kommunen äger utöver det några mindre obebyggda markområden som kan utvecklas och bebyggas. För att säkerställa framtida offentlig service vid utbyggnaden är det viktigt att mark reserveras för detta i planeringsskedet. Planområdets omfattning och dess successiva utveckling innebär att det kommer att behöva tas fram flera olika detaljplaner och att en etappvis utbyggnad sker. Flera av de planerade övergripande infrastrukturanläggningarna kommer att behöva anläggas tidigt, innan ett visst område detaljplaneläggs.

Infrastrukturåtgärder kopplade till Huddinge station och de stora trafikplatserna krävs dels som en följd av trafikökning på det allmänna vägnätet, och dels för att möta trafik genererad av centrala Huddinges utbyggnadsområden. För att uppnå hållbarare resmönster behövs flera åtgärder bland annat satsning på prioritering av kollektivtrafik såsom separata avsnitt med bussgator. Fastighetsägare som vill exploatera och utveckla sitt markinnehav, Huddinge kommun och Trafikverket kommer behöva en fortsatt dialog kring kostnadsfördelning av dessa delar som gagnar en hållbar stadsutveckling mer övergripande.

Finansieringen av genomförande av planförslagets innehåll beror på vem som är ansvarig aktör för de olika typerna av infrastrukturanläggningar. Utgångspunkten är att exploateringen inom planområdet kommer finansiera utbyggnaden av infrastruktur. De enskilda fastighetsägarnas möjlighet och vilja till genomförande av planförslaget är beroende av kostnaden för området som helhet.

Utifrån de initiala kostnadsutredningar som gjorts för den utveckling och utbyggnad som utvecklingsplanen medger gör kommunen bedömningen att det finns exploateringsekonomiska förutsättningar att arbeta vidare med utvecklingsplanen som grund. I det efterföljande arbetet med planering av utvecklingen av centrala Huddinge kommer frågorna kring ekonomi och genomförande att fördjupas i varje enskilt projekt.



Goda livsmiljöer under byggtiden

Centrala Huddinges utveckling kommer att spänna över många år. På sina håll kommer områden vara byggarbetsplatser under lång tid. I centrala Huddinge ska det ändå vara möjligt att skapa goda livsmiljöer under byggtiderna. Tydlig skyltning och information kommer att krävas under kommande utbyggnadstid för att informera och skapa förståelse för vad som händer i centrala Huddinge och dels hjälpa de som bor och passerar genom området att hitta rätt. Informationen ska lyfta fram det positiva som kommer att tillföras platsen så att man förstår till exempel varför det är avstängt och att en annan väg behöver väljas.

Berätta och visualisera vad som sker i stadsmiljön

Vid arbetsområden i samband med byggnation som angränsar till område där allmänheten vistas eller passeras bör skalskydd såsom plank präglas av en mer kreativ gestaltning.

Där möjlighet finns bör tidigarelagda och temporära mötesplatser skapas som kan samla människor i väntan på att området tar form och annonsera ett nytt torg/park och så vidare. Platserna erbjuder information om områdets utveckling och bör ha sittplatser, grönska, sopkorgar, belysning och cykelservice. Temporära mötesplatser får gärna anknyta till den permanenta platsen när det gäller material och utrustning.

För att säkerställa en god livsmiljö under byggtiden behöver samarbete ske mellan Huddinge kommun, byggaktörer, ledningsägare, Trafikverket och Trafikförvaltningen och samtligas entreprenörer.



Projekt Slussen. (Foto: Jenny Simonson)



Sommartorg i Skogås. (Foto: Maja Brand)

5. Hållbarhetsbedömning

Inledning

Denna hållbarhetsbedömning är en konsekvensbedömning av genomförandet av utvecklingsplanen för centrala Huddinge. Bedömningen förutsätter att de strategier som finns i planen genomförs. Kommunen har ingen skyldighet enligt lag att göra en hållbarhetsbedömning för en utvecklingsplan. För att se att utvecklingsplanen leder i riktning för att uppfylla Hållbart Huddinge 2030 och i förlängningen de globala målen har det gjorts en hållbarhetsbedömning. Syftet med hållbarhetsbedömningen är att bidra till en helhetssyn och hållbarhetsanpassning för den utveckling som utvecklingsplanen föreslår.

Hållbarhetsbedömningen har skett utifrån målen i Hållbart Huddinge 2030. Varje mål har sedan kopplats till de globala mål som målet hanterar.

Ansvar för naturresurser



Planering enligt utvecklingsplanen skapar möjlighet för invånarna att bo och leva nära kommunikationer, service, arbetsplatser och mötesplatser. Detta leder bland annat till minskat vardagsresande. Ett resurseffektivt och hållbart byggande tillsammans med minskat resande minskar det ekologiska fotavtrycket och koldioxidfotavtrycket . Med ökad befolkning kan dock ökad konsumtion leda till att fotavtrycken ökar.

Exploatörer bygger tillkommande bebyggelse energisnålt och värmer bebyggelsen i första hand med fjärrvärme. Fjärrvärmen är till största delen baserad på återvunnen och förnyelsebar energi. Bebyggelsen får lösningar som skapar energieffektiv drift och materialen är miljöanpassade och giftfria. Livscykelperspektiv är i fokus. Jämfört med den befintliga bebyggelsen blir den tillkommande mer hållbar. Dock innebär en ökad bebyggelse generellt att påverkan sker på miljön.

Befolkningsökningen i centrala Huddinge bidrar till att trafiken ökar. Huvuddelen av den tillkommande exploateringen sker genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen till exempel i en radie runt Huddinge station och Kvarnbergsplan. Detta underlättar för invånarna att resa hållbart. Övergången till fordon som drivs med alternativa drivmedel kan leda till att utsläppen minskar totalt sett. Alla prognoser pekar på att godstransporterna och dess miljöpåverkan fortsatt kommer att öka på grund av ökande befolkning, ökad produktion och handel. I utvecklingsplanen tar kommunen hänsyn till detta och skapar förutsättningar för samordning av privata godstransporter och effektiva leveranser. Med ny bebyggelse kommer stora mängder schaktmassor att behöva hanteras. Masshantering genererar mycket transporter och således ökade koldioxidutsläpp. Utvecklingsplanen pekar inte ut någon plats för masshantering eftersom frågan behöver lösas i ett större sammanhang.

Utvecklingsplanen föreslår inga nya områden för större industrier som påverkar växthusgasutsläpp eller luftkvalitet negativt. Den småskaliga industrin i Storängen avvecklas och området omvandlas till bostadsområde, vilket är positivt ur störningssynpunkt. Marken i Storängen, som är förorenad, saneras i samband med exploateringarna. Övriga platser med förorenad mark ska saneras om markanvändningen ändras till bostadsbebyggelse. Detta minskar risken för läckage av föroreningar till grundvatten, Fullerstaån och Trehörningen.

I centrala Huddinge skapas en mer utvecklad grön- och blåstruktur än idag. Många av invånarna i området har nära till större naturområden men med kommande utveckling får de även närmare till mindre grönområden och parker. Tillgången på kvalitativ grönyta blir för utvecklingsplanen i helhet god, vilket främjar den biologiska mångfalden och integrerar ekosystemtjänster. Utvecklingsplanen har tagit hänsyn till de platser som har höga naturvärden och föreslår att den marken lämnas orörd. På så sätt bevaras värdefulla miljöer, rödlistade arter och viktiga spridningssamband.

Ytterligare bebyggelse bidrar till ökad mängd dagvatten som ska tas om hand så lokalt som möjligt. Det är en utmaning att klara detta, men ett krav för att bebyggelse ska kunna tillkomma. Miljökvalitetsnormerna för sjöar och vattendrag får inte försämras. Huddinge är beroende av grannkommunerna för dricksvattentillgång och omhändertagande av avloppsvatten. Ökad befolkning kommer att ställa högre krav på den servicen.

Gemenskap och delaktighet i samhällslivet



Utvecklingsplanen skapar förutsättningar för att olika utövare för verksamhet som kommunen ansvarar för ska kunna etablera sig. Detta skapar en blandning av kommunala och privata initiativ som invånarna kan välja emellan.

Centrala Huddinge utvecklas så att det blir mer inbjudande och tillåtande än idag. Ett varierat utbud för många skapas. Särskilda ytor och lokaler bevaras och skapas för invånarnas möjlighet till medskapande. Lokala initiativ, erfarenheter och engagemang tas till vara i högre grad än idag.

I centrala Huddinge erbjuds fler mötesplatser på olika nivåer till exempel torg, parker, gator, bibliotek, föreningslokaler och andra offentliga platser. De ger bättre möjligheter än idag till möten mellan människor för utbyte av idéer, kultur och skapar förutsättning för integration. Mötesplatserna kommer att utvecklas och utformas med varierande innehåll för olika målgrupper och erbjuda aktiviteter hela året.

Centrala Huddinge har idag ett varierat föreningsliv inom många olika områden till exempel idrott, konst,

[1] Det ekologiska fotavtrycket mäter hur mycket av naturens produktiva områden som har behövts för invånarnas konsumtion, oavsett var i världen produktionen sker.

[2] Koldioxidfotavtrycket mäter den mängd utsläpp av fossil koldioxid som vi orsakar, direkt eller indirekt, via konsumtion av varor och tjänster, oavsett var i världen utsläppen har skett.

kultur, musik, dans, funktionshinder, pensionär, religiös, hjälpverksamhet, hembygd och natur. I den framtida planeringen är det viktigt att lokaler och platser för föreningslivet bevaras och utvecklas.

Centrala Huddinge har en identitet som präglas av en småstadskänsla. Det finns blandad bebyggelse och ett lokalt centrum som bidrar till den känslan. Den framtida utvecklingen ska förstärka och utveckla den känslan genom fortsatt utveckling av Huddinge centrum och att komplettera med en blandad bebyggelse bestående av hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter i olika storlekar.

Attraktiva bostadsområden



I centrala Huddinge är fokus att förtäta i kollektivtrafiknära lägen. Den nya bebyggelsen ger möjlighet för boende och verksamma att resa hållbart och att få bo och verka i lokaler som är byggda på ett miljövänligt och hälsosamt sätt. Utvecklingen leder till att blandningen av funktioner (boende, handel, service, skola m m) förstärks jämfört med idag. Detta leder till en levande stadsmiljö både på dagen och kvällen. Det ger ökad attraktivitet och ökad trygghet i området. Blandningen leder också till att fler kan gå och cykla till sina dagliga målpunkter. Det är enkelt att ta sig mellan lokala målpunkter och trafiksäkerheten är hög.

I framtida centrala Huddinge kommer offentliga och privata verksamheter dra nytta av varandra, vilket inte sker i så stor utsträckning i dag. Teater och bio gynnar kvällsöppna restauranger. Parker och idrottsanläggningar kan samverka och samnyttja lokaler med föreningar och skolor.

Den stora trafikutvecklingen ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel vilket främjar attraktiviteten i stadsmiljön och bidrar till att klimatpåverkan inte ökar. Den utvecklade bytespunkten kring Huddinge station ger ett stort utbud av tåg- och busslinjer. Gång- och cykelnätet byggs ut så att de felande länkarna ordnas och att det blir ett sammanhängande nät. Detta underlättar för invånarna att ta sig gent och snabbt till bland annat stationen. Hastigheten blir lägre än idag vilket förbättrar luftkvaliteten och ljudmiljön. Det skapas förutsättningar för samnyttjande av parkeringsplatser och attraktiva mobilitetslösningar som till exempel bilpool.

I framtida centrala Huddinge skapas trygghet bland annat genom att ha lokaler i bottenvåningarna, öppna fasader och flera entrépunkter, god belysning, överblickbarhet, trygga offentliga miljöer, mötesplatser och social kontroll. Ett centrum med tätare och större blandning av aktiviteter bidar till att fler människor är ute på gatorna kvällstid än idag, vilket kan verka både inspirerande och skapa trygghet. Attraktiva mötesplatser och möjlighet till planerade eller oplanerade möten skapar sociala kontakter.

Tillgången till park kommer att utvecklas jämfört med idag, vilket är positivt ur flera olika perspektiv till exempel mötesplats, rekreation och ekosystemtjänster Till utvecklingsplanen har en ekosystemtjänstanalys och en naturvärdesinventering tagits fram och dessa har legat till grund för bebyggelsestrukturens utveckling. I den framtida planeringen kommer ekosystemanalys att användas som ett redskap för att säkerställa att gröna kvaliteter uppnås vid byggande. Syftet är att bidra till goda livsbetingelser för människor, djur och växter genom att skapa bra mikroklimat och luftkvalitet, god jordkvalitet och vattenbalans samt rekreativa och lämpliga friytor. Friytor för barn att leka på är en viktig fråga. Med tillkommande bebyggelse riskerar friytorna att minska i direkt anslutning till förskolor. Detta beror på att det i större utsträckning byggs förskolor i flerbostadshus än tidigare.

Topografiska lågpunkter tillsammans med en hög andel hårdgjorda ytor kan bidra till översvämningar och stående vatten vid kraftiga regn. Fler sådana områden finns i området till exempel i Storängen och längs med Åvägen. En särskild skyfallsrapport har tagits fram för utvecklingsplanen och där visas platser och de vattenmängder som behöver hanteras. Detaljerade skyfallsutredningar kommer att behöva göras i alla projekt som sker i lågpunkter och det kommer att bli en stor utmaning att klara av att hantera frågan.

Centrala Huddinge utvecklas för att ge barn och unga möjlighet att ta mer plats än idag. Det skapas bland annat genom att utveckla fler lek- och idrottsplatser, torg, parker och platser för rörelse och kultur, bygga nya skolor och förskolor i centrala lägen, lokalisera platser och service för barn och ungdomar så att det är möjligt att ta sig dit på egen hand, låta stadsmiljön innehålla roliga spännande byggnader och detaljer som stimulerar barn och underlättar deras orientering i staden.

De framtida centrala Huddinge kommer att utvecklas med utgångspunkt i dess kulturmiljöer. Befintliga byggnaders och platsers historiska kvaliteter ska vara en utgångspunkt vid exploatering och utveckling. Platserna ska ges identitet och karaktär som underlättar orientering. Arkitektur och konst bidrar till reflektion och upptäckarglädje hos invånare.

God utbildning och kreativt näringsliv



Målet för kommunen som helhet är att det ska det finnas en arbetsplats per förvärvsarbetande (arbetsplatskvot 1,0). Centrala Huddinge har idag en arbetsplatskvot på 0,9 och strävan i utvecklingsplanen är att skapa arbetsplatser så att arbetsplatskvoten kan närma sig 1,0. Jämfört med idag tillkommer arbetsplatser i Vårdkasen, Huddinge centrum och Kvarnbergsplan. Storängens industriområde omvandlas till bostadsområde och arbetsplatser försvinner där. Dock tillkommer andra typer av arbetsplatser, inom service och offentlig verksamhet, men i ett mindre antal än idag. Sammantaget minskar dock arbetsplatskvoten då antalet arbetsplatser inte bedöms kunna utvecklas i samma takt som bostadsutvecklingen. Närheten till Flemingsberg bedöms hindra en större etablering av arbetsplater i centrala Huddinge. I övrigt sker små förändringar i näringslivets utveckling. Utöver detta tillkommer arbetsplatser inom den kommunala servicen såsom förskolor, skolor, äldreboende med mera. E-handeln växer snabbt, vilket påverkar den fysiska handeln. Den fysiska handelns förutsättningar i Huddinge centrum är en framtidsfråga. Utbudet kan komma att påverkas av e-handelns framväxt.

Hållbarhetsbedömning

I och med utvecklingsplanen kommer cirkulär ekonomi[3] att främjas mer än idag bland annat genom att området utvecklas med bilpool, cykelpool, lokaler/ytor för återbruk och hyr/delningsverksamheter.

Utvecklingsplanen pekar ut nya platser för förskolor och skolor, men pekar även ut förslag på platser för kapacitetshöjning för de befintliga. Skolor och förskolor integreras i stadsmiljön, men med särskild hänsyn till barn och ungas behov av rörelse och lek.

I och med utvecklingsplanen kommer cirkulär ekonomi[3] att främjas mer än idag bland annat genom att området utvecklas med bilpool, cykelpool, lokaler/ytor för återbruk och hyr/delningsverksamheter.

Utvecklingsplanen pekar ut nya platser för förskolor och skolor, men pekar även ut förslag på platser för kapacitetshöjning för de befintliga. Skolor och förskolor integreras i stadsmiljön, men med särskild hänsyn till barn och ungas behov av rörelse och lek.

Rik fritid och god hälsa



Boende i centrala Huddinge har idag nära till större grönområden och naturreservat och i och med den framtida utvecklingen även nära till mindre grönområden och parker av olika slag. Naturen ger en variation i upplevelser till exempel motion, lugn och ro, fiske, vandring, skidåkning med mera. Naturområden och parker utvecklas vidare för att bli ännu mer tillgängliga och välkända. Utbudet av fritidsaktiviteter utvecklas för att bli brett och diversifierat. I det ingår tillgängliga rekreationsområden, idrottsanläggningar, lekplatser och tillgång till bostadsnära aktivitetsytor för spontanidrott. Till exempel planeras en idrottshall i Storängen och bättre i skolan.

Förtätning skapar förutsättningar i de centrala delarna för till exempel en ny biograf samt en utveckling av biblioteket. Det befintliga utbudet av kultur som till exempel Huset, Fullersta gård, kulturskolan, Rådsparkens parklek värnas. Kultur är viktigt för den sociala sammanhållningen och en del i en attraktiv stadsmiljö och kommer i och med utvecklingsplanens förverkligande att bli bättre än i dag.

Områden runt främst Huddingevägen, Lännavägen, Storängsleden och järnvägen är de som påverkas mest av buller från trafiken. Enligt utvecklingsplanen ska det förtätas och byggas i kollektivtrafiknära lägen. Detta är positivt ur många perspektiv, men just ur bullerperspektiv är det svårt att få till goda ljudmiljöer när man bygger så nära bullerkällorna. Det blir en utmaning i kommande byggprojekt.

Vid Huddingevägen förekommer förhöjda halter av partiklar och kväveoxider. De framtida planerna är att den stora trafikutvecklingen ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Om så sker kommer luftkvaliteten att förbättras lokalt.

[3] Det ekologiska fotavtrycket mäter hur mycket av naturens produktiva områden som har behövts för invånarnas konsumtion, oavsett var i världen produktionen sker.

6. Underlag och organisation

Särskilt framtagna underlag och utredningar, medverkande konsulter

Handelsutredning, HUI Research, 2018
Skyfallsanalys, Norconsult, 2019
Naturvärdesinventering centrala Huddinge, Ekologi-gruppen, 2018
En strategisk grönstruktur för Sjödalen och Fullersta, Ekologigruppen, 2019
Barnkonsekvensanalys, Ettelva, 2019
Nulägesbeskrivning- underlag till utvecklingsplan centrala Huddinge trafik, WSP, 2019
Dialog på Huddingedagen, 2018
Vision, strategier och illustrationer, Ettelva, 2019

Projektgrupp:

Karin Segerdahl, plansektionen, projektledare och enhetschef
Gunilla Sundström, strategiska sektionen, processledare och områdesstrateg
Albin Lindeskär, plansektionen, planarkitekt
Annika Colbengtson, plansektionen, planarkitekt
Evelina Öberg, plansektionen, planarkitekt
Johanna Pettersson, plansektionen, miljöplanerare
Robin Hansson, plansektionen, miljöplanerare
Julia Pütsep, trafik- och landskapssektionen, landskapsarkitekt
Karin Hagström, mark- och exploateringssektionen, exploateringssamordnare
Emma Hirsch, trafik- och landskapssektionen, trafikplanerare
Åke Dufström, konsult, M4Traffic

Referensgrupp:

Agnetha Persson Hellsten, näringslivssektionen, företagslots
Karolina Kröön, näringslivssektionen, näringslivsstrateg
Tina Lundin, stabs- och utvecklingsenheten, lokalstrateg
Jonas Uebel, stabs- och utvecklingsenheten, lokalstrateg
Mats Wesslén, stabs- och utvecklingsenheten, lokalstrateg
Jesper Schönberg, stabs- och utvecklingsenheten, lokalstrateg
Nicklas Johansson, miljö- och bygglovsförvaltningen, ekolog
Sofie Persson, miljö- och bygglovsförvaltningen, bygglovshandläggare
Pia Bastholm-Rahmner, social- och äldreomsorgsförvaltningen, utredare
Victor Mazilu, trygghet- och säkerhetssektionen, säkerhetssamordnare
Linda Boxell, miljö- och bygglovsförvaltningen, miljöskyddsinspektör
Sandra Dovärn, ekonomiavdelningen/budget- och kvalitetssektionen, statistiker
Anders Daniels, Huge Bostäder
Ewa-Marie Svensson, Huge Bostäder
Ellen Björk, Huddinge kommuns samhällsfastigheter

Dokumentnamn: Utvecklingsplan för kommundelarna Sjödalen och Fullersta med fokus på centrala Huddinge
KS-dnr: KS-2018/279
Utvecklingsplanen finns att läsa på kommunens hemsida: www.huddinge.se
Dokumenttyp: Styrdokument
Ansvarig förvaltning: Kommunstyrelsens förvaltning
Dokumentinformation: Utvecklingsplanen är en fördjupning av översiktsplanen och anger Huddinge kommuns långsiktiga ambition för kommundelarna Sjödalen och Fullersta

Huddinge kommun
Samhällsbyggnadsavdelningen
www.huddinge.se

Adress
Kommunalvägen 28
141 85 Huddinge



Huddinge

BOTKYRKA KOMMUN

Utvecklingsplan för den regionala stadskärnan Flemingsberg

Flemingsberg – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm

Huddinge

BOTKYRKA KOMMUN

Flemingsberg – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm

Kompletteras inför slutligt godkännande

namn

KOMMUNSSTYRELSEN ORDFÖRANDE
HUDDINGE KOMMUN

namn

KOMMUNSSTYRELSEN ORDFÖRANDE
BOTKYRKA KOMMUN

Innehåll

1. Sammanfattning **4**

2. Inledning **6**
Bakgrund, syfte och avgränsning
Planstatus och process

3. Flemingsberg då och nu **8**
Flemingsbergs historia
Röster från Flemingsberg

4. Flemingsberg 2050 ..... **10**
Utvecklingsplan Flemingsberg 2050
Fem övergripande utvecklingsmål

5. Vägen framåt, så når vi vision och mål **14**
Strategi 1: En urban och grönskande stad
Strategi 2: En tillgänglig och inkluderande stad
Strategi 3: En innovativ och dynamisk stad

6. Hållbar utveckling under lång tid **40**
Mycket sker samtidigt
Genomförande

7. Konsekvenser till följd av utvecklingsplan i Flemingsberg **42**
Inriktningar för en god livsmiljö i Flemingsberg

Utvecklingsplanen är framtagen av Huddinge och Botkyrka kommuner gemensamt med hjälp av Landskapslaget.

Huddinge kommun
Charlotte Persson, Sektionschef strategiska sektionen
Signe Wernberg, Områdesstrateg
Mats Lundgren, Områdesplanerare
Cecilia Rogvall, Exploateringssamordnare
Linda Lövkvist, Projektchef Flemingsbergsdalen
Karolina Krön, Näringlivsstrateg
Helena Lundberg, Marknadsstrateg
Jack Lu, Trafikplanerare
Therese Ingerdal, Landskapsarkitekt
Jonas Lidbrink, Miljöplanerare
Karin Henriksson, Miljöplanerare
Erik Sundin, Planarkitekt

Botkyrka kommun
Heidi Pintamo, Utvecklingsledare samhällsplanering.
Ebrahim Khajeh Zadeh, Trafikplanerare
Per-Anders Framgård, Utvecklingschef
Gustav Fridlund, Näringslivschef
Mohammed Alkamil, Utvecklingsledare trafik
Johanna Mathiasson, Områdesstrateg.
Lisa Lindblom, Landskapsarkitekt

Landskapslaget
Mia Lindblad, Annelie Landin, Eirini Farantatou, Maria Wejbro, Ellen Sundin, Ida-Maria Classon Frangos, Ameli Hellner

1. Sammanfattning

Utvecklingsplanen visar möjlig utveckling i Flemingsberg på lång sikt fram till 2050 eller ännu längre. Planen fyller glappet mellan kommunernas översiktsplaner och de efterföljande detaljplanerna. Planen vägleder utvecklingen på ett mer direkt och konkret sätt än vad översiktsplanen gör men är samtidigt inte så detaljerad som ett detaljplaneprogram eller en detaljplan. Utvecklingsplanen är liksom kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande och har tagits fram i ett samarbete mellan Huddinge och Botkyrka kommuner. Planen ska säkerställa en attraktiv helhet och därför ingår även den mark som kommunen inte har rådighet över. Ambitionerna för platsen som redovisas i utvecklingsplanen kan tillgodoses på många olika sätt. Kommunerna och dess invånare, föreningar, civilsamhälle, statliga och regionala organ samt aktörer på marknaden behöver alla vara en del i genomförandet.

En av utgångspunkten i arbetet är utvecklingsprogrammet för Flemingsberg 2050 som beslutades av Huddinge, Botkyrka och regionen våren 2018. Målsättningarna om en levande stadskärna, Flemingsberg som ett självklart etableringsval för näringslivet, en öppen universitetsstad, eftertraktad livsmiljö och hållbar utveckling gäller även den här planen. Visionen är att skapa ett Flemingsberg där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm.

Utvecklingsplanen redovisar de stora strukturerna som inte kan avgöras i enskilda samhällsbyggnadsprojekt. Planen ska vara garanten för att de delar som sedan byggs var för sig passar ihop och skapar en attraktiv plats där människor vill leva, driva sina företag eller besöka. Utvecklingsplanens stora uppgift är att säkerställa den politiska ambitionen att skapa balans i Stockholmsregionen och utveckla Flemingsberg till en viktig arbetsplatsnod i södra Stockholm. De kvaliteter som redan finns på platsen med sjukhus, akademier och viktiga samhällsinstitutioner ska ges möjlighet att utvecklas. Samtidigt ska Flemingsberg växa samman och de fysiska och mentala barriärerna överbryggas.

Utvecklingsplanen redovisar bebyggelsestruktur, infrastruktur och grön- och blåstruktur på en översiktlig strategisk nivå. Planen ger också förslag till hur staden ska möbleras med olika typer av innehåll som offentlig och kommersiell service, mötesplatser med mera. I slutet finns förslag på hur Flemingsberg kan växa fram över tid och en översiktlig beskrivning av konsekvenser till följd av utvecklingsplanens genomförande.



Figur 1: Visionsbild över park i Flemingsbergsdalen

2. Inledning

För en snabb och hållbar tillväxt inom Stockholmsregionen är det en förutsättning att bostäder och arbetsplatser kommer på plats även utanför den centrala regionkärnan. Därför är en flerkärnig struktur en bärande huvudprincip i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050.

Flemingsberg är en av åtta utsedda regionala stadskärnor i RUFS 2050 och ett betydelsefullt centrum i södra Stockholm. Här finns sjukvård, högre utbildning, forskning, rättsväsende och god tillgång till kollektivtrafik – viktiga samhällsfunktioner för ett mycket stort omland.

Bakgrund, syfte & avgränsning

Den regionala stadskärnan Flemingsberg har under lång tid varit ett område där stadsutvecklingen skett i samverkan mellan flera olika aktörer. Geografiskt omfattar stadskärnan ett område både i Huddinge och i Botkyrka kommun. Eftersom platsen är av regional betydelse finns sedan många år tillbaka en samverkansorganisation där också region Stockholm ingår. 2018 fattade dessa tre aktörer i samverkan beslut om ett utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Flemingsberg. Programmet innehåller en vision för Flemingsberg: ”*Flemingsberg – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm*”.

Två kommuner – en utvecklingsplan

För att förverkliga vision och mål i utvecklingsprogrammet och visa kommunernas vilja och ambition med utvecklingen av den regionala stadskärnan har Huddinge och Botkyrka kommun fattat beslut om att ta fram en gemensam utvecklingsplan över området.

Syftet med utvecklingsplanen är att säkerställa att framtida förändring av stadskärnans mark- och vattenanvändning leder mot en långsiktigt hållbar tillväxt. Utvecklingsplanen ska visa och kunna stå för helhetstanken och vara garanten för att de projekt som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en helhet – en hållbar och attraktiv stadskärna.

Utvecklingsplanen visar liksom kommunernas översiktsplaner en möjlig framtida utveckling. Planen tar sikte på år 2050 eller ännu längre för att kunna möta behovet av att beskriva platsens utveckling kopplat till både den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050, och de större infrastrukturprojekten i närområdet.



Figur 2: Från planering på regional nivå till stadsmiljö.

Sammanfattningsvis syftar utvecklingsplanen till att:

- *Ge en sammanhållen bild* av hur Flemingsberg kan utvecklas över tid. Detta genom att belysa stadsutvecklingsfrågorna i sin helhet och beskriva önskade kvalitéer i stadskärnan. Ge en beskrivning av platsens innehåll, hur den ska uppfattas och vad den har för atmosfär. Beskriva hur dess olika delar hänger ihop samt hur stadskärnan förhåller sig till omvärlden.

- *Ge ramar och riktlinjer* för kommande planering och investering. Detta genom att beskriva en övergripande struktur som stöd för planering på en mer detaljerad nivå samt vara ett planeringsunderlag för investeringar i offentliga miljöer, verksamheter och infrastruktur.

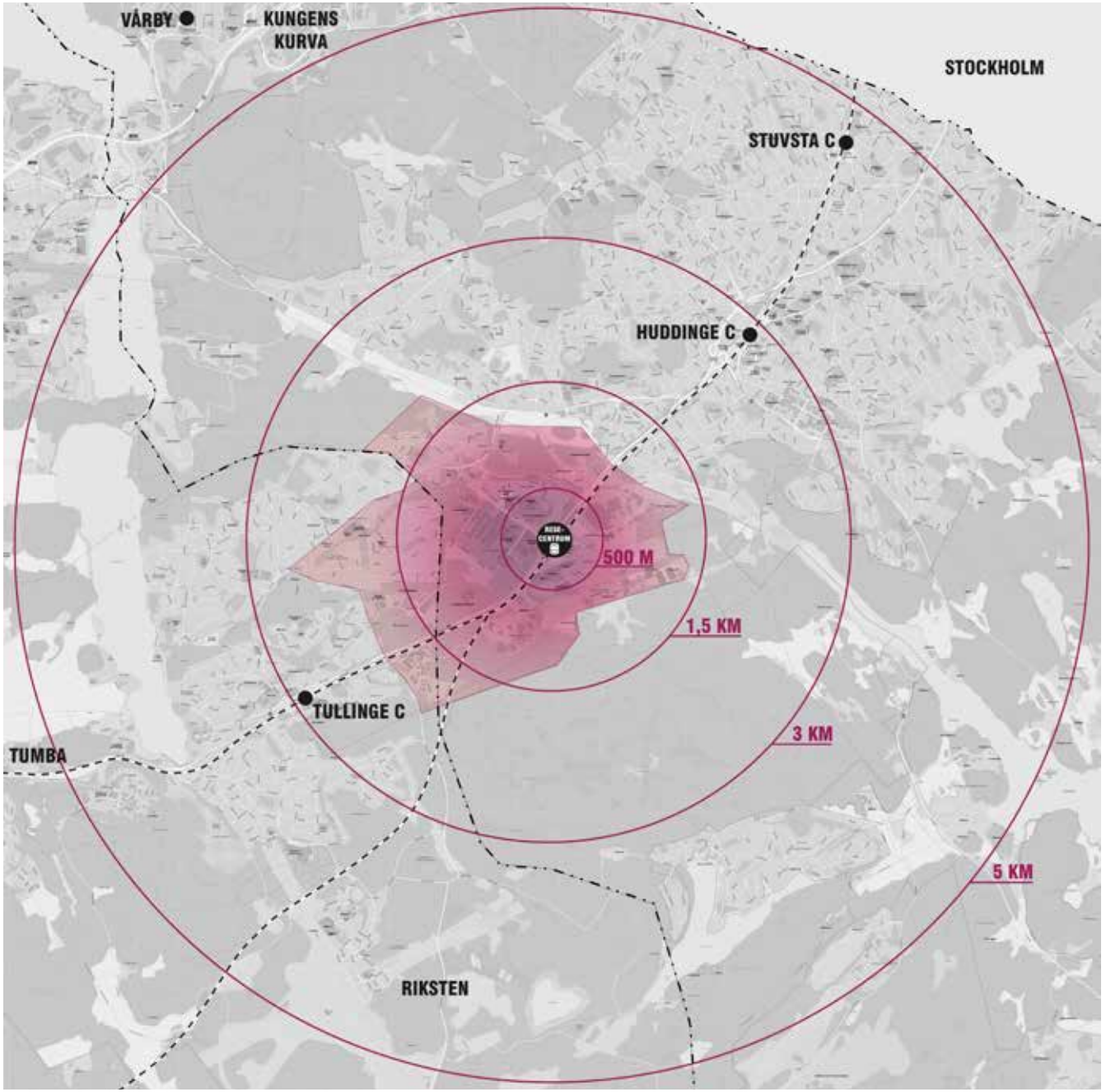
- *Vara ett underlag för fortsatt dialog* om utvecklingen i Flemingsberg med boende, verksamma och besökare. Utvecklingsplanen ska även fungera som ett underlag till fortsatt dialog med de intressenter som vill vara med och bidra till utvecklingen av området.

Planstatus och process

Utvecklingsplanen är en konkretisering av de kommunövergripande översiktsplanerna (ÖP), som i sin tur utgår från den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS). Utvecklingsplanen (UP) är vägledande utan att vara juridiskt bindande. Den fortsatta processen kommer att följas av eventuella detaljplaneprogram, detaljplaner och genomförande.

Dialog och inkludering

Utvecklingen av Flemingsberg pågår hela tiden och den här planen visar en möjlig framtid i ett trettioårsperspektiv eller ännu längre. För att säkerställa dess genomförbarhet är det en plan som har tagits fram i dialog och samverkan med olika intressenter i Flemingsberg.



Figur 3: Utvecklingsplanens geografiska avgränsning och dess omland
Den regionala stadskärnan Flemingsberg är det rosa området i figur 3. Flemingsbergs stadscentrum cirka 500 meter från resecentrum är stadens motor och hjärta. På cykelavstånd, cirka tre kilometer, når du både Tullinge och Huddinge centrum. Flemingsberg innehåller viktiga funktioner för ett mycket stort omland.

3. Flemingsberg då och nu

Flemingsbergs historia

Flemingsbergsområdet var bebott redan för 8 000 år sedan. Området var då en utskärgård och människorna som levde av fiske och jakt lämnade spår av verktyg som idag ligger på 50 till 80 meters höjd över havet. Dessa platser är spår efter Stockholms läns allra första invånare och i området finns rester även av gravfält och fornborgar från vikingatiden.

I takt med landhöjningen förvandlade människorna sakta Södertörn till en odlingsbygd. Den dåvarande gården och byn hette Anderstad och omnämns i skrift på 1400-talet. När gården kom i släkten Flemings ägo byttes namnet till Flemingsberg. Under tidigt 1900-tal låg fem torp under Flemingsberg och bland torpen fanns Grantorp, Björnkulla och Visättra som givit namn till några av dagens områden i Flemingsberg.

Fram till slutet av 1960-talet var Flemingsberg en mindre tätort med cirka 260 invånare utan utbud av service. Flemingsbergs strategiska kommunikativa läge samt goda tillgång på exploateringsbar mark ledde till att Huddinge kommun 1958 köpte marken i Flemingsberg av den dåvarande ägaren till Flemingsbergs gård.

Sedan dess har platsen planerats och utvecklats utifrån nationella och regionala behov. Ett nationellt behov av en miljon nya bostäder i Sverige. Ett behov i Stockholmsregionen av ett nytt storsjukhus, högre utbildning och ett kunskapsintensivt näringsliv i södra Stockholm. En pendeltågsstation i Flemingsberg ingick som en förutsättning vid planeringen av sjukhuset och bostäderna. Det skulle dock dröja till 1987 innan den var på plats.

Sedan början av 1990-talet har Flemingsberg fyllts på med lokaler för polis och häkte. Stationen invigdes 1995 även för fjärrtåg och året därpå inrättades Södertörns högskola. Under 2000-talet har även Kungliga tekniska högskolan och flera andra utbildningsinstitutioner följt efter och Campus Flemingsberg har blivit ett av de större utbildningssätena i Sverige.



Figur 4: Flemingsbergs utveckling visas i ortofoton från 1960 (tv), 1975 (i mitten) och från 2019 (th). Cirkel visar Flemingsberg stations nuvarande läge i ortofotona.

Röster från Flemingsberg

Ett flertal större dialoger med invånare och verksamma i Flemingsberg och närområdet har genomförts under årens lopp. När Flemingsbergborna lyfter vad som är bra i Flemingsberg och vad som saknas är det ofta detta som lyfts fram:



Skolorna

Bra i Flemingsberg

Figur 5: Ordmoln på vad som är bra i Flemingsberg. Från dialog genomförd 2016.



Saknas i Flemingsberg

Figur 6: Ordmoln på vad som saknas i Flemingsberg. Från dialog genomförd 2016.

4. Flemingsberg 2050

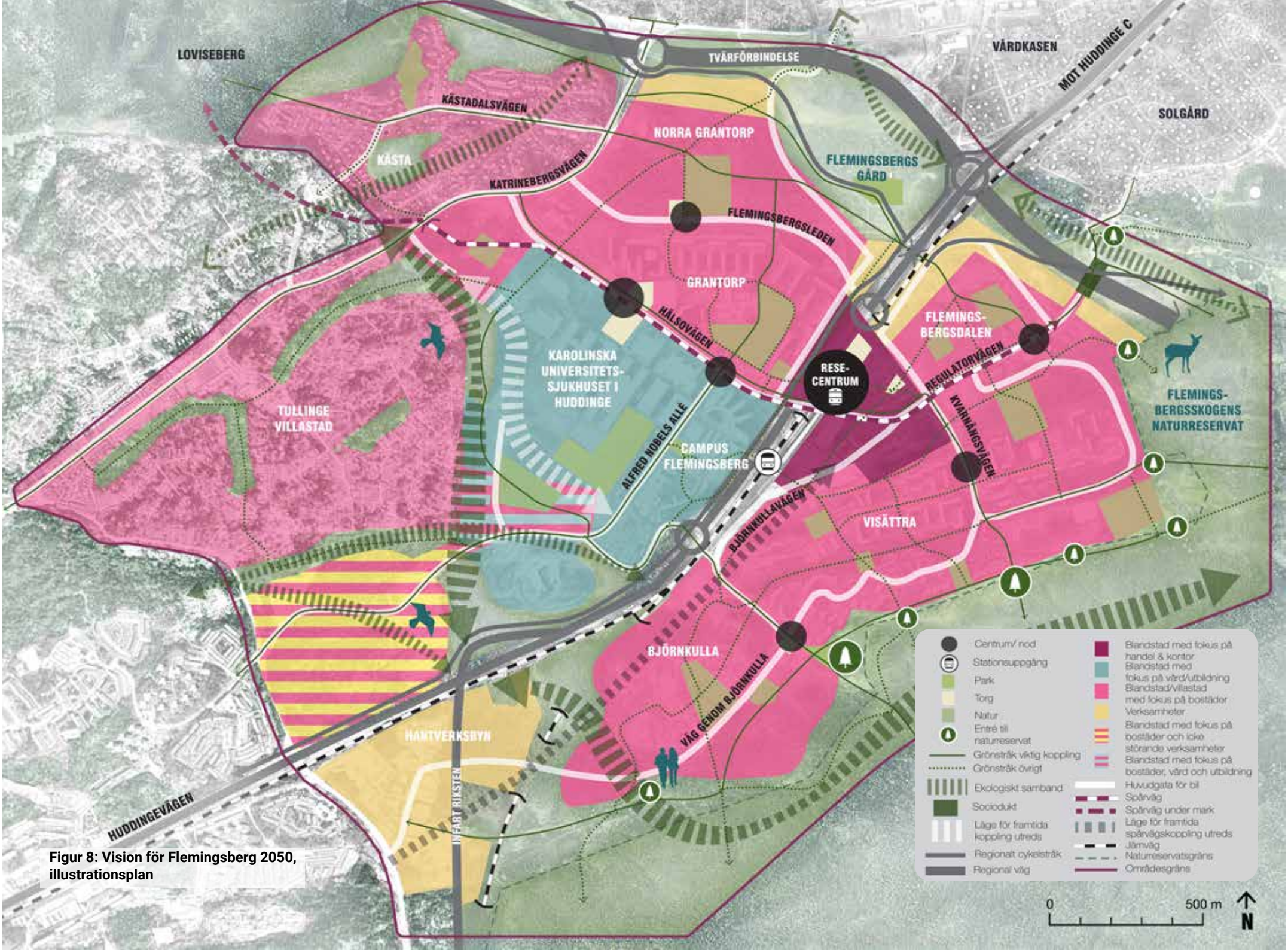
Region Stockholm, Huddinge kommun och Botkyrka kommun har enats om att den regionala stadskärnan Flemingsberg ska fortsätta utvecklas till en konkurrenskraftig innovationsmiljö med stadskvaliteter och därmed bidra till att Stockholm blir Europas mest attraktiva storstadsregion.

Beslutad vision för Flemingsberg 2050 är:

År 2050 är Flemingsberg ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. Det är en inspirerande mötesplats där innovationer skapas och samverkan driver en hållbar samhällsutveckling. Flemingsberg är en självklar etableringsort för kunskapsintensivt näringsliv och har en eftertraktad livsmiljö.

Flemingsberg är en plats där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm.

Figur 7: Illustration över framtida resecentrum och stadscentrum, ur detaljplaneprogram för Flemingsbergsdalen



Figur 8: Vision för Flemingsberg 2050, illustrationsplan





Fem övergripande utvecklingsmål

För att tydliggöra visionen har fem övergripande utvecklingsmål beslutats i utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan. Tillsammans beskriver dessa mål på vilket sätt Flemingsberg ska bidra till en hållbar utveckling av Stockholmsregionen. Utvecklingsplanens strategier leder mot denna målbild.

Mål 1: Levande stadskärna

En urban och variationsrik stadskärna med unik identitet.

Flemingsberg är känt för att vara en öppen, lärande och dynamisk plats där kreativitet och nya idéer stimuleras i en urban och internationell miljö. Här finns en samverkan mellan akademi, civilsamhälle, näringsliv och det offentliga som skapat unika kluster. I stadens kärna finns ett samlande centrum med högst koncentration av urbana kvaliteter. En naturlig mötesplats som erbjuder boende, verksamma, studerande och besökare ett brett och varierat utbud av kultur, restauranger, nöje och handel. Det är ett populärt besöksmål i Stockholmsregionen.

Mål 2: Självklart etableringsval

En attraktiv etableringsort för ett kunskapsintensivt näringsliv och kreativa näringar.

Flemingsberg är ett självklart etableringsalternativ för ett kunskapsintensivt näringsliv och kreativa näringar i Stockholmsregionen. Här finns viktiga samhällsfunktioner, service och olika typer av tjänsteintensiva verksamheter. Att vara lokaliserad i Flemingsberg ökar företagens attraktionskraft för kompetent personal. Platsen är lätt att nå med kollektiva färdmedel och de centrala delarna utgör en urban miljö med ett innehåll och en identitet som attraherar på arbetsmarknaden. Här arrangeras vetenskapliga kongresser och andra evenemang med utgångspunkt i platsens kontaktintensiva och kreativa verksamheter.



Mål 3: Öppen Universitetsstad

Ett levande och mångvetenskapligt campus med en variationsrik högre utbildning och världsledande forskning.

Flemingsberg är känt för sitt universitetsområde, ett campus med ett mångvetenskapligt utbud av högre utbildning och forskningscentrum. Här finns ett sammanhållet samlande universitetsområde med en uppskattad miljö för studenter, forskare och lärare. Inom Campus Flemingsberg finns en unik samverkan mellan olika akademier. Det är ett campus som tillvaratar olikheter för att utveckla verksamheter och stärka kvalitén. Ett universitetsområde som löser framtidens samhällsutmaningar genom nya tvärvetenskapliga innovationer och världsledande forskning.



Mål 4: Eftertraktad Livsmiljö

En eftertraktad livsmiljö med närhet till både stadsliv, kultur och natur.

Flemingsberg är en eftertraktad livsmiljö med möjlighet till både pulserande stadsliv under dygnets alla timmar och närhet till större friluftsområden och orörd natur. Här finns goda kommunikationer till både östra Mellansveriges större arbetsplatsmarknader och centrala regionkärnan. Här finns en mångfald av människor och kulturer samt ett boende för alla invånare oavsett socioekonomisk status. Att bo i Flemingsberg är ett aktivt val.



Mål 5: Hållbart samhälle

En långsiktigt hållbar samhällsutveckling med människan i centrum.

Flemingsberg har genom nya innovationer utvecklats till en stadskärna som är hållbar över tid. Det är en kretsloppsanpassad och grönskande stadsmiljö som inte slösar på naturens resurser, anpassad för att klara framtida behov och klimatförändringar. Här råder en kultur som är öppen och inkluderande. Stadskärnan upplevs som en trygg och säker plats. Här finns möjlighet till likvärdiga livsförutsättningar för stadens invånare och goda möjligheter till ett hållbart resande.

5. Vägen framåt, så når vi vision och mål

I Flemingsberg finns stora obebyggda områden och förutsättningar att utveckla tusentals nya arbetstillfällen, bostäder och studieplatser i en tät stadsmiljö. I ett nära omland finns plats för både attraktiva villaområden och orörd natur.

Samtidigt finns ett antal utmaningar som behöver mötas. Till exempel behöver platsens attraktivitet som etablerings-, studie- och bostadsort stärkas. Utbudet av stadsmässiga kvaliteter behöver öka och både de fysiska och mentala barriärerna behöver överbryggas.

För att anta platsens utmaningar och nå vision och övergripande utvecklingsmål för Flemingsberg 2050 finns tre strategier.

Strategi 1: Urban och grönskande

I Flemingsberg ska stadskärnans invånare, verksamma och besökare på gångavstånd kunna nå både stadens puls och naturens lugn.

Genom att göra plats för många människor på liten yta ska förutsättning för en levande och urban stadsmiljö skapas i Flemingsberg. Högt, tätt och med aktiva bottenvåningar som kan erbjuda människor i staden och besökare ett brett utbud av urbana kvaliteter. Samtidigt skapar vi en grönskande attraktiv stadsmiljö med sammanhängande stråk och flera mångfunktionella parker.

Strategi 2: Tillgänglig och inkluderande

I Flemingsberg bidrar utvecklingen till tillgänglighet både regionalt och lokalt för alla. Hållbara resor ska prioriteras.

Stadscentrum ska bidra till närhet, ökad rörelse med klimatsmarta färdmedel och minskade barriärer genom funktionsblandning. En miljö som uppmuntrar till rörelse mellan stadskärnans olika delar kan förstärkas genom en överdäckning av Huddingevägen men också genom strategiskt placerade målpunkter som lockar till besök. En miljö som leder till ökad sammanhållning och upplevs som nära, trygg och inkluderande.

Strategi 3: Innovativ och dynamisk

I Flemingsberg utvecklas ett dynamiskt centrum för innovationer i södra Stockholm. Där människorna, gestaltningen och platsens historia bidrar till platsens identitet. Där innovationer, nytänkande och samverkan leder till en hållbar utveckling i framkant.

En dynamisk stadsmiljö genom områden och mötesplatser som kompletterar varandra och tillsammans stärker Flemingsbergs unika identitet. En stadsmiljö som är hållbar över tid genom att innovationer implementeras och mångfunktionalitet uppmuntras. Tillsammans bidrar detta till att skapa förutsättning för en hållbar framtid.



Figur 9: Illustration över framtida Regulatorvägen, ur detaljplaneprogram för Flemingsbergsdalen

RUFS, ÖVERSIKTSPLAN, DIALOG MED MEDBORGARE

↓

UTVECKLINGSPROGRAM MED VISION OCH DELMÅL:

DÄR KUNSKAP OCH KREATIVITET MÖTS I SÖDRA STOCKHOLM





Mål 1:
LEVANDE STADSKÄRNA



Mål 2:
SJÄLVKLART ETABLERINGSVAL



Mål 3:
ÖPPEN UNIVERSITETSSTAD



Mål 4:
EFTERTRAKTAD LIVSMILJÖ



Mål 5:
HÅLLBART SAMHÄLLE

Strategi 1:
URBAN OCH GRÖNSKANDE

Strategi 2:
TILLGÄNGLIG OCH INKLUDERANDE

Strategi 3:
INNOVATIV OCH DYNAMISK

↓

UTVECKLINGSPLAN MED FÖRDJUPADE STRATEGIER

Figur 10: Så hänger det ihop från regional utvecklingsplan till mål och strategier i utvecklingsplan för den regionala stadskärnan Flemingsberg.

Strategi 1: En urban och grönskande stad

I den regionala stadskärnan ska invånare, verksamma och besökare kunna erbjudas både stadens puls och naturens lugn på gångavstånd. Det är människan som gör en stad levande och genom att göra plats för många människor ges förutsättningar för en livfull stadsmiljö.

I Flemingsberg finns idag ett begränsat kommersiellt utbud som i huvudsak är koncentrerat till området runt pendeltågsstationen och i nuvarande Flemingsbergs centrum. Inom Campus Flemingsberg finns främst restauranger och caféer, apotek och service kopplat till högskolorna och sjukhuset. Inom bostadsområdena mestadels sociala målpunkter som skolor, förskolor och parker. Det finns få målpunkter som attraherar besökare från ett större omland och det kulturella utbudet och föreningslivet är svagt. Möjligheterna till rekreation i den närbelägna Flemingsbergsskogen är goda men det saknas tydliga rekreativa kopplingar mellan naturen och stadsmiljön. Flemingsberg har brist på parker och lekplatser.

För att stärka stadskärnans attraktion som etablerings-, studie- och bostadsort kompletterar vi utbudet av stadsmässiga kvaliteter med kultur, handel, restauranger och service. Etablering av ytterligare en större regional målpunkt skapar attraktion och stärker platsens identitet. Genom Flemingsbergs unika tillgänglighet mitt emellan Skavsta och Arlanda flygplatser finns möjlighet att utveckla målpunkter av storregional, nationell och internationell betydelse i Flemingsberg.

Genom att göra plats för många människor på liten yta ska förutsättning för en levande och urban stadsmiljö skapas i Flemingsberg. Högt, tätt och med aktiva bottenvåningar i de mest centrala delarna och plats för rekreation och återhämtning i naturområden i stadens mer perifera delar, se figur 11. Ju mörkare rosa nyans desto tätare stad. För att stärka attraktiviteten och utveckla ett hållbart samhälle behöver grönska för rekreativa och ekologiska värden tillföras även centralt. Parker blir viktiga komplement till naturreservatet och Flemingsberg blir en plats där man inom en kilometers radie både kan känna stadens puls och naturens lugn.

Vi skapar en:

- Stadsmiljö med arbetsplatser och bostäder
- Stadsmiljö med ett varierat utbud
- Grönstruktur med plats för lek, vila och rekreation



Figur 11: Urban och grönskande, en mix av grönstruktur och täthet

Stadsmiljö med arbetsplatser och bostäder

Utvecklingen mot en urban och grönskande stad kräver olika tillvägagångssätt i olika delar av stadskärnan. Näringslivet liksom bostäderna behöver göras mer varierande och områden blandas upp.

Bra grund för fortsatt näringslivsutveckling

I Flemingsberg finns Karolinska universitetssjukhuset som är ett av Europas största universitetssjukhus och som tillsammans med Karolinska Institutet och Röda korsets högskola är ett medicinskt centrum med högt internationellt anseende. Tillsammans med övriga akademier och rättscentrum utgör dessa en bra grund för fortsatt näringslivsutveckling. En utveckling av innovativa och kunskapsintensiva verksamheter med ett stort regionalt upptagningsområde. Kunskapsintensiva verksamheter är särskilt lägeskänsliga och gynnas av en stadsmiljö som är tät, urban och tillgänglig.

Den största andelen tillkommande arbetsplatser blir i direkt närhet till Flemingsbergs station, se figur 13. Här utvecklas en affärs- och forskningshubb och ett stadscentrum, en ny stadsdel med cirka 35 000 arbetstillfällen. Befintliga företag kompletteras med lokala, regionala, nationella och globala företag.

Även i Campus Flemingsberg finns möjlighet att under lång tid framöver möta framtidens regionala behov av ytterligare sjukvård och högre utbildning. Längs med Alfred Nobels allé finns plats för fler forskningsintensiva verksamheter. Samtidigt finns behov av mer utrymmeskrävande och stadsstödjande funktioner, dessa får ta plats längs med de större trafiklederna som omger Flemingsberg. För Botkyrkas del planeras utrymmet för flest arbetstillfällen i Flemingsbergs omland, i Rikstens företagspark.

Nyckeltal:

- Antal arbetstillfällen 2020: 12 800 (kommundelen Flemingsberg)
- Antal arbetstillfällen 2050: minst 50 000 (kommundelen Flemingsberg)

Mer kultur och fler kreativa näringar för att stärka Flemingsberg

Även om kultur och kreativa näringar är en växande bransch i Flemingsberg saknar platsen den breda kulturnärvaro som finns i många andra stadsdelar i Stockholmsregionen. För att Flemingsberg på sikt ska uppnå samma attraktivitet som jämförbara kontorskluster behövs det omkring 500 arbetsställen inom kultur- och kreativa näringar i stadskärnan. Utöver attraktivitet till platsen tillför de kulturella och kreativa näringarna indirekt ytterligare företag och arbetstillfällen inom produktion, teknik, besöksnäring och service.

Möjligheterna även för lokala kulturinitiativ och mötesplatser för barn, unga och studenter kan stärkas. Utrymme för utställningar, barn och ungdomsverksamhet, studentkultur, musik, konst och andra kulturella aktiviteter behöver få ta plats i staden. Kultur kan med fördel ta plats även utomhus i stadens offentliga miljöer. Genom att utveckla befintliga och skapa nya gemensamma mötesplatser i staden kan människor med olika bakgrund träffas på lika villkor med möjlighet till stort kulturellt utbyte.

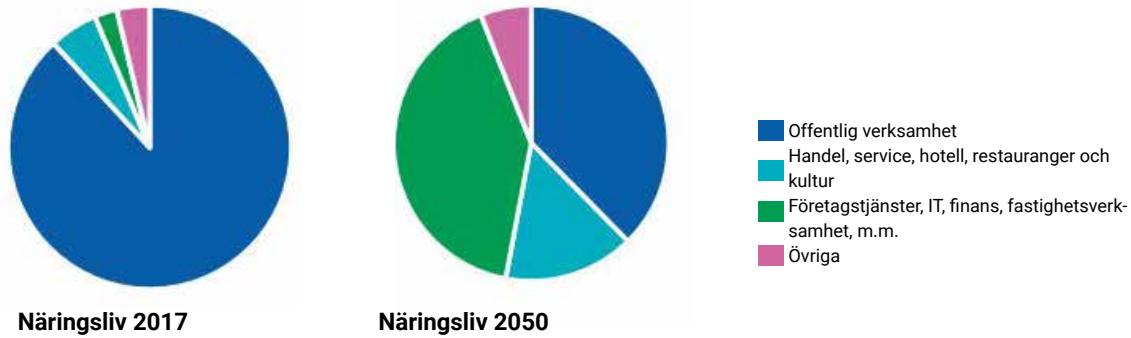
Fler bostäder i olika storlekar och upplåtelseformer

För att Flemingsberg ska utvecklas till en levande stadskärna som upplevs som trygg även kvällar och helger behöver näringsliv och service blandas med ett varierat utbud av bostäder. Inom kommundelen finns drygt 7 200 bostäder. Många av dessa är byggda på 1960- och 70-talen och övervägande del, cirka 70 procent, är hyresrätter. Många av lägenheterna är små vilket försvårar för de boende som är i behov av en större bostad att bo kvar i området. Stadskärnans omland[1] domineras däremot av eftertraktade småhus med äganderätt.

I Flemingsberg finns det utrymme att tillföra cirka 15 000 nya bostäder vilket skulle göra Flemingsberg till en medelstor svensk stad. Fortsatt utveckling av nya bostäder i Flemingsberg bidrar till ett bostadsbestånd med en stor spridning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. I Flemingsberg behöver det dessutom rymmas ett brett utbud av student- och forskarlägenheter för att stödja utvecklingen som utbildningsnav. För Botkyrkas del finns utrymme för 5000 bostäder i Flemingsbergs omland.

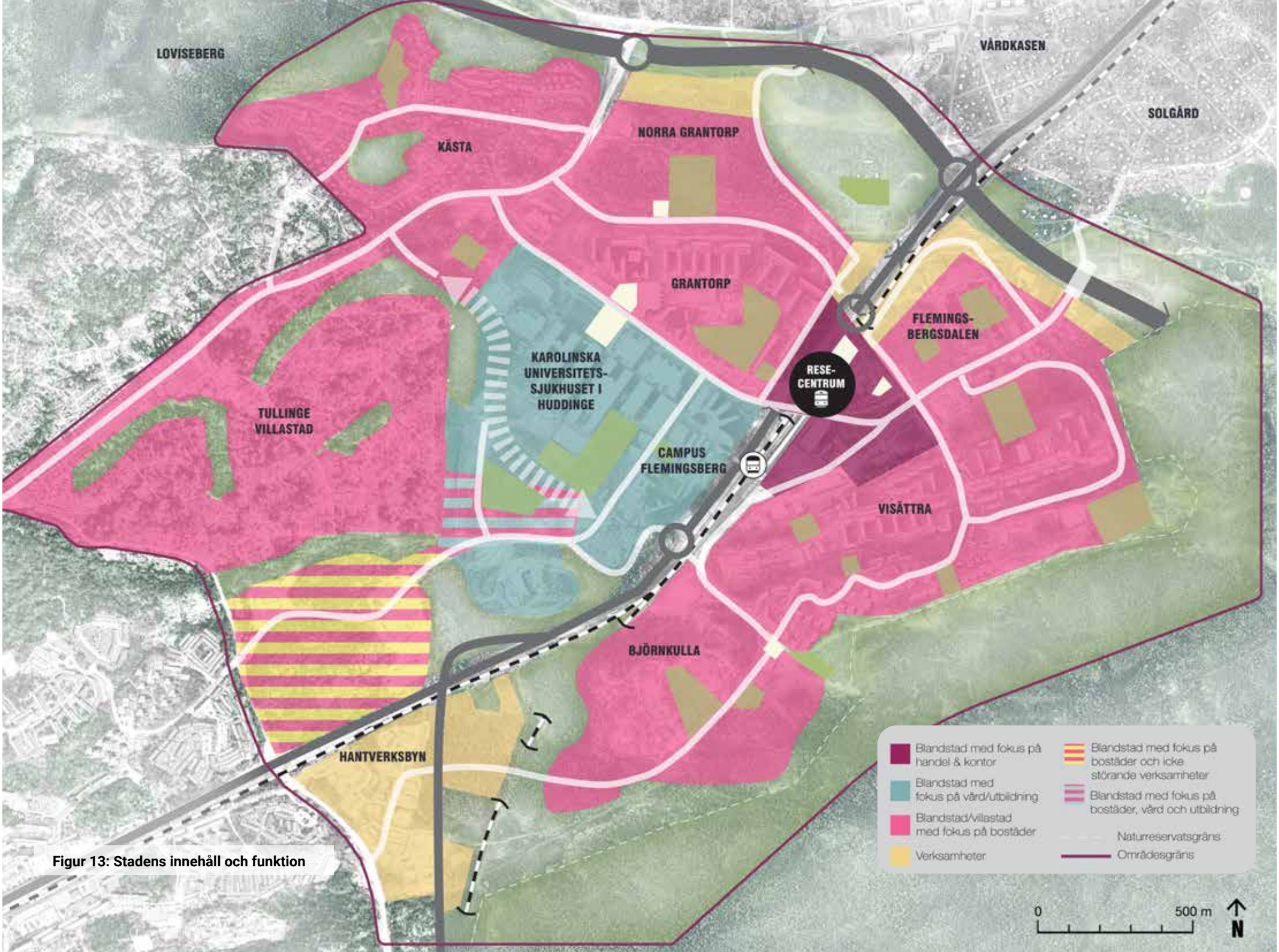
Nyckeltal:

- Antal bostäder 2020: 7 200 (kommundelen Flemingsberg)
- Antal bostäder 2050: 22 000 (kommundelen Flemingsberg)



Figur 12: Exempel på hur Flemingsbergs näringsliv skulle kunna utvecklas och skapa en plats med branschbredd.

1 Tullinge, Glömsta och Fullersta



Figur 13: Stadens innehåll och funktion

Stadsutveckling på olika sätt

Både arbetsplatser och bostäder kommer att utvecklas i alla delar av Flemingsberg. Utvecklingen sker dock på olika sätt. Staden kompletteras, omvandlas och exploateras för att skapa en attraktiv helhet. Se figur 14.

Olika typer av stadsutveckling

Ny exploatering – Helt nya områden som bebyggs och utvecklas till blandstad

Delar av den framtida staden består av obebyggda områden som domineras av naturmark. Här utvecklas blandstad som på ett naturligt sätt kopplas samman med befintlig bebyggelsestruktur. I stadens utkant utvecklas mer renodlade bostadsområden eller områden med stadsstödjande funktioner. I dessa delar är det viktigt att dagens natur tillgängliggörs och att höga naturvärden bevaras.

Omvandling – Befintliga områden som omvandlas och utvecklas till en varierad stadsmiljö

I framförallt Flemingsbergsdalen och Björnkulla finns områden som idag utgörs av industriområde respektive institutionsbebyggelse som genom omvandling utvecklas till en mer varierad stadsmiljö. I dessa områden kommer vissa verksamheter vara kvar men blandas upp med andra typer av funktioner för att ge en levande stad. Verksamheter som är svåra att kombinera med bostäder kan behöva flyttas.

Komplettering – Befintliga kvarter som kompletteras med ny bebyggelse

Stora delar av Flemingsberg består av områden med potential till komplettering med ytterligare bostäder eller verksamheter. Genom att ta till vara på mark eller utrymmen mellan befintlig bebyggelse ges förutsättningar att utveckla mer levande miljöer med underlag för ett mer varierat stadsliv och urbana kvaliteter. Även här behöver hänsyn tas till befintliga naturvärden och ekosystemtjänster. I de renodlade bostadsområdena ska om möjligt utvecklas arbetsplatser och i arbetsplatsområdena bostäder för att skapa förutsättningar för en stad som är trygg och lever över dygnet.



Figur 14: Olika typer av stadsutveckling

Stadsmiljö med ett varierat utbud av service

Utvecklingen av en urban och grönskande stad kräver förutom arbetsplatser och bostäder också skolor, förskolor, service och kommersiellt utbud för att attrahera besökare, skapa liv och rörelse. När fler människor rör sig ute fler timmar om dygnet ökar också upplevelsen av trygghet.

Ambitionen är att stärka dagens målpunkter och utveckla en variation av mötesplatser dit barn, unga och äldre kan ta sig själva på ett tryggt och säkert sätt. Funktioner som genererar stadsliv såsom handel, service och kultur lokaliseras i strategiska lägen och längs huvudstråk. Bebyggelsen planeras medvetet för att stödja möjlighet till uteserveringar och platsbildningar i soliga lägen. Både kvällssol och morgonsol behövs.

Ett större utbud av service ökar platsens attraktivitet. I listan nedan finns exempel på service som skulle kunna möjliggöras när Flemingsberg växer med cirka 15 000 bostäder.

- 60 Restauranger
- 12 Livsmedelsbutiker
- 90 Butiker
- 3 Gymnasieskolor
- 1 Biograf
- 2 Muséer
- 1 Simhall
- 2 Bibliotek
- 2 Idrottsplatser
- 5 Grundskolor
- 20 Förskolor

Siffrorna är framskrivningar beräknade enligt linjära samband mellan antalet nya bostäder och service. De tar inte hänsyn till stadens övriga potential eller konkurrenssituation. De tar inte heller hänsyn till behov för att kompensera för eventuella brister i dagens serviceutbud. Siffrorna tar inte heller inte tar hänsyn till den strukturomvandling som pågår inom handeln.

Brett utbud av stadsmässiga kvaliteter i stadens centrala delar

I Flemingsberg finns möjlighet till utveckling med mer omfattande mängd handel, service och restauranger än i ett vanligt stadsdelscentrum. Omfattningen kan mer liknas det utbud som kommuncentrum eller stadskärnor i mellanstora svenska kommuner kan erbjuda. Med pågående omvandling av handeln kommer fler faktorer behöva fungera som drivkrafter för stadskärnans utveckling som till exempel kultur eller andra typer av mötesplatser. Genom att koncentrera och samla verksamheter ges möjlighet för människor att uträtta flera ärenden inom samma plats eller i dess närhet. Flemingsbergs nya stadscentrum blir en naturlig samlingspunkt som är lätt att nå. En naturlig mötesplats för boende, studerande, verksamma och besökare både lokalt i stadskärnan och i stadens större omland. Geografiskt placeras den i direkt anslutning till bytespunkt Flemingsberg.

Längs stråk där det finns potential till större flöden av människor finns möjlighet till kommersiella etableringar. Som komplement till kommersiellt utbud kan mindre stråk tillföras liv genom att etablera föreningslokaler eller låta bostäder få kontakt med gatan.

Det nya stadscentrumet behöver kompletteras med ett flertal mindre lokala centrum. Det finns möjlighet att bevara och stärka nuvarande Flemingsbergs centrum och Visättra centrum och samtidigt utveckla nya både i Björnkulla och i Flemingsbergsdalen. De lokala centrumen är naturliga samlingspunkter och innehåller olika typer av samhällsservice samt ett mindre utbud av kommersiell service.

Grönstruktur med plats för lek, vila och rekreation

Utvecklingen av en grönskande stadsmiljö i Flemingsberg kräver ett nätverk av parker och gröna stråk som leder ut till de större grönytorna i Flemingsbergsskogen. Grönskan bidrar till att göra stadens platser mer attraktiva och är samtidigt tillgängliga gratis för barn, unga och gamla, för de som bor, verkar och besöker platsen.

Rekreativ grönstruktur i Flemingsberg

I Flemingsberg finns parker och naturområden för möten, rekreation och naturupplevelser. Det är viktigt att invånare och besökare i alla åldrar får tillräcklig, tillgänglig och god tillgång till grönytor som skapar möjlighet till möten, fysisk aktivitet och upplevelser.

För att koppla ihop Flemingsbergs parker och närnatur med omgivande större naturområden behövs ett sammanhängande system av gröna stråk. Trivsamma, gröna promenader som underlättar för vardagsrekreation och ökar orienterbarheten. Stråk med grön karaktär som gör det möjligt för gående och cyklister att gent och enkelt röra sig mellan gröna målpunkter och som knyter samman den bebyggda staden med natur och rekreationsområden. Dessa kan exempelvis löpa genom parker, längs trafikerade gator och utmed skogsstigar. I Flemingsberg fyller dessa också en viktig funktion för att motverka fysiska och sociala barriärer och för att öka tillgängligheten i staden.

Höga värden för ekosystemtjänster har främst identifierats i utkanten av Flemingsberg. En bärande tanke med grönstrukturen är därför att människor enkelt ska kunna ta sig från de centrala delarna ut till de större grönområdena. Samtidigt behöver områden som utgör bristområden för ekosystemtjänster och gröna värden i centrala delar stärkas, se figur 15.

Olika typer av grönytor erbjuder variation

Flemingsbergs grönytor erbjuder variation och ett innehåll för alla åldrar och målgrupper. De offentliga rummen utformas med både stadsgrönska och upplevelsevärden för att uppmuntra och attrahera vistelse och rörelse där. Eftersom stadsgrönskan bidrar både till en mer attraktiv, hälsosam och hållbar miljö blir den ett värdefullt verktyg i utvecklingen av Flemingsberg.

För att tillgodose behovet av mer ytkrävande funktioner och skapa förutsättningar för mångfunktionella ytor planeras större stadsdelsparker i stadens olika delområden. Dessa är schematiskt illustrerade i kartan som beskriver stadens grönstruktur (se figur 15).

För vardagens rekreation behövs även andra gröna mötesplatser nära boendemiljön. I hela Flemingsberg integreras därför lekmiljöer, fickparker, gatuträd och torg i alla skalor i strukturen. I stadskärnan skapas också plats för bollspel och större utflyktslekplatser med mer variation och med mer utmanande innehåll för äldre barn. Tillsammans bidrar de olika platserna och stråken till en mer varierad och rekreativ helhet som stärker Flemingsbergs identitet och skapar en unik stadsmiljö.

I stadskärnans utkant finns större sammanhängande grönområden. Det största utgörs av Flemingsbergsskogens naturreservat. Men ett större grönområde kommer också att bevaras mellan Tvärförbindelse Södertörn och bebyggelsen i Grantorp. I gränslandet mellan de bebyggda områdena och dessa större grönområdena skapas gröna ytor som fyller en mycket viktig roll som rekreativ friyta för invånare och verksamma i dessa delar. De kompletterar den värdefulla naturen intill med en ökad grad av tillgänglighet. Här finns möjlighet att utveckla större rekreativa målpunkter med en koncentration av större bollplaner, aktivitetscentra med mera. Längs Flemingsbergs naturreservat löper ett grönstråk som kompletteras med gång och cykelvägar och inslag som utegym och hinderbanor men också med konstnärliga inslag och naturpedagogik. För vardagens rekreation behövs även närnatur, mindre parker och lekplatser nära boendemiljön

I Flemingsberg finns inte någon direktkontakt till sjöar eller större vattendrag. Genom att tillföra mindre ytor med vatten för vattenlek eller fontäner skapas stora kvaliteter i stadsmiljön.

Olika typer av grönytor

I Flemingsberg ska varje stadsdel inrymma minst 15 % offentlig plats av den totala markytan. Av denna yta ska varje stadsdel sträva mot att minst 5 % är av parkkvalitet enligt Huddinge kommuns parkprogram. Avståndet från bostaden till närmsta grönområde ska inte vara längre än 300 meter.

Större grönområden - Större områden med natur där det finns möjlighet att ströva fritt, som erbjuder ro och avskildhet, avkoppling och möjlighet att uppleva skog eller annan naturmark. Där kan det finns möjlighet att utöva friluftsliv eller plocka svamp och bär. Flemingsbergsskogen, som både är naturreservat och ingår i ett område riksintresse för friluftslivet är ett sådant. Även området runt Flemingsbergs våtmarksanläggning och området runt Flemingsbergs gård erbjuder dessa värden. Till exempel, Flemingsbergs naturreservat

Närnatur - Närnatur kommer fungera som rekreations- och lekmiljöer i vardagen. Närnatur utgörs främst av naturlik vegetation med stigar, naturlek och platser för ro och avkoppling. Där kan även vara i en mer programmerad form, till exempel naturlekplats, naturstig med naturpedagogik eller utegym. Ett exempel är Visättra naturlekplats.

Park – En park är en anlagd yta som ofta innehåller ofta lekytor och/eller utrustning. Attraktiva parkmiljöer har stor betydelse som viktiga mötesplatser. Mindre parker är värdefulla för närboende medan de större stadsdelsparkerna som kan rymma många olika aktiviteter kan besökas från människor i hela kommunen.

Stadsdelspark – En naturlig samlingspunkt i en stadsdel eller hela staden markerad med blomma i figur 14. En stor multifunktionell park med egen identitet och vänder sig till människor i olika åldrar och med olika intressen. Parken bör vara minst 1,5 ha för att

rymma flera funktioner, rekreativa kvaliteter och värden som tilltalar olika typer av människor. Parkerna utformas för att klara ett högt besökstryck och kan fungera som flexibla arenor för event och gemensamt firande av högtider. Till exempel Flemingsbergsparken i Grantorp är en stadsdelspark.

Närpark – En grön miljö avsedd för lek, vila och samvaro inom 500 meter från bostaden. Den är 5000kvm eller större. Är i första hand till för de boende eller verksamma i närområdet. Kästadalsparken är en närpark i Flemingsberg.

Fickpark/Torg – En offentlig grönyta som oftast är mindre än 1 000 kvm. Till karaktären är den ett välplanerat grönt rum som ligger nära butiksstråk, större målpunkter eller bostadsområden. Den har ett högt prydnadsvärde och fyller en viktig funktion som lokal mötesplats eller viloplats. Torget ses här som en variant av fickparken med större andel hårdgjord yta och krav på funktioner. Visättra torg är ett exempel på fickpark/torg.

Lekplats - Lekmiljöerna i Flemingsberg kompletterar varandra och erbjuder ett varierat innehåll för att säkerställa miljöer för barn i alla åldrar och inbjuda till möten och utmanande lek. En kommunal lekplats finns inom 300m från bostaden.

Privata utemiljöer och gröna gårdar - De privata utemiljöerna spelar en viktig roll i stadsmiljön. Platser där man antingen kan vara själv utomhus eller umgås med vänner. Det kan vara en villaträdgård, uteplats eller balkong men det kan också vara gemensamma utemiljöer såsom kvartersgården eller skolgården. Detta är ytor viktiga för boendes närrekreation och lek.

Botkyrka kommuns grönytor hanteras i Botkyrka kommun grönstrukturprogram. Ambitionen är att den ska antas under 2021.



Figur 15: Grönstruktur i Flemingsberg.

Strategi 2: En tillgänglig och inkluderande stad

En förutsättning för en tillgänglig stad är god infrastruktur, ett transportsystem både för de som går, cyklar, åker kollektivt eller bil. Tillgänglighet bidrar till närhet och sammanhållning och gör det möjligt att röra sig mellan olika målpunkter. En tillgänglig stadskärna bidrar till en hållbar utveckling genom att uppmuntra klimatsmarta färdmedel.

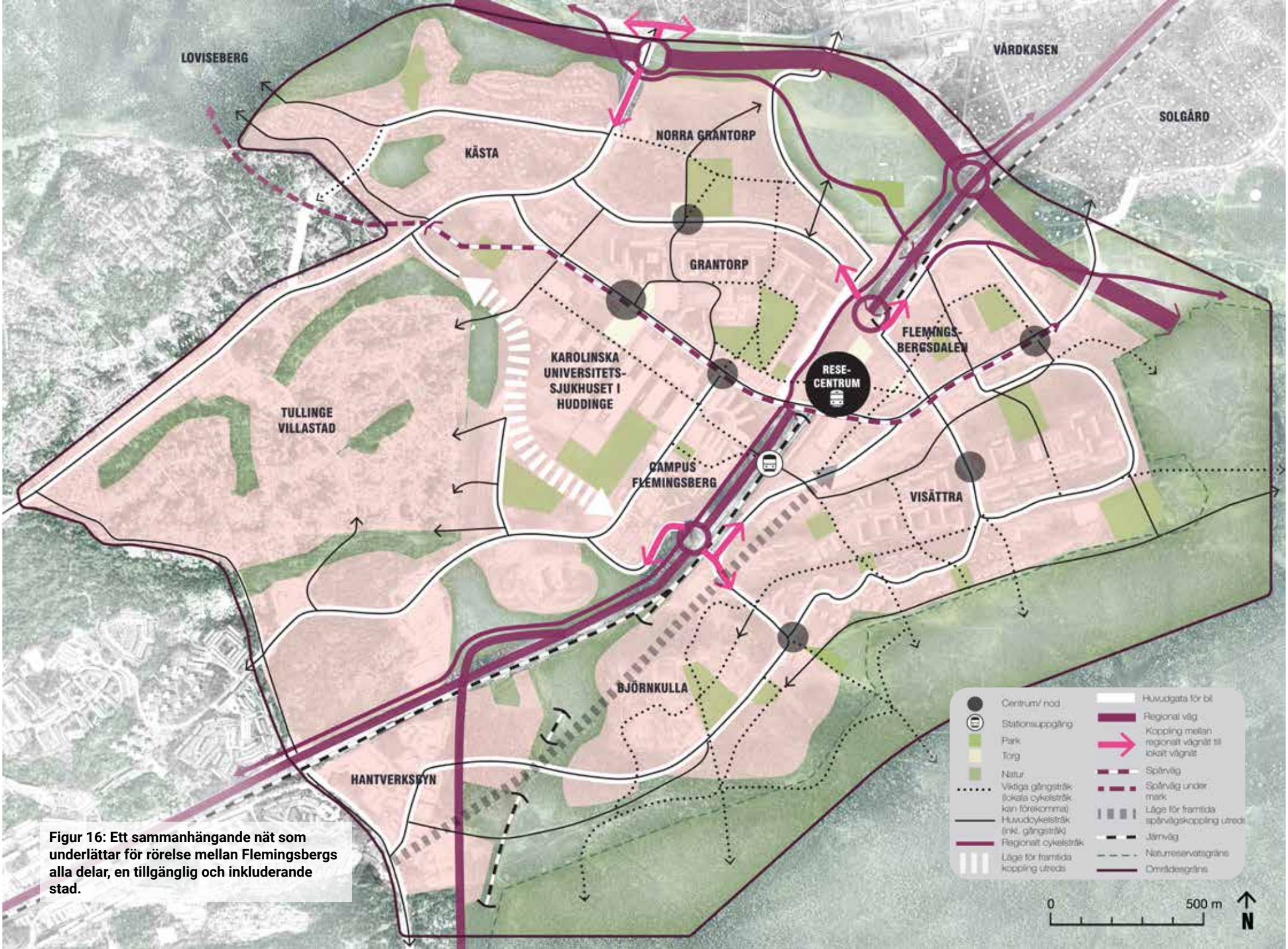
Flemingsberg är en av regionens mest tillgängliga platser med kollektiva färdmedel och ingår i en regional flerkärnig struktur med sammanlänkade stadskärnor och större orter i Mälardalen och östra Mellansverige. Det finns idag mycket god tillgång till kollektivtrafik till och från Flemingsberg i form av pendeltåg, regionaltåg och buss. Det är också en plats som det är lätt att komma till som cyklist då stadskärnan nås av två regionala cykelstråk. Trots detta finns en känsla hos invånare, verksamma och studerande att stadskärnan inte är tillgänglig.

Känslan av brist på tillgänglighet beror på att stadskärnan är uppdelad av flera större barriärer, både fysiska och upplevelsemässiga. Inom Flemingsberg finns fysiska barriärer som utgörs av större vägar, järnvägen och topografiska nivåskillnader. De försvårar för fotgängare och cyklister att röra sig genom de centrala delarna. Det finns också sociala barriärer mellan boende och verksamma inom stadskärnan samt mellan invånare inom kärnan och i dess omland.

Flemingsberg utvecklas till att bli en socialt sammanhängande stad där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och till gemensamma mötesplatser. Staden bygger på en struktur med stråk och målpunkter som över tid bidrar till att skapa en trygg och socialt sammanhängande stadskärna för alla. Med en omfattande utveckling i stora delar av Flemingsberg finns annars risk för en ökad segregation och känsla av utanförskap som i värsta fall kan leda till ökad kriminalitet och ökad otrygghet.

För att nå Flemingsbergs mål behöver stadskärnan bli:

- Tillgänglig med prioritet för hållbara resor
- En plats med tydliga målpunkter som ger anledning att röra sig mellan stadsdelar



Figur 16: Ett sammanhängande nät som underlättar för rörelse mellan Flemingsbergs alla delar, en tillgänglig och inkluderande stad.

Tillgänglig med prioritet för hållbara resor

Utveckling som ger förutsättning för en tillgänglig stadsmiljö regionalt och lokalt för alla kräver att gång-, cykel- och kollektivtrafik är de naturliga valen för att ta sig inom och till och från Flemingsberg. Med en minimal miljöpåverkan ska det gå att förflytta sig snabbt och enkelt inom Flemingsberg och till andra målpunkter i regionen. De hållbara resorna måste ges prioritet för att alla funktioner ska kunna ta plats i stadsrummet.

Flemingsberg som nav i det regionala och statliga transportsystemet

Flemingsberg nås via järnvägen, väg 226 Huddingevägen och Glömstavägen. För att utjämna obalansen och möta regionens behov av ytterligare arbetstillfällen i den södra regiondelen pågår ett arbete med att skapa ännu bättre tillgänglighet till Flemingsberg bland annat genom Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Det finns flera mervärden i att Spårväg Syd på sikt sammanbinder ytterligare delar av regionen genom att förlängas till Botkyrka kommun. Detta skulle exempelvis göra Botkyrkas rekryteringsunderlag än mer lättillgänglig för regionen.

I stadskärnans mest centrala delar utvecklas ett nav för hållbart resande, ett resecentrum för Flemingsberg med omland. En plats som är väl sammankopplad med stadskärnans alla delar. Stadskärnans struktur utgår från navet och orienterar sig utefter det och dess centrum kring stationen. Navet blir en effektiv och attraktiv bytespunkt. Förutom goda, effektiva och bra byten mellan olika kollektivtrafikslag ska det också vara möjligt för byten mellan cykel och kollektivtrafik.

Med ett utvecklat linjenät för bussar, ny spårväg, utökade regionaltågssystem samt stopp för fjärrtåg och/eller framtidens höghastighetståg kan navet utvecklas ytterligare. Vid resecentrum ges resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik full prioritet. Det blir en levande mötesplats som hanterar stora flöden av människor. Fler funktioner tillförs bland annat ett brett utbud av service, handel och restauranger. Stationen utvecklas till en plats man inte bara vill passera utan också uppehålla sig på.

Trafiksystem som stödjer en hållbar stad och ett hållbart resande

Ett tryggt, säkert och jämställt trafiksystem i Flemingsberg dimensioneras och mobilitet planeras utifrån målsättningen att minst 70 procent av resorna till, från och inom Flemingsberg ska ske med hållbara resor, det vill säga till fots, med cykel eller kollektivtrafik år 2030. På sikt med utblick till 2050 ska så gott som alla resor i Flemingsberg göras med hållbara transportslag. Bebyggelse och infrastruktur är planerad för att ingen ska vara beroende av fordon som drivs av fossila bränslen.

För att stödja ett hållbart resande i Flemingsberg matas biltrafiken utifrån. Genomfartstrafik för bilar ska undvikas i stadskärnan för att på så sätt kunna utforma de lokala gatorna med människan i fokus.

För att målet om 70 procent hållbara resor krävs en effektiv och väl utbyggd kollektivtrafik men även ett finmaskigt gång- och cykelvägnät med god kapacitet och framkomlighet. Det kopplar ihop staden med kedjor av målpunkter och skapar tydliga möjligheter att välja alternativa vägar. Ett överblickbart och orienterbart gång- och cykelvägnät skapar också en känsla av trygghet också för äldre, personer med funktionsnedsättning och barn, se figur 15.

Den förbättrade regionala tillgängligheten medför också utmaningar kopplat till att överbrygga de barriärer som infrastrukturen skapar, i detta fall järnvägen, Tvärförbindelsen och väg 226. Barriärerna kan överbryggas genom trygga och tillgängliga kopplingar för gång, cykel och kollektivtrafik över och under den regionala och statliga infrastrukturen.

Hållbara parkeringslösningar

Den regionala stadskärnan ska vara tillgänglig även för personer som kommer med bil. Väl i Flemingsberg ska det vara enkelt att ställa ifrån sig bilen och fortsätta i staden till fots. Parkering ska prioriteras för personer med rörelsehinder. I Flemingsberg placeras bilparkering i första hand i parkeringsanläggningar, såsom mobilitetshus. Dessa placeras på ett antal strategiskt valda platser för att undvika genomfartstrafik. Förutom parkering innehåller mobilitetshus även kommersiella verksamheter och mobilitetstjänster. Genom mobilitetshusen möjliggörs för samnyttjande av såväl parkering som mobilitetstjänster. Våningshöjder anpassas för att i framtiden kunna omvandla parkeringsanläggningen till annan verksamhet i framtiden när parkeringsbehovet minskar.

Olika gatutyper

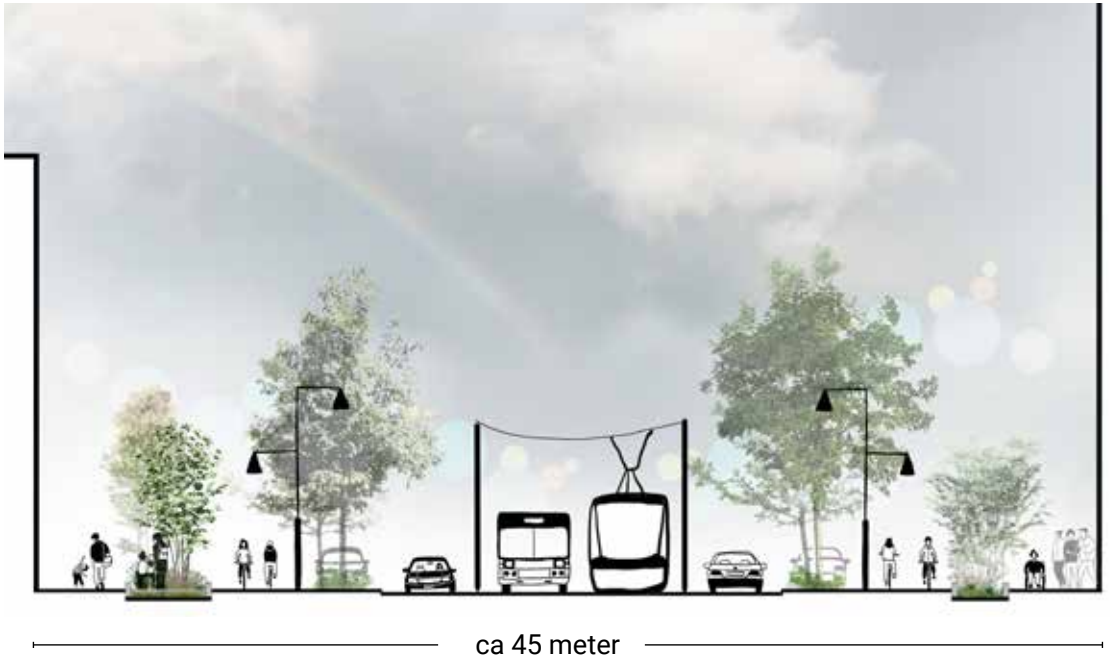
För att skapa en stadskärna som är tillgänglig med alla olika transportslag, men där hållbara färdmedel prioriteras, kommer det finns behov av att utveckla olika typer av gatumiljöer. Rörelser i staden planeras för låga hastigheter. I figur 16 illustreras huvudgator för bil. Dessa gator kan utformas på olika sätt och fylla lite olika funktioner. Se exempel i listan nedan.

- *Boulevard* – Stadskärnans bredaste gaturum med ett separat körfält för kollektivtrafik (spårväg eller buss), gång- och cykelstråk samt gröna vistelseytor. Längs med dessa ska möjlighet till angöring begränsas.
- *Stadsgata* – Binder samman olika stadsdelar. Här finns utrymme för både kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykelbanor. Möjlighet till viss angöring. Längs med dessa finns även viss del vistelseytor. De ska vara trädplanterade.
- *Kvartersgata* – Gator med lägre flöden där trafik som har mål längs gatan tillåts. Gatan är hastighetssäkrad för att möjliggöra blandning av olika trafikslag, angöring, biltrafik, gångprioritet, kan finnas cykelbanor.
- *Gångfartsgata* – utformas som lugna, mer småskaliga stadsrum. Rörelsen sker på de gåendes villkor. Plats finns för umgänge, service och aktiviteter som spiller över till gatan. Gatorna är en del av stadens livsmiljö. De knyter samman de centrala torgen och parkerna. De utgör viktiga länkar för att tryggt och enkelt kunna röra sig mellan stadscentrum, arbete, bostad och skola. De ska utgöra trygga platser för människor i alla åldrar och fungera som sociala vistelseytor.

Godstrafik och citylogistik
Stadskärnan ger goda förutsättningar för effektiva och pålitliga godstransporter till, från och inom Flemingsberg. Fungerande och pålitliga godstransporter är en förutsättning för en levande och attraktiv stad. Många företag är beroende av transporter och leveranser flera gånger per dygn.



Figur 17: Exempel på hur en huvudgata kan se ut



Figur 18: Exempel på hur en boulevard kan se ut

Målpunkter – en anledning att röra sig mellan stadsdelar

Strategiskt placerade målpunkter med stråk som kopplar dem samman är en förutsättning för en tillgänglig och inkluderande stadskärna. För att bryta de mentala barriärerna behöver det både vara enkelt och finnas anledningar att röra sig mellan olika stadsdelar.

Inkluderande och trygga mötesplatser för alla

I Flemingsberg leder fortsatt utveckling till god tillgång till öppna inkluderande och trygga offentliga rum och mötesplatser för alla. Platser som attraherar människor att röra sig mellan olika områden och skapar möten över stadsdelsgränser. Den offentliga miljön i Flemingsberg ger förutsättningar till naturliga möten, lek, reflektion och möjlighet till kulturella inslag. Platserna utformas så att det finns något för alla människor med olika intressen och behov. Ibland kan de vara temporära för att skapa nyfikenhet och undersöka intresset hos boende eller besökande i Flemingsberg. Sport, kultur, natur, kommersiell service, icke kommersiell service är exempel på samlande funktioner som lockar många. En väl genomtänkt placering av nya skolor kan också vara ett hjälpmedel för att överbrygga de sociala barriärerna som finns i Flemingsberg.

För att Flemingsberg ska upplevas som en trygg plats behöver människor röra sig i staden även på kvällen. För att möjliggöra ett kvällsliv bör restauranger och caféer koncentreras till platser och stråk med särskilt goda förutsättningar. Stadscentrum och stråket upp mot Universitetssjukhuset har potential för ett levande kvällsliv. Alla ska kunna röra sig såväl inom stadskärnan som till och från på ett tryggt och säkert sätt under kvällar och nätter.

Det finns delar av Flemingsberg som upplevs som otrygga vissa tider på dygnet. Identifierade otrygga stråk bör åtgärdas genom att säkerställa överblickbarhet, aktiverade bottenvåningar och genom att undvika mörka och trånga passager.



Figur 19: Visionsbild på resecentrum i Flemingsberg, en målpunkt i regionen.

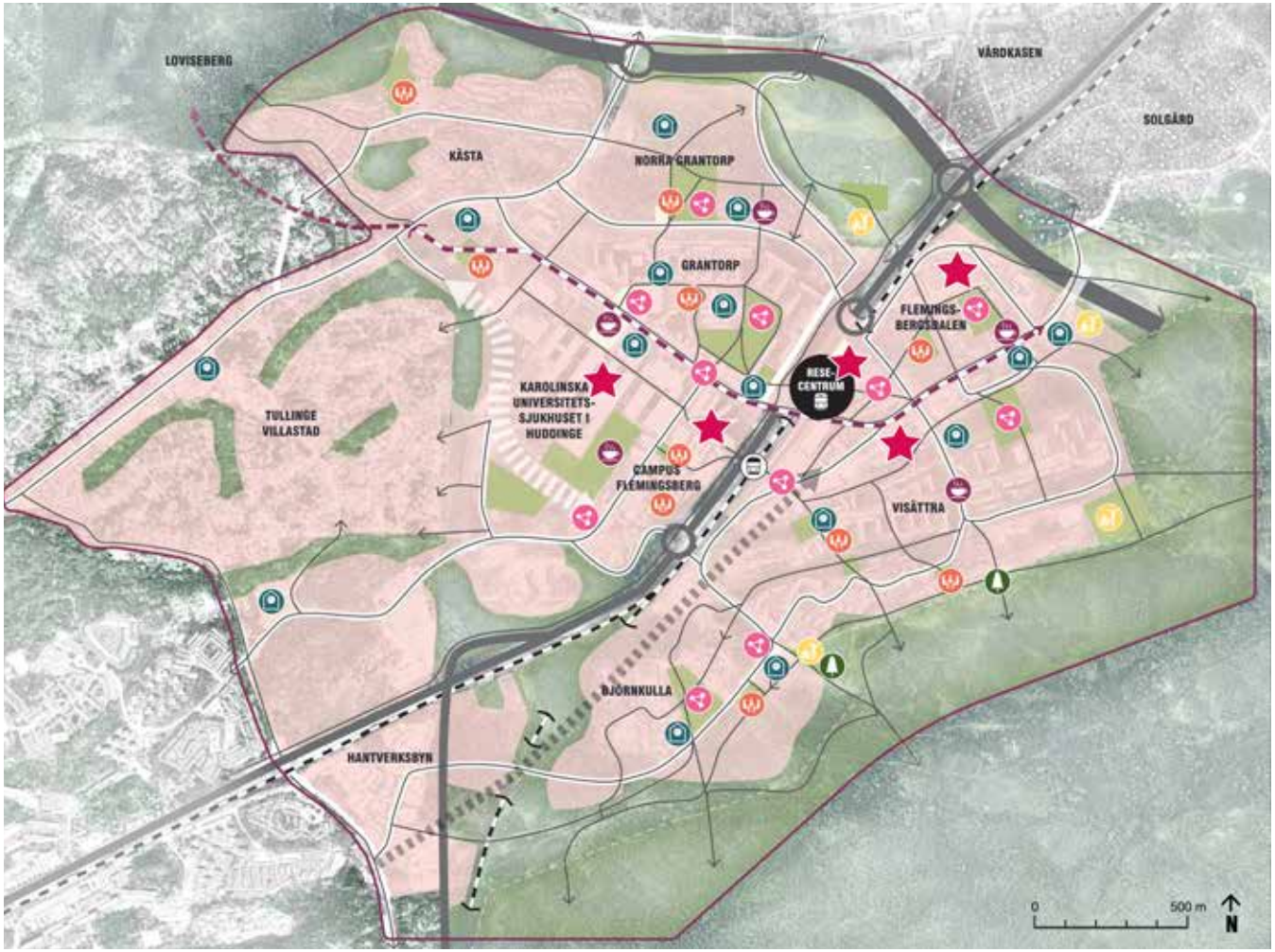
Olika typer av urbana platser

Unik plats i regionen – En plats med dragningskraft för många människor, med attraktiva och unika funktioner eller knutpunktsfunktion. En destination där man möter andra från stadsdelen, staden och regionen. *Till exempel universitetssjukhuset, campusområdet och resecentrum*

Mötesplats mellan olika stadsdelar – En plats som lockar människor från olika stadsdelar genom ett brett utbud av service eller valfria aktiviteter. Lokaliserade i noder med stora flöden av människor. Kan vara ett större lokalt centrum eller en nod med service invid ett samlande torg. *Till exempel torget i stadscentrum*

Mötesplats i stadsdelen – en central plats i området som är tillgänglig för alla. Kan vara en grundskola i kombination med ett lokalt centrum med närservice.

Mötesplats för närboende – en mindre mötesplats som gör att boende känner tillhörighet till sin närmiljö. Kan vara ett mindre torg eller en grundskola.



Figur 20: Målpunkter och noder

Strategi 3: En innovativ och dynamisk stad

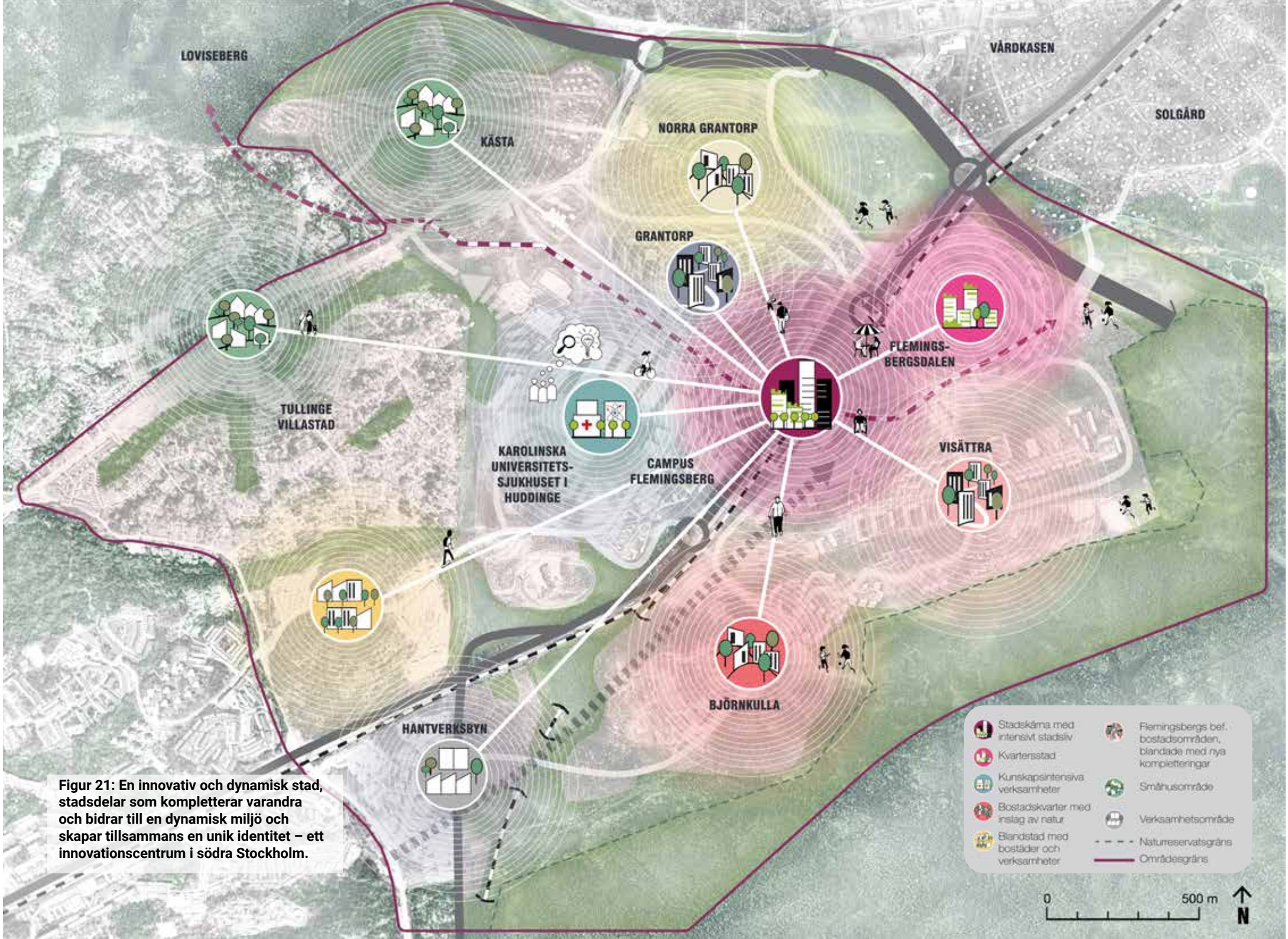
Flemingsberg utvecklas till ett dynamiskt centrum för innovationer i södra Stockholm. Människorna, gestaltningen och platsens historia bidrar till Flemingsbergs identitet. Här leder innovationer, nytänkande och samverkan till en hållbar utveckling i framkant.

För många i Stockholmsregionen är Flemingsberg relativt okänt som en kunskapsintensiv arbetsmarknad med Universitetssjukhus och flera olika lärosäten. Flemingsberg förknippas istället med stora bostadshus som byggdes under miljonprogramåren. Många har en föreställning om att Flemingsberg ligger långt bort, att det är otryggt och storskaligt.

Gemensamt för boende och verksamma är att det sedan länge finns en stark kultur av samverkan. Många känner även en stark stolthet över att bo eller arbeta i Flemingsberg samt en känsla av närhet, gemenskap och nybyggaranda. I hela Flemingsberg finns en internationell och multikulturell atmosfär. Tillsammans har detta utvecklat en unik Flemingsbergsanda.

Genom att tydliggöra Flemingsbergs unika identitet kan platsen särskiljas från andra platser i regionen. En dynamisk stadsmiljö med möjligheter att bo både i flerfamiljshus och i villa. Områden och mötesplatser som kompletterar varandra. En stadsmiljö där närvaro av högre utbildning ger förutsättningar för innovationer att även spilla över i stadens gestaltning och låta utsidan spegla insidan.
För att nå Flemingsbergs mål behöver stadskärnan bli:

- Ett tydligt innovationscentrum i södra Stockholm
- En miljö där stadsdelarna kompletterar varandra
- Hållbar utveckling som ligger i framkant



Figur 21: En innovativ och dynamisk stad, stadsdelar som kompletterar varandra och bidrar till en dynamisk miljö och skapar tillsammans en unik identitet – ett innovationscentrum i södra Stockholm.

Ett tydligt Innovationscentrum i södra Stockholm

Ett utvecklat innovationscentrum i södra Stockholm ger Flemingsberg en unik identitet och konkurrensfördelar i förhållande till andra platser i regionen. I Flemingsberg utvecklas en miljö som är öppen och kreativ.

Flemingsberg utvecklas som ett innovationscentrum i södra Stockholm där forskningen implementeras och kommer till nytta i människors vardag. Sociala innovationer stimuleras och pilotprojekt, nya idéer och innovativa lösningar leder till en hållbar stadsutveckling.

Innovationsmiljöer kräver lokaler för samverkan, platser för spontana möten, scener och arenor med flexibel användning både för större konferenser och mindre arenor för möten och kunskapsutbyte. I Flemingsberg finns förutsättningar för att skapa dessa arenor för regional kunskapsutveckling med en nationell och internationell relevans. Här finns förutsättningar för större och mindre aktörer att samverka i nätverk.

Tillåtande och flexibel med plats för kreativitet

Vid sidan av stadens arenor för innovation ska det även finnas plats för informella möten för att stimulera kreativitet. Mötesplatser i både offentlig och privat miljö som ger utrymme för det oplanerade och spontana. Det kan vara sparade öppna miljöer eller lokaler i äldre byggnader.

För att uppmana till kreativitet är det viktigt att stadskärnan signalerar att den är tillåtande och flexibel. Konstnärlig utsmyckning i både privat och offentlig miljö kan vara exempel på hur kulturen kan verka identitetsskapande och främja kreativitet i Flemingsberg. Där pilotprojekt uppmuntras i syfte att låta nya idéer eller innovativa lösningar leda till en hållbar stadsutveckling. En stad där tillfälliga arrangemang och events välkomnas för att locka nya besökare till platsen. En plats där det finns möjlighet till lokala initiativ och engagemang i stadsmiljön.



Figur 22: Innovativa miljöer

En miljö där stadsdelarna kompletterar varandra

En stad med stadsdelar och områden som kompletterar varandra i utbud, service och innehåll ger en dynamisk stadsmiljö som skapar anledningar att röra sig i fler delar av Flemingsberg. Tillsammans kompletterar de varandra och skapar Flemingsbergs unika identitet.

I Flemingsberg finns möjlighet att låta terrängen och stadslandskapets naturliga förutsättningar ge identitet, variation, stadsgrönska och kvalitéer i den växande staden. Gestaltning av ny bebyggelse i respektive stadsdel bör förhålla sig till den befintliga miljöns kulturvärden, material och fysiska form samt gestaltningstraditioner. De kulturmiljövärden som finns i Flemingsberg ska ses som en resurs i utvecklingen av staden för att stärka balansen mellan nytt och gammalt.

I stadskärnans olika stadsdelar utvecklas olika typer av mötesplatser som kompletterar varandra och skapar anledning att besöka olika platser. Utformningen av nya stadsdelar bidrar till att skapa en unik identitet som gör invånarna stolta över sin stadsdel, en plats som kan vara lekfull, sinnlig och utmanande på samma gång.

För flera av Flemingsbergs stadsdelar finns en vision eller målbild för den enskilda stadsdelens utveckling som konkretisering av och komplement till den övergripande visionen. Dessa visioner och målbilder har tagits fram i nära samverkan med stadsdelens större aktörer eller tillsammans med invånarna.

Flemingsbergsdalen

Flemingsbergsdalen utvecklas till en sjudande stadsdel med internationell atmosfär som lever stora delar av dygnet. Stadsdelens centrala delar blir ett nav för hela Flemingsberg, bytespunkt för hållbart resande och en mötesplats för alla som lever och verkar här. I områdets mest centrala delar planeras för ett nytt samlande stadscentrum med en hög koncentration av arbetsplatser och service. En regional mötesplats med ett brett utbud av handel, kultur, nöje, sport, hotell, konferens och restauranger. I den mycket täta och stadsmässiga miljön finns det också plats för bostäder, offentliga mötesplatser och grönska. Flemingsbergsdalen bidrar med stadsliv och regionala besöksmål men den ställer också krav på större områden för rekreation och rörelse i stadsdelarna intill.

Grantorp (Flemingsbergs bostadsområde)

Grantorp är ett av de större bostadsområdena i Flemingsberg. Centralt i området finns Flemingsbergs centrum, Annerstaskolan, Flemingsbergs kyrka och Flemingsbergsparken. Tillsammans bidrar de till att skapa en mötesplats mitt i Grantorp. Atmosfären är internationell och mångkulturell. I norra dalgången finns ett större grönområde i anslutning till Flemingsbergs gård. Gårdens historia går tillbaka till 1400-talet och gav Flemingsberg dess nuvarande namn. Flemingsbergs gård symboliserar den tidiga historien då området främst bestod av åker- och naturmark.

I Grantorp finns potential för utveckling av fler bostäder och verksamheter. Verksamheter i bullerskyddande bebyggelse kan bidra till att skärma av området från trafikbuller från de stora trafiklederna runt omkring. Den norra dalgången med dess historiska kulturmiljö blir en viktig mötesplats och rekreativ målpunkt för människor i ett stort omland, inte minst för boende och verksamma i den täta stadsdelen inom Flemingsbergsdalen intill.

Kästa

Kästa bidrar som ett komplement till övrig bostadsbebyggelse i området. Området kommer få en mer central roll när den nya stadsdelen i Loviseberg utvecklas på sikt.

Visättra

En av de tydligaste kvaliteterna i Visättra är närheten till naturen. Här finns Flemingsbergsskogens naturreservat precis bakom knuten. Flemingsbergsskogen är ett av Stockholms läns största väglösa skogsområden och en av entréerna finns vid Visättra Sportcenter. I Visättra finns förutom bostäder också ett lokalt centrum och en skola.

Genom komplettering inom delar av Visättra finns möjlighet att tillföra området fler bostäder, en ny skola invid Visättra centrum och en ny större stadsdelspark. Här har man som boende närhet till både pulserande stadsliv i Flemingsbergsdalen och orörd natur i Flemingsbergsskogen.



Figur 23: Illustration ur planprogrammet Flemingsbergsdalen



Figur 24: Grantorp, foto från området



Figur 25: Visättra, foto från området

Campus Flemingsberg

Campus Flemingsberg är ett av Sveriges största campusmiljöer med omkring 18 000 studenter och flera olika lärosäten. Precis i anslutning till pendeltågsstationen finns lokaler för sjukvård, forskning och högre utbildning. Här finns flera starka forskningsmiljöer, bland annat Neo, ANA Futura och Technology and Health som stärker områdets inriktning på Life Science. Här finns även student- och forskarbostäder.

I Campus Flemingsberg finns möjligheter att under en lång tid framöver komplettera dagens verksamheter med ytterligare lokaler för liknande ändamål. Det etablerade klustret inom Life Science och ett begynnande och växande kluster inom rättsväsende och kultur i samverkan mellan olika parter har alla möjligheter att utvecklas. Vid sidan av detta finns möjlighet att utveckla tusentals nya bostäder och viss närservice. För framtidens regionala stadskärna är det viktigt att campusområdet inte sluter sig inåt utan öppnar upp sig mot övriga Flemingsberg så att hela området blir en plats där kunskap och kreativitet möts.

Björnkulla

Björnkulla ligger i Flemingsbergs södra del och gränsar till Botkyrka kommun i väster, till Flemingsbergsskogen i söder och Visättra i öster. Området är kuperat och utgörs till större delen av skog. Den befintliga bebyggelsen består av en gammal institutionsmiljö med ett parkområde och byggnader som inrymmer bland annat skola, äldreboende och studentbostäder.

Björnkulla ska i huvudsak vara ett hemtrevligt bostadsområde, men med inslag av service och andra stadsmässiga kvaliteter. Inne i området kommer den kuperade terrängen prägla bebyggelsen och parkmiljön ska utvecklas till en grön lunga i den nya stadsdelen. Dagvatten, odlingar och andra ekosystemtjänster får ta plats i stadsmiljön och bidra till en helhet där skapad grönska kompletterar den befintliga naturen runt bebyggelsen. Skala och arkitektur ska vara varierande och erbjuda trygga och trivsamma områden med olika karaktär och profil, med drömmen om en urban idyll som drivkraft. Genom en ny väg genom området och vidare in i Botkyrka skapas möjligheter för ett verksamhetsområde i anslutning till Botkyrka Hantverksby. Här finns utrymme för många nya arbetsplatser, ett område som och kompletterar och ersätter verksamhetslokaler i övriga Flemingsberg.

Tullinge Hantverksby (Botkyrka kommun)

I Hantverksbyn finns runt 150 mindre företag av olika karaktär, allt från byggverksamheter till bokföringsbyråer. Företagen har ett bra läge i regionen intill väg 226 Huddingevägen och 571 Pålamalmsvägen. Trafikflödena behöver dock bli bättre för att det goda läget ska kunna upplevas fullt ut. Detta kommer ske bland annat genom en förlängning av väg 226/571 till trafikplats Högskolan. Vägen kommer gå öster om Hantverksbyn och är den första delen av Förbifart Tullinge, Infart Riksten. En ytterligare väg kommer koppla ihop Hantverksbyn med Björnkulla. Den nya vägen är tänkt att fungera för flera trafikanter: gående, cyklister, bilar och kollektivtrafik.

I framtiden ser vi att Hantverksbyn växer med fler tjänsteföretag, kontorsverksamheter och lättare tillverkningsindustri. Förtätningen behöver ske på ett sätt som ökar orienterbarheten i området och bi-



Figur 26: Campusområdet, flygfoto från området



Figur 27: Björnkulla, från Vision och strategier (2018-06-14)



Figur 28: Tullinge Hantverksby, foto över området

drar platsens livskraftighet. Detta kan göras genom att nybyggnationer lokaliseras mot gatan och upplag och andra ytor placeras mot baksidan. Bebyggelsen närmast naturreservatet Flemingsbergsskogen hålls låg. Stråk till Flemingsbergsskogen kompletteras och förtydligas, exempelvis genom att naturstigar förlängs så tillgängligheten dit blir bättre.

Alfred Nobels allé (Botkyrka kommun)

Alfred Nobels allé är en av den regionala stadskärnans entréer. Det som finns här idag är av blandad karaktär, exempelvis Tullinge gymnasium, föreningar och spets- och logistikföretag. Det finns mycket goda förutsättningar för att skapa en levande gata med bostäder och fler verksamheter med anknytning till utbildning, forskning och utveckling. Här kan lägre punkthus eller lameller tillkomma utmed gatan. Det nya som tillkommer behöver ha hög grad av offentlighet mot gatan, för det är nu omvandlingen mot en stadsgata börjar. På Blickaberget bör souterränglägen utnyttjats och sammanhängande bebyggelse längs höjdkurvorna undvikas för att spara naturmark och utblickar mellan husen.

I framtiden, när du promenerar här, möter du kollegor, grannar, elever och studenter. Här finns arbetsplatser, bostäder, service och grönska som gör allén levande. Tullinge gymnasium har vuxit för att ge plats åt 700 fler elever. Ju längre in i centrala Flemingsberg du promenerar, desto mer stadslik blir karaktären.

Tullinge villastad (Botkyrka kommun)

I Tullinge villastad finns något extra, villaboende i ett centralt läge, inom en regional stadskärna. Här finns Trädgårdsstadsskolan, sporthallen Tullingehallen, förskolan Myrstacken, ett sikhtempel och runt hundra företagare med hemmet som kontor. Promenerar du här upplever du lugn och kan se arkitekturens olika årsringar ta sig uttryck i villabebyggelsen. Det finns gröna samband och stråk som värnas av sociala, ekologiska och klimatmässiga skäl.

De närmaste åren värnas Tullinge villastads karaktäristiska kvaliteter. De förändringar som kan göras är de som ryms inom gällande detaljplaner. På längre sikt kan huskroppar ta plats, främst utmed Dymmelkärrsvägen samt på Blickavägens södra sida, väster om Dymmelkärrsvägen. Vid placering av nya byggnader ska hänsyn tas till områdets topografi. Stora schakter och stödmurar bör undvikas och uppvuxen vegetation på tomterna behållas.

Vid kommungränsen kan också nya boendemöjligheter erbjudas genom att bygga småskalig bebyggelse, till exempel radhus, om det möts av bebyggelse på Huddingesidan. På sikt är även mer småföretagande inom villastaden välkommet så länge verksamheten är av icke-störande karaktär och inte bidrar till många transporter. De sammanhängande grönytor som finns ska behållas och vara tillgängliga. Beroende på villastadens tillväxt kan befintligt vägnät och vatten-och avloppssystemet behöva förstärkas.

För att få en bättre sammanlänkad regional stadskärna behöver framkomligheten även förbättras för fotgängare och cyklister. Därför vill vi skapa fler gång- och cykelvägskopplingar, vid Violvägen och Renmossvägen till Flemingsberg samt från Blickavägen till Alfred Nobels allé. Om behov finns, kan Blickavägen förlängas till Alfred Nobels allé så möjlighet skapas att ta sig fram för bil även där.



Figur 29: Alfred Nobels allé, foto från området



Figur 30a: Tullinge villastad, foto från området.



Figur 30b: Tullinge villastad, foto från området.

Hållbar utveckling som ligger i framkant

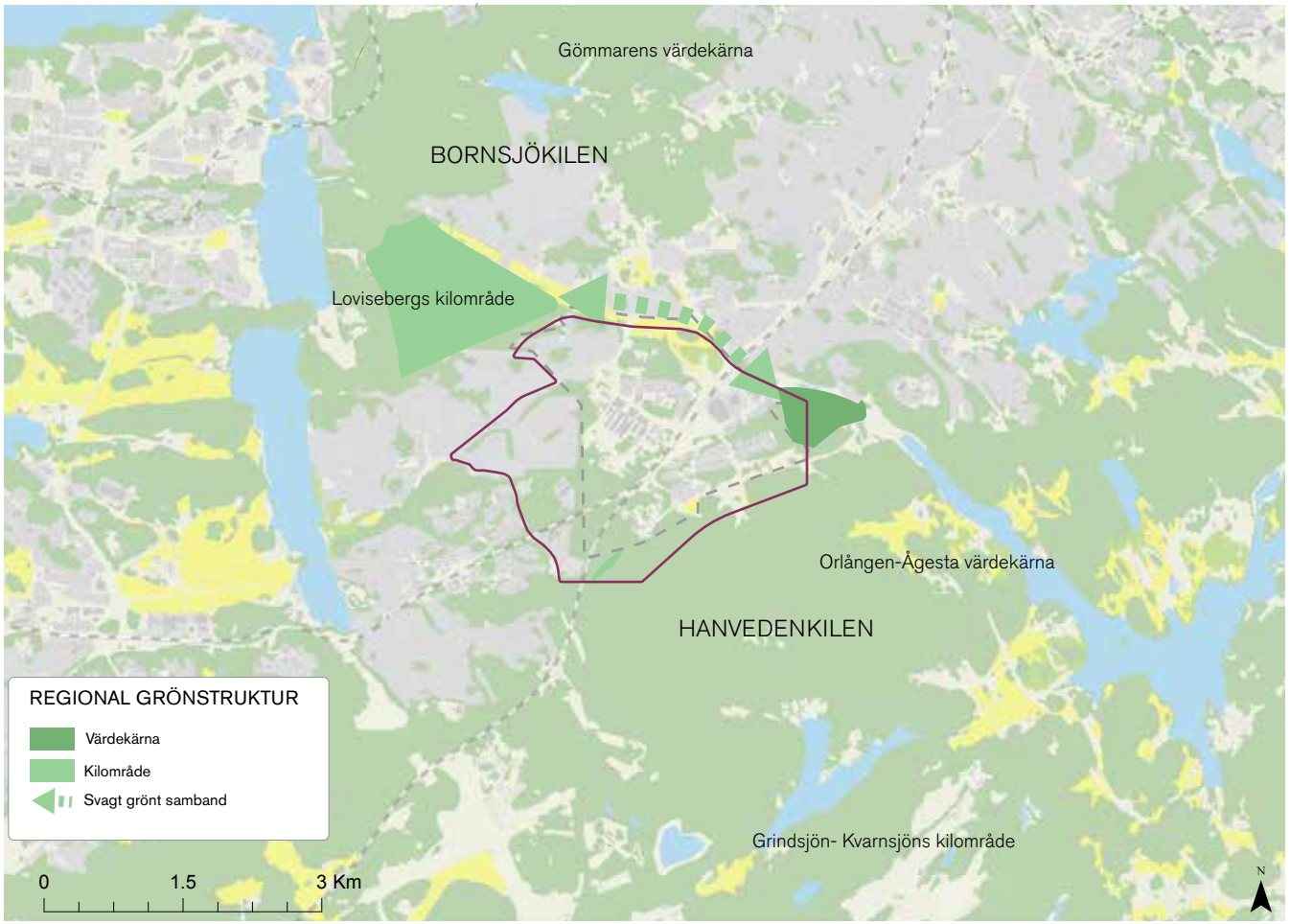
Flemingsberg utvecklas till en hållbar stadskärna med nödvändiga funktioner för skyfall, dagvatten och pollinering. Lärande och idéutveckling som ligger i framkant avseende hållbarhet, cirkulär ekonomi och effektivt resursutnyttjande kännetecknar Flemingsberg.

Den regionala grönstrukturen utmanas av stora infrastruktursatsningar

Flemingsberg befinner sig mellan de två större gröna kilarna Bornsjökilen och Hanvedskilen, se figur 31. För såväl ekologiska samband som friluftsliv är det viktigt att bevara större grönområden och deras kopplingar. Med en breddad Huddingeväg och Tvärförbindelse Södertörn försvagas det regionala gröna sambandet. Det är därför av stor vikt att stadskärnan erbjuder gröna miljöer och stråk och som knyter samman de större naturområdena i omgivningarna. Detta gör att växt- och djurlivet till viss del kan finna vägar genom stadsmiljöns grönstruktur mellan de omgivande naturområdena. Grön- och blåstruktur och stadsstrukturen ska skapa en robusthet för framtida klimatförändringar och att lokalklimat och ljud- och ljus och luftkvalitet är viktiga för att människor ska trivas.

Flemingsbergsskogen, Flemingsbergs våtmark, Glömstadalen, Flemingsbergs gård och villaområdena utgör viktiga platser och länkar för arter knutna till äldre barrskog, våtmarker, blomstrande och varierande gräsmarker samt ädellövskog, se figur 32.

Den biologiska mångfalden och upprätthållandet av olika växter och djur är beroende av att deras livsmiljöer inte förvinner eller förstörs, men också av att det finns möjlighet att sprida sig emellan. Utveckling av grönstrukturen ska också understödja ekologiska funktioner genom att värdefull natur och ekologiska spridningssamband bevaras, skyddas och stärks, se figur 15 sidan 23.



Figur 31: Den regionala grönstrukturen knyts ihop med grönskan i staden. Karta från *En strategisk grönstruktur för Flemingsberg*, Ekologigruppen 8 juni 2018. Gräns för stadsutvecklingsplan vinröd linje.

Stadens ekosystem

De gröna sambanden i Flemingsberg stärks genom ett nätverk av mångfunktionella grönytor som kan leverera ekosystemtjänster för att möta kommande klimatförändringar i en hållbar och hälsosam stadsmiljö. Att bevara den natur som finns är på många sätt bättre än att nyanlägga grönska. Det tar många år för motsvarande naturvärden eller lika stor ekosystemtjänsnytta att skapas. Men grönska kan också tillföras staden genom gatuträd, alléer, gröna tak och fasader, parker och torg. I stadsmiljöns grönstruktur kan man med fördel välja blommande träd och buskar för att gynna pollinerande insekter och fågellivet.

Det finns två viktiga kärnområden med koncentration av flera olika ekosystemtjänster.

- Jordbruksmark i Glömstadalen och Flemingsbergs våtmarksanläggning
- Flemingsbergs naturreservat och Visättradalen

Vid komplettering är det viktigt att bevara och stärka områdets värde för pollinerande nyttoinsekter genom naturvårdsanpassad skötsel av parkmiljöer och gräsmarker och plantera en artblandning som ger blomning under hela växtsäsongen. I områden med befintliga ekosystemtjänstytor ska man ta hänsyn till dessa framtida exploatering. Genom att möjliggöra för stadsodling skapas även mötesplatser, lokal matproduktion, tillfälle för lärande och bidrar samtidigt till den biologiska mångfalden. På andra håll handlar det om att bevara fukthållande och flödesutjämnande sänkor med vegetation inne i bebyggelsen, eller se till att det finns gröna släpp mellan bebyggelsen som kan utnyttjas som närnatur eller som man kan se från sitt fönster.



Figur 32: Spridningssamband, karta från *Befintliga ekosystemtjänster i Flemingsbergsdalen*, Ekologigruppen februari 2020. Gräns för stadsutvecklingsplan vinröd linje.

Blåstruktur och dagvattenlösningar

Dagvatten är regn-, och smältvatten som rinner på hårdgjorda ytor, eller på genomsläpplig mark via diken eller ledningar till recipienter. Den största delen av dagvattnet i Flemingsberg rinner mot sjön Orlången, se figur 33. Orlången tillhör Tyresåns avrinningsområde som är stort och omfattar totalt cirka 30 sjöar. Eftersom Orlången ligger långt upp i sjösystemet påverkar dess vattenkvalitet vattendragen och sjöarna nedströms. Sjön är också en av de mest övergödda i kommunen. Att förbättra sjöns status är därför angeläget och ett prioriterat mål i Huddinge kommun. En del av dagvattnet i stadskärnan rinner till Albysjön (via dagvattentunnel) och Tullingesjön. Tullingesjön ligger uppströms Albysjön som i sin tur rinner vidare ut i Mälaren.

Alla tre sjöar är vattenförekomster enligt vattenmyndigheten och omfattas av miljökvalitetsnormer. Eftersom dagvattnet är en av orsakerna till att sjöarna, främst Orlången, inte når normerna måste dagvatten tas om hand och renas innan det släpps vidare till recipienterna. Genom en robust och genomtänkt dagvattenhantering är målsättningen att föroreningarna minskar och stadsutvecklingsplanen bidrar till att statusen i Orlången förbättras.

Stadskärnans bebyggelseområden avvattnas idag främst via ledningssystem och större dagvattentunnlar, utan särskild rening. Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning i Orlången utgör ett viktigt reningssteg, men har inte kapacitet att rena ytterligare tillkommande dagvatten.

När stadskärnas utvecklas och redan bebyggda områden förtätas behöver både ledningsnätet byggas ut och ytterligare dagvattenhantering med effektiva fördröjnings- och reningslösningar inkluderas på många platser i bebyggelsen. En trestegsprincip har varit utgångspunkten för att säkerställa att tillräckligt stora ytor för rening och fördröjning avsätts i bebyggelsestrukturen. Principen innebär att dagvatten passerar en växtbädd där biologisk rening sker, rinner vidare till en skelettjord och slutligen vidare till en damm innan det leds vidare i ledningsnätet eller till recipient. Både kommunen och fastighetsägare behöver vid ny exploatering göra åtgärder. Utöver att mark görs tillgänglig för exempelvis dammar anpassas gaturummens bredd för att ta omhand dagvatten i gröna lösningar.

Vattnet är en resurs och adderar estetiska, rekreativa, biologiska samt pedagogiska kvaliteter i grön- och blåstrukturen. Dagvattnet kan därför med fördel lyftas fram i gestaltningen av Flemingsberg genom anläggande av t ex öppna dammar och kanaler. Den blå och gröna strukturen i stadskärnan samspelar på många platser.

En förutsättning för att dagvattenhanteringen blir ändamålsenlig är ett nära samarbete mellan kommun och VA-huvudman (Stockholm Vatten och avfall).

Övrigt avloppsvatten (grå- och svartvatten) leds i första hand till befintligt och utbyggt VA-nät och vidare till avloppsreningsverk.

I figur 33 visas översiktligt den tänka framtida blåstrukturen för den ytliga avrinningen i området, med förslag på möjliga platser för anläggningar som dammar. Dessa är tidiga förslag och dess lägen och storlek kan behöva ändras.

Skyfall hanteras genom multifunktionella ytor

Vid kraftiga skyfall behöver stora mängder vatten kunna avrinna eller fördröjas utan att det skadar bebyggelse eller viktiga samhällsfunktioner. Det vanliga ledningsnätet kan inte ta hand om så stora regnmängder. Vid skyfall kommer vatten på vissa platser avrinna åt andra håll än vanliga regn. Exempelvis kommer områden runt Huddinge sjukhus vars tekniska dagvattensystem leder mot Orlången istället avrinna mot Tullingesjön. Situationen försvåras av de större infrastrukturlederna som löper genom området och som begränsar möjligheten att avleda vatten ytligt. Vidare är dalgångarna i Flemingsberg flacka, utgör gammal sjöbotten och rinner med litet fall vilket försvårar avrinning.

Eftersom mycket kraftiga regn sker sällan behöver de ytor som ska omhänderta vattnet fungerar för andra funktioner resten av tiden, så kallade multifunktionella ytor. De integreras i stads- och grönstrukturen genom att vara skålformade ytor i parker, nedsänkta parkerings- och lekytor, idrottsplatser eller gator som tål att bli stående under vatten. Det kan också vara mer naturliga grönytor som låglänta skogs- och ängsmarker.

Många grönytor och multifunktionella ytor utspridda i området ger förutsättningar för en robust stadsmiljö med möjlighet till uppsamling och fördröjning av skyfall som motverkar risken för översvämning. Höjdsättning av gator och mark i utvecklingsområden blir mycket viktig för att säkra avrinningsvägar och rymma vattnet.

Det finns vissa kritiska punkter i stadskärnans centrala delar samt i Glömstadalen som är instängda områden eller lågpunkter där mycket vatten riskerar att samlas. Detta ger olika stora anspråk på fördröjningsytor uppströms och extra stora behov av att anordna säkra avledningsvägar. På vissa platser finns trösklar i terrängen (t.ex. i Visättradalgången) där åtgärder kan behövas för att ändra flödesriktningar eller öppna upp för större flöden och på så sätt avlasta kritiska snitt i andra delar av staden.



Figur 33: Översiktlig blåstruktur

6. Hållbar utveckling under lång tid

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig framtida utveckling av den regionala stadskärnan Flemingsberg. Den planerade utvecklingen kännetecknas av många, stora och komplexa stadsbyggnadsprojekt med investeringar av både kommunala, statliga, regionala och privata aktörer. Utvecklingsplanen ska ge stöd för den vision och de mål som är fastställda för Flemingsberg. Stadsutvecklingen bedöms ske över en lång tidsperiod, trettio år eller mer.

Mycket sker samtidigt

I Flemingsberg sker utvecklingen i alla skeden och på många platser samtidigt. Inom samma delområde kan både översiktlig planering, framtagande av detaljplaneprogram och detaljplaner pågå parallellt med genomförandeprojekt. Olika aktörers intressen och vilja att bidra i utvecklingen behöver även fortsättningsvis kunna hanteras samtidigt som Flemingsberg måste bli en attraktiv en helhet. Stadskärnan måste växa och utvecklas i jämn takt med verksamheter och infrastruktur.

Utvecklingsplanen är kommunernas verktyg för att leda processen vidare och visa en övergripande målbild. Med utvecklingsplanen kan kommunerna beskriva hur Flemingsberg kan växa samtidigt som olika delar kopplas samman och kompletterar varandra i syfte att skapa en plats med ett balanserat innehåll där verksamheter, bostäder och infrastruktur kompletterar varandra och skapar en hållbar och attraktiv stadskärna med en intressant dynamik.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att identifiera de samband och beroenden som olika utvecklingsprojekt genererar. I Flemingsberg är till exempel utbyggnaden starkt beroende av de stora infrastrukturprojekten; Trafikplats Högskolan, Spårväg syd, Bytespunkt Flemingsberg med nedsänkning av väg 226, överdäckning av järnvägen samt Tvärförbindelse Södertörn. Tidplanerna för dessa projekt kommer i sin tur att påverka den övergripande utbyggnadsordningen.

Huddinge kommuns överordnande idé är att utvecklingen av Flemingsberg ska ske inifrån och ut. Att de centrala och mest urbana delarna av Flemingsberg ska utgöra motorn för utvecklingen och skapa intresse för platsen. De centrala delarna behöver utvecklas först för att förstärka plastens identitet. Det är till denna utveckling övriga områden behöver förhålla sig till samt komplettera.

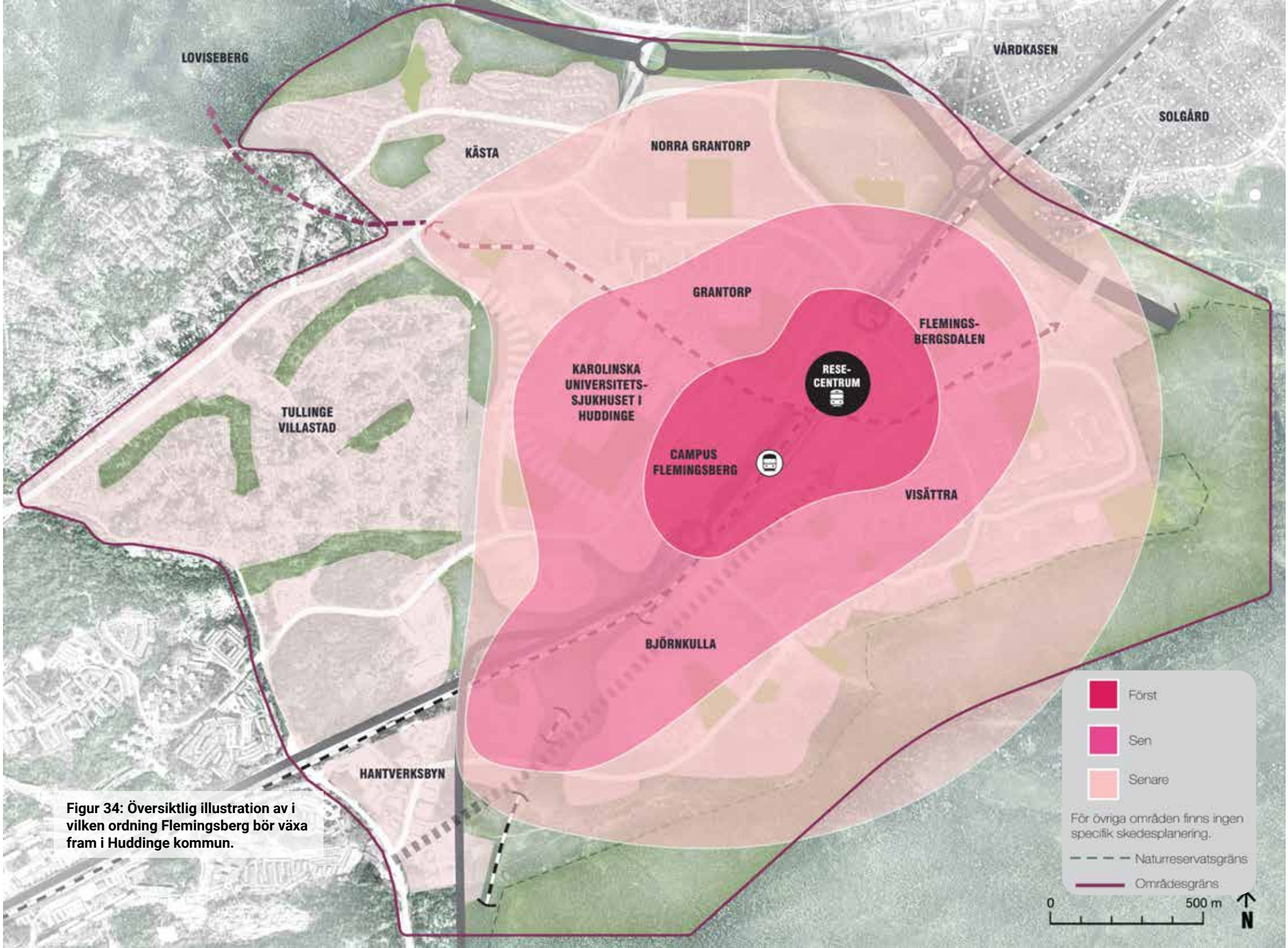
Genomförande

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig utveckling av Flemingsberg och innebär tillskott i både ny bebyggelse och i ny infrastruktur. När och hur utvecklingen sker beror på flera olika faktorer som till exempel intresse och idéer från marknaden, finansiering och genomförandekraft. Projekt kan därför se olika ut i olika skeden av processen.

Ett stort bostadstillskott genererar behov av offentlig service som skolor, förskolor och rekreationsmöjligheter. Utvecklingen genererar också behov av övergripande infrastruktur och ny teknisk försörjning som utbyggnad av vatten och avloppsystem och dagvattenhantering.

För att Flemingsberg ska växa på ett långsiktigt hållbart sätt och för att kommunerna ska klara de ekonomiska konsekvenser ett växande Flemingsberg innebär behövs en idé om hur och i vilken ordning denna utveckling kan ske. Det är viktigt att hitta balansen mellan de delar som genererar intäkter och de delar som genererar investeringsbehov. En jämvikt behöver skapas och i figur 33 finns en översiktlig illustration över vad som behöver komma till först, sen och senare när det gäller de delar som ligger i Huddinge kommun.

Utifrån de initiala kostnadsutredningar som Huddinge kommun har gjort för den förtätning utvecklingsplanen medger gör kommunen bedömningen att det finns exploateringsekonomiska förutsättningar att arbeta vidare med utvecklingsplanen som grund.



Figur 34: Översiktlig illustration av i vilken ordning Flemingsberg bör växa fram i Huddinge kommun.

7. Konsekvenser till följd av utveckling i Flemingsberg

Att utveckla Flemingsberg i den riktning utvecklingsplanen föreslår innebär konsekvenser både för människa och miljö. Genom att tillföra både fler bostäder men framförallt fler arbetsplatser i Flemingsberg ökar möjligheten att skapa en hållbar utveckling i hela Stockholmsregionen. Fler människor innebär per automatik en större belastning på infrastruktur och service men när fler personer både kan både bo och arbeta i den södra regionhalvan uppstår också positiva effekter både för individen och för klimatet. Någon miljö- eller hållbarhetskonsekvensbedömning av utvecklingsplanen har inte gjorts. Däremot har hållbarhetsperspektivet varit en viktig del av arbetsprocessen.

Inriktningar för en god livsmiljö i Flemingsberg

God luftkvalitet

Flemingsberg har och kommer att få ett ännu bättre kollektivtrafikläge vilket gör att framtida boende, besökande och arbetande på platsen ges goda förutsättningar att välja alternativ till bilen. Att uppfylla målsättningen om 70% hållbara resor i Flemingsberg är en avgörande faktor för att begränsa luftföroreningarna från vägarna. Trots det kommer det även fortsättningsvis att uppstå luftföroreningar från vägtrafiken som påverkar människans hälsa negativt. Barn och grupper med luftvägs- eller hälsoproblem är särskilt utsatta.

I Flemingsberg är det trafiken på Huddingevägen och Tvärförbindelsen som kommer ge upphov till högst halter av skadliga luftföroreningar. Täta gaturum längs trafikerade gator kan också göra att halter blir höga. Utveckling av parker, gröna stråk och tak samt växtväggar bidrar till luftrening och ett gott lokalklimat i staden. I möjligaste mån är skolor inte placerade närmast de mest förorenande vägarna.

Transportsystem och stadsstruktur är utformat så att fossilberoende vardagstransporter av personer och gods minimeras eller sker med minimala utsläpp av emissioner till luften. Planering och utformning av gator och fastigheter behöver ta höjd för ökad elektrifiering av transportsystemet.

Goda ljusförhållanden

Solljus är viktigt för människors hälsa och välmående. Stads- och bebyggelsestrukturen är utformad med hänsyn till att byggnader, platser och stråk ska ha god dagsljusmiljö under årets alla tider samt tillgång till skuggning under sommarhalvåret. Lunch- och kvällssol på viktigare torg och platsbildingar prioriteras, liksom solljus på förskole-, skol- och bostadsgårdar. I den täta stadsstrukturen i stadscentrum blir goda solljusförhållanden svårare att uppnå, och det blir därför extra viktigt att studera utformning av byggnader samt prioritera platser som är viktiga för stadslivet.

Belysning används aktivt i gestaltningen för att skapa trivsamma, trygga, tillgängliga platser och stråk. Utformningen och placeringen av belysningen i staden bidrar till att skapa en unik identitet till området och Flemingsberg.

God ljudmiljö

Exponering för trafikbuller kan vara skadligt för hälsan. Flemingsberg är exponerat för buller från en rad olika källor – Tvärförbindelsen, Huddingevägen, Stambanan och ambulanshelikoptrar. Utformning och placering av bostadsbebyggelse behöver därför ske så att goda ljudmiljöer skapas, både i boendemiljöer, på rekreativa ytor samt på lek-och lärytor för barn.

I Flemingsberg eftersträvas en god ljudmiljö. Buller och störande ljud ska begränsas nära källan för att bidra till god ljudmiljö på offentliga platser och stråk till exempel genom låga fordonshastigheter kan också bullret minska från trafiken Ingen ska känna sig hindrad att vistas på dessa platser och stråk på grund av ljudmiljön.

Där det är möjligt bevaras skogsremsor med kapacitet för luftrening och bullerdämpning mellan bebyggelse och större infrastruktur. I tätare miljöer är avskärmande bebyggelse ett alternativ. I bebyggelsen och stadsstrukturen kan akustisk design användas genom exempelvis växtbeklädnader på byggnader och växtlighet längs gaturummen. Därmed kan upplevelsen av buller på gator och torg minskas.

Vid sjukhuset finns en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikopter. Trafiken kommer sannolikt att utökas i framtiden. I detaljplaneringen av bostäder behöver hänsyn tas till flygkorridorer så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras.

Utbyggnaden av Flemingsberg ska inte påverka miljökvalitetsnormer i närliggande recipient negativt.

Våtmarken i Flemingsbergsviken har begränsad kapacitet varför fler våtmarker bör om möjligt anläggas i lågpunkter, till exempel i dalgången vid Flemingsbergsskogen eller i Glömstadalen. Övrigt avloppsvatten (grå- och svartvatten) leds i första hand till befintligt vatten- och avloppsnät och vidare till avloppsreningsverk.

Energiförsörjning

Vid all nyproduktion ska energi- och effektanvändningen i Flemingsberg vara förnybar och optimerad efter de lokala behoven. Bebyggelsens utformning, placering och struktur påverkar energianvändningen och energitillförseln i byggnader. All tillkommande bebyggelse ska byggas energisnålt och kräva ett så litet tillskott av energi som möjligt. Det tillskott som ändå kommer att krävas ska i första hand tillföras genom anslutning och utbyggnad av det befintliga fjärrvärmenätet.

I Flemingsberg behöver nya smarta lösningar i energisystemet testas för att minska energibehovet, effektutjämna, skapa flexibilitet i nätet och tillgängliggöra energi till områdets invånare samt laddning av elektrifierade fordon. Passivhusteknik och andra byggmetoder som syftar till att minska energikonsumtionen uppmuntras. Komplement som solfångare för varmvatten och solceller för elproduktion är positivt att använda för att minska energiuttaget. Området är delvis självförsörjande med lokal energiproduktion och lagring.

Avfall och övriga materialflöden

Livscykelperspektivet präglar planeringen av bebyggelse- och stadsstrukturen där utgångspunkten är att använda och återanvända robusta material av hög kvalitet, lång livslängd och liten klimatpåverkan.

Det ökande invånarantalet i Flemingsberg kräver en smart och hållbar avfallshantering. Möjlighet till sopsug samt mobila avfallslösningar kan användas vid utveckling av nya stadsdelar.

En utvecklad informations- och kommunikationsteknik

Informations- och kommunikationsteknik (IKT) ska om möjligt vara integrerat i byggnader, på platser och i stråken för att underlätta för boende, studerande, barn, arbetande och besökare. För att förstärka Flemingsberg som en innovativ och dynamisk plats och agera förebild för den smarta, uppkopplade staden kan digitala hjälpmedel med fördel vävas in i stadsbilden och bebyggelsestrukturen.

IKT kan också bidra till att skapa lärprocesser på offentliga platser och i parker samt göra staden lättnavigerad för alla. Digitala verktyg kan också används för att underlätta och skapa möjligheter till en effektiv fossilfri förvaltning i staden.

Huddinge

BOTKYRKA KOMMUN

UTVECKLINGSPLAN FÖR VÅRBY

SAMRÅDSHANDLING



Huddinge

ORGANISATION

Utvecklingsplanen har tagits fram av Huddinge kommun
med hjälp av Norconsult samt underkonsult White Arkitekter.

Samtliga illustrationer och foton har tagits fram av
Norconsult om inget annat anges.

Huddinge kommun
Sandra Bratt, projektledare och områdesstrateg
Anna Hjalmarsson, bitr. projektledare och planarkitekt
Charlotte Persson, projektägare
Anna Åhr, ekolog
Jonas Ellenfors, planarkitekt
Åsa Tjusberg, exploateringsingenjör
Jonas Pettersson, exploateringsingenjör
Ruth Boberg, landskapsarkitekt
Cin Hui Nilsson, trafikplanerare
Linda Silfverberg, miljöplanerare
Tina Lundin, lokalstrateg
Jonas Uebel, lokalstrateg
Agneta Persson Hellsten, företagslots
Carina Zetterström, näringslivsstrateg
Helena Lundberg, marknadsstrateg
Elin Bergh, kommunikatör
Marcel Moritz, utvecklingsledare

Norconsult
Carl-Henrik Barnekow, uppdragsledare / planeringsarkitekt
Linda Hartzell, stadsplanerare
Charlotta Holm Klinth, arkitekt
Linda Oldenbo, landskapsarkitekt
Mathilda Axling, landskapsarkitekt
Lovisa Parke, landskapsarkitekt
Mattias Dellmo, visualiserare

White Arkitekter
Teresa Lindholm, specialist social hållbarhet
Viktoria Walldin, specialist social hållbarhet
Britta Holmblad, arkitekt

Dokumentnamn: Utvecklingsplan för Vårby
Diarienummer: KS-2018/266
Utvecklingsplanen finns att läsa www.huddinge.se
Dokumenttyp: Styrdokument
Ansvarig förvaltning: Kommunstyrelsens förvaltning
Beslut:
Dokumentinformation: Utvecklingsplanen är en fördjupning av översiktsplanen och anger Huddinge kommuns långsiktiga ambition för stadsdelen Vårby i Huddinge.

Illustration framsida:
Visualiseringen på framsidan är tagen från Fittjanäset mot Vårby haga. Dagens befintliga bostadsbebyggelse vid Botkyrkavägen syns i mitten av bilden. Visualiseringen visar hur Vårby haga kan omvandlas i framtiden med ny bebyggelse.

”I Vårby är allt nära. Ta ett steg och du är framme där du vill vara”

- Tjej 14 år

SAMMANFATTNING

Utvecklingsplanen visar möjlig utveckling för Vårby fram till 2050 eller ännu längre. Planen fyller glappet mellan kommunens översiktsplan och de efterföljande detaljplanerna. Planen vägleder utvecklingen på ett mer direkt och konkret sätt än vad översiktsplanen gör men är samtidigt inte så detaljerad som ett detaljplaneprogram eller en detaljplan. Utvecklingsplanen är liksom kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande.

Utgångspunkten i arbetet är visionen för Vårby, "Vårby flyttar gränserna", som togs fram under 2018. Visionen bygger på de värden som människorna i Vårby skapar samt stadsdelens unika förutsättningar med sitt kuperade landskap och strandlinjen längs Mälaren och Albysjön.

Genom att utgå från visionen presenterar utvecklingsplanen fyra bärande strategier för den föreslagna utvecklingen. Strategierna fokuserar på olika teman som har mejslats fram ur visionen och som fokuserar på att bygga vidare på befintliga kvaliteter, skapa variationsrika och levande områden, koppla samman Vårby internt och externt, ge möjlighet för ett hälsofrämjande och tryggt liv, utveckla de offentliga rummen och förmedla en stark berättelse av platsen.

Utvecklingsplanen redovisar de stora strukturerna som inte kan avgöras i enskilda samhällsbyggnadsprojekt. Planen ska vara garanten för att de delar som sedan byggs var för sig passar ihop och skapar en attraktiv plats där människor vill leva, driva sina företag eller besöka. Utvecklingsplanens fokus är möjliggöra en långsiktig hållbar utveckling av Vårby. De kvaliteter som redan finns på platsen ska ges möjlighet att utvecklas. Samtidigt ska Vårby tillföras nya stadsbyggnadselement, som nya offentliga rum, parker och stråk för att länka samman Vårby bättre internt och med omkringliggande områden.

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig bebyggelsestruktur, infrastruktur och grön- och blåstruktur på en översiktlig strategisk nivå. Planen ger också förslag till hur Vårby kan utvecklas med olika typer av innehåll som offentlig och kommersiell service, mötesplatser med mera.

INNEHÅLL

INLEDNING 7
- Utvecklingsplanen är vägledande för kommande detaljplanering 7
- Process 7
- Vårby idag och igår 8
- Social konsekvensanalys 10
- Röster från Vårbyborna om Vårby 11

VÅRBY 2050 12
- Vision 12
- Så når vi dit 12
- Fyra bärande strategier 14

VARIATIONSRIK & LEVANDE 18
- Form och innehåll 18
- Olika typer av stadsutveckling 19
- Levande och variationsrika områden 21
- Stadsliv 23

SAMMANHÅLLANDE & VÄLKOMNANDE 32
- Fotgängare och cyklister prioriteras 32
- Sammanhållet och finmaskigt gatunät 35
- Kapacitetsstark kollektivtrafik 38
- Tillgänglighet för fordon och transpoter 39

IDENTITETSSTARK 42
- Vårbys historia synliggörs 42
- Karaktärsfulla parker och platser 43
- Unika möjligheter 47

HÄLSOFRÄMJANDE OCH TRYGG 49
- Trygghet i det offentliga rummet 49
- Utrymme för liv och rörelse 50
- Sammanhållen grönska som är lätt att röra sig i 52
- Klimat 54

HÅLLBAR PLANERING ÖVER TID 56
- Fortsatt planering 56
- Ett nytt Vårby växer fram 56

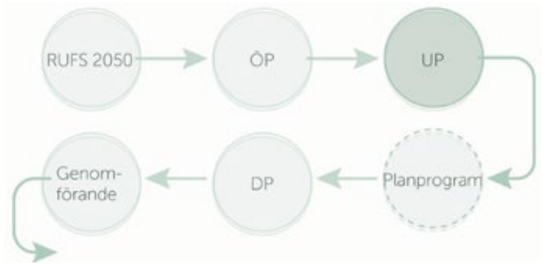
KONSEKVENSER OCH REKOMMENDATIONER 58
- Risker och konsekvenser 58
- Social konsekvensbeskrivning 59

INLEDNING

UTVECKLINGSPLANEN ÄR VÄGLEDANDE FÖR KOMMANDE DETALJPLANERING

Syftet med utvecklingsplanen är att säkerställa att framtida förändringar av mark- och vattenanvändning inom stadsdelen Vårby leder kommunen mot en långsiktigt hållbar tillväxt och förverkligande av visionen för Vårby. Utvecklingsplanen är en sammanhållen idé för hur Vårby ska fortsätta byggas, den står för helhetstanken och är garanten för att de projekt som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en helhet och skapar en hållbar och attraktiv miljö att bo leva och verka i.

Utvecklingsplanen (UP) är en konkretisering av den kommun–övergripande översiktsplanen (ÖP), som i sin tur utgår från den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS).



Processen från regional planering till genomförande.

Planen ger ramar och riktlinjer för kommande detaljplaner (DP) samt investeringar i offentliga miljöer, verksamheter och infrastruktur. Den är vägledande i diskussioner med privata investerare och andra aktörer som till exempel statliga och regionala aktörer, föreningar eller ideella organisationer som bidrar i utvecklingen av stadsdelen. Vid ett fåtal tillfällen kan det finnas skäl att ta fram ett planprogram före arbetet med en detaljplan (DP) påbörjas.

Utvecklingsplanen visar möjlig utveckling i Vårby på lång sikt fram till 2050 eller ännu längre. När och om utvecklingen faktiskt sker beror förutom av statliga investeringar, marknadens intresse och fastighetsägarnas intresse även på kommunens ekonomiska förmåga.

PROCESS

Med utvecklingsplanen vill Huddinge kommun säkerställa en process som tål upp och nedgångar i konjunkturen. Planen ska också ge ett stabilt ramverk som ska fungera som en långsiktig plan för att möta ett framtida behov av en mer funktionsblandad och tät bebyggelse i en växande region. Utgångspunkten är de två lokala stadsdelscentrumen Vårby gård och Vårby haga och grundar sig i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050, Huddinge kommuns översiktsplan och en mängd tidigare medborgardialoger, utredningar och projekt.

Arbetet med att ta fram samrådshandlingen av utvecklingsplanen har skett i dialog med lokala intressenter och boende.

Utvecklingsplanen förhåller sig även till Agenda 2030 med de globala målen för en hållbar utveckling och FN:s konvention om barnets rättigheter, som blev svensk lag i januari 2020.

FN:s konvention om barnets rättigheter består av 52 artiklar. Några av artiklarna är särskilt relevanta inom fysisk planering.

Artikel 2: *Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.*

Artikel 3: *Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet.*

Artikel 6: *Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.*

Artikel 12: *Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem.*

Artikel 31:
Varje barn har rätt till lek, vila och fritid samt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet.

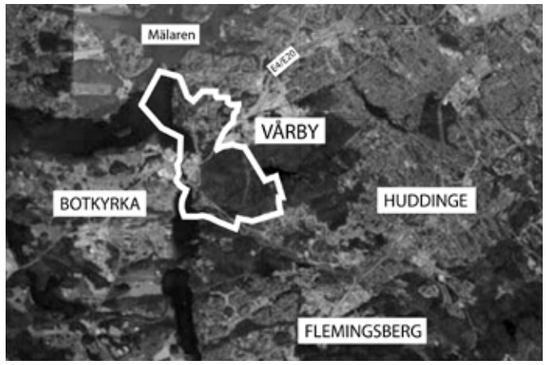
VÅRBY IGÅR OCH IDAG

Vårbys historia
Vårby har en lång historia, som avspeglar sig i den byggda miljön. Fornlämningar visar att här bodde människor redan för 4000 år sedan. Läget vid vattnet gav platsen en strategisk betydelse. För att signalera att främmande skepp var i sikte tändes vårdkasar på höjderna kring vattnet, något som Huddinges kommunvapen påminner om än idag.

Vid 1600-talets mitt hade nuvarande Vårby gård växt till ett storgods med en ståndsmässig herrgårdsbyggnad. Därefter har olika typer av bebyggelse tillkommit under olika perioder. Den stora omvandlingen från landsbygd till förort skedde först på 1970-talet. När tunnelbanan drogs till Norsborg kom även miljonprogrammet till Vårby med flerbostadshus i modernistisk stil, centrumanläggning och tidstypisk trafikseparering.

Till de kulturhistoriskt intressanta miljöerna i Vårby hör bland annat sommarnöjena Masmo villa och Dalhyddan från början av 1900-talet, resterna av Vårby gård, hälsobrunnen Vårby källa från 1707, ett mindre småhusområde från 20-talet och Ralph Erskines karaktärsstarka bebyggelse på Myrstuguberget från 80-talet.

Nulägesbeskrivning av Vårby
Vårby är Huddinges västligaste kommundel, belägen intill Mälarens vatten i en kil mellan Vårberg i Stockholms stad och Fittja i Botkyrka kommun. I stadsdelen bor knappt 11 000 invånare, varav cirka 78 procent har utländsk bakgrund. I jämförelse med övriga kommunen uppvisar Vårby lägre siffror vad gäller inkomster och andra socioekonomiska indikatorer.



Vårbys läge i kommunen och regionen.



Gamla OBS med Ormen Långe och Masmoberget i bakgrunden.
Foto: Huddinge kommuns arkiv.


EN Äldre arkitektskiss över planerade OBS med E4/E20 till vänster i bild.
Bild: Huddinge kommuns arkiv.


Vy över 70-talssbebyggelsen i Vårby gårds centrum.
Foto: Huddinge kommun.

Stadsstruktur, bebyggelse och kommunikationer
Bostadsbeståndet i Vårby är relativt ensidigt med en övervägande andel hyresrätter. Flera fysiska barriärer präglar stadsdelen, främst stora trafikleder som E4/E20 och Botkyrkaleden. Vårby trafikeras av såväl lokalbussar som stomlinjebussar och tunnelbana med stationerna Vårby gård och Masmo. 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 Vårby haga.


Ormen Långe i Vårby haga. Foto: Huddinge kommun.


Dansbanan vid Vårby gård är en uppskattad mötesplats för barn och unga.
Foto: Huddinge kommun.

Grönstruktur, offentliga rum och kulturmiljö
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 temalekplatser 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 förbättras.

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.


Nästan åtta av tio invånare i Vårby har utländsk bakgrund.

Service, vardagsliv och identitet
Det kommersiella utbudet i Vårby är begränsat medan utbudet i det närliggande Skärholmen/Kungens kurva är desto större. Det är delvis en tillgång för Vårby samtidigt som det också är ett problem då lokala näringsidkare får svårt att stå sig i konkurrensen. Däremot är Vårby relativt välförsett med samhällsservice liksom möjligheter till rekreation, idrott och fysisk aktivitet.

Kulturutbudet är begränsat, föreningslivet lider brist på ändamålsenliga lokaler och många kvinnor upplever de offentliga rummen som mansdominerade. Samtidigt finns stora problem med otrygghet i centrum, som bland annat bottnar i låg orienterbarhet, slitage och få ögon på platsen.

Trafikseparingen ökar barns mobilitet men bidrar också till otryggheten. 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.

SKA
En social konsekvensanalys (SKA) är ett verktyg för att belysa sociala aspekter av stadsutveckling. Genom en SKA kan värdefull information om hur ett område eller plats används lyftas fram genom samtal med människorna som använder platsen eller bor i området.

SOCIAL KONSEKVENSANALYS

White arkitekter har på uppdrag av Huddinge kommun gjort en social konsekvensanalys (SKA) för stadsdelen Vårby. Här återges delar ur den.

Vårbys läge nära kollektivtrafik, grönska och vatten innebär en stor potential. Platsens historia och det dramatiska landskapet är värdefulla men underutnyttjade tillgångar. Både grönområdena, strandlinjen, utsiktspunkterna och de kulturhistoriska miljöerna behöver lyftas fram och tillgängliggöras. Det förstärker de rekreativa värdena och bidrar till en stark identitet.

Den splittrade stadsstrukturen och de fysiska barriärer som präglar stadsdelen idag behöver överbryggas. Särskilt kontakten mellan Vårby gård och Vårby haga liksom kopplingarna till omvärlden behöver stärkas.

För att arbeta bort den upplevda otryggheten och mansdominansen behöver de offentliga rummen utvecklas med attraktiva målpunkter, som i sin tur ger fler ögon på platsen, bättre överblick och inkluderande gestaltning. Uppskattade mötesplatser behöver tas omhand och utvecklas samtidigt som fler mötesplatser av olika karaktär tillförs. Särskilt Vårby gårds centrum behöver ett lyft för att uppfattas som attraktivt och ge plats åt fler verksamheter, såväl kommersiella som i offentlig och föreningsdriven regi.
Med fler bostäder skapas ett ökat underlag för service samtidigt som det också ger en möjlighet att skapa ett mer varierat bostadsbestånd. En väl avvägd blandning av upplåtelseformer och bostadstyper bör med andra ord eftersträvas. Trafikseparingen gynnar barns rörelsefrihet men bidrar också till ödsliga och otrygga platser. Därför blir det viktigt att både bevara den befintliga strukturens styrkor och åtgärda svagheterna genom väl genomtänkta tillägg.



År 2016 var endast 5 procent av högstadietjejerna i Vårby aktiva i organiserad föreningsidrott, vilket inte bara var den lägsta andelen i Huddinge utan även i landet som helhet. Även pojkarnas föreningsidrottande var lägre än snittet i Huddinge, men låg en bra bit över motsvarande siffror för flickorna. Källa: Verksamhetsplan 2018 för kultur och fritidsnämnden. KFN-2017/146.

Bilinnehavet i Vårby är relativt lågt medan andelen kollektiva resor är högre än i övriga Huddinge. Däremot är det få Vårbybor som cyklar eller går till sina arbeten och andra sysselsättningar.

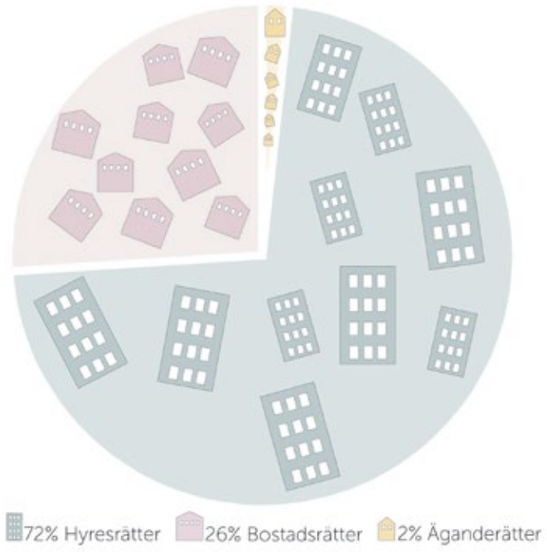
Av de dryga 44 000 arbetsplatser som finns i Huddinge är cirka 1 900 lokaliserade i Vårby.



Enligt en undersökning från 2012 är drygt 80 procent av användarna på olika spontanidrottsplatser pojkar/män medan endast 20 % är flickor/kvinnor. kommuner, bland annat Huddinge. Källa: Blomdahl, U, Elofsson, S & Åkesson M (2012). Spontanidrott för vilka?



År 2016 var 60 procent av besökarna på biblioteket i Vårby flickor/kvinnor medan 36 procent var män/pojkar och 4 procent var blandade grupper från skola och förskola. Källa: Verksamhetsplan 2018 för kultur och fritidsnämnden. KFN-2017/146



Bostadsbeståndet inom Vårby domineras idag av upplåtelseformen hyresrätt.

RÖSTER FRÅN VÅRBYBORNA OM VÅRBY



"Närheten till Gömmarens naturreservat är det bästa. Men nu har de ju tagit bort stigarna, det är synd. Andra områden har bara en liten park. Så är det inte här i Vårby, vi har mycket natur"

- Man, 30-års åldern



"Vi har försökt driva kvinnokafé men vi har ingenstans att vara. Vi behöver "vårt" ställe där män inte ser oss"

- Kvinna, 46 år

"Det är inte lätt att hitta i bostadsområdet, allt är för lika"

- Kulturarbetare i Vårby



"I Vårby är allt nära. Ta ett steg och du är framme där du vill vara"

- Tjej 14 år

"Vi har massor av saker att göra. Dansbana, mest för tjejerna och skatepark, mest för killar"

- Tjejer 13-14 år

"Caféet som kom gjorde alla glada, men det blev ju bara rökande gubbar där"

- Kvinna 58 år





"Jag får panik i gångtunneln"

- Kvinna, 50-års åldern



"Vi är inte så hemliga här. Alla känner alla! Många har bott här länge"

- Pensionär

"Fördomarna om Vårby är orättvisa. Många pratar om Vårby, alla vet hur det är, men ingen har varit där. Vårby är världens snyggaste person med fel kläder på. Och centrumet är en vårta mitt på näsan"

- Man, 50 år



"Det är otryggt i centrum, jag går aldrig i centrum"

- Kvinna, 50-årsåldern

Citaten på sidan är tagna ur de intervjuer som White arkitekter gjorde inom ramen för uppdraget med den sociala konsekvensanalysen.

VÅRBY 2050

Under 2018 och 2019 arbetade Huddinge kommun med att ta fram en vision för framtidens Vårby. Syftet var att ta fram en målbild för hur Vårby som stadsdel kan utvecklas och visionen togs fram genom en dialog med flera Vårbybor.

VISION: VÅRBY FLYTTAR GRÄNSERNA

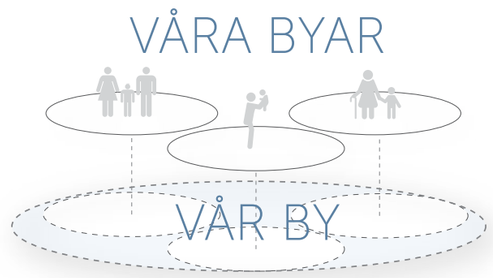
I Vårby flyttas gränserna för hur och var vi bor, lever, reser och arbetar. Här flyttas gränserna för hur människor lättare kan leva ett variationsrikt, socialt vardagsliv med umgänge, lek, idrott och friluftsliv.

Tack vare sitt unika, naturnära och kuperade läge vid Mälarens strand, utvecklas Vårby till en plats som erbjuder en ny sorts livsdynamik. Här finns vattnet och båtarna, attraktiva boendemiljöer med sociala mötesplatser, naturen och flexibla kommunikationerna som gör det möjligt att röra sig snabbt och enkelt både inom kommunen och vidare i regionen på bara några minuter.

Det som en gång var en förort är nu påväg att bli porten till en växande storstad.

VÅRA BYAR - VÅR BY

Utvecklingsplanen vilar på en bärande idé som speglar sig i stadsdelens namn och kommer till uttryck i tanken om "våra byar" som tillsammans bildar "vår by". Det är en idé som erkänner värdet av den byggda miljöns variationsrikedom och samtidigt ser behovet av att knyta samman Vårbys splittrade stadsstruktur till en sammanhållen helhet.



Duvberget, Myrstuguberget, Östra Vårberget, Vårby gård och Vårby haga har alla sin egna identitet. Samtidigt bildar de tillsammans helheten Vårby.

De olika bebyggelseområdena med sina skiftande karaktärer behåller sin identitet men kopplas ihop via ett utvecklat gatunät, tillkommande bebyggelse, sammanbindande offentliga rum och gestaltningsmässiga element som ger stadsdelen en tydlig profil. Samtidigt utformas stadsmiljön i vår by för att främja möten, trygghet och gemenskap.

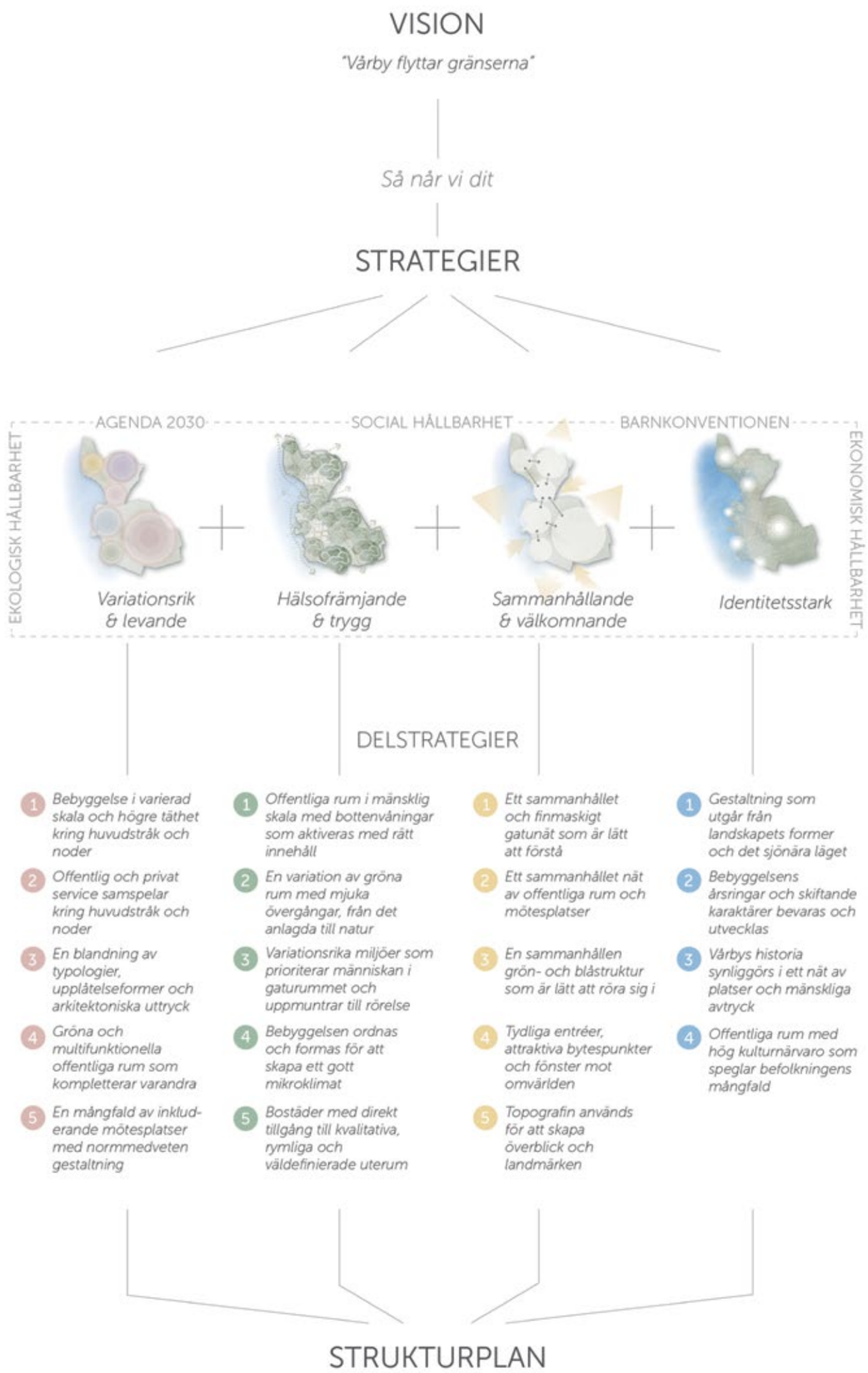
SÅ NÅR VI DIT

Utvecklingsplanen utgår från visionen och förhåller sig bland annat till hållbar utveckling, Agenda 2030 och FN:s barnkonvention. För att möjliggöra en förflyttning som tar Vårby vidare från förort till en dynamisk vattenära stadsdel innehåller utvecklingsplanen ett antal strategier och delstrategier.

På de kommande sidorna presenteras de fyra bärande strategierna som har mejslats fram ur visionen och som fokuserar på att bygga vidare på befintliga kvaliteter, koppla samman, utveckla de offentliga rummen och förmedla en stark berättelse av platsen. Strategierna är övergripande och varje strategi har ett antal delstrategier som förtydligar vad som är prioriterat för utvecklingsplanen olika delar.

Delstrategierna förtydligar hur respektive strategi uttrycks i den fysiska miljön när kommunen, fastighetsägare och Vårbybor arbetar tillsammans med att genomföra utvecklingsplanen. Den struktur som presenteras och strategierna ska ses som ett ramverk för utvecklingsplanen och som stöd och styrning för fortsatt planering. Vid avslutningen av varje kapitel presenteras delstrategierna som legat till grund för de föreslagna förändringarna tillsammans.

Det pågår redan idag flera projekt för nya bostäder, skolor och förskolor som kommer att addera nya årsringar till Vårby och den bebyggelsestruktur som finns idag. Dessa projekt kommer också bidra till att Vårby kan nå sin vision år 2050.



FYRA BÄRANDE STRATEGIER

VARIATIONSRIK & LEVANDE

Variationsrikedom och blandning är nyckelord för Vårby. De olika "byarna" har sin karaktär men samverkar i "Vår by", där vardagslivet står i centrum. Det innebär att miljön utformas för att underlätta vardagen och ge plats åt social, kulturell och biologisk mångfald. Här finns både lugnet och pulsen liksom mötesplatser där människor med olika bakgrund, ekonomi, ålder och intressen kan mötas. De offentliga rummen är inkluderande och föränderliga.

DELSTRATEGIER

1 *Bebyggelse i varierad skala och högre täthet kring huvudstråk och noder*

2 *Offentlig och privat service samspelar kring huvudstråk och noder*

3 *En blandning av typologier, upplåtelseformer och arkitektoniska uttryck*

4 *Gröna och multifunktionella offentliga rum som kompletterar varandra*

5 *En mångfald av inkluderande mötesplatser med normmedveten gestaltning*



SAMMANHÅLLANDE & VÄLKOMNANDE

Vattnet och grönskan omfamnar bebyggelsen som vävs samman till en brokig men sammanhållen helhet – Vår by. Samtidigt knyts stadsdelen närmare sin omvärld genom effektiva kopplingar och olika trafikslag, som gör att även vattnet kan nyttjas för resande.

Stadsstrukturen är logisk med synliga noder och målpunkter medan en blandning av funktioner skapar rörelser i hela området. Uppseendeväckande landmärken, tydliga entréer och inbjudande fönster bildar ett välkomnande ansikte utåt. Signaleldarna brinner åter, men i ny tappning.

DELSTRATEGIER

1 *Ett sammanhållet och finmaskigt gatunät som är lätt att förstå*

2 *Ett sammanhållet nät av offentliga rum och mötesplatser*

3 *En sammanhållen grön- och blåstruktur som är lätt att röra sig i*

4 *Tydliga entréer, attraktiva bytespunkter och fönster mot omvärlden*

5 *Topografin används för att skapa överblick och landmärken*



IDENTITETSSTARK

Det sjönära läget, naturen och det dramatiska landskapet är identitetsbärande element som tillsammans med Vårbys varierade bebyggelse, blandade befolkning och historiska lämningar bildar en tydlig och stark identitet.

Vattnet och grönskan är ständigt närvarande som en blågrön tråd genom stadsdelen. Social, kulturell, estetisk och biologisk mångfald karaktäriserar miljön. Samtidigt är historien tydligt avläsbar i både stadsbild och landskap. Vårby är både ett hem och en destination att besöka – Vår by.

DELSTRATEGIER

1 *Gestaltning som utgår från landskapets former och det sjönära läget*

2 *Bebyggelsens årsringar och skiftande karaktärer bevaras och utvecklas*

3 *Vårbys historia synliggörs i ett nät av platser och mänskliga avtryck*

4 *Offentliga rum med hög kulturnärvaro som speglar befolkningens mångfald*



HÄLSOFRÄMJANDE & TRYGG

Utgångspunkten för all utveckling i Vårby är att stadsstrukturen ska främja fysisk och psykisk hälsa. Den fysiska miljön bjuder in till vila och återhämtning men uppmuntrar också till möten, lek och rörelse. I "vår by" tar människan och särskilt barnen mer plats och samsas med bilen. Grönskan är integrerad i bebyggelsen som vänder sig mot solen, vattnet och de offentliga rummen. Stadsstrukturen och rummens gestaltning skapar befolkade och hälsosamma miljöer där människor känner gemenskap och trygghet.

DELSTRATEGIER

1 *Offentliga rum i mänsklig skala med bottenvåningar som aktiveras med rätt innehåll*

2 *En variation av gröna rum med mjuka övergångar, från det anlagda till det naturliga*

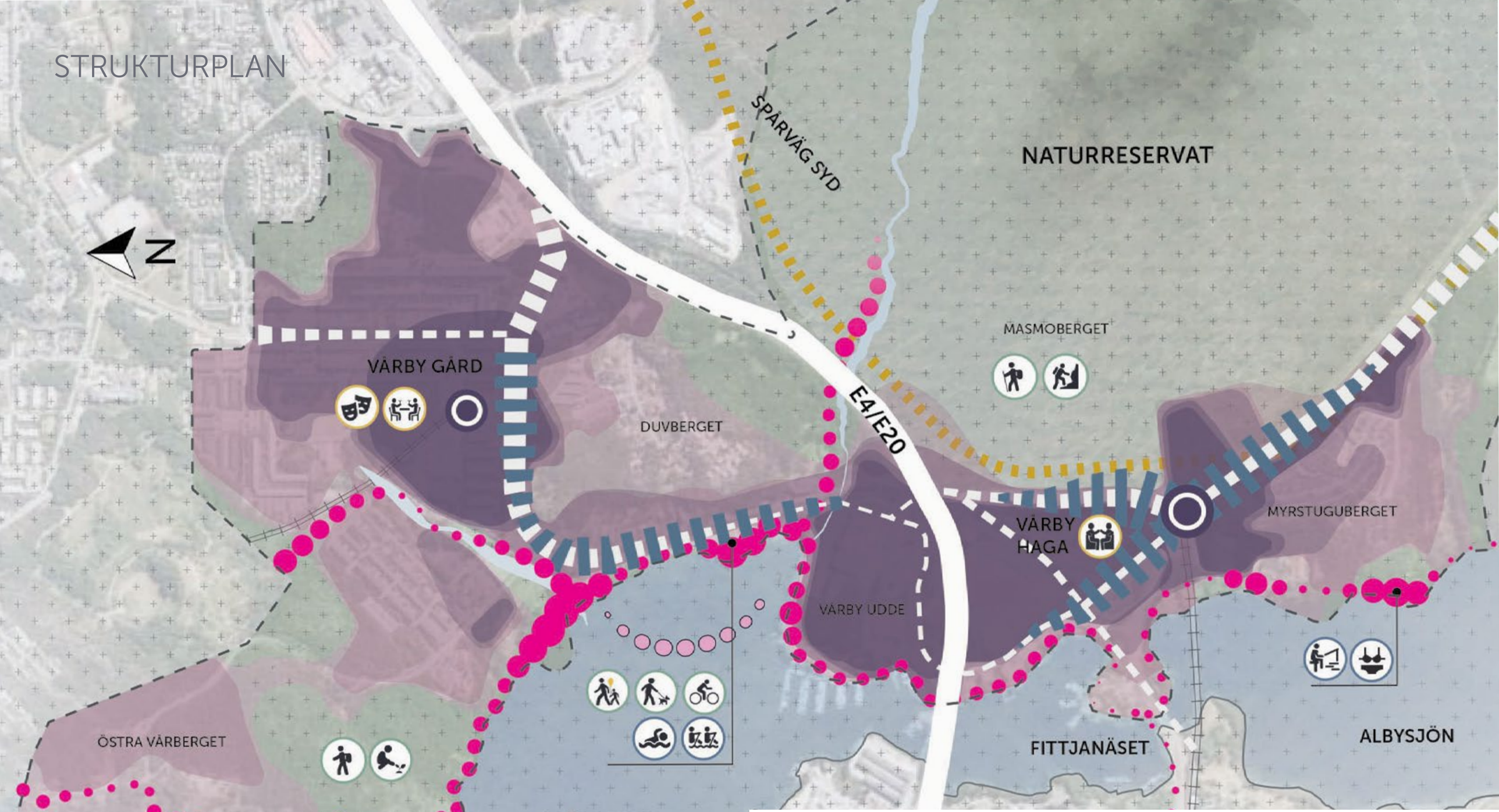
3 *Variationsrika miljöer som prioriterar människan i gaturummet och uppmuntrar till rörelse*

4 *Bebyggelsen ordnas och formas för att skapa ett gott mikroklimat*

5 *Bostäder med dirkt tillgång till kvalitativa, rymliga och väldefinierade uterum*



STRUKTURPLAN



Uppslaget visar en genererad bild av hur strukturplanens bärande strategier ger utvecklingspotential för Vårby 2050.

Ett tillgängligt allmänt stråk längs vattnet, tillkommande bebyggelse och nya offentliga rum, ett bättre och mer framkomligt gång- och cykelnät - alla delar hjälper till att förändra och utveckla Vårby. Samtidigt stärks kopplingarna till angränsande områden.

Stadsdelens två stadsdelscentrum stärks och förändras med nytillkommande bebyggelse och mer kommersiell och offentlig service. I och med att trafikplatsen vid E4/E20 i Vårby haga kommer att stängas sker den största förändringen här när en ny stadsfront möjliggörs. Resenärer på motorvägen kommer att välkomnas av en ny stadsfront.

På grund av att trafikplatsen vid motorvägen tas bort ändras trafikflödena och Vårby allé och Botkyrkaleden ges möjlighet att omvandlas till stadsgator med plats för bil, fotgängare och cyklister. Med ny kollektivtrafik i form av Spårväg syd kommer Vårby att knytas närmare till de två regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg.

VARIATIONSRIK & LEVANDE

FORM OCH INNEHÅLL

När Vårby utvecklas är det viktigt att förhålla sig till den befintliga strukturen som redan finns på plats vilket kräver både respekt för det existerande och mod att tänka nytt. När dagens bebyggelse kompletteras ska det ske på ett sätt som tillför nya kvaliteter till området och nytt innehåll till stadsdelen.

Bebyggelsen har idag, speciellt i de centrala delarna en storskalig utformning med utbredda parkeringsytor och storskaliga gatumiljöer som bidragit till en gles och delvis fragmenterad stadsbild som delar av dygnet upplevs som otrygg. Tilläggen behöver därför tillföra variation och sammanfoga den splittrade stadsbilden i kvarter som ger en tydligare struktur och sammanhang där dagens befintliga bebyggelsestruktur utgör en grundläggande pusselbit.

Inriktningen för fortsatt utveckling handlar därför om att utveckla bebyggelsestrukturen på ett sätt som tillför nya rumsliga kvaliteter samt att skapa goda förutsättningar för ett innehåll som gör staden levande. En tät stadsdel med välfungerande rumsliga samband har inte bara fördelen av att ge plats för fler människor, den skapar också förutsättningar för ett utbud av arbetsplatser, service och ett tryggt socialt stadsliv. En högre befolkningstäthet genererar större underlag för service och ger bättre förutsättningar för ett levande kvällsliv där en rad kvaliteter måste samverka för att skapa en intressant, funktionell och hållbar helhet.

Stadens skala, husens variation och förhållande till varandra samt hur fasader, bottenvåningar och offentliga rum utformas är särskilt betydande när vi utvecklar området mot en mer tät stadsmiljö.

En ökad variation behövs för att skapa en dynamisk och intressant stadsmiljö som är hållbar över tid. Variationen är en viktig parameter när det gäller såväl upplåtelseform, innehåll och funktion men kanske mest påtaglig när det kommer till gestaltning. För att skapa ett varierat uttryck eftersträvas en småskalig fastighetsindelning för att komplettera den storskaliga bebyggelse- och gestaltningen. Med hjälp av medvetna strategier för bland annat markutnyttjande, byggnadernas placering och de offentliga rummens utveckling kan vi åtgärda de brister många upplever i den befintliga miljön och skapa en hållbar och gynnsam stadsutveckling.



Inspirationsbild över hur småskalig fastighetsindelning kan bidra till en mer variationsrik stadsmiljö.

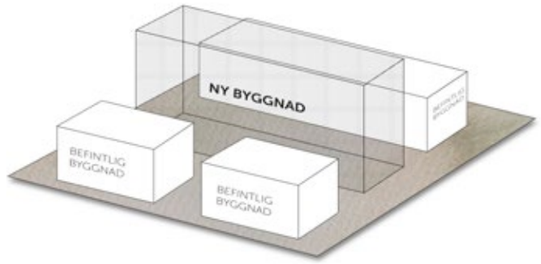
Mänsklig skala
Hur människor upplever en plats är av stor betydelse för hur den används. Med mänsklig skala åsyftas den gestaltning som byggnader ges på de nedersta våningarna inom den rymd som vi som människor kan uppfatta tydligt. Det kan handla om att bryta upp en lång huskropp i flera mindre för att ge en ökad variation i arkitekturen. Det kan också handla om en öppen fasad på bottenvåningen med stora fönster som gör att vi kan se in i byggnaden och vad som sker där. För platser kan det handla om att de inte är för stora utan bryts upp med exempelvis möblering, växtlighet och dylikt.

OLIKA TYPER AV STADSUTVECKLING

Utvecklingen av Vårby mot en mer variationsrik och levande stadsmiljö kräver olika former av ingrepp och tillvägagångssätt inom de olika delområdena till följd av hur den befintliga miljön inom de lokala centrumen ser ut idag.

Den tillkommande bebyggelseutvecklingen kan i delas in i fyra olika former av stadsutveckling enligt kartan på nästa sida.

Komplettering
Inom befintliga kvarter finns möjligheter att komplettera med ny bebyggelse som stärker den nya stadsstrukturen och tar tillvara på dåligt utnyttjad men redan ianspråktagen mark samt omvandlar baksidor till framsidor genom att addera ny bebyggelse till den. Stor förtätningspotential finns inom ramarna för miljonprogramsområdet i Vårby gård samt längs med de större gatorna där ny bebyggelse kan hjälpa till att läka ihop storskaliga strukturer och delområden.

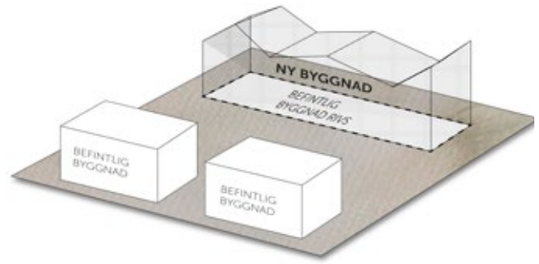


Principskiss förtätning av bebyggelsestruktur.

Småskalig utveckling
I delar av Vårby består områden av bebyggelse som bedöms som inte lämplig att förändra i större skala. Detta kan vara på grund av ett antal faktorer så som exempelvis deras läge i stadsdelen, typ av befintlig bebyggelse, områdets gestaltning, omkringliggande förutsättningar eller andra faktorer.

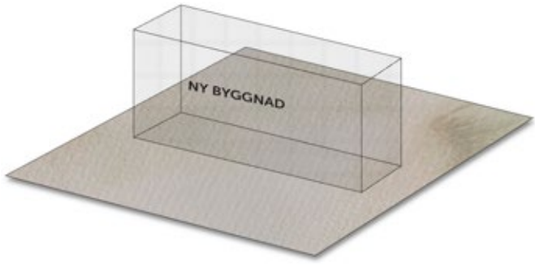
I dessa områden kan det fortfarande ske en utveckling med tillskott av ny bebyggelse. Det sker då i en mindre omfattning än komplettering som nämns ovan. Det kan handla om enstaka fastigheter som kanske delas och ett nytt bostadshus möjliggörs, eller att ett mindre tillägg sker i en känslig kulturmiljö med stor omsorg för detaljer och utformning.

Omvandling
Inom befintliga områden omvandlas och utvecklas funktioner och ytor för att stärka de lokala stadsdelscentrumen och de går från att ha separareade funktioner, det vill säga gång- och cykelvägar helt avskiljda från gator för fordonstrafik, till en mer blandad användning. Områden som helt domineras av en slags verksamhet eller funktion omvandlas så att befintliga verksamheter blandas upp med andra typer av funktioner, exempelvis bostäder för att ge en mer blandad och levande stad. Områdena kan ha kvar sin ursprungliga identitet men enskilda verksamheter som är svåra att kombinera med en tät stad kan också behöva flytta.

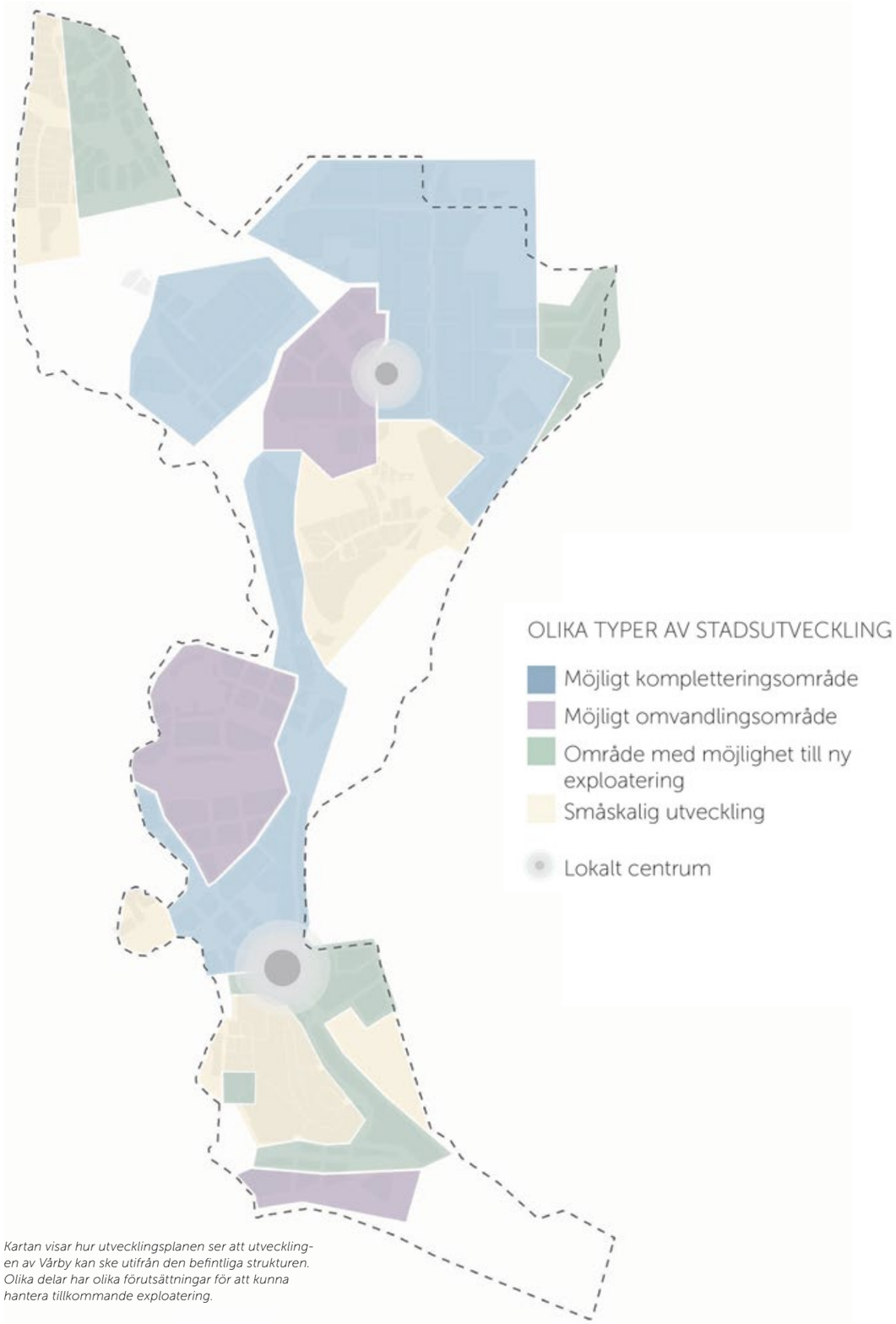


Principskiss omvandling av byggnad.

Ny exploatering
Inom Vårby finns ett fåtal nya områden som på sikt kan bebyggas och utvecklas. Delar av dessa ytor består av obebyggda områden som idag domineras av naturmark, i första hand handlar det om en mindre del av Masmoberget och delar av Myrstuguberget. Här utvecklas framtida stadskvarter som på ett naturligt sätt knyts till befintlig stadsstruktur samtidigt som grönstrukturen tillgängliggörs och beaktas särskilt vid planering av dessa områden.



Principskiss ny exploatering.



Kartan visar hur utvecklingsplanen ser att utvecklingen av Vårby kan ske utifrån den befintliga strukturen. Olika delar har olika förutsättningar för att kunna hantera tillkommande exploatering.

LEVANDE OCH VARIATIONSRIKA OMRÅDEN

En tätare och väl utformad stadsmiljö skapar förutsättningar för service och verksamheter som genererar rörelser och befolkar de offentliga rummen. Det innebär att komplettering både är ett sätt att adressera dagens problem med otrygghet och att möta önskemålen om ett större lokalt utbud. Det kan i sin tur underlätta vardagen och bidra till livskvalitet för de boende. Den sociala hållbarheten kan också stärkas av en tätare struktur med flera olika typer av upplåtelseformer, vilket kan ge människor möjligheter till ökade valmöjligheter för hur de vill bo i området.

Vårby utvecklas mot en mer urban och tät stadsmiljö men det innebär inte bara höga hus. Det är många gånger stadskvarter med en variation av lägre våningsantal som faktiskt är de tätaste.

Vid utvecklingen av Vårby prioriteras en tät stadsbebyggelse som skapar tydliga rumsliga samband med blandade funktioner och variation i bostadsformer. Stadsutvecklingen möjliggörs i huvudsak i en skala mellan 4 och 6 våningar med enskilda högre undantag för att markera specifika platser, topografier eller stråk av särskild betydelse i stadsstrukturen. Ett varierat stadslandskap eftersträvas och delar av stadsdelen kommer också fortsättningsvis omfatta områden och tillägg av lägre bebyggelse med till exempel stadsradhus och villor.

I befintlig liksom tillkommande bebyggelse bör uteplatser intill bostäder på bottenvåningarna tillskapas på lämpliga ställen genom att använda förgårdsmarken. Detta kan bidra till att skapa en mer personlig och trygg miljö och göra den mer levande. Levande stadsmiljöer och täthet handlar inte bara om hur den fysiska strukturen utformas utan också dess programmering och innehåll, det vill säga hur många som bor och arbetar inom ett kvarter eller stadsdel och vilka möjligheter det finns att leva sitt vardagsliv inom närområdet.

Utifrån sitt geografiska läge mellan befintliga handelsplatser, starka lokala centrum och den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen är potentialen för nya större handels och arbetsplatsetableringar starkt begränsad. Däremot finns förutsättningar för att stärka närservicen och föreningslivet. Boende- och besöksmålstäthet bör i största möjliga mån balanseras för att ge underlag till en stadsmiljö som upplevs som levande och trygg under både dagtid och kvällstid. Där det är möjligt prioriteras därför en blandning av bostäder och olika former av verksamheter/föreningsliv/service som underlättar vardagslivet för de boende i Vårby.

Genom att förändra bebyggelsestrukturen ges förutsättningar för Vårby att få mer levande och variationsrika områden då nya byggnader lägger till nya värden till de som redan finns.

Vårby gård
Idag är strukturen i Vårby gård storskalig och enhetlig utifrån 1970-talets ideal under miljonprogrammet. Den befintliga strukturen i Vårby gård ger möjligheter att förtäta med mindre projekt på ett flertal platser inom befintliga fastigheter. Längs med Vårbackavägen, Vårby allé och vid ett antal andra platser finns det möjligheter att skapa ny bostadsbebyggelse i Vårby gård. Dessa områden är utpekade som potentiella förtätningsområde på kartan till vänster.

Aktiva och passiva gaturum
Begreppet aktiva gaturum syftar på platser där det sker många möten och händelser. Det kan vara torg eller centrumstråk där det finns butiker och verksamheter i bottenvåningar som lockar till sig besökare. Det är här vi rör oss när vi flanerar i en stad för att se andra människor och att själv synas.

Det passiva gaturummet är det som ligger lite vid sidan om. En mindre gata utan några verksamheter i bottenvåningen. Här finns ett lugnare stadsliv mer fokuserat på de boende.

Öppna och slutna gaturum
Det öppna gaturummet är inte omgärdat av bebyggelse på alla sidor. Det kan vara en gata som går genom ett större grönområde, eller i utkanten av det med bebyggelse på en sida.

Det slutna gaturummet är motsatsen till det öppna. Här finns bebyggelse på alla sidor med öppningar som leder människor vidare i stadsbebyggelsen till andra platser.



Lekplatsen i Vårby gård är mycket uppskattad och exempel på en levande plats. Foto: Huddinge kommun.



Utvecklingsplanen möjligör för Vårbyskolan att flytta till ett nytt läge intill Vårby allé och Vårby kyrka.

Genom att omlokalisera Vårbyskolan från sitt befintliga läge kan fler kvarter med nya bostäder skapas i god anslutning till tunnelbanan. Med de tillkommande bostäderna ges en möjlighet i att öppna upp ytterligare en entré till tunnelbanestationen för att möjliggöra nya sätt att röra sig till och från stationen.

Torget ges möjlighet att flyttas och ges en ny placering för att stärka kopplingen mellan Vårby allé och tunnelbanan. Torgets befintliga läge omvandlas till stadsbebyggelse. Med ett nytt torg med god gestaltning, bra kvalitet i material och tydliga kopplingar till platser i närområdet ges bättre förutsättningar för att platsen kan användas av fler och på mer varierat sätt än idag.

Vårby udde

På platsen för det tidigare bryggeriet mellan E4/E20 och Mälaren kommer en ett nytt vattennära stadsdelsområde att växa fram. Området blir en ny stadsfront från motorvägen och mot vattnet. Tillsammans med Vårby haga kommer området att utgöra en viktig visuell entré till kommunen och södra Stockholm för resande på motorvägen. Vårby udde utvecklas till en



Visualisering över exempel på stadsrum från planprogrammet för Vårby udde. Bild: Arkitema.

Nod
En nod är en knutpunkt i stadsstrukturen där flera funktioner eller upplevelser samlokaliseras. Exempelvis kan det vara en blandning av flera kollektivtrafikslag, kommerciell och offentlig service eller betydelsefulla platser i det offentliga rummet.

tät stadsdel med en kvartersstruktur och erbjuder en stadsmässighet som kompletterar omgivande områden med nya offentliga rum. Området kopplar Vårby haga med Vårby gård genom bland annat en allmänt tillgänglig strandpromenad.

Vårby haga

Vårby haga, vilket i Stockholmsregionen kanske är mer känt som Masmo på grund av tunnelbanestationens namn, har en karaktär idag av ett storskaligt och glest strukturerat område med bostadsbebyggelse och extern handelsplats från mitten av 1960-talet. Genom Tvärförbindelse Södertörn ges möjligheter att omvandla stora delar av området till en ny tät urban bebyggelsestruktur med ett starkare lokalt centrum.

Platsen vid Fittjanäsets strand blir en ny viktig nod i det offentliga rummet. Här ansluter stråket från Flottsbro längs Albysjön i söder för att fortsätta norrut mot Vårby udde och Vårby gård. Vattenkontakten blir en naturlig dragningskraft och tillkommande bebyggelse kan placeras så att den riktar sig mot vattnet. Den nya bebyggelsen är en variationsrik och tät stadsstruktur med tydliga offentliga rum och stråk. Torget vid tunnelbanestationen och stadsdelsparken utvecklas till ett mer stadsmässigt torg med närservice som leder besökare och boende naturligt vidare in i området och ner mot vattnet.

Myrstuguberget

Området är utbyggt och enhetligt utformat under 1980-talet. Förtätningar inom den befintliga bebyggelsen bedöms inte kunna ske i någon större utsträckning. I utkanten till området finns det möjligheter att komplettera med ny bebyggelse. Mot nordöst kan Botkyrkaleden omvandlas när kommunen tar över ansvaret för vägen. Söder om och i väster mot vattnet finns det möjlighet att omvandla och komplettera med ny bostadsbebyggelse.

Genom att stärka strandpromenaden längs med Albysjön, Fittjanäset och Mälaren stärks kopplingen söderut mot Flottsbro. Stråket knyts ihop till en sammanhängande länk för allmänheten. Nedanför Myrstuguberget ges en möjlighet att skapa en plats för en allmän funktion med en unik funktion. Läget intill Albysjön är unikt och kan tillföra en attraktionsupplevelse till Vårby vilket kan locka både besökare från närområdet och från andra delar av regionen (läs mer s. 45).

STADSLIV

Bebyggelse i varierad skala och högre täthet kring huvudstråk och noder

Skalan i Vårby kommer att variera och är tänkt att ligga generellt runt 4-6 våningar (s. 19). Vid stadsdelscentrumen, huvudstråken längs med Vårby allé och Botkyrka leden och noder kan det vara lämpligt att låta delar av bebyggelsen vara något högre, antingen genom en högre höjd på flera byggnader, eller att en byggnad får skjuta upp markant i höjdled. Utanför dessa områden blir strukturen glesare.

De täta strukturerna byggs ihop med offentliga platser och stråk med attraktiva vistelsemiljöer som ger förutsättningar för mer liv och rörelse mellan husen. Platserna som skapas ska också anpassas till värdefulla kulturmiljöer. Stadsdelens täthet kommer därmed att variera enligt diagrammet på nästa uppslag där högre täthet visas i en mörkare nyans.



Bebyggelsestrukturen ska utvecklas på ett sätt som tillför rumsliga kvaliteter som gör staden levande. Visionsbild som visar Vårby udde. Bild: Arkitema.



Skateparken i Ravinen. Foto: Huddinge kommun.

Lokala stadsdelscentrum

Vårbys två lokala stadsdelscentrum Vårby haga och Vårby gård har olika karaktär och innehåll. Vårby gårds lokala centrum har en utbredd centrumfunktion med service och butiker såväl som stora offentliga parkrum med höga vistelsevärden för boenden och besökare. Vårby haga har ett mer begränsat utbud av butiker i huvudsak för externhandel samt ett mindre antal serviceanläggningar. Strukturen i Vårby haga har utformats utifrån ett planeringsideal för externhandel med stora parkeringsytor och breda gator och idag saknas en samlande punkt för boende och besökare i Vårby haga.

Genom att utveckla bebyggelsen till en mer mänsklig skala och skapa tydliga stråk och samband mellan Vårby haga och Vårby udde med fler bostäder och service skapas ett tydligt och definierat lokalt centrum med flera målpunkter. Vårby gårds centrum förstärks med en ny struktur som skapar en tydligare stadsmässighet och tillskapar öppna nya torgbildningar och offentliga rum med starka vistelsevärden. Vårby haga växer tillsammans med Vårby udde till ett gemensamt område (se karta nästa sida). Med definierade och starka stadsdelscentrum främjas ett enklare vardagsliv. Ett enklare vardagsliv gör det lättare för Vårbyborna att kunna utföra sina ärenden på ett mer smidigt och tillgängligt sätt och få sina livspussel att fungera mer hållbart.



Stadslivet blir en viktig del av Vårbys utveckling.



Inspirationsbild över variationsrika bostadskvarter.

Ett starkare lokalt handels- och näringsliv

Marknadsunderlagets tänkbara utveckling till 2050 beror på hur befolkningen och köpkraften per capita utvecklas samt hur stor del av den som hamnar i det traditionella butiksnätet såväl som områdets geografiska närhet till handelsplatser och andra servicenoder. Även andra former av handel som till exempel e-handel är på frammarsch vilket påverkar förutsättningarna för etableringar av service och fysiska butiker.

Vårbys geografiska läge mellan de regionala stadskärnona Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg innebär att det kan vara svårt att möjliggöra större kommersiell arbetsplatsutveckling inom stadsdelen. Med fler invånare kommer mängden dagbefolkning att öka vilket ger ett ökat behov av ett lokalt utbud av kommunals service som i sin tur leder till fler arbetsplatser. Genom Vårbys strategisa läge i regionen är ambitionen att det i framtiden också ska finnas andra former av arbetsplatser i området.

Centrumutveckling med butiker och service bör i största möjliga mån fokusera på närservice och klustras i anslutning till de två stadsdelscentrumens kärnor så som torg och stråk som samspelar med kommunal service. Här finns potential för ett mindre antal restauranger, småbutiker och service kopplat till ett aktivt lokalt stadsliv.

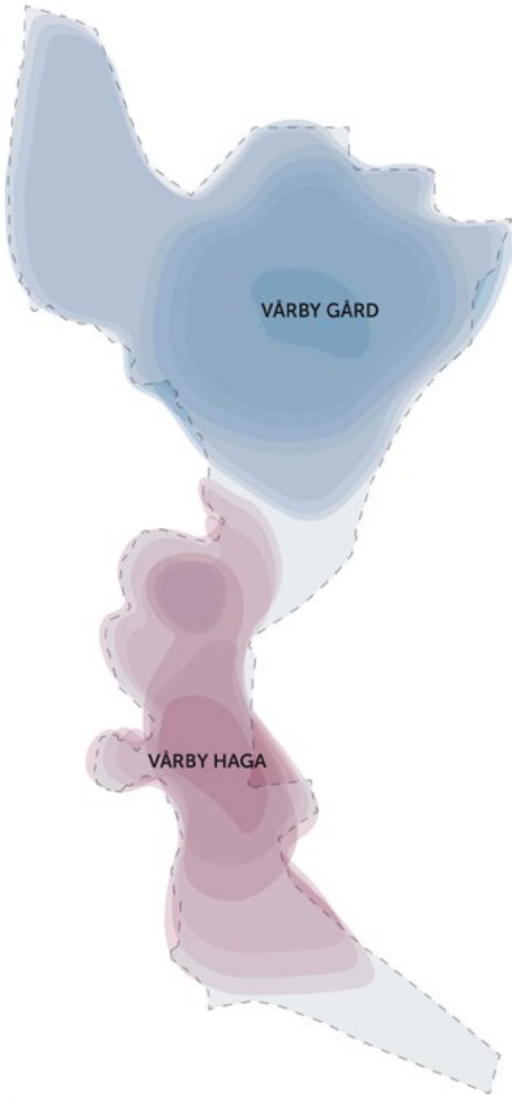
Fler invånare skapar underlag för mer service

När Vårby förtätas med fler bostäder skapar mängden nya invånare ett ökat underlag för mer service.

Ett större utbud av service förbättrar livskvaliteten i stadsdelen genom ökad närhet och minskat antal resor. Nedan är exempel på verksamheter som skulle kunna möjliggöras när Vårby växer med omkring 6 500 nya bostäder till 2050.

- 8 restauranger, barer, caféer
- 16 butiker & närservice
- 2 livsmedelsbutiker
- 5 förskolor
- 2 idrottsplatser
- 2,5 grundskolor

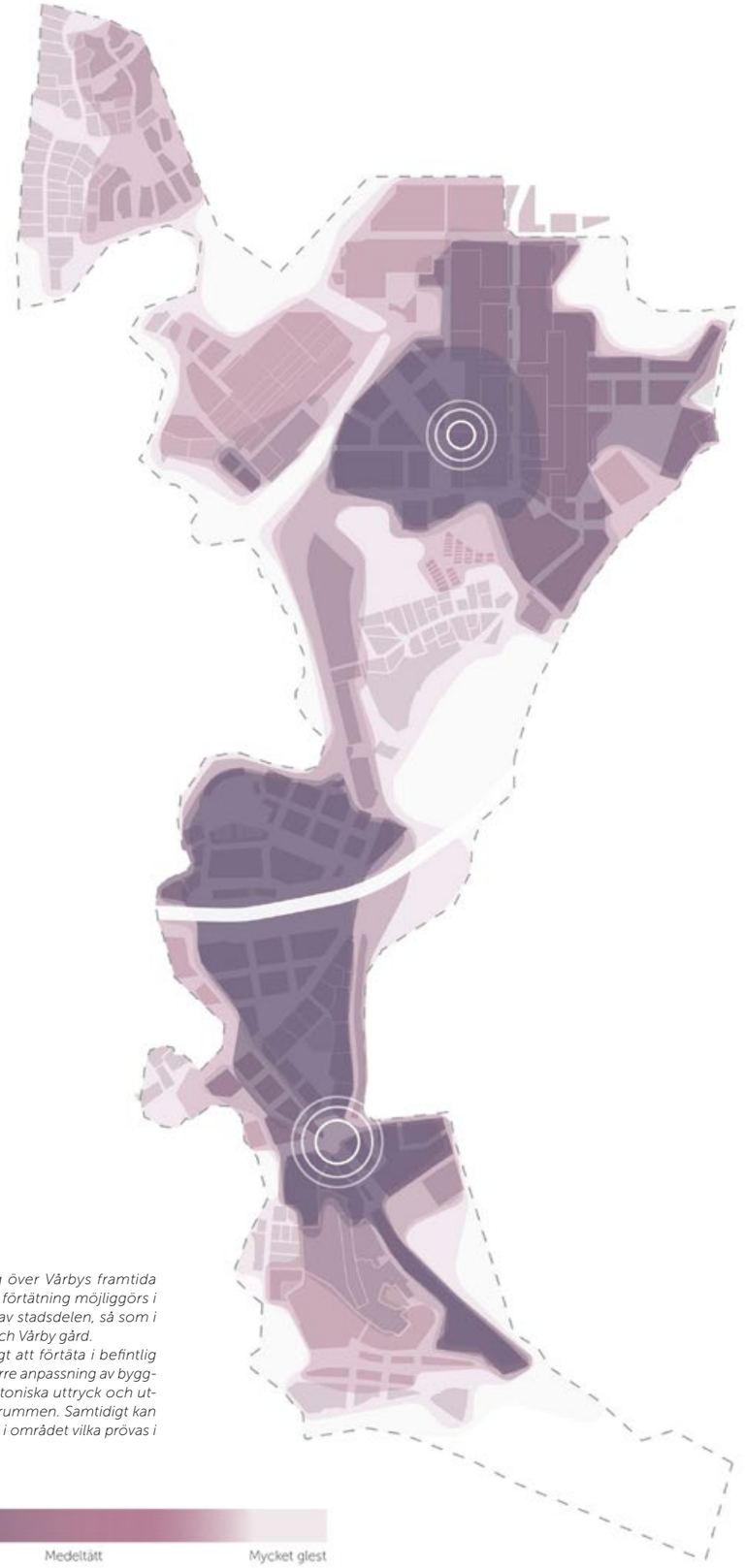
Siffrorna är framskrivningar beräknade enligt ett statistiskt samband mellan antal bostäder och verksamheter och tar inte med köpkraftsbedömning, områdets övriga potential eller konkurrenssituationen i regionen i beräkningen.



Framtidens Vårby har två lokala stadsdelscentrum: Vårby haga och Vårby gård. Vårby udde och Vårby haga har vuxit samman till en kärna.



Inspirationsbild över bostadsmiljö.



TÄTHET

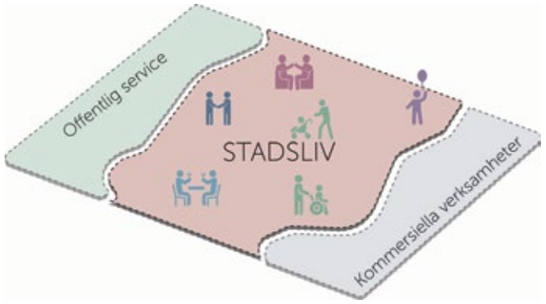
Schematisk visualisering över Vårbys framtida bebyggelsetäthet. Högst förtätning möjliggörs i de mer centrala delarna av stadsdelen, så som i Vårby haga, Vårby udde och Vårby gård.
Det kan även vara möjligt att förtäta i befintlig struktur, men då krävs större anpassning av byggnaders placering, arkitektoniska uttryck och utveckling av de offentliga rummen. Samtidigt kan det finnas begränsningar i området vilka prövas i nästa planeringsskede.

Täthetsskala

Mycket tätt — Medeltätt — Mycket glest

Privat och offentlig service samspelar
Den offentliga och den privata service som erbjuds Vårbys invånare kan samverka genom hur den lokaliseras i Vårbys stadsdelscentrum. Genom att fokusera och möjliggöra så att olika typer av verksamheter samlas på valda platser intill varandra kan de stärka varandra och närområdet. Då skapas naturliga målpunkter för människor genom att strukturen tydligt visar var service av både privat och offentlig karaktär finns. Det genererar i sin tur flöden som samtliga verksamheter drar nytt av.

Den privata servicen är av stor betydelse för Vårbyborna och genom skapa samverkan kring lokalisering ges den privata servicen, i form av butiker, caféer, restauranger osv. bättre underlag för sina verksamheter. Den gemensamma servicen i Vårby kraftsamlas därför till de offentliga platserna i form av torg och viktiga stråk intill noder. Genom detta skapas starkare platser dit människor kommer söka sig för service, i stället för en utspridd och gles struktur.



Privat och offentlig service ska samspela och därigenom bidra till stadsliv.

Starkare offentlig service
I takt med att Vårby utvecklas ökar behovet av förskolor, skolor, äldreboende, lokaler och ytor för fritid och idrott. Att kunna erbjuda ett attraktivt utbud av service bidrar till ett enklare vardagsliv för de boende, vilket är en viktig pusselbit i att skapa en attraktiv stadsdel. Genom att skapa ett nätverk för lokalerna såsom skolor och offentliga verksamheter som är lätt att röra sig mellan bidrar de till en levande stadsmiljö och enklare vardagsliv. Verksamheternas lägen och kvalitet är grundläggande såväl som attraktiva och moderna lokaler.

Förskolor och skolor
Stora delar av Vårby byggdes ut under 1960- till 1980-talet vilket också gäller lokaler för skolor och förskolor. Byggnaderna och lokalernas ålder innebär att det finns ett behov av renovering och modernisering i ett stort bestånd samtidigt för att kunna möta framtidens behov och krav på attraktiva läromiljöer.

Utöver det krävs även fler platser på förskolor och skolor när Vårby fortsätter att växa. När nya lokaler tillförs behöver de anpassas för att passa in i Vårbys framtida struktur och den enskilda platsen blir avgörande. Detta kan innebära att skolbyggnader ibland har olika våningsantal beroende på var de placeras. Det kan vara värdefullt att planera skolornas utformning så att de lokaler som kan samnyttjas med andra verksamheter vid andra tider då skolverksamhet inte pågår.


Renovering, modernisering och nyetablering av skolor ska ske för att säkerställa framtida krav på attraktiva läromiljöer. Foto: Huddinge kommun.



Biblioteket i Vårby gårds centrum. Foto: Huddinge kommun.


Tjejfestivalen 2019. Foto: Jessica Segerberg.

Utveckling av befintliga lokaler
Vårbackaskolan och Grinstuskolan är skolor som ges möjligheter att utökas och större skolgårdar för att i befintligt läge kunna fortsätta kunna fungera som naturliga noder i stadsstrukturen och få förutsättningar för att inrymma ett ökat antal skolplatser. I den befintliga stadsstrukturen finns ett flertal förskolor idag och det kan tillkomma fler i och med en ökad befolkning och förtätning i befintlig bebyggelse.

Flytt av befintlig skola
Utvecklingsplanen möjliggör för ett nytt läge för Vårbyskolan (se s. 22). Det skapar möjlighet att utveckla den nuvarande skoltomten på ett sätt som främjar ett levande centrum med mer stadsmässig bebyggelse, fler bostäder och verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Det bidrar i sin tur till befolkade offentliga rum, ökad trygghet och ett serviceutbud som underlättar vardagen för de boende i Vårby. Platsen är ett kulturmiljöområde med vikingagravar intill Vårby gårds kyrka, Vårby allé och det möjliga nya läget för torget.

Ett nytt läge för skolan ger en möjlighet att skapa en skolgård med integrerad naturmark. Forskning visar att lek i naturmark tenderar att vara mer jämställd samtidigt som den är motoriskt utvecklande och stimulerar barns kreativitet och egna skapande. Platsen skapar även synergieffekter för att kunna stärka kopplingen mellan Duvberget och Vårby gård.

Nya skolor
I Vårby haga kan det vara möjligt att lokalisera en ny grundskola och förskola i och med exploateringen vid Masmoberget. Det kan hjälpa till att binda samman Vårby haga med Myrstuguberget som en gemensam samlingspunkt i området. Utvecklingen av platsen behöver synkroniseras med Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd som planeras i detta område, bland annat utifrån hur Botkyrkaleden kan omvandlas och hur trafikbuller påverkar platsen. Även i Vårby udde ges det möjligheter för att lokalisera förskola och skola.

Äldreboenden och LSS boenden
Att befolkningen i Vårby växer kommer även att generera ökad efterfrågan på olika typer av bostäder inom social omsorg såsom äldreboenden, LSS-boenden och servicebostäder. Utvecklingsplanen utgår från att äldreboenden, LSS- och gruppboenden integreras i utvecklingen av bostäder och arbetsplatser i Vårby. LSS-boenden ska fortsatt fördelas på kommande bostadsprojekt.

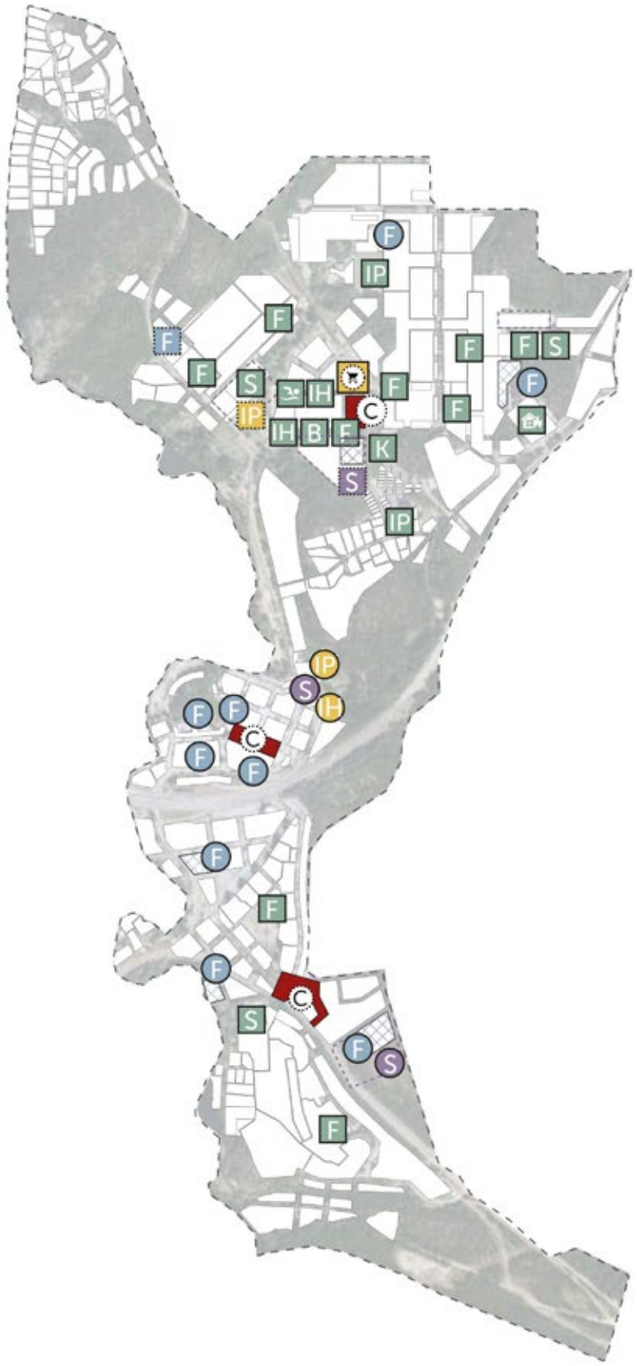
Kultur och fritid
För att skapa möjligheter till möten mellan människor och fylla staden med innehåll är kultur och fritidsliv viktiga funktioner. Huddinge kommun har en ambition att kunna erbjuda ett attraktivt och mångsidigt utbud av fritids- och kulturaktiviteter fördelat över kommunens olika delar. Utbudet bidrar också till att attrahera nya invånare, besökare och andra som vill etablera sig i stadsdelen. När Vårby får fler invånare ökar efterfrågan på kultur och fritidsverksamheter och därmed behovet av attraktiva och funktionella lokaler såsom idrottsanläggningar, badhus, bibliotek, föreningsliv och kulturskola.

Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är det bra om dessa lokaler utformas flexibelt så att de kan anpassas efter olika behov beroende på förändrade förutsättningar. Att satsa på ändamålsenliga lokaler för kultur och fritid i närmiljön är ett sätt att bidra till att barnkonventionens artikel 31 förverkligas.



I den täta stadsbebyggelsen behöver dessa lokaler kunna integreras bättre i lokala centrumanläggningar och i en ny stadsstruktur för att skapa en bättre blandning med bostäder och andra verksamheter. Ett sätt att integrera verksamheterna i bebyggelsen är att utforma nya urbana kvarter med lokaler i bottenvåningen i centrala lägen. Då kan fritidsverksamheter, kultur- och föreningsliv finnas tillgängligt samtidigt som det också bidrar till en aktivare och tryggare gatumiljö genom att mer människor rör sig till och från lokalerna. Då kultur- och fritidsverksamheter skapar målpunkter för människor kan dessa platser i närmiljön kan detta ge bättre underlag för kommersiella lokaler att lokalisera sig till dessa platser.


Vårbyskolan. Foto: Huddinge kommun.



VÅRBY NULÄGE



OFFENTLIG SERVICE OCH HANDEL

Befintligt

- B Bibliotek
- K Kyrka
- IP IH Idrottsplats, idrottshall
- Befintlig simhall
- Befintlig brandstation
- F Förskola
- S Skola
- Handel och kommersiell service

Möjlig

- IP IH Idrottsplats, idrottshall
- F Förskola
- S Skola
- IP F S Flyttad idrottsplats,förskola och skola
- Yta för ny skola/förskola
- C Yta för centrumfunktion
- Ersättningstomt för befintlig förskola
- Skol-/förskolegård

Kartan visar var utvecklingsplanen pekar ut nya möjligheter för offentlig service och handel i Vårby. I den mindre kartan uppe till höger visas nuläget.

Balans mellan bostadsformer

Dagens Vårby erbjuder i huvudsak flerbostadhus i allmänhet och hyresrätter i synnerhet, men det finns även viss tillgång till bostadsrätter och äganderätter. För att kunna erbjuda bostäder för alla eftersträvas blandade upplåtelseformer och bostäder för olika inkomstgrupper och livssituationer. Dagens fördelning av upplåtelseformer ser ut enligt nedan:

- *72 procent hyresrätter*
- *26 procent bostadsrätter*
- *2 procent äganderätter*

Olika upplåtelseformer har betydelse för att skapa en stabil efterfrågan på kommunal service, såsom förskolor och äldreomsorg. Upplåtelseformerna spelar också roll för möjligheten att skapa socialt blandade stadsdelar och hushållens rörlighet. En blandning av lägenhetsstorlekar, boendeformer, upplåtelseformer och attraktiva boendemiljöer för olika inkomstgrupper är viktigt för att det ska vara möjligt att bo kvar i sitt område när livssituationen förändras. I ett framtida Vårby ska en större blandning av hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter eftersträvas.

Vårby på kvällen

För att bli en attraktiv och trygg plats behöver Vårby ha ett folkliv som fortsätter en bit in på kvällen. För att möjliggöra detta bör kvällslivet främst koncentreras till stråk och platser med särskilt goda förutsättningar. Dessa platser utgår från torgen i stadsdelscentrumen och därefter längs ett fåtal stråk ut från dessa, se inspirationsbilden nedan. Det är vid dessa platser det finns ett behov av lokaler för föreningar och service.

Med lokaler synliga från gatan synliggörs det som sker inne i husen. Föreningar är ofta aktiva under andra tider än ordinarie öppettider för butiker, varför det är bra att dessa lokaler finns blandat med exempelvis lokala restauranger och caféer som bidrar till ett aktivt kvällsliv.

Det är viktigt att det finns en variation i utbudet på kvällen så att det inte bara är en form av service som erbjuds för invånarna på kvällen. Detta skapar naturliga målpunkter för människor och samtidigt ges förutsättningar för att fler människor rör sig i området på kvällarna, något som ökar tryggheten.



Vårby lever och känns tryggt även kvällstid. Visualisering från konceptet för Vårby udde. Bild: Arkitema.

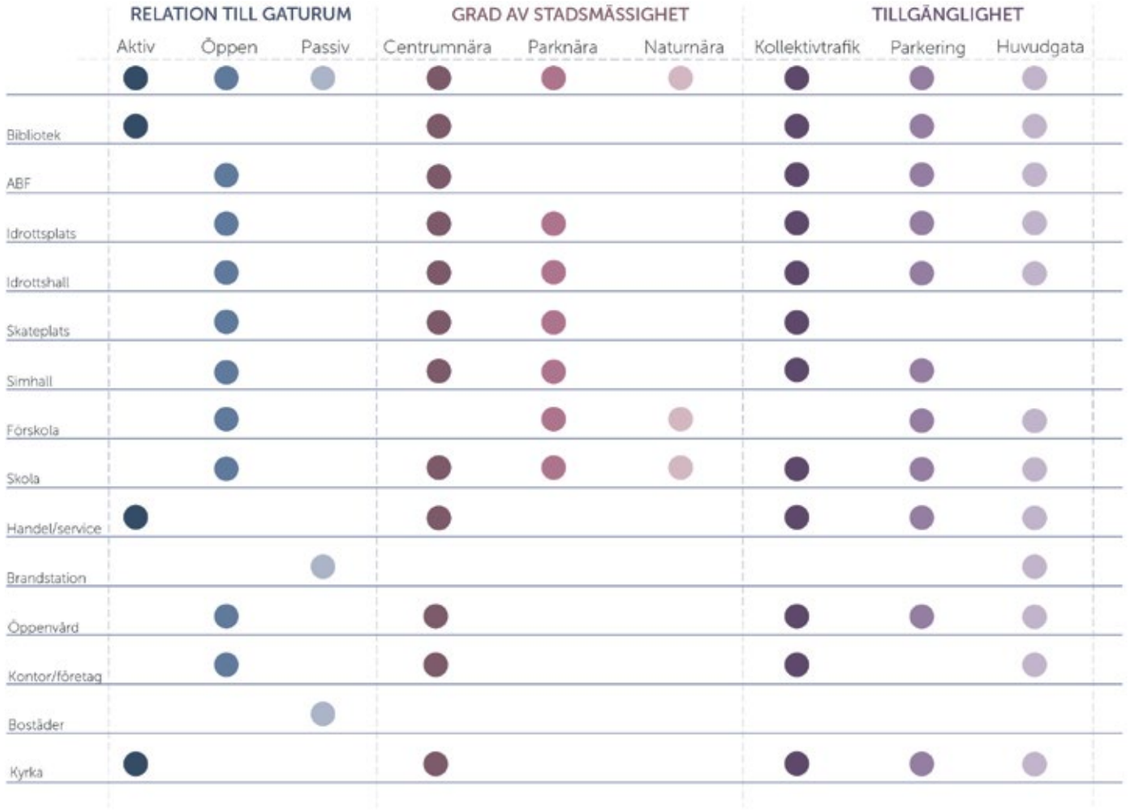
Goda lägen för lokaler och mötesplatser

Vårbys stadsdelscentrum ska bereda plats för närservice och butiker samt mötesplatser och offentliga lokaler. Genom att vara lättillgängliga och synliga kan verksamheter och näringslivet i större utsträckning dra nytta av att samlokaliseras och gemensamt bidra till stadslivet. Ett koncentrerat och tillgängligt utbud av lokaler och mötesplatser bidrar också till ett minskat beroende av bilresande.

Diagrammet nedan visar förslag på hur olika former av verksamheter och funktioner kan placeras inom stadsdelen. I den vänstra kolumnen visas hur funktionerna bidrar till att aktivera gaturummet och därmed bidrar till att skapa stadsliv. Funktioner som bidrar till att aktivera gaturummet bör placeras i anslutning till de lokala stadsdelscentrumen.

I den mellersta kolumnen visas hur funktioner bidrar till att skapa stadsmässighet. En centrumnära placering har en hög grad av stadsmässighet, medan en placering nära naturen har en lägre grad av stadsmässighet. Kärnorna i stadsdelscentrumen bör eftersträva en hög grad av stadsmässighet, varför funktioner som bidrar till stadsliv bör placeras där för att göra dem variationsrika och aktiva.

I den högra kolumnen visas hur funktionerna placeras med hög eller låg tillgänglighet, det vill säga hur svårt eller lätt det är att nå de olika funktionerna. Viktiga funktioner för att skapa stadsliv, exempelvis handel och offentlig service, placeras i direkt anslutning till kollektivtrafik, parkering och huvudgata, vilket ger en hög tillgänglighet.



Diagrammet visar ett exempel på hur olika verksamheter och funktioner kan lokaliseras inom Vårby. Funktioner som bedöms kunna bidra till stadsliv placeras centrumnära med hög tillgänglighet.

Aktiva bottenvåningar

Lokaler i bottenvåningarna ska placeras kring Vårbys offentliga rum som torg och viktiga stråk som knyter samman området. Genom att samla dessa lokaler stärks stadsdelscentrumen där det finns bättre förutsättningar att skapa naturliga områden där service kan finnas. Samtidigt kan förutsättningar för aktiva bottenvåningar skapas i områden med bostäder genom att exempelvis tvättstugor, föreningslokaler och cykelrum placeras i bottenvåningen ut mot gatorna för att på så sätt skapa fler ögon ut mot platserna utanför husen.

Inkluderande mötesplatser

Det offentliga rummet är till för alla oavsett egna förutsättningar. När nya gemensamma mötesplatser skapas i Vårby är det av yttersta vikt att dess gestaltning görs så att alla har möjlighet att använda dem. Genom att skapa platser med flera möjliga funktioner samlade ger vi förutsättningar för människor med olika intressen att mötas och se varandra i Vårby. Detta är en viktig del i att stärka det sociala nätet i Vårby – att människor får synas och se andra i det offentliga rummet.

Processen kring att utforma platserna ska också beakta vem det är som använder platser och hur olika grupper använder dessa. Det är av stor betydelse för allas möjlighet att trivas i Vårby att platsernas utformning sker utifrån ett normmedvetet perspektivet.



Vårby - en plats där alla får synas! Foto: Huddinge kommun.

VAD ÄR NORMMEDVETEN GESTALTNING?

Normer är oskrivna regler som de flesta förhåller sig till och som fördelar makt mellan människor. Normerna sätter ramar som inkluderar vissa men exkluderar och begränsar möjligheterna för andra. Normer finns inte av sig själva, det är människor som bär upp och förhåller sig till dem. Därför kan människor också utmana och förändra dem.

Normmedveten gestaltning handlar om att utforma den byggda miljön med en hög medvetenhet om vilka normer som råder i samhället och hur de kan ta sig exkluderande uttryck i det byggda. Med den medvetenheten som utgångspunkt kan sedan exempelvis arkitekter utforma platser på ett sätt som vidgar normen och gör att platsen vänder sig till fler. Offentliga rum och byggnader fyller viktiga funktioner för människor, som i sin tur genererar sociala värden i termer av möten, tillit, lärande, kreativitet och välmående. Normmedveten gestaltning är en fråga om jämlik tillgång och ett sätt att maximera värdet av de investeringar som görs i den byggda miljön.

DELSTRATEGIER - VARIATIONSRIK & LEVANDE

Den bärande strategin går att bryta ner i dessa fem delstrategier som på olika sätt genomsyrar de förslag som presenterats i kapitlet.

1 Bebyggelse i varierad skala och högre täthet kring huvudstråk och noder

Genom högre täthet i strategiska lägen kan kluster av serviceutbud skapas där stadslivet får en ökad blandning och intensitet. Skalan varierar däremot från det småskaliga till högre byggnader på valda platser.

2 Offentlig och privat service samspelar kring huvudstråk och noder

Den offentliga servicen är en livsnerv av stabila målpunkter. Genom strategisk placering kring huvudstråk och noder skapas synergier där offentligt och kommersiellt utbud stärker varandra.

3 En blandning av typologier, upplåtelseformer och arkitektoniska uttryck

En väl avvägd blandning av bostadstyper och karaktärer gör stadsdelen visuellt intressant samtidigt som den skapar utrymme för olika ekonomier, livsstilar och familjestorlekar. Så stödjer den byggda miljön ett brokigt och levande socialt liv.

4 Gröna och multifunktionella offentliga rum som kompletterar varandra

De offentliga rummen samverkar och utformas med stor flexibilitet för att fylla många olika funktioner, för människor, djur och natur. Det innebär att grönskan tar plats och att rummen ändrar karaktär utifrån dygnets och årets skiftningar.

5 En mångfald av inkluderande mötesplatser med normmedveten gestaltning

I Vårby finns ett stort utbud av mötesplatser av olika karaktär. Platserna gestaltas för att möta många olika behov och skapa trygghet för alla, särskilt för underrepresenterade grupper.

SAMMANHÅLLANDE & VÄLKOMNANDE

FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER PRIORITERAS

Att röra sig mellan olika målpunkter till fots eller med cykel ska vara enkelt och en självklarhet i Vårby. För att stärka gående som ett förstahandsval som transportmedel skapas ett attraktivt gaturum som länkas samman genom rekreativa stråk som gör det enkelt och tryggt oavsett tid på dygnet med möjlighet att välja olika gångmiljöer beroende på behov, vilket redovisas på kartan till höger.

Kollektivtrafiken ska vara funktionell för såväl kortare resor inom Vårby som för resor till övriga delar av kommunen eller andra platser i Stockholmsregionen. Genom att skapa god tillgänglighet för dem som går, cyklar och åker kollektivt skapas bättre förutsättningar för barn att röra sig i trafiken.

Trafikmiljön är väsentlig för hur barn kan använda staden och en stad som är bra för barn är bra för alla. Det är också kvinnor i högre utsträckning än män som går, cyklar och åker kollektivt. Planeringen av infrastrukturen i Vårby utgår därför ifrån följande trafikslagshierarki:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

Prioriteringsordningen syftar till att skapa ett gaturum och trafiknät som är planerat och utformat utifrån gåendes och cyklisters behov. Den utgör även en påminnelse om att ta hänsyn till gående, cyklister och kollektivtrafikanter när ny infrastruktur planeras.

När Vårby förtätas med fler invånare kommer antalet resor inom, till och från stadsdelen att öka. Samtidigt ökar konkurrensen om ytorna då fler människor och funktioner ska få plats på samma yta. För att få ett väl fungerande trafiksystem behöver ytorna användas mer effektivt där olika transportslag tar olika stor yta i anspråk.

Gående tar minst yta i anspråk av gaturummet och bidrar samtidigt till att levandegöra platser och gator. Kollektiva färdmedel är betydligt mer yteffektiva än personbilen medan cyklisten hamnar ungefär mittemellan.

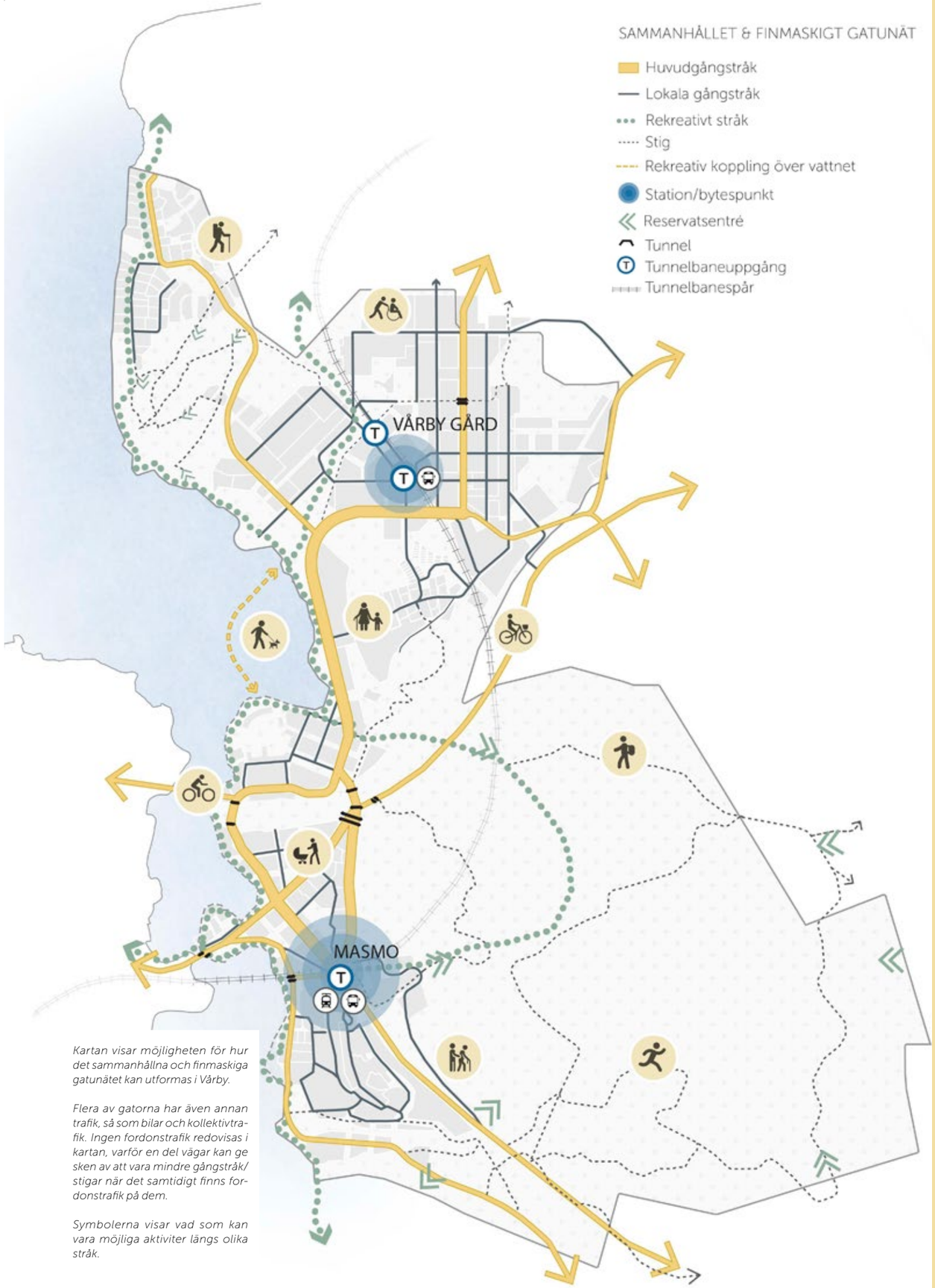
Vårby kommer även framöver att vara tillgängligt med bil och då ytorna för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik behöver utökas kan det innebära att bilarna kan behöva samsas mer med de andra trafikslagen. På vissa platser i Vårby där det idag råder trafikseparering kan den behöva brytas för att skapa bättre möjligheter för människor att röra sig i området.



De rekreativa stråken är en viktig del av gatunätet. Här syns gående i naturreservatet Paradiset. Foto: Maja Brand 2018.



Rörelse till fots och med cykel prioriteras i framtidens Vårby.



Kartan visar möjligheten för hur det sammanhållna och finmaskiga gatunätet kan utformas i Vårby.

Flera av gatorna har även annan trafik, så som bilar och kollektivtrafik. Ingen fordonstrafik redovisas i kartan, varför en del vägar kan ge sken av att vara mindre gångstråk/stigar när det samtidigt finns fordonstrafik på dem.

Symbolerna visar vad som kan vara möjliga aktiviter längs olika stråk.

Människorna aktiverar gaturummet
Att kunna röra sig fysiskt mellan målpunkter är grundläggande för en sammanhängande stad som är tillgänglig för alla. Människan som rör sig i gaturummet är inte bara en trafikant utan en social aktör som aktiverar gaturummet och fyller det med liv.

Att förflytta sig genom fysisk aktivitet gynnar inte minst folkhälsan utan även klimatet, och fler människor som rör sig i stadsmiljön bidrar till att öka tryggheten i det offentliga rummet samtidigt som det sociala livet gynnas av fler möten mellan människor. Genom att platser befolkas blir gaturummet mer levande och inbjudande och att kunna få ögonkontakt med en vän eller främling kan bidra till känslan av ett mänskligare stadsliv.

I Vårby ska möjligheter till att stärka människans närvaro i gaturummet förbättras. Genom att länka samman gatunätet, lägga till entréer samt omvandla trafikleder till stadsgator ökar förutsättningarna för ett mer välintegrerat nät där det är enkelt att röra sig både inom de olika delarna och även mellan dem.

Vårby består naturligt av flera höjder och dalar vilket är en utmaning när det kommer till tillgänglighet. Utgångspunkten bör vara att gångstråken ska vara tillgängliga för alla och att barn ska kunna röra sig tryggt mellan sina målpunkter även utan vuxnas sällskap.

Som kartan på föregående sida visar består gatunätet av lokalgator, huvudgator, centrumstråk och rekreationsstråk. Gator kan fylla olika funktion och kan fungera för den som vill röra sig snabbt mellan två punkter och för den som vill röra sig i ett lugnare tempo genom att välja alternativa vägar.



Det är människorna som aktiverar gaturummet. Foto: Carl-Henrik Barnekow.

Tydliga entréer & fönster mot omvärlden
Landskapet med de branta höjderna och Mälarens vattenspegel är en naturlig identitetsbärare för Vårby. Genom sin topografi bjuder naturområdena i Vårby in till många utblickar över stads- och naturlandskapet. Samtidigt består stadsdelen av olika delar med bebyggelse av olika karaktär.

Utblickarna och mångfalden av uttryck är viktiga tillgångar som behöver lyftas fram och synliggöras när Vårby utvecklas. Tillkommande bebyggelse ska också utformas och placeras på ett sätt som visar vägen och bjuder in människor att röra sig mellan Vårbys olika delar. Minst lika viktigt är att resande som närmar sig Vårby möts av tilltalande inblickar. Tillsammans med unika byggnader på väl valda platser kan sådana vyer bli skyltfönster som både lockar och gör det enkelt att hitta till Vårby. För att hitta dessa platser är det viktigt att entréer och stråk öppnas upp så att även den ovana besökaren enkelt kan nå dem. Stråken behöver vara väl utformade, välkomnande och huvudstråken ska ha full tillgänglighet.



Tillkommande bebyggelse ska utformas och placeras på ett sätt som visar vägen och bjuder in människor att röra sig mellan Vårbys olika delar. Minst lika viktigt är vyerna, fönstren, mot omvärlden som bjuder in resande som närmar sig Vårby.

SAMMANHÅLLET & FINMASKIGT GATUNÄT

Lokalgator
Boendetrafik leds in på lokalgator som ska vara tillgängliga för gående och det ska kännas tryggt och gemytligt att röra sig längs med gatorna. På samtliga gator ska därför en tydlighet eftersträvas vad gäller utformningen. Lokalgatorna binder samman stadsdelen i ett finmaskigt gatunät och på dessa gator gäller lägre hastighet för fordon. Längs de befintliga gatorna Botkyrkavägen och Solhagavägen i Vårby haga samt Bäckgårdsvägen i Vårby gård möjliggörs en omvandling av gaturummet med tillägg av bebyggelse som möter gatan samt trygga stråk för gående och cyklister.

Huvudgator
Längs med huvudgatorna finns förutsättning för större genomströmning och en blandning av flera trafikslag. Komplettering av ny bebyggelse längs huvudgator kan också öka gångvänligheten genom att fler entréer och fönster vänds mot gatan vilket bidrar till överblick och befolkade miljöer. Huvudgatorna ska kunna användas som snabba pendlingsstråk och gångvägarna ska därför vara gena med mer generös gatubredd. Huvudgatan ska rymma kollektivtrafiken.

Centrumstråk
I nära anslutning till stadsdelscentrumen finns det viktiga stråk som leder vidare till andra målpunkter. Närmast torgen är dessa stråk av så tydlig och viktig karaktär att de kallas för centrumstråk. Det är längs dessa stråk som centrumen ges möjlighet att växa ut från torgen och länka samman viktiga platser.

Inom de lokala centrumen förstärks stråk med väl placerade lokaler i bottenvåningar där aktiviteter för såväl kommersiellt, kommunalt eller ideellt bruk skapar folkliv och rörelse. Detta kan göras i anslutning till torg eller gågator med utrymme, som ger plats för sittplatser och planteringar och uteserveringar. Här är det folklivet och flanerandet som prioriteras.

Centrumstråken kan utformas med olika funktioner beroende på vilka ytor som finns tillgängliga och var de placeras. De kan ske som gågator, cykelgator eller gångfartsgator och utgår från de torg/platsbildningar som finns i stadsdelens olika delområden. De kan ses som en förlängning av stadsrummen ut från torgen och visar riktningar mot andra målpunkter i närområdet för människor som rör sig på platsen. Det kan handla om ett stråk från en kollektivtrafikhållplats till en annan.

Denna typ av gator lokaliseras till stadsdelens noder, som är stadsdelscentrumen kring torgen i Vårby haga och Vårby gård, men även vid den nya torgbildningen i Vårby udde.


Skapas attraktiva gatumiljöer kommer människor att använda dem. Foto: Carl-Henrik Barnekow.

Rekreationsstråk
Till gatustrukturen med blandtrafik finns ett system av gångvägar av mer rekreativt slag för dem som vill ta en promenad, motionera eller njuta av estetiska eller kulturhistoriska upplevelser där grönska och välbefinnande prioriteras framför genhet. Rekreationsstråken kan genom satsningar på trygghets- och folkhälsofrågor med exempelvis förbättrad belysning, luftkvalitet, motionsstärkande åtgärder och lekmöjligheter främja en bättre hälsa bland människor.

I och omkring Vårby finns flera gröna besöksmål som bland annat Korpberget, Vårbergstoppen, Gömmarens naturreservat och Vårbergstoppen. Det ska i framtiden vara enkelt att hitta och röra sig till dessa både som boende i området och

som besökare. Med väl utformade stråk knyts besöksmålen samman genom ett nät av stråk för rekreation. Detta ger Vårbys invånare och besökare en bättre möjlighet att njuta av de fantastiska platser som finns i och omkring området.

Satsningar på att stärka områden för rekreation, fysisk aktivitet, lek och sociala möten är ett sätt att bidra till att barnkonventionens artikel 6 och 31 förverkligas.

Artikel 6:
Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.

Artikel 31:
Varje barn har rätt till lek, vila och fritid samt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet.



Vårby har flera fantastiska naturmiljöer som finns inom kortare promenad avstånd. Foto: Huddinge kommun.



Inspirationsbild på en gång- och cykeltunnel med tydlig trafikseparering och trygghetsskapande utformning genom bland annat ljusinsläppet i taket och belysningen på väggarna.

Från Vårby gårds koloniområde till Vårbybadet finns det idag en strandpromenad med utrymme för lek och fysisk aktivitet. Med avstamp i utvecklingen av Vårby udde förlängs stråket som en ryggrad utmed Vårbyfjärden och vidare längs med Fittjanäset och Albysjön. Här ska det vara enkelt att röra sig och hitta både till Korpberget i norr och till Gömsta äng och Flottsbro i söder.

Ett tydligt cykelnät för både lokala och regionala resor

Cykeln som transportmedel har en given plats i en attraktiv stadsdel. Att cykla är ett enkelt sätt att resa till och från arbetet, skolan, fritidsaktiviteter eller utflyktsmål och är ett transportmedel som kräver litet utrymme, är energisnålt, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. För att fler ska välja att cykla är det viktigt att det finns en bra infrastruktur, attraktiva omgivningar och bra parkeringsmöjligheter. Det är viktigt att cykelnätet är sammanhängande och gent med god tillgänglighet och tydlig utformning. Det kan länka samman bostadsområden, större arbetsplatser, skolor, affärer, fritidsanläggningar med exempelvis noderna som torgen i Vårby haga och Vårby gård utgör och hållplatser i kollektivtrafiken.

Gatumiljöer som uppmuntrar till att gå och cykla

Vid utvecklingen av Vårby är det viktigt att de befintliga och nya gatumiljöer som skapas utformas så att det uppmuntrar människor till att gå och cykla. Avstånden är inte stora och med väl utformade gator med trygga och väl anpassade möjligheter för cyklister och fotgängare ges människor en naturlig förutsättning att välja ett miljövänligt transportsätt som även är snabbt.

Den fysiska utformningen av stadsrummet bjuda in till fysisk rörelse. En stor andel av de resor som görs i Vårby idag är så kallade hållbara resor, dvs gång, cykel eller kollektivtrafik. Det är viktigt för miljön och människors hälsa att det fortsätter vara så och samtidigt ges utrymme att öka andelen av alla resor. Vårby allé, Bäckgårdsvägen och Botkyrkaleden är exempel på gator och vägar som skulle kunna omgestaltas till stadsgator och då skifta fokus.

Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket planerar för att bygga Tvärförbindelse Södertörn genom stora delar av Huddinge kommun. I Vårby innebär det att trafikplatsen med anslutning till E4/E20 stängs. Vårbys trafik som behöver nå motovägen kommer att få ansluta via Kungens kurva i norr, Botkyrka i väster och den nya trafikplatsen vid Flottsbro i sydöst. Detta kommer att innebära förändringar i trafikrörelserna inom Vårby vilket ger möjlighet till omvandling av de större gatorna, som Vårby allé och Botkyrkaleden.



Tvärförbindelsen Södertörn sett från norr vid Gömmarens trafikplats. Till höger i bild skymtar Vårby källa, i bildens mitt Vårby haga bortom ramperna och till vänster i bild Masmoberget med Gömmarens naturreservat. Illustration: Trafikverket.

Vårby allé

Vårby allé är ryggraden i stadsdelen och den sammankopplande länken mellan norra och södra Vårby. Gatans trafikflöden kommer att förändras i framtiden då avfarten från E4/E20 stängs och trafik istället leds via Tvärförbindelse Södertörn. Det blir då möjligt att omgestalta Vårby allé till ett tryggt gaturum där gående och cyklister prioriteras. Gatan får tydliga och sammanhängande gång- och cykelbanor längs hela sträckan och ny bebyggelse vid Vårby udde och Vårby haga. Vid strandpromenaden ges möjlighet till komplettering av ny bebyggelse vilket innebär att Vårby allé flyttas något österut för att ge mer plats åt strandpromenad med ett större parkstråk och flera vistelsvärden.



Möjlig omvandling av Vårby allé från trafiklandskap för bilar till stadsgata för människor. Övre bilden visar nuläge, undre bilden möjlig omvandling.

Botkyrkaleden

Miljön utmed Botkyrkaleden är idag en gles och otrygg transportsträcka där bilen prioriterats och bebyggelsen vänder sig bort från vägen. Botkyrkaleden kommer att påverkas av de nya trafikrörelserna som blir med Tvärförbindelse Södertörn och E4/E20. Genom Tvärförbindelsen kommer Huddinge kommun att ta över ansvaret för Botkyrkaleden från Trafikverket. Med de nya förutsättningarna kan Botkyrkaleden omvandlas till en stadsgata där körfälten och de höga trafikhastigheterna får stå tillbaka något för att ge mer plats för gående och cyklister. I och med kommande utveckling vid Loviseberg söder om Vårby kommer Botkyrkaleden bli en viktig del i stadsbilden mot Flemingsberg. Vid Masmo station kan Botkyrkaleden ledas om och omgestaltnas in i Vårby haga vilket ger trafikanterna att de kommer in i en stadsdel och på så vis minimera genomfartstrafiken och sänka hastigheten.



Möjlig omvandling av Botkyrkaleden från trafiklandskap för bilar till stadsgata för människor. Övre bilden visar nuläge, medan den nedre bilden visar en möjlig framtida omvandling.



Till vänster visas möjlig ny dragning av Botkyrkaleden i Vårby haga och till höger befintlig vägdragning.

KAPACITETSSTARK KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken sammankopplar Vårby med omlandet
För att knyta samman Vårby med de omkringliggande stadsdelarna är kollektivtrafiken av stor betydelse. Dels finns tunnelbanan som knyter samman Vårby med Botkyrka i väster och Skärholmen och Stockholm i nordöst. Med Spårväg syd på plats skapas en bekväm koppling mot Älvsjö via Kungens kurva åt nordöst och Flemingsberg i söder.

Förutom den spårbundna kollektivtrafiken är även busstrafiken av stor betydelse för resande inom Vårby och till angränsande stadsdelar. Snabb och effektiv kollektivtrafik som ges en prioritering i gaturummet ger möjligheter för ett mer hållbart resande.

Attraktiva bytespunkter
Kollektivtrafiken är det primära transportmedlet i Vårby och för att stärka det och göra det mer attraktivt är det viktigt att hållplatser och större noder utformas med attraktiva och trygga miljöer och med hög kvalité i material. Kring tunnelbanestationerna Vårby gård och Masmo finns det möjlighet att skapa naturliga bytespunkter mellan trafikslagen. Här ska det finnas en god skyltning med tydlig information som gör det enkelt för resenärer att byta mellan trafikslag och att hitta rätt hållplats för sitt resande.

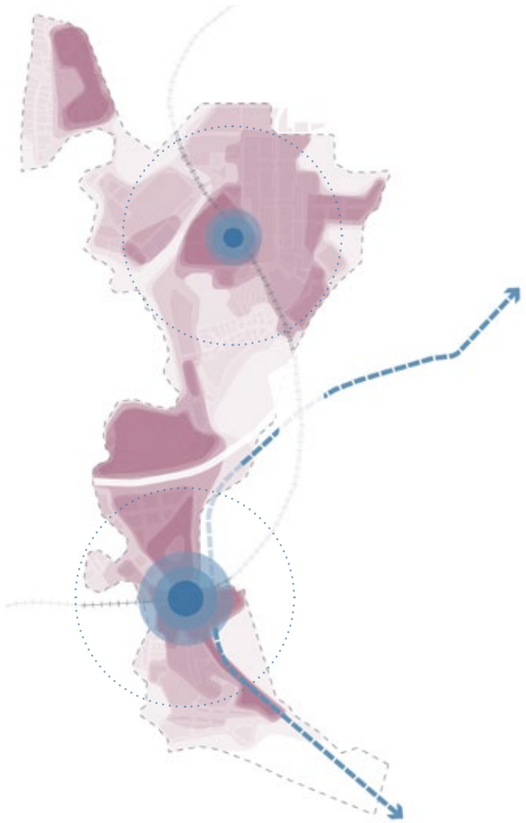
Spårväg syd
Ett nytt inslag i Vårby och Huddinge kommun kommer att vara den spårväg som ska dras från Flemingsberg via Vårby vidare mot Kungens kurva med slutdestination Älvsjö. Spårväg syd kommer ansluta till Vårby vid Masmos tunnelbanestation och därmed stärks stationen som en viktig nod för resenärer i kollektivtrafiken. Med spårvägen kommer resenärer från Vårby att smidigare kunna ta sig till Flemingsberg där vidare anslutning till pendeltågstrafik finns, samt nå de större handelsområdet i Kungens kurva.



Spårväg syds sträckning. Bild: Trafikverket.

Tunnelbana
Vårby är den del Huddinge kommun som har tunnelbana med de två stationerna Vårby gård och Masmo. Genom de två stationerna ges boende i Vårby ett smidigt färdsätt att ta sig in till centrala Stockholm. Det ger också möjlighet för boende utanför kommunen att enkelt nå Vårby.

Genom utvecklingen av Vårby gård med fler bostäder kan tunnelbanestationen där utvecklas och ges två entréer till plattformen. Tunnelbanestationen Masmo blir en starke knutpunkt för Vårby haga i och med den kommande anslutningen till Spårväg syd.


Den spårbundna infrastrukturen bidrar till en hållbar utveckling av Vårby där möjlig utveckling sker främst i anslutning till eller inom upptagningsområden för spårbunden kollektivtrafik.

TILLGÄNGLIGHET FÖR FORDON OCH TRANSPORTER

I RUFS 2050 finns ett mål om att regionen ska vara giftfri och inte ha några klimatpåverkande utsläpp och ett av delmålen är att minst 70 procent av alla resor inom regionen ska ske med gång-, cykel och kollektivtrafik. För Vårby innebär detta att de onödiga bilresorna inom och genom stadsdelen behöver minska och att fler väljer miljövänliga färdmedel som cykel eller kollektivtrafik om de ska röra sig en lite längre sträcka.

Parkering
Flerbostadsområdena i Vårby är i huvudsak trafikseparerade vilket innebär att många lämnar sin bil på en parkering och promenerar inom bostadsområdet medans småhusområdena har parkeringarna på den egna tomten. I och med och tillkommande bebyggelse kan viss trafikseparering behöva omarbetas. I Vårby gård är parkeringar samlade i större ytor och utanför bostadsområdena. Parkering till Vårby gårds centrum sker i garage i centrumbyggnaden och handelsområdet i Vårby haga utmed Vårby allé omges av markparkeringar.

I en tät stadsmiljö är mark en bristvara och hur och var bilparkeringar är placerade och utformade i staden påverkar stadsmiljön och stadslivet. Genom att effektivisera och reglera markytan skapas förutsättningar för ett mer trivsamt och aktivt gaturum där en breddning av gång- och cykelbanor och plats för kollektivtrafik får ta plats istället för bil- och kantstensparkeringar. Detta innebär att parkering för personbilar i större utsträckning kommer behöva lösas på andra sätt än markparkering. Angöring för nyttotrafik och varuleveranser kommer fortsätta finnas.

Parkeringstalen i Vårby ska från kommunens parkeringsstrategi där det är lägre i kollektivtrafiknära zoner. Det finns även möjligheter att genomföra mobilitetsåtgärder för bostäder, vilket kan sänka kravet på antalet parkeringsplatser för bilar. Ett sätt att effektivisera markytan som behövs till bilparkering är att samla dessa i parkeringshus på strategiska lägen i området och på så vis frigöra yta till andra ändamål. Även så kallade mobilitetshubbar kan vara ett sätt att minska behovet av parkeringsplatser för bilar.

Mobilitetshubbar
En mobilitetshubb skiljer sig från parkeringshus då det även ska vara en plats som det går att sköta vardagliga ärenden som exempelvis att:
- Parkera cykeln
- Låna fordon från en bil-/cykelpool
- Ladda ditt fordon
- Återvinna sopor och återbruka varor
- Hämta paket
- Utföra service på ditt fordon eller
- Handla varor från en butik

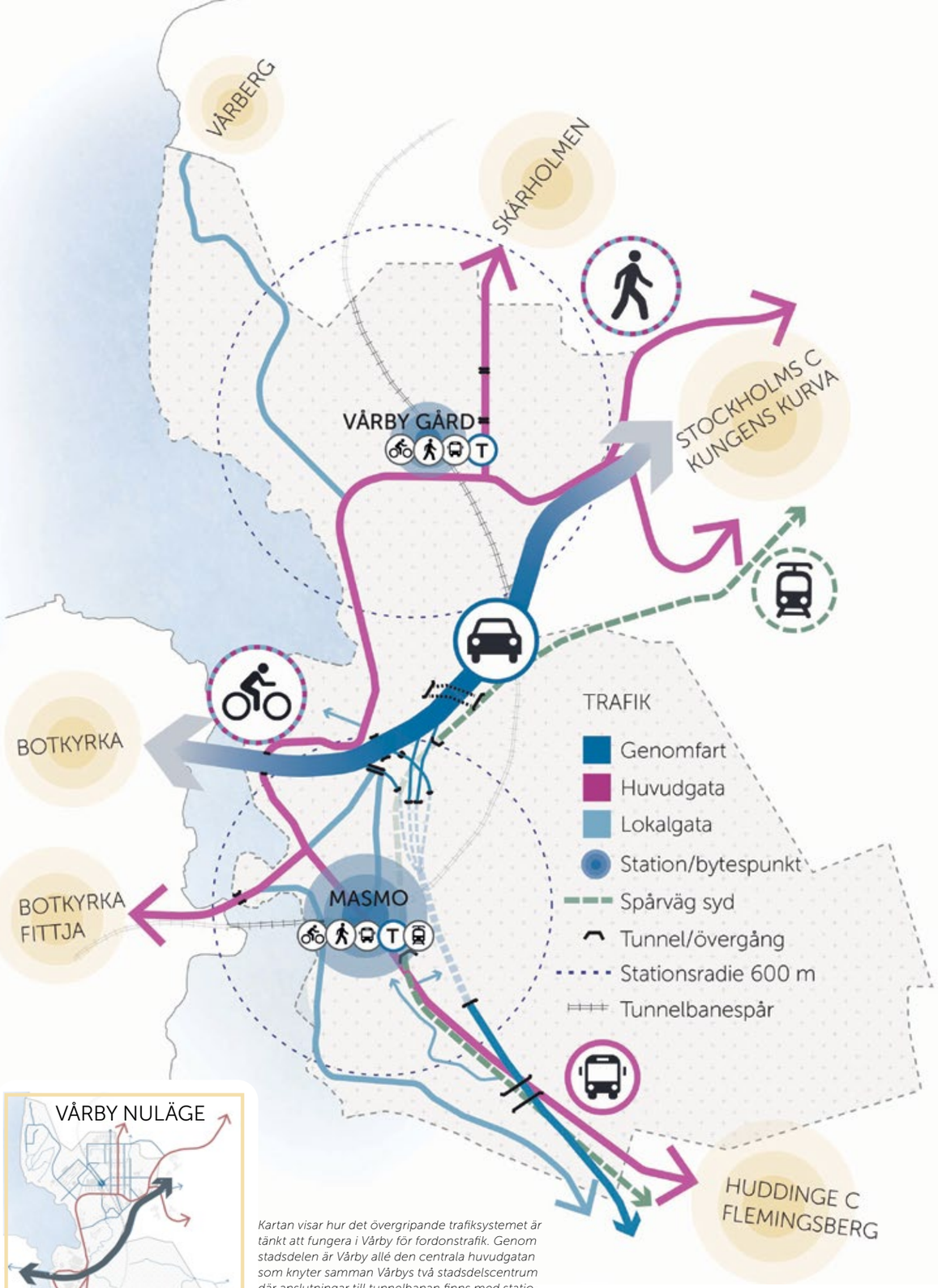
Cykelparkering i anslutning till målpunkter
En väl utbyggd cykelinfrastruktur gör att barn och vuxna kan förflytta sig effektivt på ett hållbart sätt. I stadsrummet ska cykelparkeringar i Vårby placeras i ett mer attraktivt läge än bilparkeringar och finnas i direkt anslutning till viktiga målpunkter. Att veta att det finns lätt tillgängliga cykelparkeringar som upplevs som trygga, säkra och användarvänliga kan vara avgörande för att människor ska välja att ta cykeln istället för bilen.

Exempel på en cykelparkering av hög kvalitet är möjlighet till väderskydd, möjlighet att ladda elcykel, plats för breda cyklar, cykelpump och verkstadsyta. Alla dessa funktioner passar väl att samplanera med så kallade mobilitetshubbar.



Resande med cykel prioriteras i framtidens Vårby. Foto: Huddinge kommun.

Leveranser av varor
För att servicen ska fungera i Vårby behöver befintliga och nya områden vara möjliga att nå för varutransporter. Större målpunkter, som exempelvis skolor, och även mindre som caféer och butiker behöver känna en trygghet i att deras tillgång goda transporter är säkerställd. Samtidigt sker förändringar i samhället med ökade hemleveranser av varor på grund av bland annat e-handel, men även hur avlämningsplatser samordnas vid viktiga knutpunkter där du som kund kan hämta upp ditt paket på ett smidigt och snabbt sätt.



Kartan visar hur det övergripande trafiksystemet är tänkt att fungera i Vårby för fordonstrafik. Genom stadsdelen är Vårby allé den centrala huvudgatan som knyter samman Vårbys två stadsdelscentrum där anslutningar till tunnelbanan finns med stationerna Masmo och Vårby gård. Ett antal lokalgator leder vidare in i stadsdelens olika områden. Huvudgatan rymmer alla trafikslag, så som cykel, bil, gång och kollektivtrafik.

Gång- och cykelnätet visas inte i kartan ovan utan på kartan som visas på sid 33.

Det är viktigt att säkerställa att de varutransporter som behövs kan ta sig fram. I vissa områden kan det enbart var mindre transportfordon som kan ta sig fram och inte större lastbilar, likt hur det ser ut i flera tätare stadsmiljöer och stadskärnor.

Tillgången till varutransporter kan vara avgörande för var vissa verksamheter väljer att lokalisera sig i den nya stadsstrukturen som möjliggörs i Vårby genom utvecklingsplanen.

Beteendepåverkan för hållbart resande

Huddinge kommun växer snabbt och i takt med att vi blir fler ökar också antalt människor som behöver kunna förflytta sig. För att invånare ska ges möjlighet att kunna minska sin klimatpåverkan och för att alla transportbehov ska få plats behöver en större andel resor ske med gång-, cykel och kollektivtrafik. Dessa transportslag ska prioriteras så det blir ett självklart första val av transportsätt. När behovet av bil uppstår ska det vara lätt att hitta en delningstjänst.

Beteendepåverkan för ett mer hållbart resande, så kallat "mobility management", är ett sätt att främja hållbara transporter genom åtgärder som gör att människor använder transporter och infrastruktur på ett smartare sätt för att minska sin negativa påverkan på klimatet. Mobility management kan användas för att påverka utformningen av bebyggelse och infrastruktur så att de stödjer ett hållbart resande innan resan har börjat. Minskad klimatpåverkan och stärkt hälsa är exempel på mervärden som ökad gång och cykeltrafik bidrar till.

Samutnyttjande av cyklar och bilar är effektivt och gör att parkeringsytor kan frigöras till annat som bidrar till stadsmiljön. I planering av transportsystemet är det viktigt att utgå från fyrstegsprincipen för att stärka arbetet med hållbara resor. Principen handlar om att hitta den bästa lösningen för att lösa problem eller brister i transportsystemet och är en metod för att minska trafikens negativa effekter på exempelvis trängsel, luftkvaliteten och klimatet.



Cykeln är ett smidigt, snabbt och hållbart färdmedel under alla årstiderna.. Foto: Carl-Henrik Barnekow.

DELSTRATEGIER - SAMMANHÅLLANDE & VÄLKOMNANDE

Den bärande strategin går att bryta ner i dessa fem delstrategier som på olika sätt genomsyrar de förslag som presenterats i kapitlet.

1 Ett sammanhållet och finmaskigt gatunät som är lätt att förstå
Gatunätet ska överbrygga barriärer, möjliggöra rörelse både horisontellt och vertikaltoch koppla samman Vårby med sin omvärld. En tydlig hierarki mellan olika stråk och kopplingar bidrar till ökad orienterbarhet.

2 Ett sammanhållet nät av offentliga rum och mötesplatser
Tydliga och strategiskt placerade målpunkter och noder som kopplas samman via ett välintegrerat gatunät. Det tillgängliggör platser, främjar möten och skapar orienteringspunkter i stadsmiljön.

3 En sammanhållen grön- och blåstruktur som är lätt att röra sig i
Grönska och vatten i olika skala präglar Vårby, från den lilla täppan eller vattenlek på torget till stora grönområden och en långsträckt strandpromenad. Det ska vara lätt att röra sig i det gröna liksom på, längs med, över och runt vattnet.

4 Tydliga entréer, attraktiva bytespunkter och fönster mot omvärlden
Tydliga och inbjudande entréer liksom tilltalande inblickar utifrån och mellan olika delar gör stadsdelen välkomnande. Möjlighet till smidiga byten mellan olika trafikslag och färdmedel knyter Vårby än närmare sin omvärld.

5 Topografin används för att skapa överblick och landmärken
Högre byggnader strategiskt placerade på terrängens högpunkter fungerar som landmärken som gör det enkelt att hitta och annonserar Vårby mot omvärlden. Stadsmiljön utformas för att skapa tydliga siktlinjer och överblick.

IDENTITETSSTARK

VÅRBYS HISTORIA SYNLIGGÖRS

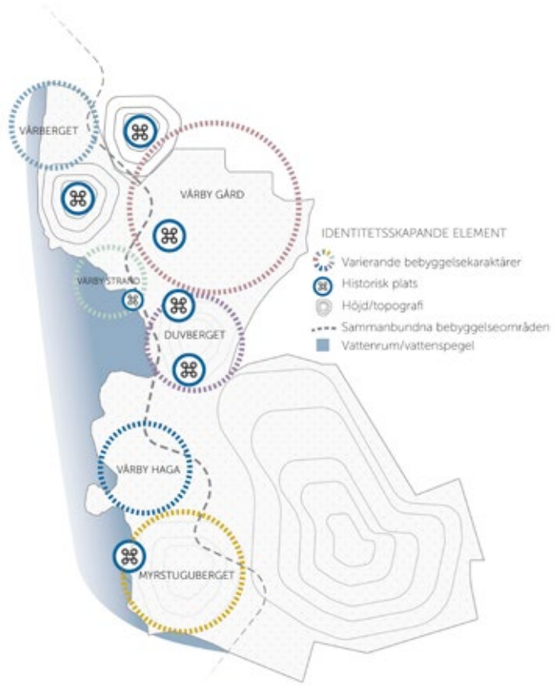
Människor har länge bott och varit verksamma i och kring det område som Vårby idag utgör. Vårbys historia är av stor betydelse för att förstå platsen och för att kunna fortsätta att utveckla och stärka den. Platsens historia är en viktig del av Vårbys identitet som genom åren förändrats på flera olika sätt. Dels går det att se i hur bebyggelsen fysiskt förändrats under århundraden och i Vårbybornas egna personliga historia. Idag utgör de boende i Vårby en viktig del i stadsdelens identitet.

Bebyggelsens årsringar kompletteras och utvecklas
Den bebyggelse som idag finns i området har tillkommit under olika epoker och har olika karaktär. I bebyggelsens historia finns såväl de mindre villaområdena som de större bostadsområdena från miljonprogrammet och senare. Dessa områden är idag som öar som kan knytas samman och stärkas till en helhet. Genom att ge möjlighet för ny bebyggelse inom de befintliga områdena samtidigt som en del omvandlas utvecklar vi de årsringar av bebyggelse som finns samtidigt som Vårby tillförs något nytt.



Vårby har flera viktiga identitetsskapande element; vattnet, topografin, historiska platser, den varierande bebyggelsen och inte minst människorna.

Landskapets former och topografi
Med landskapets naturliga former har styrt utvecklingen i Vårby skett på samma platser i århundraden. Områden har omvandlats och förändrats med tiden. Den tydliga och starkt närvarande topografiska variationen är en viktig del av Vårbys identitet och är även viktigt för att förstå områdets historia. Genom att stärka tillgången till naturen och samtidigt utveckla de offentliga gröna rummet ger vi Vårbyborna och besökare en möjlighet att uppleva och röra sig i denna för Huddinge och Stockholmsregionen unika natur.
Vårbys historia är viktig och ska inte gömmas. Den ska synliggöras och dess plats i det offentliga rummet stärkas.



KARAKTÄRSFULLA PARKER OCH PLATSER

De offentliga gemensamma rummen, parker, platser och torg är kittet som binder samman ett område. De skapar förutsättningar för möten mellan människor och bidrar till gemenskap, sammanhållning och integration. De är platser för lek, odling, fysisk träning och friluftsliv. Sammantaget kan de offentliga rummen bidra till identitet, livskvalitet och stärkt social hållbarhet, genom att föra människor närmare varandra och få både individer och samhället som helhet att växa. För att frigöra dessa värden krävs det att de offentliga miljöerna utformas och planeras med omsorg.

När Vårby utvecklas och blir tätare behövs nya parker och torg samtidigt som befintliga behöver utvecklas. Torg och parker ska planeras för att rymma flera olika aktiviteter för människor i olika åldersgrupper med olika intressen och behov. Platser ska utformas utifrån ett trygghetsperspektiv då det är viktigt att beakta att människor upplever platser och miljöer olika. På kartan på nästa uppslag visas Vårbys möjliga framtida parker och torg. Kartan på sidan 45 visar områdena som redovisas nedan.



Utblickar över Mälaren och ett dramatiskt landskap tillhör Vårbys identitet. Foto: Vision Vårby.

Naturområden och naturparker
Det finns ett antal högkvalitativa naturområden i Vårby idag. Dessa områden ska fortsätta erbjuda Vårbyborna en möjlighet till upplevelse av natur och avkoppling. Genom att i möjligaste mån möjliggöra kopplingarna mellan dem att stärkas säkerställs samtidigt bättre förutsättningar för fler långsiktigt hållbara ekosystemtjänster, som luft- och bullerdämpning, pollinering med mera. Även som spridningskorridorer för djur- och växtlivet är områdena värdefulla för den biologiska mångfalden. Naturreservatet Gömmaren är förutom sin stora yta inom Vårby också en viktig del för de ekologiska värdena i regionen.

Det är viktigt att naturparker och naturområden bevaras och görs tillgängliga för nya Vårbybor och med den omvandling av Vårby som möjliggörs genom utvecklingsplanen. Det är genom dessa platser som Vårbys invånare har möjlighet att inom nära avstånd från sina hem uppleva och utforska naturens förändrliga miljöer under årets skiftningar.

Vattenrum / Strandpark
Vårby är unikt i Huddinge som den kommundel som har kontakt med Mälaren. Det är ett stort värde med närheten till vatten och den kontakten ska stärkas genom att ett flertal förändringar och förbättringar. Längs med strandlinjen mot Mälaren skapas ett sammanhållande stråk för fotgängare och cyklister. Det är där Vårbyborna möter Mälaren via ett antal samlande målpunkter, såsom ångbåtsbryggan, Vårby strandpark, Vårbybadet, bryggorna vid Fittjanäset eller ett nytt badhuset nedanför Myrstuguberget (se s. 47).

Naturparker
Begreppet naturpark används inte inom Huddinge kommuns parkprogram. Det har i projetket med utvecklingsplanen identifierats en typ av mark som varken är ett större naturområde, parkstråk eller stadsdelspark.

Med naturpark syftas på större ytor som fungerar som en buffert- och övergånszon mellan de anlagda parkerna och större naturområde. De kan fungera som en yta för en bjuda in människor till att vilja ta sig vidare till naturområdet, som av en del kan upplevas som mer otryggt och okänt.



Vårby Strand. Foto: Huddinge kommun.

Idag är delar av strandlinjen i Vårby delar av enskilda fastigheter vilket gör den otillgänglig för allmänheten. Om fastigheterna utvecklas enligt utvecklingsplanens principer ges det möjligheter för att anlägga ett allmänt tillgängligt stråk längs med vattnet som kan hjälpa till att knyta ihop stadsdelen.

Förutom att utveckla och förbättra befintliga stråk längs med strandlinjen mot Mälaren möjliggör utvecklingsplanen att ta fram vattnet i den gamla ravinen i Vårby gård. Ravinen kan med en omgestaltning göras till en attraktiv plats för människor. Genom att ta fram vattnet och tillföra vistelseytor och nya kopplingar blir platsen en bättre integrerad del i Vårbys offentliga rum. Platsen går från att vara en mörk, avskärmad och svårtillgänglig plats till att vara något som alla kan uppleva.

Stadsdelspark
Som en urban och grön mötesplats med stadsmässiga kvaliteter centralt beläget i de lokala centrumen fyller stadsdelsparkerna en viktig roll. Parkerna riktar sig till Vårbybor och besökare. Det krävs därför god tillgänglighet för både gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkmiljön är väl integrerad med omgivande bebyggelse och dess goda tillgänglighet genererar liv och rörelse. Till följd av den breda målgruppen är det särskilt viktigt att stadsdelsparkerna utvecklas för att rymma flera olika aktiviteter för människor i olika åldersgrupper med olika intressen och behov.

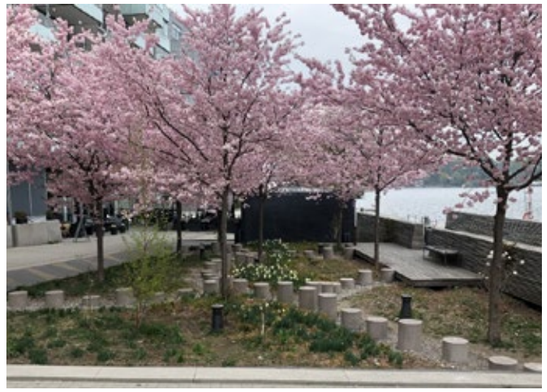
Närpark/Fickpark
I kvarters- och närparkerna samsas mindre lekplatser, planteringar och rofyllda sittplatser med bostadsnära natur som bidrar till ett grönt raster genom stadsdelen och kompletterar de större parkerna. Dessa parker har stor betydelse särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar då de kan finns inom ett kortare avstånd från bostäder jämfört med de större parkerna. De kan även bidra till att stärka ekosystemtjänster, som dagvattenhantering, lokal klimatreglering, bullerdämpning och luftrening. Beroende på parkernas storlek kan de exempelvis vara en plats för småskalig spontanidrott vilket möjliggörs genom utformning och innehåll som passar kvarterens karaktär.

Artikel 6:
Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.

Artikel 31:
Varje barn har rätt till lek, vila och fritid samt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet.



Inspirationsbild på en gårdsmilö där gräsytan samtidigt fungerar som översvämningsyta vid skyfall.



Inspirationsbild stadsdelspark/fickpark/närpark. Även här kan ytan hantera skyfall vid behov.



Inspirationsbild stadsdelspark.



Parkstråk
Parkstråken skapar möjligheter till att röra sig fritt från biltrafik och kopplar samman lugnare områden med mer aktiva platser. I parkstråken finns möjlighet till aktiviteter som utegym, badplatser, lekplatser och bryggor vid vattnet samtidigt som de även ger utrymme för att flanera och koppla av. Dessa stråk rymmer även funktioner som skyfalls- och dagvattenhantering och ekosystemtjänster (läs mer s. 52-53). I Vårby finns idag tre tydliga parkstråk - strandpromenaden, Vårbyravinen och Vårby källa. Alla ska kunna stärkas och utvecklas.

Strandpromenaden förstärks som den kanske viktigaste pulsådern i den sammanhängande grönstrukturen som binder samman hela Vårby. Promenaden förlängs från Vårby gårds strand och kolonilotterna, passerar Vårbybadet, Vårby udde Vårby haga för att länka samman med Flottsbro. Kopplingen norrut mot Östra Vårberget ska också stärkas. Genom att skjuta körfälten för Vårby allé österut norr om Vårby udde ges det parkstråket fler möjligheter att utvecklas.

Vårbyravinen
Ravinen är en grön dalgång som idag sträcker sig från Vårby gårds centrum ner till Mälaren och Vårbyfjärdens strandkant. Genom dalgången går Vårbybäcken som avvattnar Långssjön till Mälaren och sträcker sig från Segeltorp, via Kungens kurva och ner till den historiska platsen där Vårby gårds gods en gång låg. Efter Kungens kurva går bäcken i en ledning genom Vårby innan den når Mälaren. Ravinen utgör ett kärnområde för ekosystemtjänster men beskrivs som ett "ingenmansland" för människor då det är starkt kuperat och svårt att röra sig tvärs över den. Det gör att gående behöver ta omvägar och skapar ett otillgängligt och otryggt stråk i centrala delarna av Vårby gård.

Genom att öppna upp Vårbybäcken och synliggöra vattnet lyfts historien in och återigen finns vatten som ett gestaltningselement i Vårby gårds stadsmiljö (se karta föregående sida).

Utmed ravinen och det parkstråk som möjliggörs ska det vara enkelt att röra och uppehålla sig. Platsen går att fylla med med spänger och trädäck med sittplatser för att komma nära och uppleva vattnet. Vattentåliga växter kan hjälpa till att stärka parkrummets tydliga rekreativ funktion. Längs med parkstråket placeras bebyggelse för att skapa ett tydligare stadsrum och samtidigt kan fler möjligheter att ta sig över ravinen skapas. Ravinen fungerar i framtiden även som ett funktionellt stråk för flödesreglering av dagvatten då det blir en naturlig plats för att hantera höga flöden vid regn eller skyfall.


Vårbyravinen idag - ett grönskande "ingenmansland" som upplevs otryggt och otillgängligt men med fantastiska kvaliteter att vidareutveckla!


Visionsbild över hur Vårbyravinen kan komma att utvecklas. Vårbybäcken har öppnats upp för att synliggöra vattnet och Vårbys historia.



Vinterbelysning i träd kan också vara ett sätt att ge en plats en stark identitetsbärare under de delar av året då det är mindre soljus.

Vårby källa
Sedan 1700-talet har Vårby källa varit en hälsobrunn som har höga rekreativa värden. Intill källan rinner Gömmarbäcken i Gömmarravinen som går i en kulvert under E4/E20. När Vårby udde utvecklas kommer detta område att bli mer tillgängligt för Vårbybor och besökare. Området utvecklas till ett parkstråk med en ny entré till Gömmarens naturreservat. I samband med att motorvägen byggs ut och breddas ska en sociodukt byggas ut där ravinen idag är spärrad av motorvägens fundament. Sociodukten ska öppna upp och göra det möjligt för djur, växter och människor att röra sig utmed bäcken upp till naturreservatet från Vårby udde.


Gömmarravinen under E4/E20 utvecklas till ett parkstråk. Bild: Trafikverket.


Vårdkasen är historisk symbol för kommunen. Foto: Huddinge kommun.

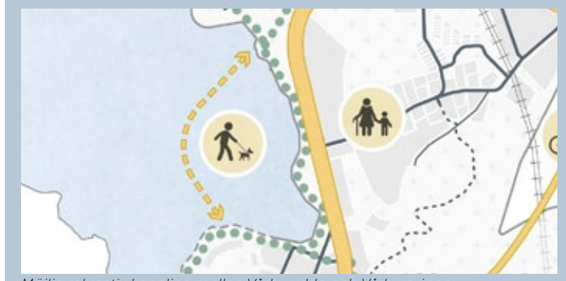
Vårdkasarna
En historisk symbol för Huddinge kommunen är vårdkasen. Ett historiskt verktyg för att slå larm när fienden närmade sig. Vårbys topografi visar fortfarande hur bra platsen har varit för att ha vårdkasar placerade på höjderna. Likt Korpberget ges möjlighet för fler platser för att ersätta de historiska vårdkasarna med allmänna och tillgängliga rastplatser med fantastiska utblickar över landskapet och Vårby. Genom att göra höjderna tillgängliga kan boende och besökare uppleva och se ut över landskapet och läsa av hur det har förändrats av oss människor.

UNIKA MÖJLIGHETER

Vårbys långa strandlinje mot Mälaren och Albysjön är något som ger unika möjligheter att utveckla platser med en lokal förankring som erbjuder något som ingen annan stadsdel i Huddinge kommun kan göra. I arbetet med att ta fram utvecklingsplanen växte två unika möjligheter fram som presenteras här. Dessa är kvar i idéstadiet och utvecklingsplanen väljer att lyfta dem då det kan ge något unikt till Vårby och regionen. Ytterligare utredningar, tillstånd och finansiering behövs för att det ska vara möjligt att genomföra idéerna.

Kallbadhus + Hammam
Från början av 1900-talet till 1950-talet bedrevs tvättning vid Albysjön i Vårby, samt som en baddestination vid det rena vattnet från Vårby källa. Det var bland annat här och på flera liknande platser som Stockholmarns smutskläder togs om hand. Med en högre levnadsstandard förändrades läget och många av de mindre tvätterierna stängdes ner. Haglunds tvätterimuseum öppnade 1994 i ett ursprungligt tvätteri från början av 1900-talet.

Renhet kan sägas ha varit ett signum för Vårby sedan mer än 100 år. Nu möjliggörs ett nytt tillskott till platsen som ger Vårbys historiska fokus på att tvätta och renlighet en ny mening genom att skapa en yta där ett kallbadhus kan anläggas. Utifrån att regionen invånare idag har en mer varierad historia kan kallbadhuset kan med fördel kombineras med ett exempelvis ett Hammam. Detta kan bli en uppskattad mötesplats för boende i Vårby och hela regionen då platsen erbjuder en unik upplevelse där traditioner från världens olika hörn korsbefruktar varandra.


Möjlig rekreativ koppling mellan Vårby udde och Vårbyravinen.

Rekreativ koppling över vattnet
Från utloppet i Mälaren för Vårbyravinen ner mot Vårby udde finns potential för att skapa ett nytt vattennära stråk genom att skapa ett antal mindre öar/broar i Mälaren som knyter samman Vårby gård med Vårby udde via vattnet. Detta blir en offentlig plats för alla att kunna röra sig över och nära vattnet samtidigt som det ger möjlighet för människor att se på Vårby från vattnet utan att behöva ha tillgång till en båt.

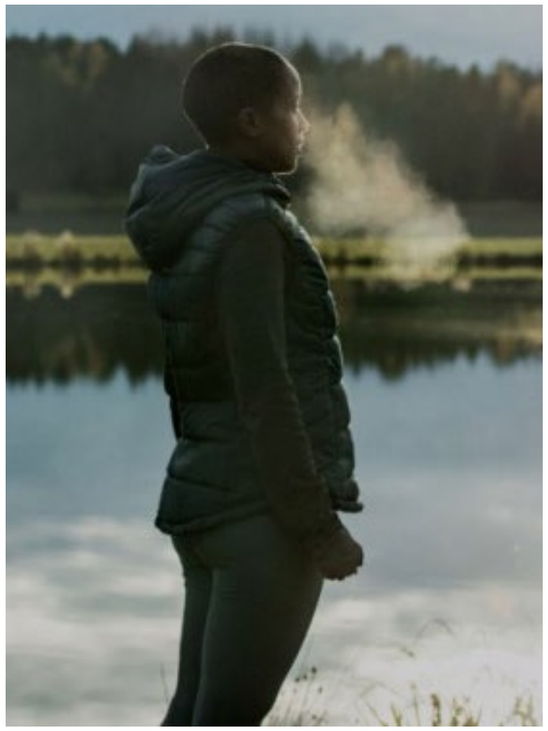
Flexibla offentliga rum som lämnar plats åt lokala initiativ
De offentliga rummen är en viktig del för till stadslivet (s. 21-29) och ska utformas med stor flexibilitet. Genom att möjliggöra många olika former av aktiviteter utifrån årstidernas skiftningar och invånarnas behov och önskemål kan vardagslivet stärkas.

En gräsyta i en park som fungerar som extra översvämningsyta vid skyfall skulle på vintern kunna förvandlas till en skridskobana. Ett långbord i en park kan användas för gemensamma måltider och fikastunder, föreningsmöten, loppmarknad eller andra festligheter och högtider.

Utifrån perspektivet att Vårbys invånare är människor från flera delar av världen kan utformningen av de offentliga rummen i Vårby ges en lika stark koppling till omvärlden genom hur de utformas, möbleras och används.

Ett offentligt konstverk kan fungera som en inbjudan till reflektion och eftertanke och samtidigt även vara något att klättra och leka på för barn. På torgens eller parkernas utomhusscener kan tillresta gäster och lokala talanger få ta plats med dans, teater, musik, tal, debatter och poesi. Eller varför inte använda byggnadernas fasader för belysningskonst eller öppna filmvisningar?

De offentliga rummen är av stor betydelse för Vårbys identitet och mångfald. Det är där Vårbybor och besökare kan mötas och se varandra.



Vårbys offentliga rum gör plats för alla. Foto: Vision Vårby.

DELSTRATEGIER - IDENTITETSSTARK

Den bärande strategin går att bryta ner i dessa fyra delstrategier som på olika sätt genomsyrar de förslag som presenterats i kapitlet.

1 Gestaltning som utgår från landskapets former och det sjönära läget
Den fysiska miljön utformas för att framhäva landskapet, varje plats gestaltas med en tydlig identitet och gränserna mellan land och vatten förskjuts. Bebyggelsen vänds mot vattnet, utsiktspunkter tillgängliggörs och vyer lyfts fram.

2 Bebyggelsens årsringar och skiftande karaktärer bevaras och utvecklas
Vårbys identitet byggs kring mångfald. Karaktären hos olika delområden bevaras samtidigt som bebyggelsen tillförs sammanhållande element och nya årsringar. Så ökar också blandningen av bostadstyper och stadsdelen som helhet får en tydligare profil.

3 Vårbys historia synliggörs i ett nät av platser och mänskliga avtryck
Historiska platser utvecklas och kopplas samman i ett nät av lämningar som är tydligt avläsbara i miljön. Utsikter över skärgårdslandskapet tillgängliggörs och högre byggnader återknyter till historien genom att fungera som moderna "signaleldar".

4 Offentliga rum med hög kulturnärvaro som speglar befolkningens mångfald
Offentlig konst och arkitektoniska uttryck bidrar till stadsdelens karaktär samtidigt som byggnader för kulturell verksamhet får en central placering och utformas för att berika sin närmiljö. Flexibla offentliga rum lämnar plats åt lokala initiativ.



HÄLSOFRÄMJANDE & TRYGG

TRYGGHET I DET OFFENTLIGA RUMMET

Att alla ska känna sig trygga när de rör sig i det offentliga rummet är av stor betydelse för att utveckla Vårby till en stadsdel för alla. Detta går att uppnå genom ett flertal olika delar som tillsammans bidrar till ett mer tryggt och därmed jämställt stadsrum, då kvinnor generellt upplever större otrygghet än män. Alla människor är olika och upplever därmed platser och situationer på olika sätt. Kvinnor i Vårby har beskrivit de offentliga rummen som mansdominerade. Ett sätt att bryta mansdominansen är att jobba aktivt med trygghet och en normmedveten gestaltning av offentliga rum och mötesplatser.

Hur platser kan utformas för att göras mer trygga för människor vara att belysning placeras och lyser upp platser, hur växtlighet placeras och sköts, hur byggnader runt platserna används och om de ger möjlighet för verksamheter i bottenvåningarna. Verksamheter i bottenvåningar, i form av lokaler för föreningsliv, tvättstugor, butiker, caféer och restauranger ger fler ögon på platsen då människor även inne i byggnader bidrar till trygghet genom att de har utsikt över gator och torg utanför.

Inte bara de offentliga rummen är av betydelse för trygghet utan även hur byggnaders gårdsmiljöer och baksidor gestaltas. Det är viktigt att arbeta med en mänsklig skala vid utformningen så att människor som använder platserna kan orientera sig enkelt och förstå miljön.

> "Det är otryggt i centrum, jag går aldrig i centrum"
>
> - Kvinna, 50-årsåldern

Artikel 3:
Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet.



I framtidens känns Vårby tryggt och levande även kvällstid med en mänsklig aktivitet som pulserar längs områdets huvudstråk och målpunkter (gult i diagrammet).

UTRYMME FÖR LIV OCH RÖRELSE

Människors psykiska och fysiska hälsa är av stor betydelse för enskilda människor och Huddinge kommun kan stötta detta genom att säkerställa att det offentliga rummet ger plats för rörelse och motion. Vårby erbjuder sina invånare och besökare en möjlighet att uppleva fantastiska naturmiljöer och ett aktivt friluftsliv inom gångavstånd från bostaden. I stadsdelen finns det stora möjligheter för att röra sig i en föränderlig miljö med stor variation, vilket kartan till höger redovisar.

Kulturella ekosystemtjänster

Natur- och grönområden innehåller ofta estetiska värden, ger möjlighet till motion och lek och utgör tysta och vilsamma platser i förhållande till den bebyggda miljön och därmed mervärden för de människor som vistas i ett område. Miljonprogrammets karaktäristiska grönstrukturplanering med hällar och uppvuxna träd har ett eget värde som biologiskt kulturarv i Vårby gård, som exempelvis Vårbyparken.

Kulturella ekosystemtjänster återfinns utspritt över hela Vårby där Korpberget, Vårbyravinen, Vårby strandpark, Gömmaren och Myrstuguberget är särskilt utpekade för möten, återhämtning och lek. Utöver dessa finns god potential för att utveckla parkstråket vid Vårby källa med sina rekreativa värden och platsen kan utgöra en ny entré till Gömmarens naturreservat. Strandpromenaden förstärks som viktig pulsåder i den sammanhängande grönstrukturen som binder samman Vårby. På kartan till höger visas dessa platser som offentliga rum med låg intensitet.



Exempel på hur ett offentligt konstverk kan bidra till att ge en plats en identitet och samlingspunkt.

Variationsrika utemiljöer

Vårbys utemiljöer behöver gestaltas med en variation och tydlighet för att både ge unika upplevelser samtidigt som de ska skapa en trygghet i form av igenkänning. Exempelvis kan detta ske genom att platser får konstverk som lyfts fram och synliggörs. Det kan bli en igenkänningsfaktor för människor som rör sig i stadsdelen på kvällarna och hur de kan orientera sig vidare stadslandskapet. En variation i stadsrummet bryter också av och berikar sinnena hos människor genom att platsen inte upplevs som en upprepning av något annat.

Likt Vårbys starka närvaro av olika kulturer bland de boende kan det offentliga rummet också utformas för att stärka och synliggöra det mångkulturella arvet och på så sätt knyta samman stadsdelen genom variation.

Strandlinjen är ett prioriterat stråk i kommunens översiktsplanen och i och med utbyggnaden av Vårby udde öppnas delar av strandlinjen upp för allmänheten. I Vårby haga samt i Östra Vårberget ligger privata fastigheter i strandlinjen vilket gör att stråket kommer behöva gå innanför dessa, om inte fastigheterna omvandlas och då ska ett allmänt stråk närmast vattnet säkerställas. Ett sammanhängande stråk runt Albysjön är önskvärt och kräver samordning med Botkyrka kommun.

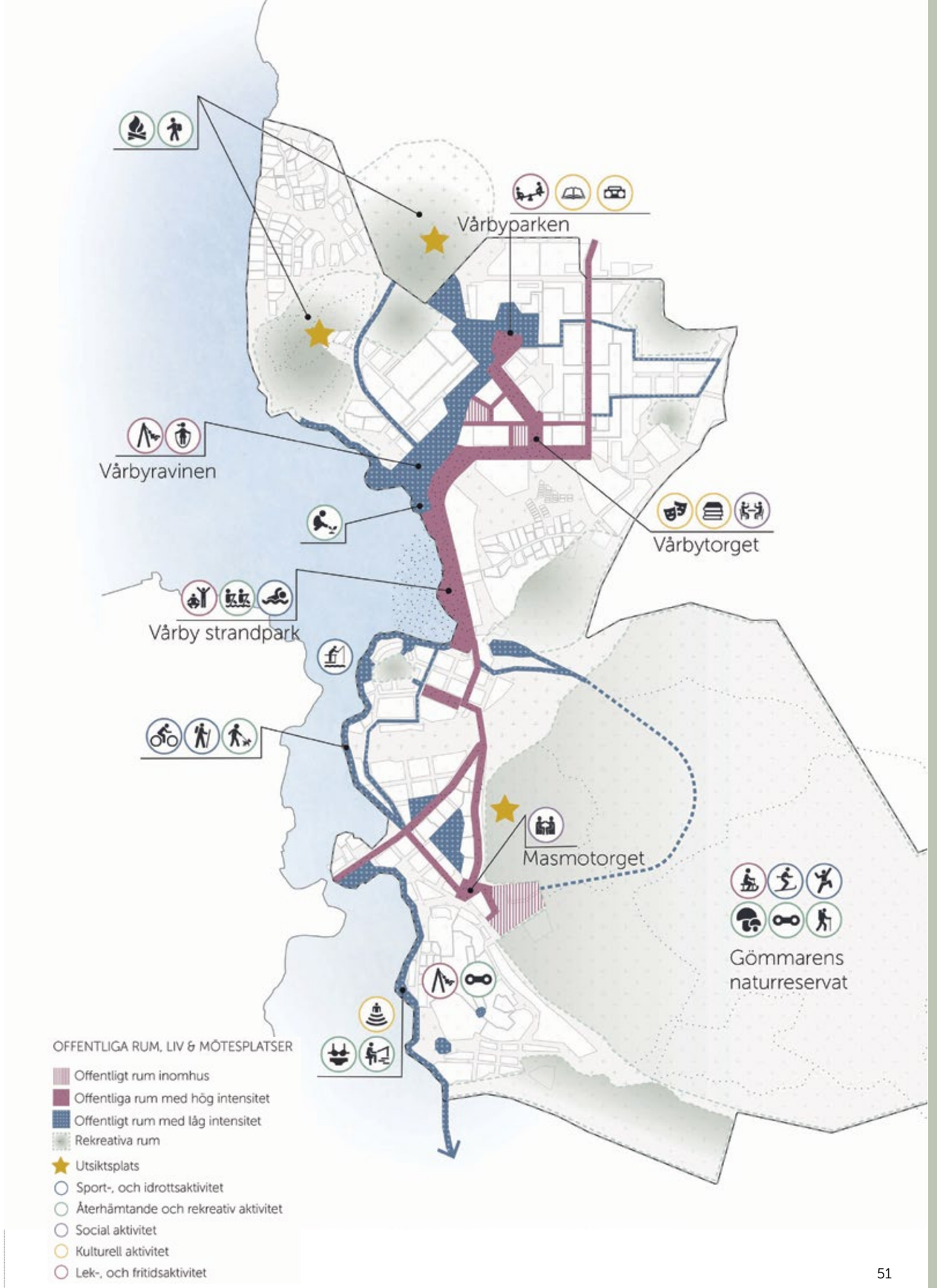


Längs områdets rekreationsstråk får alla plats. Illustrationen visar hur livet längs strandkanten i Vårby haga mot Fittjanäset kan se ut i framtiden, Detalj ur illustrationen som visas på omslaget.

Gemensamma rum gör staden levande

Vårbys offentliga rum är till för alla, varför det är av stor betydelse att alla också känner en trygghet i att vistas på platserna och vågar ta plats där. När Vårbys stadsrum förändras och förbättras är det viktigt att arbeta med trygghetsskapande idéer från början. Väl upplysta gång- och cykelstråk är en viktig aspekt för detta. Det kan också handla om att lyssna på människorna som använder platsen för att se hur den kan förbättras. Genom att involvera de boende i närområdet ges de en möjlighet att direkt få vara med och förbättra platserna, vilket också kan göra att de känner en högre samhörighet med området.

Det ska finnas en tydlig utformning och gestaltning i stadsrummet som leder människor till ett antal stråk och platser för att där kunna röra sig vidare i stadsdelen. Detta skapar en ökad trygghet då fler människor använder platserna och stråken. Samtidigt stärks människors känsla av samhörighet genom att de ser sina medmänniskor från grannskapet ute i det offentliga rummet.



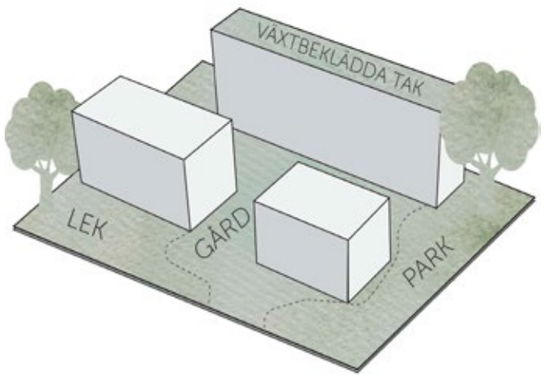
SAMMANHÅLLEN GRÖNSKA SOM ÄR LÄTT ATT RÖRA SIG I

En av de högst värderade kvaliteterna i Huddinge är natur och det sjönära läget. Stora naturområden som exempelvis Gömmarens naturreservat lockar besökare från hela regionen. Stadsdelen har god tillgång till natur och grönska samt ett för Huddinge unikt läge med strandkant mot Mälaren. Naturen är också en livsviktig och levande infrastruktur som måste användas på ett sätt som skapar goda livsmiljöer för både djur, växter och människor. Att ha nära till både parker och naturområden är viktigt för vår hälsa. När Vårby utvecklas med fler människor och byggnader blir det därför viktigt att inte bygga bort dagens gröna kvaliteter och skapa tydliga länkar mellan grönområden genom att komplettera och tillföra mer grönska, framförallt i de områden som idag till stora delar består av hårdgjorda ytor. Det är också av stor betydelse att förstärka den redan attraktiva strandlinjen.

Tillgängligheten är också av stor betydelse. Det ska vara överblickbart och möjligt för alla oavsett ålder, bakgrund eller funktionsvariation att ta sig ut i naturen så att inte naturen utgör en barriär. Istället ska naturen binda samman och integrera områden för såväl människor som djur. På grund av topografin kan vissa områden inte vara möjliga att ge full tillgänglighet till och då ska det finnas alternativa stråk eller platser som är tillgängliga i närheten.

För att detta ska uppnås krävs att vi aktiverar platser och skapar nya entréer och övergångar mellan det anlagda och naturen så att människor trivs, och att vi respekterar de kvaliteter som är viktiga för att djur och natur ska trivas.

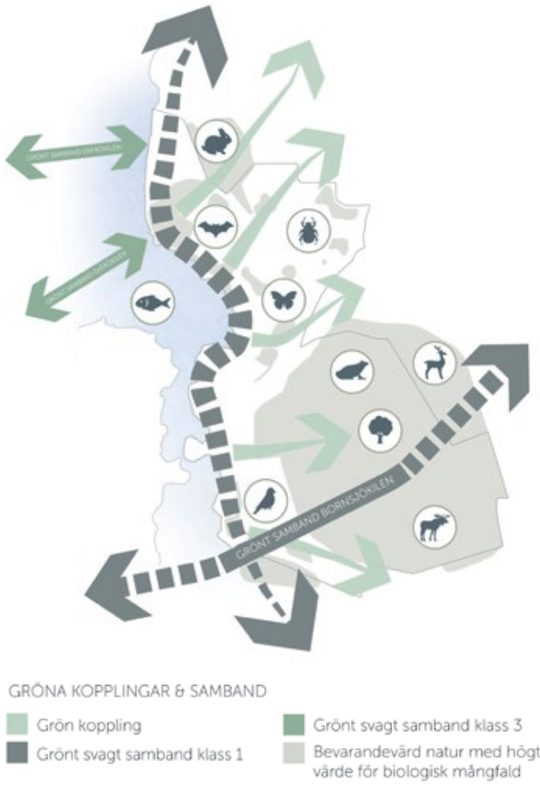
Mångfald, variation, hälsa och trygghet är aspekter som kommer att gynna allmänheten och är vägledande principer för framtidens Vårby.

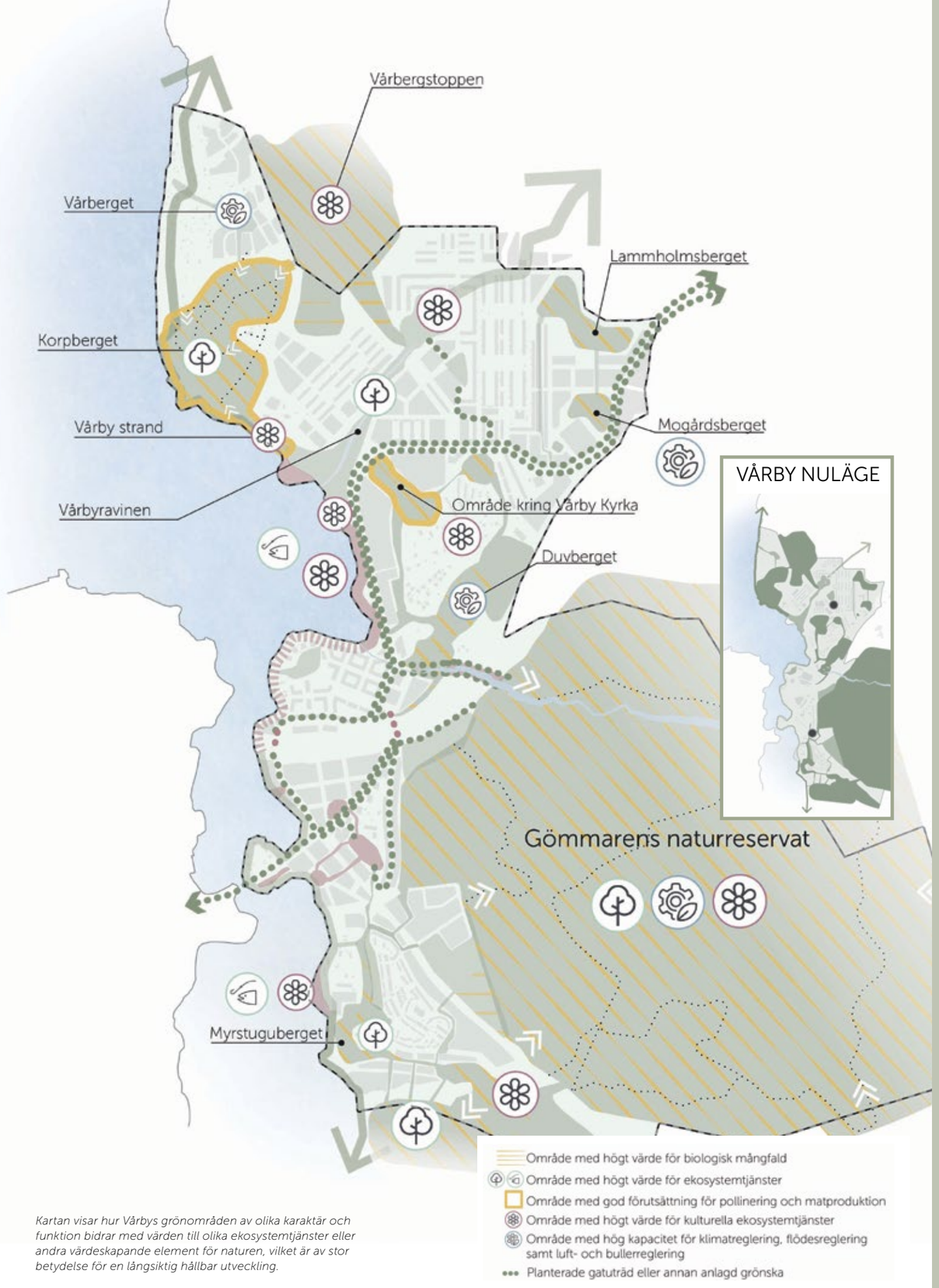


Principbild över sambandet mellan olika typer av grönska.

Stora grönområden och naturreservat
Vårby är beläget mellan flera viktiga strukturer för den regionala grönstrukturen. Väster om Vårby, på andra sidan Vårbyfjärden, ligger Ekerökilen som sträcker sig från Lovön och vidare längs med Ekerö. Söder om stadsdelen passerar Bornsjökilen, som utgör ett svagt samband för barrskogslevande arter. Bornsjöskilen sträcker sig i sydvästlig riktning, söder om Alby och vidare till Bornsjön i Botkyrka kommun. Sambandet riskerar att försvagas av utbyggnaden av Södertörnsleden och Spårväg syd. Söder om Myrstuguberget passerar ett svagt samband som binder samman Gömmarens värdekärna med Lovisebergs naturområde kilområde. Detta område utgör en förlängning av det svaga sambandet utmed Glömstadalen som binder samman Bornsjökilen och Hanvedskilen.

Genom Vårby gård löper ett svagt samband utmed kusten intill Mälaren, som binder samman Gömmarens värdeområde med Sätraskogen. Sambandet är också viktigt då det är en del av en koppling mellan Bornsjökilen och Ekerökilen och det behöver stärkas.





Kartan visar hur Vårbys grönområden av olika karaktär och funktion bidrar med värden till olika ekosystemtjänster eller andra värdeskapande element för naturen, vilket är av stor betydelse för en långsiktig hållbar utveckling.

För att grönstrukturen ska vara sammanhängande och bidra till värden krävs inte bara multifunktionella platser som parker, närnatur och större sammanhängande områden. Mellan dessa behövs grönstråk som binder samman de gröna miljöerna och skapar ett funktionellt nätverk, från en regional till en lokal nivå. Stråken är tänkta att koppla samman grönområden i Vårby och behöver i många fall stärkas.

KLIMAT

Ekosystemtjänster
Inom Vårby finns flera områden som ingår i större sammanhängande grönstråk som är viktiga för biologisk mångfald och ett flertal andra ekosystemtjänster.

Befolknings- och bebyggelseutveckling innebär att viss naturmark kommer att behöva tas i anspråk. För att stärka områdets möjligheter att trygga ekosystemtjänster och bidra till fler är det viktigt att integrera aktiva gröna ytor i stadsmiljön. Dessutom behöver de de ytor som bevaras förstärkas för att kunna producera och leda nyttotjänster såsom dagvatten, pollinering och luftrening.

Inom Vårby finns ett antal kärnområden med väldigt höga naturvärden. Dessa områden är skyddsvärda utifrån ett Europeiskt perspektiv varför de är av stor betydelse för regionen.

Bebyggelse ordnas för att skapa ett gott mikroklimat
Klimatet förändras med höjda temperaturer och ökad nederbörd som konsekvenser. I den täta stadsmiljön är det viktigt att arbeta med att anpassa bebyggelsen så att det ges förutsättningar för klimatreglering och ett gott mikroklimat att vistas i. Hur byggnader placeras och utformas i en struktur och tillgången till grönyta påverkar hur mikroklimatet i området blir i en stadsmiljö. Ett fenomen som kan uppstå är urbana värmeöar. Dessa kan uppstå då stadsmiljöer består av mycket hårdgjorda ytor som reflekterar solen samtidigt som mycket spillvärme skapas och det inte finns så mycket växtlighet som kan ha en kylande effekt.

En annan effekt är vindtunnlar som påverkas av hur byggnader placeras. Genom att arbeta med att minska andelen hårdgjord yta, variera husens utformning och placering och föra in grönska bland annat i form av träd längs med gatorna i stadsmiljön ökar möjligheterna för ett gott mikroklimat.

Buller
En stor utmaning i utvecklingen av Vårby är trafikbullret från motorvägen E4/E20 speciellt i området Vårby haga och Vårby udde. I och med att Tvärförbindelse Södertörn byggs möjliggörs att Botkyrkaleden ges en ny utformning, vilket förväntas medföra lägre bullernivåer år 2050 i de södra delarna av Vårby. Idag är en stor del av trafiken på Botkyrkaleden genomfartstrafik och den kommer i framtiden flytta över till Tvärförbindelsen.

Genom ett aktivt arbete går det att minska buller redan i nära anslutning till källan genom att exempelvis byggnader med lämplig funktioner placeras närmast bullerkällan. Att integrera grönska i utformningen i området och på byggnader kan ytterligare förbättra den bullerdämpande effekten. Detta kan bland annat göras genom grönska på fasader, som illustrationen nedan visar.



Inspirationsbild. Bostadsnära grönska kan gestaltas och användas för att skapa bättre mikroklimat, exempelvis bättre luftkvalitet och godare ljudlandskap.

> Närheten till Gömmarens naturreservat är det bästa. Men nu har de ju tagit bort stigarna, det är synd. Andra områden har bara en liten park. Så är det inte här i Vårby, vi har mycket natur
>
> - Man, 30-års åldern

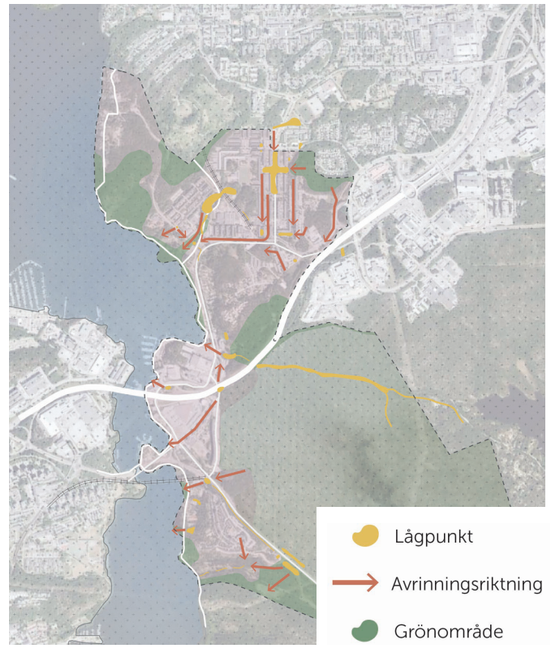
Skyfall och flödesreglering
I och med att mer natur omvandlas, behöver nya grönytor och lösningar skapas för att ta hand om ökade mängder regn och återkommande skyfall. Skyfall är stora mängder regn som faller på kort tid och kan skapa större översvämningar.

Dagvattensystemet är inte utformat för att kunna hantera de stora skyfall som kommer ungefär vart hundrade år. Vid dessa stora regn översvämmas dagens system och stora vattenmängder kommer att rinna på markytor och bli stående i lokala lågpunkter. Därför är det av stor betydelse att arbeta med gröna ytor, infiltration och tekniska lösningar för att hantera vattenmängderna. Det är av stor vikt att arbeta med dagvatten i stadsrummet och att säkerställa att det finns ytor vattnet att rinna till. Dessa ytor kan exempelvis vara multifunktionella och vid skyfall fungera som en översvämningsyta.

Utvecklingen av Vårby visar på hur områdets bebyggelsestruktur förändras och kompletteras med ny bebyggelse. Samtidigt tillförs nya grönområden i form av fickparker, stadsdelsparker och gröna stråk. Dessa grönområden i stadsstrukturen fyller också en viktig funktion då de kan hjälpa till att hantera stora flöden av dagvatten vid intensiva regn och skyfall.

Tillkommande bebyggelse ska placeras och utformas så att skador på byggnader, anläggningar och omgivningen minimeras vid kraftiga skyfall. Samtidigt behöver lågpunkter identifieras och kapaciteten i ledningsnätet ses över. Lågpunkterna är utspridda i stadsdelen, vilket visas på kartan till höger.

För dagvattenhanteringen i området ska den beakta de förutsättningar som finns. Hanteringen av dagvatten ska alltid sträva efter att statusen för mottagaren av vattnet (recipienten) förbättras. Rening av dagvatten kan ske medan det rinner mot recipienten varför utformningen av bland annat Vårbyravinen blir av stor betydelse. Förutsättningarna bedöms som goda i att finna bra lösningar för att hantera dagvattnet i Vårby.



Kartan visar lågpunkterna (gula) där vatten vid skyfall kan komma att samlas. Pilarna visar hur vattnet rinner vidare mot Mälaren som är recipienten för nästan allt dagvatten och skyfall i Vårby. Grönområden kan hjälpa till att ta hand om skyfall och dagvatten beroende på hur de utformas.

DELSTRATEGIER - HÄLSOFRÄMJANDE & TRYGG

Den bärande strategin går att bryta ner i dessa fem delstrategier som på olika sätt genomsyrar de förslag som presenterats i kapitlet.

1 **Offentliga rum i mänsklig skala med bottenvåningar som aktiveras med rätt innehåll**
Offentliga platser ramas in och gestaltas för att skapa rum i en mänsklig skala. Baksidor omvandlas till framsidor och bottenvåningar ger utrymme för innehåll som fungerar på platsen, kompletterar och bidrar med värde.

2 **En variation av gröna rum med mjuka övergångar, från det anlagda till det naturliga**
De gröna rummen ger möjlighet till vila och rekreation och bildar goda livsmiljöer för djur och växter. Tydliga entréer ut i det gröna och gradvisa övergångar från programmerade ytor till naturmark skapar trygghet och tillgängliggör naturen för alla.

3 **Variationsrika miljöer som prioriterar människan i gaturummet och uppmuntrar till rörelse**
En nytänkande trafikmaktsordning gör det lätt och säkert att gå eller cykla. Upplevelserika miljöer med mycket att upptäcka längs vägen gör rörelsen lustfylld. Uterummen har gott om plats för lek, idrott och annan fysisk aktivitet.

4 **Bebyggelsen ordnas och formas för att skapa ett gott mikroklimat**
Platser med god tillgång till solljus och skugga alla tider på året har hög prioritet. Bebyggelse och grönska används medvetet för att dämpa buller, rena luften och bidra till behagliga vind- och väderförhållanden.

5 **Bostäder med direkt tillgång till kvalitativa, rymliga och väldefinierade uterum**
Samtliga bostäder ska ha direkt tillgång till utemiljöer med ett gott mikroklimat som ger förutsättningar för lek, avkoppling och socialt umgänge. Gränsen mellan privat och offentligt är tydlig samtidigt som olika rum kompletterar varandra.

HÅLLBAR PLANERING ÖVER TID

Vårbys utvecklingsplan ska ses som en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen och är inte juridiskt bindande utan ett ramverk för kommande detaljplanering.

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig framtida utveckling av Vårby och tydliggör Huddinge kommuns ambitioner och riktlinjer för att på lång sikt utveckla ett idag relativt glest bebyggt stadsdel till en attraktiv och tät stadsdel med fler invånare. Utvecklingsplanen ska ge stöd för de mål och visioner som är fastställda för Vårby och den stadsutveckling som bedöms ske fram till 2050.

Det är viktigt att planen kan tillgodose efterfrågan både vad gäller bostäder, olika typer av service och utrymme för kultur och fritidsaktiviteter samt lokaler för näringslivet.
En så stor förändring som möjligörs tar många år, beror på många olika aktörers agerande och på hur den ekonomiska konjunkturen varierar över tid.

Genom att besluta om utvecklingsplanen ger kommunfullmäktige en tydlig signal om vilka principer och riktlinjer för hur Vårby ska växa och förändras. Den juridiskt bindande regleringen av markens användning och av bebyggelsen inom kommunen sker genom detaljplaneprocessen.Detaljplanearbetet blir därför ett viktigt redskap för att leda arbetet vidare, där kommunen har en viktig uppgift i att bevaka att den följer utvecklingsplanens inriktning.

FORTSATT PLANERING

För att området ska kunna utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt behövs en idé om i vilken ordning olika delar av området ska växa fram. I vissa delar kan kommunen skapa intäkter till exempel genom att ny exploaterbar mark frigörs och i andra genererar stadsutvecklingen stora kostnader som till exempel investeringar i ny infrastruktur.

Det är viktigt att det finns en god balans mellan de delar som ger intäkter och de som genererar investeringsbehov. Förutom att tekniska system kan behöva finnas på plats behöver också kommunens ekonomi kunna hantera de kostnader som uppstår i och med genomförandet av planen.

Nya invånare ger kommunen ökade skatteintäkter vilket samtidigt genererar behov av investeringar i såväl ny infrastruktur, vatten- och avlopp, vägar, skolor och förskolor. Utifrån de initiala kostnadsutredningar som gjorts för den förtätning utvecklingsplanen möjliggör gör Huddinge kommun bedömningen att det finns exploateringsekonomiska förutsättningar att arbeta vidare med utvecklingsplanen som grund.

ETT NYTT VÅRBY VÄXER FRAM

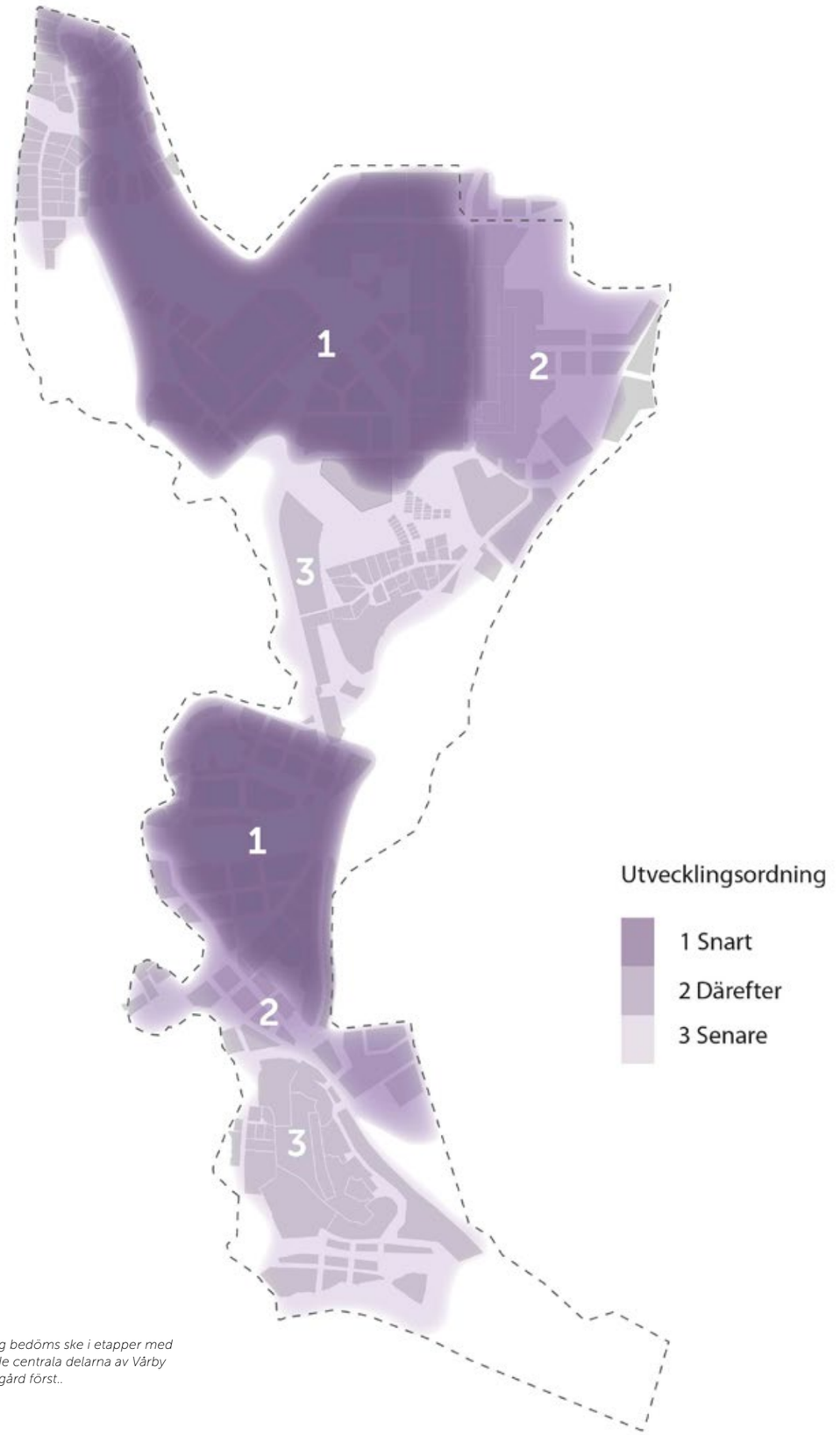
Eftersom konjunkturer, marknaden och kommunenkoncernens ekonomi till stora delar styr takten i utvecklingen går det inte exakt att tidsätta utfallet av utvecklingen. Däremot är det möjligt att styra i vilken ordning och riktning förtätningen sker. För att skapa en tilltalande stadsmiljö är bedömningen att det är bäst att staden växer först i vissa delar och sedan fortsätter åt olika håll enligt principen först, därefter och senare. Förslaget till riktningar går att utläsa i kartan på nästa sida.

Stadsdelen bör utvecklas med utgångspunkt i de centrala delarna av Vårby haga och Vårby gård först. De delar som redan idag är pågående eller möjliga att starta ganska snart är i kartan markerade med 1.

Sedan bör Vårby kunna växa både österut och norrut i de delar där kostnader för stora investeringar i vägar och andra anläggningar bedöms kunna bäras av intilliggande exploateringar. I kartan är dessa områden markerade med 2.

Därefter finns det avgränsade delar av Vårby haga samt längs med Botkyrkaleden som är beroende av att trafiken avlastas av den nya Tvärförbindelsen som därmed bedöms ske senare, i kartan markerad med 3.

Områden där markägare är övervägande bostadsrättsföreningar och enskilda äganderätter kan också förtätas om fastighetsägaren vill det. Huddinge kommun är positiv till att Vårby förtätas även i dessa områden men genomförandet bygger helt på att fastighetsägaren vill och har möjlighet att själva driva förtätningsprojekt eller med hjälp av samarbetspart. I kartan är dessa områden också markerade med 3.



Vårbys utveckling bedöms ske i etapper med utgångspunkt i de centrala delarna av Vårby haga och Vårby gård först..

KONSEKVENSER OCH REKOMMENDATIONER

RISKER OCH KONSEKVENSER

Ett genomförande av utvecklingsplanen för Vårby kommer att innebära ett flertal konsekvenser och förändringar. Samtidigt finns det ett antal risker som behöver belysas tidigt som kan komma att påverka genomförandet.

Kulturmiljö
Motstående intressen i form av att bevara och förändra kan vara en utmaning när det kommer till kulturmiljöer. Kommunen kommer att behöva göra avvägningar mellan olika intressen vid ett genomförande. Vid ingrepp i kulturmiljöer är det av mycket stor vikt att se vilka kompensationsåtgärder som kan användas för ersätta det som tas bort. Alla ingrepp i kulturmiljöerna behöver också stämmas av med länsstyrelsen inför ett genomförande.

Buller
Delar av Vårby är utsatt för stora bullerstörningar från större infrastruktur. Det är av stor vikt för dessa projekt att i tidigt skede analysera och säkerställa att bullersituationen kan hanteras i enlighet med gällande lagstiftning.

Strandskydd
Strandskyddet syftar till att trygga allmänhetens tillgång till vatten samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Vid arbete med att ta fram nya detaljplaner infaller strandskyddet igen även om det är upphävt i den gällande detaljplanen. För att få göra avsteg från strandskyddet reglerar lagstiftningen ett antal skäl som behöver motiveras. I arbetet med de kommande detaljplanerna är det därför av stor vikt att frågan kring strandskyddet hanteras så att allmänhetens tillgång till stranden kan säkerställas samtidigt som det tryggar de goda livsvillkoren för djur- och växtlivet.

Tekniska försörjningssystem
Vid genomförandet av projekten i Vårby behöver kommunen se över statusen för de tekniska försörjningssystemen som finns på plats. Dessa kan ha för liten kapacitet eller vara i behov av nya lösningar. Då dessa system säkerställer att nya byggnader och platser kan användas behöver kommunen och fastighetsägare ha en bra förståelse för dessa frågor tidigt vid delprojektens genomförande.

Vattenskydd
Hela Vårby omgärdas av dricksvattenskydd och det är därför viktigt att tidigt arbeta med att skapa ytor för infiltration och rening av regnvatten innan det når Mälaren. Detta också för att bidra till vattenförvaltningens miljökvalitetsnormer som behöver uppnås.

Arkitektur och gestaltning
Utveckling av snarlika områden i samma skala tenderar ofta att resultera i stora komplexa projekt att genomföra. Det innebär ofta stora intrång som påverkar den övergripande strukturen och gestaltningen negativt.

För att motverka detta är det bättre med att dela upp utvecklingen och möjliggöra mindre projekt för att på så sätt underlätta genomförandet och bidra till en större variation i gestaltning och aktiva byggaktörer. Med mindre projekt ges också möjligheten att bebyggelsen i kvarter och längs med gator bryts upp och ges större variation. Detta är viktigt då storskaligheten från när nuvarande bebyggelse uppfördes inte är eftersträvansvärt.

Omvandlingen av en del områden inom Vårby kan innebära att ägandet av fastigheter behöver förändras för att möjliggöra en mer effektiv markanvändning i enlighet med utvecklingsplanens intentioner. Denna förändring kommer behöva ske över lång tid.



SOCIAL KONSEKVENSANALYS

En social konsekvensanalys av utvecklingsplanen har genomförts av White Arkitekter på uppdrag av Huddinge kommun och syftar till att belysa hur utvecklingsplanen hanterar sociala aspekter av de möjligheter som presenteras. Slutsatsen i bedömningen är att ett genomförande av utvecklingsplanen kan komma att leda till förbättringar på flera områden för Vårby.

Sammanfattande rekommendationer
En styrka är att planen adresserar de sociala behov som lyfts fram i nulägesanalysen på ett tydligt sätt, till exempel när det gäller ökad trygghet, fler mötesplatser, inkluderande offentliga rum och stärkta kopplingar. Planen bygger också vidare på Vårbys många styrkor, särskilt sådant som invånarna själva lyfter fram som värdefullt. Samtidigt finns flera utmaningar. Det gäller bland annat svårigheten i att förhålla sig till storskaliga fasta strukturer, begränsade möjligheter att etablera handel, bullerutsatta miljöer, att Vårby av vissa har ett dåligt rykte och de boendes känsla av utanförskap.

För det fortsatta utvecklingsarbetet lämnas ett antal rekommendationer, som berör utvecklingsplanens område och andra typer av åtgärder som Huddinge kommun kan arbeta vidare med utanför ramarna för utvecklingsplanen:

- Passagerna för gång- och cykeltrafik under E4/E20 är kritiska för att knyta samman stadsdelen. Därför behöver stor omsorg läggas på att skapa trivsamma miljöer i dessa lägen, trots den stora trafikapparaten.

- Undvik att tillföra ny storskalighet. Låt istället den befintliga strukturen utgöra ett ramverk inom vilket olika tillägg kan göras. Dessa tillägg bör vara småskaliga projekt, gärna med olika karaktär och arkitektoniska uttryck.

- Vattenlinjen får inte upplevas som privat mark. Därför blir det viktigt med gestaltning som tydligt signalerar att det är allmän plats.

- Vårby har begränsade möjligheter att locka till sig ett stort utbud av handel. Fokusera istället på närservice, de offentliga platserna, restauranger och caféer liksom lokaler för föreningsliv och offentligt finansierad verksamhet.

- När nya bostäder och områden tillkommer finns en risk att de äldre delarna betraktas som än mer eftersatta. För att undvika sådan polarisering är det viktigt att utvecklingen av de olika delarna samordnas och går i takt.

- För att skapa inkluderande offentliga rum blir det viktigt att satsa på en normmedveten gestaltning, dialog och medskapande.

- Många barn i Vårby rör sig mycket lokalt i sin vardag och använder i hög utsträckning parker och lekplatser i närmiljön, ofta väldigt bostadsnära. Därför blir det viktigt att utforma sådana platser för ett bredare åldersspann, även i den lilla skalan.

- Många Vårbybor upplever Vårby som en bortglömd och nedprioriterad plats. Därför rekommenderas att den kommunala närvaron i stadsdelen ökas på olika sätt.

- För att skapa en mer trivsam gatumiljö längs med Bäckgårdsvägen och få till en hållbar ekonomisk kalkyl krävs samverkan mellan olika fastighetsägare.

- Sträva efter prisrimliga bostäder liksom en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper som passar olika livsstilar och familjekonstellationer. Det kan till exempel efterfrågas och prioriteras vid markanvisningar.

Medskick till andra delar av Huddinge kommuns arbete för utvecklingen av Vårby som inte ingår i utvecklingsplanens fokus:

- Vårby har den lägsta andelen barn i kulturskolan i hela Huddinge. Tillför därför lokala kulturverksamheter med barn som prioriterad målgrupp, gärna av uppsökande karaktär.

- Satsa på marknadsföring av Vårby där stadsdelens unika tillgångar och pågående utvecklingsarbeten lyfts fram.

Artikel 2:
Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras. bästa ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet.

Artikel 12:
Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem.



Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
www.huddinge.se

Adress
Kyrkogårdsvägen 12
141 85 Huddinge

Utvecklingsplan för Vårby



UTVECKLINGSPLAN FÖR KUNGENS KURVA

SAMRÅDSVERSION



Huddinge

Organisation

Utvecklingsplanen har tagits fram av Huddinge kommun med hjälp av PE Teknik och Arkitektur samt underkonsult Mandaworks.

Huddinge kommun
Sandra Bratt, projektledare och områdesstrateg
Charlotte Persson, Projektägare
Linda Dahlberg, Samhällsplanerare
Carolin Andersson, enhetschef
Emma Hirsch, Trafikplanerare
Albin Frandsen, Exploateringsingenjör

PE Teknik och Arkitektur
Therese Ericsson
Jacob Wesström
Johan Jacobsson
Lovisa Thorsén
Hanna Fürstenberg

Mandaworks
Emilia Puotinen
Patrick Verhoeven
Alessandro Macaluso
Konstantin Miroshnychenko
Emeline Lex

Dokumentnamn: Utvecklingsplan för Kungens kurva
KS-dnr: KS-2018/257
Utvecklingsplanen finns att läsa på kommunens hemsida: www.huddinge.se
Dokumenttyp: Styrdokument
Ansvarig förvaltning: Kommunstyrelsens förvaltning
Beslut:
Dokumentinformation: Utvecklingsplanen är en fördjupning av översiktsplanen och anger Huddinge kommuns långsiktiga ambition för stadsdelen Kungens kurva i Huddinge.

Sammanfattning

Utvecklingsplanen visar möjlig utveckling för Kungens kurva fram till år 2050 eller ännu längre fram i tiden. Planen fyller glappet mellan kommunens översiktsplan och de efterföljande detaljplanerna. Planen vägleder utvecklingen på ett mer direkt och konkret sätt än vad översiktsplanen gör men är samtidigt inte så detaljerad som ett detaljplaneprogram eller en detaljplan. Utvecklingsplanen är liksom kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande.

Utgångspunkten i arbetet är visionen för den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva. Givet de utmaningar den växande regionen står inför samt trender som påverkar utvecklingen bygger visionen på att Kungens kurva även fortsättningsvis ska ha en stark attraktionskraft. Vägen fram är att Kungens kurva utvecklas som en förstad som innehåller olika områden med olika och blandade funktioner. Där handelsplatsen finns kvar men i komprimerad skala och där vi fyller på med i första hand bostäder. Vi binder samman Kungens kurva med Skärholmen och drar nytta av mängden människor som rör sig på platsen. Genom gröna länkar knyts Gömmarens naturreservat närmare platsen och funktioner samt nya kopplingar gör det lätt och inbjudande att röra sig till fots eller på cykel genom stadsmiljön.

Utvecklingsplanen presenterar fyra bärande strategier för den föreslagna utvecklingen. Strategierna berör olika teman och fokuserar på att skapa en urban och trygg stadskärna där människor kan mötas, resa och röra sig hållbart, utveckla platsens identitet som en naturnära plats och skapa en hållbar struktur inför framtiden samt vara en livfull dynamisk destination och mötesplats.

Målsättningen är att skapa en dynamisk livfull och naturnära stadskärna som uppmuntrar till att besöka, arbeta, handla, bo umgås, leka, idrotta, utbilda sig och slappna av.

Utvecklingsplanen redovisar de stora strukturerna som inte kan avgöras i enskilda samhällsbyggnadsprojekt. Planen ska vara garanten för att de delar som sedan byggs var för sig passar ihop och skapar en attraktiv plats där människor vill leva, driva sina företag eller besöka. Utvecklingsplanens fokus är att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling av Kungens kurva. De kvaliteter som finns på platsen ska kunna utvecklas, samtidigt ska nya kvaliteter läggas till, som till exempel nya parker och stråk för att länka samman Kungens kurva bättre internt och med omkringliggande områden.

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig bebyggelsestruktur, infrastruktur och grön- och blåstruktur på en översiktlig strategisk nivå. Planen ger också förslag till hur Kungens kurva kan utvecklas med olika typer av innehåll som offentlig och kommersiell service, mötesplatser med mera.

Innehåll

Sammanfattning 2
Innehåll 3
Inledning 4
- Utvecklingsplanen är vägledande för kommande detaljplanering 4
- Process 5
- Övergripande planer och styrdokument 5
- Pågående strategiska projekt i området 6
- Geografiskt läge 7
- Historisk tillbakablick 8
- Området idag 9

Kungens kurva år 2050 10
Målbild 12
Fyra bärande strategier 14
Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas 18
- Varierad och tät stadsmiljö 21
- Varierad stadssiluett 23
- Trygg och attraktiv stadsmiljö 25
- Stark identitet med historisk förankring 27

Hållbara resesätt och människor i rörelse 30
- Sammankopplat och finmaskigt nätverk 33
- Upplevelserika gaturum 37
- Smidig mobilitet och hållbara parkeringstjänster 39
- Sammankopplad nod 41

Naturnära och hållbar stadskärna 44
- Närheten till naturen präglar hela området 46
- Generös grönska 49
- Höga vistelsevärden och plats för rekreation 51
- Hållbar och klimatanpassad 53

Dynamisk livfull destination och mötesplats 58
- Upplevelserik destination 60
- Livfull stad 61
- Attraktivt för etablering av arbetsplatser 63
- Nära till lokala målpunkter 65

Sammanfattning 66
Hållbar planering över tid 69
Konsekvenser och rekommendationer 70

Inledning

Utvecklingsplanen är vägledande för kommande detaljplanering

Kungens kurva har under flera år pekats ut som ett område med stor stadsutvecklingspotential och som tillsammans med Skärholmen ska fungera som en regional stadskärna. Utvecklingsplanen ska visa på en långsiktigt hållbar stadsutveckling och en sammanhållen planeringsinriktning som visar vägen för vilka kvaliteter och funktioner stadskärnan kan inrymma.

Utvecklingsplanen är en konkretisering av den kommunövergripande översiktsplanen (ÖP), som i sin tur utgår från den regionala utvecklingsplanen för Stockholms (RUFS 2050). Utvecklingsplanen är liksom översiktsplanen inte juridiskt bindande.

Utvecklingsplanen är ett underlag för efterföljande planering. Den fungerar som ett ramverk att utgå från på lång sikt och är samtidigt flexibel för att kunna anpassas till förändrade krav och nya förutsättningar. Planen ska säkerställa en långsiktigt hållbar stadsutveckling och en sammanhållen planeringsinriktning varför all mark i området ingår i planen, även den som kommunen inte har rådighet över.

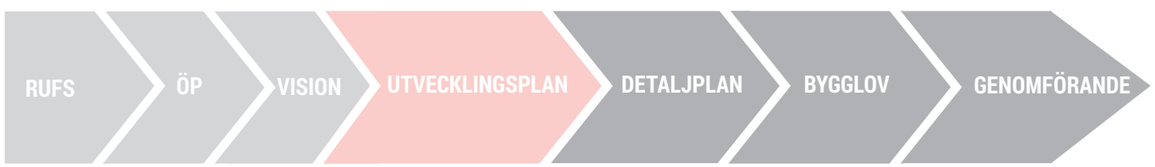
Planen ger ramar och riktlinjer för kommande detaljplaner (DP) samt investeringar i offentliga miljöer, verksamheter och infrastruktur.

Den är vägledande i diskussioner med privata investerare och andra aktörer som till exempel statliga och regionala aktörer, föreningar eller ideella organisationer som bidrar i utvecklingen av stadsdelen. Vid ett fåtal tillfällen kan det finnas skäl att ta fram ett planprogram före arbetet med en detaljplan (DP) påbörjas.

Utvecklingsplanen visar möjlig utveckling av Kungens kurva på lång sikt fram till 2050 eller ännu längre. När och om utvecklingen faktiskt sker beror på marknadens intresse, fastighetsägarnas intresse samt på kommunens ekonomiska förmåga.

Sammanfattningsvis syftar utvecklingsplanen till att:

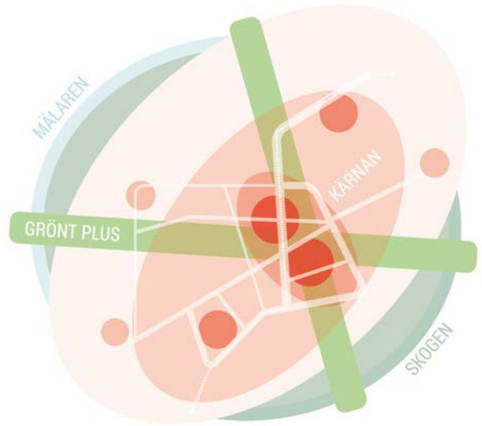
- Ge en sammanhållen idé för hur området ska utvecklas över tid. Planen är garanten för att de projekt som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en helhet.
- Ge ramar och riktlinjer för kommande planering och investering.
- Vara ett underlag för fortsatt dialog om utvecklingen av Kungens kurva med verksamma, besökare och boende i närområdet. Utvecklingsplanen ska även fungera som ett underlag till fortsatt dialog med de intressenter som vill vara med och bidra till utvecklingen av området.



Processen från regional planering till genomförande

Process

År 2019 initierades en process tillsammans med Stockholms stad för att revidera den gällande visionen för den regionala stadskärnan Skärholmen - Kungens kurva, som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFS 2050. Syftet med visionsarbetet var att Huddinge kommun tillsammans med Stockholms stad skulle ta fram och samlas kring en gemensam vision för utvecklingen av den regionala stadskärnan på en övergripande nivå.



Vision för den regionala stadskärnan. Bild: Mandaworks

Med utvecklingsplanen vill Huddinge kommun säkerställa en process som tål upp och nedgångar i konjunkturen. Planen ska också ge ett stabilt ramverk som ska fungera som en långsiktig plan för att möta ett framtida behov av en mer funktionsblandad och tät bebyggelse i en växande region.

Utvecklingsplanen grundar sig på RUFS 2050, den kommunövergripande översiktsplanen, kommunala styrdokument, visionsarbetet för den regionala stadskärnan, tidigare medborgardialoger, utredningar och pågående detaljplaner.

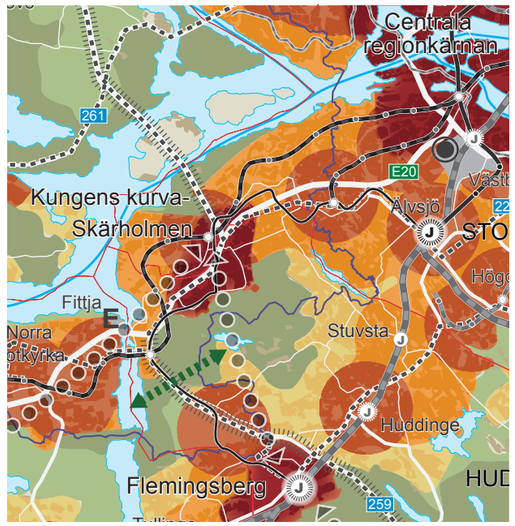
Övergripande planer och styrdokument

Sverigeförhandlingen

Den 21 april 2017 tecknade Huddinge kommun avtal med staten, Region Stockholm och Stockholms stad om att förverkliga Spårväg syd. Huddinge kommuns åtagande innebär medfinansiering av Spårväg syd och att det byggs 18 500 bostäder i anslutning till spårvägen till år 2035. Sverigeförhandlingen inkluderar även flera investeringar i cykelnätet i Huddinge kommun.

Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050)

Kungens kurva-Skärholmen har enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFS 2050) pekats ut som en regional stadskärna. Åtta regionala stadskärnor med stor utvecklingspotential har pekats ut och tanken med en flerkärnig struktur är att kärnorna ska bli attraktiva komplement till den centrala regionkärnan. De ska verka för sammanhållen utveckling av bostäder och verksamheter samt för att balansera den snabba tillväxten i den centrala regionkärnan på ett hållbart sätt. De regionala stadskärnorna ska också kunna erbjuda goda förutsättningar för näringslivet och en god livsmiljö.



Utsnitt ur kartunderlag för RUFS 2050

Huddinge Översiktsplan 2030 (ÖP 2030)

Målet är att Kungens kurva och Skärholmen ska utvecklas till ett gemensamt område. Inriktningen är att skapa ett blandat område som är levande och har en tydlig struktur för de som bor, arbetar och besöker området.

Översiktsplanen beskriver handeln och arbetsplatser i området som viktiga att ta tillvara och utveckla. Samtidigt utvecklas området med funktioner inom utbildning, icke störande verksamheter, kontor och bostäder för en mer mångsidig användning. Området föreslås få urbana kvaliteter och skapa en tät bebyggelsestruktur som ger förutsättningar för hållbar utveckling.

Kopplingar till omkringliggande områden och förbättrad kollektivtrafik identifieras som viktiga delar att utveckla. En överdäckning mellan Kungens kurva och Skärholmen är utpekad som en långsiktig vision tillsammans med kompletterande åtgärder för att minska barriärerna mellan områdena och utveckla flera trafikslag.

ÖP anger att förutsättningarna för att ändra gränsen för Gömmarens naturreservat ska studeras. Detta gäller det område som ligger söder om Kungens kurvaleden så att det blir möjligt att bebygga området närmast Kungens kurvaleden.

Hållbar utveckling

Städernas utveckling och urbaniseringen spelar en avgörande roll för social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Utvecklingsplanen är framtagen i linje med FN:s globala mål. Utvecklingsplanen tar även hänsyn till FN:s konvention om barnets rättigheter, som blev svensk lag i januari 2020.

Övriga mål och styrdokument

Utvecklingsplanen förhåller sig även till kommunala mål och styrdokument såsom exempelvis:

- Parkstrategi
- Trafikstrategier
- Dagvattenstrategi
- Arkitekturstrategi m.fl.

Pågående strategiska projekt i området

Planprogram för fastigheten Diametern med flera

Centralt i Kungens kurva, mellan IKEA och Heron city finns ett planprogram för fastigheten DIametern m.fl. . Planprogrammet föreslår mer än 3000 bostäder, skola och ett flertal förskolor. Ambitionen är att utveckla en ny tät och blandad stadsdel med en egen identitet. Målbilden för området är att skapa en plats med många boende, arbetsplatser, park, mötesplatser, kultur och offentlig service – där faktorer som att bygga högt och tätt beskrivs som viktiga för att få ett önskat stadsliv. Vidare kommer området även präglas av en stor park centralt i stadsdelen vilken ska erbjuda invånarna en plats för rekreation, mötesplatser och grönska. Den preliminära tidplanen för utbyggnad av hela området är att det kan vara helt utbyggt fram till år 2040.

Spårväg syd

Spårväg syd kommer att gå mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen vilket ger nya och snabba resmöjligheter till och från Kungens kurva i södra Stockholm.

Förbifart Stockholm

E4 Förbifart Stockholm kommer att binda ihop Kungens kurva och södra Stockholm med norra Stockholm där restiden uppskattas till 15 minuter. Förbifart Stockholm går från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr med sex nya trafikplatser.

Tvärförbindelse södertörn

Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn skapar en ny tvärkoppling i södra Stockholm vilket gör Kungens kurva mer tillgängligt och sammankopplat med sin omgivning. Tvärförbindelse Södertörn kommer att gå mellan E4/E20 vid Vårby till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge kommun.

Geografiskt läge

Kungens kurva är beläget ca 15 km söder om Stockholms centrala delar, i den nordvästra delen av Huddinge kommun. Området omges av stadsdelarna Segeltorp i öst, Vårby i sydväst och Skärholmen i norr. I syd och sydöst gränsar Kungens kurva mot Gömmarens naturreservat.

Skärholmen

Skärholmen gränsar till Kungens kurva i norr och områdena separeras av E4/E20. Skärholmen består till stora delar av flerfamiljshus från 60-talets miljonprogram och Skärholmens centrum där tunnelbana finns. Kungens kurva tillsammans med Skärholmen är utpekad som en regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) och ambitionen är att områdena ska kopplas samman och bli ett område.

Vårby gård

Vårby gård ligger intill Mälaren och gränsar till Kungens kurva i sydväst och områdena separeras av E4/E20. Vårby gård består till stora delar av flerfamiljshus från 70-talets miljonprogram, här finns också två småhusområden och ett lokalt centrum med tunnelbana.

Segeltorp

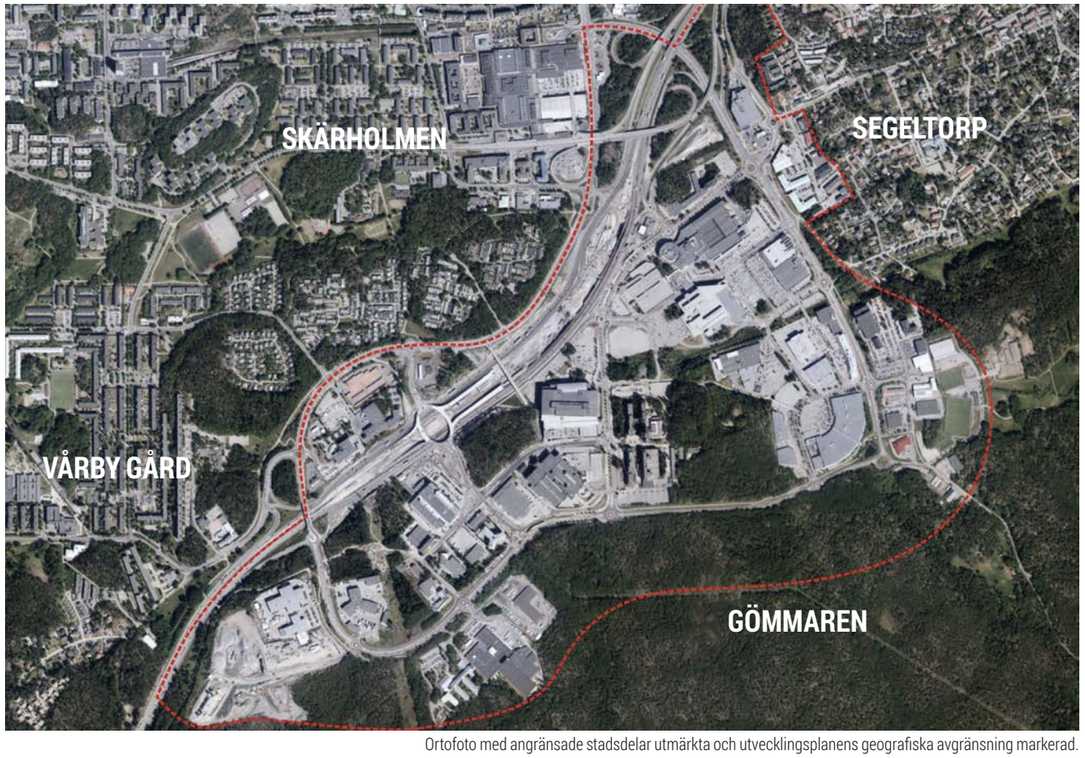
Segeltorp ligger öster om Kungens kurva och består till största delen av småhus. I Segeltorp ligger Segeltorps idrottsplats som direkt angränsar till Kungens kurva.

Gömmaren

Gömmarens naturreservat gränsar mot Kungens kurva i syd och sydöst och består av regionalt värdefull natur och är ett viktigt rekreationsområde.

Utvecklingsplanens geografiska avgränsning

Geografiskt omfattar utvecklingsplanen Huddinges del av den regionala stadskärnan Kungens kurva- Skärholmen. Området är i huvudsak beläget söder om E4/E20 men området Lindvreten som är beläget nord-öst tillhör också Huddinge kommun och ingår i utvecklingsplanens geografiska avgränsning.



Ortofoto med angränsade stadsdelar utmärkta och utvecklingsplanens geografiska avgränsning markerad.

Historisk tillbakablick

Det var den 28 september 1946 som kung Gustav V:s bil sladdade ner i diket, då mitt ute i ingenstans, på väg från en jakt på Tullgarn till middagen på slottet. Alla i bilen klarade sig oskadda och kungen blev enligt uppgift inte ens blöt om fötterna när han klev ur den dikeskörda bilen. Föga visste han då att han där och då markerade ett nytt landmärke och destination. Markområdet i anslutning till dikeskörningen, där Skärholmens centrum ligger idag, tillhörde ursprungligen Smista gård. Området var på den tiden ett jordbruks-landskap med skogklädda höjder och dalgångar. Genom trakten gick Södertäljevägen som sedan 1953 hade motorvägsstandard med 7,5 meter breda, dubbla körbanor i varje riktning och en fem meter bred mittremsa. När Tore Jakobson öppnade två ESSO-mackar i området dök återigen begreppet Kungens kurva upp, namnet fastnade och är numera det officiella namnet på området söder om E4/E20.

Vårby gård och Skärholmens gård i Huddinge hade köpts av Stockholm 1931 respektive 1944. I 1952 års generalplan föreslogs att tunnelbanan skulle dras vidare från Mälarhöjden till de nyligen köpta områdena i sydväst. När Stockholm avslutat förhandlingarna med fastighetsägarna i Sätra påbörjade stadens ledande social-demokratiska tjänstemän i största hemlighet förhandlingar med den starkaste motståndaren till Stockholms expansion i grann-kommunerna, kommunstyrelsens ordförande i Huddinge, Nils Eliasson.

Uppgörelsen gick ut på att Stockholm skulle inkorporera de delar av Vårby gård som låg i direkt anslutning till Stockholm, medan Huddinge skulle få köpa större delen av Vårbyegendomen. Priset per kvadratmeter var mycket lågt och motiverades med en klausul om att marken i huvudsak skulle användas för friluftsliv. Inkorporeringen kallades för en gränsreglering eftersom man tidigare lovat att sluta inkorporera grannkommuner. Vårbyaffären offentliggjordes i juni 1961 och orsakade politisk kris då socialdemokraterna med Hjalmar Mehr i spetsen bland annat hade rundat det folkpartistiska fastig-hetsborgarrådet. Borgerliga tidningar skrev om maktfullkomlighet och persondiktatur. Trots att avtalet mellan kommunerna gällde från januari 1963 förhalade Stockholm i det längsta Huddinges markköp. Detta hindrade inte Huddinge kommun från att omedelbart påbörja en lukrativ försäljning av tomter inom norra delen av friluftsområdet till privata företag till Stockholms förtret. Så kom det sig att IKEA, Esso och Metro etablerade sig vid Kungens kurva.

Kungens kurva har utvecklats i etapper sedan mitten av 1960-talet då IKEA etablerade sig i området. Fram till 1980-talet planlades och utvecklades området för kontor och industrier. Under mitten av 1990-talet ökade efterfrågan på etablering av handel inom Kungens kurva och dagens regionala handelsområde i områdets östra del började växa fram.

Området idag

Kungens kurva är en destination för handel och upplevelser. Områdets tillgänglighet bygger i stor grad på personbilstrafik och bussar, vilket lämnat tydliga spår i den bebyggda miljön där ytor för gång och cykel samt vistelseytor saknas och stora ytor upptas av parkering. Få människor rör sig ute i den offentliga miljön vilket bidrar till en otrygg miljö, särskilt kvällstid då få besökare rör sig i området.

E4/E20 är en barriär som separerar Kungens kurva från Skärholmen och Vårby gård. Det finns få kopplingar mellan områdena. Inom området är det dominerande inslaget stora hårdgjorda ytor för parkering och en trafikal struktur med storskaliga gaturum där bilen prioriteras. Det är svårt att röra sig till fots eller med cykel i och till området på grund av de många barriärer som finns. Målpunkter och funktioner är i hög grad spridda över området. Många delar av gång- och cykelnätet har eller ska rustas upp men för att tillgängliggöra området för gående och cyklister behövs fler gena tillägg. Kungens kurva trafikeras av både lokalbussar och stomnätsbussar men har ingen spårbunden trafik idag.

Området omges av stora gröna kvaliteter i form av Gömmarens naturreservat. Inom området saknas det gröna ytor, ekosystem-tjänster och ytor för rekreation. Det finns gott om möjligheter till rekreation i utkanterna av området vid Segeltorps idrottsplats som inrymmer ridskola, flera konstgräsplaner, ishall med mera.

Kungens kurva har stor dragningskraft som en nationell, regional och lokal destination med ett stort utbud av kommersiell service. Kungens kurva-Skärholmen är Skandinaviens största handelsplats utanför citykärnorna och handeln i området omsätter cirka 7,3 miljarder kronor årligen och cirka 30 miljoner människor besöker området varje år. I området finns bland annat världens största IKEA, Nordens största biografanläggning Filmstaden Heron City och flera internationella företag. Handeln har under hela 2000-talet omvandlats och e-handeln tar allt större marknadsandelar. Utvecklingen för handelsområdet har varit god men redan idag efterfrågar flera hyresgäster mindre lokaler. Givet de utmaningar den växande regionen står inför samt trender som påverkar utvecklingen behöver utvecklingsplanen ge förutsättningar för att Kungens kurva även fortsättningsvis ska ha en stark attraktionskraft.

1946 — **1990** — **2021**



Gustav V dikeskörning, 28 september, 1946. Foto: Okänd fotograf, Huddinge kommun



Kungens kurva tidigt 90-tal. Foto: Okänd fotograf, Huddinge kommun



Kungens kurva shoppingcenter. Foto: Huddinge kommun



Ortofoto på området.

KUNGENS KURVA ÅR 2050



Målbild

För att bibehålla Kungens kurvas attraktionskraft behöver platsen utvecklas som en förstad som innehåller olika områden med olika och blandade funktioner. Där handelsplatsen finns kvar men i komprimerad skala och där vi fyller på med bostäder, andra funktioner och besöksmål. Vi binder samman Kungens kurva med Skärholmen och drar nytta av mängden människor som rör sig på platsen.

Vision - Dynamisk livfull destination och naturnära stadskärna

Kungens kurva är en tillgänglig nationell, regional och lokal destination. Kungens kurva är en levande stad med handel en mångfald av bostäder, mötesplatser, arbetsplatser, målpunkter och funktioner där människor kan mötas, bo och verka. Kungens kurva har också unika gröna kvaliteter och närheten till naturen präglar hela området.

Så når vi dit

För att anta platsens utmaningar och nå visionen för den regionala stadskärnan Skärholmen-Kungens kurva 2050 finns fyra bärande strategier. De bärande strategierna ska visa vägen för den förflyttning som tar Kungens kurva vidare från ett populärt handelsområde och besöksmål till en dynamisk livfull destination och naturnära stadskärna med en mångfald av bostäder, mötesplatser, arbetsplatser, målpunkter och funktioner där människor kan mötas, bo och verka. För varje bärande strategi finns ett antal delstrategier som förtydligar vad som är prioriterat för utvecklingsplanens olika delar.

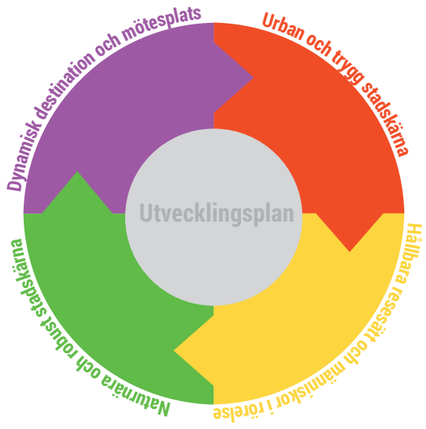
Delstrategierna förtydligar hur respektive strategi uttrycks i den fysiska miljön när kommunen, fastighetsägare och andra intressenter arbetar tillsammans för att förverkliga visionen. Den struktur som föreslås och de bärande strategierna tillsammans med delstrategierna ska ses som ett ramverk, stöd och styrning för fortsatt planering.

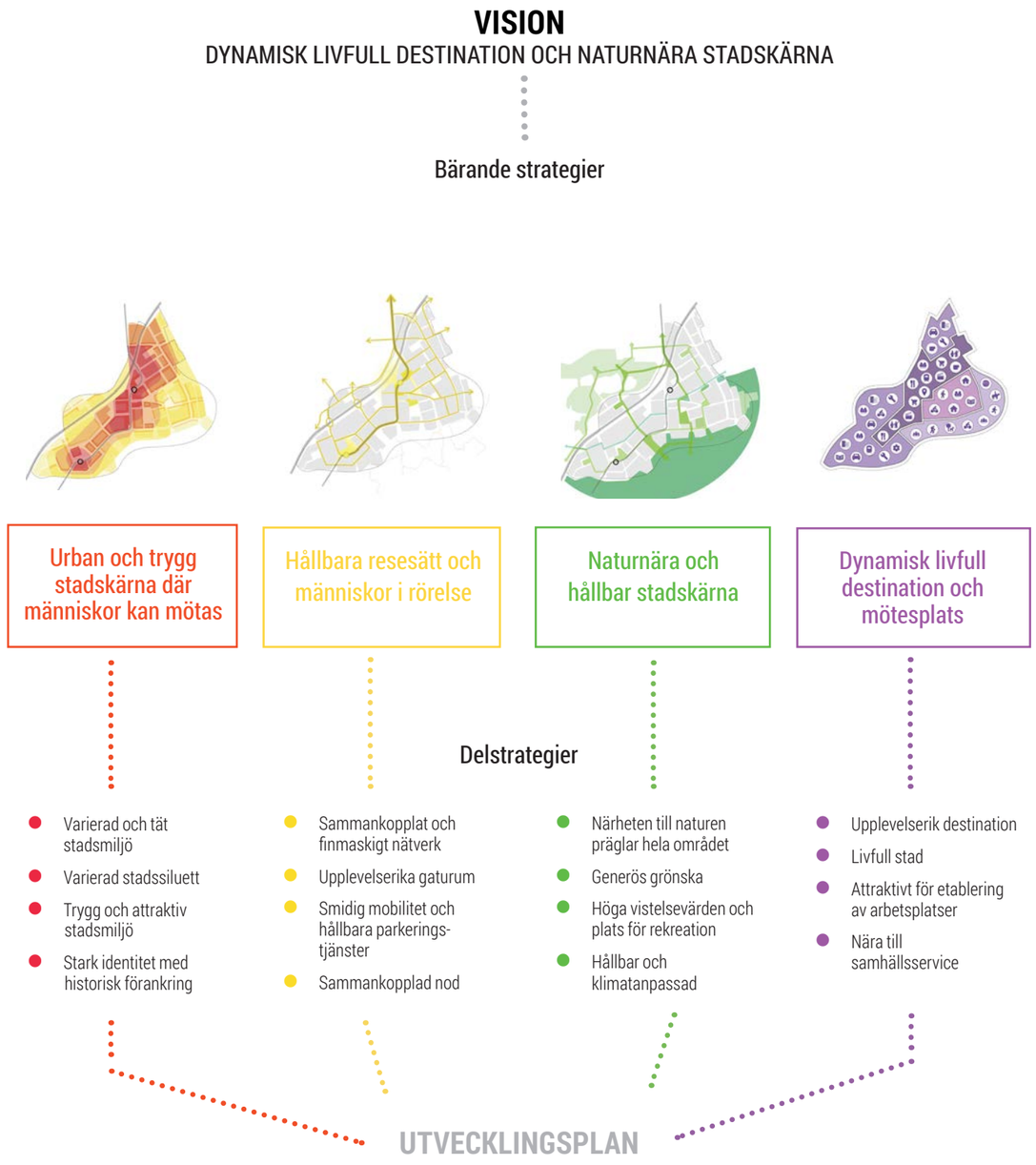
Kungens kurva- fyra bärande strategier

Utvecklingsplanen grundas på fyra bärande strategier som ska visa vägen för utvecklingen av Kungens kurva.

- Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas
- Hållbara resesätt och människor i rörelse
- Naturnära och robust stadskärna
- Dynamisk livfull destination och mötesplats

På de kommande sidorna presenteras de fyra bärande strategierna och delstrategierna kapitelvis med tillhörande diagram och bilder.



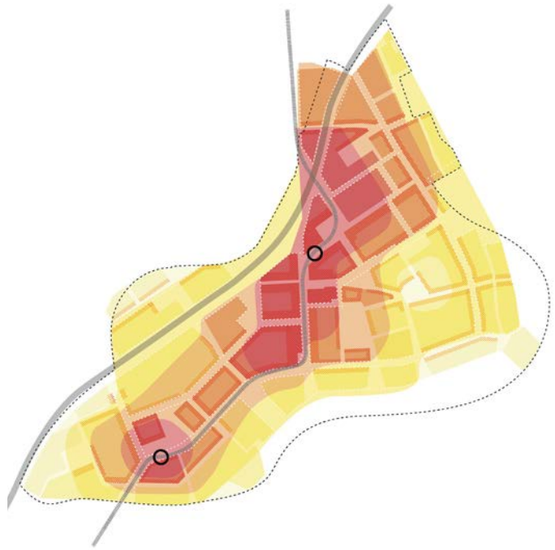


Fyra bärande strategier

1 Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas

I Kungens kurva är den byggda miljön utformad med en attraktiv blandning av arkitektur, typologier och funktioner. Staden är en plats där människor kan mötas, bo och verka oavsett bakgrund eller förutsättningar. En tätare sammanhållen stad och dess dragningskraft med många mötesplatser och funktioner bidrar till fler människor i rörelse, vilket skapar förutsättningar för ett rikt och tryggt stadsliv.

- Den byggda miljön utformas med en variationsrik arkitektur, blandning av typologier och skala. De olika delområdena får olika karaktär genom en blandning av täthet och funktioner.
- En varierad stadssiluett som markerar Kungens kurva mot E4 och den nya bebyggelsen har en anpassad skala i mötet med omkringliggande stadsdelar.
- Stadsmiljön utformas med trygga, attraktiva och inkluderande platser där människor kan mötas.
- Platsens nuvarande karaktär som handelsplats tas tillvara, utvecklas och lyfts till att bli en identitetsskapande faktor som ger stadskärnan sin egen prägel med en historisk förankring



2 Hållbara resesätt och människor i rörelse

Kungens kurva är en regionalt tillgänglig och sammankopplad stadsdel. Det är enkelt att resa och röra sig inom Kungens kurva såväl som till omkringliggande områden och ut i regionen. I Kungens kurva erbjuds möjlighet till hållbara resvanor genom smidiga mobilitetstjänster, kapacitetsstark kollektivtrafik och prioritering av gång och cykel. Det är gent, lätt och tryggt att röra sig inom området som gående och cyklist. Samnyttjande och samlokalisering för ytkrävande parkering tillsammans med mobilitetstjänster utvecklas för att uppmuntra hållbara resesätt.

- Ett sammankopplat och finmaskigt nät introduceras som knyter samman Kungens kurva och kopplar samman med omkringliggande områden vilket gör det enkelt att röra sig inom kärnan och ut i regionen.
- Nya kvaliteter i gaturummet introduceras för att skapa upplevelserika och stadsmässiga gaturum och stråk. Mer plats ges till gående och cyklister för att skapa en stadsmiljö med människor i rörelse.
- Samordning av parkerings- och mobilitetstjänster möjliggörs för att säkerställa effektiv markanvändning och uppmuntra hållbara resesätt.
- Kungens kurva blir en ännu mer tillgänglig sammankopplad nod genom en blandning av bostäder, arbetsplatser och målpunkter vilket ger underlag för ökat kollektivtrafikutbud.



3 Naturnära och hållbar stadskärna

Den direkta närheten till natur- och grönområden, sjöar och Mälaren gör stadskärnan unik. Genom tydliga entréer till Gömmarens naturreservat kan den rekreativa funktionen stärkas lokalt men även som destination för besökare. Ett nätverk av parker av olika storlek fylls med ett varierat innehåll. Kungens kurvas identitet som mötesplats och plats för rekreation stärks genom varierade livsmiljöer för vistelse, aktivitet, idrott och möten. Gröna samband kopplar samman och förstärker värdefulla ekologiska områden. När staden förtätas tillförs och utvecklas ekosystemtjänster för att bidra med värden i stadsmiljön samt för att skapa ett klimatanpassat och tåligt område.

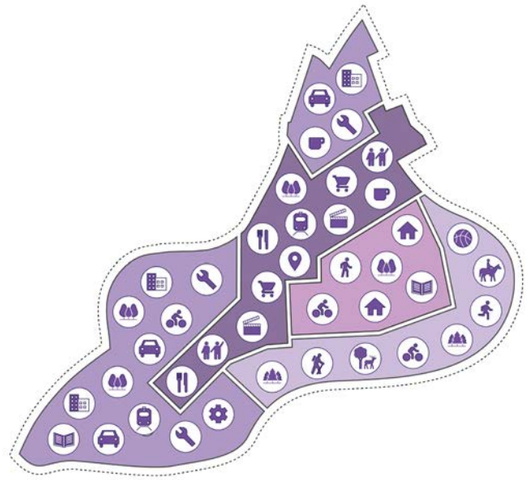
- Förstärkta kopplingar och tydliga entréer möjliggörs vilket förbättrar tillgängligheten och tar tillvara på de unika kvaliteter som Gömmarens naturreservat erbjuder. Befintlig grönska inkluderas i grönstrukturen och blir till identitetsskapande faktorer.
- Ett nätverk av generösa, centrala och attraktiva parker möjliggörs vilket ger plats för integrerad grönska i nära anslutning till bebyggelsen.
- Kungens kurvas identitet som mötesplats och plats för rekreation stärks genom varierade livsmiljöer för vistelse, aktivitet och möten.
- Ett nytt finmaskigt och hållbart blå-grönt nätverk förstärker de ekologiska sambanden i området. Ekosystemtjänster och vattenhantering integreras i gaturummen och bidrar till ett klimatanpassat och tåligt område



4 Dynamisk livfull destination och mötesplats

Kungens kurva är en lokal, regional och nationell destination med handel, en mångfald av mötesplatser, målpunkter och funktioner. Kungens kurva är en levande stad som fungerar som destinationsmål och samtidigt erbjuder ett stort antal och blandning av bostäder, samhällsservice och andra typer av funktioner. I Kungens kurva finns det mötesplatser och aktiviteter för olika tider på dygnet och olika tider på året. Detta skapar förutsättningar att umgås, leka, idrotta, besöka, arbeta, handla, utbilda sig och slappna av.

- Kungens kurvas identitet som destinationsmål tas tillvara och utvecklas till en upplevelserik destination som erbjuder ett brett utbud av upplevelser, tjänster och mötesplatser för alla.
- En stad full av liv och innehåll möjliggörs genom en funktionsblandning som bidrar till att fler människor rör sig till och från en plats eller vistas i stadsmiljön fler tider på dygnet.
- Etablering och utveckling av befintliga arbetsplatser stöds och uppmuntras för att ytterligare stärka Kungens kurva som en sammankopplad regional nod och varierat destinationsmål.
- Ett brett utbud av samhällsservice är en integrerad del av stadskärnan och finns nära för ett enklare vardagsliv



1 Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas

1 Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas

Spridda målpunkter

Kungens kurva är en plats som i huvudsak är en destination för handel och upplevelser och är ett populärt besöksmål. Bebyggelsen ligger utspridd över ett större område med en storskalig utformning och utbredda parkeringsytor. Då det inte finns några bostäder på platsen idag, är området en otrygg plats på kvällen eftersom det rör sig få människor i området på kvällstid. Med stora markytor finns potential att tillföra nya funktioner såsom bostäder i området och samtidigt utveckla platsens handel, upplevelser och arbetsplatser i en integrerad, varierad och sammankopplat struktur. Kungens kurva har potential att bli en levande och trygg stadskärna.

Framtidens blandstad med varierade karaktärer

Kungens kurva utvecklas över tid från att vara en storskalig och gles handelsmiljö till att i delar bli en tät och funktionsblandad stad. Platsens betydelse som viktig handels- och upplevelsedestination kvarstår och stärks. Då nya funktioner tillkommer utvecklas karaktären av området till att bli mer mångsidig vilket bidrar till att levande och varierade stadsrum möjliggörs. 10.000 nya bostäder kan tillkomma, i delar omvandlas nuvarande bebyggelse och utvecklas för att möjliggöra för nya funktioner och byggnader samt en tätare stadsstruktur.

Kungens kurva möter omgivningen

Kungens kurva kopplas samman med den omkringliggande staden genom fler och tydligare entréer. Särskilt kopplingen till Skärholmen stärks och tillkommande bebyggelse möter stadsdelen på ett sätt som tydligt stärker den upplevda stadsmiljön i den regionala stadskärnan.

Mänsklig skala

Inom delar av Kungens kurva bryts storskaligheten upp och en finmaskigare struktur introduceras. Nya kvarterstyper och storlekar ger upphov till en trivsammare stadsmiljö i mänsklig skala där boende och besökare gärna rör sig till fots längs gena kopplingar. Detta kan åstadkommas genom att bryta upp större volymer i mindre enheter, använda olika uttryck och utformning av portar, fönster, skyltfönster, balkong och burspråk. En stadsmiljö i den mänskliga skalan är stimulerande och attraktiv, bidrar till ett bättre lokalt mikroklimat, prioriterar resor till fots och cykel och stärker platsens sociala funktion. Gestaltningen i dessa delar planeras utifrån människan vilket innebär att bottenvåningarna är särskilt viktiga- att de får en utformning som bidrar till stadsrummet och människorna som rör sig där.

Upplevelserik stadsmiljö

För att stadsmiljön ska bli varierad och upplevelserik behövs en noggrann placering och väl genomtänkt innehåll i målpunkterna. Att arbeta med funktionsblandning bidrar till en levande stadsmiljö och ger tryggare offentliga rum. Funktionsblandning kan innebära att placera kommersiella lokaler, verksamheter, bostadsfunktioner och samhällsfunktioner i bottenvåningar. Ur trygghetssynpunkt är orienterbarhet, entrétäthet, belysning samt målpunkter och stråk som bidrar till människor i rörelse viktiga aspekter.

Delområden med varierande tyngdpunkt och karaktär

Vissa delar av Kungens kurva har särskilt goda förutsättningar att utvecklas med tyngdpunkt på en viss typ av funktion. I de centrala delarna finns det en koncentration av handels- och upplevelsemöjligheter men där nya funktioner såsom bostäder introduceras. I de sydvästra delarna samt i den norra delen som gränsar till Skärholmen finns särskilt goda förutsättningar för olika typer av verksamheter, arbetsplatser och kontor. I övriga delar finns en tyngdpunkt på bostäder. Tillsammans blir hela staden en blandstad där funktioner som bostäder, offentlig verksamhet, skolor, handel, ytkrävande verksamheter, kontor och kultur får ta plats.

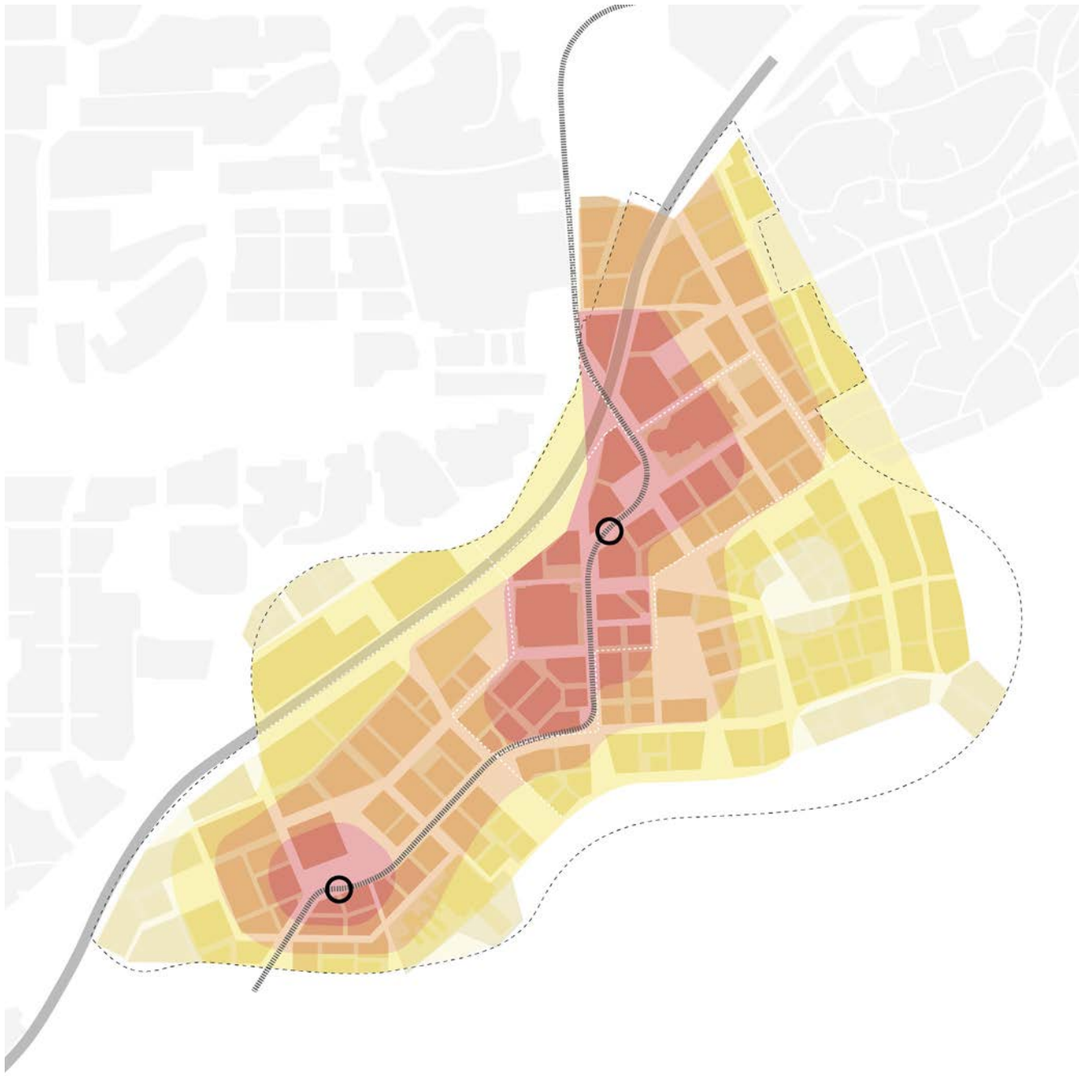
Delstrategier

Den bärande strategin, Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas, går att bryta ner i följande fyra delstrategier vilka presenteras närmare i kommande kapitel.

- Varierad och tät stadsmiljö
- Varierad stadssiluett
- Trygg och attraktiv stadsmiljö
- Stark identitet med historisk förankring



Diagrammet redovisar möjlig framtida bebyggelsestruktur för Kungens kurva, inklusive möjlig kvartersindelning.



Högst täthet

Lägst täthet

Diagrammet redovisar föreslagen täthetsfördelning inom Kungens kurva. Två noder med större täthet föreslås vid tillkommande kollektivtrafikhållplatser samt invid kopplingen till Skärholmen, där området ska utvecklas till att bli en sammankopplad regional stadskärna.

Varierad och tät stadsmiljö

Den byggda miljön utformas med en variationsrik arkitektur, blandning av typologier och skala. De olika delområdena får olika karaktär genom en blandning av täthet och funktioner.

Från en storskalig och separerad struktur till en varierad och finmaskig blandstad

Den nuvarande storskaliga och funktionsseparerade strukturen bryts ner för att bättre möta framtida utmaningar och möjliggöra att Kungens kurva utvecklas till en livfull stad och attraktiv livsmiljö. När området möter framtidens behov genom att omvandlas och utvecklas förstärks nuvarande funktioner och karaktärer på platsen och nya tillförs. Detta bidrar till uppkomsten av en plats där många människor bor, vistas och verkar och ett mångsidigare Kungens kurva.

Täthet

Stadsdelens täthet varierar enligt kartan på sidan 20. Bebyggelsetätheten beskrivs med färger i gula och röda nyanser, ju mörkare desto tätare

Bebyggelsen kommer att ha högst täthet kring spårväg syds sträckning, kring Kollektivtrafikboulevarden Kungens kurvaleden och Dialoggatan där tillgängligheten är mycket god. Tätheten är högst vid hållplatslägen för kollektivtrafik, och en stor del av de 10.000 bostäderna kan med fördel byggas inom promenadavstånd från hållplatserna. I de centrala delarna av Kungens kurva skapas hög täthet genom att integrera handel och service i kvartersbebyggelse, där olika funktioner exempelvis kan staplas sida vid sida eller på varann. Hög täthet föreslås även i anslutning till Skärholmen vilket är naturligt då områdena ska växa ihop till en sammanhållen stadskärna.

En lägre täthet föreslås i de delar där Kungens kurva möter omgivande stadsdelar som till exempel anslutning till Segeltorp eller i gräns till naturreservatet. Genom en lägre täthet i sydväst skapas förutsättningar för bebyggelse i större skala som tar mer mark i anspråk.

Typologier och skala

Centrala Kungens kurva blir i delar en fotgängarvänlig och sammankopplad stadskärna med service och handel för såväl lokalbor som besökare att bruka och vistas i. De befintliga stora byggnadsvolymerna kompletteras med en mindre skala genom ombyggnation och nybyggnation. Nya funktioner som till exempel bostäder kan med fördel placeras ovanpå byggnader med handel.

Området Diametern banar väg för fortsatt bostadsbebyggelse i Kungens kurva i stort och särskilt i de östra delarna.

Där Kungens kurva möter den befintliga småskaliga bebyggelsen i Segeltorp och invid Skärholmsvägen i Vårby föreslås delvis fristående typologier i en mindre skala såsom flerbostadshus med ett lågt våningsantal eller stadsradhus. Även i mötet med Gömmaren i söder föreslås en luftig bebyggelse som ger rikligt med utrymme åt gröna kvaliteter.

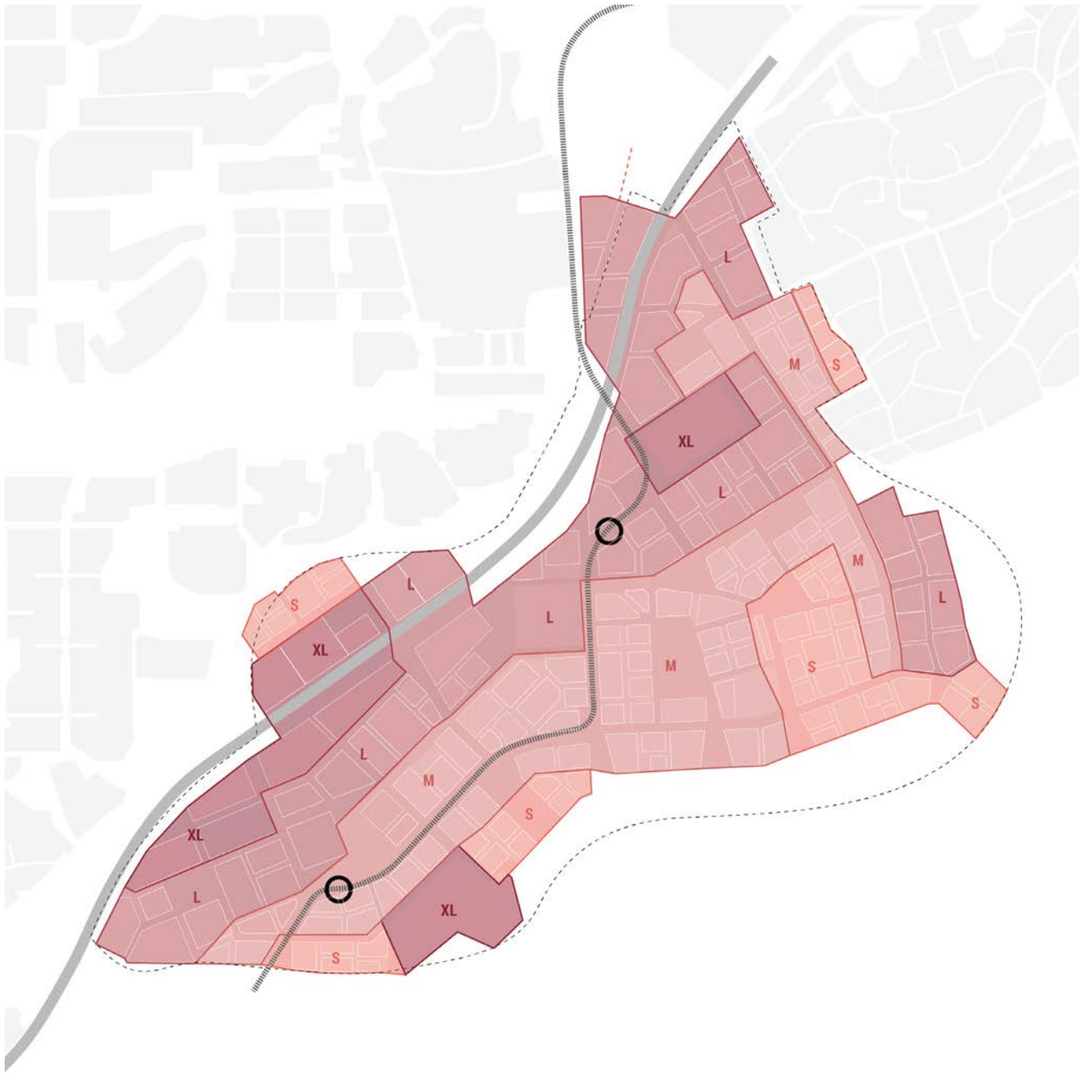
I sydväst samt invid E4:an finns det utrymme för bebyggelse i större skala som kan fungera som bullerskydd och möjliggöra för mer ytkrävande verksamheter.

Blandade upplåtelseformer

Inom varje delområde och utbyggnadsetapp ska det finnas bostäder med olika storlekar och upplåtelseformer. Även olika typer av kategoriboenden och boendekoncept såsom studentbostäder, äldreboenden och byggemenskaper bidrar till en blandad stad. Mångfald och variation kan i sin tur bidra till att påverka gestaltningen. En blandning av upplåtelseformer och kategoriboende bidrar också till socialt blandade stadsdelar och gör det möjligt att bo kvar i området om livssituationen förändras.

Gröna väggar och tak

Ett sätt att öka variation och bidra till ett attraktivt inslag i stadsbilden är vegetation på tak och fasader. Detta välkomnas då det även är ett smart sätt att tillgodose behovet av grönska i området. Gröna väggar och tak bidrar till biologisk mångfald, temperaturreducering, bullerreducering och förbättrar luftkvaliteten och kan hantera viss mängd dagvatten.



XL
L
M
S

Diagrammet redovisar olika föreslagna kvartersstorlekar inom Kungens kurva. Större kvarter möjliggör ytkrävande verksamheter, medan mindre tillför en mänsklig skala och gena kopplingar för fotgängare, vilket lämpar sig väl för en större andel bostadsbebyggelse.

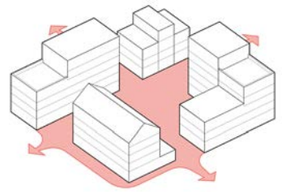
Varierad stadssiluett

Utvecklingsplanen möjliggör en varierad stadssiluett som markerar Kungens kurva mot E4 och den nya bebyggelsen har en anpassad skala i mötet med omkringliggande stadsdelar.

Olika typer av stadsutveckling

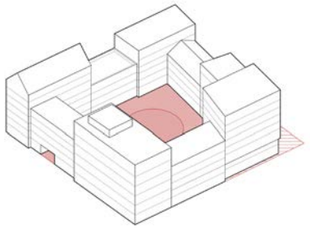
Då Kungens kurva utvecklas behöver olika sorter av stadsutveckling tillämpas inom området. Olika former av stadsutveckling delas vanligtvis in i tre huvudsakliga kategorier: ny exploatering, förtätning och omvandling. Ny exploatering avser tillkommande bebyggelse på obebyggda ytor, vilket i Kungens kurva exempelvis blir aktuellt intill och i naturreservatet. Förtätning avser komplettering av existerande kvarter med ny bebyggelse, vilket till exempel blir aktuellt i de centrala delarna av Kungens kurva. Den allra vanligaste typen av stadsutveckling är omvandling, vilket är den typ av stadsutveckling som krävs för att uppnå den stora potential som identifieras i Kungens kurva. Detta innebär att det skapas möjligheter till omvandling då förutsättningarna i befintliga verksamheter ändras.

Kungens kurvas karaktär och siluett är varierad och vissa intensiva platser markeras genom särskilt innehåll och gestaltning vilket skapar starka orienteringspunkter i området. I mötet med kringliggande bebyggelse, infrastruktur och grönstruktur tillämpas olika utvecklingsprinciper för att nå en skala, funktion och ett uttryck som är anpassat till sitt sammanhang. Den tillkommande bebyggelseutvecklingen kan i delas in i fyra olika former av stadsutveckling enligt kartan på sida 26.



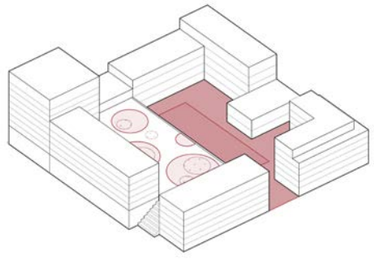
S

Den minsta kvartersstorleken hittas i områden närmast Segeltorps och Vårby småhusbebyggelse, längs naturreservatet och delvis i östra Kungens kurva. S-storlekens kvarter har en öppen struktur och stor variation av typologier.



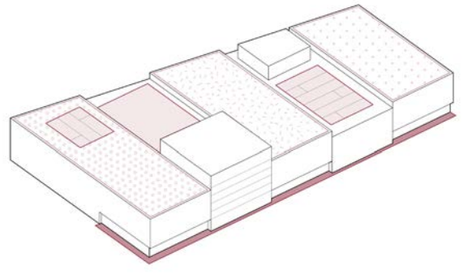
M

M-storlekens kvarter är främst belägna i de tätast bebyggda delarna av Kungens kurva. M-kvarteren är ofta slutna kvarter med en hög urbanitet.



L

L-kvarter hittas i delar av strukturen som domineras av en hög grad av funktionsblandning. De större kvarteren möjliggör förekomsten av flera olika byggnadstypologier exempelvis förskolor och bostäder inom samma kvarter och ger upphov miljöer rika på variation.



XL

De allra största kvarteren finns i den sydöstra delen av området och invid E4 och hyser främst fristående storskaliga byggnader. Här finns möjlighet för aktivering av bottenplan och takmiljöer för att bättre integrera bebyggelsen med omgivande staden.



Blandstad med fokus handel
Blandstad med fokus bostäder
Blandstad med fokus idrottsverksamhet
Bostäder

Centrumfunktioner, service, handel
Blandstad med fokus arbetsplatser
Ytkrävande verksamheter
Verksamheter, utbildning, innovation

Diagrammet visar ambitionen att skapa en blandstad med hög funktionsblandning och olika tyngdpunkter i områdets olika delar. Tyngdpunkterna bygger på och utvecklar dagens existerande karaktär och funktioner. Linjering representerar aktiva bottenvåningar.

Trygg och attraktiv stadsmiljö

Stadsmiljön utformas med trygga, attraktiva och inkluderande platser där människor kan mötas.

Trygghet

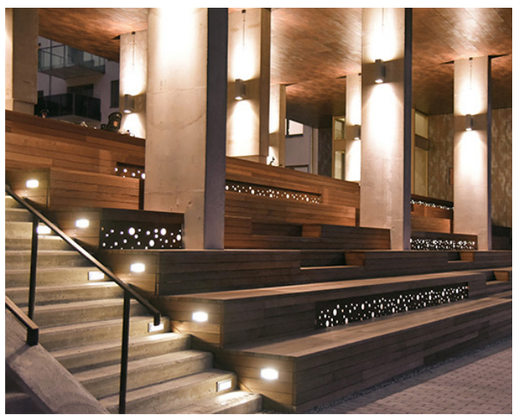
Kungens kurva är otryggt, särskilt kvällstid på grund av den nuvarande utformningen av den fysiska miljön samt ett ensidigt utbud av målpunkter och funktioner. Genom att Kungens kurva utvecklas med ny bebyggelse innehållande fler funktioner blir Kungens kurva en tryggare plats större del av dygnet. Den fysiska miljön har möjlighet att utvecklas med överblickbara och väl belysta stadsrum där fler människor rör sig.

Omsorgsfull gestaltning

Ett områdes gestaltning bidrar med intryck och händelser i stadsmiljön, ökar orienterbarheten och markerar entréer, platser och stråk. En omsorgsfull gestaltning av byggnader och skapandet av en attraktiv stadsmiljö bidrar med attraktiva kvaliteter, trygghet och kan understödja att området blir ett besöksmål i sig.

Tillfällig användning och placemaking

För att stadsmiljön ska bli så attraktiv och trygg som möjligt kan platser aktiveras genom tillfällig eller flexibel användning. Platser kan få ändrad användning efter årstid eller ges en användning genom tillfälliga installationer, aktiviteter, möblemang och andra evenemang. Även otrygga eller outnyttjade platser kan aktiveras på detta sätt vilket vanligen benämns som placemaking, vilket är en metod som används för att omvandla otrygga och outnyttjade platser till stadsmiljöer som lockar människor att vistas och använda platsen. Placemaking som metod utgår från människan och kan ske genom initiativ från såväl kommun som privata aktörer.



Referensbild trygg och välupplyst plats, kv. Monoliten. Foto: PE Teknik och Arkitektur

Aktiva bottenvåningar

För att säkerställa en trygg, attraktiv och levande stadsmiljö behövs aktiva och levande bottenvåningar. Detta skapar kontakt mellan det privata och offentliga och tillföra fler ögon ut på gaturummen. Beroende på områdets karaktär kan detta tillföras på olika sätt. I strategiska lägen, längs kollektivtrafikboulevarden, de centrala delarna och vid stationslägen, där det finns goda förutsättningar för kommersiella ändamål av olika slag finns det lokaler i bottenvåningar. I mer bostadstäta områden, där förutsättningar för kommersiella lokaler inte är lika fördelaktig skapas en annan karaktär av levande bottenvåningar med tvättstugor, föreningslokaler, cykelrum, cykelverkstad, förskolor eller kontor samt släpp mellan byggnader och öppningar för vyer in i kvarteret. I övriga delar av strukturen, som har en högre koncentration arbetsplatser och verksamheter tillämpas andra lösningar för att skapa ett levande gaturum. Oavsett om platsen domineras av bostäder eller verksamheter ska en öppen karaktär med täthet mellan entréer eftersträvas.



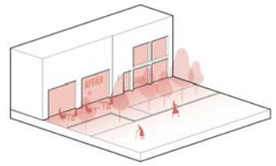
Referensbild lokal i bottenvåning, Kv. Sofia Malmö. Foto:: PE Teknik och arkitektur

Principdiagram aktiva bottenplan i de olika delområdena:



Centrumfunktioner

I de centrala delarna av Kungens kurva skapas ett aktivt gaturum där det är hög andel handel och service i bottenplan. Funktionerna markeras i byggnadsvolymer genom exempelvis högre våningshöjd, stor andel fönster och entréer från gatan. Genom breda gångbanor och/eller förgårdsmark möjliggörs generösa uteserveringar och vistelseytor.



Blandstad med tyngdpunkt handel

Blandstadsbebyggelsen kan se ut på flera sätt, och övriga funktioner kan möta handel genom att tillkomma som ett lager ovanpå eller byggas sida vid sida. För att motverka att fasaderna bara är levande dagtid placeras bostadsbebyggelsens entréer mot gatan och stora volymer bryts upp i mindre enheter.



Blandstad med tyngdpunkt arbetsplatser

I områden med mycket arbetsplatser kan bottenvåningarna aktiveras genom att placera bland annat entréutrymmen, lokaler och verkstäder i bottenplan samt genom att tillföra attraktiva mötesplatser i gaturummet där de som bor, vistas och arbetar i området kan mötas. Andra funktioner, såsom t.ex. restauranger, utställningsutrymmen, föreningsverksamhet och gym, vilka är aktiva även kvällstid och helger kan med fördel tillföras för att ytterligare förstärka gaturummets livfullhet.



Blandstad med tyngdpunkt bostäder

I en struktur dominerad av bostadsbebyggelse kan bottenplan göras levande genom att t.ex. placera delade utrymmen så som föreningslokaler, tvättstuga och cykelrum i bottenplan, genom öppningar i byggnaden som låter förbipasserande få en glimt av innergården eller genom små lokaler och t.ex. förskolor. Även lägenheter med förgårdsmark kan användas för att aktivera bottenplan i lugnare områden.



Blandstad med tyngdpunkt idrott

Blandstadsbebyggelse med fokus på idrott kan aktiveras i bottenplan genom tydliggjorda entréer och entréplatser, fönster som möjliggör en inblick i vilken verksamhet som pågår och genom att utforma utemiljöer på ett sätt som bjuder in till aktivitet.



Bostadsbebyggelse invid naturreservatet

Invid naturreservatet skapas aktiva bottenvåningar genom entréer direkt mot gatan, privata och delade uteplatser samt gröna rum. På så sätt skapas ett mjukt möte med gatan och de rekreativa grönstråken. Bostäder i bottenvåningen och balkonger mot gatan medför livfullhet och ögon på gatan.



Verksamheter, utbildning, innovation

I områden med lite bostadsbebyggelse kan olika enskilda målpunkter såsom skolor, arbetsplatser, idrottsverksamhet och kultur skapa liv i gaturummet.



Ytkrävande verksamheter

För att bättre integrera större volymer för ytkrävande verksamhet med den omkringliggande staden kan strategiskt placerade entréer, nedbrutna byggnadsvolymer och stora fönster skapa en visuell upplevelse av aktivitet och en mindre skala som upplevs som mer trivsam.

Stark identitet med historisk förankring

Platsens nuvarande karaktär som handelsplats tas tillvara, utvecklas och lyfts till att bli en identitetsskapande faktor som ger stadskärnan sin egen prägel med en historisk förankring

Områdets identitet

Kungens kurva har en unik historia som är av stor betydelse för att förstå platsen och som kan användas för att utveckla och stärka Kungens kurvas identitet.

Det som har varit- är- och kommer att fortsätta att vara en viktig del av Kungens kurvas identitet och historia är IKEA. Etableringen av IKEA på platsen på 1960-talet har haft en avgörande påverkan på platsens utveckling. IKEA satte Kungens kurva på kartan, efter den uppmärksammade trafikolyckan som gav upphov till platsens namn. IKEA skapade och lade grunden till Kungens kurvas identitet som destination, nationellt, regionalt och lokalt.

Kungens kurva som naturnära plats är inte lika välkänd. De gröna värdena kan användas som identitetsskapande faktor framåt när naturreservatet tillgängliggörs, ytterligare gröna värden adderas och sätts i fokus.

Historisk förankring

Områdets identitet ska genom utvecklingen av ny bebyggelse och platser lyftas fram och förstärkas och bli en identitetsskapande faktor. Kungens kurvas historia som handelsplats utvecklas och är en stor del i utvecklingen av Kungens kurva som helhet. Kungens kurvas identitet som naturnära plats synliggörs genom att en viktig siktlinje som bevaras och förstärks är vyn längs Dialoggatan söderut, där entrén till naturreservatet markeras genom tillkommande kringliggande bebyggelse och en utvecklad entrépunkt.



IKEA år 1965. Foto: Fotograf okänd, Huddinge kommun

Karaktärsstarka platser

Centrala Kungens kurva

IKEA är en särskilt karaktärsfull plats med den karaktäristiska runda huvudbyggnaden. Framför IKEA, i anslutning till gångtunneln som kopplar samman området med Skärholmen skapas ett grönt rum och mötesplats. HeronCity är också en karaktärsstark plats och viktig målpunkt. Heron City utvecklas till att bättre rikta sig utåt för att skapa värden i stadsmiljön genom exempelvis skyltfönster och fler entréer.

Östra Kungens kurva och Kolartorp

Områdets östra delar utgörs av ett småskaligt kulturlandskap format av jordbruksdrift. Delar av markerna hålls öppna av betesdjur, bland annat hästar. Här finns sedan år 2000 ett stall som drivs av Gömmargårdens ridsällskap. Sydöst om utredningsområdet finns torpet Kolartorp med omkringliggande marker bevarat, som historiskt var ett torp under Vårby gård. Här finns också många idrottsfunktioner och storslagen natur.

Landmärken och märkesbyggnader

Ett sätt att markera strategiska och viktiga platser är att utveckla eller stärka befintliga landmärken och märkesbyggnader. De hjälper människor orientera sig och tydliggör identitet. IKEAs byggnad med den karaktäristiska runda formen är den huvudsakliga märkesbyggnaden i Kungens kurva. Vid förtätning av området är det viktigt att dessa förvaltas och integreras i den utvecklingen. Vid utveckling av nya landmärken eller märkesbyggnader bör hänsyn tas till platsens förutsättningar och historia.



Natur. Foto: Huddinge kommun

2 Hållbara resesätt och människor i rörelse

2 Hållbara resesätt och människor i rörelse

Barriärer och tillgänglighet med bil dominerar

Kungens kurva har ett exceptionellt läge genom att vara mycket tillgängligt i regionen. E4/E20 är en barriär som separerar Kungens kurva från Skärholmen och Vårby gård och det finns få kopplingar mellan områdena. Inom området är det dominerande inslaget stora hårdgjorda ytor för parkering och en trafikal struktur med storskaliga gaturum där bilen prioriteras. Det är svårt att röra sig till fots eller med cykel i och till området på grund av de många barriärer som finns. När Spårväg syd byggs ökar platsens tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket skapar ett ännu större behov av en genare gång- och cykelstruktur.

En finmaskig struktur för framtidens rörelsemönster

Kungens kurva utvecklas över tid från att vara ett bilorienterat område med stora markparkeringar till att uppmuntra människor i större utsträckning att röra sig inom området och ut i regionen som gående och cyklist, med mobilitetstjänster eller kollektivtrafik.



Cyklist. Foto: Maja Brand Huddinge kommun

Det finns stor potential att utveckla delar av Kungens kurva med plats för gång och cykel utan att i andra delar minska tillgängligheten medbil. Med en mer finmaskig struktur och gena tillägg kan en framtida struktur uppmana till att röra sig till fots med cykel men fortfarande ha kapacitet att mata in biltrafik till handelsområdet. Nya kopplingar till omgivande områden och spårbunden kollektivtrafik har potential att överbrygga barriärer och öka tillgängligheten till Kungens kurva för fler människor som bidrar till ett mer attraktivt område.

Nya kvalitativa gaturum

Nya kvaliteter i gaturummet introduceras i Kungens kurva för att skapa upplevelserika och stadsmässiga gaturum och stråk. Med en tydlig trafikhierarki finns plats för att leda in biltrafik och varutransporter såväl som att utveckla nuvarande trafikleder till gator och boulevarder med plats för kollektivtrafik, grönska, gång, cykel och vistelsevärden.

Hållbara resesätt uppmuntras

En ny sammanhängande stadsmiljö skapas med gena kopplingar där avstånd upplevs korta och utformas med tydliga, trygga och attraktiva miljöer- och stråk för att uppmuntra hållbara resvanor. Området har och kommer även fortsättningsvis att ha god tillgänglighet med bil, men en del av ytorna som idag används för biltrafik och parkering behöver omdisponeras.

Delstrategier

Den bärande strategin, Hållbara resesätt och människor i rörelse, går att bryta ner i följande fyra delstrategier vilka presenteras närmare i kommande kapitel.

- Sammankopplat och finmaskigt nätverk
- Upplevelserika gaturum
- Smidig mobilitet och hållbara parkeringstjänster
- Sammankopplad nod



Diagram som visar möjlig framtida översiktlig struktur och idé för mobilitetsstruktur.



Diagrammet visar Kungens kurvas läge och kopplingar ut i regionen samt viktiga kopplingar till omgivande områden.

Sammankopplat och finmaskigt nätverk

Ett sammankopplat och finmaskigt gatunät introduceras som knyter samman Kungens kurva och kopplar samman med omkringliggande områden vilket gör det enkelt att röra sig inom kärnan och ut i regionen.

Regional tillgänglighet

Kungens kurva är ett område som är regionalt tillgängligt och sammankopplat med regionen, vilket ger goda förutsättningar som destinationsmål. Kungens kurva ligger i direkt anslutning till E4/E20 som ansluter Kungens kurva med centrala Stockholm. E4 Förbifart Stockholm kommer att binda ihop Kungens kurva och södra Stockholm med norra Stockholm där restiden uppskattas till 15 minuter. Förbifart Stockholm går från Kungens kurva i söder till Häggvik i norr med sex nya trafikplatser.

Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn skapar en ny tvärkoppling i södra Stockholm vilket gör Kungens kurva mer tillgängligt och sammankopplat med sin omgivning. Tvärförbindelse Södertörn kommer att gå mellan E4/E20 vid Vårby till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge kommun.

Spårväg syd kommer att gå mellan Flemingsberg och Älvsjö via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen vilket ger nya och snabba resmöjligheter till och från Kungens kurva i södra Stockholm.

Lokal tillgänglighet

Kungens kurvas närmaste tunnelbanestationer är Skärholmens och Vårby gårds tunnelbanestation. Stärkta kopplingar till Skärholmen medför bättre förutsättningar och kortare upplevda avstånd till och från tunnelbanan. Befintliga kopplingar till Vårby gård stärks genom att utveckla trygga och gena gång- och cykelvägar som kopplar an till befintliga broar över E4/E20.

Överbrygga barriärer

E4/E20 skapar en barriär som separerar Kungens kurva från Skärholmen och Vårby. För att minska barriäreffekten behöver befintliga kopplingar stärkas och nya komma till.

Norra delen vid Kungens kurva trafikplats där områdena Skärholmen, Kungens kurva och Segeltorp möts, har förutsättningar att växa samman till en stadskärna. I denna del ligger en av Kungens kurvas entréer idag, vilken leds under E4/E20 (Smistavägen) och kopplar på så sätt an till Kungens kurva.

För att skapa en mer attraktiv entré till Kungens kurva och överbrygga barriären E4/E20 behöver trafikplatsen byggas om. Detta skulle frigöra markytor som kan användas för andra ändamål och öppnar upp möjligheten för förbättrade kopplingar genom ombyggnad av befintlig bro till en stadsgata som kopplar samman Kungens kurva med Vårbergsvägen. En ombyggnad av trafikstrukturen i denna del skapar därmed förutsättningar för att koppla ihop Kungens kurva, Segeltorp och Skärholmen. Genom att tillgängliggöra bron för spårväg syd även för gående och cyklister skapas ytterligare en trygg och gen koppling mellan Skärholmen och Kungens kurva.

Tillgängligt för alla

Kungens kurva ska vara tillgängligt för alla, med ett transportsystem som är hållbart över tid. Det ska finnas god tillgänglighet för alla oavsett ålder, kön eller fysisk förmåga. Genom att skapa god tillgänglighet för dem som går, cyklar och åker kollektivt skapas goda förutsättningar och rörelsefrihet för barn i staden. Hur trafikmiljön utformas och upplevs är avgörande för hur barn kan använda staden och en stad som är tillgänglig för barn är tillgänglig för alla målgrupper.

Trygghet

En grundläggande förutsättning för en jämlik och trygg stadsmiljö är att det rör sig människor på platsen. Detta avgörs av hur stadsmiljön planeras och kan åstadkommas genom exempelvis god belysning, god sikt och generera "ögon på platsen". Genom att öka orienterbarheten, skapa en hierarki av stråk och tillföra levande bottenplan ökar trygghetskänslan och trivseln.



E4/E20 är en barriär mellan Kungens kurva och Skärholmen, här synds även delar av Skärholmens trafikplats. Foto: Boo Jonsson, Svensk Reportagetjänst



E4/E20
Områdesgräns
Spårväg
Huvudcykelstråk
Regionala cykelstråk
Lokala cykelstråk

Diagrammet visar Kungens kurvas cykelkopplingar

Gång

Idag är Kungens kurva inte en plats man promenerar på. För att platsen ska vara attraktiv även för boende behöver gång vara ett av de prioriterade trafikslagen i Kungens kurva. När människor rör sig i gaturummen ökar känslan av trygghet. Det skapar också förutsättningar för spontana möten mellan människor och platser där människor vill vistas. Gångstråken ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionsförmåga.

För att fler ska välja att gå behöver det vara attraktivt att röra sig till fots. Det behöver vara tryggt, lätt och gent att röra sig inom området.

Cykel

Med cykel kommer man lite längre, det kan vara ett konkurrenskraftigt trafikslag för såväl lokala resor inom området, till omkringliggande områden och för längre resor ut i regionen. Att cykla är ett hållbart och resurseffektivt transportsätt samtidigt som det är hälsosamt för den enskilda individen. Cykelvägnätet i Kungens kurva behöver vara finmaskigt både lokalt och för längre sträckor. Cykelvägarna behöver vara väl skyltade och trafiksäkert utformade.

Cykelnätet brukar delas in i tre kategorier som består av det regionala cykelvägnätet, huvudcykelnätet och det lokala cykelnätet (se karta på s. 34). Det regionala cykelnätet samt huvudcykelnätet ska vara gena och erbjuda god framkomlighet och följa de krav som ställs i Huddinge kommuns cykelplan.

Regionala cykelstråk

De regionala cykelstråken är de stråk som kopplar samman de regionala stadskärnorna och regioncentrum. Genom Kungens kurva går två regionala cykelstråk. Ett av de regionala cykelstråken går genom Gömmarens naturreservat och kopplar samman Kungens kurva med Huddinge centrum. Det andra regionala cykelstråket går längs med E4/E20 och fortsätter norrut och vidare till Stockholms innerstad samt fortsätter söderut mot Botkyrka och ansluter till ytterligare ett regionalt cykelnät som går till Flemingsberg och vidare till Jordbro och Haninge kommun.



Cykelskylt. Foto: Huddinge kommun

Huvudcykelstråk

Huvudcykelstråkens syfte är att koppla samman med omkringliggande områden och ska möjliggöra smidiga och säkra cykelresor mellan målpunkter. Det finns ett flertal utpekade huvudcykelstråk från och till Kungens kurva till Segeltorp, Vårby och Skärholmen.

Lokalt cykelstråk

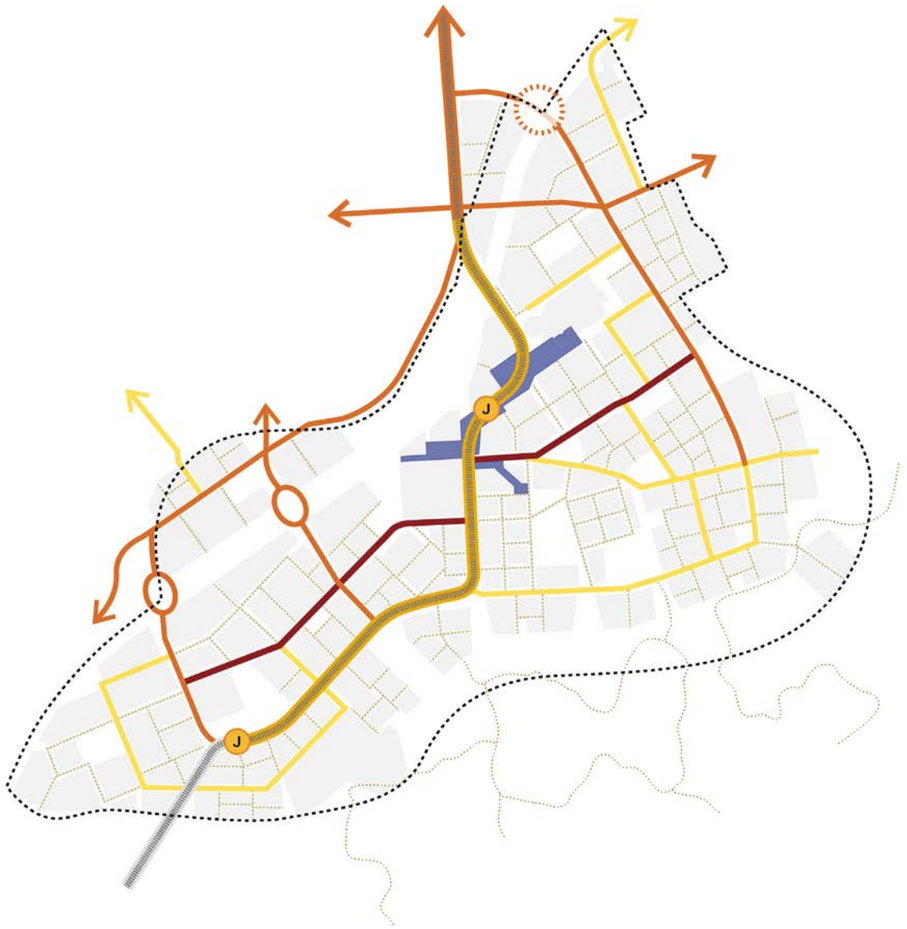
Det lokala cykelnätet ska finnas för att tillgodose lokala resor till målpunkter såsom skolor, bostäder och service.

Cykelparkering

Tillräcklig kapacitet, god standard och tryggt utformad cykelparkering nära bostaden samt vid alla större mål- och bytespunkter är viktigt för att cykel ska vara ett attraktivt transportslag. Att ytorna för cykel är lättillgängliga och väl tilltagna är också viktigt för att cykeln ska bli attraktiv och konkurrenskraftig. Detta innebär bland annat att hänsyn tas till större cykelfordon med kärror eller lådor och ytor för cykelpool ordnas.



Exempel på välordnad cykelparkering vid bostadshus. Foto: Maja brand



E4/E20
Områdesgräns
Spårväg
Hållplats
Kollektivtrafikboulevard

Gågata
Stadsgata
Kvartersgata
Flexibel gata
Blågrön tvärkoppling (med buss)
Stigar i naturreservat

Diagram som visar Kungens kurvas framtida möjliga gatukaraktärer

Upplevelserika gaturum

Nya kvaliteter i gaturummet introduceras för att skapa upplevelserika och stadsmässiga gaturum och stråk. Mer plats ges till gående och cyklister för att skapa en stadsmiljö med människor i rörelse.

Gaturum med olika karaktärer och innehåll

En tydlig trafikhierarki möjliggörs där det finns plats för att leda in biltrafik och varutransporter såväl som att utveckla dagens trafikleder till gator och boulevarder med nya tillägg i form av kollektivtrafik, grönska, gång och cykel. En sammanhängande stadsmiljö skapas med gena kopplingar där avstånd upplevs korta för att uppmana till hållbara resvanor. Stadsmiljön utformas med upplevelserika, trygga och attraktiva miljöer och stråk och gatunätet består av olika typer av gator och stråk med olika karaktär och innehåll.

Kollektivtrafikboulevard

Områdets ryggrad utgörs av Kollektivtrafikboulevarden som följer Spårväg syds dragning genom området. Boulevarden inrymmer förutom kapacitetsstark kollektivtrafik, även cykel-, gång- och viss angöringstrafik. Kollektivtrafikboulevarden ansluter till Skärholmen genom en koppling för spårvagn, gång och cykel samt ska även ge plats åt gröna kvaliteter.

Blågrön tvärkoppling

Den blågröna tvärkopplingen är en viktig koppling från öst till väst genom området. Den inrymmer särskilt höga gröna värden och dagvattenhantering som en välintegrerad del i gaturummet. Här går det kapacitetsstark kollektivtrafik och andra trafikslag.

Stadsgata

Stadsgatorna kopplar samman området med omkringliggande stadsdelar. Stadsgatornas primära funktion är att leda trafik in och ut i området men kan fortfarande ha höga vistelsevärden på vissa strategiska platser samt tillföra gröna värden i stadsmiljön. Det är längs med dessa gator mobilitetshubbar företrädesvis bör placeras.

Gågata

Gågatorna är belägna i de mest centrala delarna av Kungens kurva och får vara en bilfri zon där gaturummet är en enda upplevelserik offentlig miljö. Det centrala området har ett stort antal besökare olika tider på dygnet som bidrar till att många människor befolkar gågatorna. Besökare kommer hit för att uträtta vardagliga ärenden, passera till spårvagnen, handla, gå på restaurang samt njuta av nöjen och upplevelser. Gågatorna inrymmer mycket höga vistelsevärden som inkluderar ytor för möten, lek, vistelse. Gröna inslag gör gågatorna attraktiva och trevliga att vistas i.

Kvartersgata

Kvartersgatorna inrymmer mindre trafikflöden och låga hastigheter. Kvartersgatornas primära funktion att tillgodose bostadsbebyggelse, samhällsservice och lokala målpunkters behov av angöring. I övrigt ges plats för vistelsevärden, gröna värden, gång- och cykel.

Flexibla kvartersgator

I Kungens kurva ska gång-, cykel- och gatunätet vara gent och orienterbart. Detta innebär behov att erbjuda en mängd kopplingar med olika karaktär för att ge människor valmöjligheter när de rör sig genom området. Dessa gator planeras i samspel med den nya bebyggelsen beroende på bebyggelsens utformning och behov.

Prioriterade cykelstråk

Inom området finns det utpekade regionala cykelstråk och huvudstråk vilka fungerar för cykelpendling med högre krav på god framkomlighet.

Gångstråk och lokala cykelstråk

Det mer storskaliga gatunätet kompletteras av gena och attraktiva gång och cykelstråk. Området utgörs av ett finmaskigt nät för gång- och cykel. Befintliga gångbroar och gångtunnlar får förstärkta kopplingar in i området. Området kompletteras med gena stråk för gående och cyklister till befintliga och nya målpunkter.

Rekreationsstråk

En viktig del i ett system med prioritet för gång- och cykel är att det finns ett system av gångvägar med en rekreativ karaktär. Dessa uppfyller andra funktioner än resterande gång- och cykelnät genom att ge möjlighet till att ta en promenad, motionera eller njuta av estetiska upplevelser eller grönska. Rekreationsstråken kopplar an till gröna och rekreativa besöksmål så som Gömmarens naturreservat, sjön Gömmaren, Segeltorps idrottsplats och Västerholmsparken. Rekreationsstråken ska vara lätta att hitta och följa för att skapa förutsättningar för boende i området, och besökare att lätt hitta och ta sig till dessa målpunkter.

Digitalisering och framtida utveckling

Digitaliseringen ger helt nya möjligheter att reglera och använda gator. Det handlar om alltifrån trafikstyrning av olika slag till möjligheter till mer flexibel användning av gator och autonoma fordon.



E4/E20
Områdesgräns
Spårväg
Hållplats

Mobilitetshubb
Större mobilitetshubb
Hubens täckradie
Garage under byggnader

Diagrammet visar möjliga lägen för mobilitetshubbar i Kungens kurva

Smidig mobilitet och hållbara parkeringstjänster

Samordning av parkerings- och mobilitetstjänster möjliggörs för att säkerställa effektiv markanvändning och uppmuntra hållbara resesätt.

Effektiv markanvändning

Bil och bilparkering är ytkrävande. Kungens kurva ska utvecklas till en stadsmiljö och ytorna som idag används för biltrafik och parkering behöver i flera delar omdisponeras.

Mobilitetshubbar

Samlokalisering av bilparkering och mobilitetstjänster i mobilitetshubbar kan utformas på flera olika sätt. Avgörande är att de placeras i strategiska lägen för att minska genomfartstrafik och buller i området och uppmuntra att vi lämnar bilen och blir gångtrafikant. De placeras med fördel i ytterkanten av bebyggelse, i nära anslutning till stadsgator och infartspunkter. Mobilitetshubbar skiljer sig från ett renodlat parkeringshus genom att innehålla fler funktioner och kan innehålla tjänster såsom bilparkering, lastcykelpool, leveransskåp, poolbilar, cykelservice, hyrcyklar men också service, handel, utlämningsställen för paket eller verksamhetslokaler.

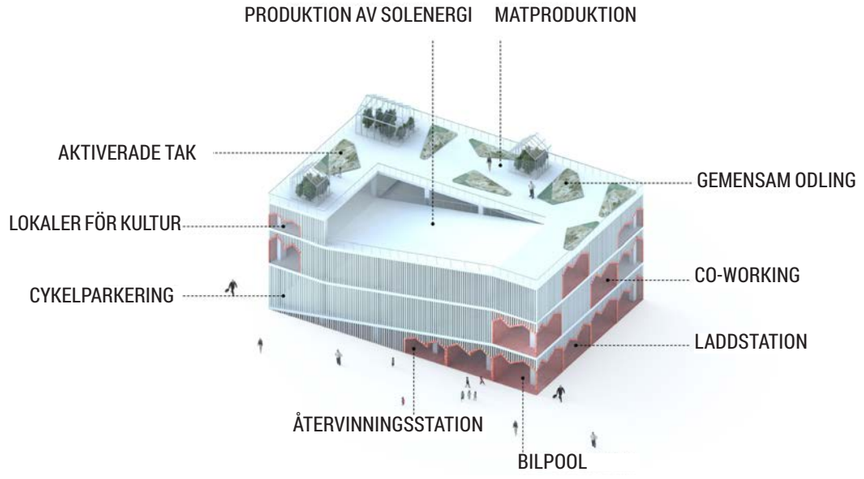
Mobility management

Mobility management innebär att arbeta med åtgärder som information, kommunikation och tjänster för att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteende. Mobility management är en viktig del i att främja och påverka människors resvanor och blir en viktig aspekt att ha med i den fortsatta planeringen av området.

Mobilitetshubb

En mobilitetshubb skiljer sig från parkeringshus då det även ska vara en plats som det går att sköta vardagliga ärenden som exempelvis att:

- Parkera cykeln
- Låna fordon från en bil-/cykelpool
- Ladda ditt fordon
- Återvinna sopor och återbruka varor
- Hämta paket
- Utföra service på ditt fordon eller
- Handla varor från en butik



Princip som visar möjlig aktiv utformning av mobilitetshubbar med en mängd funktioner och innehåll.

Bild: Mandaworks och Masslab



Diagrammet visar Kungens kurvas kollektivtrafikförbindelser lokalt och ut i regionen

Sammankopplad nod

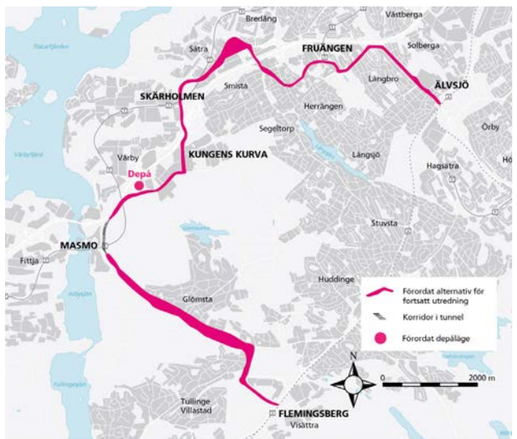
Kungens kurva blir en ännu mer tillgänglig -sammankopplad nod genom en blandning av bostäder, arbetsplatser och målpunkter vilket ger underlag för ökat kollektivtrafikutbud.

Kollektivtrafik

Välfungerande kollektivtrafik är avgörande för att ett område ska bli tillgängligt för många och för att uppmuntra hållbara resesätt. Kungens kurva trafikeras av ett flertal busslinjer, både stombuss och lokalbuss. I Vårby och Skärholmen finns det tunnelbana.

Spårväg syd ger nya resmöjligheter till och från Kungens kurva. Genom att Kungens kurva får spårbunden kollektivtrafik blir området bättre sammankopplat med sin omgivning. Spårväg syd kommer att dras från Flemingsberg via Masmo, genom Kungens kurva och vidare till Älvsjö. Spårväg syds dragning blir områdets nya ryggrad och ger förutsättningar att skapa en stadsmässig huvudgata. Två hållplatslägen för spårvagnen föreslås vilka pekas ut i diagram på s. 40.

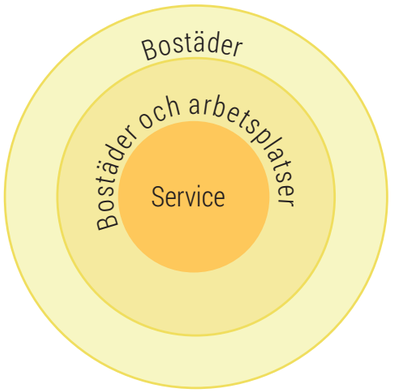
Kollektivtrafiken är viktig för tillgängligheten till den regionala grönstrukturen och Kungens kurva inrymmer en regional utpekad grön station eller hållplats. Detta innebär att det finns en station eller hållplats för kollektivtrafik där regionens invånare har god tillgänglighet till gröna kilar. Denna utpekade station är den sydligaste föreslagna hållplatsen för spårväg syds dragning längs Kungens kurvaleden.



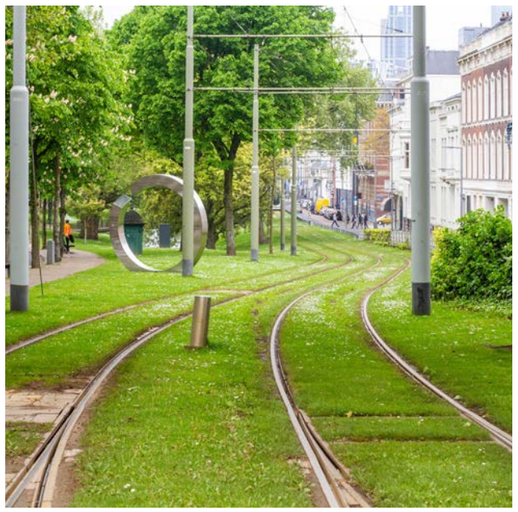
Föreslagen dragning spårväg syd Trafikförvaltningen, sll.se

Stationsnärhetsprincipen

Vi koncentrerar målpunkter, arbetsplatser samt tät och funktionsblandad stadsbebyggelse i nära anslutning till den spårbundna kollektivtrafiken. Genom att planera utifrån stationsnärhetsprincipen skapas förutsättningar för en mer turtät kollektivtrafik och minskar transportbehovet vilket ger större möjligheter för attraktiva livsmiljöer.



Bilden visar stationsnärhetsprincipen



Referensbild grön spårväg Rotterdam. Foto: PE Teknik och Arkkitektur

3 Naturnära och hållbar stadskärna

3 Naturnära och hållbar stadskärna

Naturnära plats

Kungens kurvas direkta närhet till natur- och grönområden, sjöar och Mälaren gör Kungens kurva unik. Inom området saknas det dock gröna ytor, ekosystemtjänster och ytor för rekreation. Det finns gott om möjligheter till rekreation i utkanterna av området vid Segeltorps idrottsplats som inrymmer ridskola, flera konstgräsplaner, ishall med mera. Närheten till Gömmarens rekreationsstråk och sjön Gömmaren är en stor kvalitet. Trots att området ligger i direkt anslutning till naturområdet upplevs Kungens kurva inte som en naturnära plats.

Framtidens aktiva grönstruktur

Kungens kurva utvecklas över tid från att vara en naturnära plats med lite utrymme för integrerad grönska till en naturnära och hållbar stadskärna med ett aktivt nätverk av grönska och rekreation som tillför såväl ekologiska värden och vistelsevärden. Gröna strukturer kan utvecklas genom att tillföra parker, gröna platser och att introducera gröna värden i gaturummen.

Gröna kurvor och ett nätverk av parker

Gröna kurvor sammanbinder Kungens kurvas grönstruktur med omgivande Vårby, Skärholmen och Segeltorp. Dessa gröna länkar bildar ett nätverk av sammanbunden och lättillgänglig grönska. De gröna länkarna stärker såväl ekologiska som rekreativa system och tillför vistelsevärden och orienterbarhet inom strukturen.



Sjön Gömmaren. Foto: Huddinge kommun

De gröna länkarna binder samman den bebyggda miljön med naturen. Det finns höga rekreativa värden i Kungens kurva i form av ett nät av rekreativa stråk och närheten till Gömmaren. Kvaliteterna ger upplevelsevärden och möjlighet till rofylldhet, lek och umgänge. Kungens kurva och Gömmaren besöker människor för en naturupplevelse, motion, friluftsliv och bad.

Klimatanpassning

Klimatförändringarna väntas för Sveriges del bland annat innebära att frekvensen och intensiteten av regnoväder ökar. Klimatförändringarna innebär även en ökad sannolikhet för värmeböljor under sommaren och att medeltemperaturen, framförallt under vinterhalvåret ökar. Andelen hårdgjord yta påverkar känsligheten för stora regnmängder. För att på ett bättre sätt möta klimatförändringarna är det väsentligt att gröna värden tillförs i området genom exempelvis nya parker i olika storlek och innehåll samt i gatumiljön.

Hälsofrämjande fritid

Livskraftiga miljöer för människor erbjuds genom de möjligheter till rekreation, friluftsliv, idrott och andra fritidsaktiviteter. I Kungens kurva finns förutsättningar för en aktiv och hälsofrämjande fritid oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, ålder och fysisk förmåga.

Delstrategier

Den bärande strategin, Naturnära och hållbar stadskärna, går att bryta ner i följande fyra delstrategier vilka presenteras närmare i kommande kapitel.

- Närheten till naturen präglar hela området
- Generös grönska
- Höga vistelsevärden och plats för rekreation
- Hållbar och klimatanpassad



Diagrammet redovisar en övergripande grönstruktur där existerande och tillkommande natur och grönska kopplas samman med hjälp av gröna länkar och bildar ett sammanvävt rekreativt nätverk med kopplingar till kringliggande stadsstruktur.

Närheten till naturen präglar hela området

Förstärkta kopplingar och tydliga entréer möjliggörs vilket förbättrar tillgängligheten och tar tillvara på de unika kvaliteter som Gömmarens naturreservat erbjuder. Befintlig grönska inkluderas i grönstrukturen och blir till identitetsskapande faktorer.

Regional grönstruktur

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS 2050) finns ett antal gröna kilar, gröna värdekärnor och svaga gröna samband utpekade. Dessa omfattar den regionala grön- och blåstrukturen som är viktiga för regionens attraktivitet, resiliens och människors livsmiljö. Den regionala grönstrukturen består av tio tätortsnära gröna kilar och stora samlade rekreations-, natur- och kulturmiljövärden. De gröna kilarna ger djur och växter möjlighet att leva och sprida sig även in i bebyggda områden, via en lokal grönstruktur.

Tanken är att kilarna ska skapa förutsättning för en biologisk mångfald och många ekosystemtjänster i regionens mer centrala delar.

I Kungens kurva består den regionala grönstrukturen av Gömmarens naturreservat som är en så kallad stadsnära värdekärna. Gömmaren utgör början av Bornsjökilen, en av tio tätortsnära gröna kilar, som söderut sträcker sig i sydvästlig riktning, söder om Alby och vidare till Bornsjön i Botkyrka kommun. De sydvästra delarna av Gömmaren är en del av ett svagt regionalt samband som sträcker sig vidare norrut, längs med Mälarstranden till Sätraskogens naturreservat.

Kungens kurva inrymmer även en regional utpekad grön station eller hållplats vilket innebär att det finns en station eller hållplats för kollektivtrafik där regionens invånare har god tillgänglighet till gröna kilar. Gröna stationer ligger högst 300–500 meter från en grön kil. Kollektivtrafiken har en viktig roll för tillgängligheten till den regionala grönstrukturen.



Diagram som visar den regionala grönstrukturen och de förstärka storskaliga gröna kopplingarna inom området och till närliggande områden

Naturreservatet Gömmaren

Gömmaren är ett kommunalt naturreservat, med höga friluft- och naturvärden som utgör en viktig länk i den regionala grönstrukturen som del av Bornsjökilen. Naturreservatet sträcker sig fram till de bebyggda områdena och genom Vårby sträcker sig en grön länk mellan Gömmarens naturreservat över till Sätraskogens naturreservat i Stockholms kommun.

Gömmarens naturreservat är ett populärt rekreationsområde och har en stor betydelse som närmaste strövområde för de som bor i sydvästra delen av Stockholmsregionen. Närheten till bebyggelsen gör naturreservatet till en attraktiv plats för rekreation och friluftsliv där det finns ett antal anlagda motion- och skidspår.

För att naturreservatet ska bli tillgängligt behövs flera entréer till naturreservatet av olika karaktär som öppnar upp grönstrukturen för besökare. Det ska vara lätt att hitta till de rekreativa stigar som finns och entréer kan märkas upp med exempelvis skyltar eller genom en platsbildning. Gömmaren ska också synliggöras genom förstärkta gröna stråk och gröna siktlinjer.

Befintliga naturvärden

Den största delen av Kungens kurva består av bebyggda och hårdgjorda ytor. Det finns dock förekomst av höga naturvärden i vissa delar, särskilt vid gränsen till Gömmarens naturreservat. När förekomsten av naturvärden inventerats inom området har naturvärdena klassificerats på en skala mellan 1 och 4, där 1 innebär högst värde. I Kungens kurva förekommer naturvärden med en klassificering mellan 2 och 4.

I och vid gränsen till Gömmarens naturreservat föreslås ny bebyggelse. Idén är att spara delar av skogen i stråk mellan den nya bebyggelsen som ger möjlighet att spara natur och olikåldriga träd både på kvartersmark och allmän platsmark. Tanken med att bebygga området är att aktivera naturreservatet och tillgängliggöra naturen genom tydliga entréer för att ta sig vidare djupare in i skogarna.

Åkerholmarna

Befintlig grönska ska i så stor utsträckning som möjligt bevaras och integreras med tillkommande grönska och andra funktioner. Detta gäller även åkerholmarna som är ett återkommande inslag i Kungens kurva och hänvisar till platsens jordbrukshistoria. Åkerholmarna och dess stora ekar kan sparas och tillföra värden i strukturen.



Gömmarens naturreservat Foto: Huddinge kommun



Stadsdelspark
Närpark
Dagvattenpark
Naturreservat
Plats/nod
Idrott
Skolgård
Grön länk
Naturmark
Parkens täckradie

Diagrammet visar föreslagen parkstruktur och utvecklade platsbildningar

Generös grönska

Ett nätverk av generösa, centrala och attraktiva parker möjliggörs vilket ger plats för integrerad grönska i nära anslutning till bebyggelsen.

Park och dess innehåll och struktur

Flera parker med en variation av storlek, innehåll och funktion möjliggörs vilka tillsammans bidrar till en fungerande grön- och rekreationsstruktur. För att det ska kännas nära och lätt att ta sig till olika park-, rekreations- och naturområden kopplas de samman med trygga och attraktiva gröna gång- och cykelstråk. Parkerna kan vara mångfunktionella och kan bidra till att stärka ekosystemtjänster som exempelvis dagvattenhantering, bullerdämpning och luftrening. De bör också utformas med stor flexibilitet med funktioner för olika årstider och utformas utifrån invånarnas behov och önskemål.

Naturområden

Naturområdet Gömmaren är en destination för boende och besökare från lokalområdet, kommunen och regionen. Den rymmer stor biologisk mångfald och är ett viktigt inslag som präglar hela området. Den utgör också en unik rekreativ funktion genom att erbjuda spännande naturupplevelser i nära anslutning till den täta och blandade staden. Det är lätt att nå naturområdet som gående, cyklist och med kollektivtrafik från närområdet och från omkringliggande områden.

Stadsdelspark

Stadsdelsparker uppfyller en viktig funktion som naturlig mötesplats, plats för rekreation, vila och gröna värden. Stadsdelsparkerna ska kunna besökas av de som bor och arbetar i Kungens kurva, men även vara till för besökare. Det är därför viktigt att de är tillgängliga för gång-, cykel- och kollektivtrafik. I Kungens kurva planeras det för minst två stadsdelsparker.

Närpark

Närparker uppfyller funktion som bostadsnära grönska och ska inte ligga längre än 500 meter från bostaden, och gärna närmare än så. Närparkerna uppfyller främst behov för de som bor- och arbetar i området och ska vara en grön miljö avsedd för lek, vila och samvaro. De ska rikta sig till en bred målgrupp och kunna inrymma flera funktioner.

Fickparker och torg

Fickparker är små gröna ytor med karaktären som lummiga gröna rum. Fickparkerna är ett välkommet inslag vid butiksstråk, större målpunkter eller i bostadsområden. Torg är en variant av fickparken men där större andel är hårdgjord.

Rekreativa stråk

Dessa uppfyller andra funktioner än resterande gång- och cykelnät genom att uppfylla behov för att ta en promenad, motionera eller njuta av estetiska upplevelser. Rekreationsstråken kopplar an till gröna och rekreativa besöksmål så som Gömmarens naturreservat, sjön Gömmaren, Segeltorps idrottsplats och Västerholmsparken.

Bostadsgårdar

Bostadsgrådarna ska bidra till att stärka grönstrukturen i området. Bostadsnära grönska inrymmer en blandning av sparad natur, anlagda gårdsmiljöer med en mångfald av funktioner såsom ytor för lek, odling och plats för möten mellan grannar.

Skolgårdar

Skolgårdarna utgör viktiga miljöer även efter skoltid och är då en del av stadens gemensamma rekreativa rum.

Särskilt viktiga gröna ytor

Den bärande idén i Kungens kurva är de gröna länkarna som binder samman Kungens kurva inom området såväl som till omkringliggande stadsdelar och naturområden. Det är viktigt att det tillförs sammanhängande grönområden med möjlighet till vistelse och aktivitet. Två stadsdelsparker blir särskilt viktiga i föreslagen grönstruktur.

Stadsdelsparken Diametern

Stadsdelsparken i området som berörs av planprogrammet för fastigheten Diametern med flera ligger nära de centrala delarna av Kungens kurva. Stadsdelsparken blir en viktig del av den centrala grönstrukturen och en yta för såväl besökare som boende i området.

Föreslagen stadsdelspark i Sydväst

Den sydvästra delen av strukturen öppnas upp för blandstadsbebyggelse med tillkommande bostäder, arbetsplatser och verksamheter. Platsens nya besökare och boende får en ny stadsdelspark som förslagsvis anläggs på obebyggd mark, delvis där nuvarande kraftledningen skär genom området. Den nya stadsdelsparken blir en viktig mötesplats och yta för gemensam aktivitet och utbyte av idéer. Den nya parken anläggs i nära anslutning till kollektivtrafikstråket och får en publik karaktär.



Naturreservat
Parker längs den inre gröna länken
Parker längs den yttre gröna länken
Åkerholme
Inre grön länk
Yttre grön länk
Blågrön ryggrad
Rekreativ naturkoppling
Befintlig natur
Gröna entréer

Diagrammet visar de sammanbindande grönstråken som binder samman den aktiva grönstrukturen.

Höga vistelsevärden och plats för rekreation

Kungens kurvas identitet som mötesplats och plats för rekreation stärks genom varierade livsmiljöer för vistelse, aktivitet och möten.

Livskraftiga miljöer för människor erbjuds genom möjligheter till rekreation, friluftsliv, idrott och andra fritidsaktiviteter. I Kungens kurva finns förutsättningar för en aktiv och hälsofrämjande fritid oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, ålder och fysisk förmåga.

Sammanbindande grönstråk

För en välfungerande grönstruktur behövs gröna stråk som binder samman de gröna miljöerna och skapar ett funktionellt nätverk, från en regional till en lokal nivå. I Kungens kurva möjliggörs för ett antal gröna stråk som ska ha en sammanbindande funktion. Syftet med dessa är att tillföra vistelsevärden, rekreativa värden, ekosystemtjänster, öka tillgänglighet och nåbarhet till park-, rekreations- och naturområden inom och utanför Kungens kurva.

Ett antal sammanbindande rekreativa gröna stråk föreslås för att koppla an till befintliga kopplingar till grönstruktur i Vårby och Skärholmen samt naturmarken i Gömmaren, parker, lekplatser och promenadstråk. Dessa bildar två sammanhållna stråk - gröna länkar, som tillsammans med stadsdelsparker och närparker bildar ett nätverk av sammanbunden och lättillgänglig grönska. De gröna länkarna stärker såväl ekologiska som rekreativa system och tillför vistelsevärden och orienterbarhet inom strukturen.

Rekreation

För att utveckla de rekreativa värdena behöver tillgängligheten till Gömmaren förstärkas i befintliga stråk och genom nya stråk som tillgängliggör Gömmaren för ett större område. Gömmaren ska vara en tillgänglig och varierad plats som främjar friluftsliv, kulturliv, naturvärden, rekreation och fysisk träning. Variationen av aktiviteter, miljöer och upplevelser skapar förutsättningar för att människor av olika kön, ålder och bakgrund möts. Genom att utveckla befintliga funktioner och tillföra nya blir Gömmaren en ännu tydligare destination som attraherar besökare från hela sydvästra delen av Stockholmsregionen.

Gröna och aktiva mötesplatser

I gränslandet mellan den anlagda naturen i stadsrummet och den vilda naturen i naturreservatet finns många platser för aktivitet och möten. Dessa platser och funktioner fungerar även som entréer som aktiverar naturreservatet och tillgängliggör naturen för fler målgrupper.

Tillgång till idrott och variation av idrottsaktiviteter behövs för alla åldrar och för folkhälsan. I Kungens kurva finns det gott om idrottsfunktioner vid Segeltorps idrottsplats med konstgräsplan, ishall och ridstall. När Kungens kurva utvecklas med nya bostäder och knyts samman med omkringliggande områden kan idrottsområdet utvecklas ännu mer och fungera som en destination för en mångfald av idrottsaktiviteter för både föreningsverksamhet, privat idrottsutövande och platser som främjar en aktiv livsstil. Idrottsytor ska även integreras i områdets offentliga rum och gårdar samt i anslutning till de nya skolorna i området vilka kan samutnyttjas med boende och besökare i området på kvällar och helger.


Rekreation i Gömmarens naturreservat. Foto: Huddinge kommun


Ridning i Gömmarens naturreservat. Foto: Maja Brand Huddinge kommun



Benfitlig natur
Dagvattendamm
Fördröjningszon
Höjd

Vattendelare
Vattnets riktning
Blågrön gata
Områdesgräns

Diagrammet visar höjder och på vilket sätt dagvatten och skyfall leds enligt nuvarande höjdsättning samt planerade dagvettendammar och möjliga platser för fördröjning.

Hållbar och klimatanpassad

Ett nytt finmaskigt och hållbart blå-grönt nätverk förstärker de ekologiska sambanden i området. Ekosystemtjänster och vattenhantering integreras i gaturummen och bidrar till ett klimatanpassat och tåligt område.

Dagvatten

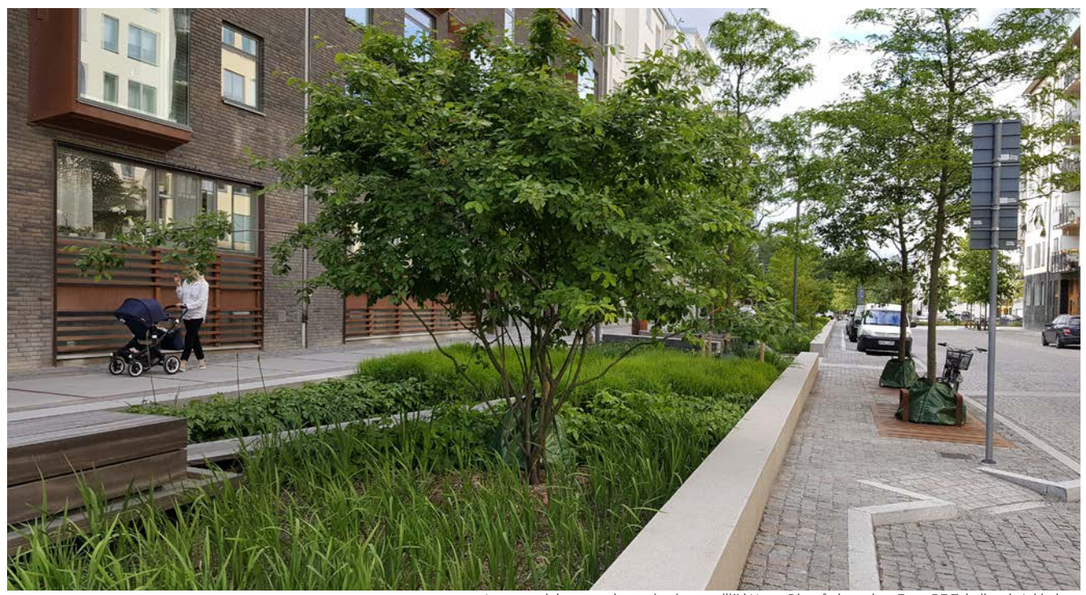
Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt rinner på markytan. Vid regn ska det finnas goda förutsättningar för dagvattnet att fördröjas, absorberas och filtreras i mark och växter, så att avrinnande flöden kan minimeras. I enlighet med Huddinge kommuns dagvattenstrategi ska flöde samt föroreningsmängder efter exploatering inte öka jämfört med före exploatering. Allt dagvatten ska i största grad omhändertas lokalt, fördröjas och renas innan det når recipient.

Eftersom Kungens kurva har avrinning mot Mälaren är det angeläget att avrinningen minimeras när platsen utvecklas. Dagvatten inom Kungens Kurva avleds idag till recipienten Rödstensfjärden som är en del av Mälaren och Rödstensfjärden är en vattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer.

För att följa miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvattenförekomster behöver dagvattnet renas. För att uppnå en acceptabel reningsgrad kommer betydande ytor för lokal hantering av dagvatten att behöva avsättas både inom kvartersmark och på allmän platsmark. Utrymme för dagvattenhantering ska ingå som en förutsättning vid gestaltningen av såväl det offentliga rummet som i kvarter med bebyggelse.

Dagvattenlösningar kan på strategiska platser synliggöras och tillåtas ta plats i den bebyggda miljön och därigenom tillföra rekreativa, estetiska och pedagogiska värden. Med väl avvägd planering kan dagvattenlösningar i stor utsträckning integreras med ytor som planeras för rekreation och grönstruktur.

Grönblå gator, där extra utrymme ges till urban dagvattenhantering etableras inom området. Dessa finns i öst-västlig riktning och nord-sydlig riktning där det finns en naturlig låglinje. I nära anslutning till de grönblå gatorna utvecklas fördröjningzoner och dagvattendammar vilka kan bestå av parker, gator, torg, fickparker som hanterar lokal avrinning vid skyfall. Ytorna får en attraktiv gestaltning och inrymmer även andra funktioner för att säkra att de blir kvalitativa inslag i gatubilden och stadsmiljön även vid torka eller lägre vattennivåer. Dessa ytor kommer att behöva anläggas på både allmän platsmark och kvartersmark.



Integrerad dagvattenhantering i gatumiljö i Norra Djurgårdsstaden. Foto: PE Teknik och Arkitektur

Tålighet mot ökade nederbördsmängder

Klimatförändringar kommer över tid öka förekomsten av extremt väder och ökar förekomsten av skyfall vilket i sin tur ökar risken för översvämningar. Vid skyfall blir dagvattensystemet fullt och stora vattenmängder ansamlas på markytan och blir stående i lågpunkter. Bebyggelsen och det offentliga rummet ska vara utformat och höjdsatt så att översvämningar vid skyfall inte orsakar skador på byggnader eller viktiga funktioner. För att undvika omfattande skador och kostnader behöver vattnet ledas från bebyggda områden och tillfälligt ansamlas där det inte är till skada. Det kan exempelvis ske på idrottsplatser, parker eller andra gröna stråk. I stadskärnan innebär det att vattnet behöver ledas bort till dagvattendammar, parker och fördröjnings- och översvämningszoner.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster som naturen förser oss med blir allt viktigare att synliggöra, förstärka och tillföra när vi förtätar och utvecklar städerna. Ekosystemtjänster är en viktig del för att uppnå de globala och svenska klimat- och miljömålen. Att synliggöra och säkerställa gröna investeringar har inte bara påverkan på frågor såsom biologisk mångfald, klimatreglering eller rening av luft. Ekosystemtjänster genererar även positiva synergier i form av ökade fastighetsvärden, attraktiv stadsmiljö och högre vistelsevärden.



Odling i stadsmiljö. Centralparken Täby. Foto: PE Teknik och Arkitektur

Ekosystemtjänster delas ofta upp i fyra olika kategorier:

- Producerande ekosystemtjänster producerar mat, dricksvatten, bioenergi och andra direkta produkter och material.
- Reglerande ekosystemtjänster står till exempel för kontroll av klimat, vattenflöden, erosionsskydd, pollinering och rening av luft.
- Stödjande tjänster är själva förutsättningen för de övriga tjänsterna och består av arters livsmiljöer och processer som upprätthåller ekosystemen, så som jordmånsbildning och fotosyntes.
- Kulturella tjänster bidrar med immateriella värden som miljöer för upplevelser, lärande, kunskap och rekreation.

Exempel på hur ekosystemtjänster kan integreras i stadens utveckling:



I gaturummet

Växtlighet och träd i gaturummen bidrar med bl.a. rening av luft, mikroklimatkontroll, dagvattenhantering och tillför vistelsevärden i gaturummet.



I parken

Tillgång till park är hälsofrämjande och naturupplevelser fungerar som stimuli för inspiration och inlärning, sänker stressnivåer och bildar sociala mötesplatser. Variation av grönska och växtlighet i parker bidrar till förbättrad ljud- och luftkvalitet och är en viktig del av lokal dagvattenhantering genom filtrering.



I byggnaden

Gröna tak och fasader i byggnader kan bidra till ett minskat energibehov, stärka kapaciteten för lokal dagvattenhantering och tillföra livsmiljöer för flera arter och stödja pollinering.



I kvarteret

På kvartersnivå kan delad och privat grönska stärka den sociala samvaron och känskan av välmående samt även bidra till boplatsens upplevda attraktivitet. I samband med dagvattenhantering i kvarteret kan det t.ex. uppsamlas regnvatten till stadsodling, vilket möjliggöra produktion av närodlad mat.



I stadsdelen

Kulturarv, så som t.ex. åkerholmar kan bidra till stärkt identitet för stadsdelen och dess upplevda attraktivitet. Gröna platser och kopplingar kan stärka spridningssamband och livsmiljöer samt bidra till klimatanpassning och stärka stadsdelens resiliens.



I staden

I stadens skala kan ekosystemtjönster medföra reglering av temperatur, förbättrad luft- och vattenkvalitet samt ljudmiljö, motstånd mot översvämningar och stärkt biologisk mångfald, men även ökade fastighetsvärden, folkhälsa och livskvalitet.

4 Dynamisk livfull destination och mötesplats



4 Dynamisk livfull destination och mötesplats

Skandinaviens största handelsplats

Kungens kurva en känd plats med såväl lokala, regionala som nationella besökare. Besökare kommer främst hit för olika upplevelser, handla och arbeta. Kungens kurva-Skärholmen är Skandinaviens största handelsplats utanför citykärnorna och i området finns bland annat världens största IKEA, Nordens största biografanläggning Filmstaden Heron City och flera internationella företag. Det saknas dock mötesplatser och miljöer för icke-kommersiell samverkan. Genom att tillföra nya och mer blandade funktioner, tillföra attraktiva stadskvaliteter och samtidigt vidareutveckla platsens nuvarande identitet som besöksmål uppstår en unik möjlighet att skapa en intressant blandning som bidrar till en livfull stad.

Framtidens dynamiska destination

Kungens kurva utvecklas över tid från att vara ett besöksmål för handel, upplevelser och arbete till att bli en livfull och dynamisk destination med handel men också en mängd mötes- och upplevelsemöjligheter, många arbetsplatser och en blandning med bostäder och samhällsservice.

En accelererande utveckling

I en föränderlig värld med megatrender som digitalisering står de fysiska handelsplatserna inför stora utmaningar och möjligheter. Handelsområden behöver addera ytterligare besöksanledningar genom att också bli mötes- och upplevelseplatser. Genom att erbjuda en stort utbud och möjlighet att uträtta ärenden, umgås och uppleva nya varor, tjänster och aktiviteter kommer handelsplatsen även i framtiden att ha en betydande roll.

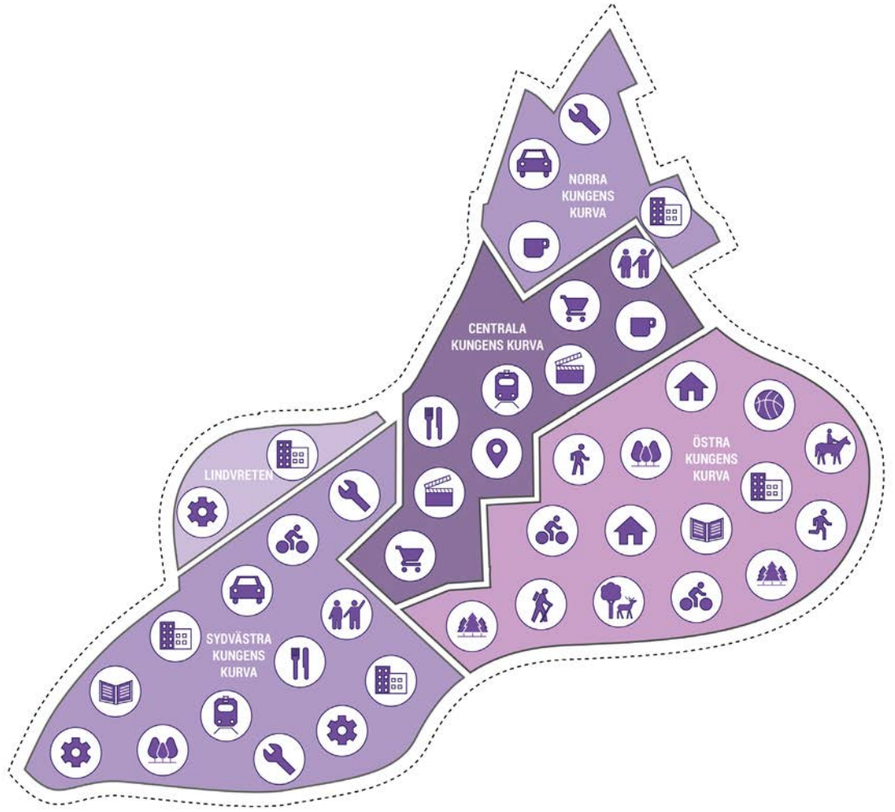
Delstrategier

Den bärande strategin, Dynamisk livfull destination och mötesplats, går att bryta ner i följande fyra delstrategier vilka presenteras närmare i kommande kapitel.

- Upplevelserik destination
- Livfull stad
- Attraktivt för etablering av arbetsplatser
- Nära till lokala målpunkter



Marknad. Foto: Maja Brand Huddinge kommun



Diagrammet visar karaktären på de olika målpunkter och funktioner som finns i de olika karaktärsområdena av Kungens kurva

Upplevelserik destination

Kungens kurvas identitet som destinationsmål tas tillvara och utvecklas till en upplevelserik destination som erbjuder ett brett utbud av upplevelser, tjänster och mötesplatser för alla

Destinationsmål

I samband med utvecklingen av området tas Kungens kurvas identitet som besöksmål till vara på och utvecklas för att fortsatt vara en plats människor besöker och aktörer vill etablera sig på. I Kungens kurva finns det plats för ett stort utbud av olika upplevelser som attraherar långväga besökare såväl som människor från regionen och omkringliggande områden. I Kungens kurva finns något att göra för alla oavsett bakgrund, ålder och intresse och här finns plats att möta och umgås med nya människor, vänner och familj.

Kungens kurvas karaktärsområden som destination

Kungens kurva kan erbjuda en stor variation av målpunkter och har en karaktär som varierar i de olika delarna som lockar en mängd olika besökare i olika syften.

Centrala Kungens kurva

Till Kungens kurvas centrala delar kommer besökare för att ta del av olika upplevelser, för att vistas och träffa människor. En gågata sträcker sig mellan Ikea och Heron city vilken är full av liv och innehåll. I centrala Kungens kurva stannar spårväg syd och det finns gena kopplingar till Skärholmens centrum för gång och cykel och ut i resterande Kungens kurva och omkringliggande områden.

Östra Kungens kurva

Till östra Kungens kurva kommer besökare och boende för att delta i idrottsarrangemang, fritidsaktiviteter och uppleva Gömmarens naturreservat. Östra Kungens kurva består också av flera lokala målpunkter med samhällsservice, mindre arbetsplatser och många bostäder.

Sydvästra Kungens kurva

Sydvästra Kungens kurva består av en funktionsblandad stad med en stor blandning av bostäder, samhällsfunktioner och verksamheter i olika skala. Här finns plats för utbildning, tillverkning i mindre skala, stadsnära distributionslösningar, kontor och mycket mer. Här finns även bostäder och samhällsservice. I sydvästra Kungens kurva föreslås en station för Spårväg syd och det finns gena kopplingar till Vårby gård, Skärholmen och till resten av Kungens kurva.

Norra Kungens kurva

Norra Kungens kurva utgörs av mötet med Skärholmen och är Kungens kurvas huvudentré för besökare. Här finns särskilt god förutsättningar för olika typer av verksamheter, arbetsplatser och kontor. Denna del kommer bidra till att koppla samman Skärholmen och Kungens kurva till en regional stadskärna.

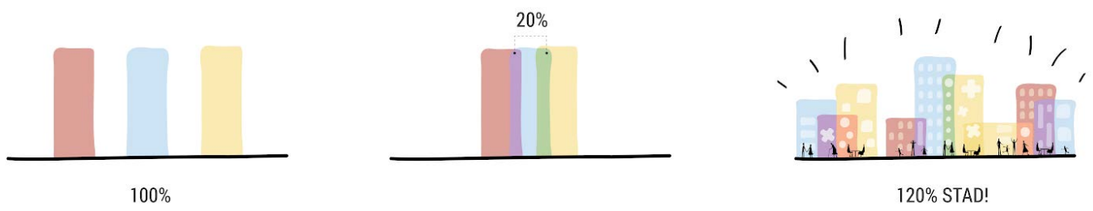


Diagram som visar hur nya kvaliteter och synergieffekter kan uppstå då olika funktioner blandas.

Illustration: Mandaworks och Adept

Livfull stad

En stad full av liv och innehåll möjliggörs genom en funktionsblandning som bidrar till att fler människor rör sig till och från en plats eller vistas i stadsmiljön fler tider på dygnet.

Blandning av besökare, arbetande och boende

En livfull stad skapas genom människorna som rör sig i området till och från olika funktioner och målpunkter i sin vardag. Genom en ökad funktionsblandning och utveckling av befintliga och nya funktioner i området bidrar detta till en blandning av besökare, arbetande och boende i området som gör att Kungens kurva lever en större del av dygnet.

Besökare kommer till Kungens kurva för att uppleva, handla och vistas och de besöker de centrala delarna, idrottsplatsen och naturreservatet. De boende i området rör sig till och från naturliga och vardagliga mötesplatser och funktioner så som förskolor, skolor, hållplatser, livsmedelsbutiker, parker, idrottsaktiviteter, arbetsplatser och naturen. Arbetsplatser av olika slag finns i hela området och människor rör sig till och från sin arbetsplats, på olika tider på dygnet i kollektivtrafiken, till fots och med cykel.

Den blandning av människor som vistas och besöker Kungens kurvas olika målpunkter olika tider på dygnet bidrar till uppkomsten av en livfull stad. Lokala målpunkter och samhällsservice samspelar med handeln, mötesplatser, arbetsplatser och platser för upplevelser och bidrar till synergier som ytterligare stärker området som destination.

Livet mellan husen

Det är inte bara rörelse mellan olika målpunkter och det som pågår inne i byggnaderna som bidrar till den levande staden. Även livet mellan husen kan locka människor till att besöka en plats och vistas där vilket bidrar till en livfull stad. Det finns potential för de stora markytor som finns i Kungens kurva utvecklas med tillfälliga och permanenta platser och målpunkter. Det finns många sätt att levandegöra staden mellan husen och det är upp till varje lokal aktör, fastighetsägare och kommunen att bidra med spännande platser och utvecklingen av ett kvalitativt stadsrum som uppmuntrar till vistelse. Med kreativitet, samverkan och engagemang finns stora möjligheter att skapa intressanta platsbildningar, plats för aktivitet, vistelse och upplevelser.

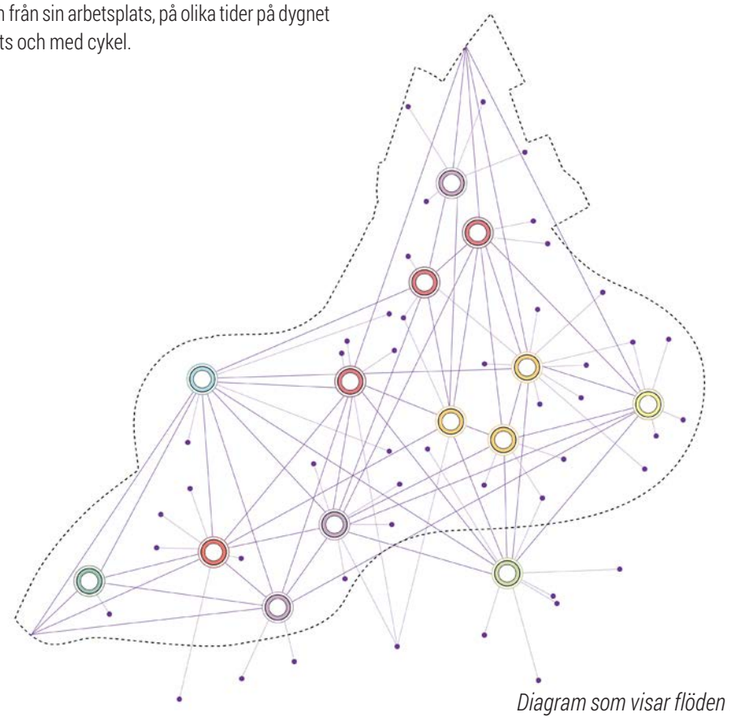


Diagram som visar flöden mellan målpunkter

Några exempel på vilket sätt det går att arbeta med att levandegöra livet mellan husen:

Platsbildningar

Olika former av platsbildningar som uppmanar människor till att umgås, leka och slappna av levandegör livet mellan husen. Detta kan innebära såväl tillfälliga som permanenta lösningar som exempelvis olika former av sittytor, aktiviteter och givetvis stadens alla parker, stora som små.



Platsbildning utanför kontor, Malmö. Foto: PE Teknik och arkitektur



Referensbild tillfällig platsbildning, Oslo

Fritidsaktiviteter

Alla former av rekreations-, idrotts- och kulturaktiviteter samlar människor på olika platser vilket levandegör staden. Detta kan vara alltifrån en lekställning, ett pingisbord eller en scen och mycket mer.



Björkskatans stadsdelspark, Luleå. Foto: PE Teknik och Arkitektur



Dansbana Vårby. Foto: Huddinge kommun



Utegym. Foto: Huddinge kommun

Konst i stadsmiljön

Offentlig konst tillför trivsel och upplevelser i stadsmiljön och kan markera, ge en identitet eller uppmärksamma en plats. Offentlig konst kan också fungera som besöksmål och locka människor att komma och se och uppleva konstverket. Konstnärliga gestaltningar kan vara allt från skulpturer, markbeläggningar och ljusinstallationer till specialdesignade möbler eller skyltning.



Referensbild Cloud gate, Chicago

Attraktivt för etablering av arbetsplatser

Etablering och utveckling av befintliga arbetsplatser stöds och uppmuntras för att ytterligare stärka Kungens kurva som en sammankopplad regional nod och varierat destinationsmål.

Utveckling av näringslivet

Kungens kurva är en naturlig etableringsplats för näringsliv med sitt exceptionella tillgängliga läge i regionen. Befintligt näringsliv ska ges plats att utvecklas och växa, dessutom möjliggörs för nya etableringar av varierande storlek. I Kungens kurva finns det plats för många olika näringslivsbehov och en bredd av branscher.

Områdena invid Lindvretens trafikplats är en av Kungens kurvas viktigaste entréer och är särskilt viktiga som platser för utveckling av befintliga verksamheter och etablering av nya verksamheter. Dessa områden ligger även strategiskt för mer transportintensiva verksamheter.

Utbildning

Utbildning är en viktig funktion att erbjuda i en stadsdel för att locka såväl boende som kompetent arbetskraft. Det finns möjligheter att vidareutveckla det fordonstekniska gymnasiet och även andra utbildningsinitativ i området.

Funktionsblandning

I stora delar av Kungens kurva ska det genomgående vara funktionsblandat vilket innebär att olika verksamheter ska inrymmas blandat med bostäder. Detta kan bestå av olika former av verksamheter som bidrar med arbetstillfällen och kan vara alltifrån mindre kontor, verkstäder, förskolor, vårdlokaler och mycket mer som företrädesvis placeras i bottenvåningar.



Foto: Maja Brand Huddinge kommun

Service

Utvecklingen av bostäder innebär underlag för olika former av service, både kommersiell- och samhällsservice. Detta bidrar även med många nya arbetsplatser i området inom en mängd olika branscher. Cirka 10 000 bostäder som kommer att kunna utvecklas i området och det ger underlag till följande möjlig utveckling av service:

Fler invånare skapar underlag för mer service

När Kungens kurva förtätas med bostäder skapas underlag för mer och ny typ av service. Nedan är ett exempel på verksamheter som skulle kunna möjliggöras när ca 10.000 nya bostäder utvecklas fram till år 2050.

- 20 nya förskolor
- 2 grundskolor
- 60 butiker
- 8 livsmedelsaffärer
- 38 restauranger, barer och caféer

Siffrorna är baserade på ett samband mellan antalet nya bostäder och verksamheter. Dessa övergripande siffror beaktar inte marknadsmässiga villkor, särskild potential på platsen eller det geografiska läget i regionen.



F F *Förskola planerad / föreslagen*
S S *Skola planerad / föreslagen*
G *Gymnasieskola*
I I *Idrott befintlig/ föreslagen*
K K *Kultur planerad föreslagen*

Diagrammet visar möjlig fördelning och placering av samhällsservice när området utvecklas.

Nära till samhällsservice

Ett brett utbud av samhällsservice är en integrerad del av stadskärnan och finns nära för ett enklare vardagsliv

Samhällsfunktioner

I takt med att bostäder tillförs i Kungens kurva ökar också behovet av samhällsfunktioner såsom förskolor, skolor, äldreboende, vårdlokaler, tandläkare, lokaler för kultur, idrott och fritid. Att erbjuda närhet till samhällsservice gör ett område attraktivt och skapar ett enklare vardagsliv för de boende i området.

Äldreboenden, boenden enligt SoL och LSS

Den stora befolkningsökningen innebär behov av olika former av bostäder för social omsorg såsom äldreboenden, vårdboenden, och boenden enligt SoL och LSS. Dessa boendeformer integreras i alla etapper av bostads- och arbetsplatsutvecklingen i Kungens kurva.

Kultur och fritid

Kultur och fritidsliv är viktiga funktioner i staden och för att dessa ska finnas tillgängliga behöver lokaler för föreningar och kultur planeras för. Det ska finnas möjlighet för alla invånare att ta del av kultur- och föreningsliv och det ska vara enkelt och nära för invånarna att ta del av stadens utbud samt engagera sig och vara aktiva på fritiden.

I området som omfattas av planprogrammet för fastigheten Diametern 2 med flera har en plats för kulturverksamhet reserverats i anslutning till den planerade stadsdelsparken på ett torg. Tanken med byggnaden och platsen är att ge lokaler till det offentliga livet i stadsdelen, genom att låta dessa vara multifunktionella kan de fungera för allt från bibliotek, till uppträdanden eller kulturella och utbildande aktiviteter. Ytterligare två platser för kultur möjliggörs. En i de centrala delarna i anslutning till hållplatsläget för spårväg syd och IKEA och ytterligare en vid en av de föreslagna mobilitets-hubbarna i sydväst.

Förskolor och skolor

I området som omfattas av planprogrammet för fastigheten Diametern med flera planeras en skola för cirka 900 elever och ett antal förskolor. När ytterligare bostäder tillförs i Kungens kurva kommer fler skolor och förskolor att behövas.

Ungefärliga lägen för skolor respektive förskolor pekas ut i diagrammet på sida 64. Ett stort antal nya förskolor behövs i området och kan integreras i strukturen på olika sätt. I Kungens kurva finns särskilt goda möjligheter att i stora delar av området skapa lägen för förskolor och skolor i direkt anslutning eller nära till Gömmarens naturreservat.



Fritidsgård . Foto: Maja Brand Huddinge kommun



Foto: Maja Brand Huddinge kommun

Sammanfattning

1 Urban och trygg stadskärna där människor kan mötas

I Kungens kurva är den byggda miljön utformad med en attraktiv blandning av arkitektur, typologier och funktioner. Staden är en plats där människor kan mötas, bo och verka oavsett bakgrund eller förutsättningar. En tätare sammanhållen stad och dess dragningskraft med många mötesplatser och funktioner bidrar till fler människor i rörelse, vilket skapar förutsättningar för ett rikt och tryggt stadsliv.



2 Hållbara resesätt och människor i rörelse

Kungens kurva är en regionalt tillgänglig och sammankopplad stadsdel. Det är enkelt att resa och röra sig inom Kungens kurva såväl som till omkringliggande områden och ut i regionen. I Kungens kurva erbjuds möjlighet till hållbara resvanor genom smidiga mobilitetstjänster, kapacitetsstark kollektivtrafik och prioritering av gång och cykel. Det är gent, lätt och tryggt att röra sig inom området som gående och cyklist. Samnyttjande och samlokalisering för ytkrävande parkering tillsammans med mobilitetstjänster utvecklas för att uppmuntra hållbara resesätt.



3 Naturnära och hållbar stadskärna

Den direkta närheten till natur- och grönområden, sjöar och Mälaren gör stadskärnan unik. Genom tydliga entréer till Gömmarens naturreservat kan den rekreativa funktionen stärkas lokalt men även som destination för besökare. Ett nätverk av parker av olika storlek fylls med ett varierat innehåll. Kungens kurvas identitet som mötesplats och plats för rekreation stärks genom varierade livsmiljöer för vistelse, aktivitet, idrott och möten. Gröna samband kopplar samman och förstärker värdefulla ekologiska områden. När staden förtätas tillförs och utvecklas ekosystemtjänster för att bidra med värden i stadsmiljön samt för att skapa ett klimatanpassat och tåligt område.



4 Dynamisk livfull destination och mötesplats

Kungens kurva är en lokal, regional och nationell destination med handel, en mångfald av mötesplatser, målpunkter och funktioner. Kungens kurva är en levande stad som fungerar som destinationsmål och samtidigt erbjuder ett stort antal och blandning av bostäder, samhällsservice och andra typer av funktioner. I Kungens kurva finns det mötesplatser och aktiviteter för olika tider på dygnet och olika tider på året. Detta skapar förutsättningar att umgås, leka, idrotta, besöka, arbeta, handla, utbilda sig och slappna av.



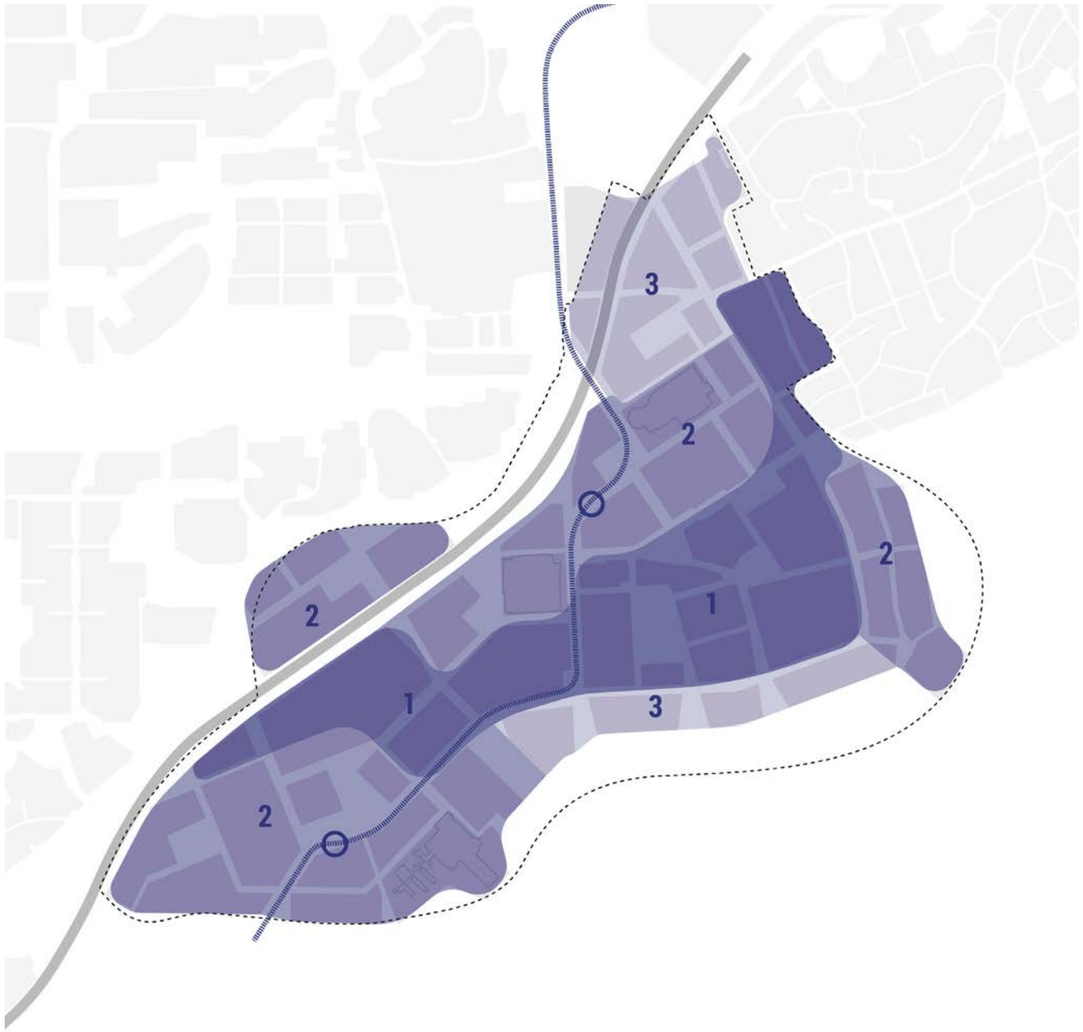


Diagram som visar möjlig framtida etappindelning av utvecklingen fram till år 2050

Hållbar planering över tid

Utvecklingsplanen visar på Huddinge kommuns vision och riktlinjer för att på lång sikt utveckla Kungens kurva till en dynamisk livfull och naturnära stadskärna som växer ihop med Skärholmen och blir en regional stadskärna.

Utvecklingsplanen redovisar en möjlig framtida utveckling av Kungens kurva för att på lång sikt utveckla området till att bli en stadsmiljö med många invånare, besökare och arbetande. Stadsutvecklingen bedöms ske över en lång tidsperiod, trettio år eller mer.

Kungens kurvas utvecklingsplan ska ses som en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen och är inte juridiskt bindande utan ett ramverk för kommande detaljplanering.

Det är viktigt att planen bidrar till att Kungens kurva även fortsättningsvis är en attraktiv plats att besöka, arbeta eller bo på. Den förändring som planen möjliggör tar många år, beror på många olika aktörers agerande och på hur den ekonomiska konjunkturen varierar över tid.

Fortsatt planering

Utvecklingen av Kungens kurva kommer att ske över många år vilket möjliggör värdeskapande och hållbar utveckling fram till år 2050 eller ännu längre. Det är viktigt att området under utbyggnadstiden fungerar både som destination för besökare såväl som för arbetsplatser, verksamheter och nyinflyttade boende. En balanserad kommunal ekonomi i de olika etapperna eftersträvas då utvecklingen av området genererar behov av investeringar i nya gator, parker, tekniska försörjningssystem och samhällsservice. I vissa delar kan kommunen skapa intäkter genom att ny exploaterbar mark utvecklas för nya ändamål och i andra genererar utvecklingen kostnader genom investeringar i allmän platsmark och tekniska försörjningssystem. Utifrån de initiala kostnadsutredningar som gjorts för den förtätning utvecklingsplanen medger gör kommunen bedömningen att det finns exploateringsekonomiska förutsättningar att arbeta vidare med utvecklingsplanen som grund.

Etappvis utveckling

Flera faktorer påverkar takten i utvecklingen av Kungens kurva och det går inte att exakt tidssätta när förändringar sker. Oavsett när det sker så är det viktigt att kommande stadsbyggnadsprojekt bidrar med värden till Kungens kurva och möjliggör för att uppfylla den gemensamma visionen. Trots att det är det möjligt att ha en övergripande idé för i vilken ordning hur utvecklingen kan komma att ske. Bedömningen är att det finns delar av området som har särskilt goda möjligheter till utveckling i närtid, medan andra delar kan ligga längre fram i tiden, enligt principen först, därefter och senare. Förslaget till riktningar går att utläsa i kartan på nästa sida.

Området bör utvecklas med utgångspunkt i den pågående utvecklingen som sker inom fastigheten Diametern 2 med flera. Det är också delar som har särskilt goda förutsättningar att utvecklas inom närtid och ligger i anslutning till de centrala delarna samt längs E4/E20. De delar som redan idag är pågående eller möjliga att starta inom snar framtid är markerade med 1.

Sedan bör Kungens kurva kunna utvecklas i de centrala delarna, de sydöstra delarna och omkring Segeltorps idrottssplats. I kartan är dessa områden markerade med 2.

Därefter kan det norra området vara möjligt att utveckla men där det finns ett beroende av att trafikplatsen planeras och byggs om för att möjliggöra frigörande av mark. Det område som föreslagits i Gömmarens naturreservat har ett beroende av att utreda frågan om att ändra naturreservatets gräns innan utveckling kan ske. Dessa delar är i kartan markerade med 3.

Risker och rekommendationer

Ett genomförande av utvecklingsplanen för Kungens kurva kommer att innebära ett flertal konsekvenser och förändringar. Samtidigt finns det ett antal risker som behöver belysas i den fortsatta planeringen som kan komma att påverka genomförandet.

Risker

Naturreservatet

Naturreservatet Gömmaren är ett kommunalt naturreservat. För att utveckla bostäder inom reservatet krävs upphävande av en mindre del vilket är en omfattande process.

Risk

Planområdet ligger i närheten av E4/E20 vilka är primära transportleder för farligt gods. I den fortsatta planeringen behöver fördjupade riskanalyser genomföras för att bedöma riskavstånd, hänsyn till individ- och samhällsrisker och krav på utformning av byggnader.

Buller

Närheten till E4/E20 innebär höga bullernivåer och eventuellt ny bebyggelse och rekreativa miljöer i bullerutsatta lägen behöver i tidigt skede analyseras. Bullersituationen behöver hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och rekommendationer.

Luftföroreningar

Luftföroreningar har negativ inverkan på människors hälsa och miljön där en stor del kommer från vägtrafiken. Med tanke på närheten till E4/E20 är det viktigt att undersöka detta närmare vid fortsatt planering av området för att kunna besluta om eventuella åtgärder för att minimera risker med höga halter av luftföroreningar.

Markföroreningar

Förekomst av markföroreningar kan finnas inom området och behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet i utvecklingen av området.

Geotekniska förutsättningar

Inom området finns olika geotekniska förutsättningar som måste utredas och beaktas i nästa skede vid framtagande av nya detaljplaner.

Miljökvalitetsnormer

Inom eller i närheten av planområdet finns ett antal vattenförekomster med miljökvalitetsnormer som behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Hantering av dagvatten och skyfall

Hantering av dagvatten och ökade nederbördsmängder behöver studeras närmare i det kommande planeringen då hantering och lösningar skiljer sig från olika platser och områden beroende på förutsättningar. Det lokala omhändertagandet varierar beroende på platsens förutsättningar, till exempel med hänsyn till gatornas önskade karaktär, tillgång till grönska, topografi eller markens beskaffenhet.

Tekniska försörjningssystem

Vid fortsatt planering av projekten i Kungens kurva behöver kommunen se över statusen för de tekniska försörjningssystemen som finns på plats. Dessa kan ha för liten kapacitet eller vara i behov av utbyggnad när Kungens kurva utvecklas.

Fram till år 2030 råder det kapacitetsbrist i vissa ledningssträckor av dricksvattennätet. Det kan även finnas behov av en ny plats för kylproduktion i Kungens Kurva vilket kräver att kommunen reserverar mark för detta i närheten av det befintliga fjärrkylanätet.

Luftburen kraftledning

Planförslaget utgår ifrån att kraftledningar i sydväst markförläggs.

Rekommendationer

Resurseffektivitet

Att planera för resurseffektivitet under byggtid såväl som efter genomförandet är en viktig hållbarhetsaspekt och det finns flera delar där detta kan ses över i fortsatt planering. Några få exempel på vilka frågor som berörs av denna aspekt är lokal masshantering, uppförande av byggnader och anläggningar med återvunna och återvinningsbara material, goda förutsättningar för återvinning och sortering av avfall.

Inkludering av medborgare

Det är viktigt att komplettera traditionella samråd kring program och detaljplaner och i den fortsatta processen ska Kungens kurva arbeta för att stärka den lokala demokratin och aktivt deltagande, samt att se till att stadsplaneringen är en hållbar, jämlik och jämställd process där olika människor med olika bakgrunder inkluderas och är representerade. Vikten av inkludering av medborgare ökar under de senare utvecklingsetapperna då bostäder redan bebyggts på området.

Tillfälligt utnyttjande av mark

Under tiden området byggs ut kan mark som ska utvecklas i senare skede fortfarande användas mer eller mindre tillfälligt för att bidra med värdeskapande funktioner. Syftet är att bidra till områdets utveckling som dynamisk destination och en mängd funktioner kan skapa dragningskraft och vara identitetsskapande för Kungens kurva. Exempel på sådana funktioner är tillfälliga bostäder, pop-ups, foodtrucks, evenemang, tillfälliga möbler och konst.

Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
www.huddinge.se

Adress
Kommunalvägen 28
141 61 Huddinge

Utvecklingsplan för Kungens kurva



Region Stockholm

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-03-24

Ärende
TN 2021-0148

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden

Förslag till yttrande avseende samrådsremiss för utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge, Huddinge kommun

Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen har mottagit en remiss från regionledningskontoret avseende fyra utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge, Huddinge kommun. Utvecklingsplanerna ska visa hur områdena ska utvecklas fram till 2050 och fyller glappet mellan kommunens översiktsplan och detaljplaner. Yttrandet ska vara regionstyrelsen tillhanda senast den 23 mars 2021.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Remiss – Samråd utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge, RS 2021-0130.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikförvaltningen, Region Stockholm, har mottagit fyra utvecklingsplaner från Huddinge kommun på samrådsremiss, avseende Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge. Planerna ska visa på en möjlig utveckling av bland annat bebyggelse, infrastruktur och grönska fram till år 2050 eller ännu längre fram i tiden.

Utvecklingsplanerna redovisar de stora strukturerna som inte kan avgöras i enskilda samhällsbyggnadsprojekt. Syftet är att se till att de delar som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en attraktiv och hållbar helhet. Utvecklingsplanernas fokus är att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling samt utveckla de kvaliteter som finns på platsen, samtidigt som nya kvaliteter läggas till. Utvecklingsplanerna är likt kommunens översiktsplan inte juridiskt bindande.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen har tagit del av de fyra utvecklingsplanerna som är väldigt visionära med stort fokus på förtätning och hållbara transportslag. Utvecklingsplanernas visioner, mål och strategi har ett utpräglat hållbarhetsperspektiv på samhällsutvecklingen.

Trafikförvaltningens yttrande utgår från ett samlat perspektiv på de delar som direkt eller indirekt berör kollektivtrafik utifrån rollen som regional kollektivtrafikmyndighet.

Trafikförvaltningen har granskat de PDF-dokument som publiceras på kommunens hemsida som underlag för yttrandet. Sidhänvisningarna i yttrandet härleds dit.

Utvecklingsplanernas syfte och avgränsning är att jämföra med en fördjupad översiktsplan, men eftersom de inte formellt är framtagna och utformade som en sådan enligt Plan- och bygglagen, prövas de exempelvis inte mot regionala och nationella perspektiv. Det innebär att det finns risk att planerna inte blir det faktiska stöd och ramverk som de avser vara för fortsatt planering. Eventuella målkonflikter kan behöva lösas senare i planeringen, vilket kan bli både ineffektivt och kostsamt. Ett exempel är prövning av förutsättningar för att

kunna driva en effektiv kollektivtrafik i enlighet med Region Stockholms styrdokument. Trafikförvaltningen ser att det hade varit mer lämpligt att ta fram fördjupade översiktsplaner i det här skedet.

Parallellt med utvecklingsplanerna pågår dock detaljplanearbetet för flera av de delar som ingår i utvecklingsplanerna. Trafikförvaltningen ser en stor utmaning med denna planeringsordning och ställer sig frågande till hur utvecklingsplanerna kan vara vägledande för efterföljande planer och program när viktiga strukturer och funktioner redan låsts fast i pågående detaljplanearbeten innan utvecklingsplanen samrådts och antagits.

Trafikförvaltningen anser att planerna borde ha en tydligare beskrivning av hur kollektivtrafiken ska prioriteras och få ta plats i de olika områdena. Spårväg och tunnelbanan är beskrivet men inte busstrafiken som utgör en stor och viktig del för både lokala- och regionala resor. Även förutsättningarna för kollektivtrafiken och den yta som kollektivtrafiken kommer att kräva för att skapa det system som föreslås saknas, däribland depåfunktioner. Det gör att planerna inte blir hållbara utifrån den mängd trafik som kommer krävas lokalt och regionalt.

Trafikförvaltningen inleder med synpunkter uppdelat på rubriker utifrån de fyra områdenas utvecklingsplaner, där mer specifika synpunkter redovisas. Därefter följer en beskrivning med mer generella och övergripande synpunkter som berör alla fyra utvecklingsplaner.

Kungens kurva

Det är en brist att utvecklingsplanen inte hanterar hela den regionala stadskärnan Skärholmen – Kungens kurva. Precis som utvecklingsplanen beskriver så är Skärholmen och Kungens kurva beroende av varandras utveckling och samspel.

Det är positivt att kollektivtrafikens betydelse för utvecklingen tas upp men förutsättningarna lyfts inte fram för kollektivtrafikens möjligheter att verka inom den förtätade regionala stadskärnan. Det är bra att planera för centrum och handelsändamål och inte bostäder närmast kollektivtrafiken med hänsyn till buller och vibrationer. Planen har en tendens att lyfta fram spår- och vägsträckningar men inte den kringliggande infrastrukturen eller ytbehov som krävs i ett kollektivtrafiksystem.

Spårväg Syds linjesträckning

Utvecklingsplanen för Kungens kurva redovisar en delvis felaktig sträckning av Spårväg Syd genom Kungens kurva jämfört med ramavtal 6 inom Sverigeförhandlingen där Huddinge kommun är avtalspart. Föreslaget depåläge vid Krossen nära Kungens kurva saknas också. En ny sträckning redovisas på karta nära Ikea i Kungens kurva, vilket inte är utrett och som heller inte är anpassad till planerad bro för spårvägen över E4/E20 mellan Kungens kurva-Skärholmen. Bron har en felaktig sträckning samt att den även ska anpassas och göras tillgänglig för buss samt gång- och cykel och inte bara för spårväg. I den fördjupande lokaliseringsutredningen för Spårväg Syd som pågår under 2021-2022 är det i första hand avtalad sträckning för enligt ramavtal 6 som utreds. Den planerade bostadsstrukturen i området kommer också att påverka spårvägens framkomlighet och hållplatslägen vilket kräver en gemensam planering, och att Huddinge i det fortsatta arbetet med Spårväg Syd redovisar sina planer. Planer på annan spårvägssträckning genom Kungens kurva har tidigare inte framkommit eller redovisats från kommunens sida i de löpande möten som sker mellan Trafikförvaltningen och kommunen.

Busstrafiken

Det är lite fokus på busstrafik i planen och det finns ingen direkt skrivning om hur eller var hållplatslägen för buss ska lösas. Det är viktigt att dimensionera för tillräckligt med hållplatslägen enligt trafikförvaltningens prognoser för framtiden. Trafikförvaltningen ser vikten av samarbete kring hur busstrafiken ska se ut i området, var hållplatser ska placeras och hur busstrafiken kan inrymmas i de olika gatutyperna som presenteras. Busslinjenätet kan komma att omarbetas som ett resultat av den åtgärdsvalsstudie som görs vid Skärholmen. Det innebär att andra vägar än huvudstråken kan behöva göras tillgängliga för busstrafik.

Gatustrukturen

Utvecklingsplanen lyfter att välfungerande kollektivtrafik är avgörande för att ett område ska bli tillgängligt för många och för att uppmuntra hållbara resesätt. Dock så saknas en konsekvensbeskrivning till den presenterade trafik- och gatustruktur för hur busstrafiken ska prioriteras.

Förslaget med en gågata i den centrala delen av Kungens kurva är ett positivt inslag för oskyddade trafikanter, dock saknas en beskrivning på hur det påverkar busstrafikens framkomlighet.

Vidare saknas det en tydlig bild av var mobilitetshubbar och parkeringshus ska placeras för att antingen knyta an till lokal kollektivtrafik, eller genom sin placering generera ett minimum av biltrafikflöden i Kungens kurva.

Vårby

Det är positivt att kollektivtrafikens betydelse för utvecklingen lyfts men det saknas beskrivningar kring förutsättningarna för kollektivtrafikens möjligheter att verka inom den förtätade stadsmiljön. Det är för lite fokus på busstrafiken och den omkringliggande infrastrukturen som krävs för ett fungerande kollektivtrafiksystem. Om en eventuell framtida trafikering med sjötrafik ska möjliggöras behöver förutsättningar för detta nämnas. Det är bra med resonemanget om ytbehov inom planering av infrastruktur som är en viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna växa.

Ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken

Vårby präglas idag av stora infrastrukturanläggningar som skapar barriärer för de boende i området. I framtiden kommer ytterligare infrastrukturbarriärer att drabba området. Det är därför positivt att Huddinge lyfter detta i utvecklingsplanen i syfte att utveckla och stärka lokala kopplingar för gående, cyklande och kollektivtrafikresenärer, samt försöka minska barriärerna. Det ger också ökad tillgänglighet till kollektivtrafikens hållplatser och stationer. Det kollektiva resandet i Vårby är idag mycket högt vilket innebär att det blir viktigt att utvecklingen fortsatt främjar ett högt kollektivtrafikresande. Därför är prioriteringen av oskyddade trafikanter varmt välkommet. För att kunna upprätthålla en hög turtäthet för att tillgodose det höga resandet krävs att infrastrukturen för buss också prioriteras.

Spårväg Syds linjesträckning

Den bild som illustrerar Spårväg Syd på sidan 38 anges felaktigt vara Trafikverkets bild. Bilden kommer från Region Stockholm och visar en äldre version av linjesträckning för Spårväg Syd, planerad linjesträckning ses i figur 1 i detta dokument.

Busstrafiken

Ingenstans i utvecklingsplanen beskrivs ett framtida busslinjenät och inte heller finns det någon hänvisning till kommunens stamnät som finns i kommunens

översiktsplan och kollektivtrafikplan. Vårby allé och Botkyrkaleden ingår i kommunens stamnät, vilket bland annat betyder att ytor ska reserveras för framkomlighetsåtgärder (till exempel busskörfält och utrymmen i korsningar).

Gatustrukturen

I utvecklingsplanen nämns att Vårby allé och Botkyrkaleden kan omvandlas till stadsgator i och med den planerade Tvärförbindelse Södertörns tillkomst. Hur dessa stadsgator kan prioritera busstrafik saknas helt. Det är viktigt att ytor inte byggs bort i och med dessa förändringar.

Förändringen av gatustrukturen med en ny korsning mer centralt i Masmo ger en längre körväg för den planerade Stomlinje N som presenteras i Stomnätsplanen. Andra förändringar av gatunätet på andra platser som Glömsta (i och med den planerade Tvärförbindelse Södertörn tillkomst) ger också längre körvägar för Stomlinjen. Det behöver göras utrymme för busstrafiken i korsningen, Vårby allé/Botkyrkaleden för att säkerställa en god framkomlighet.

I det framtida vägnätet saknas en lokal koppling mellan Vårby och Flemingsberg/Huddinge centrum. All trafik mellan Botkyrkaleden och Glömstavägen behöver köra via den planerade Tvärförbindelse Södertörns trafikplats Flottsbro. Det är ett sårbart system som riskerar hindra busstrafiken om trafikplatsen inte är körbar på grund av avstängning. Det måste finnas alternativa vägar, vilket är av betydelse för all trafik, inte bara busstrafiken.

Det är viktigt att utveckla goda förutsättningar för genomgående busstrafik samt att även se till att buss kan trafikera vissa lokalgator och inte bara huvudgator.

Flemingsberg

Trafikförvaltningen är positiv till att Huddinge och Botkyrka kommun gemensamt har arbetat fram utvecklingsplanen för Flemingsberg. Planen uttrycker tydligt vikten av att prioritera de hållbara resorna. Den regionala stadskärnans centrala delar däribland resecentrum lyfts särskilt. Vid resecentrum sägs att resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik ges full prioritet, vilket trafikförvaltningen tycker är positivt.

Flemingsberg kommer att bli en stor bytespunkt mellan flera olika trafikslag, vilket betyder att utformningen och framkomligheten på platsen kommer ge effekt även längre ut i systemet. Flemingsberg kommer inte bara vara en hårt trafikerad punkt av lokal och regional kollektivtrafik utan även av biltrafik. För att kunna upprätthålla en konkurrenskraftig kollektivtrafik är god framkomlighet av stor betydelse.

Utvecklingsplan Flemingsberg beskriver ingen relation till den intilliggande utvecklingsplanen för centrala Huddinge vilket hade varit ett naturligt resonemang.

Bytespunkt Flemingsberg

Det finns en avsiktsförklaring framtagen mellan Huddinge kommun, Trafikverket och trafikförvaltningen gällande Åtgärdsvalsstudie Bytespunkt Flemingsberg vars syfte är att beskriva och befästa en gemensam process för parternas fortsatta samverkan med de rekommenderade åtgärderna från Åtgärdsvalsstudien. Detta med utgångspunkt från den planerade bebyggelseutvecklingen och de planerade infrastruktursatsningarna i området. Det är en brist att detta inte nämns i utvecklingsplanen.

Spårväg Syds linjesträckning

Trafikförvaltningen har inga planer på att förlänga Spårväg Syd till Botkyrka så som beskrivs i utvecklingsplanen. Ramavtal 6 enligt Sverigeförhandlingen anger att anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen i Huddinge kommun. Spårväg Syd är också fel ritad på Regulatorvägen, planerad linjesträckning visas i figur 1 i detta dokument.

Gatustruktur

Även om det inte redovisas några trafikflöden i utvecklingsplanen kan det antas att flödena är höga och framkomlighetsåtgärder för buss därmed är nödvändiga. Hur busstrafiken kan prioriteras i Flemingsberg beskrivs inte så tydligt i planen. Utvecklingsplanen redovisar huvudgator för bil. Vilka gator som trafikeras av buss framgår inte. Huvudgatorna nämns också ha olika utformning och funktion, vilket är bra. Det hade varit önskvärt att redovisa sektioner för de olika gatutyperna. Trafikförvaltningen saknar en övergripande karta som illustrerar i vilka stråk de olika gatutyperna är placerade.

Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge

Utvecklingsplanen beskriver en utveckling med höga ambitioner med stort fokus på hållbara resor, däribland kollektivtrafik. Hur detta ska uppnås är inte helt tydligt, framförallt ur ett bussperspektiv. Fortsatt arbete krävs bland annat gällande framtida bussterminalen, lokala vägkopplingar, busslinjenät, åtgärder för bussframkomlighet och mycket mer.

Bussterminal och bytespunkt

Ambitionen om den framtida bytespunkten i centrala Huddinge är hög och trafikförvaltningen ställer sig positiv till att Huddinge tar höjd för en utveckling av den. Trafikförvaltningen instämmer med att framkomlighet för buss behöver vara god och att kapaciteten behöver utökas på bussterminalen för att busstrafiken i kommunen ska kunna bli mer effektiv och attraktiv. Kommunen skriver att Huddinge station behöver utvecklas som bytespunkt med ny pendeltågsentré och få en ny bussterminal.

Bussterminalen är idag redan underdimensionerad vad gäller platser för reglering, paus och rast. Vidare framförs att bussterminalen behöver utvecklas och antalet hållplatslägen behöver fördubblas, vilket stämmer i stora drag enligt trafikförvaltningens prognoser. Även antalet platser för reglering, paus och rast, behöver utökas enligt trafikförvaltningens beräkningar.

Utvecklingsplanen pekar på flera saker för att utveckla bussterminalen i framtiden men inga åtgärder lyfts förutom att samla busstrafiken på en sida av järnvägen. Trafikförvaltningen instämmer om att utveckling av Huddinge stations bytespunkt måste ske i tätt samarbete mellan kommunen, Trafikverket och trafikförvaltningen. Det kan vara en god idé att hitta en fungerande lösning för bussterminalen med resterande del av bytespunkten innan detaljplaneskede påbörjas och byggaktörer kopplas in. På sikt skulle trafikförvaltningen gärna se en bussterminal avskild från övrig fordonstrafik. Bussterminalens placering, utformning, kapacitet med mera är komplexa frågor som behöver diskuteras vidare med berörda parter.

Utvecklingsplanen visar på en ny pendeltågsentré och överdäckning vid bytespunkt Huddinge centrum, arbetet kräver ett tätt samarbete för att tillskapa tillräckliga ytor och kapacitet. I ett sådant perspektiv är det inte lämpligt med kollektivtrafiknära bebyggelse då det innebär många begränsningar för framtida kollektivtrafikutveckling. Detta behöver göras varsamt och noggrant. Gällande en ny pendeltågsentré behöver det förankras hos Trafikverket och det behöver

också genomföras en samhällsekonomisk beräkning om det är lönsamt med en till entré, samt vem som bär kostnaden för en sådan.

Ibland nämns busstation och ibland bussterminal. Trafikförvaltningen använder sig av begreppet bussterminal.

Busstrafiken

Trafikförvaltningen delar kommunens ambitioner om ett ökat hållbart resande. Hur detta ska uppnås är inte helt tydligt ur ett bussperspektiv. Fortsatt arbete och samarbete krävs bland annat gällande framtida bussterminalen, lokala vägkopplingar, busslinjenät, åtgärder för bussframkomlighet och mycket mer.

Det nämns i planen att dagens linje 172 på sikt kan behöva konverteras till ett kapacitetsstarkt transportslag som spårväg eller BRT. Trafikförvaltningen har planer på att förlänga Stomlinje 172 till Tyresö centrum (enligt stomnätsplanen, stomlinje N) samt dra den i en genare sträckning genom söderort och i norra Botkyrka. För att i framtiden kunna omvandla stombuss till BRT eller spårväg krävs fler resande och ett prioriterat gaturum och ytor behöver reserveras.

Gatustrukturen

Utvecklingsplanen beskriver flera nya gatustrukturer och nya plankorsningar vilka kommer att behöva studeras vidare för att se vilka konsekvenser det får på busstrafiken. Utvecklingsplanen illustrerar en framtida schematisk koppling för kollektivtrafik mellan Huddinge centrum och Rosenhill. Det är av största vikt att en busskoppling i den relationen kommer till i och med att Glömstavägens koppling till väg 226, Huddingevägen kommer att försvinna. Det illustreras även en ny schematisk koppling mellan Huddinge centrum och Flemingsberg via Solgård. Här kommer det bli viktigt att se över krav på lutningar och gatubredder.

En viktig aspekt som tas upp i planen är att förbättra de lokala kopplingarna för lokala busslinjer. Trafikförvaltningen instämmer och ser gärna ett samarbete i frågan.

Övergripande synpunkter på utvecklingsplanerna

Framkomlighet

För att nå målen om ett ökat hållbart resande krävs att en välfungerande kollektivtrafik är robust och konkurrenskraftig i relation till bilen. En faktor som värderas högt vid val av färdmedel är restid. Restiden påverkas av flera faktorer, som gångavstånd till närmsta busshållplats, framkomligheten i vägnätet, antal byten och så vidare. Genom att arbeta med framkomlighetshöjande åtgärder kan restiden kortas ner och tillförlitligheten samt andelen kollektivtrafikresor öka. Införs inga åtgärder för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken riskerar bilandelen att öka och att mål om tillgänglighet, jämställdhet och resandeandelar inte uppnås.

Det är därför viktigt att extra körfält dedikeras för kollektivtrafiken och planeras på strategiska platser för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Det är även viktigt att kollektivtrafiken ges prioritet vid korsningar och i trafikplatser om behov finns eller uppstår.

I flera av utvecklingsplanerna används begreppet stadsgata. Vad det innebär gällande utformning och framkomlighet för kollektivtrafiken framgår inte och bör därför förtydligas.

Trafikförvaltningen saknar en diskussion om utvecklingen av markanvändning som kopplar till ytan för en attraktiv kollektivtrafik som bidrar till en trygg, hållbar och attraktiv stadskärna.

Busstrafiken

Generellt nämns busstrafiken på väldigt få ställen och det finns ingen direkt skrivning om hur eller var hållplatslägen för buss ska lösas. Viktigt är att dimensionera för tillräckligt med hållplatslägen enligt trafikförvaltningens prognoser för framtiden. Gångkopplingar mellan de olika kollektivtrafikslagen och hållplatslägena behöver göras korta och tillgängliga, så att fler kan resa med kollektivtrafiken.

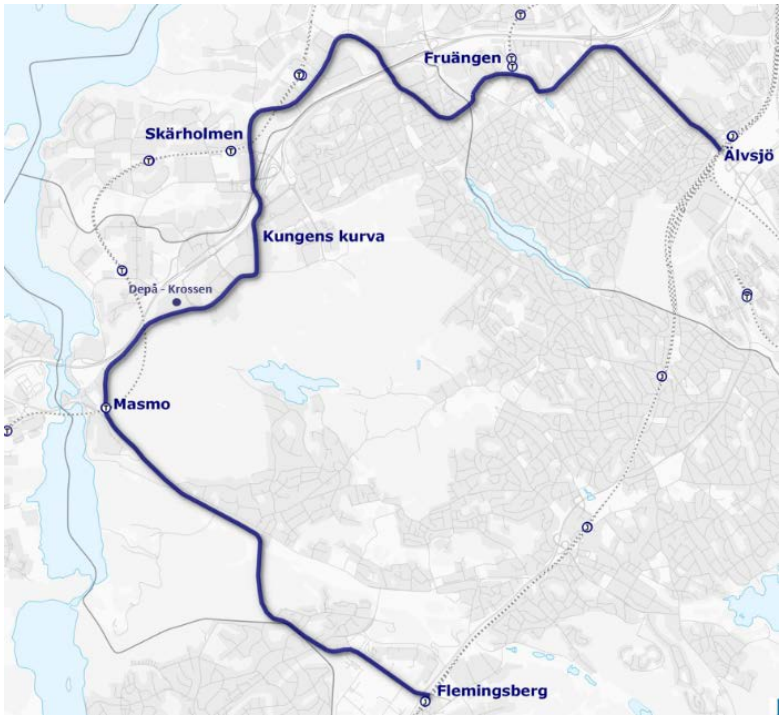
Utvecklingsplanerna lyfter tydligt vikten av att prioritera kollektivtrafikens utformning, tillgänglighet med mer, vilket trafikförvaltningen ser som mycket positivt och ställer sig bakom. Trafikförvaltningen deltar gärna i det vidare arbetet med att hitta åtgärder för hur detta ska ske.

Depåer

Alla fyra utvecklingsplaner har ett strategiskt perspektiv för att inkludera kollektivtrafik. Det saknas dock beskrivning av den nödvändiga komponenten depåfunktion för buss i det strategiska perspektivet för kollektivtrafik. Ytor för depåfunktion är inte omnämnda och har inte tagits hänsyn till i utvecklingsplanerna.

Spårväg Syd

Spårväg Syd är en planerad spårväg som beräknas bli drygt 17 km lång och omfatta cirka 16 hållplatser med en depå vid Krossen nära Kungens kurva, se figur 1.



Figur 1: Spårväg Syds dragning enligt Sverigeförhandlingen. Bild Region Stockholm.

Spårvägen pekas ut i RUFS 2050, liksom genom spårreservat i Huddinge kommuns översiktsplan. Spårväg Syd ingår i Sverigeförhandlingens storstadsobjekt ramavtal 6 som undertecknades i april 2017. Ingående parter i Spårväg Syd är Staten, Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge

kommun. Genom förskottering[1] av medel har Spårväg Syd projektet påbörjats under 2020.

Spårvägens sträckning planeras gå mellan pendeltågsstationerna i Flemingsberg och Älvsjö där den passerar bytespunkterna Masmo, Kungens Kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen. Spårvägen går i tunnel under Kästa och Masmo, i övrigt ovan jord. Detaljutformningen ska samordnas med planeringen av kommunernas stadsutvecklingsprojekt, Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm samt med regionalt cykelstråk. Anslutningen till Flemingsberg ska möjliggöra en eventuell kommande förlängning till Flemingsbergsdalen.

Uppstart pågår av fördjupad lokaliseringsutredning för Spårväg Syd som kan vara färdigställd Q4 2022 enligt förskotteringsöverenskommelsen[2] mellan berörda parter. Därefter kommer beslut tas om framtagande av järnvägsplan. I den fördjupade lokaliseringsutredningen ska spårsträckningens genomförbarhet inom den beslutade korridoren enligt ramavtal 6 säkerställas. Spårsträckningen ska aktualitetsprövas samt samrådas med berörda myndigheter, organisationer och allmänhet med flera. Det är viktigt att utbyggnaden av Spårväg Syd inte omöjliggörs eller fördyras. För mera info se https://www.sll.se/sparvagsyd

Samordning

Trafikförvaltningen vill understryka vikten av samordning i planering och utbyggnad inom de fyra utvecklingsområdena. Det är viktigt att kollektivtrafiken får en betydande roll i planeringen och för att kunna möta upp den stora befolkningsökning och resandemängd som kommer att ske. Framförallt krävs det samordning i arbetet med de stora planerade regionala transportinfrastrukturinvesteringar gällande utbyggnaderna av Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd samt utvecklingen av Flemingsbergs bytespunkt.

Trafikförvaltningen ser fram emot ett fortsatt nära samarbete med kommunen och andra involverade aktörer för att tillsammans utveckla kollektivtrafiken i Huddinge kommun.

---

[1] Godkännande av överenskommelser avseende förskottering av finansiering och medfinansiering för Kollektivtrafikobjekten Spårväg syd respektive Roslagsbanan till City, TN 2019-1098
[2] TN 2019-1098

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-03-24

Ärende
TN 2021-0148

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Expedieras till

Ärendet skickas vidare till regionledningskontoret.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Beslutas 2021-03-25 enligt ovanstående förslag:

Kristoffer Tamsons
Trafiknämndens ordförande

Beslutet anmäls till trafiknämnden.

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE ENLIGT DELEGATION
2021-03-18

TRN 2021–0077

Regionstyrelsen

registrator.rlk@sll.se

Yttrande över samråd för utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen Fullersta med fokus på centrala Huddinge

Inledning

Region Stockholm har fått möjlighet att yttra sig över Huddinge kommuns samråd för fyra Utvecklingsplaner; Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg samt Sjödalen Fullersta med fokus på centrala Huddinge. Tillväxt- och regionplanenämnden yttrar sig till regionstyrelsen. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån tillväxt- och regionplanenämndens ansvar inom regional fysisk planering och regional utveckling. Yttrandet ska vara regionstyrelsen tillhanda senast den 22 mars 2021.

Framtagandet av utvecklingsplanerna är en del av ett intensivt arbete med hur Huddinge kommun ska utvecklas fram till 2050. Planerna visar på en möjlig utveckling av bland annat bebyggelse, infrastruktur och grönska. Syftet är att se till att de delar som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en attraktiv och hållbar helhet.

Synpunkter

Nämnden har med stort intresse tagit del av utvecklingsplanerna, som är visionära och har en hög ambitionsnivå för att utveckla olika platsers identitet, kvalitet och potential. Nämnden vill dock inledningsvis lyfta frågan om planernas status och roll gentemot både tidigare och efterföljande planering. Eventuellt skulle Huddinge kunna använda sig av en fördjupning av översiktsplanen, en s k FÖP, för denna typ av konkretisering av översiktsplanen. Utvecklingsplanernas syfte och avgränsning är att jämföra med en FÖP, men eftersom de inte formellt är framtagna och utformade som en sådan enligt Plan- och bygglagen, prövas de exempelvis inte mot regionala och nationella perspektiv. Eventuella målkonflikter kan behöva lösas senare i planeringen, vilket kan bli både ineffektivt och onödigt dyrt. Ett exempel är prövning av förutsättningar för att kunna driva en effektiv kollektivtrafik i enlighet med Region Stockholms styrdokument.

Region Stockholm
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Box 22550
104 22 Stockholm

Telefon: 08-123 130 00
E-post: registrator.trf@sll.se
www.sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100–0016

Nämnden anser även att planerna borde ha en tydlig utgångspunkt i aktuella regionala förhållanden, mål och planeringsunderlag. Nu hänvisar planerna till gällande översiktsplan om antogs 2014 och som bygger på en inaktuell regional utvecklingsplan, nämligen RUFS 2010. Exempelvis saknas en redovisning av regionala mål, delmål och prioriteringar från RUFS 2050. Det finns dock skillnader mellan hur de olika planerna hanterar RUFS 2050 och det vore önskvärt om det blev en mer likvärdig hanteringen mellan planerna. Nämnden efterfrågar även en redogörelse för hur utvecklingsplanerna förhåller sig till kommunens pågående revidering av översiktsplanen och vice versa, samt till övriga kommunala styrdokument och mål. Det innebär att det blir svårt att följa vad olika ställningstaganden grundas på och vilka avvägningar som gjorts i relation till övergripande gällande planer och policys.

Mellankommunala frågor av regional betydelse

Huddinge kommuns centrala läge i regionen innebär att många frågor är av mellankommunal karaktär och av regional betydelse. Om utvecklingsplanen är en del av kommunens rullande översiktsplanering, är nämndens uppfattning att mellankommunala frågor behöver beskrivas samt hur löpande samordning sker med angränsande kommuner. I RUFS 2050 specificeras och exemplifieras mellankommunala frågor såsom bebyggelsestruktur, bostadsförsörjning, grön- och blåstruktur och teknisk infrastruktur.

Klimat

Sveriges långsiktiga klimatmål är att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå detta krävs insatser från hela samhället, men offentlig sektor kan anses ha en avgörande roll i sin styrning av utvecklingen. Det finns också ett tydligt mål i RUFS 2050 som säger att regionen inte ska ha några klimatpåverkande utsläpp. Detta bör verka vägledande för alla regionens kommuner.

Samtliga utvecklingsplaner behandlar både frågan om klimatanpassning och minskad klimatpåverkan, men i olika utsträckning. Åtgärder för klimatanpassning och gott mikroklimat ges mest utrymme, och de klimatpåverkansåtgärder som behandlas är främst kopplade till ett hållbart resande. Det är positivt att frågorna belyses. Förslagsvis kan planerna inkludera en tydligare redovisning om hur de arbetar utefter Sveriges långsiktiga klimatmål.

Bebyggelsestruktur, service och kulturmiljö
Nämnden stöder planernas intention att bebyggelseutvecklingen till stor del sker i stationsnära läge och välkomnar planernas höga ambition vad gäller gestaltning, identitet, närhet och tillgång till olika typer av service, verksamheter och mötesplatser. Här finns visioner som sätter människan i centrum och som ligger i linje med RUFS intentioner. Nämnden är även positiv till att planerna hanterar kulturmiljö- och historiska värden som en potential i utvecklingen och att detta hanteras tidigt i planprocessen.

Transport och tillgänglighet
Nämnden är vidare positiv till planernas ambition att satsa på hållbara transporter. Det vore önskvärt om planerna hänvisade till delmålen i RUFS 2050 kopplade till de hållbara färdmedlens reseandel. Det vore även en styrka om planerna relaterar till transportsystemets redovisning på plankartan i RUFS 2050. För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik, krävs att områdenas utveckling sker integrerat med kollektivtrafiken för att inte omöjliggöra eller försvåra kollektivtrafikens utveckling. Även godstrafik behöver beaktas tidigt i stadsutvecklingen, för att säkerställa en god framkomlighet i gaturummet.

Nämnden välkomnar också utvecklingsplanernas ambition att prioritera gång och cykel. Det vore önskvärt om planerna i detta sammanhang hänvisar till den regionala cykelplanen vad gäller utformning, såsom breddmått, belysning, beläggning och avstånd till sidohinder.

Grönstruktur och naturvärden
Nämnden stöder kommunens höga ambition att utveckla en sammanhållen grönstruktur och främja en mångfunktionell och hälsosam grönska inpå knuten. Inriktningen ligger väl i linje med de regionala ställningstagandena i RUFS 2050 för såväl naturmiljöer, grönområden, dagvattenhantering som ekosystemtjänster.

Kungens Kurva
I denna plan skulle en plankarta som visar en samlad avvägning mellan olika intressen vara till fördel. Nämnden föreslår att planen hanterar den regionala stadskärnan Skärholmen – Kungens kurva som en samlad regional stadskärna, som den pekas ut i RUFS 2050. Stadskärnan delas av Stockholms stad och Huddinge kommun och är därför en viktig mellankommunal fråga som behöver samordnas. Det finns målpunkter och funktioner på olika sidor om E4/E20 som skulle kunna bindas ihop med stråk och samband. Kopplingen till Skärholmens tunnelbanestation behöver exempelvis stärkas för att öka kollektivtrafiktillgängligheten till Kungens kurva.

Vårby
Även i denna plan skulle en plankarta som visar en samlad avvägning mellan olika intressen vara till fördel. Nämnden föreslår även här en beskrivning av samordning med angränsande kommuner eftersom Vårby gränsar till både Botkyrka och Stockholm stad och såväl grön- och blåstruktur som bebyggelse- och infrastruktur sömlöst går in i varandra. Nämnden understryker vikten av samordning i planering och utbyggnad av den planerade Tvärförbindelsen och Spårväg Syd. Nämnden föreslår även en kartredovisning av de regionala cykelstråken och kommunens huvudcykelstråk samt en redovisning och koppling till den regionala grönstrukturen med gröna kilar och gröna värdekärnor.

Flemingsberg
Nämnden är mycket positiv till att Huddinge och Botkyrka kommun gemensamt har arbetat fram Utvecklingsplanen för Flemingsberg. Planen tar bland annat avstamp i det utvecklingsprogram som tagits fram för Flemingsberg i samarbete mellan bl.a. Region Stockholm, Huddinge och Botkyrka kommun och som antogs år 2018. Parallellt med utvecklingsplanen pågår dock detaljplanearbeten för flera av de delar som ingår i utvecklingsplanen. Nämnden vill lyfta fram att det kan bli en utmaning med denna planeringsordning och undrar hur utvecklingsplanen kan vara vägledande för efterföljande planer och program när viktiga strukturer och funktioner redan låsts fast i pågående detaljplanearbeten innan utvecklingsplanen samrådts och antagits.

Nämnden är positiv till en hög funktionsblandning i kärnans mest centrala del och i anslutning till kollektivtrafik och bytespunkt Flemingsberg. Nämnden föreslår att den centrala delen, med högre inslag av arbetsplatser och service, förslagsvis kan omfatta ett större område motsvarande ca 600 meter från bytespunkten, för att till fullo utnyttja den potential som den nya, stärkta tillgängligheten genererar runt bytespunkten.

I RUFS 2050 uppmärksammas konflikten mellan täta miljöer och goda livsmiljöer. En alltför hög skala eller täthet kan resultera i exempelvis undermåliga bostäder och bostadsgårdar och brist på attraktiva utemiljöer. En för hög exploatering kan även påverka den sociala hållbarheten genom ohälsa, otrygghet och brist på kontakt och tillit till sina grannar. För att åstadkomma den attraktiva livsmiljö som planen avser ge förutsättningar för, och som är attraktiv och hållbar över tid, anser nämnden att gestaltningen av den byggda miljön behöver visa att tillräckliga ytor för utevistelse, mötesplatser och rekreation säkerställs och att dessa ges förutsättningar att utvecklas till goda vistelsemiljöer med avseende på ljus, ljud, funktion, tillgänglighet och storlek.

Det vore en styrka om planen hänvisar till de regionala delmålen i RUFS 2050 att kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor och till Arlanda flygplats, ska vara konkurrenskraftig med bilens restid. Nämnden understryker också vikten av samordning i planering och de planerade objekten Tvärförbindelsen och Spårväg Syd, så att en utbyggnad av spårvägen inte omöjliggörs eller fördyras. Det krävs en bra samordning mellan utvecklingen av Flemingsberg och dessa infrastruktursatsningar. Planens ambition att knyta samman områdets olika delar och överbrygga befintliga barriärer, ligger väl i linje med RUFS 2050. Överdäckningen över järnvägen har i detta avseende en central betydelse för att uppnå planens ambition. Det är viktigt att säkerställa att föreslagna lokala kopplingar över/under den planerade Tvärförbindelsen Södertörn kommer till och att en fortsatt dialog förs med Trafikverket kring hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop med den planerade Tvärförbindelsen.

Sjödalen Fullersta med fokus på centrala Huddinge

Nämnden saknar en tydlig beskrivning av hur bebyggelsevecklingen förhåller sig till den regionalt prioriterade bebyggelsen i RUFS 2050 såsom strategiskt stadsutvecklingsläge. Det är positivt att utvecklingsplanen tar upp närheten till Flemingsbergs regionala stadskärna, men det vore önskvärt att relationen mellan Flemingsberg och Huddinge centrum tydligare kunde adresseras i utvecklingsplanen. Det vore också önskvärt med en redovisning och koppling till den regionala grönstrukturen med gröna kilar och gröna värdekärnor.

Gustav Hemming
Ordförande
Tillväxt- och regionplanenämnden

Fastighetsverksamheten genom Locum AB

YTTRANDE
2021-03-25

FSN dnr 2021-0116

Tjänstemannayttrande över Remiss – Samråd utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge (RS 2021-0130)

Regionstyrelsen Rotel IV har berett fastighets- och servicenämnden möjlighet att yttra sig över remiss Samråd utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen-Fullersta med fokus på centrala Huddinge, som ett led i regionstyrelsens samlade yttrande till Huddinge kommun. Av ovanstående utvecklingsområden är det bara planen gällande Flemingsberg som berör regionens vårdfastigheter och det är därför endast den planen som här kommenteras.

På grund av kort remisstid hinner fastighets- och servicenämnden inte behandla ärendet varför fastighetsverksamheten genom Locum AB istället lämnat ett tjänstemanna-PM till regionstyrelsen, se bilaga PM gällande utvecklingsplan för den regionala stadskärnan i Flemingsberg.

Yttrande gällande utvecklingsplan Flemingsberg i korthet

Utvecklingsplanen föreslår en större tvärkoppling genom Karolinska universitetssjukhuset i Huddinges sjukhusområde samt en ny bred huvudgata. Tvärkopplingen riskerar efter färdigställandet att bli mycket starkt trafikerad och en genomfartsled för trafik från Huddingeleden till Glömstaleden och framledes den nya Södertörnsleden. Locum anser att en alternativ lösning till tvärförbindelse, som inte går tvärs genom sjukhusområdet, måste tas fram och har vid ett flertal tillfällen i samband med möten framfört det till Huddinge kommun.

Utvecklingsplanen innehåller även förslag på ett större parkområde inom sjukhusområdet. Parkmiljöerna inom sjukhusområdet idag är utformade som gårdsmiljöer på innergårdarna och mellan byggnaderna, vilket överensstämmer med gällande detaljplan och är den inriktning regionen fortsatt önskar utveckla fastigheten i. Locum anser att de naturområden som finns inom sjukhusområdet bör bevaras som de är.

Den föreslagna utvecklingsplanen innehåller ett stort antal tillkommande bostäder i sjukhusområdets närhet. Vid Huddinge sjukhus finns idag en helikopterstation som trafikeras av ambulanshelikoptrar. Locum vill betona vikten av att det vid den fortsatta utvecklingen av Flemingsberg tas särskild hänsyn till helikoptertrafiken, så att en framtida utveckling av flygtrafiken inte försvåras eller fördyras.

Anette Henriksson
Förvaltningschef