*Regionledningskontoret*
*Hälso- och sjukvårdsförvaltningen*
*Trafikförvaltningen*
*Kulturförvaltningen*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-27

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

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Hälso- och sjukvårdsnämnden
Trafiknämnden
Kulturnämnden

# Yttrande över Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun

## Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

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

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Trafikförvaltningens förslag till beslut**
Trafiknämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Kulturförvaltningens förslag till beslut**
Kulturnämnden beslutar följande.

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

2. Paragrafen justeras omedelbart.

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

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

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

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

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

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

**Region Stockholms yttrande**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Anders Ahlsson
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Eva Bergquist
Kulturdirektör

**Beslutsunderlag**
1. Vårt framtida Huddinge – Översiktsplan 2050 för Huddinge kommun, samrådsversion
2. Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

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

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

Region Stockholm

REMISS

2021-12-07 RS 2021-0965

Rotel IV – Tillväxt-, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln

Hälso- och sjukvårdsnämnden
Kulturnämnden
Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

Ärende:

# Remiss – Reviderad översiktsplan för Huddinge kommun

---

Yttrande från berörd nämnd/styrelse senast: **2022-02-18**

**Notera förvaltningsgemensamt tjänsteutlåtande.**

Handläggare: **Daniel Källqvist**

Yttranden skickas till regionledningskontorets registrator:

E-post: registrator.rlk@regionstockholm.se

**Adress:**
Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

**Internadress:**
Regionledningskontoret, Registraturen, Lindhagensgatan 98, plan 5

Huddinge

# Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050

Samrådsversion 2021-11-18

Granskningutkast 2021-11-04



# Inledning

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

## Översiktsplanen styr utvecklingen till 2050

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

## Översiktsplanen består av flera delar

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

## Nu kan du tycka till om planförslaget

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

## Översiktsplanen består av flera delar

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

**Huddinge kommun**
Översiktsplan 2050
Samrådsversion 2021

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

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

**Illustrationer:** Mandaworks
**Tryck:** xxxx

# Innehåll


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

13 Plankarta
- 14 Markanvändningskarta

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

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

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

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

# Översiktsplanens mål

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

## Fyra mål för en hållbar samhällsplanering

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

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

## Målen följer med i resten av planen

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

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




Figur 1: Utgångspunkter och målsättningar för översiktsplanen

# Mål och delmål för samhällsbyggandet

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

## Mål 1 - Ett levande och växande Huddinge

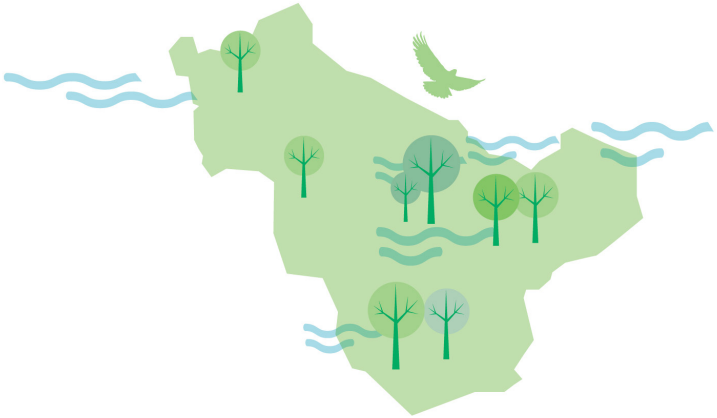
- Hela Huddinge ska utvecklas, men när vi bygger ut prioriterar vi vissa områden. Det är områdena vid Spårväg syds stationer, med fokus på de regionala stadskärnorna, centrala Huddinge och Vårby. Vi bygger också nära stationerna i Skogås och Trångsund.
- Vi skapar miljöer med utgångspunkt i områdets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



Figur 2: Illustration delmål 1: Ett levande och växande Huddinge

## Mål 2 - Ett Huddinge i samspel med naturen

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

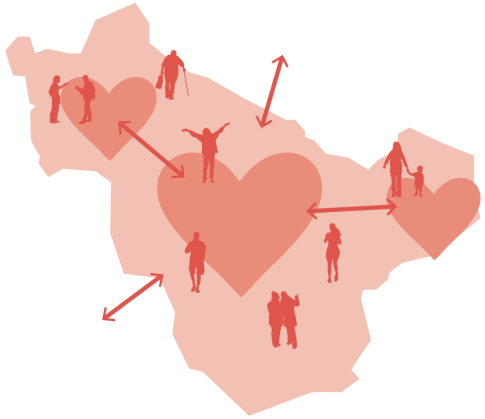


Figur 3: Illustration delmål 2: Ett Huddinge i samspel med naturen

# Mål och delmål för samhällsbyggandet

## Mål 3 - Ett Huddinge som håller ihop

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



Figur 4: Illustration delmål 1: Ett Huddinge som håller ihop

## Mål 4 - Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

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



Figur 5: Illustration delmål 2: Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

# Utgångspunkter i planeringen

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

## Omvärlden påverkar Huddinge

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

### Globalisering och urbanisering

**Globalt - Globalisering och urbanisering**

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

**Lokalt - Huddinges identiteter**

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

### Framtidens vardagsliv

**Globalt - Framtidens vardagsliv**

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

**Lokalt - Bo och leva i Huddinge**

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

# Utgångspunkter i planeringen

## Arbetsliv i förändring

**Globalt - Arbetsliv i förändring**

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

**Lokalt - Arbeta, studera och vara verksam i Huddinge**

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

## Framtidens mobilitet

**Globalt - Framtidens mobilitet**

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

**Lokalt - Tillgänglighet inom och till Huddinge**

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

## Ökade samhällsklyftor

**Globalt - Ökade samhällsklyftor**

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

**Lokalt - Ett Huddinge som håller ihop**

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

## Ett förändrat klimat

**Globalt - Ett förändrat klimat**

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

**Lokalt - Motverka och anpassa lokalt**

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

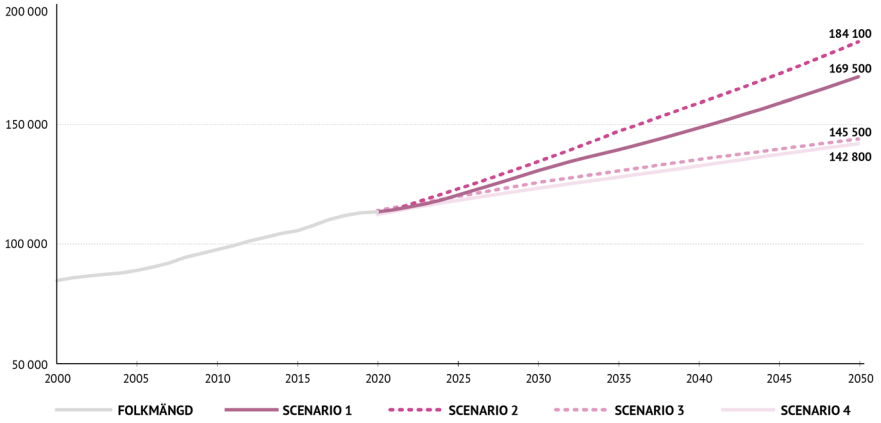
# Utgångspunkter i planeringen

## Hur många människor planerar vi för?

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

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

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




Figur 6: Fyra scenarier för befolkningsutveckling

**Varje scenario har olika utgångspunkter**

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

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

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

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

# Agenda 2030 - från globalt till lokalt

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

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

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

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

## Agenda 2030 visar vägen för en hållbar utveckling

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

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

### Huddinge bidrar till de globala målen

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

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



Figur 7: De globala målen för hållbar utveckling

# Agenda 2030 - från globalt till lokalt

## Nationella mål en utgångspunkt

Regeringens övergripande mål för boende och samhällsplanering säger att

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

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

### Huddinge bidrar till de nationella målen

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

## Huddinge bidrar i den regionala utvecklingen

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

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

RUFS 50 (sll.se) hittas på webben på: *https://www.sll.se/verksamhet/Regional-utveckling/strategier-och-planer-inom-regional-utveckling/rufs-2050/*

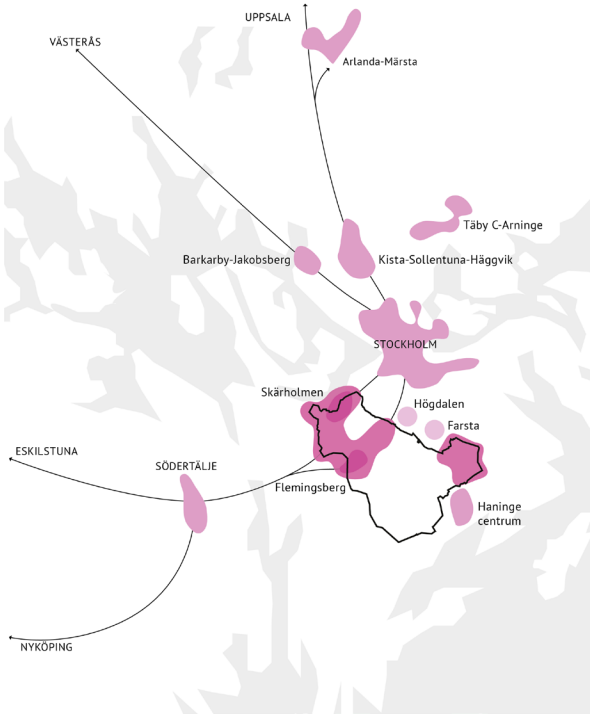
### Vi samarbetar för regional utveckling

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

### Huddinge i regionen

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

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




Figur 8: Huddinge i regionen

# Agenda 2030 - från globalt till lokalt

## Översiktsplanen kopplar till andra kommunala mål

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

### Huddinge kommuns vision

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

### Kommunens styrmodell

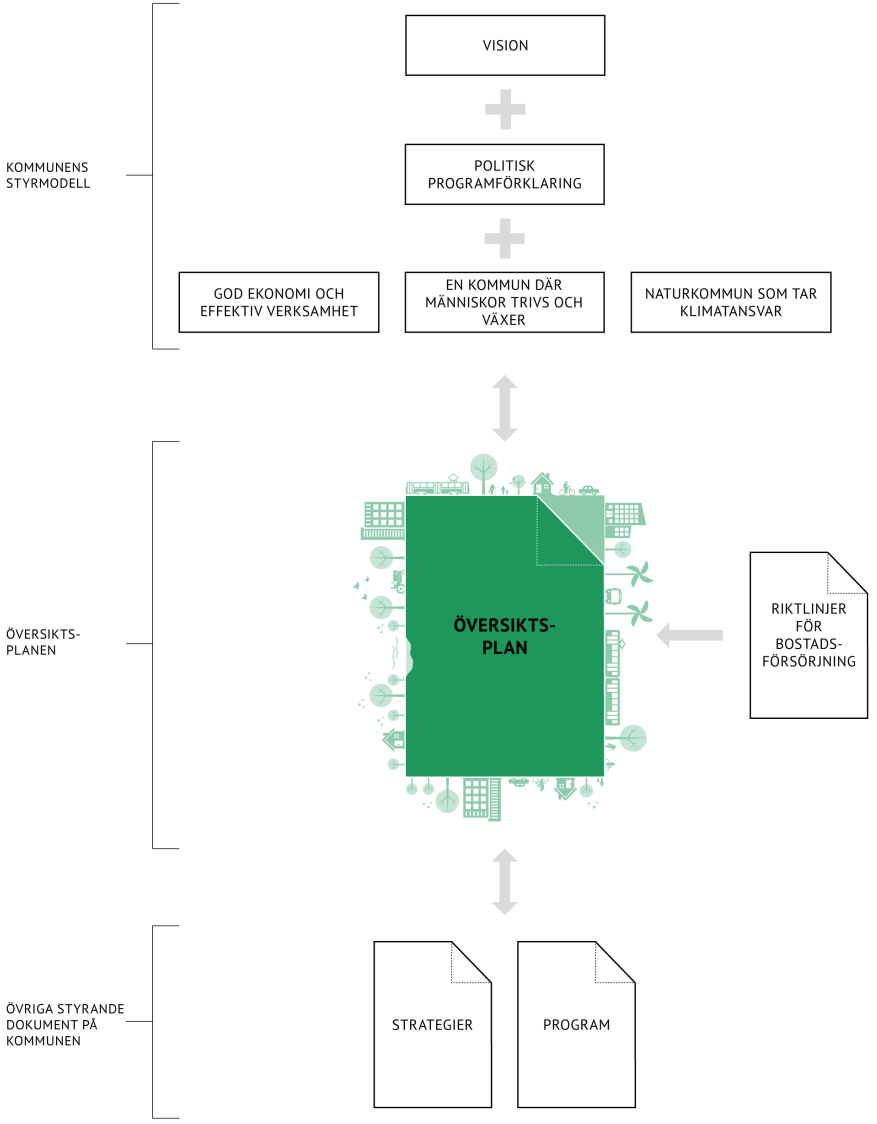
I kommunen finns en styrmodell med mål för kommunen som helhet, som kommunfullmäktige fattar beslut om varje mandatperiod. Styrmodellens mål beskriver fler delar av kommunens ansvarsområden än den fysiska planeringen.

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

### Översiktsplanen och andra kommunala styrdokument och processer

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

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




Figur 09: Översiktsplanen i relation till andra kommunala styrdokument och processer

# Plankarta

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

## Mark- och vattenanvändningskarta

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

## Hänsynskarta

Hänsynskartan visar viktiga värden att ta hänsyn till i den efterföljande planeringen, exempelvis riksintressen, miljövärden eller klimatriskersrisker.
Hänsynskartan redovisas i kapitel Riksintresse på s. 107.
Hänsynskartans lager finns som bilaga på s. 121.

# Markanvändningskarta

## Helhet

**MANGFUNKTIONELL BEBYGGELSE**

- Behov av stärkt samband ÖP

*Centrum ÖP*

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

**SAMMAHANGANDE BEBYGGELSE**

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

**TRANSPORTINFRASTRUKTUR**

*Vägnät ÖP*

- Statliga vägar
- Vär i tunnel
- Kommunala huvudgator
- Utredningsträl huvudgata

*Övergripande cykelstråk ÖP*

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

*Stamnät för kollektivtrafik ÖP*

- Stamnät för kollektivtrafik
- Utredningsträk stamnät

*Stationer ÖP*

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

*Spår ÖP*

- Järnväg
- Tunnelbana
- Spårväg, planerad
- Utredningsstråk spårväg

**VERKSAMHETER OCH TEKNISK ANLAGGNING**

*Kraftledning ÖP*

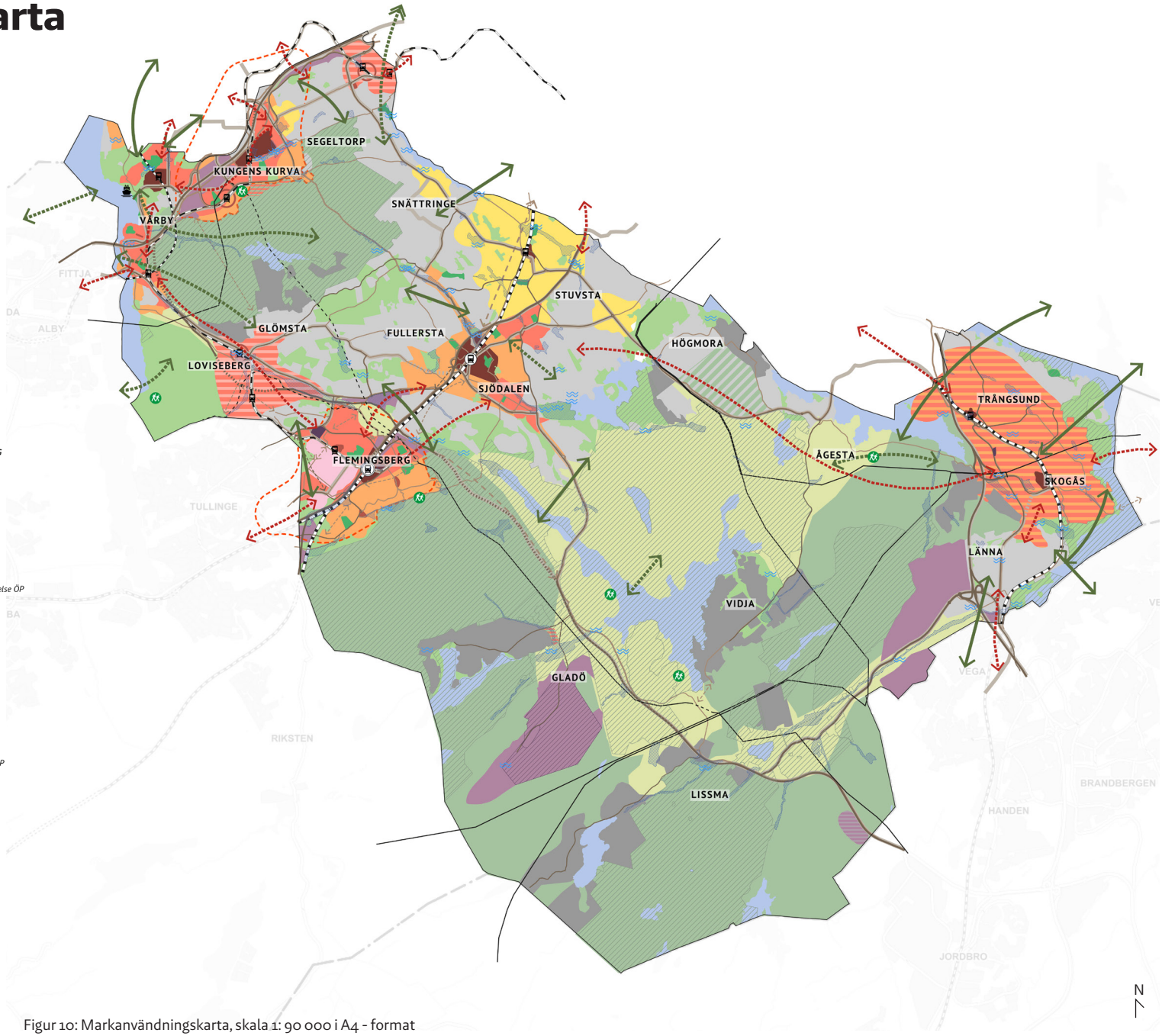
- Luftburen
- Kabel
- Energiproduktion ÖP
- Teknisk försörjning av regional betydelse ÖP

**GRÖNOMRÅDE OCH PARK**

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

**NATUR OCH FRILUFTSLIV**

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




Figur 10: Markanvändningskarta, skala 1: 90 000 i A4 - format

# Markanvändningskarta

## Enbart bebyggelse

***MANGFUNKTIONELL BEBYGGELSE***

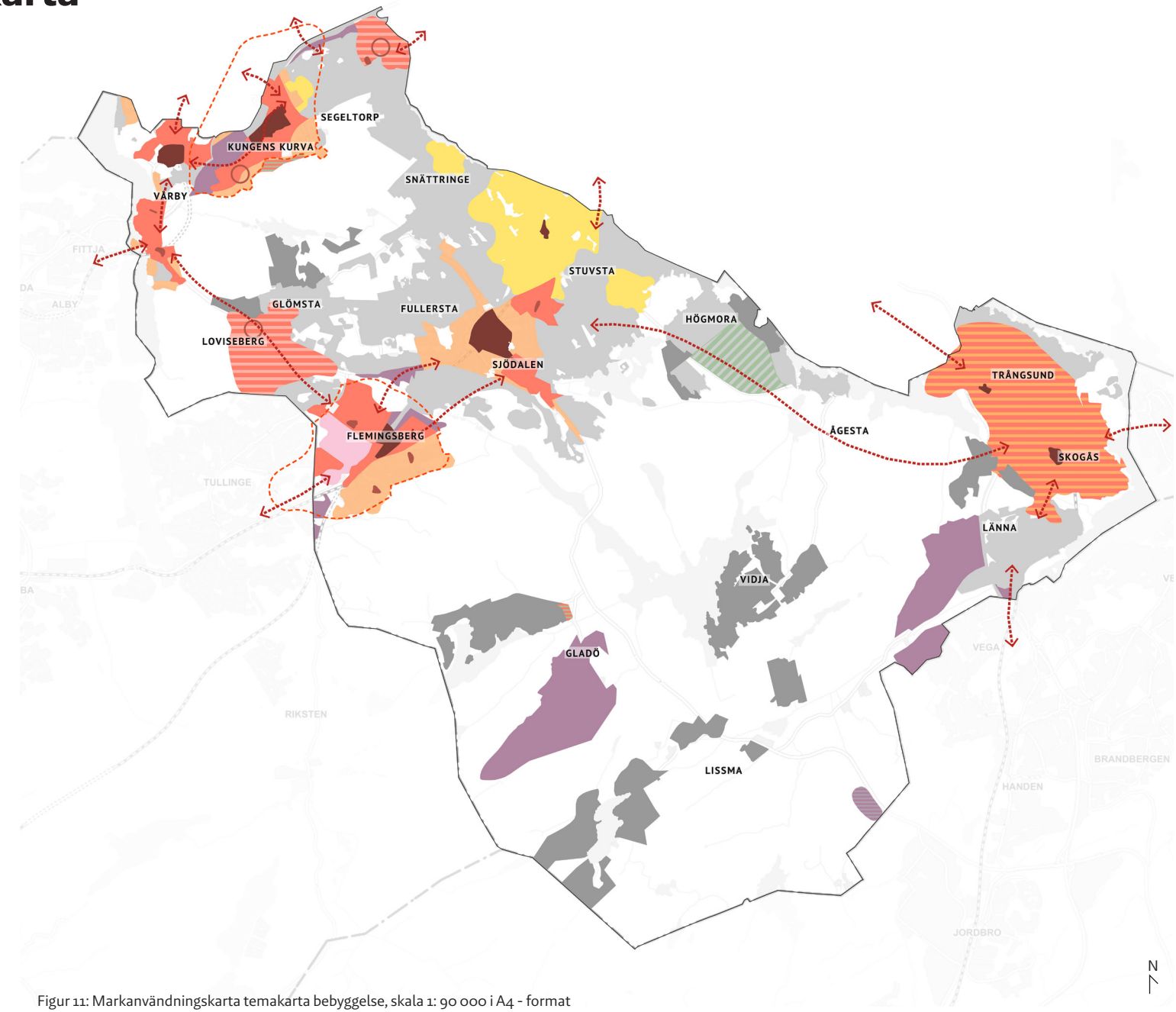
- *Behov av stärkt samband ÖP*

*Centrum ÖP*

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

***SAMMAHANGANDE BEBYGGELSE***

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




Figur 11: Markanvändningskarta temakarta bebyggelse, skala 1: 90 000 i A4 - format

# Markanvändningskarta

## Enbart infrastruktur

***TRANSPORTINFRASTRUKTUR***

*Vägnät ÖP*

- *Statliga vägar*
- *Vär i tunnel*
- *Kommunala huvudgator*
- *Utredningstråk huvudgata*

*Övergripande cykelstråk ÖP*

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

*Stamnät för kollektivtrafik ÖP*

- *Stamnät för kollektivtrafik*
- *Utredningstråk stamnät*

*Stationer ÖP*

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

*Spår ÖP*

- *Järnväg*
- *Tunnelbana*
- *Spårväg, planerad*
- *Utredningsstråk spårväg*

***VERKSAMHETER OCH TEKNISK ANLAGGNING***

*Kraftledning ÖP*

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




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

# Markanvändningskarta

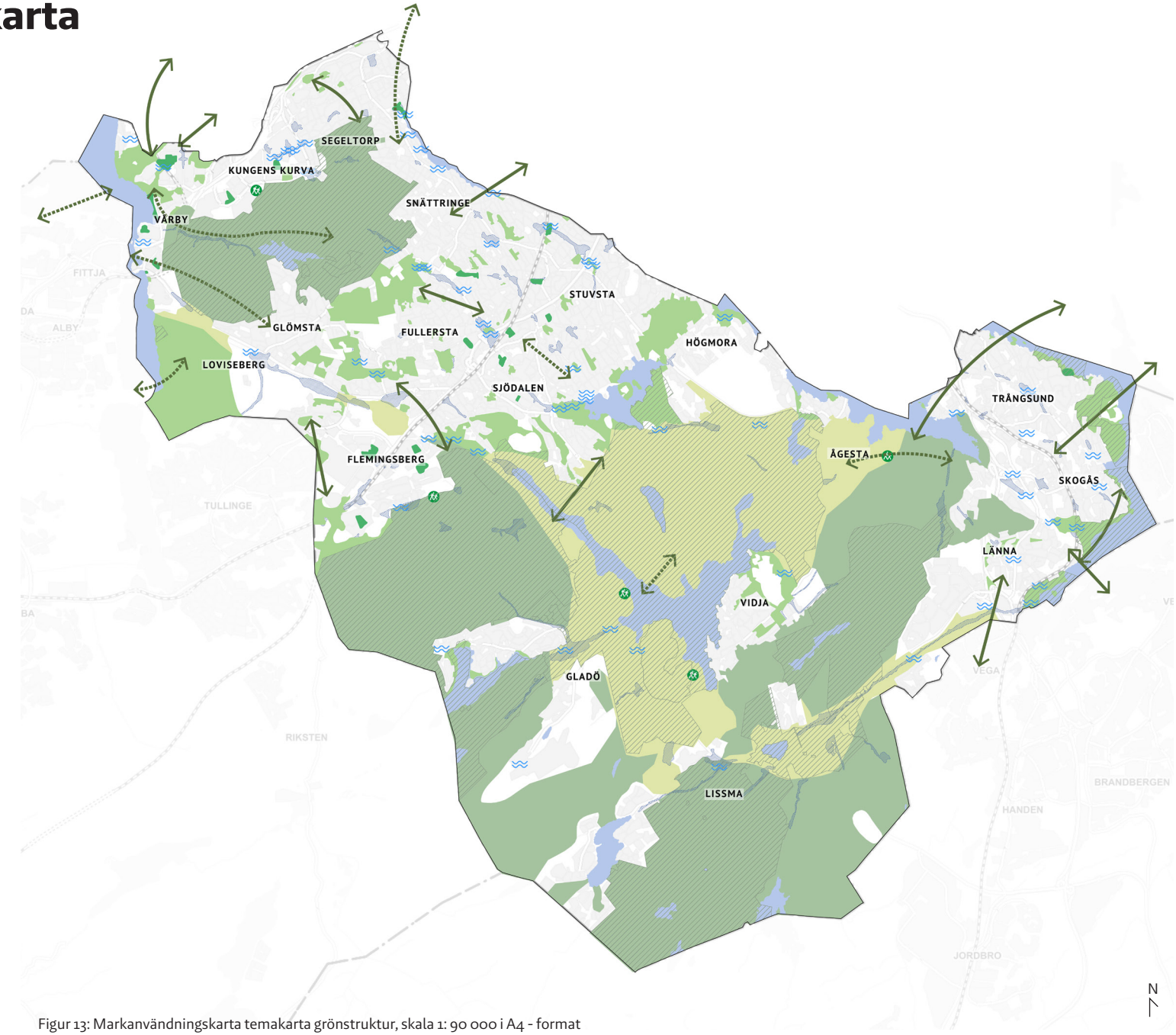
## Enbart grönstruktur

***GRÖNOMRÅDE OCH PARK***

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

***NATUR OCH FRILUFTSLIV***

- *Naturreservat ÖP*
- *Odslingslandskap ÖP*
- *Sjöar ÖP*
- *Skogskområde ÖP*
- *Entre större friluftsområde ÖP*




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

# Markanvändningskarta

## Kategoribeskrivningar

### MANGFUNKTIONELL BEBYGGELSE

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

**Centrum**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### SAMMANHÄNGANDE BEBYGGELSE

**Fritidshusområde inför omvandling**
*Befintliga fritidshusområden som succesivt omvandlas till permanentboende.*

**Bebyggelsereserv**
*Ett obebyggt område som pekas ut som framtida bebyggelsereserv.*

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

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

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

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

### TRANSPORTINFRASTRUKTUR

**Vägnät**

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

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

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

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

**Övergripande cykelstråk**

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

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

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

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

**Stamnät för kollektivtrafik**

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

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

**Stationer**

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

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

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

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

**Spår**

**Järnväg**
*Befintlig järnväg som trafikeras av persontrafiktåg och godståg.*

**Tunnelbana**
*Befintlig tunnelbana som trafikeras av tunnelbanans röda linje.*

**Spårväg, planerad**
*Planerad sträckning för Spårväg syd.*

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

### GRÖNOMRÅDE OCH PARK

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

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

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

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

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

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

### NATUR OCH FRILUFTSLIV

**Naturreservat**
*Gräns för befintligt naturreservat.*

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

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

**Skogsområde**
*Större sammanhängande skogsområde.*

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

### TEKNISK INFRASTRUKTUR OCH ANLÄGGNINGAR

**Kraftledning**

**Luftburen**
*Befintliga och planerade kraftledningar som är luftburna.*

**Kabel**
*Befintliga och planerade kraftledningar som är markförlagda.*

**Energiproduktion**
*Befintliga anläggningar för fjärrvärmeproduktion.*

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

# Inriktningar - hela kommunen

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

## Allmänna intressen berör alla i kommunen

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

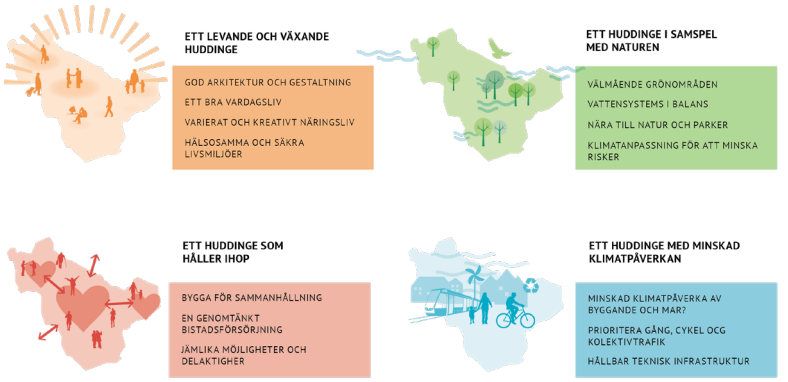
## Målen vägleder planeringen

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

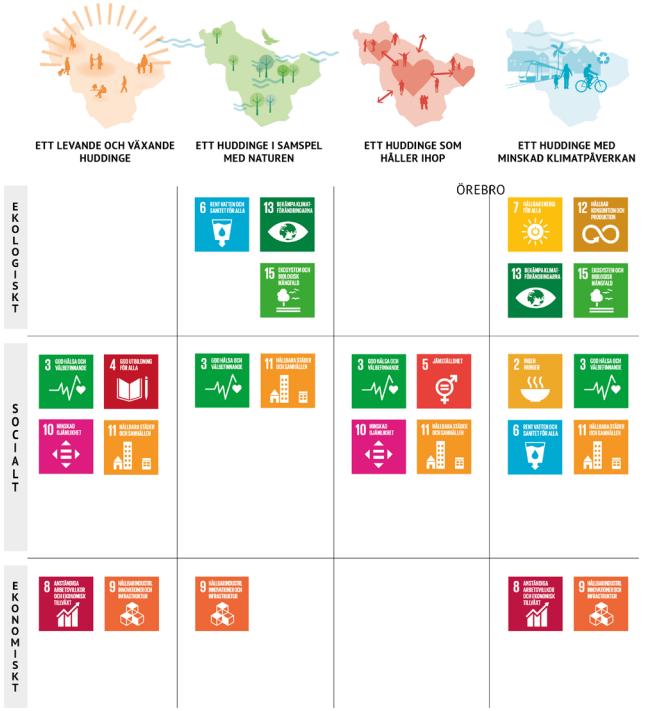
Vi har sorterat de kommunövergripande inriktningarna under det mål de har starkast koppling till, dock kan en inriktning beröra flera mål.

## Agenda 2030 hänger med i hela översiktsplanen

Inriktningarna för hela kommunen bidrar till att uppfylla målsättingar i Agenda 2030. Nedan redovisas en sammanställning av vilka Agenda-mål ställningstagandena under respektive inriktning bidrar till. Sammanställningen är gjord i enlighet med det huvudmål inriktningen kopplar till.




Figur 14: Kommunövergripande inriktningarna kopplat till målen




Figur 15: Inriktningarna för hela kommunen och de målsättningar i Agenda 2030 de bidrar till

# God arkitektur och gestaltning

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

- Vi samarbetar med olika byggaktörer när vi utformar bebyggelse, miljöer och mötesplatser.

- När vi samarbetar med byggaktörer säkerställer vi god gestaltning och arkitektur av hög kvalitet genom att ta fram gestaltningsprogram. Det gör vi för att nå en gemensam och tydlig idé.

- Vi utgår från kommunens arkitekturstrategi och från platsen när vi planerar, bygger om och bygger nytt. Det gör vi genom att ta till vara och utveckla platsers kvaliteter, karaktär, identitet och historia.

- Vi ser till att grönska och vatten är en del av utformningen av både våra gemensamma stadsrum och inne på bostadsgårdar.
- Vid väl valda platser som kollektivtrafikknutpunkter och längs starka stråk tillåter vi byggnader som särskilt utmärker sig i sin utformning. De fungerar som landmärken eller signaturbyggnader och bidrar till Huddinges identitet attraktivitet.

- I eller i anslutning till Huddinges kulturmiljöer som pekas ut i hänsynskartan, utgår vi ifrån Kulturmiljöprogrammet både när vi ger bygglov och när vi planerar. Vi bygger vidare på och utvecklar kulturmiljön när det är möjligt. Vid ändring i områden utpekade som särskilt värdefulla kulturmiljöer ska kulturmiljöutredning göras och antikvarisk kompetens delta i planprocess och vid bygglov.

# God arkitektur och gestaltning

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Ett bra vardagsliv

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

**En mer flexibel användning av lokaler skapar förutsättningar för blandning av funktioner**
För att nyttja kommunala lokaler på ett så ekonomiskt bra sätt som möjligt, men även för att skapa liv och rörelse över större delen av dygnet, bör flexibla användningar av kommunala lokaler och utemiljöer eftersträvas.

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

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

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

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

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

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

Möjligheten att promenera, cykla, leka eller på annat sätt röra sig till vardags påverkas av bebyggelsens struktur, innehåll och utformning. Miljöer som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen bidrar, förutom till bättre folkhälsa, även till ett levande stadsliv, ökad trygghet och ökad rörelsefrihet. Genom att ta hänsyn till människors olika behov kan den fysiska planeringen bidra till att utjämna hälsoskillnader och skapa förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen.

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

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

# Varierat och kreativt näringsliv

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Hälsosamma och säkra livsmiljöer

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

**Vibrationer från trafik kan vara störande**
Utmed järnvägar och vägar kan vibrationer uppstå. Vibrationerna uppstår framförallt när järnvägen eller vägen ligger på ett lerlager och de kan sprida sig till angränsande fastigheter. Vibrationerna förstärker upplevelsen av buller men kan även uppfattas som en störning i sig.

Det finns inga generellt antagna riktvärden för vibrationer, vanligtvis tillämpas för spårburen trafik 0,4 mm/s vägd RMS. Vägd RMS är ett värde som är anpassat efter de frekvensområden som människan upplever som mest störande. Värdet är den nivå som skall eftersträvas i utrymmen där människor stadigvarande vistas.

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

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

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

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

# Välmående grönområden

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

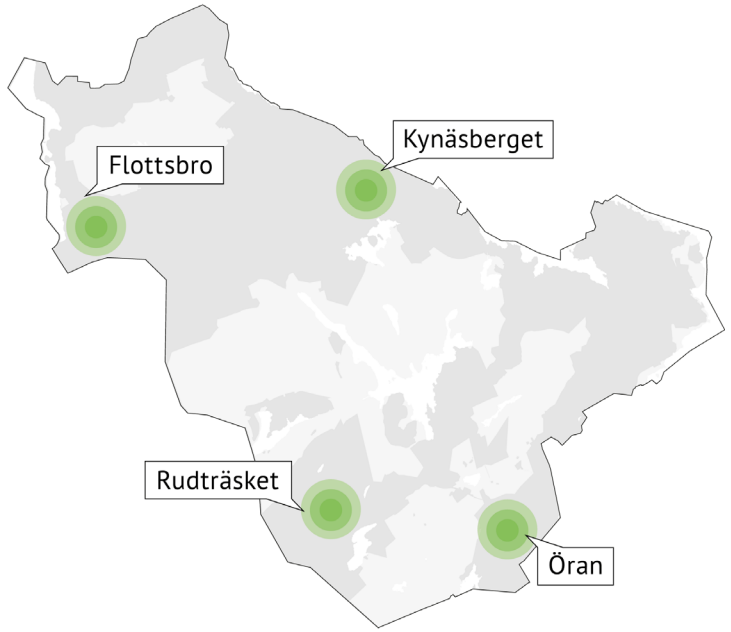
- Vi värnar de regionala gröna kilarna. Vid befintliga barriärer och svaga avsnitt genomför vi åtgärder som stärker och bibehåller sambanden.
- Vi ser i all planering och efterföljande drift till att grönområden och parker bidrar till en ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster såsom dagvattenhantering,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

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

## Nuläge och bakgrund

**Huddinge har en rik och varierad natur**
Huddinges natur är ur ett riksperspektiv ovanligt varierad. Här finns odlingslandskap, skogar och våtmarker med mycket höga naturvärden. Några områden har till och med utpekats som så kallat Natura 2000-områden på europeisk nivå som viktiga bevarandeområden.

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



Figur 16: Områden där översiktsplanen möjliggör utredning av nya naturreservat.

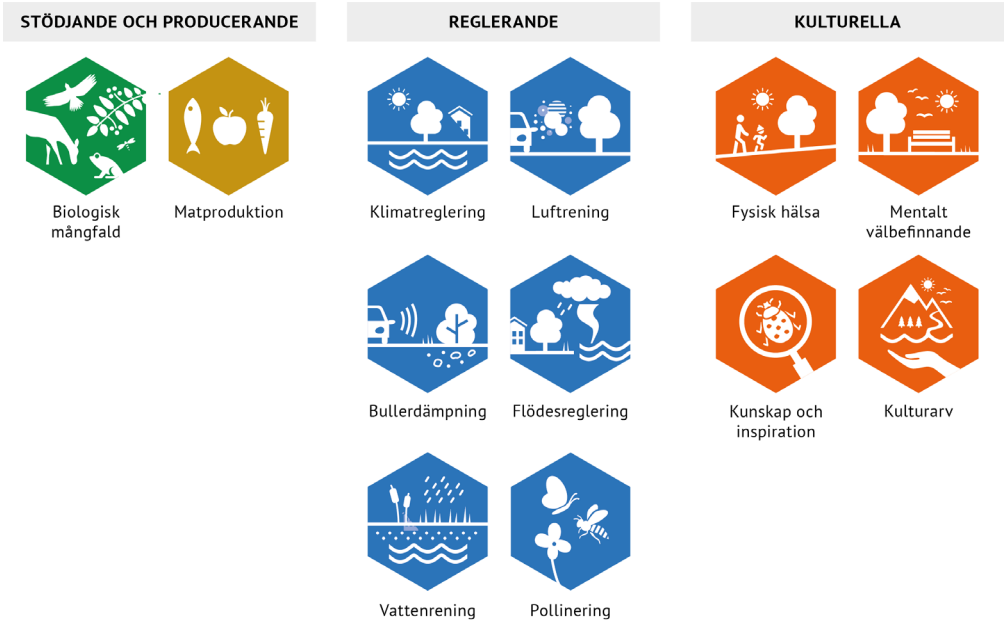
**Biologisk mångfald, spridningssamband och nyckelbiotoper**
Biologisk mångfald står för den variation som finns mellan och inom arter och olika livsmiljöer för djur och natur. Den biologiska mångfalden är viktig för naturens grundläggande funktioner, så som pollinering och rening av luft och vatten.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

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

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

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

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



Figur 17: Ekosystemtjänster som är särskilt värdefulla i Huddinge kommun

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

**Ekologisk kompensation**
Ekologisk kompensation innebär att ekologiska kompensationsåtgärder kan tillämpas i de fall där en naturtyp eller specifika träd behöver tas i anspråk i samband med bebyggelseplanering och bevarande ej är möjlig. Syftet är att säkerställa tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden samtidigt som kommunens tätorter förtätas. Vid ekologisk kompensation används de tre stegen undvika-minimera-kompensera, där fokus ligger på olika steg beroende på var i planeringsprocessen man befinner sig.

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

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

Bornsjökilen har stor betydelse för de ekologiska funktionerna i regionens övergripande grönstruktur och ingår i ett område av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Friluftsvärdet förstärks med anledning av att området ligger inom en tätbefolkad region. Varje kil byggs upp av natur-, kultur- och sociala värden. Värdekärnor är områden där två eller flera av dessa värden sammanfaller. De biologiska kärnområdena, nämnda ovan, utgör delar av värdekärnorna.

# Vattensystem i balans

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

**Vatten är en grundförutsättning**
Huddinge kommun är en sjö- och vattenrik kommun, med 22 sjöar och många vattendrag och våtmarker. I kommunens södra del finns det höglänta sjöar som hör till de äldsta i Stockholms län.

Kommunens vattenområden hör till fem olika huvudavrinningsområden eller sjösystem: Mälaren, Tyresån, Kagghamraån, Vitsån och Husbyån. Större delen av Huddinge kommun och därmed de flesta av kommunens vattenområden ligger inom Tyresåns sjösystem.

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

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

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

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

**Små sjöar och vattendrag**
Det finns flera mindre sjöar, främst skogssjöar, som är näringsfattiga och vid god hälsa. Sumpskogar, mossar, kärr, fuktängar och strandmiljöer är exempel på våtmarker. De har under en stor del av året vattennivån stående nära, i eller strax över markytan.
Tidigare har sjöar sänkts och våtmarker dränerats i stor omfattning för att vinna mark, bland annat för jordbruk, skogsbruk och exploateringar.

**Våtmarker**
Våtmarker har en förmåga att fördröja och rena vatten. De är också hem och matförråd för många växter och djur. Våtmarker är viktiga att bevara och därför är det inte tillåtet att avvattna eller fylla ut våtmarker. Detta markavvattningsförbud gäller i hela Stockholms län. Vid särskilda skäl har Länsstyrelsen möjlighet att meddela dispens för markavvattning.

Utgångspunkten är att betrakta våtmarkerna som en resurs och i första hand bevara de våtmarker vi har kvar men även utveckla befintliga våtmarker och återskapa de våtmarker som tidigare har dränerats. Våtmarker kan komma i konflikt med annan markanvändning och avvägning behöver då göras. I den avvägningen ska våtmarkens värde väga tungt.

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

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

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

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

**Tre sjöar uppnår inte MKN**
I Huddinge är det tre sjöar som i dagsläget inte uppnår miljökvalitetsnormerna. Sjöarna är Drevviken, Magelungen och Orlången. Föreslagna åtgärder för sjöarna är bland annat dagvattenrening, åtgärder mot bräddningar, återskapande av våtmarker, anslutning av enskilda avlopp till kommunalt nät och inventering och tillsyn av enskilda avlopp.

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

En större grundvattentäkt finns vid Vårby källa, vilken har sitt tillrinningsområde främst inom Gömmarens naturreservat. Även vid Huddinge sjukhus finns en större grundvattentäkt som inte är i bruk idag

**Dricksvattentillgången behöver säkras**
De flesta av kommunens invånare får sitt dricksvatten från Mälaren. Huddinge kommun har inget eget vattenverk, utan vattnet levereras av Stockholm Vatten och avfalls ledningsnät från Norsborgs reningsverk i Botkyrka kommun. Bornsjön, i Botkyrka och Salems kommuner, utgör reservvattentäkt. I de delar av kommunen där det saknas kommunalt ledningsnät är man hänvisad till bergborrade eller grävda brunnar. I kommunen finns ett stort antal enskilda brunnar.

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

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

Strandskyddet omfattar generellt 100 meter från strandlinjen både på land och i vatten och gäller längs vattendrag, hav och sjöar i Sverige. I särskilt värdefulla områden kan det generella strandskyddet utvidgas till 300 meter. Kommunen behöver säkra strändernas känsliga natur- och kulturmiljö genom att inrätta ekologiskt särskilt känsliga områden kring sjöarna och vattendragen.

# Nära till natur och parker

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

- Vi utvecklar småskaliga odlingsmöjligheter i form av kolonilotter och stadsodling i och i anslutning till bebyggda områden. I lokalisering av platser för odling bör hänsyn tas både förutsättningar för ökad biologisk mångfald och pollinering samt platsens sociala och rekreativa värden.

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

Vid de större rekreationsanläggningarna tillgängliggör vi Huddinges större naturområden bland annat genom gångvägar, cykelvägar, motionsanläggningar, skidspår, skridskoåkning, bergsklättring, strandpromenader och annat som gör att kommun- och regioninvånarna kan nyttja den stora resurs som naturen utgör.  Ett sätt att förbättra tillgängligheten i centrala Huddinge är genom att skapa en genare förbindelseöver sjön Trehörningen från Kynäs till Orlångens naturreservat.

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

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

# Klimatanpassning för att minska risker

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

**Så kan klimatförändringar påverka Huddinge**

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

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

**Klimat- och sårbarhetsanalys kartlägger risker**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Fördjupade studier inför planprogramskede och detaljplanering**
Eftersom relativt stora delar av kommunen är potentiella riskområden för översvämning så kan det vara aktuellt med ny bebyggelse även inom dessa områden. Det är då av största vikt att bebyggelsen utformas på ett sådant sätt att en eventuell översvämning och skyfallsproblematik kan hanteras.

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

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

# Bygga för sammanhållning

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Prioriterade regionala och statliga infrastrukturobjekt**

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

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

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

# En genomtänkt bostadsförsörjning

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

**Ensidigt bostadsbestånd i våra olika kommundelar**
I Huddinge kommun finns en blandad bebyggelse men skillnaderna är stora mellan kommundelarna. Småhus utgör 45 procent av det totala bostadsbeståndet medan resten är flerbostadshus. Av alla bostäder i kommunen är 33 procent hyresrätter, 25 procent bostadsrätter och 42 procent äganderätter. Kommunen har en stor andel mindre lägenheter coh i jämförelse med länet en lägre andel stora lägenheter med 4 eller fler rum och kök.

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

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

Figur 18: Bostadsbestånd år 2020 i olika kommundelar

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

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

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

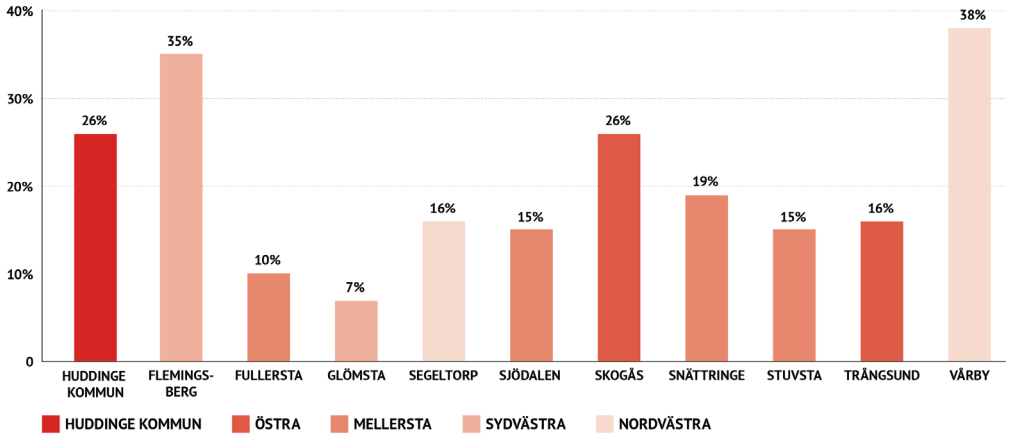
Ett varierat bostadsbestånd bidrar till att skapa möjlighet till kvarboende i området vid en förändrad livssituation. När områden utvecklas och förändras behöver planering ta hänsyn till att socioekonomiskt svaga hushåll kan bo kvar. Det är positivt för de individer som önskar bo kvar i sitt område under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

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

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

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

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



Figur 19: Trångboddhet i Huddinge kommun år 2020 i olika stadsdelar

# Jämlika möjligheter och delaktighet

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

**Barns och ungdomars rättigheter behöver stärkas**
Barnkonventionen är lag sedan januari 2020. Barns rättigheter ska beaktas i samhällets alla verksamheter och särskild hänsyn ska tas till barns behov. Barns bästa ska vara en utgångspunkt i all samhällsplanering och alla samhällsbyggnadsprojekt. Barns och ungdomars närmiljö ska vara säker, trygg och hälsosam. Det är också viktigt att miljön erbjuder stimulans och goda möjligheter för lek, umgänge och sociala möten.

Barn och ungdomars hälsa och livskvalitet påverkas positivt av fysiska miljöer som motverkar socioekonomisk segregation, och närhet till platser som stimulerar fysisk aktivitet. I planeringsprocessen är det viktigt med en dialog som vänder sig till barn och ungdomar och tar till vara deras synpunkter, önskemål och behov.

**Trygghet för olika grupper och områden**
Upplevelsen av trygghet i den offentliga miljön skiljer sig åt mellan könen och mellan kommundelar. Flickor och kvinnor upplever i större utsträckning vissa platser som otrygga. En lämplig utformning av fysiska miljöer ger överskådlighet, befolkade offentliga rum och urbana stråk som bidrar till att minska känslan av otrygghet. Gatumiljön och det offentliga rummet ska utformas för god tillgänglighet för alla individer.

Miljöer som bidrar till otrygghet är bland annat trafikleder som skapar barriärer, gångtunnlar där människor är rädda för att bli överfallna samt folktomma stråk och skymda bakgårdar. Trygghetsarbetet handlar på många sätt om att stärka tryggheten i närområdet och att skapa befolkade offentliga stråk och miljöer. Dialoger med de som bor och verkar i olika områden är avgörande för att hitta lämpliga lösningar och kan bland annat ske i form av trygghetsvandringar.

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

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

# Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

- använda smarta system och innovativa och hållbara lösningar i produktion, byggnation, drift och destruktion för att minska utsläpp av växthusgaser och andra utsläpp.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Hållbar teknisk infrastruktur

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

## Koppling till översiktsplanens mål

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

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

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Svenska Kraftnäts befintliga dubbla 220 kV luftledning kommer att byggas om till en enkel 400 kV ledning. Mellan Södertälje och Flemingsberg finns en 70 kV och en 220 kV luftledning i samma ledningsgata. En av dessa ledningar kommer att avvecklas på en cirka 9 kilometer lång sträcka fram till Tullinge villastad. På återstående sträcka fram till Högdalen rivs 220 kV-ledningen.

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

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

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

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

**En väl fungerande IT-infrastruktur**
I ett alltmer digitaliserat samhälle förändras de digitala tjänsterna ständigt och nya tjänster växer fram vilket gör att efterfrågan på överföringskapacitet är stark. För att möta efterfrågan på bredband med hög kvalitet behöver kommunen ta hänsyn till detta i sitt planeringsarbete och underlätta för marknadens olika aktörer att bygga ut den digitala infrastrukturen.

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

**Snöupplag**
En tätare bebyggelse kan medföra ett större behov än idag av att transportera bort snön under snörika vintrar. Genom att säkra platser för hantering av snö kan en mer effektiv och miljömässig hantering ske av snömassor.

# Inriktningar - geografiska områden

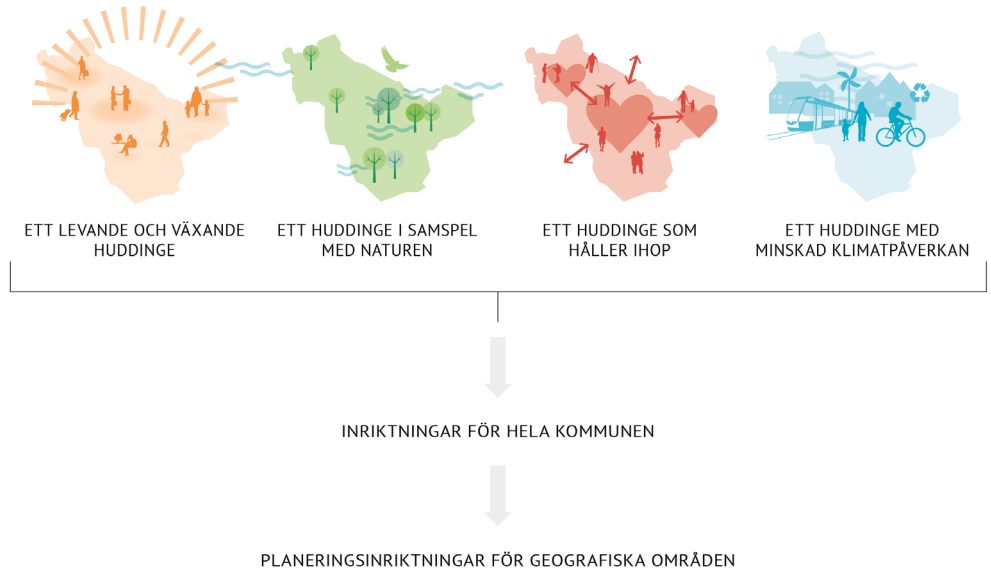
I avsnittet inriktningar för geografiska områden behandlas frågor som berör utvecklingen i kommunens olika delområden.

## Vi planerar för utveckling i olika delar av kommunen

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

## Målen vägleder planeringen

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




Figur 20: Målen vägleder planeringen

# Regionala stadskärnor och utvecklingsområden

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

## Huddinges två regionala kärnor utvecklas till tyngdpunkter

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

## Utvecklingsområdena tar vara på goda kollektivtrafiklägen

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

Våra utvecklingsområden är:

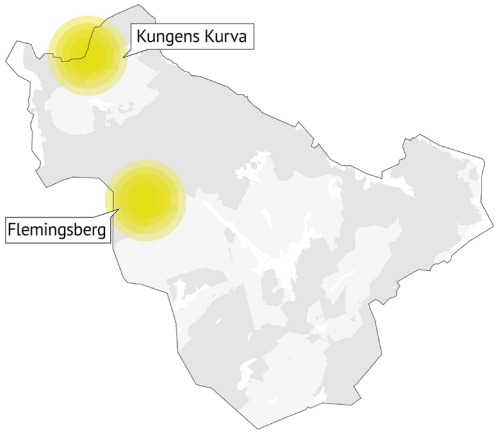
- Centrala Huddinge
- Vårby
- Skogås och Trångsund
- Loviseberg
- Segeltorp

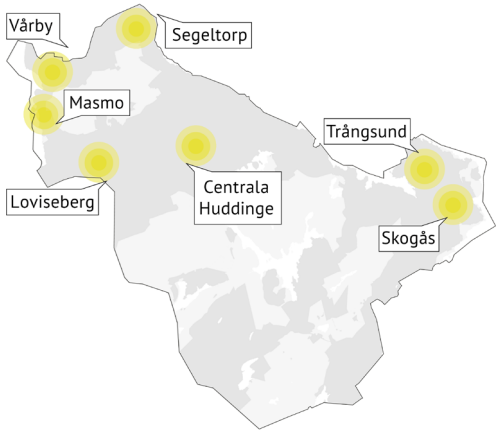
## Utvecklingsplaner ger en fördjupad bild av utvecklingen

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

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

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



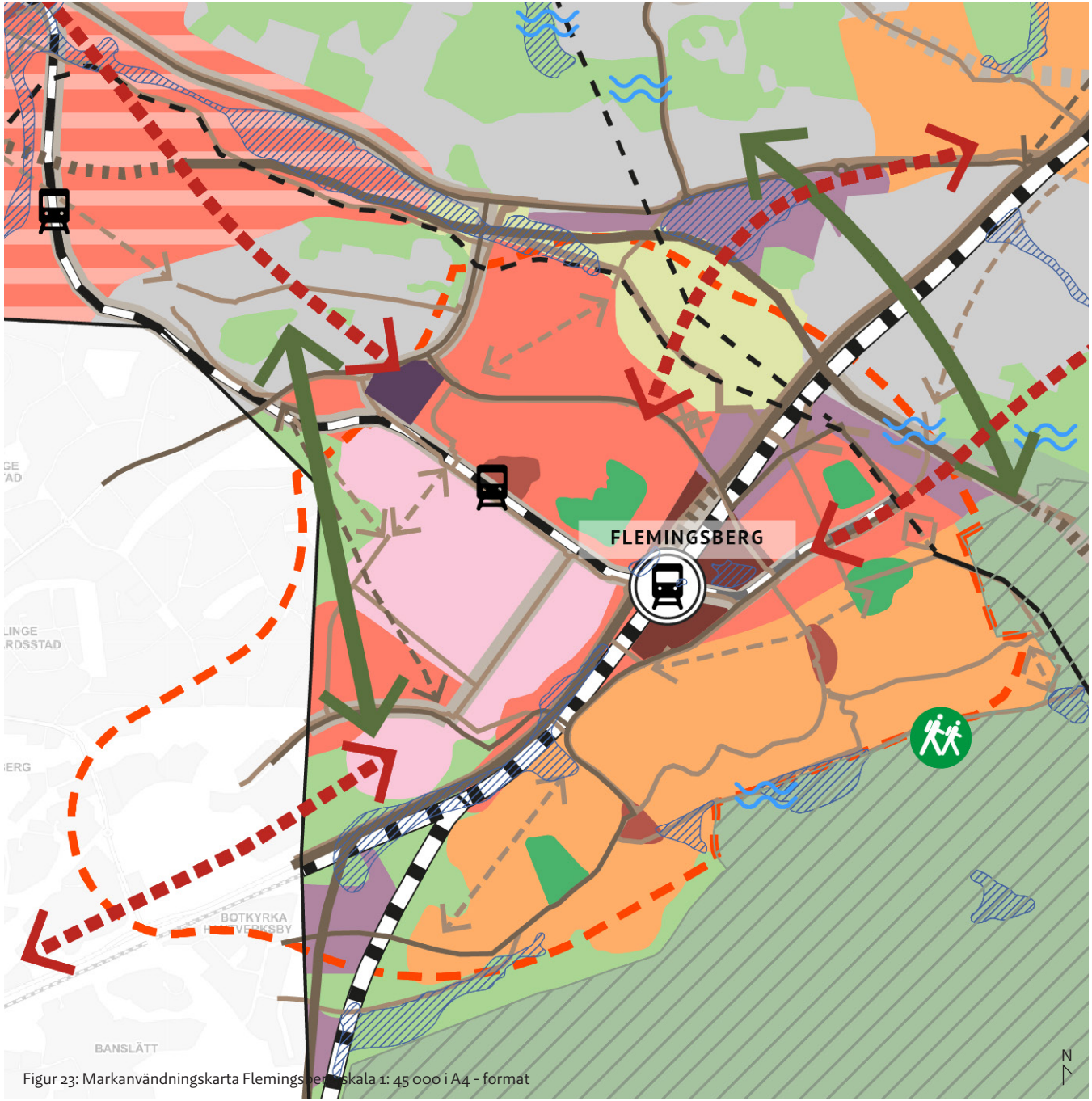

Figur 21 (till vänster): De regionala kärnorna i Huddinge kommun
Figur 22 (till höger): Utvecklingsområden i Huddinge kommun

# Flemingsberg

## Flemingsberg år 2050

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

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




Figur 23: Markanvändningskarta Flemingsberg skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

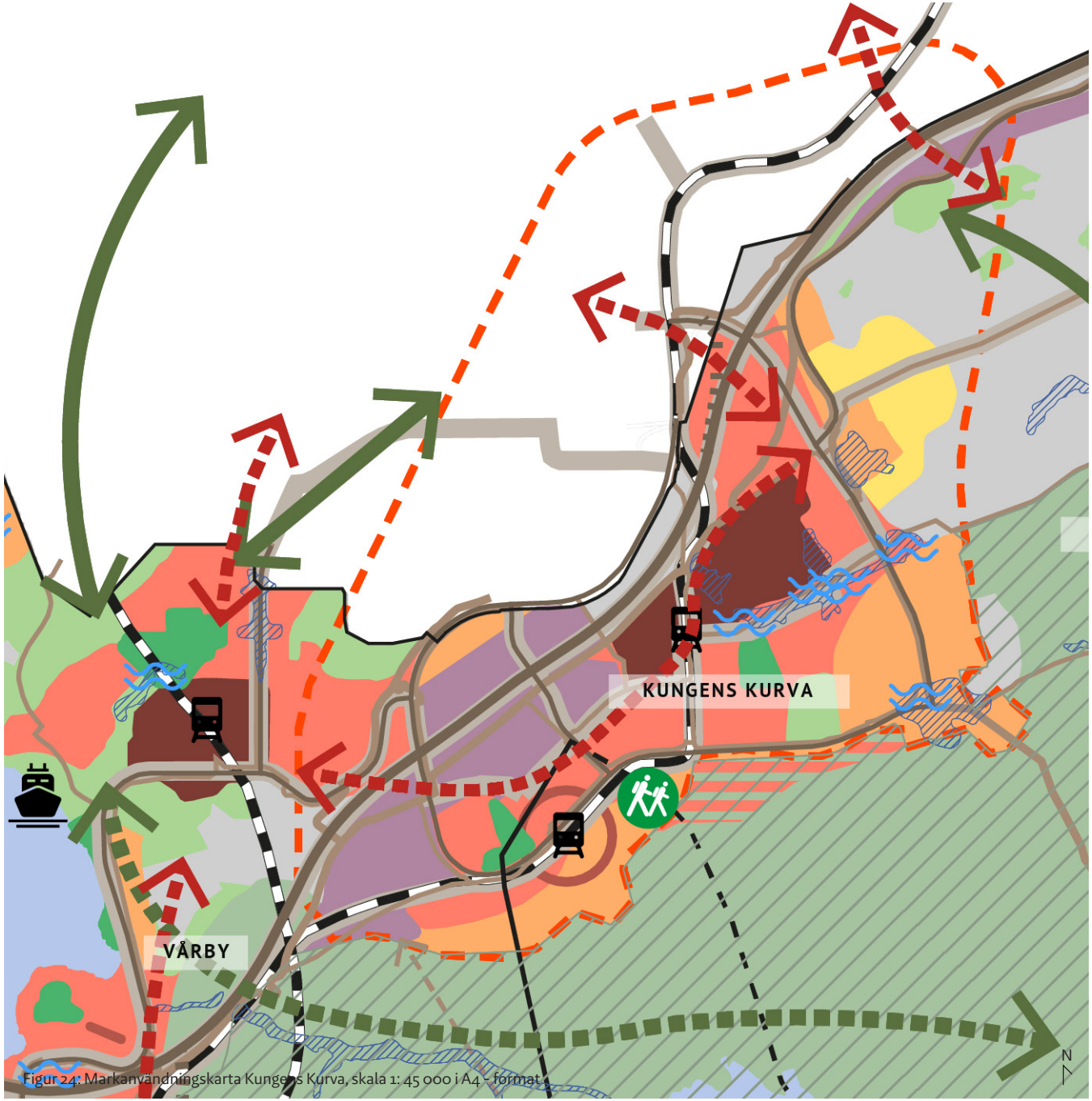
**Överbygga barriärer**
Idag består Flemingsberg av relativt ensidiga delområden. Det finns bostadsområden, naturreservat, industriområden, företagskluster och Campus Flemingsberg med högskola och sjukhus. Pendeltåget och väg 226 fungerar som barriärer och delar upp området. Människor som bor eller verkar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

# Kungens Kurva

## Kungens Kurva år 2050

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

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




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

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

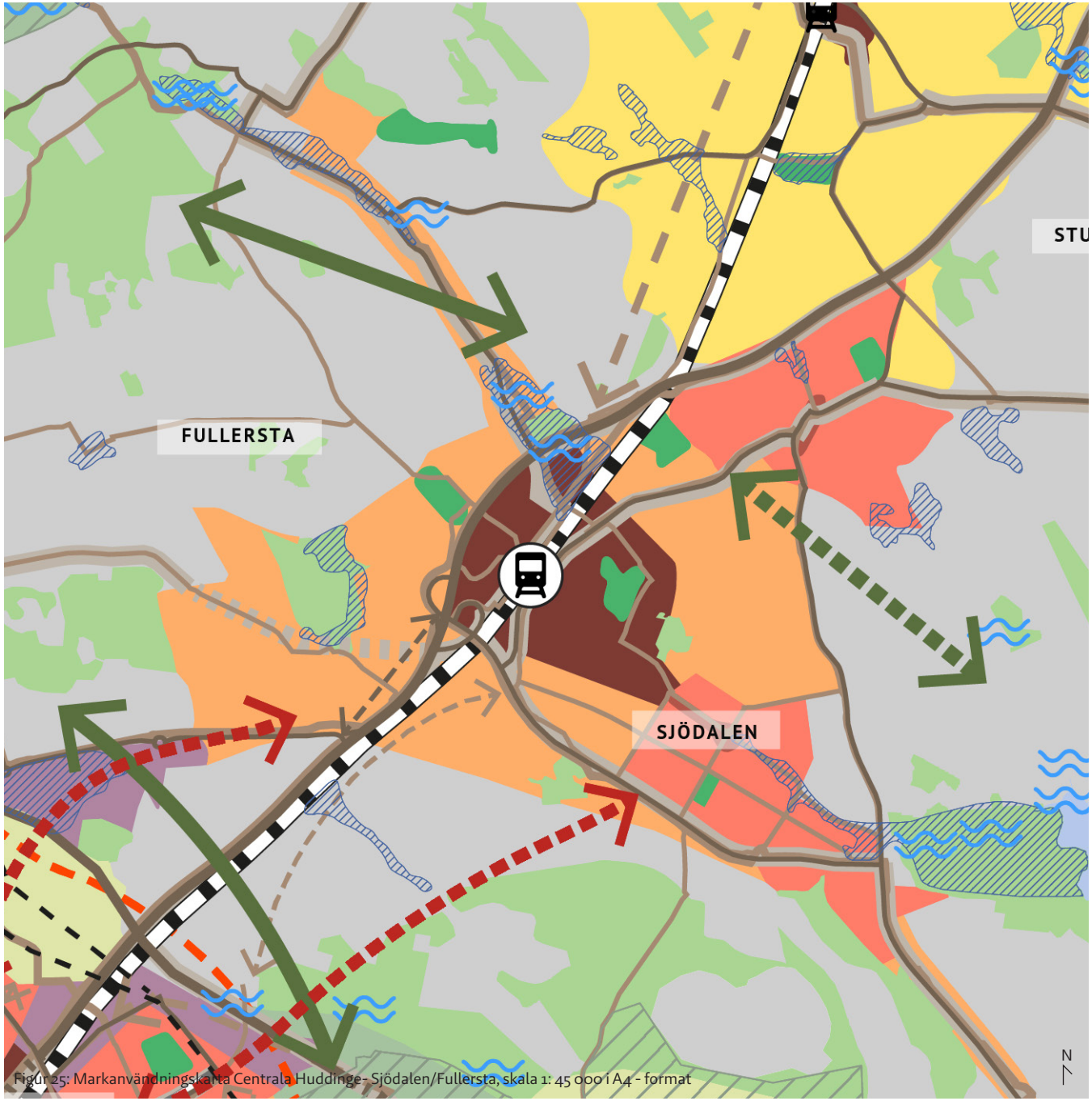
Med den växande Stockholmsregionens utmaningar och de trender som påverkar utvecklingen, behöver vi ge förutsättningar för att Kungens kurva även i framtiden ska fortsätta vara en attraktiv plats. Därför behöver vi ha en flexibel beredskap för kommande förändringar av området som möjliggör både bostäder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

# Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta

## Centrala Huddinge år 2050

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

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




Figur 25: Markanvändningskarta Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

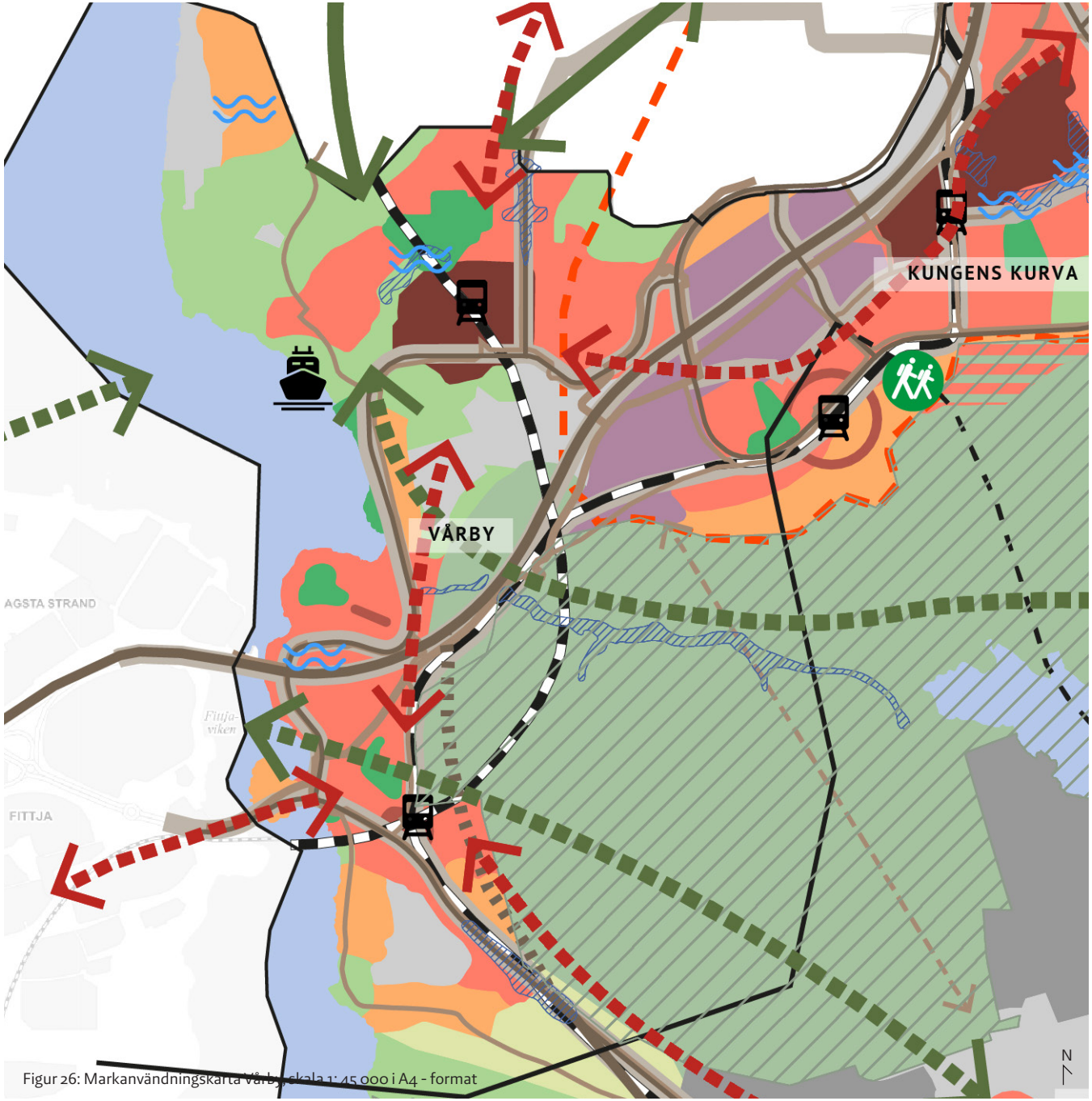
Järnvägen och Huddingevägen är dock stora barriärer för att röra sig mellan Sjödalen och Fullersta. Idag finns några möjliga platser att korsa järnvägen och vägen för gående och cyklister men det är svårt att hitta vidare in till de centrala delarna. Västra stambanan inklusive station Huddinge är ett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

# Vårby

## Vårby år 2050

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

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




Figur 26: Markanvändningskarta Vårby, skala 1: 45 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Skogås och Trångsund

## Skogås och Trångsund år 2050

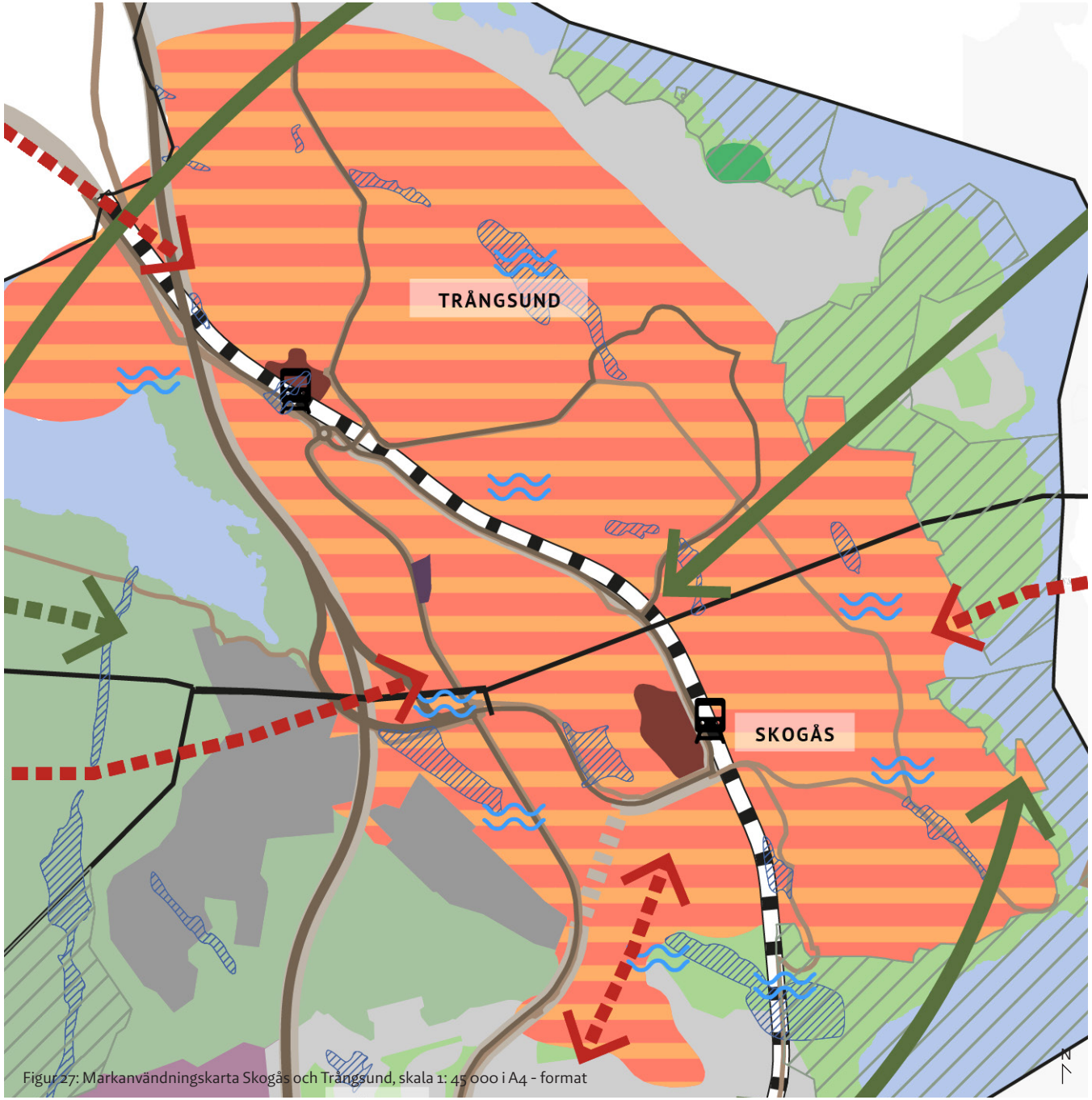
År 2050 är Skogås och Trångsund en sammanvuxen, grönskande och vattennära stadsdel med god service och attraktionskraft, såväl som en hälsosam hemort och regional målpunkt för rekreation. I en växande huvudstadsregion är områdets centrala placering med närhet till spårbunden kollektivtrafik, tillsammans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

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

## Fördjupad planering pågår i Skogås och Trångsund

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

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.




Figur 27: Markanvändningskarta Skogås och Trångsund, skala 1: 45 000 i A4 - format

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

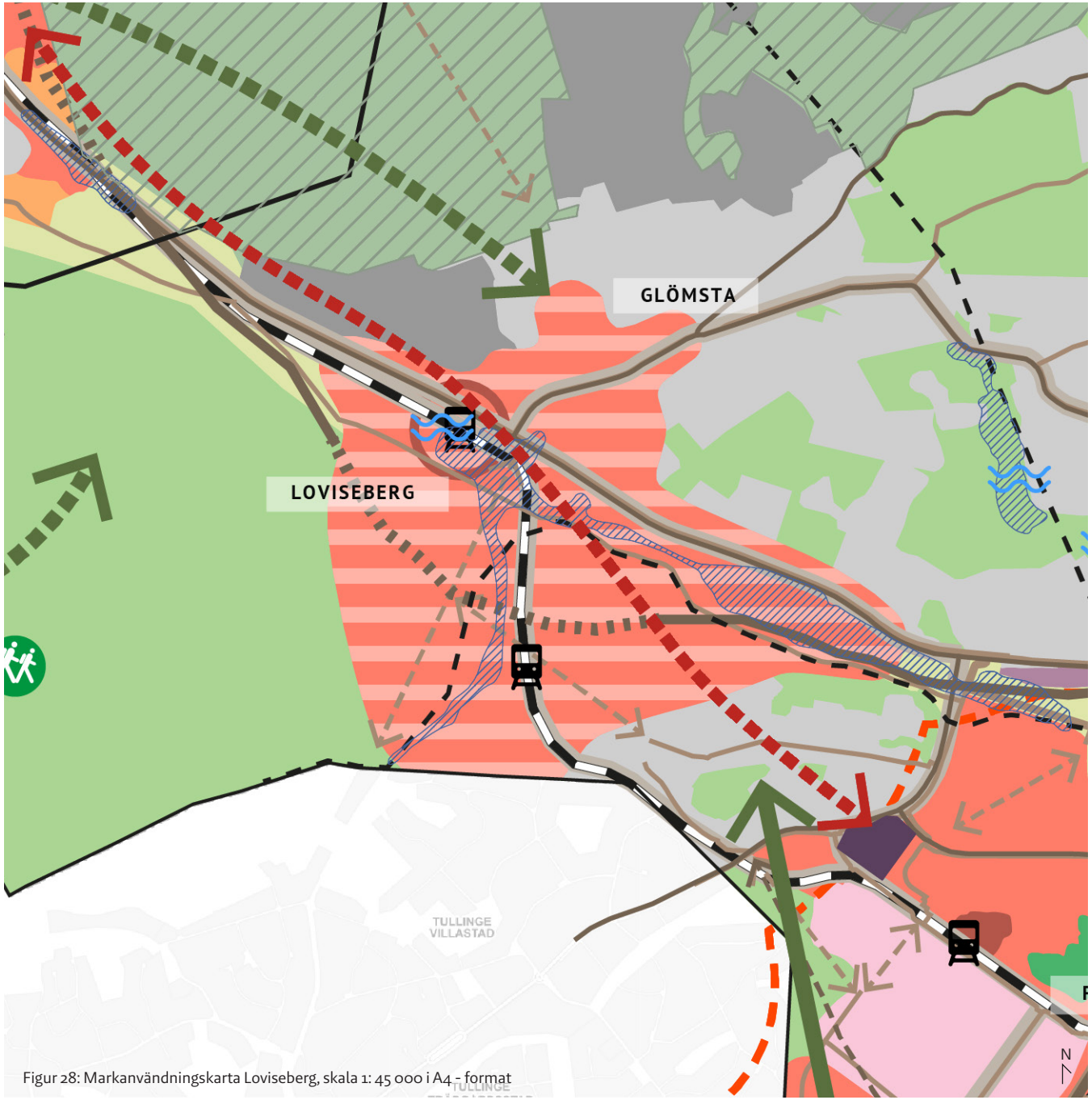
I Östra Huddinge finns ett gott utbud av skolor, från förskola upp till och med gymnasiet. Bibliotek, apotek, bankkontor, vård- och barnavårdscentral samt tandläkare finns i nuläget i båda centrumanläggningarna. Boende i Skogås har utryck ett missnöje kring avsaknad av kommunal service och att kommunen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

# Loviseberg

## Loviseberg ska utredas vidare

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

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




För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Figur 28: Markanvändningskarta Loviseberg, skala 1: 45 000 i A4 - format

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

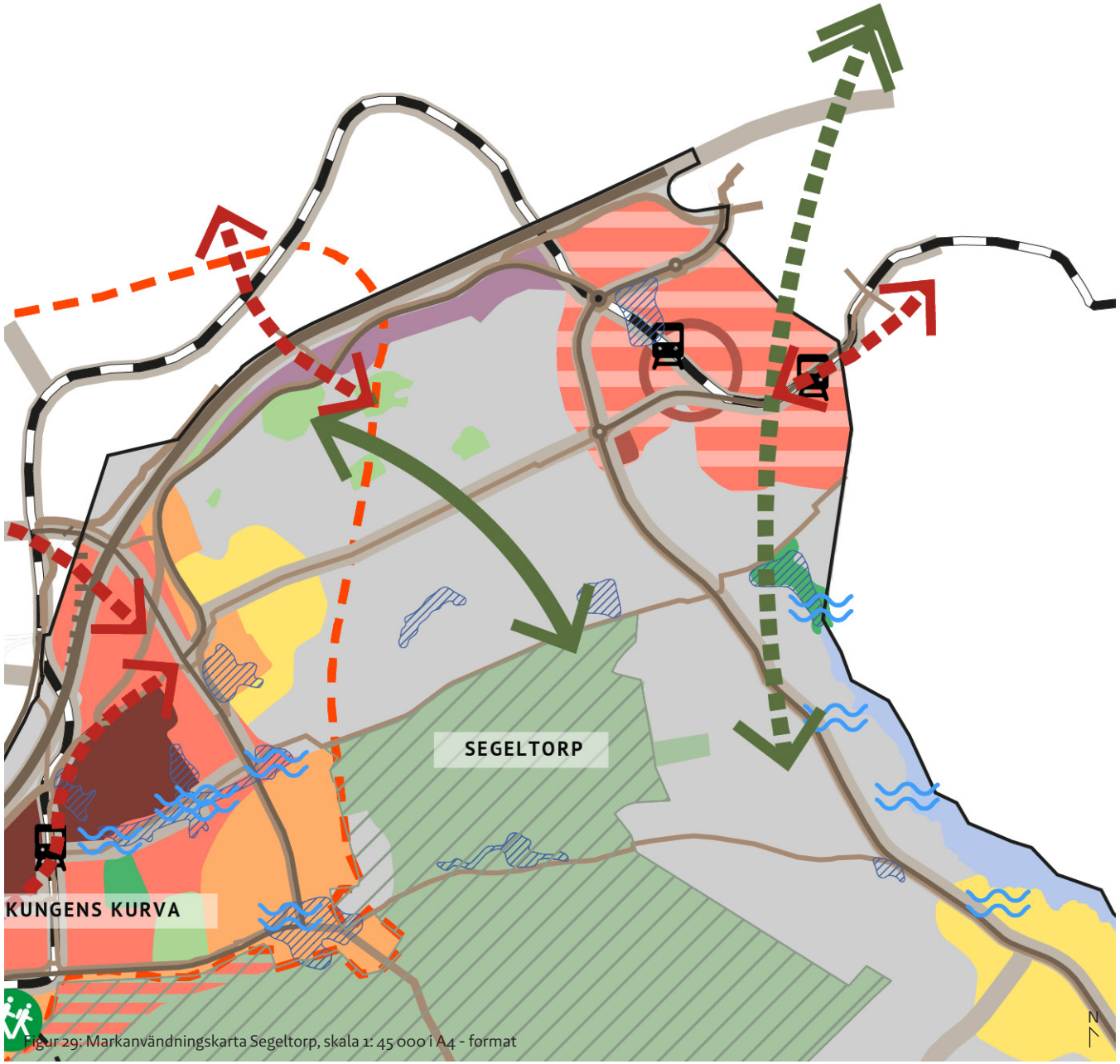
I området finns fornminnen från järnåldern, men även bronsåldern och stenåldern. En av dem är Tingsvägen som är en vägsträckning från 1000-talet som senare blev en del av Göta Landsväg. Dagens Lovisebergsvägen går i samma sträckning, men Tingsvägen fortsätter även som stig i dess förlängning söderut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

# Segeltorp

## Segeltorp ska utredas vidare

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

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




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

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Utveckling övrig bebyggelse

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

### Områden för komplettering

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

## Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd

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

## Verksamhetsområden

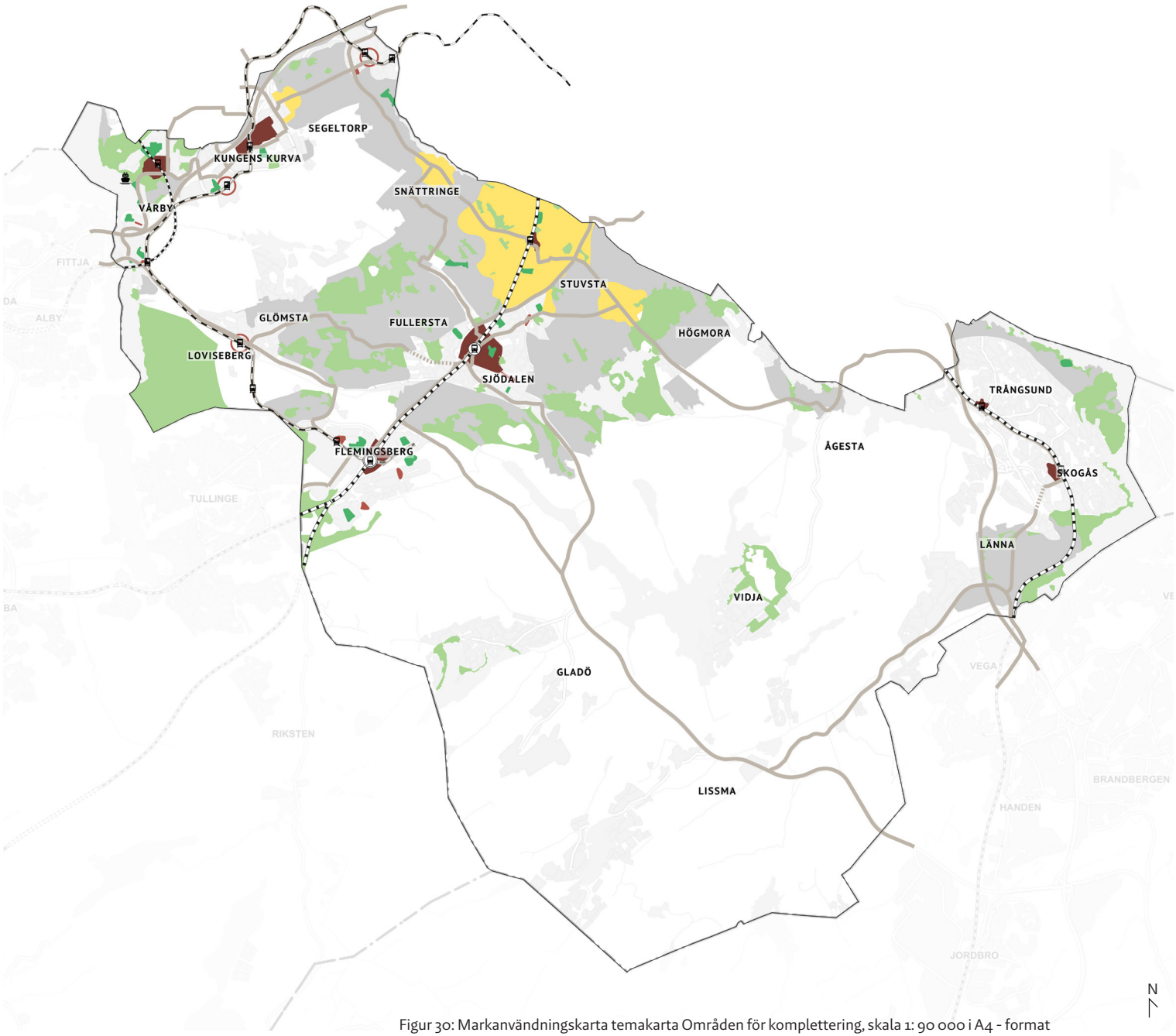
Här beskriver vi utvecklingen av nya och befintliga områden för verksamheter med arbetsplatser och stadsstödjande funktioner som inte kan kombineras med bostäder.

# Områden för komplettering

## Utveckling fram till år 2050

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

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




För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Figur 30: Markanvändningskarta temakarta Områden för komplettering, skala 1: 90 000 i A4 - format

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

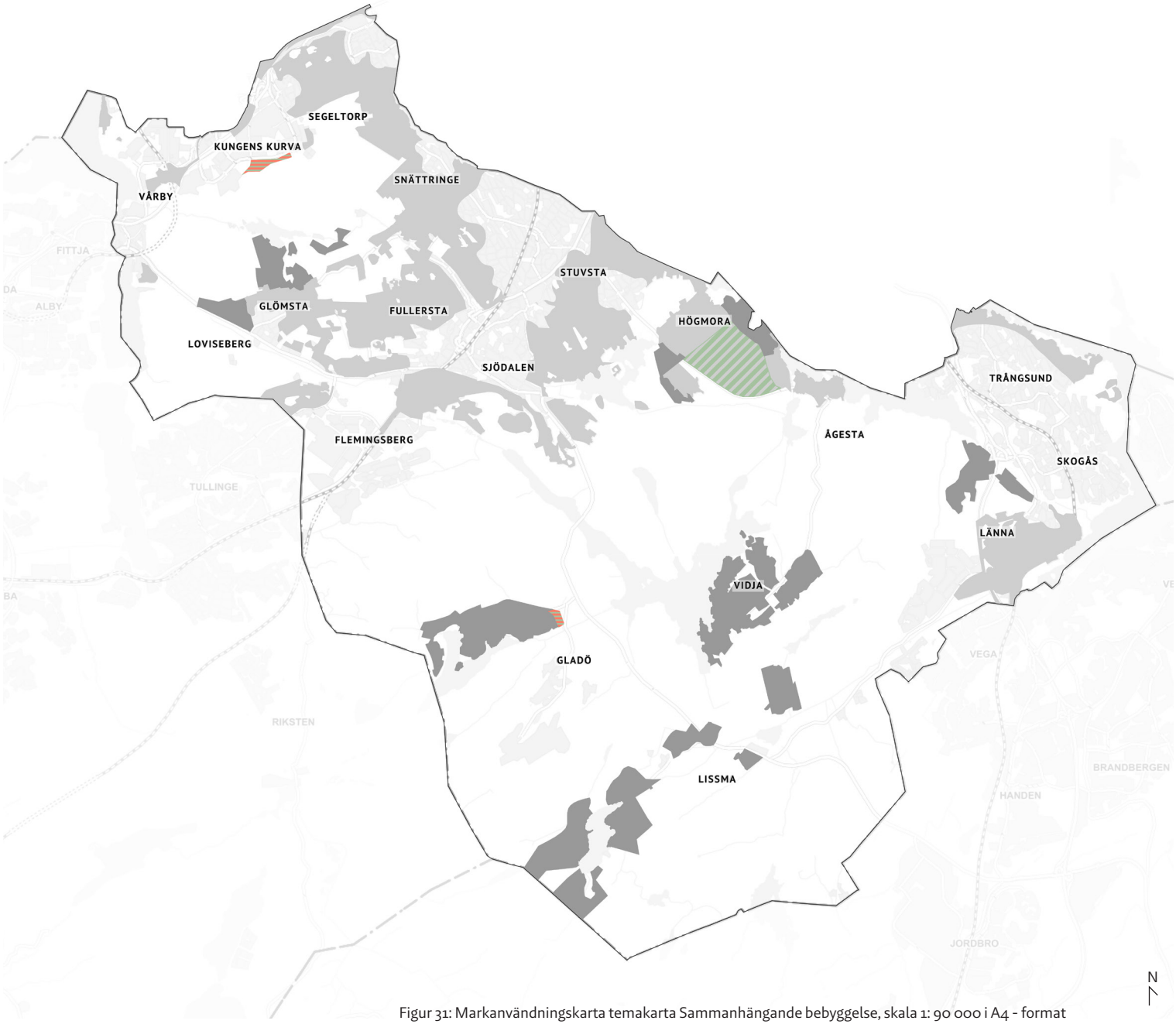
I anslutning till Stuvsta station finns idag stora ytor med markparkering för bil, samtidigt som tillgången till torgytor som utgör mötesplatser är begränsad. Området har värdefulla kulturmiljöer som behöver beaktas vid bebyggelseutveckling.

# Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklings-områden samt landsbygd

## Utveckling fram till år 2050

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

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




Figur 31: Markanvändningskarta temakarta Sammanhängande bebyggelse, skala 1: 90 000 i A4 - format

För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fritidshusområden där detaljplanering pågår:
- Svartvik

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

**Landsbygd**
På landsbygden finns områden som ligger utanför det som kallas sammanhållen bebyggelse och här bör det inte tillkomma ny bebyggelse. För de byggnader som ligger utanför sammanhållen bebyggelse och som består av enstaka hus bör endast mindre kompletteringar av befintliga byggnader medges för att skapa en bättre standard för de boende.

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

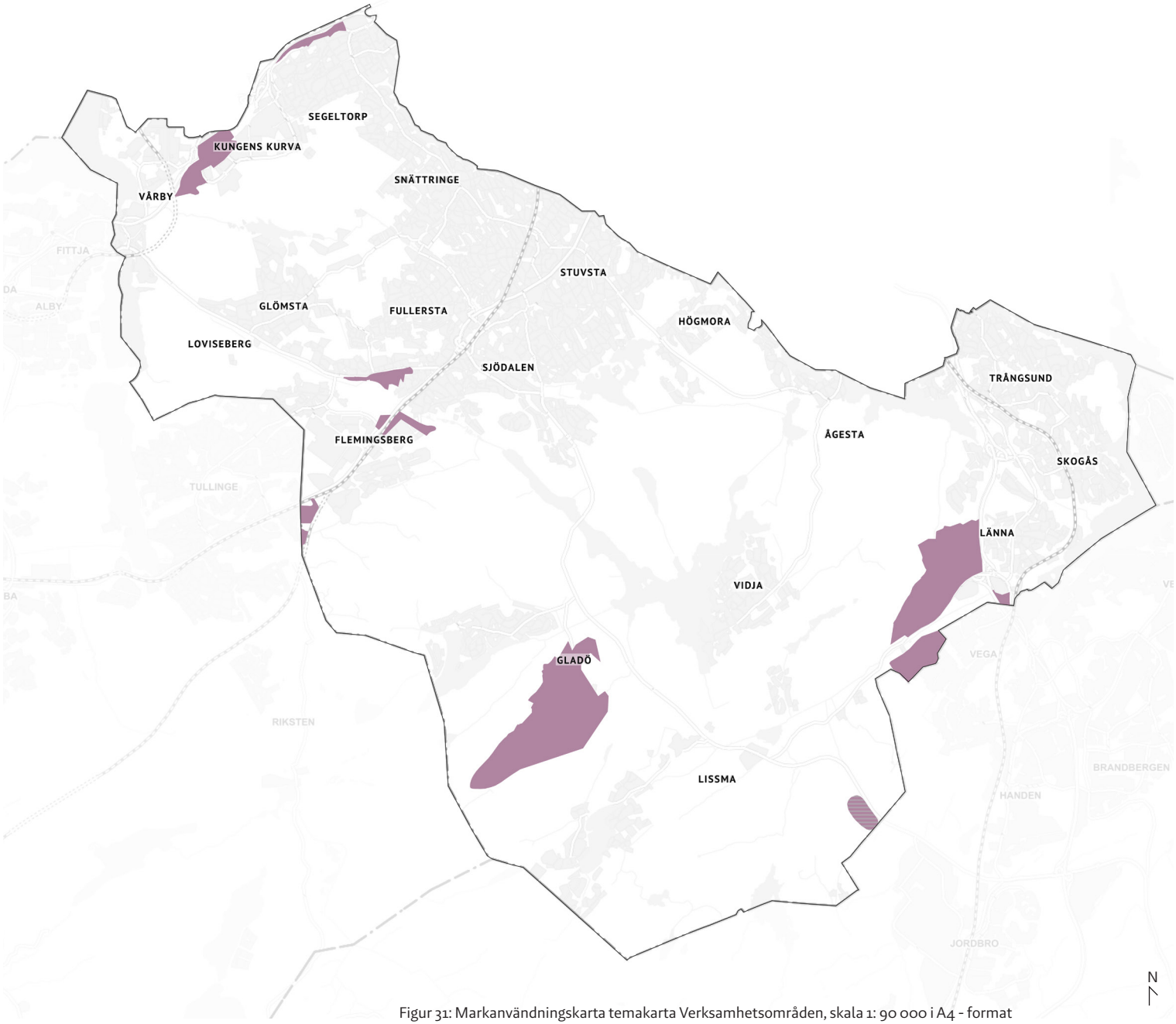
Området pekas ut för att tydliggöra kommunens långsiktiga viljeinriktning med området. Ett genomförande bedöms dock vara bortom planperioden, efter 2050.

# Verksamhets-områden

## Utveckling fram till år 2050

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

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




För teckenförklaring, se Kategoribeskrivningar, s. 18.

Figur 31: Markanvändningskarta temakarta Verksamhetsområden, skala 1: 90 000 i A4 - format

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

# Regionala och statliga intressen

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

## Vissa planeringsfrågor kräver regional samordning

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

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

## Riksintressen är nationellt viktiga värden

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

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

# Mellankommunala intressen

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

## Samhällsplaneringen är regional och sträcker sig över kommungränserna

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

### Planeringsunderlag

*Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050 (sll.se)*
*Södertörnssamarbetet (sodertornskommunerna.se)*
*Tyresåns vattenvårdsförbund (tyresan.se)*
*Mälarens vattenvårdsförbund (malaren.org)*

### Så här gör vi för att uppnå målen

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

## Samverkan i planeringen för regionala stadskärnor och fokusområden

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

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

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

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

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

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

## En regional infrastruktur som bidrar till ökad tillgänglighet

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

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

## Regional grönstruktur

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

## God vattenkvalitet

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

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

## Teknisk försörjning

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

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

## Mötesplatser

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

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

## Södertörnssamarbetet

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

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

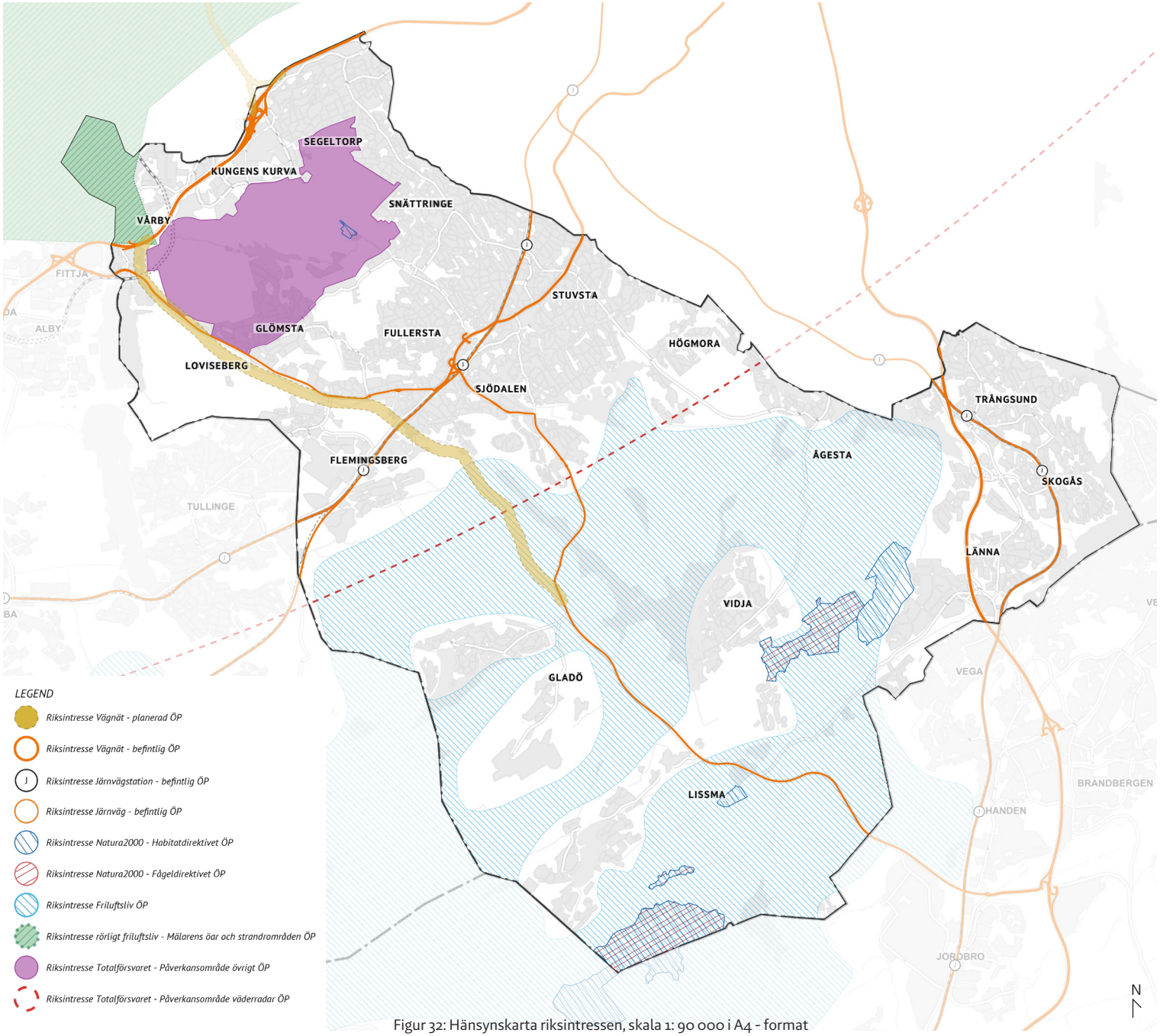
# Riksintressen

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

## Riksintressen som berör Huddinge beskrivs i översiktsplanen

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

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




Figur 32: Hänsynskarta riksintressen, skala 1: 90 000 i A4 - format

## Så här gör vi för att uppnå målen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Nuläge och bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Om översiktsplanen

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

## Översiktsplanen är vägledande

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

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

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

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

## Vi tar sikte mot år 2050

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

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

## Det här är Huddinges översiktsplan

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

# Så läser du översiktsplanen

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

## Läsanvisning

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

### Översiktsplanens upplägg

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

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

### Plankarta

Till översiktsplanen hör en plankarta bestående av två delar:

- markanvändningskarta
- hänsynskarta

### Översiktsplanen består av flera delar

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

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

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

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

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

### Tilltal för att engagera fler

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

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

# Förklaring av begrepp och ord

## Begreppsförklaring

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

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

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

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

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

## Ordlista

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

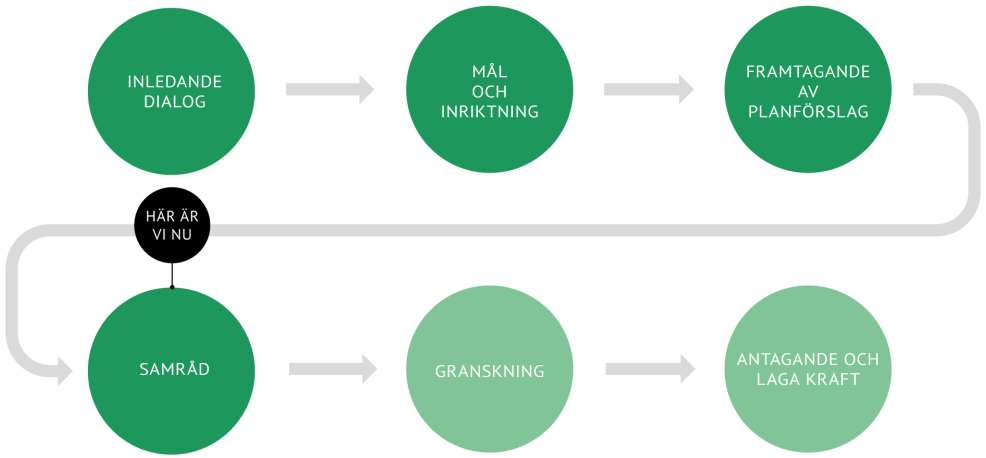
- **Zonering** Ett sätt att i stadsplaneringen fördela olika funktioner, såsom bostäder och vissa verksamheter, i olika områden om dessa inte går att blanda med varandra av störningsskäl.

# Process och dialog

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

## Process för framtagande och dialog

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




Figur 33: Process för framtagande av översiktsplan

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

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

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

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

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

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

# Hållbarhetskonsekvenser

Här beskriver vi kortfattat resulatet av Hållbarhetsbedömning/ miljökonsekvensanalys samt länkar till rapporten.

# Genomförande av översiktsplanen

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

## Genomförande i efterföljande planering

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

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

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

### Den efterföljande planeringen utgörs av flera skeden

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

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

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

Förutom planeringen så har kommunen också möjlighet att påverka utvecklingen genom hur man förvaltar sitt markägande och genom ägardirektiven till de kommunägda bolagen.

### Andra aktörer är viktiga för genomförandet

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

Även andra offentliga aktörer är viktiga för genomförandet, där exempelvis staten genom Trafikverket och Region Stockholm är viktiga i byggandet och förvaltandet av infrastruktur. Den senare styr också över utbudet av kollektivtrafik.

### Takten och ordningen på genomförandet

Utbyggnadstakten styrs för kommunens räkning genom den årliga Mål- och budgetprocessen, men är också beroende av marknadsförutsättningarna.

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

## Genomförande genom en kontinuerlig och rullande översiktsplanering

Att ta fram en översiktsplan görs inte särskilt ofta. Översiktsplaneringen behöver dock hållas ständigt aktuell för att kunna vara till hjälp för den efterföljande planeringen. Ett verktyg för detta är att kommunen inom 24 månader efter ordinarie val ska låta kommunfullmäktige ta ställning till en så kallad planeringsstrategi.

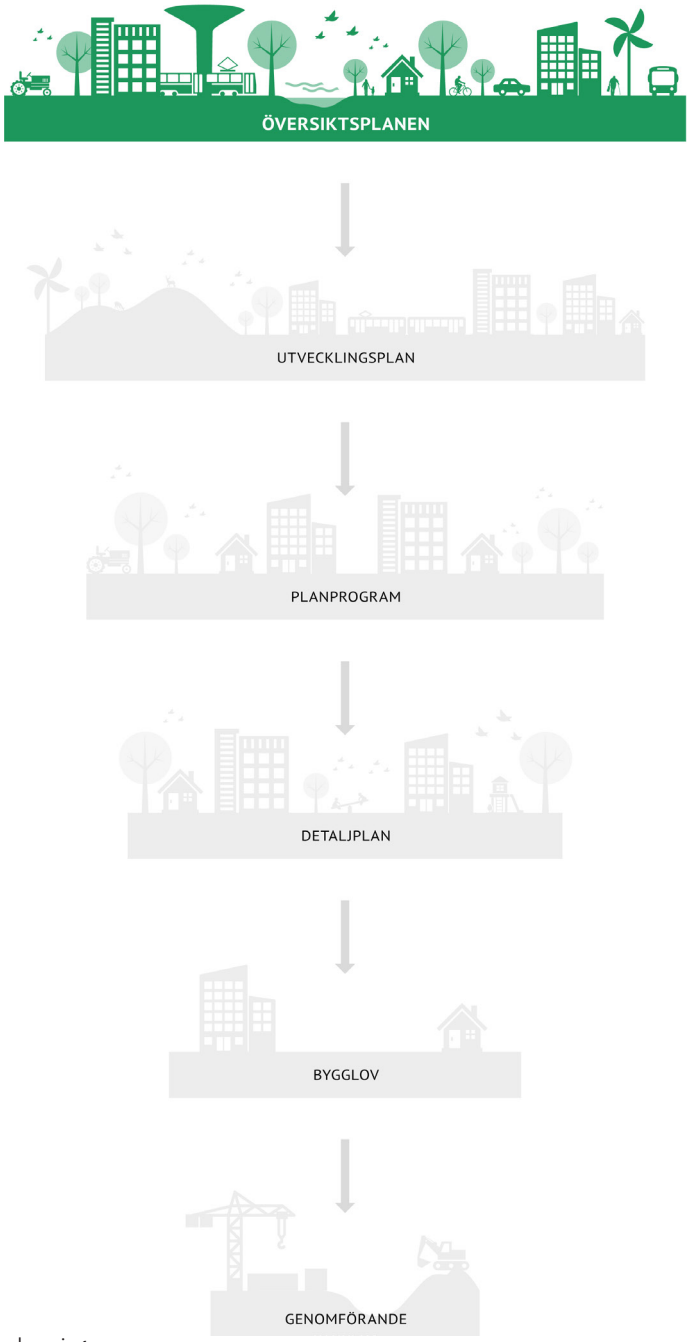
### Planeringsstrategin beskriver hur översiktsplanen ska hållas aktuell

Där beskriver kommunen hur man tänker arbeta med att implementera översiktsplanens intentioner under mandatperioden. Genom planeringsstrategin kan kommunen även peka ut hur översiktsplanen ska hållas fortsatt aktuell och kontinuerligt uppdateras. Då denna översiktsplan kommer att antas efter valet 2022 så dröjer det innan kommunen behöver ta fram en planeringsstrategi.

### Årlig uppföljning visar om arbetet går i rätt riktning

I Huddinge kommer vi hålla diskussionen om översiktsplanen och dess genomförande aktuell genom att årligen följa upp översiktsplanens inriktning i korthet. Denna analys kan sedan ligga till grund för eventuella åtgärder som kan pekas ut i den årliga mål- och budgetprocessen.

Den årliga kortuppföljningen ska så långt det är möjligt använda mått för att också kunna följa utvecklingen av Agenda 2030 och kan med jämna mellanrum fördjupas till en större uppföljning.




Figur 34: Process för den efterföljande planeringen

# Register

Här hittar du de planeringsunderlag som använts för att ta fram
översiktsplanen samt de formella dokument översiktsplanen måste redovisa.

## Planeringsunderlag

### Interna planeringsunderlag - beslutade styrdokument

*Arkitekturstrategi 2020*
*Badplatsprogram 2015*
*Buller-åtgärdsprogram 2017-2024*
*Cykelplan 2016*
*Dagvattenstrategi 2013*
*Godstrafikplan 2021*
*Gångplan 2018*
*Handbok i delaktighet, Huddinge*
*Handlingsplan för klimatanpassning 2017*
*Kollektivtrafikplan 2016*
*Kulturpolitiskt program Huddinge kommun 2018-2023*
*Miljöprogram 2017-2020*
*Mobility managementplan 2016*
*Näringslivsstrategi 2018–2022*
*Parkeringsprogram 2016*
*Parkprogram 2015*
*Parkplan del 1 av 2, 2015*
*Parkplan del 2 av 2, östra Huddinge 2015*
*Riktlinjer för bostadsförsörjning i Huddinge kommun, 2020*
*Riktlinjer för storlek på friyta vid förskolor och skolor, 2018*
*Trafikstrategi 2013*
*Trafiksäkerhetsplan 2017*
*VA-utbyggnadsprogram för Huddinge kommun 2016*

### Interna planeringsunderlag - övriga planeringsunderlag

*Ett sammanhängande Huddinge, 2021*
*Lyckoparadoxen – Flyttar och kvarboende i Huddinge 2021*
*Småhusbebyggelse i Huddinge 2021*
*Trafikanalyser i arbetet med reviderad ÖP för Huddinge kommun, 2021*
*Utredning snabbladdning elfordon Huddinge 2021*
*PM Kompletteringsområden 2021*
*Grön- och blåstrukturplan Huddinge 2021*
*Klimat- och sårbarhetsanalys 2021*
*Ekologiska samband i Huddinge 2018*
*Flemingsberg – Masmo, Tre Scenarier för fortsatt utveckling 2013*
*Huddinges Handbok för jämlikhetsanalys*
*Huddinges Natur 2012*
*Kulturmiljöprogram 2019, del 1 av 3*
*Kulturmiljöprogram 2019, del 2 av 3*
*Kulturmiljöprogram 2019, del 3 av 3*
*Markinventering ny verksamhetsmark 2020*
*Metod ekologisk kompensation 2012*
*Miljöbarometern - Huddinge kommun*
*Planeringsunderlag teknisk försörjning 2020*
*Utvecklingsplan Flemingsberg samrådsversion 2021*
*Utvecklingsplan Kungens kurva samrådsversion 2021*
*Utvecklingsplan Centrala Huddinge samrådsversion 2021*
*Utvecklingsplan Vårby samrådsversion 2021*
*Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030, 2020*
*Uppföljning av trafikstrategin 2020*
*Vision och strategier SkogåsTrångsund 2020*
*Studie linje 172*

# Register

## Externa planeringsunderlag

*Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)*
*Tyresåns vattenvårdsförbund*
*Mälarens vattenvårdsförbund*
*Åtgärdsprogram för Tyresån 2016*
*Åtgärdsplan för Orlången 2015*
*Lokala åtgärdsprogram, Magelungen - Miljöbarometern - Huddinge kommun*
*Framtidens kollektivtrafik - Region Stockholm (sll.se)*
*Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050 - Region Stockholm (sll.se)*
*Spårväg Syd - Region Stockholm (sll.se)*
*Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket*
*Läget i Länet, Bostadsmarknaden i Stockholms län 2021, Länsstyrelsen*
*Bostadsbyggnadsbehov 2020–2029, Boverket*
*Trångboddheten i storstadsregionerna, Boverket*
*Social hållbar stadsutveckling, Boverke*
*Verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling, Finansdepartementet*
*Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och åtgärder i samhällsbyggnadsprocessen, Boverket*
*Planera för rörelse - vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen, Boverket*
*Tillgänglighetsdesign för stadens utveckling, Rise*
*Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling, Boverket*
*Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020-2045 | Länsstyrelsen Stockholm (lansstyrelsen.se)*
*Avfallsplan 2021-2030*
*Nationella emissionsdatabasen - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)*
*Förstudie samordnad masshantering i Södertörn 2018*
*Klimat- och energistrategi för Stockholms län 2020-2045, länsstyrelsen Stockholm (lansstyrelsen.se)*
*Klimatfärdplan 2050 för Stockholmsregionen*
*Minska transportsektorns miljöpåverkan - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*
*Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län (arcgis.com)*
*Framtidens kollektivtrafik - Region Stockholm (sll.se)*
*Resor och transporter på Södertörn (sodertornskommunerna.se)*
*Gångtrafiken i samhällsplaneringen - Trafikverket*
*Spårväg Syd - Region Stockholm (sll.se)*
*Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket*
*Södertörnssamarbetet*
*Riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö*
*För riksintressen gällande kommunikationer: Trafikverket*
*Riksintressen gällande försvarsintressen*

# Bilaga

## Hänsynskartan

### Det här visar hänsynskartan

Kartan visar viktiga värden att ta hänsyn till i den efterföljande planeringen:

**Miljövärden**

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

**Klimatrisker**

- Ras och skred
- Riskområde urbana värmeöar
- Skyfall
- Översvämning

**Riksintressen**

- Järnväg - befintlig
- Järnvägsstation - befintlig
- Natura 2000 - fågeldirektivet
- Natura 2000 - habitatdirektivet
- Rörligt Friluftsliv - Mälarens öar och strandområden
- Friluftsliv
- Totalförsvarets anläggningar - påverkansområde övrigt
- Totalförsvarets anläggningar - påverkansområde väderradar
- Vägnät - befintlig
- Vägnät - planerad

**Övriga hänsynsvärden**

- Dygnsbuller
- Kulturmiljövärden
- Potentiellt förorenade områden
- Rekommenderad väg för farligt gods
- Tysta områden

## Mark- och vattenanvändningskarta

### Det här visar markanvändningskartan

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

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

Huddinge kommun
Kommunsturelsens förvaltning
www.huddinge.se

Adress
Kommunalvägen 28
Huddinge