



# SEGELTORP PLANPROGRAM



Samrådshandling

Kommunstyrelsens förvaltning, 2026-04-16

Samhällsbyggnadsavdelningen

KS-2024/844

# SEGELTORP PLANPROGRAM

## Sammanfattning

Planprogramsområdet utgörs primärt av Segeltorps industriområde samt två verksamhetsfastigheter söder om Gamla Södertäljevägen. Området omfattar drygt 10 hektar och består idag främst av verksamhets- och småindustribebyggelse av varierande karaktär.

Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede pröva möjligheten att utveckla och omvandla Segeltorps industriområde till en grön, funktionsblandad och kollektivtrafknära stadsmiljö med bostäder, centrumfunktioner och nya allmänna platser såsom torg och närpark. Programmet syftar även till att anpassa området strukturellt och funktionsmässigt till planerad kollektivtrafik och kringliggande målpunkter, samt till att skapa ett tillgängligt stadsdelscentrum som bidrar till hela Segeltorp.

Programförslaget möjliggör en stegvis omvandling av området till ett nytt stadsdelscentrum med cirka 1800 bostäder som anpassas efter platsens förutsättningar och funktionella behov. Den planerade parken och tillkommande offentliga rum innebär mer allmänt tillgänglig grönska, fler mötesplatser och förbättrade rekreativa värden. Ett mer varierat bostadsutbud kompletterar det dominerande småhusbeståndet i Segeltorp, samtidigt som förbättrade gång- och cykelstråk stärker kopplingarna till omgivande stadsdelar. Den nya bebyggelsen anpassas i skala mot befintliga områden samtidigt som en mer stadsmässig karaktär kan utvecklas i områdets centrala stråk.

Omvandlingen av Segeltorps industriområde ligger i linje med regionplanen, översiktsplanen, kommunens åtaganden inom Sverigeförhandlingen samt Huddinge kommuns övergripande mål: *En trygg kommun där människor trivs och växer och En hållbar naturkommun*

Sammantaget bedöms planprogramsförslaget bidra till en mer levande, trygg och sammanhållen stadsdel som tillför nya kvaliteter och stärker utvecklingen i hela Segeltorp och överensstämmer väl med kommunens övergripande målsättning för områdets utveckling.



<b>Innehåll</b>	
Sammanfattning	2
<b>Inledning</b>	<b>4</b>
Vad är ett planprogram	4
Bakgrund och avgränsning	6
Process och tidplan	8
Markägoförhållanden	11
Riksintressen	11
Områdesskydd	12
Parallella processer	12
Miljöbedömning	13
<b>Planeringsförutsättningar</b>	<b>15</b>
Läge och omgivning	15
Befolkning och demografi	15
Barn- och ungdomsperspektivet	16
Bebyggelse	19
Kulturmiljö och fornlämningar	20
Mark och vatten	21
Trafik, mobilitet och risker	25
Sammanvägda utvecklingsmöjligheter	29
Vision och mål	30
<b>Programförslag</b>	<b>37</b>
Struktur och skala	38
Stråk och platser	42
Trafik och mobilitet	51
Bebyggelse	53
Teknisk försörjning	55
<b>Konsekvenser</b>	<b>57</b>
Hållbarhetskonsekvenser	58
Miljökonsekvenser	60
Ekonomiska konsekvenser	61
<b>Genomförande</b>	<b>62</b>
Förslagets flexibilitet	63
Fastighetsrättsliga frågor	63
Tekniska frågor	64
Ekonomiska frågor	65
Process framåt	65

# Inledning

## Vad är ett planprogram

Innan kommunen påbörjar ett arbete med en eller flera detaljplaner kan ett planprogram behöva tas fram för att översiktligt utreda förutsättningar samt ange vision, mål och utgångspunkter för det fortsatta planarbetet. Programarbetet innebär en möjlighet för kommunen att i ett tidigt skede lyfta frågor till diskussion och utreda helhetsperspektiv över ett större område. Det finns inte något krav på att ett program ska tas fram utan det är kommunen som avgör om det behöver göras. Ett planprogram är inte juridiskt bindande men det är vägledande i den efterföljande planeringen.

Till grund för arbetet ligger kommunens övergripande strategiska dokument, exempelvis översiktsplanen. När ett planprogram tas fram ska kommunen samråda om programförslaget med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och de kommuner som eventuellt berörs. Även kända sakägare, berörda boende, remissinstanser, organisationer och intressegrupper ska få tillfälle till samråd. Syftet med samrådet är dels att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in den kunskap och de synpunkter som finns, dels att ge de intressenter som berörs insyn i förslaget och möjlighet att påverka det. Programförslaget kommer att vara på samråd under fyra veckor. Resultatet av samrådet redovisas sedan i en samrådsredogörelse. Efter samrådet genomförs eventuella revideringar av programmet utifrån inkomna synpunkter och yttranden och slutligen godkänns det politiskt av kommunfullmäktige.

Programmet kommer vara det sammanhållande dokumentet och inriktningen för den kommande detaljplaneringen som kan påbörjas efter det att programmet är godkänt. Planprogramsområdet kan komma att delas upp i flera detaljplaner. Kommande detaljplaner kommer mer i detalj utreda och föreslå utveckling inom området. Det kommer även då finnas flera möjligheter att lämna synpunkter.

Vision, mål, strategier och stadsbyggnadsprinciper anger huvuddragen för områdets framtida utveckling medan programförslaget är exempel på hur visionen för Segeltorps industriområde kan uppfyllas och ett stöd i tolkningen av planprogrammet.



## Medverkande

Planprogrammet för Segeltorp industriområde har tagits fram av en projektgrupp på samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning i samarbete med JM och Vincero genom Urban Minds.

### Kommunal projektgrupp

Hanna Vogelius, planarkitekt och projektledare, plansektionen

Tove Söder, planarkitekt och projektledare, plansektionen

Jelena Marsh, miljöplanerare, plansektionen

Albin Frandsen, exploateringsingenjör, mark- och exploateringssektionen

Jonas Pettersson, exploateringsingenjör, mark- och exploateringssektionen

Susanna Udd, landskapsarkitekt, sektionen för strategi och offentlig miljö

Farid Ruhani, trafikplanerare, sektionen för strategi och offentlig miljö

Mohammed Al Kamil, utvecklingsledare, sektionen för strategi och offentlig miljö

Karolina Lind, gatuprojektledare, gatuprojektsektionen

### Processledarstöd och redaktion

Urban Minds genom Clara Ahlenius, Alexander Frisk och Niklas Robbe

### Struktur och illustrationsmaterial

ÅWL arkitekter och Lindberg Stenberg arkitekter

### Utredningar och bilagor

Hållbarhetsprocess, Urban Minds, 2025-05-21

Kulturmiljöutredning, Nyréns arkitekter, 2025-11-17

Markteknisk undersökningsrapport, Civilentia, 2025-04-04

PM geoteknik, Civilentia, 2025-04-04

PM hydrologi, Akvifär konsult, 2025-04-04

PM markmiljö, Hedenvind projekt, 2025-04-04

Risk PM, Brandskyddslaget, 2024-12-19

Skyfall, Sweco, 2025-10-09

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, ÅWL, 2025-04-28

Trädinventering, Trädmästarna, 2024-11-11



Planprogramsområdets lokalisering

## Bakgrund och avgränsning

Planprogramsområdet utgörs primärt av Segeltorp industriområde samt två verksamhetsfastigheter söder om Gamla Södertäljevägen. Planprogramsområdet omfattar drygt 10 hektar. Utredningsområdet, som inkluderar Segeltorp centrum och Häradsvägen ingår i det strukturövergripande utredningsarbetet då dessa områden påverkas av industriområdets utveckling.

Utvecklingen syftar till att skapa en varierad stadsdel med goda kommunikationer. I översiktsplan 2050 pekas dagens verksamhetsområde ut som ”utvecklingsområde under utredning”, vilket ska omvandlas till en funktionsblandad och grönskande stadsmiljö med samhällsservice och mötesplatser. I Segeltorp kommun del råder brist på parker och lekplatser vilket är utpekade i såväl översiktsplan som park- och lekplatsprogram.

Planprogramsområdet utgörs främst av verksamhets- och småindustribebyggelse av varierande karaktär. Marken runt verksamheterna utgörs av stora hårdgjorda ytor för transporter och platsen innefattar minimalt med grönska.

## Uppdraget

Uppdraget att ta fram ett planprogram för Segeltorps industriområde beslutades av kommunstyrelsen i Huddinge kommun den 19 juni 2024. Omvandlingen av Segeltorp industriområde till bostadsändamål ligger i linje med regionplanen och Huddinges översiktsplan 2050. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.





Karta över planprogramsområdet

## Syfte

Syftet med planprogrammet är att i ett tidigt skede pröva möjligheten att utveckla och omvandla Segeltorps industriområde till en grön stadsmiljö med bostäder, centrumfunktioner och nya allmänna platser så som torg och en närpark. Planprogrammet syftar vidare till att anpassa området strukturellt och funktionsmässigt till planerad kapacitetstarkt kollektivtrafik och kringliggande målpunkter, samt verka för att skapa ett tillgängligt stadsdelscentrum som bidrar till hela Segeltorp. Ny bebyggelse och stråk ska bidra till en trygg och attraktiv stadsmiljö, öka det lokala serviceutbudet och förstärka kopplingen till Segeltorps centrum. En utveckling av Segeltorps industriområde tar utgångspunkt i en övergripande utveckling av Segeltorp.

## Process och tidplan

Programarbetet startade 2024 med framtagandet av vision och målbild för området. Visionsarbetet genomfördes via ett flertal workshops mellan Huddinge kommun, en konsultgrupp och de medverkande fastighetsägarna, i syfte att förstå platsen och formulera en gemensam målbild.

Huddinge kommuns projektgrupp har tillsammans med fastighetsägarna och deras representanter arbetat fram programhandlingen. Representanter från andra förvaltningar inom Huddinge kommun har fungerat som referenspersoner och bidragit med kunskap och synpunkter under arbetets gång.

Planprogrammets hållbarhetsarbete har bedrivits integrerat med framtagandet av planprogrammet med syftet att skapa en gemensam plattform för projektets aktörer. Ambitionen är att planprogrammet ska tydliggöra riktningen mot en hållbar utveckling. Hållbarhetsarbetet har gjorts med utgångspunkt i Huddinge kommuns *Vägledning vid framtagande av Hållbarhetsprogram*.

Parallellt med andra intressen för projektets utveckling har mål, visioner och principer stämts av mot Huddinge kommuns riktlinjer, samt byggaktörernas och Citylabs hållbarhetsmål. För en mer detaljerad redovisning av hur hållbarhetsarbetet integrerats i processen, se separat bilaga *Hållbarhetsprocess för planprogram Segeltorps industriområde*.

En social konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram i samarbete med arbetsgruppen. Sociala aspekter har kontinuerligt integrerats i strukturens utformning för att säkerställa en inkluderande och hållbar planering. Arbetet utgår från en projektanpassad version av kommunens metod och har genomförts i dialog med tjänstepersoner och konsulter. Analyserna följer kommunens riktlinjer enligt Social hållbarhet i den fysiska planeringen (2020). För en mer utförlig redovisning av hur SKA och BKA integrerats i processen, se separat *PM SKA/BKA*.

Beslut om samråd bedöms kunna tas i april 2026. Godkännande av programmet bedöms kunna ske under kvartal 4 2026.





## Gällande planer

### Regionplan

Gällande regionplan och regionalt utvecklingsprogram RUF 2050 (Regional utvecklingsplan för Stockholm) pekar ut planprogramsområdet som ”strategiskt stadsutvecklingsområde/primärt bebyggelseområde”. Enligt RUF 2050 är strategiska utvecklingsområden kommuncentrum, storregionala eller regionala bytespunkter och områden med en stor befolkning och ibland områden med lågt socioekonomiskt index.

För dessa platser bör stadsutveckling prioriteras med en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö. Arkitekturen ska hålla en hög ambitionsnivå och beakta platsens historia vid utformning av offentliga ytor och stadsrum. Kulturmiljövärden ska användas som resurs och stadsutvecklingen ska främja lokal grönstruktur för hälsa och biologisk mångfald. Kollektivtrafik, nyttotrafik, samt säkra gång- och cykelbanor ska prioriteras. Bytespunkter ska förbättras och det ska avsättas mark för samhällsservice och aktiviteter. Parkeringsanvändningen inom området ska effektiviseras genom ett anpassat utbud och lokalisering och en utvecklad prissättning som optimerar användningen av parkeringsplatser genom att justera priser baserat på bland annat efterfrågan och tid på dygnet.

### Översiktsplan

I Huddinge kommuns översiktsplan 2050 (ÖP 2050) är Segeltorps industriområde utpekad som ett utvecklingsområde under utredning. Det innebär att området är prioriterat för stadsutveckling men kräver fördjupade studier innan detaljplanering kan påbörjas. Denna programhandling är en del av de fördjupande studier som behövs för att ta ställning till lämplig stadsutveckling.

Översiktsplanens utvecklingsinriktning identifierar Segeltorp som ett område där rekreativa värden behöver stärkas. Det saknas sammanhängande gröna strukturer med kulturella ekosystemtjänster och rekreativa funktioner, vilket pekar på ett investeringsbehov för att förbättra livskvaliteten och den ekologiska infrastrukturen i området. Enligt hänsynskartan i översiktsplanen ska särskild hänsyn tas till kulturmiljövärden och översvämningssrisker i området. Detta innebär att framtida utveckling måste beakta och integrera dessa aspekter för att säkerställa en hållbar och resilient stadsdel.

I översiktsplan 2050 är Segeltorp utpekad som ett potentiellt stationsläge för Spårväg Syd vilket bedöms leda till förbättrad kollektivtrafik och möjliggöra för ny bebyggelse och fler funktioner i området.

I översiktsplan 2050 föreslås att en högre skala provas för den tillkommande bebyggelsen och att en variation av bostadsformer ska eftersträvas. I samband med stadsutvecklingen och den planerade utökade kollektivtrafiken finns potential att anlägga centrumfunktioner i området.



Gällande planer markerade med röda linjer, svart streckad linje visar planprogramsområde

## Detaljplaner

Planprogramsområdet omfattas av elva gällande detaljplaner.

- Detaljplan för del av Kv Tallbacken m fl, med plannummer 0126K-12921, fastställd 1980-08-19
- Detaljplan för del av Kv Tallbacken m fl, med plannummer 0126K-10361, fastställd 1980-08-19.
- Ändrad stadsplan Kv Tallbacken m fl, (Mossen 1), TILLÄGG med plannummer 0126K-16019, laga kraftdatum 2015-02-19.
- Ändrad stadsplan Kv Myren m fl, med plannummer 0126K-9649, fastställd 1974-04-22
- Ändrad stadsplan Kv Ekbacken och Björkbacken mm, med plannummer 0126K-10346, fastställd 1980-07-22
- Detaljplan för del av Kv Ängen med plannummer 0126K-13704, laga kraft 2003-09-12
- Ändrad stadsplan Vreten II med plannummer 0126K-4697, beslutad om 1958-09-29
- Detaljplan för Ängen 1 med plannummer 0126K-12430, laga kraft 1995-05-26
- Detaljplan för Ängen 10 med plannummer 0126K-15555, laga kraft 2012-04-23
- Ändrad stadsplan för Jakobslund II med plannummer 0126K-4905, fastställd 1961-06-20
- Ändrad stadsplan för Jakobslund III med plannummer 0126K-5349, fastställd 1962-11-30

De gällande detaljplanerna möjliggör för industrier, lager med viss försäljning, småindustrier och kontor samt allmän plats. Samtliga detaljplaners genomförandetid har gått ut.





Markägoförhållanden i planprogramsområdet

## Markägoförhållanden

Planprogramsområdet är uppdelat i flera fastigheter. Marken ägs till största del av Huddinge kommun (allmän platsmark), JM AB, AB Sagax, Vincero AB och Segeltorps Utvecklings AB. Utöver det finns ett antal mindre fastigheter med enskilda fastighetsägare.

## Riksintressen

Planprogramsområdet omfattas inte av några riksintressen, däremot finns det fyra riksintressen som antingen ligger inom influensområdet för eller i anslutning till planprogramsområdet.

Riksintresse vägnät planerad: Strax norr om planprogramsområdet går E4/E20 (befintligt och planerat riksintresse) vilken 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.

Riksintresse Totalförsvaret, påverkansområdet övrigt och väderradar: Ett generellt riksintresse omfattar hela kommunen där Forsvarsmakten vill bli uppmärksam på föreslagna höga byggnadsobjekt. Forsvarsmakten 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.

Riksintresset för flygplatser: Flygplatserna Bromma och Arlanda påverkar Huddinge kommun genom MSA-tyor (Minimum Sector Altitude), som är influensområde för hindersytor inom en 55 kilometers radie runt flygplatserna. Inom dessa områden kan höga objekt störa flygtrafiken och därmed påverka riksintresset. Alla byggnader eller föremål som överstiger 20 meter över mark- eller vattenyta, oavsett var de är belägna, måste samrådask med Luftfartsverket och de berörda flygplatserna. Trafikverket ansvarar för utpekandet av riksintresset.

## Områdesskydd

Tre naturminnen i form av jätteekar finns strax utanför planprogramsområdet längs Gamla Södertäljevägen österut och bedöms inte påverkas vid ett genomförande av programförslaget. Längs med Häradsvägen finns markavvattningsföretaget Smista-Juringe som är aktivt men bedöms inte påverkas av planprogramförslaget då avledningen inte förväntas öka.

## Parallella processer

Parallellt med planprogramarbetet pågår andra processer som har påverkan på planprogrammet men som inte är en del av detta planprogram.

## Spårväg syd

Parallellt med programarbetet har utredningar genomförts och dialog förts mellan Huddinge kommun och Region Stockholm avseende projektet Spårväg Syd. Regionen är huvudpart för planering och etablering av spårvägen.

Spårväg Syd är indelad i två etapper, varav etapp 1, som förbinder Flemingsberg med Skärholmen, är beslutad. Etapp 2, som sträcker sig från Skärholmen till Älvsjö via Segeltorp, har ännu inte fastställts.

Sträckningen för etapp 2 inom Sverigeförhandlingen Storstockholm, ramavtal 6, baseras på en planeringsstudie som avslutades 2016. I studien föreslogs en dragning genom Segeltorps industriområde, med en hållplats inom området samt en hållplats vid Gamla Södertäljevägen. Bedömningen var att detta medförde en potential för cirka 1500 till 3000 bostäder inom planprogramsområdet.

Under 2022 genomfördes samråd kring två möjliga sträckningar av etapp 2

- Längs Häradsvägen norr om planprogramområdet
- Genom området och vidare längs Gamla Södertäljevägen (ramavtalad sträckning).

Programhandlingen behandlar enbart sträckningen längs Häradsvägen. Den alternativa sträckningen har under utredningsarbetet med programhandlingen visat sig olämplig. Orsakerna är att höjdsättningen skulle behöva anpassas i större utsträckning för att klara anslutningarna till Gamla Södertäljevägen och Häradsvägen i deras befintliga höjdlägen.

De geotekniska förutsättningarna har dessutom inte bedömts som tillräckligt gynnsamma för den belastning som en upphöjd banvall skulle medföra. Att undvika stora förändringar av markens höjd minskar även miljöbelastningen vid genomförandet. En dragning genom området skulle dessutom skapa en barriär, både för skyfallsvattnets avrinningsområde och för de boende och verksamma i området.

Skulle etapp 2 av Spårväg Syd inte realiseras är programmet fortsatt genomförbart, då utvecklingen i stället kan stödjas genom annan kapacitetsstark kollektivtrafik.

## Segeltorps skolbehov

Parallellt med programarbetet genomförs en lokaliseringsstudie avseende en ny skola i Segeltorp utifrån det skolplatsbehov som planprogrammet förväntas generera. Baserat på studiens resultat ska en lokaliseringsgrupp fatta beslut i frågan. Vid tidpunkten för framtagandet av denna programhandling har något beslut ännu inte fattats.

## Trafikanalys

Parallellt med programarbetet har en trafikanalys genomförts för ett större område i Huddinge kommun, inklusive Segeltorps industriområde. Syftet har varit att med hjälp av en trafikprognos för år 2050 beskriva konsekvenserna för trafiksystemet. Analysen bygger på Trafikverkets basprognos 2024 samt kommunens förväntade markanvändning och exploatering fram till 2050. Framkomligheten har studerats under förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar (rusningstid) genom att jämföra skyltad hastighet med modellerad hastighet. Detta visar hur hastigheten påverkas under de mest belastade tiderna.

Resultaten visar att framkomligheten omkring planprogramsområdet är relativt god under maxtimmarna. Längs Häradsvägen och Gamla Södertäljevägen är framkomligheten generellt sett bra, men analysen pekar på köbildning och begränsad kapacitet på norra Mälarvägen samt öster om korsningen mellan Gamla Södertäljevägen och Häradsvägen.

I norra Segeltorp kan trafiken i stort sett hanteras enligt prognoserna, men viss köbildning uppstår i cirkulationsplatserna vid Häradsvägen–Mälarvägen och Gamla Södertäljevägen–Mälarvägen. Problemen beror främst på kapacitetsbrist i dessa korsningar.

## Miljöbedömning

En undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts och genomförande av planprogrammet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. Bedömningen har gjorts med beaktande av kriterierna i 5 § och 10–13 §§ miljöbedömningsförordningen. En strategisk miljöbedömning, enligt 6 kap 3 § miljöbalken, behöver därför inte genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte upprättas för planprogrammet. Ett undersökningssamråd med Länsstyrelsen i Stockholm gällande planprogrammets miljöbedömning hölls i december 2024. Länsstyrelsens delar kommunens bedömning att planförslaget inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Vid kommande detaljpanelläggning görs nya bedömningar om respektive detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

# **PLANERINGS- FÖRUTSÄTTNINGAR**





Identifierade bebyggelstopologier i området och planprogramsområdets utbredning markerat i rött

## Planeringsförutsättningar

### Läge och omgivning

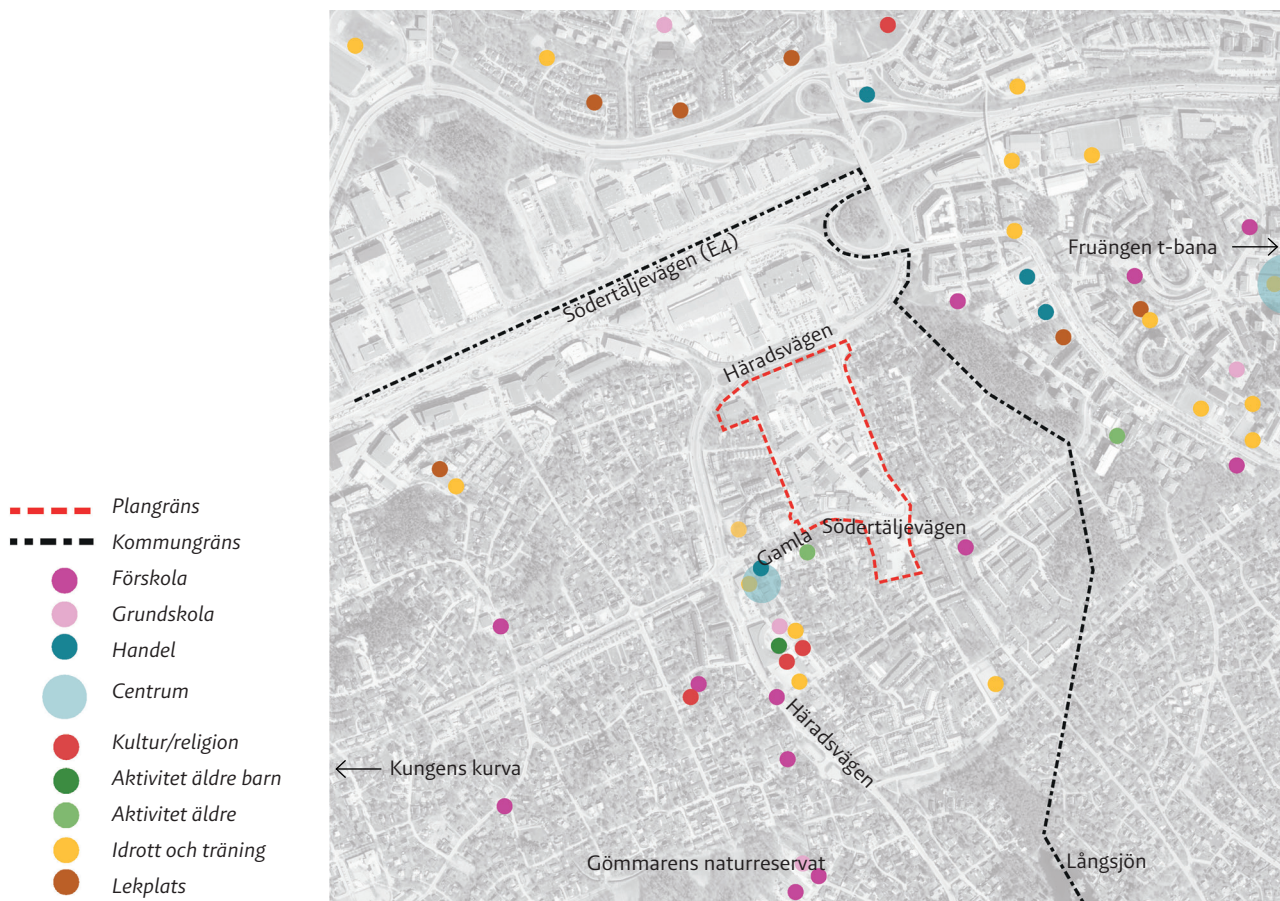
Planprogramsområdet utgörs av Segeltorps industriområde som ligger i den nordvästra delen av Huddinge kommun mellan Häradsvägen i norr och Gamla Södertäljevägen i söder. Planprogramsområdet ligger i en svacka mellan omkringliggande högre höjder bebyggda med villor och radhus. Inom industriområdet finns minimalt med grönska.

Öster och västerut omges området av småhusbebyggelse. Sydväst om planprogramsområdet ligger Segeltorp centrum och Segeltorpskolan. Här finns även flerbostadshus. Norr om planprogramsområdet finns verksamhetsområden i anslutning till E4/E20 Södertäljevägen. Öster om planprogramsområdet ligger Fruängen. Närmsta rekreationsområde är Långsjön med tillhörande grönområde, cirka 500 meter söder om planprogramsområdet.

### Befolkning och demografi

I Segeltorp dominerar småhus som boendeform, med en andel på 70%, vilket är betydligt högre än genomsnittet för Huddinge kommun på 42%. Enligt kommunens Riktlinjer för bostadsförsörjning (antagen 2020 i kommunfullmäktige) är Segeltorp den kommun del där invånarna har den största boarean per person. Andelen flerbostadshus är lägre än kommunsnittet, 28% jämfört med 51%. Hyresrätter är ovanliga i området, endast 4,5% av invånarna bor i hyresrätt, medan genomsnittet för hela kommunen ligger på 24,5%.

Inom planprogramsområdet finns det inga bostäder. I takt med planerad bostadsutbyggnad i anslutning till Segeltorps centrum samt i kollektivtrafikkära läge förväntas befolkningen i de närliggande kommundelarna öka fram till år 2050.



Mötesplatser och målpunkter utmarkerade i området

## Barn- och ungdomsperspektivet

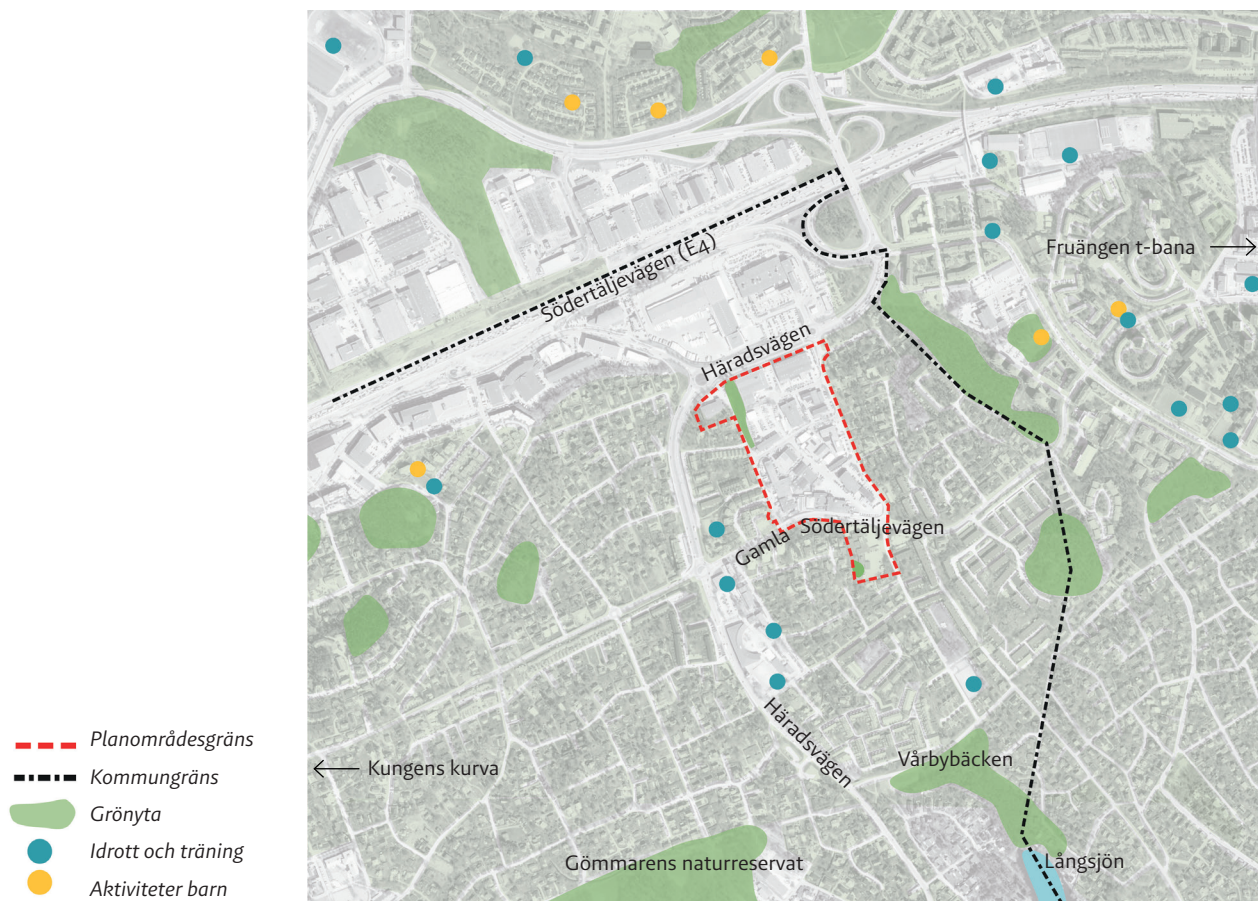
Inom arbetet med programmet har en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (ÅWL 2025) tagits fram. Analyserna tar upp planeringsförutsättningar som är relevanta för barn och ungdomar. Cirka 300 meter sydväst om planprogramsområdet, ligger Segeltorpsskolan med årskurs 4–9 i anslutning till dagens Segeltorp centrum. Under hösten 2025 har även grundskolan Skansbergsskolan med förskoleklass och årskurserna 1–3 flyttat till Segeltorp centrum. Skolorna ska dela lokaler och delvis inrymmas i den befintliga byggnaden som även omfattar vårdcentral.

För att ta sig till och från planprogramsområdet från skolorna passerar man Gamla Södertäljevägen vilket är en relativt trafikerad gata med busstrafik.

I anslutningen till centrum finns ett bibliotek och ungdomsverksamheten Torpet för ungdomar i årskurs 7–9. Strax söder om Segeltorpsskolan finns två förskolor varav en är kommunal. Ytterligare en kommunal förskola finns sydost om planprogramsområdet.

Segeltorp är ett bristområde vad gäller parker och lekplatser. Inom en kilometers radie från planprogramsområdet finns det tre lekplatser, varav en ligger inom kommundelen Segeltorp (Pallisadparken) och två ligger inom Stockholms stad. Inom planprogramsområdet finns ingen lekplats eller barninriktade verksamheter.





Kartläggning över rekreative värden i närområdet

## Rekreation och friluftsliv

Det är brist på rekreative ytor för allmänheten i Segeltorp, exempelvis lekplatser och parker. Det finns en allmän, men igenvuxen fotbollsplan sydväst om planprogramsområdet. Avsaknaden av rekreationsytor för allmänheten bidrar till färre spontanmöten mellan invånare. Inom planprogramsområdet finns det inga grönområden, parker, torg eller lekplatser.

Mellan 500 meter till en kilometer söder om planprogramsområdet ligger naturområdet Långsjön och naturreservatet Gömmaren. Dessa bedöms inte påverkas vid ett genomförande av planprogramförslaget.

Naturreservatet Gömmaren är ett 768 hektar stort naturreservat som ligger cirka en kilometer söder om planprogramsområdet. Gömmaren är ett populärt rekreativt område med vandringsleder, elljusspår och badmöjligheter. Långsjön är en 29 hektar stor sjö som ligger både i Huddinge kommun och Stockholms kommun. Långsjöns tillhörande grönområde cirka 500 meter söder om planprogramsområdet planeras rustas upp och utvecklas till ett tydligare park- och naturområde med nya funktioner. Sjön utgör en naturlig gräns mellan stadsdelen Älvsjö i Stockholms kommun och kommundelen Segeltorp i Huddinge kommun. Sjön är populär för sina fiske- och badmöjligheter.





Mindre fotbollsplan väster om planprogramsområdet



Segeltorp centrum med pergola bakom trädet



Butiker i Segeltorps centrum (foto: Holger Ellgaard)



Byggnad i Segeltorps centrum som inrymmer bland annat vårdcentral



Segeltorps bibliotek i Segeltorp centrum



Kommersiell service (båttillbehör) inom planprogramsområdet

## Offentlig och kommersiell service samt mötesplatser

Segeltorps industriområde saknar offentlig service och mötesplatser. Planprogramsområdet domineras av tillverkning och handel med verksamheter som Delicato, Tesla och SeaSea, samt flera mindre företag inom elutrustning och livsmedelsproduktion.

I anslutning till planprogramsområdet finns Postnords terminal i norr samt mindre verksamheter som bilförsäljning och verkstäder. Den närmaste lokala servicen återfinns i Segeltorps centrum, beläget sydväst om planprogramsområdet. Segeltorps centrum har samhällsservice i form av bibliotek, kafé, gym, restaurang och frisör, men saknar livsmedelsbutik. Närmaste livsmedelsbutik finns i Stockholm stad öster om planprogramsområdet. Det närmaste större centrum är Fruängens centrum som ligger cirka en kilometer från planprogramsområdet.

I samband med utvecklingen av området behöver den kommersiella servicen stärkas och kopplingarna från Segeltorp industriområdet till närliggande områden förbättras.





Tesla (Heden 1)



Eletta Automations (Ängen 10)



Siktlinje över planprogramsområdet



Delicato bakverk (Ängen 15)



Befintlig bebyggelse i planprogramsområdet idag (Mossen 5)

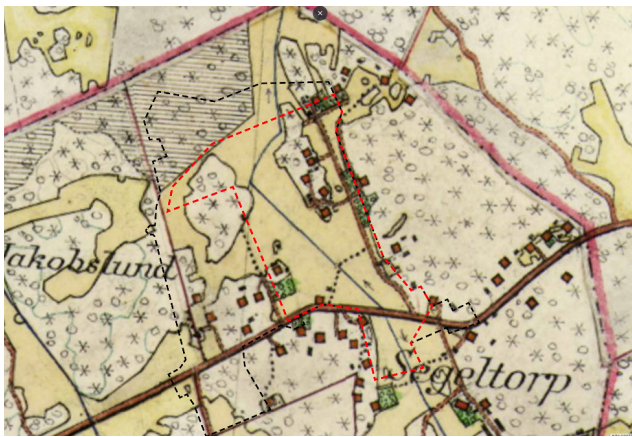


One nordic (Mossen 5)

## Bebyggelse

Bebyggelsen inom planprogramsområdet är huvudsakligen låg, med en till tre våningar, och består främst av byggnader för industri och kontor. Verksamhetsområdet är uppdelat i flera kvarter, Heden, Mossen, Ängen, Gärdet, Tallbacken och Slänten, med varierande industriella och kommersiella verksamheter. Fasadmaterialen varierar från enklare plåt och skivmaterial till mer kvalitativa fasader i puts och tegel. En äldre villa från 1951 finns kvar i området och har senare kompletterats med en lagerbyggnad.





Häradsekonomisk karta 1905-1911



Ekonomisk karta 1953



Ortofoto 1975



Ekonomisk karta 1982

## Kulturmiljö och fornlämningar

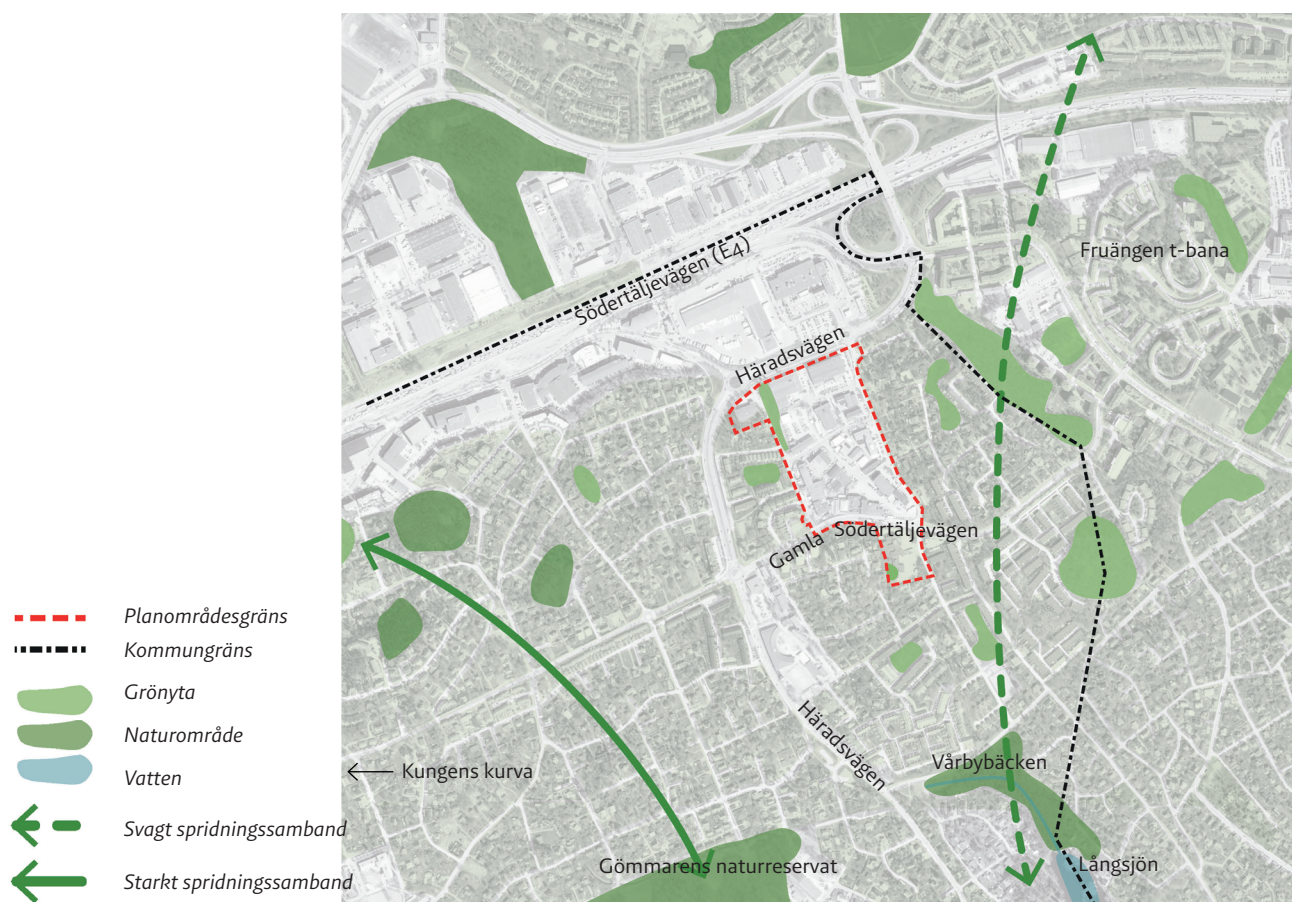
Bebyggelsen i området kan spåras till den Häradsekonomiska kartan från 1905–1911 och utgjordes då av mindre boningshus på skogstomter nära vägar och brynzoner. Ett tydligt dalstråk löper diagonalt genom området där ett vattendrag tidigare flöt och finns markerat på såväl äldre som nyare kartor. År 1930 har dalstråket och den kringliggande skogsmarken exploaterats för radhus- och villatomter. Mellan 1960–1980 växte industrin fram i området.

Den ekonomiska kartan från 1982 visar ett utvecklat industriområde med bevarade gatusträckningar, samtidigt som Häradsvägen tillkommit norr om området. Dagens industriområde speglar 1900-talets industriella utveckling och utgörs främst av byggnader från 1960–1980, präglade av funktionella industrianläggningar och stora hårdgjorda ytor. Planstrukturen har påverkats av landskapets form, och närheten till Gamla Södertäljevägen har sannolikt gjort området attraktivt för både boende och verksamheter tidigt under 1900-talet. Industribyggnadernas varierade utförande vittnar om successiva expansions-faser. Intill området ligger Jakobslunds radhusbebyggelse, ett ovanligt välbevarat område, uppfört 1963–1965, som visar på rekordårens småhusbebyggelse, en produkt av efterkrigstidens stora projekt, och Huddinges utveckling som pendlarort till Stockholm.

En kulturmiljöutredning från Nyréns (2025), som tagits fram i samband med arbetet med planprogrammet, visar att det inte finns några kulturmiljöklassade objekt inom planprogramsområdet. Däremot bedöms det finnas ett särskilt kulturhistoriskt värde i vissa element i området. Särskilt värdefullt är dalstråkets centrala, lägre del, där Mossängsvägen idag löper. Öster om planprogramsområdet finns dessutom månghundraåriga ekar längs Gamla Södertäljevägen.

Inga kända fornlämningar finns inom planprogramsområdet, vid eventuella fynd under exploatering ska arbetet avbrytas omedelbart och anmälan göras till länsstyrelsen.





Kartläggning över grönstrukturen i närheten till planprogramsområdet

## Mark och vatten

### Grönstruktur

Utkanten av Gömmarens naturreservat och Vårbybäcken ligger cirka en kilometer söder om planprogramsområdet. Gömmarens naturreservat är ett betydelsefullt naturområde i Huddinge, med gamla barrskogar, ekmiljöer och ett rikt växt- och djurliv. Vårbybäcken är ett naturligt vattendrag som avvattnar Långsjön till Mälaren. I närmare anslutning till planprogramsområdet finns det dock enbart grönska i form av privata trädgårdar inom villabebyggelsen och radhusområden.

Inom planprogramsområdet är marken huvudsakligen hårdgjord, utan parker eller sammanhängande grönska och riskerar att utgöra en lokal värmeö. I den nordvästra delen finns en mindre uppvuxen dunge med bland annat ek, lönn och tall. I södra delen finns det en trädgrupp stående i en slänt. Vidare finns det ett fåtal planterade träd och buskplanteringar framför några av byggnaderna, bland annat tre stora ekar vilka bedöms ha ett bevarandevärde. Trädens vitalitet är överlag god, men flera har asfaltstäckt rotzon, vilket kan leda till skador, försämrad tillväxt och näringsupptag.

Väster om planprogramsområdet går ett starkt spridningsamband för arter som används för att indikerar ekologiska värden. Ett svagt sådant spridningsamband går även öster om planprogramsområdet.

### Vatten

Det finns inga närliggande grundvattenförekomster som dricksvattenresurser enligt miljöbalken eller vattenförvaltningsförordningen. Hela området ligger däremot inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Det finns inga ytvattenförekomster inom undersökningsområdet.



Karterat maximalt vattendjup i befintlig situation vid ett 100-års regn inklusive klimatfaktor 1,4

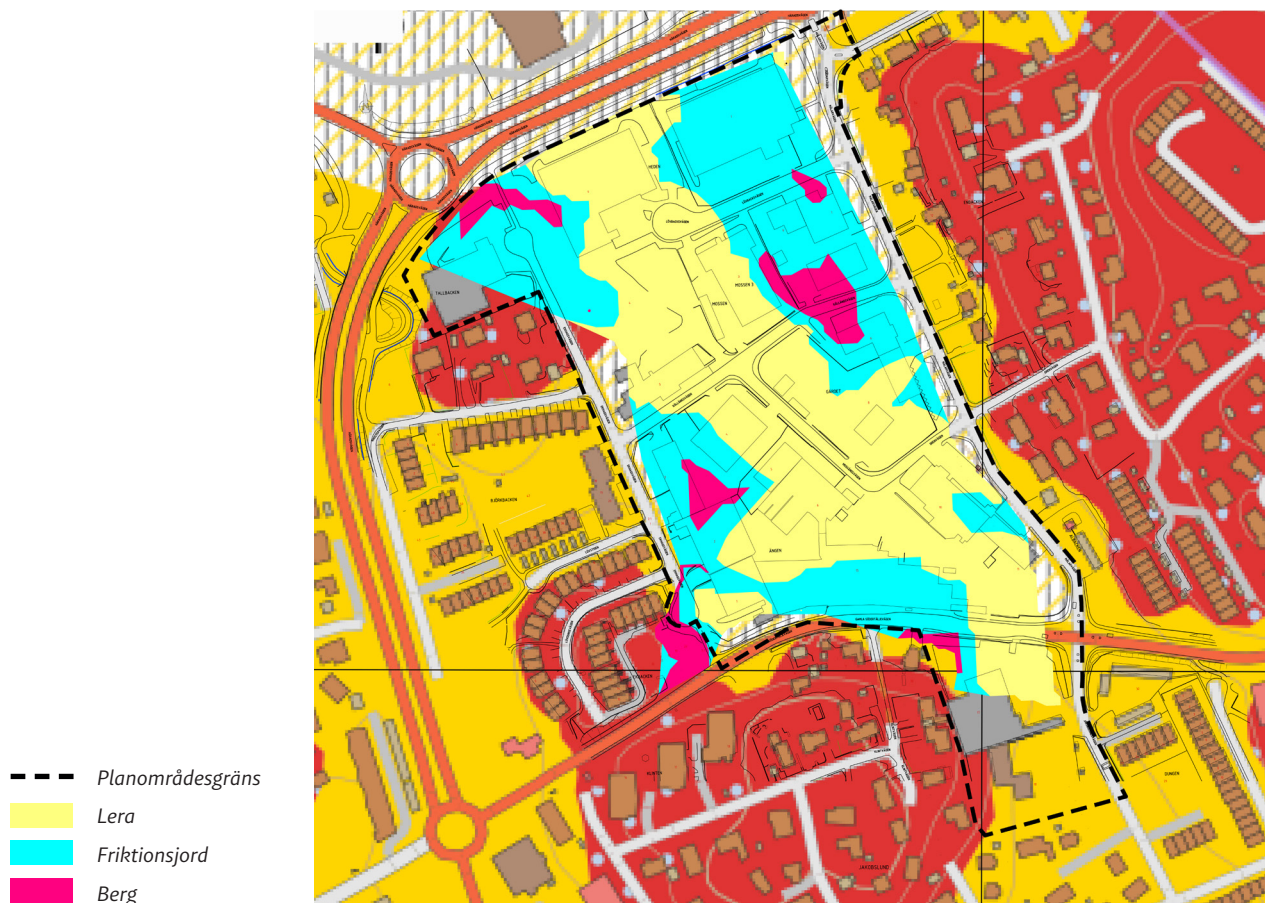
Recipient för planprogramsområdet är Långsjön och Mälaren-Fiskarfjärden. Långsjöns ekologiska status är "dålig" och kemiska statusen "uppnår ej god". Fiskarfjärdens ekologiska status är "måttlig" och den kemiska statusen "uppnår ej god". Förurningsklassningen är satt till "hög" i båda sjöarna. Miljökvalitetsnormen för sjöarna är god ekologisk och kemisk status 2027.

## Översvämning

En skyfallsutredning (Sweco, 2025) har utförts för planprogramsområdet där en kopplad 1d-2d hydraulisk skyfallsmodell har upprättats för att studera befintlig och framtida skyfallssituation. Studerad regnhändelse är ett 100-årsregn inklusive en klimatfaktor på 1,4. Vid en sådan extremhändelse är det särskilt viktigt att säkerställa att ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning, att samhällsviktig verksamhets funktion kan upprätthållas. Det är även viktigt att säkerställa att utryckningsfordon kan ta sig fram på de aktuella räddningsvägarna samt att människor kan utrymma vid en nödsituation. Blåljusfordon bedöms kunna framföras på ett maximalt djup av 25 centimeter men sådana djup bör undvikas över en längre sträcka.

Segeltorps industriområde är främst utsatt för översvämningsrisk vid skyfall i de nordvästra delarna där ett instängt område identifierats. Häradsvägen fungerar som en barriär och förhindrar ytlig avrinning, vilket leder till att stora mängder vatten samlas där. Planprogramsområdet är därför beroende av befintligt dagvattensystem för att kunna avvattnas, befintliga dagvattenledningar ansluter till en dagvattentunnel för avvattning i riktning mot Mälaren. Kapaciteten i dagvattensystemet är dock begränsad och inte ämnad att hantera extrema regnhändelser. Vid ett 100-års regn med klimatfaktor 1,4 fylls dagvattenledningarna, vilket leder till att stora vattenvolymer ansamlas inom planprogramsområdet innan de kan avvattnas via dagvattensystemet. Vid en sådan regnhändelse kan upp till 5000 m<sup>3</sup> vatten ansamlas inom planprogramsområdet. I nuvarande situation innebär detta att flera befintliga byggnader är utsatta för översvämningsrisk.





Jordartskarta

## Geotekniska och hydrologiska förhållanden

I arbetet med planprogrammet har en geoteknisk utredning (Civilentia 2025) samt en geohydrologisk utredning (Akvifär 2025) tagits fram. Marken inom Segeltorps industriområde består av fyllnadsmassor ovan naturligt lagrad jord. Det omkringliggande småhusområdet ligger på berg respektive lerjord. Områdets markhöjder varierar mellan ca +31,1 och +38,7 (RH2000). Marknivåerna är lägst i mitten av området och marken höjer sig runtomkring aktuellt område.

Under fyllnadsmassorna finns torrskorpelera med en varierande mäktighet på mellan 0–5 meter. Torrskorpeleran underlagras av varvig lera med en mäktighet på ca 0–12 meter. Under leran finns friktionsjord av sannolikt sandig morän som ligger på berg. Djup till berg varierar mellan ca 0–15 m från befintlig markyta. Leran är normalkonsoliderad vilket betyder att inga pågående sättningar finns, dock är leran sättningsskänslig för ökade laster. Sättningsberäkningar har visat att markuppfyllnader på 1 m inom lerområde kommer medföra sättningar på ca 0,4 m, vilket inte är acceptabelt utan markförstärkningar. Därför bör den typen av markuppfyllnader inom lerområdet undvikas om möjligt.

Stabilitetsberäkningar har även utförts för schaktning i närhet av Häradsvägen och Gamla Södertäljevägen. Då vägarna är uppbyggda på upphöjd bank och delvis ligger på lera visar beräkningarna att det finns risk för skred ifall schaktning på 2 meter djup utförs inom cirka 10 meter från väggkant. Därmed bör försiktighetsåtgärder i form av spont längs dessa utpekade partier nyttjas i samband med schaktning i planerat byggskede. Grundläggning av flerbostadsbebyggelse kommer kräva pålning inom lerområde med större lerdjup än 3 meter. För områden med lerdjup mindre än 3 meter kan grundläggning ske med plintar på friktionsjord eller direkt på berg.

De undre grundvattentrycksnivåerna i området varierar mellan cirka 0,3 och 4,7 meter under befintlig markyta. Centralt i området finns ett övre grund-vattenmagasin i torrkorpelera och fyllningsmaterial. Det övre magasinet separeras från det undre av tätande lera och genomsnittlig trycknivå varierar mellan 0,1 och 2,5 meter under marknivån. Inom området finns några platser där nivåerna avviker från det generella mönstret. Den största avvikelsen finns inom en del av fastigheten Heden 4 där det övre och det undre grundvattenmagasinet har nivåer som ligger ungefär två meter lägre än omgivningen.

Eftersom det förekommer sättning-skänlig lera i området kan den nära omgivningen påverkas negativt vid pumpning för schakt. Det gäller alla typer av schakt där det undre grundvattenmagasinet berörs. Risken för sättningar ökar om schakten är djupa och ju längre tid dräneringen kommer att pågå men gäller enbart områden med sättning-skänlig lera.

Hänsyn behöver tas till närliggande fastigheter när temporär bortledning av grundvatten görs för att hålla schaktbotten torr. Med hänsyn till de höga grund-vattennivåerna och risker med grundvattensänkning är det en fördel att bygga källarlöst inom lerområdet och därigenom även begränsa schaktdjup för ledningar. I området finns inga vattendrag eller sjöar som kan medföra risk för erosion.

## **Markföroreningar, sulfid och radon**

En miljöteknisk markundersökning (Hedenvind projekt, 2025) har upprättats i samband med framtagandet av programhandlingen. Analys av föroreningssituationen visar att översta jordlagrets fyllning är förorenat. Laboratorieanalyser visar varierande halter av föroreningar och överlag är värdena omkring gränsvärde för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). De förorenande ämnena är metaller, tunga alifater, PAH (polycykliska aromatiska kolväten) och PCB (polyklorerade bifenyl). Lerans naturliga sammansättning har högre halt av metaller än riktvärde för KM.

Inom Gärdet 6, Ängen 10 och eventuellt Ängen 8 finns föroreningar av klorerade alifatiska kolväten (CAH), ofta benämnt som klorerade lösningsmedel. Källtermen för klorerade alifater i grundvattnet bör lokaliseras. Inom dessa fastigheter kan det komma att krävas sanering eller att planerade byggnader utförs med skyddsåtgärder.

Eftersom föroreningarna ligger ytligt bedöms de kunna hanteras med konventionella och beprövade metoder. Det är även möjligt att utforma skyddsåtgärder för planerade byggnader såsom radonskyddad eller radonsäker grundläggning. Industriområdet utgörs av lågriskområde för radon men byggnader ska utföras radonsäkra.

Upptagna borrhaxprover i berg visar på att sulfidberg förekommer till stor del. Detta är miljöfarligt ur urlakningssynpunkt och måste beaktas vid bergschaktningsarbete samt planering av massbalans inom området. Det kan även försvåra upplag av bergmassor samt kräva åtgärd vid återanvändning av massor inom området.



Dagens gatustrukturer inom och runt omkring området

## Trafik, mobilitet och risker

Huddinge kommuns trafikstrategi syftar till att skapa ett hållbart, säkert och tillgängligt transportsystem. Fokus ligger på att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik, minska bilberoendet och förbättra framkomligheten.

### Gatustruktur

Programområdet norra del domineras idag av Häradsvägen som är en kommunal väg fram till cirkulationsplatsen Häradsvägen-Fruängskopplet. E4 som ansluter till och från Häradsvägen via Fruängskopplet är en statlig väg och en av de viktigaste kopplingarna till Segeltorp. Den aktuella delen av Häradsvägen är idag hårt trafikerad med en del köbildning i korsningspunkter under rusningstid. Programområdet angränsar till trafikplats Bredäng nordost om planprogramområdet. Förbifart Stockholms ibruktagande innebär även förändringar avseende framtida trafikmängd på E4an.

Söder om programområdet går Gamla Södertäljevägen som är en kommunal väg och en viktig länk mellan Fruängen och Segeltorp. Vägen trafikeras av flertal bussar till och från Älvsjö station och Segeltorp. Längs denna väg finns även ett befintligt huvudcykelstråk som ska upprustas. En annan viktig kommunal vägkoppling är Mälarvägen som går öster om programområdet och kopplar ihop Häradsvägen och Gamla Södertäljevägen. Ett regionalt cykelstråk löper längst Häradsvägen. Stråket är gent och framkomligt för regionala cykelresor. Det regionala cykelstråket kopplar till Fruängen i öst, Kungens kurva i väst och Stuvsta i söder. Häradsvägen, Mälarvägen och Gamla Södertäljevägen är utpekade som det övergripande gångnätet i anslutning till programområdet.

Programområdet angörs via framför allt Mälarvägen men även Ekhagsvägen. Till följd av områdets industrikaraktär är det idag främst anpassat efter fordonstrafik. Trottoarer finns men cykelvägar saknas inom programområdet.

## Kollektivtrafik

Tillgängligheten till kollektivtrafik består i dagsläget av busstrafik både norr och söder om planprogramsområdet samt Fruängens tunnelbanestation. Från Segeltorps centrum går buss 710, mot Skärholmen och Huddinge centrum via Stuvsta, samt stombusslinje 173, mot Skärholmen och Skarpnäck via Älvsjö. Buss 703 och 704 trafikerar station Mälarvägen mot Fruängen och Huddinge station, buss 703 går via Stuvsta. Restiden till Huddinge station med buss är ca 20 minuter. Station Segeltorps industriområde vid Häradsvägen trafikeras av buss 707 mot Fruängen och Tumba station. Nattbussen 792 trafikerar station Mälarvägen och Segeltorps centrum mot Skärholmen, Fruängen och Ballingsnäs.

## Parkering och mobilitet

Huddinge kommun ska enligt kommunens trafikstrategi aktivt arbeta med mobility management och flexibla parkeringstal vilket syftar till att påverka människors beteende och bidrar till att trafiksystemet nyttjas resurseffektivt för att minska resor och transporters negativa konsekvenser. Parkering- och mobilitetslösningar bör lokaliseras strategiskt i närheten av huvudvägnätet för att minimera trafik inom planprogramsområdet.

I och med det planerade kapacitetsstarka kollektivtrafikstråket samt närheten till Fruängens tunnelbana så utgår planprogrammets parkeringsberäkningar från zon A i Huddinge kommuns parkeringsprogram från 2016. Kommande planarbete ska utreda om parkeringstalen bör förhålla sig till zon A eller B. Zon A innebär att 5,6 bilparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA för boende samt 0,6 bilparkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA för besökare bör tillskapas. För cykel ska det finnas 2 parkeringsplatser samt 0,5 besöksplatser per bostad. Cykelparkering för boende och besökare ska uppföras på kvartersmark i närhet till bostadsentrén. Platser bör anordnas både inomhus och utomhus samt närmare än motsvarande bilparkering, och förses med väderskydd, ramlåsning och belysning. Eluttag för både bil och cykel ska finnas samt parkering för rörelsehindrade, barnvagn, lådcyklar samt verktyg för mindre cykelreparationer.

*Mobility management handlar om att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att påverka resvanor innan resan startar. Det kan göras med information, kommunikation, mobilitetstjänster och samverkan, till exempel bil- och cykelpooler, gång- och cykelkampanjer, parkeringsreglering, gröna resplaner, resecoacher och prova-på-erbjudanden i kollektivtrafiken.*

*Flexibla parkeringstal innebär att antalet parkeringsplatser anpassas efter tillgång till kollektivtrafik, mobilitetstjänster och faktisk efterfrågan, för att undvika överdimensionerade lösningar och möta framtida behov.*



## Avfall

Avfallshantering ska vara tillgänglig, estetisk och säker. Avfallshanteringen ska ske enligt gällande renhållningsordning (avfallsplan och renhållningsföreskrifter) och överensstämma med råd och riktlinjer från kommunernas branschorganisation Avfall Sverige.

Avståndet mellan byggnadens entréer och avfallsutrymmen bör inte överstiga 50 meter. För att möjliggöra en rimlig dragväg placeras miljörummen ut mot gaturummet. Dragvägar mellan miljörum och uppställningsplats ska utformas så att kärlen kan flyttas utan svårighet och vara så korta som möjligt.

I enlighet med kommunens avfallsplan (2021) ska insamlingen av avfall vara enkel, lätt att förstå, erbjuda efterfrågad service samt kunna omhänderta avfall med minskade risker för människor och miljö. Flerbostadshusen vid nyproduktion ska ha fastighetsnära insamling där matavfallssortering ingår. Fastighetsnära insamling för återvinning av förpackningar och tidningar bör ske inom varje kvarter.

## Störningar och risker

Inom och kring industriområdet finns riskkällor som har beaktas vid planering av framtida markanvändning.

### Spårväg

Planprogrammet tar höjd för en eventuell spårväg längs Häradsvägen avsedd enbart för persontransporter. Potentiella risker som då kan påverka omgivningen innefattar urspårning, brand i spårvagn och elsäkerhet men sannolikheten för allvarliga olyckor bedöms som låg.

Elsäkerhet och tillgänglighet för räddningstjänst kräver att insatsvägar och uppställningsplatser placeras på samma sida som kontaktledningar. Spårväg syd kommer troligen drivas med 750 V likström, vilket inte ger växlande magnetfält och innebär låga risker för negativa hälsoeffekter. Ett skyddsavstånd på minst 10–15 meter till spårmitt rekommenderas för att uppfylla elsäkerhetskrav och underlätta räddningsinsatser. Ingen ökad risk för suicid eller elektromagnetisk strålning bedöms föreligga.

### **Farligt gods och drivmedel**

Norr om Häradsvägen finns en obemannad drivmedelsstation med tvätt som säljer bensin, diesel, HVO100 och el. Avståndet till planprogramsområdet är minst 60 meter. Möjliga olyckor inkluderar läckage eller brand vid tankning eller transport av drivmedel, men påverkan på planprogramsområdet bedöms som mycket liten. Läckage från transport kan orsaka antändning med hög strålning inom cirka 30 meter. Transporterna passerar rondellen vid Häradsvägen/Målarvägen, cirka 10 meter från planprogramsområdet. Häradsvägen är inte klassad som transportled för farligt gods, och olyckor bedöms som osannolika.

Efterföljs skyddsavstånd på 25–50 meter bedöms påverkan från olyckor vid stationen vara mycket liten. Inom 30 meter från rondellen rekommenderas att uteplatser inte placeras mot rondellen och att byggnader utformas med möjlighet till utrymning från andra sidor.

### **Miljöfarliga verksamheter**

De flesta verksamheter inom industriområdet innebär en begränsad riskpåverkan mot omgivningen. Behovet av skyddsavstånd och åtgärder bedöms vara litet eftersom merparten av hanteringen av farliga ämnen sker inomhus. Delicatos verksamhet inom fastigheten Ängen 15 är ett undantag där hanteringen av framförallt gasol men även nitrogen innebär att skyddsavstånd behöver tillämpas. De miljöfarliga verksamheterna planeras avvecklas genom planförslaget. Om detaljplanernas utbyggnad sker etappvis är det av vikt att beakta eventuella riskavstånd vid de fall där verksamheterna fortsättningsvis pågår.

### **Buller och vibrationer**

Planprogramsområdet utsätts för buller och vibrationer från främst Häradsvägen men även från Gamla Södertäljevägen. Planförslaget medför att verksamheternas industribuller kommer att minska i och med deras avveckling. Dock kvarstår buller och vibrationer från Gamla Södertäljevägen och Häradsvägen med flertal busslinjer och mycket biltrafik. Efterföljande detaljpaneläggning kommer inkludera bullerutredningar för de påverkade fastigheterna längs Gamla Södertäljevägen och Häradsvägen. Preliminärt är bedömningen att byggnader kan anpassas för att minimera utsatthet av buller. Även den planerade spårvägens bullerpåverkan ska studeras.

### **Luftkvalitet**

Området ligger i nära anslutning till E4/E20. Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft erhålls inom hela planprogramsområdet, i de nordligaste delarna invid Häradsvägen är PM10 inom den nedre utvärderingströskeln.

- - - Planområdesgräns
- Befintlig fastighetsgräns
- Historiskt läge för gata
- Historiskt dike
- Lågpunkt
- ~ Lutning mot lågpunkt
- ↔ Viktiga kopplingar
- S B Hållplats spårväg/buss
- Bevarandevärda träd
- ↔ Viktig siktlinje



Sammanfattande karta som visar planprogramområdets utvecklingsmöjligheter utifrån förutsättningarna

## Sammanvägda utvecklingsmöjligheter

Segeltorps industriområde har ett strategiskt läge med närhet till viktiga trafikleder, såsom Gamla Södertäljevägen i söder och Häradsvägen i norr. Utvecklingsmöjligheten för området har uppmärksammats i samband med planeringen av Spårväg syd, och området har pekats ut som en lämplig plats för ett nytt stadsdelscentrum med bostäder, samhällsservice och levande mötesplatser. Det finns idag ett generellt underskott på kommunal service, offentliga mötesplatser, kvalitativa parkmiljöer och ytor anpassade för barn och unga i området.

Det finns potential att sammanlänka Segeltorp med omkringliggande områden genom den planerade spårvägen och genom att skapa bättre förutsättningar för trygga och tillgängliga gång- och cykelvägar.

En omvandling från industriområde till ett funktionsblandat stadsdelscentrum möjliggör också för nya urbana mötesplatser, såsom torg, parker, lektyr och stråk. Genom tillförseln av ett mer varierat bostadsutbud och service möts också olika behov och livsstilar, vilket kompletterar det dominerande småhusbeståndet i området.

Befintlig grönstruktur och kulturmiljövärden som strategiska siktlinjer och den gamla dikesdragningen kan med fördel integreras i den nya stadsstrukturen och ny grönska i form av park, trädplanterade gator, gröna bostadsgårdar och förgårdsmark kan användas för såväl rekreation som en ökad biologisk mångfald och robust dagvatten- och skyfallshantering. Att tillskapa en parkyta är en viktig planeringsförutsättning, både för att tillskapa mer allmänt tillgänglig grönska i Segeltorp men framför allt för att bidra med en ny social mötespunkt för alla.

Planförslaget möjliggör en stegvis omvandling av området till en ny stadsdel som anpassas efter platsens naturliga förutsättningar och funktionella behov. Med en flexibel kvartersindelning kan området möta dagens behov och samtidigt anpassas för framtidens krav.

# VISION OCH MÅL



## Vision

Det närmaste decenniet ska Segeltorps industriområde utvecklas till ett strategiskt beläget och hållbart stadsdelcentrum. Platsen får en tydlig egen identitet tillgänglig för hela Segeltorp. Utvecklade stråk förbättrar kopplingar mellan olika nya och befintliga målpunkter; spårvagnshållplats, lokalt centrum, service och rekreation. Genom att överbrygga både fysiska och sociala barriärer skapas en sammanhållen stadsväv.

Det nya stadsdelscentrumet ska vara en grön och urban livsmiljö för boende, verksamma och besökare. Parken och det urbana stråket blir naturliga samlingspunkter. Bebyggelsen ges en stadsmässig skala och arkitekturen sticker ut med sin höga kvalitet. Utvecklingen innebär ett varierat utbud av platser, service, bostäder och verksamheter som berikar hela Segeltorp.

## Mål

Visionen ovan anger hur stadsdelen är tänkt att upplevas i framtiden. Under programarbetet har visionen konkretiserats i flera nivåer. Fem övergripande projektmål för hållbarhet har formulerats. Dessa mål har under processen arbetats fram för att styra utformningen av planprogrammets strukturplan samt för att kunna vara vägledande i kommande detaljplaneskede. Både mål och strategier har bedömts utifrån Citylabs 10 övergripande hållbarhetsmål och 17 fokusområden. Se separat dokument Hållbarhetsprocess för redovisning av hur denna bedömning har gjorts.

### **Övergripande projektmål för hållbarhet**

- Karaktärsskapande stadsmiljö
- Integrerad struktur med befintlig miljö
- Levande och trygga rum
- Gröna värden och klimatanpassning
- Hållbart genomförande

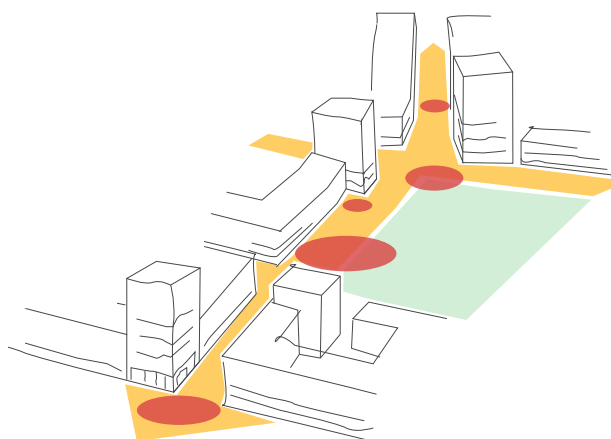
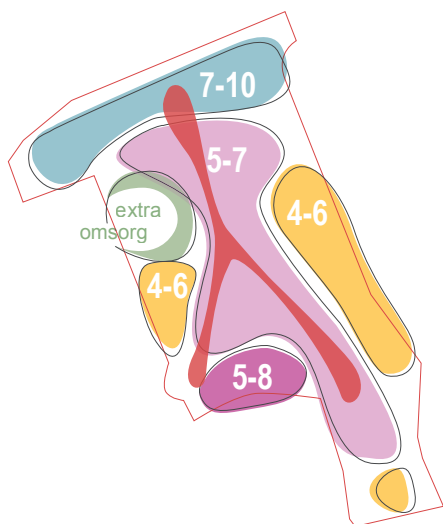
Hur målen ska uppnås specificeras genom strategier och stadsbyggnadsprinciper. Strategierna är inriktade på processen framåt, medan stadsbyggnadsprinciperna är riktlinjer för utformning av den fysiska miljön. På följande sidor beskrivs respektive mål tillsammans med tillhörande strategier och stadsbyggnadsprinciper. I efterföljande avsnitt *Programförslag* redovisas ett exempel på möjlig utformning som följer vision, mål, strategier och stadsbyggnadsprinciper.

## Karaktärsskapande stadsmiljö

En varierad och platsförankrad stadsmiljö som lyfter områdets unika karaktärsdrag

*Strategier:*

- Integrera historiska element i den nya gestaltningen för en förankrad platsidentitet
- Anpassa bebyggelsens skala och gestaltning för medvetna möten mot omgivningen

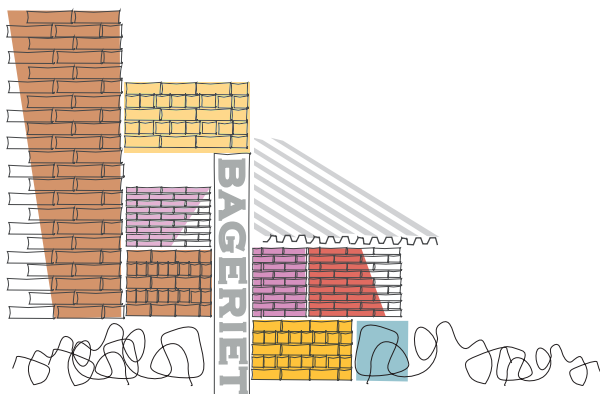


### 1.1 Bebyggelsens skala

Tillkommande bebyggelse ska inte överstiga illustrerade våningsspann utom längs röd linje där inslag av högre accentbyggnader kan provas. Bebyggelseskalan är fördelad inom planprogramsområdet efter platsens bedömda tålighet och möten med omgivningen.

### 1.2 Stärka platsens identitet

Ett centralt stråk genom området ska utformas med en sekvens av urbana mötesplatser. Dessa urbana mötesplatser samt entrépunkter mot omgivningen ska gestaltas för att annonsera och stärka platsens identitet. Bebyggelsen och platsbildningar i dessa lägen ska ha särskilt hög arkitektonisk standard.



### 1.3 Arkitektur och konst

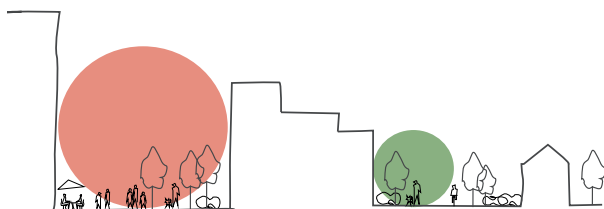
Arkitektur och konst ska referera till och synliggöra befintliga kulturmiljövärden inom och omkring planprogramsområdet.

# Integrerad struktur med befintlig miljö

Nya stadsmiljöer integreras med omgivningen genom rumsliga och funktionella kopplingar

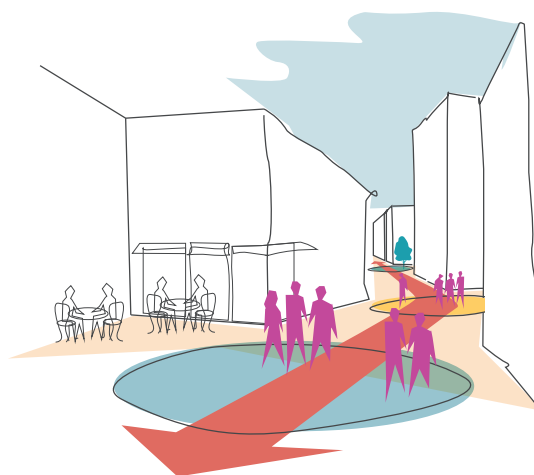
*Strategier:*

- *Skapa gena stråk utifrån fotgängarens villkor till målpunkter inom och utanför området som ger stärkta förutsättningar för gång, - cykel, - och kollektivtrafik*
- *Skapa sociala och kulturmiljömässiga möten mellan befintlig och ny miljö genom bebyggelse, gaturum och mötesplatser*



## 2.1 Skalanpassning

Bebyggelseskalan ska anpassas till omgivande stadsrum där större stadsrum med stora flöden av människor tillåter rumskapande högre bebyggelse. Bebyggelseskalan mot lugnare och mindre stadsrum samt mot befintlig villa- och radhusbebyggelse hålls lägre.



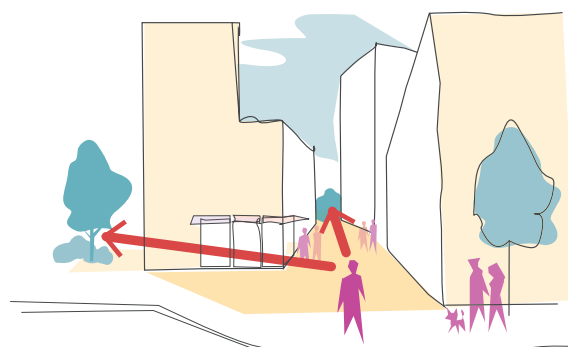
## 2.2 Sammanbinda området

Ett centralt stråk ska sammanbinda området med kringliggande delar av Segeltorp och tillföra stadsdelen en ny stadsmässig upplevelse som bjuder in till en sekvens av urbana mötesplatser och funktioner på fotgängarens villkor.



## 2.3 Gångvänliga miljöer

Gångvänliga miljöer ska genomsyra hela området, där de gåendes villkor styr utformningen med generösa trottoarer, trädplanteringar och sittmöjligheter



## 2.4 Fysiska och visuella kopplingar

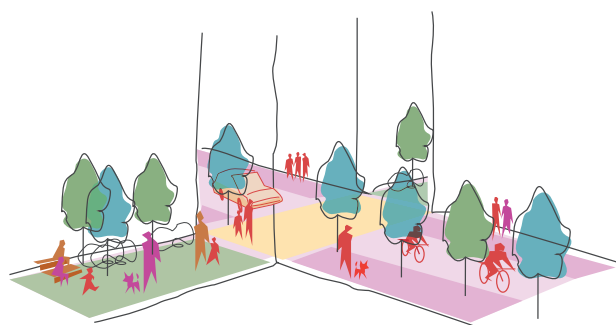
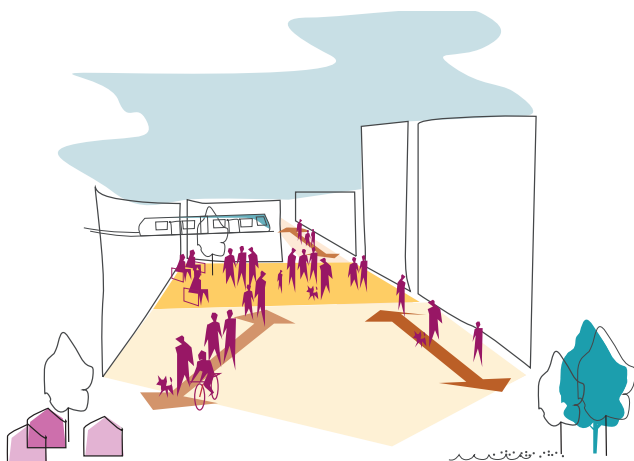
Siktlinjer ska upprätthållas genom gator och kvarter till målpunkter och entréplatser för ökad orienterbarhet och läsbarhet. Dessa ska bidra till såväl fysiska som visuella kopplingar mellan planprogramsområdets målpunkter och dess omgivning.

## Levande och trygga rum

En stadsdel med sociala, hälsofrämjande och inkluderande miljöer

*Strategier:*

- *Placera in nya rekreativa målpunkter och centrumfunktioner på strategiska och lättillgängliga platser*
- *Utveckla offentliga rum som främjar social samvaro, rekreation, trygghet och inkludering*



### 3.1 Stadsdelscentrum

Som boende och verksam i Segeltorp finns service, rekreation och samhällsfunktioner tillgängligt inom 10 minuter med gång- cykel eller kollektivtrafik. För att bidra till utbudet ska planprogramsområdet utvecklas till en ny målpunkt som gynnar hela Segeltorp.

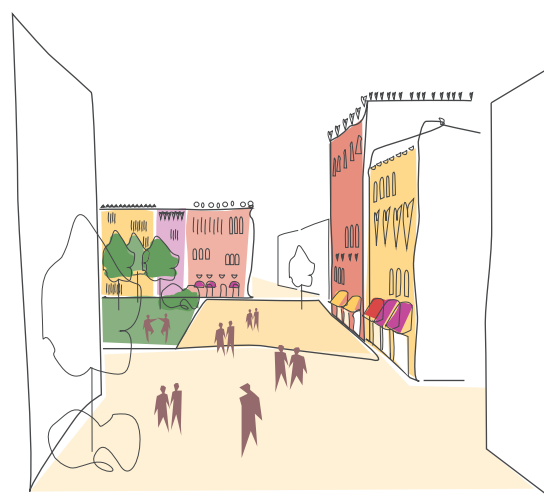


### 3.3 Trygghet och inkluderande miljö

Bottenplan och upphöjda gårdskanter mot gator och stadsrum ska bidra till en inkluderande miljö där slutna väggar ska undvikas.

### 3.2 Upplevelserik stadsmiljö

Gaturum ska utformas som en varierad och upplevelserik stadsmiljö. Olika gatutyper gestaltas med platsanpassade vistelsevärden och funktioner.



### 3.4 Extra omsorg

Bebyggelse som angränsar till torg eller parkmiljöer har högre krav på värdeskapande kvaliteter och gestaltning.



## Gröna värden och klimatanpassning

Multifunktionella ytor och grönområden som stärker ekosystemtjänster och klimatanpassning

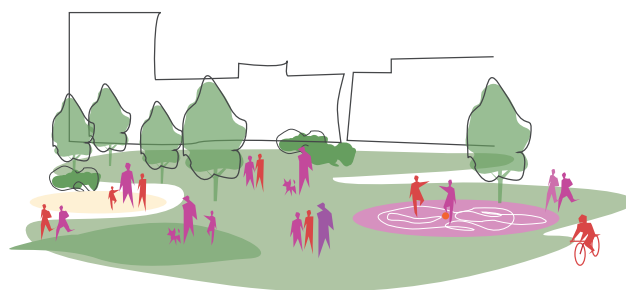
*Strategier:*

- *Tillskapa multifunktionella ytor för rekreation samt klimatåtgärder*
- *Integrera gröna funktioner i hela området för sociala, ekologiska och estetiska värden*



### 4.1 Gröna kopplingar

Grönstrukturen ska utgöra ett visuellt inslag i varje stadsrum med en variation av bevarade träd och tillkommande grönska. Gröna kopplingar ska fungera artspridande och gynna biologisk mångfald.



### 4.2 Parken

Parken ska innehålla ett urval av stadsdelsparksfunktioner som lek, öppna ytor, blomsterprakt och sittplatser. Den utformas till gagn för hela Segeltorp. Parken ska hantera skyfallsvatten utan att det påverkar parkens rekreativa kvalitet eller sociala värde.



### 4.3 Mikroklimat

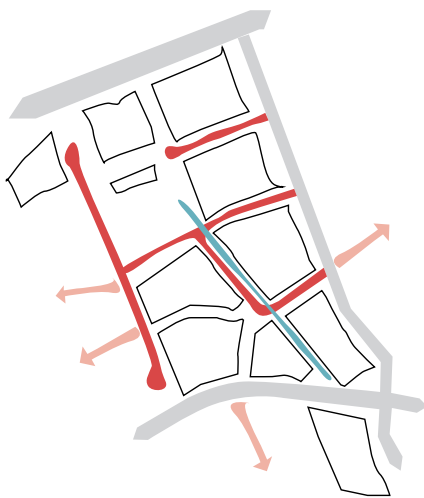
Mikroklimat ska beaktas vid utformandet av nya målpunkter och gårdsmiljöer för att skapa förutsättningar för social samvaro utomhus med behagliga vind-, ljus- och skuggförhållanden.

## Hållbart genomförande

Innovativa, klimatsmarta och resurseffektiva lösningar utifrån platsens förutsättningar

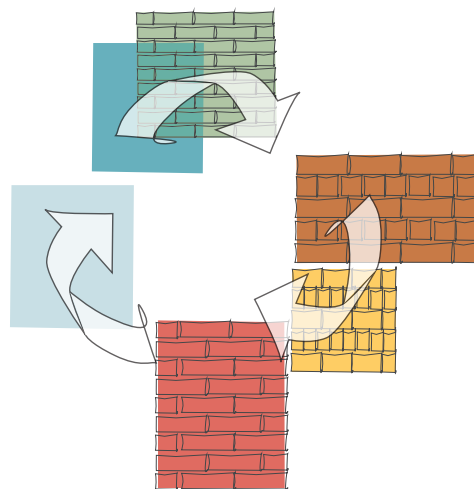
*Strategier:*

- *Nyttja befintliga resurser såsom struktur, topografi, tekniska funktioner och bebyggelse*
- *Skapa ekonomisk och ekologisk hållbarhet genom att beakta markens geotekniska förutsättningar och kvarterstrukturens utformning*
- *Skapa en robust struktur som tål anpassningar efter klimatförändringar och nya funktionsbehov*



### 5.1 Utgå från befintliga strukturer

Befintliga gator, ledningsstråk och höjdskillnader ska utgöra utgångspunkt för gatustrukturen, både inom planprogramsområdet och i anslutning till omgivningen. Genom att till stora delar bevara den befintliga strukturen skapas förutsättningar för en etappvis utveckling över tid, där nuvarande verksamheter kan finnas kvar i väntan på framtida omvandling.



### 5.2 Återbruk

Stadsutvecklingen ska ske med hänsyn till den snabba utvecklingen av hållbara material. Återbruk av byggnadsmaterial och element ska beaktas vid utformandet av ny bebyggelse.

# PROGRAMFÖRSLAG



# Programförslag

## Struktur och skala

Planprogramsförslaget är en möjlig applicering av planprogrammets mål, strategier och dess 16 stadsbyggnadsprinciper. Förändringar kan göras i kommande processer, under förutsättning att de görs i enlighet med principerna. Nedan beskrivs det övergripande strukturförslaget med hänvisning till stadsbyggnadsprinciperna.

Programförslaget innebär en mer integrerad bebyggelsestruktur där offentliga lättillgängliga platser, stråk och en park rumsligt och socialt bidrar till att bättre sammankoppla planprogramsområdet med övriga Segeltorp. I enlighet med stadsbyggnadsprincipen 3.1 Stadsdelscentrum skapar förslaget, i kombination med det nya spårvagnsläget, förutsättningar för att området ska kunna bli en ny strategisk och lättillgänglig målpunkt för hela Segeltorp där bostäder, service och rekreation vävs samman i en tät men grön stadsdel. Förslaget innebär en stadsdel om cirka 1800 bostäder, förskolor, närpark, torg och centrumfunktioner.

I programförslagets utformning har befintliga strukturer, fastighetsgränser och höjdskillnader varit styrande för det föreslagna stadsrummets uppbyggnad (5.1 Utgå från befintliga strukturer). Genom att utforma en tydlig kvartersstruktur som utgår från den befintliga topografin och gatustrukturen skapas förutsättningar för en varierad och sammanhängande stadsbild. Befintliga gator föreslås kompletteras genom en förbättrad tillgänglighet och en mer stadsmässig utformning där såväl fysiska som visuella kopplingar bidrar till en ökad läsbarhet (2.4 Fysiska och visuella kopplingar).

Gatornas olika funktioner från de mer kapacitetsstarka huvudgatorna till de mer intima föreslagna gångfartsområdena skapar en variation av gatutyper med platsanpassad utformning och vistelsevärden som också bidrar till en mer varierad och upplevelserik stadsmiljö (3.2 Upplevelserik stadsmiljö).

Föreslagen bebyggelseskala har utgått från stadsbyggnadsprinciperna där medvetna skalövergångar föreslås mellan olika miljöer (1.1 Bebyggelsens skala). Från en lägre skala mot de mindre stadsrummen och de omkringliggande småhusområden till en högre skala längs stråk och målpunkter centralt i området samt vid kollektivtrafiklägen och huvudgator (2.1 Skalanpassning). Strategiskt placerade accentbyggnader och platsbildningar föreslås framhäva entréer till området och viktiga målpunkter (1.2 Stärka platsens identitet).

Som en del i målet om en integrerad struktur föreslås ett centralt stråk uppföras som följer den äldre dikesdragningen och binder samman stadsdelen från det framtida kapacitetsstarka kollektivtrafikläget vid Häradsvägen i norr och vidare mot Segeltorp centrum och Långsjön (2.2 Sammanbinda området). Längs stråket föreslås en sekvens av olika former av offentliga rum uppföras med olika former av sociala och rekreativa funktioner.



*Flygvy över möjlig struktur enligt planprogrammets inriktning*

Föreslagen gatustruktur är utformad för att ge goda förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter (2.3 Gångvänliga miljöer). Stråket ska utformas med varierad möblering, generösa gångytor, grönska och lokaler i bottenvåningar för handel, service och andra verksamheter (3.3 Inkluderande miljö).

En viktig nod i det urbana stråket är den planerade parken som föreslås lokaliseras vid områdets lågpunkt i nära anslutning till det planerade spårvagnsläget och i anslutning till det föreslagna torget. Parken planeras till stor del innehålla funktioner till gagn för hela Segeltorp samt kunna hantera vatten vid kraftiga skyfall (4.2 Parken). Parken ska fungera som en naturligt samlande plats med sociala värden i fokus och varierad växtlighet med både prydnads- och ekologiskt värde. De olika offentliga rummen och bebyggelsens skala har noga studerats för att skapa bästa möjliga förutsättningar för ett gynnsamt mikroklimat och goda ljusförhållanden i rätt lägen (4.3 Mikroklimat).

Den föreslagna bebyggelsen är anpassad efter de befintliga träden, som föreslås bevaras. En stor del av de befintliga hårdgjorda ytorna föreslås ersättas och/eller kompletteras med park, gröna bostadsgårdar, förgårdsmark och grönskande gaturum (4.1 Gröna kopplingar).



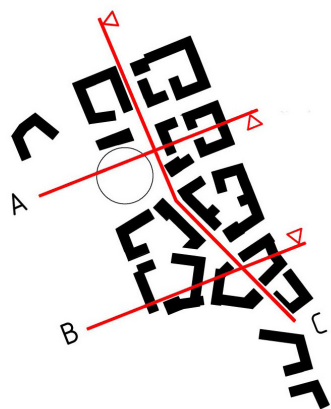


Strukturplan över möjlig utveckling av Segeltorp industriområde enligt planprogrammets inriktning

Sektion C-C (fortsätter på nästa sida)



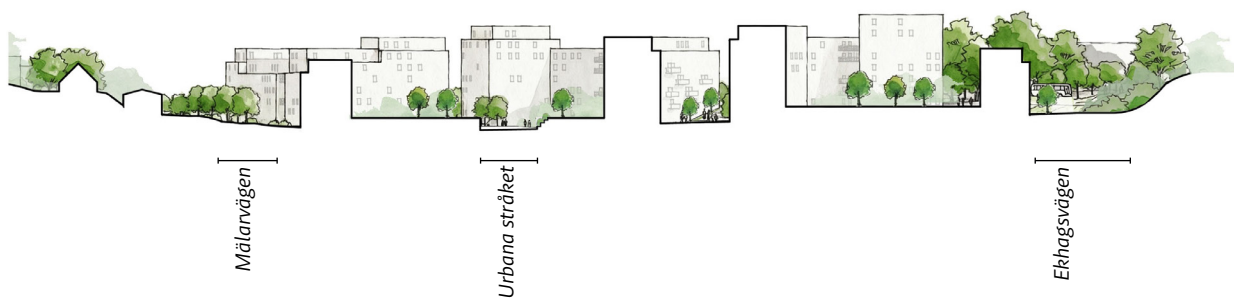


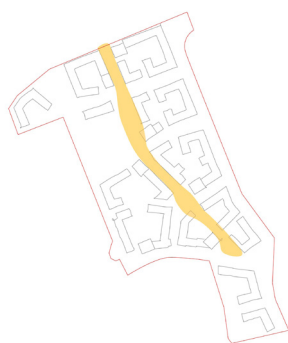


Sektion A-A



Sektion B-B





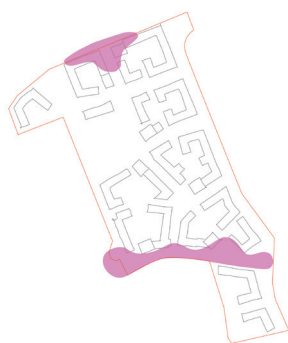
Skiss över Urban stråket vid torget, parken till vänster

## Stråk och platser

Utformningen av rummen mellan husen, den offentliga miljön som gator, torg och grönytor, är viktig för att skapa en stadsmiljö som upplevs som levande, trygg och karaktärsfull.

### Urbana stråket

Det urbana stråket sträcker sig från det föreslagna spårvägsläget i norr, genom stadsdelen, vidare längs parken över torget och mot Mossängsvägen och Gamla Södertäljevägen i söder. Stråket utgör områdets huvudsakliga aktivitetsnod genom att koppla samman kollektivtrafik, målpunkter och grönområden. Längs stråket skapas en sekvens av platsbildningar som varierar i skala och funktion, från mindre sittmiljöer i bra mikroklimat till entréer mot park eller tvärgator. Då det urbana stråket utgör ett av stadsdelens viktigaste offentliga rum kommer det ställas högre krav på växtvariation, arkitektonisk detaljering av fasader, och materialval än i övriga gaturum. Rumsliga kontraster, grönska och gestaltade/aktiva fasader ska bidra till att stråket upplevs som inbjudande för både boende, besökare och verksamma. Stråket ska i huvudsak utformas på de gåendes villkor med varierad möblering, generösa gångytor, grönska och lokaler i bottenvåningar för handel, service och andra verksamheter. På strategiskt utpekade platser vid platsbildningar och i slutet av siktlinjer ska byggnader ges en mer omsorgsfull gestaltning och utgöra landmärken längs det urbana stråket.



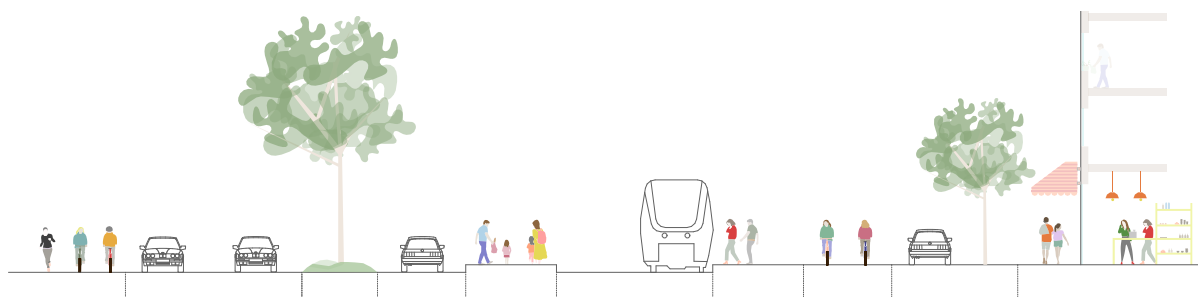
Skiss över Ekhagsvägen vid Knostervägen, möte mellan ny och befintlig bebyggelse

## Entréer

Vid områdets entréer längs Häradsvägen och Gamla Södertäljevägen kan bebyggelsen ges en mer stadsmässig karaktär, medan struktur i övrigt anpassas i skala och utformning mot omkringliggande villa- och radhusbebyggelse. Genom nedtrappade hushöjder, grönska och genomtänkta siktlinjer skapas en övergång som binder samman ny och befintlig bebyggelse.

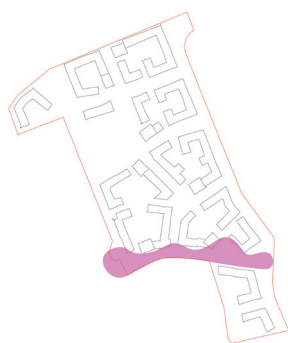
## Norra entrén

Norra entrén, i mötet mellan det urbana stråket och det eventuella framtida spårvägs-läget, utgör en strategisk målpunkt i stadsdelens struktur. Platsen kommer att bli en primär nod för Segeltorp och dess koppling till den regionala kollektivtrafiken. Med hänsyn till platsens exponering och dess funktion som huvudsaklig entré för spårvägs-trafikanter bör höga krav ställas på gestaltning, orienterbarhet och trygghetsskapande utformning. Bebyggelsen mot Häradsvägens breda, trafikerade gaturum kan ges en högre skala för att markera entréläget och förstärka stadsbilden. Norra entrén föreslås utformas med aktiva bottenvåningar, generöst gångstråk och tydliga siktlinjer för att säkerställa en tillgänglig, trygg och identitetsskapande plats och eventuellt framtida hållplatsläge.



Exempelsektion: norra entrén, Häradsvägen, skala 1:300(A4)





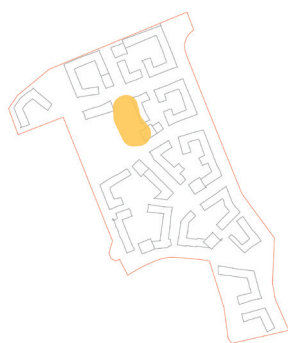
Skiss över Gamla Södertäljevägen, södra entrén till området

### Södra entrén

Södra entrén blir den nya stadsdelens koppling till befintliga Segeltorp. Entrén utgörs av en platsbildning som markerar stråkets avslutning och möte med Gamla Södertäljevägen, vid station Mälarvägen. Med mötesplatser, god orienterbarhet och grön karaktär markeras övergången mellan det urbana och det småskaliga, entrén knyter samman rörelseflöden och stärker kopplingen till Segeltorps centrum i väster och till Långsjöns natur och rekreationsområde i sydöst. Längs Gamla Södertäljevägen föreslås bebyggelsen trappas upp längs det svängda gaturummet mot Segeltorp centrum vilket ger ett karaktärsfullt gaturum format av platsens landskap och en intressant utblick för de som rör sig västerut längs Gamla Södertäljevägen.



Exempelsektion: Södra entrén, Gamla Södertäljevägen, skala 1:300(A4)



Skiss över torget med parken i bakgrunden, områdets centrala mötesplats

## Torget

I direkt anslutning till parken föreslås det urbana stråket breddas och omvandlas till en levande torgmiljö. Platsen är noggrant utvald för att få bästa möjliga förutsättningar för solljus större delen av dagen och kvällen, vilket stärker dess attraktivitet som vistelsemiljö.

Torget utformning stödjer sociala möten och ett levande stadsliv genom lokaler i bottenvåningarna som kan innehålla service, handel och restauranger. Uteserveringar och möblering med sittplatser och grönska inbjuder till att stanna upp, träffas och vistas på platsen. Torget föreslås ges en utformning som kombinerar flexibilitet för olika aktiviteter med tydliga kvaliteter för vardagligt umgänge.

Med sin strategiska placering mellan parken och huvudstråket blir torget stadsdelens sociala nav, en naturlig målpunkt för såväl boende som besökare. Utformningen syftar till att skapa en tydlig identitet och ge platsen en viktig roll i vardagslivet i den nya stadsdelen.



Exempelsektion: torget, skala 1:300(A4)





Skiss över parken med rekreation, lek och skyfallsfunktioner

## Parken

Parken planeras bli en central mötesplats och rekreativ resurs, ett grönt vardagsrum för hela området. Parkrummet ramas in med tydliga entréer och kanter mot de omkringliggande gatorna, vilket gör det både tillgängligt och välkomnande. I mötet mellan det urbana stråket, omgivande mötesplatser och bebyggelse blir parken en naturlig samlingspunkt i det nya området. I parken medges inga cykelbanor men gångstråk genom området stärker kopplingarna till omgivningen. Dessa kan med fördel nyttjas som en del av det lokala skolstråket för gående från spårvagnshållplatsen genom parken, via Ekhagsvägen och vidare till Segeltorpsskolan.



Referensbilder och handsiss över möjlig utformning av parken





Skiss över Knostervägen, möte mellan befintligt område och ny park

Parkens gestaltning och utformning ska stödja dess multifunktionella roll, både som rekreativ yta och som en del av områdets klimatanpassning. Parken får i sitt läge bra förutsättningar för ytor med sol, skugga samt lä och befinner sig i områdets naturliga lågpunkt vilket ger goda förutsättningar för hållbara dagvatten- och skyfallsåtgärder. Ett planterat lågstråk föreslås genom parken för att säkerställa att den snabbt kan torka upp efter regn. På så sätt blir vattenhanteringen inte bara en teknisk lösning, utan också en kvalitet som ger variation i parkrummet.

Parkens utformning och möten med gata, torg och byggnader skapar en variation av rumsligheter som blir en dynamisk, trygg och tillgänglig mittpunkt i stadsdelen året om. Parken ges en tydlig struktur med hjälp av dess gränser och entréer i form av gångvägar, nivåskillnader eller platsbildningar. I nordväst möter parken en grön fond i form av den befintliga naturslätten och dess uppvuxna träd. I nordost sker en övergång från park till torg och det urbana stråket

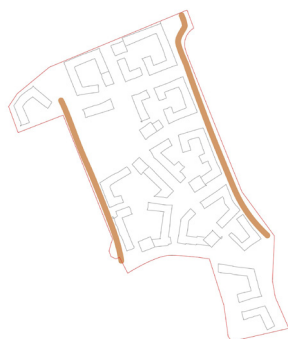
I anslutning till parken, i ett fördelaktigt solläge i norr, föreslås en byggnad med servicefunktioner, exempelvis ett café med uteservering. Aktiva bottenvåningar längs torget och norr om parken förlänger parkens sociala liv och bidrar till en levande stadsmiljö. Den höga arkitektoniska ambitionen i den omgivande bebyggelsen förstärker parkens roll som stadsdelens samlande mittpunkt.



Exempelsektion: parken med Ekhagsvägen till vänster, skala 1:500(A5)



Skiss över Mälarvägen, uppsamlingsgata mellan befintligt och nytt



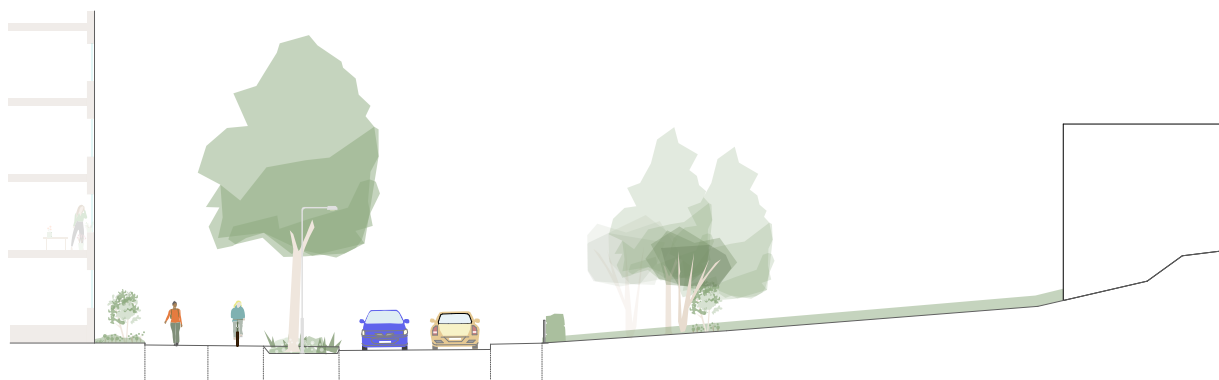
## Gatutyper

### Uppsamlingsgata

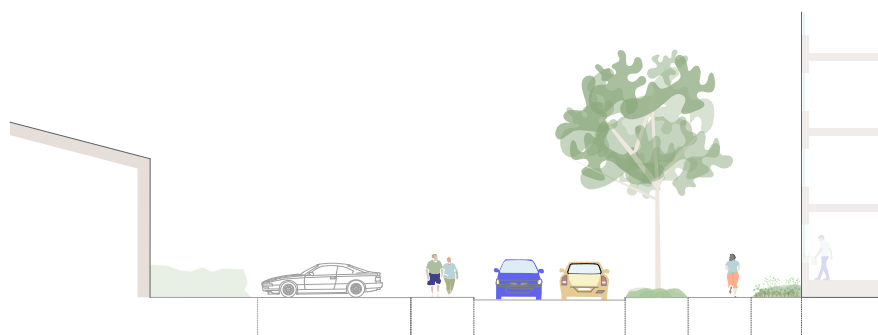
Mälarvägen och Ekhagsvägen leder och fördelar trafik till området och fungerar samtidigt som viktiga stråk i mötet mellan föreslagen ny bebyggelse och omkringliggande villa- och radhusbebyggelse. Gatornas utformning bidrar till en tydlig men varsam övergång mellan nytt och befintligt.

Mälarvägen utgör en central länk mellan huvudgatorna. Gatusektionens västra sida föreslås breddas för att ge plats åt en ny cykelbana samt yta för angöring samt trädrad med planteringar som även kan hantera dagvatten. Ny bebyggelse möter gatan med förgårdsmark, vilket skapar ett mjukt möte mot de befintliga tomterna på andra sidan gatan.

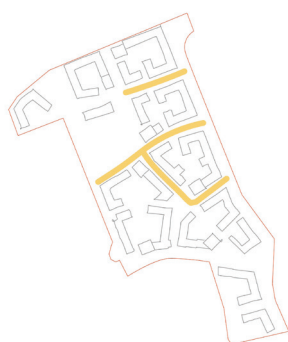
Ekhagsvägen föreslås utvecklas med en bredare gångbana samt angöringsmöjligheter kombinerat med gatuträd och planteringar. Även här föreslås ny bebyggelse möta gatan med förgårdsmark, vilket bidrar till en grön och småskalig övergång mot den befintliga villa- och radhusbebyggelsen.



Exempelsektion: uppsamlingsgata, Mälärvägen, skala 1:300(A4)



Exempelsektion: uppsamlingsgata, Ekhagsvägen, skala 1:300(A4)



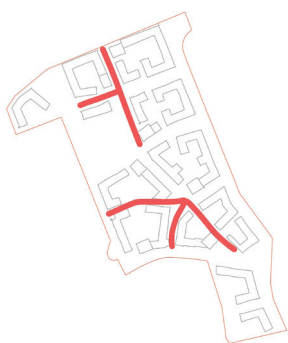
## Lokalgata

Lokalgatorna föreslås utgöra bostadsgator inom området och leda biltrafik till och från de närliggande kvarteren. De utformas för att prioritera god framkomlighet för gående och cyklister. Gatorna innehåller gångbanor, angöringsmöjligheter samt trädplanteringar som bidrar till en grön gatumiljö. I vissa lägen breddas planteringarna för att även kunna bidra till hantering av skyfall och dagvatten vid kraftiga regn. Bebyggelsen föreslås möta gatan med förgårdsmark, vilket skapar en tydlig övergång mellan bostäder och gaturum och bidrar till en trygg och trivsamt bostadsmiljö.



Exempelsektion: lokalgata, skala 1:300(A4)





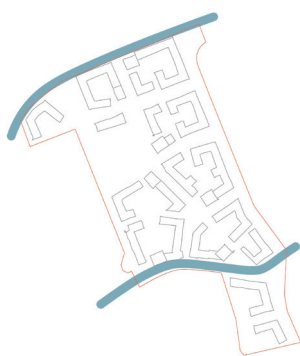
## Gångfartsgata

Gångfartsgatorna ligger inom strukturen och har en urban karaktär med fokus på gångtrafik, vistelse och grönska. De föreslås utformas med planteringar och vistelseytor som bidrar till en grön och levande gatumiljö.

Bebyggelsen föreslås möta gatan utan förgårdsmark för att skapa en direkt koppling mellan byggnader och gaturum. I kvarter där gatan i stället möter en upphöjd bostadsgård föreslås öppningar i form av trappor upp till gården eller lokaler under gården.



Exempelsektion: gångfartsgata, skala 1:300 (A4)



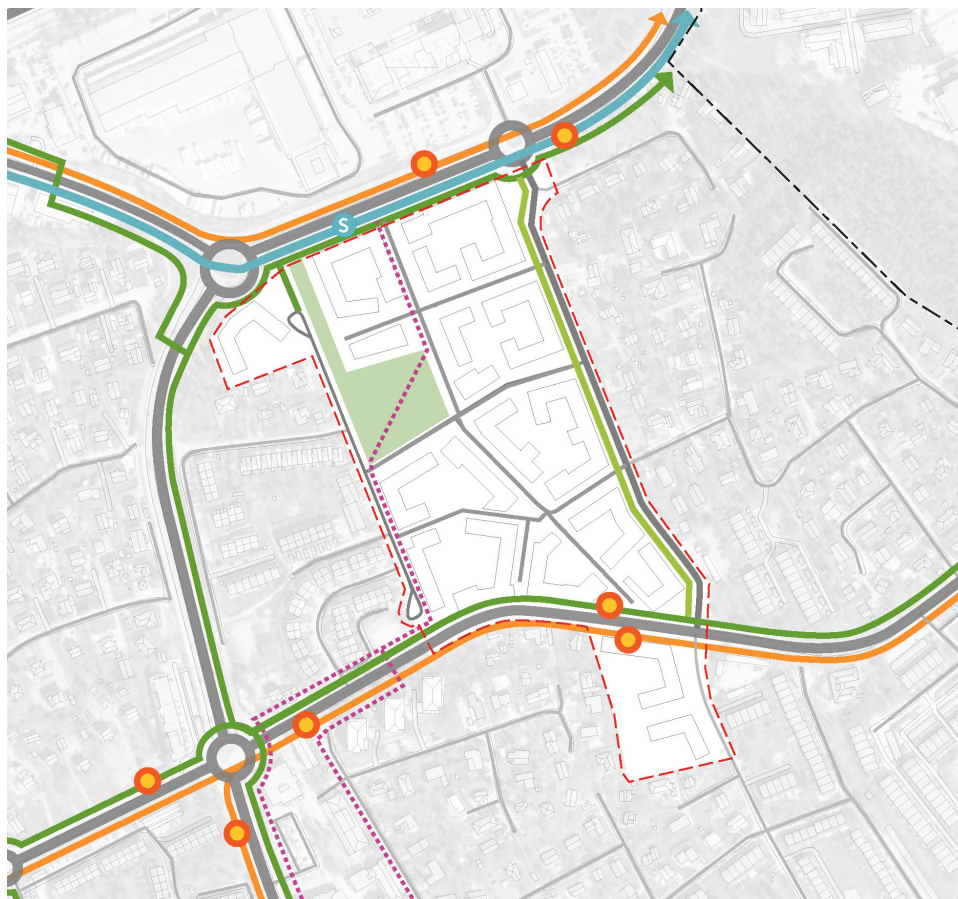
## Huvudgata

Häradsvägen i norr och Gamla Södertäljevägen i söder är områdets huvudgator och utgör entréerna till området. Gatorna fungerar som viktiga stråk i det övergripande gatunätet och knyter an området till omgivningen.

Häradsvägen föreslås ha en bred gatusektion för att rymma motortrafik, kapacitetsstark kollektivtrafik, gång- och cykelbanor samt trädrader som bidrar till att strukturera och möblera gaturummet samtidigt som gaturummets bredd upplevs mer hanterbar och trafikens hastighet dämpas. Gamla Södertäljevägen är en äldre och karaktärsstark gata som anpassar sig efter landskapets topografi. I mötet med den nya bebyggelsen föreslås gaturummet utvecklas för att rymma angöring, träd samt gång- och cykelbanor. Vid utvecklingen av gatan behöver även hållplatslägen studeras vidare.

Bebyggelsen föreslås möta huvudgatorna urbant utan förgårdsmark, förutsatt att det fungerar med hanteringen av dagvatten, vilket bidrar till ett stadsmässigt gaturum.

- Plangräns
- Kommungräns
- == Gator
- Cykelstråk
- Nytt cykelstråk
- ... Säkra skolvägar
- Busshållplats
- Buss
- Hållplats
- Eventuellt spårväg



Karta över befintlig gatustruktur kompletterat med föreslagen ny gatustruktur

## Trafik och mobilitet

Programförslaget ska följa huvudinriktningen i Huddinge kommuns trafikstrategi. Det innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Kollektivtrafiken är utgångspunkten i all planering och ska samordnas med bebyggelsens struktur.

För att främja hållbara resor har föreslagen struktur anpassats på flera sätt. Bebyggelsen är som högst och tätast kring de stationsnära lägena, där kollektivtrafikutbudet och tillgången till det regionala cykelstråket är som bäst. Service och centrumverksamhet placeras i anslutning till stationerna, så att vardagsärenden enkelt kan kombineras med kollektivtrafikresor utan att kräva bil.

Genom en tät och blandad bebyggelse med både offentlig och kommersiell service minskar behovet av att resa utanför området i vardagen. Fler resor kan därmed ske till fots eller med cykel. Dessutom utformas gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelser så att de blir genare och mer tillgängliga än bilvägarna, både inom området och till viktiga målpunkter i närheten. På så sätt stärks förutsättningarna för hållbara resval.

## Gatustruktur

Strukturen i Segeltorps industriområde har i huvudsak bevarats och kompletterats för att möjliggöra en etappvis utbyggnad över tid samt av kulturhistoriska skäl. Den planerade bebyggelsen medför dock behov av nya principer för trafikförsörjning till, från och inom området. Förslaget innebär att befintliga gator byggs om och breddas för att inkludera gång- och cykelbanor samt trädplanteringar, och kompletteras med nya gator. Nya trädplanteringar bidrar till en grönare stadsmiljö, skugga, svalka och bättre dagvattenhantering. I huvudsak är garageinfarter och avfallshantering tänkt att hanteras via lokalgator.

De föreslagna gatorna och det urbana stråket utformas för att möta krav på skyfallsberedskap och effektiv dagvattenhantering. Behovet av en ny infart från Gamla Södertäljevägen och/eller Häradsvägen till Ekhagsvägen bör studeras vidare i nästa skede om avlastning av trafiken bedöms nödvändig.

## Gång

Programförslaget innebär justeringar av gångvägarnas sträckningar, men framför allt åtgärder för att höja standard, kvalitet och trygghet. Gångbanorna ska anpassas efter gatans funktion, tillgänglighet och med hänsyn till områdets höjdskillnader. På stråk med höga gångflöden, vistelsevärden eller uteserveringar behöver gångbanorna breddas eller utformas som shared space på de gåendes villkor, exempelvis vid det urbana stråket. När Segeltorp utvecklas ska en stor del av resandet ske med hållbara transportmedel. För att stödja detta ska gångvägnätet hålla hög standard och ge gena, trygga och tillgängliga kopplingar både inom planprogramsområdet och mot Segeltorp centrum samt Fruängen.

## Säkra skolvägar

Skolorna i Segeltorp ligger i anslutning till huvudcykelstråk på Gamla Södertäljevägen och det övergripande vägnätet, vilket ger barn och unga goda förutsättningar att själva ta sig till skolan. Vägen till och från Segeltorpsskolan har studerats för att säkerställa trygga skolvägar både inom och utanför området. Trafikseparerade gång- och cykelvägar finns längs Häradsvägen och Gamla Södertäljevägen och planeras även längs Mälarvägen. Korsningspunkter ska hastighetssäkras för resor till och från förskola och skola. Detta skapar goda förutsättningar för elever att gå eller cykla längs säkra och trygga stråk. Segeltorpsskolans placering medför att boende i alla delar av planprogramsområdet får gångavstånd till skolan.

Förskolor inom planprogramsområdet föreslås placeras inne på bostadsgårdar, skyddade från biltrafik, vilket bidrar till en tryggare miljö för barnen. I kommande detaljplanearbete ska hämtning och lämning studeras vidare.

## Cykeltrafik

Det kommer att finnas goda möjligheter att cykla såväl inom planprogramsområdet som till omgivande målpunkter. Nya cykelbanor inom programområdet ska uppfylla Huddinges cykelplans standardkrav, vilket inkluderar tydlig separering av trafikslag och anpassning för vägar med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Vid hållplatslägen på Häradsvägen ska väderskyddad cykelparkering av hög kvalitet anordnas. Behovet av både cykel- och bilparkering samt deras placering kommer att studeras vidare i detaljplanearbetet.



## Kollektivtrafik

Tillgängligheten till Segeltorp centrum och Fruängen ska förbättras. Detta möjliggörs genom planerad etablering av kapacitetstark kollektivtrafik med föreslaget hållplatsläge längs Häradsvägen. Gamla Södertäljevägen och Häradsvägen kommer fortsatt vara viktiga länkar för busslinjer till och från området. I samband med stadsutvecklingen i planprogramsområdet kan antalet kollektivtrafikresenärer förväntas bli fler och trafiken kan behöva köra med tätare turer. Den föreslagna strukturen förbättrar även orienterbarheten genom det urbana stråket, som kopplar samman befintliga busshållplatser längs Gamla Södertäljevägen med nuvarande och kommande hållplatslägen längs Häradsvägen.

## Parkering och mobilitet

Planprogrammets parkeringsberäkningar utgår från zon A i Huddinge kommuns parkeringsprogram från 2016. Kommande planarbete ska utreda om parkeringstalen bör förhålla sig till zon A eller B. Planprogramsområdet bedöms bli väl kollektivtrafikförsörjt även utan Spårväg Syd.

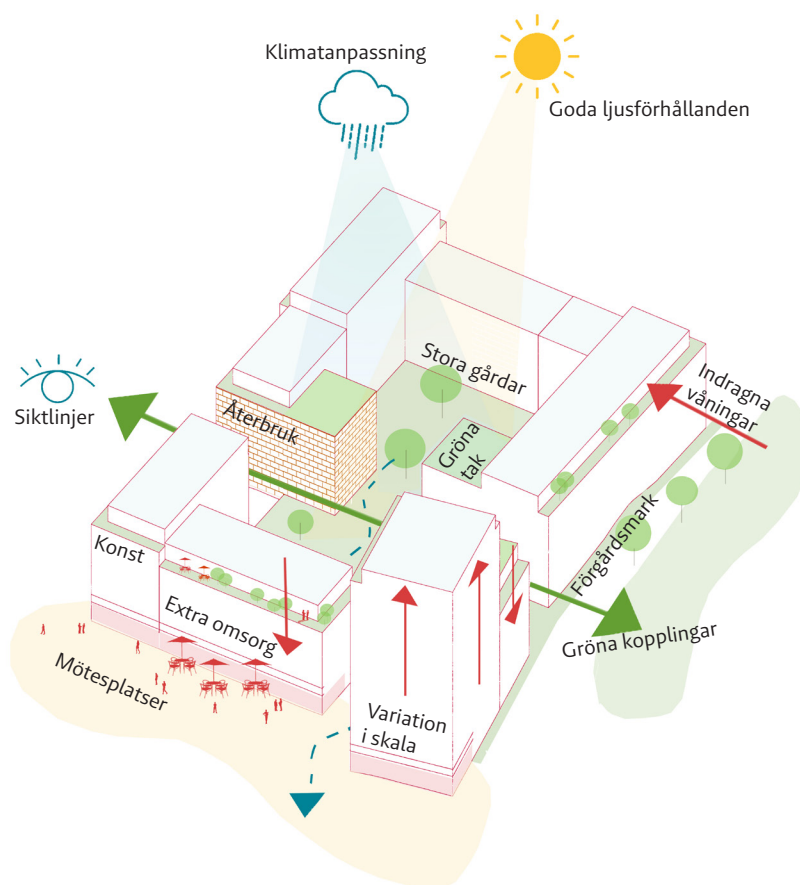
1800 bostäder i parkeringsläge Zon A innebär ett behov av 1160 parkeringsplatser, vilket kan tillgodoses i förslaget, bland annat genom garage under gårdar. Projektets ambition är att tillhandahålla innovativa mobilitetstjänster som minskar behovet av bilägande. Detta görs i enlighet med kommunens trafikstrategi genom mobility management och flexibla parkeringstal. Förutsättningarna bedöms vara goda tack vare områdets kollektivtrafiknära läge samt närhet till Fruängen och Kungens kurva.

I norra delen finns potential för verksamheter och service med många besökare, såsom handel och restauranger, där samnyttjande av parkeringar mellan verksamheter, besökare och boende kan tillämpas. Angöringsfickor och korttidsparkeringar längs gatorna ska tillgodose behovet av korta stopp nära bostäder och verksamheter. Parkeringsanläggningar kan integreras med lokaler och mobilitetstjänster, vilket skapar liv och rörelse i gaturummet.

## Bebyggelse

Platsens befintliga karaktärsdrag ska beaktas och utvecklas för att skapa en platsförankrad identitet, med inspiration från dagens industriella karaktär. Skala och arkitektur ska variera inom området. Byggnader och detaljer bör studeras och återbruk utredas för att inspirera till den framtida bebyggelsens fasadmateriäl, färgskala och detaljering. Bevarande detaljer eller återvunna materiäl från nuvarande verksamhetsområde är viktiga gestaltungs- och hållbarhetsgrepp för en platsförankrad identitet. Bebyggelsen anpassas efter platsens prägel där högre bebyggelse samlas kring höga flöden av människor och där skalan är lägre i lugnare och mer småskaliga miljöer.

Området är kuperat med stora höjdskillnader mellan lågpunkten i områdets mitt till de omgivande högre delarna. För att minimera sprängning, bevara områdets karaktär samt undvika skyfallsproblematik ska tillkommande bebyggelse anpassas till terrängen i så stor utsträckning som möjligt.



Typkvarter i enlighet med förslagets stadsbyggnadsprinciper

## Bostäder

Bostäderna i Segeltorp ska erbjuda variation i storlek och utformning med möjlighet till olika upplåtelseformer. Med god arkitektonisk kvalitet, tydliga entréer och samspel med det offentliga rummet skapas en trygg och trivsamt boendemiljö där varje gård, fasad och plats bidrar till stadsdelens identitet.

## Service

Planprogrammet möjliggör bebyggelseutveckling i första hand av bostäder men ska även inrymma offentlig och kommersiell service. Service lokaliseras till bottenvåningar i närhet av sociala knypunkter som i anslutning till torget och parken samt vid områdets entrépunkter. Med aktiva bottenvåningar och närhet till kollektivtrafik skapas förutsättningar för att servicen kan bidra till ett levande stadsliv och förenkla vardagen för boende och besökare.

## Skolor och förskola

Programförslaget innebär en utveckling av cirka 1800 bostäder. Tillkommande bostäder medför ett behov av skolplatser, en översyn av skolplatser hanteras som en parallell process till detta planprogram av Huddinge kommuns strategiska fastighets- och lokalsektion. Behovet av förskolor som de tillkommande bostäderna förväntas generera cirka 400 förskoleplatser fördelat på ungefär tre förskolor. Inom planprogramsområdet finns en flexibilitet i var förskolorna kan placeras, då flera kvarter storleksmässigt kan uppfylla kommunens friytekra. De fastigheter som pekas ut som möjliga platser för förskolor är Heden, Ängen och Gärdet. Kommande planarbete ska utreda om planförslaget ska utformas utifrån zon A eller B.



Illustrerade skyfallstråk, översvämningsyta och flödesriktningar

## Teknisk försörjning

### Skyfall

Enligt framtagna skyfallsutredningar behöver planprogramsområdet kunna hantera 5000 m<sup>3</sup> vatten vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,4. I planprogramförslaget föreslås en närpark placeras i områdets naturliga lågpunkt i anslutning till befintlig dagvattentunnel. Föreslagna gatustruktur har höjdsatts så att skyfallsvattnet fortsatt leds till lågpunkten och längs gator planeras nedsänkta grönytor som även kan fördröja dag- och skyfallsvatten.

Parken föreslås ha en planerad bottennivå på cirka +31,5 meter vilket är mellan cirka 0,5 och 1 meter under befintlig markyta. I parken karteras då ett maximalt vattendjup på cirka 0,85 meter och utformning bedöms kunna medföra att cirka 4000 m<sup>3</sup> vatten kan fördröjas med en tömningstid på under ett dygn. Eventuell samordning med dagvattenrening och dagvattenfördröjning i parkytan kan komma att bli aktuellt men inga marktekniska åtgärder bedöms krävas då schaktbotten ligger ovan bedömd grundvattentrycksnivå. Geotekniska och hydrologiska beräkningar och analys visar dock att det är möjligt ur stabilitetssynpunkt att anlägga översvämningsytan med en nivå på ca +30,5 om det så skulle erfordras men grundvatten kan då tränga upp på grund av lerans egenskaper. Tekniska åtgärder som kräver tillstånd eller anmälan för vattenverksamhet kan då krävas.

De återstående 1000 m<sup>3</sup> bedöms kunna hanteras i grönytor och gatumiljöer utan att begränsa framkomlighet eller orsaka skada.

Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms det inte finnas någon risk att planerad bebyggelse orsakar skada på omkringliggande bebyggelse då varken ökade utflöden eller en ökning av vattendjup sker utanför planområdet. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms det även vara möjligt att skydda ny bebyggelse från översvämningsrisk samt säkerställa framkomlighet inom planområdet. Höjdsättningen av området behöver detaljstuderas för att säkerställa att bebyggelsen inte utsätts för översvämningsrisk och området ska höjdsättas så att ytliga flöden styrs i riktning mot parken.



## Dagvatten

Utgångspunkten för planprogrammets dagvattenhantering har varit att översiktligt studera hur området behöver programmeras avseende avrinning, lutningar samt ytor som krävs för rening och fördröjning med mera. En enskild dagvattenutredning har därmed inte upprättats i samband med arbetet med planprogrammet. Dagvattenhanteringen ska följa kommunens dagvattenpolicy, som anger att dagvatten i första hand ska omhändertas genom LOD-lösningar (lokalt omhändertagande av dagvatten). Det innebär att regn- och smältvatten ska infiltreras eller fördröjas på plats för att minska belastningen på det kommunala ledningsnätet och förebygga översvämningar. I nästa skede studeras detta mer ingående, men kan möjliggöras genom bland annat gröna gårdar, förgårdsmark och anläggningar i gata och park.

I samband med detaljpanelläggningen kommer behovet av förstärkningar i VA-systemet att studeras. I dialog med VA-huvudmannen, Stockholm Vatten och Avfall (SVOA), kan detta göras genom kapacitetsökning av det befintliga dagvattensystemet och anslutning till dagvattentunneln norr om området. Anläggningar under parken bedöms dock inte lämpliga på grund av grundvattnets trycknivå.

## Övrig teknisk försörjning

Planprogrammet har översiktligt utrett tekniska frågor inom planprogramsområdet och har i så stor utsträckning som möjligt försökt bevara befintlig gatustruktur och de ledningar som finns i området. Syftet har framförallt varit att tillvarata och nyttja befintliga resurser i möjligaste mån.

För att möta den nya stadsdelens kapacitetsbehov av elektricitet bedöms befintliga transformatorstationer i området behöva kompletteras med ytterligare station centralt beläget i området. Höjd för detta har tagits i strukturförslaget. Totalt förväntas tre transformatorstationer behövas inom planområdet.

I efterföljande detaljplanearbete krävs fortsatt utredning och ledningssamordning avseende teknisk försörjning för bland annat vatten, avlopp, avfall, bredband, el och energi i samråd med ansvariga distributörer och ledningsägare.

**KONSEKVENSER**

## Konsekvenser

Planprogrammets genomförande medför en rad konsekvenser som påverkar platsen och dess omgivning på kort och lång sikt. Dessa omfattar sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter som tillsammans utgör utgångspunkten för en hållbar stadsutveckling. Avsnittet redogör för planförslagets möjliga utmaningar och identifierade områden där fortsatt analys krävs i kommande detaljplaneskeden. Först beskrivs hållbarhetskonskvenser övergripande, därefter specifika miljökonsekvenser utifrån vilka frågor som normalt sett hanteras inom planprocessen och bevakas av Länsstyrelsen.

## Hållbarhetskonskvenser

Genomförandet av planprogrammet kommer medföra både positiva och negativa konsekvenser för olika hållbarhetsaspekter. Arbete har skett löpande och integrerat för att minska de negativa konsekvenserna och hitta synergier mellan de positiva konsekvenserna. Detta arbete behöver fortsätta under kommande skeden. Nedan beskrivs konsekvenser av projektets genomförande jämfört med ett nollalternativ – att planprogramsområdet fortsätter utvecklas med den markanvändning som tillåts i dagsläget. Konsekvenserna, framför allt de negativa, inkluderar flera frågor som är gemensamma för stadsutvecklingsprojekt i allmänhet och inte specifika för just Segeltorp.

### Positiva konsekvenser

Tillskapandet av blandade offentliga ytor, funktioner och målpunkter och minskning av fysiska barriärer möjliggör en förbättring av hälsa, trygghet, tillgänglighet, inkludering och sammanhållning inom planprogramsområdet och i Segeltorp som helhet. En särskilt viktig faktor är anläggandet av en större park som erbjuder rekreativsmöjligheter, en bättre stadsmiljö och andra ekosystemtjänster. Publika funktioner i bottenvåningar längs viktiga stråk och i närhet till kollektivtrafik kan öka den mänskliga närvaron i det offentliga rummet och därmed bidra till en tryggare och mer inbjudande stadsmiljö.

Planförslaget syftar till att skapa en trygg och barnvänlig miljö, där den nya parken och stråket blir nödvändiga inslag. En sådan utveckling stärker barn och ungas möjligheter till lek, rörelse och gemenskap vilket utgör viktiga komponenter i ett socialt hållbart samhälle.

Ett mer blandat utbud av miljöer och service, bättre kopplingar inom området och till dess omgivningar samt gator som utformas med fokus på gång- och cykeltrafik ger ökad tillgänglighet och sammankoppling med hela Segeltorp. Den föreslagna strukturen, med ett centralt stråk och gator utformade för gång- och cykeltrafik, främjar trygghet och rörelsefrihet och därigenom en mer socialt och miljömässigt hållbar mobilitet.

Bostadsutbudet breddas med flerbostadshus, vilket kompletterar den nuvarande småhusdominerade bebyggelsen. Genom att till skapa nya bostadstypologier och upplåtelseformer skapas bättre förutsättningar för fler att bosätta sig i området.



Projektets genomförande bidrar både ekonomiskt, och genom en ökad befolkning lokalt, till att kapacitetstark kollektivtrafik kan byggas. Närhet till kollektivtrafik innebär stora hållbarhetsfördelar för så väl planområdet som Segeltorp och upptagningsområdet i stort. Genom mer grönska och högre krav på dagvattenhantering förbättras möjligheten för recipienten att uppnå miljö kvalitetsnormer (MKN). Marken kommer saneras vilket minskar hälsorisker och spridning av föroreningar. Området blir också bättre anpassat till ett förändrat klimat genom avsevärt förbättrad skyfallshantering och tillkommande grönytor.

Ett flertal befintliga träd ska bevaras enligt stadsbyggnadsprinciperna, vilket tillsammans med trädplantering längs gator stärker den ekologiska kvaliteten och bidrar till en mer trivsamt stadsmiljö.

### **Osäkra konsekvenser**

Typen av och antalet arbetsplatser inom området kommer sannolikt förändras. Det är negativt om antalet arbetsplatser minskar kraftigt och/eller arbetstagare bor långt bort. Det är positivt om fler kan bo och verka inom samma område.

- Konsekvensen rekommenderas stärkas positivt genom tillskapande av en större variation av arbetstillfällen, för att möjliggöra för fler att bo och verka inom sitt eget område. En positiv förstärkning skulle även kunna möjliggöras genom exempelvis sociala klausuler för att möjliggöra för fler att bo och verka inom sitt eget område och underlätta för lokal arbetskraft.

Utformning av platser och byggnader och i vilken grad de är möjliga att anpassa till förändrade behov kan göra området mer eller mindre resilient än i dagsläget. Om detaljplan, avtal, byggsystem med mera i alltför hög grad skräddarsys utifrån en viss typ av bostäder finns sannolikt mindre möjlighet att svara mot lokala önskemål, ändrade förutsättningar eller oförutsedda förändringar.

- Konsekvensen rekommenderas stärkas positivt genom en ökad anpassningsförmåga juridiskt, tekniskt, ekonomiskt och kulturellt. På så vis möjliggörs att området kan utvecklas till en mer resilient och därmed en långlivad och hållbar del av staden.

### **Negativa konsekvenser**

Trots det goda kollektivtrafikläget är infrastrukturen för biltrafik såväl lokalt som regionalt mer utvecklad än kollektivtrafiken, och utbyggnaden av infrastruktur för bilar fortsätter. Planförslaget möjliggör bostäder och parkering i ett läge där närheten till E4/E20, kommande Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn gör det lätt att köra bil.

- Den negativa konsekvensen kan minskas om kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar färdigställs innan området byggs ut. Då kan gaturummen i högre grad prioriteras för gång, cykel och kollektivtrafik, samtidigt som behovet av utrymme för privata bilar och parkeringsplatser minskar. I dag är Segeltorps industriområde klassat som zon C enligt Huddinges parkeringsprogram. Med den kommande närheten till ny kollektivtrafik föreslås området omklassas till parkeringszon A, vilket innebär en avsevärt lägre parkeringsnorm. Detta är ett viktigt steg för att minska bilberoendet och därmed även de negativa miljökonsekvenserna.

Utbyggnaden av området innebär rivning av byggnader som ännu inte nått sin tekniska livslängd och därefter nybyggnation. All nybyggnation innebär en avsevärd miljöbelastning vad gäller såväl växthusgaser och andra utsläpp som användning av material och vatten med mera. Det är positivt att förslaget till stor del bevarar befintlig gatustruktur för att därigenom minska behovet av schakt och ledningsomläggning.

- Denna negativa konsekvens behöver minskas genom återbruk av befintliga byggnader, anläggningar och/eller material från området eller andra platser, samt genom att nya byggnader uppförs som har minsta möjliga negativa påverkan genom bland annat utformning och materialval.

## Miljökonsekvenser

Planprogramsområdet omfattas inte av några riksintressen eller andra skydd, och består främst av industriområde. Omvandlingen till bostäder ligger i linje med översiktsplanens intentioner för området och kommer medföra en förtätning i tilltänkt kollektivtrafknära läge. Planförslaget förväntas förbättra hanteringen av dagvatten och skyfall genom att tillföra erforderliga ytor, grönska och tekniska lösningar. Åtgärderna förväntas minska vattenföroreningar och underlätta uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer i recipienterna. Miljöfarliga verksamhet kommer avvecklas och föroreningar kan omhändertas genom konventionell sanering.

Förslaget bedöms inte leda till att tillstånd för vattenverksamhet behövs eftersom planen i sig inte kommer att leda till permanent eller temporär grundvattensänkning.

Industribuller kommer att minska i och med verksamheternas avveckling. Dock kvarstår buller och vibrationer från Gamla Södertäljevägen och Häradsvägen med flertal busslinjer. Privatbilismen inom området kan också komma att öka. Planprogrammet har bland annat därför studerat möjliga utformningar på kvarter- och bostadsstruktur för att minimera risker för bullrets påverkan på hälsa, samt för att uppfylla miljö kvalitetsnormer för buller och luft.

Planprogrammet tar hänsyn till goda dagsljusförhållanden genom att variera byggnadshöjder, undvika täta slutna kvarter och säkerställa ljusinfall i gårdar och längs stråk. Kvarterstrukturen är orienterad för att minska skuggning mellan byggnader och skapa bra ljusförhållanden i offentliga miljöer. Vindförhållanden har också beaktats i placering av bebyggelse och öppna ytor för att undvika vindtrappor och möjliggöra skyddade zoner, särskilt vid entréer, samlingsytor och parkmiljöer. Träd, grönska och byggnadsvolymer föreslås användas strategiskt för att minska värmeöeffekter och således bidra till ett behagligare klimat i området

Den planerade strukturen ska även beakta befintliga kulturvärden och värna om hushållning av befintliga resurser i form av infrastruktur genom att planeringen ska, så långt som möjligt, utgå från att befintliga gator och ledningar ska finnas kvar i befintliga sträckningar.

Sammantaget bedöms programförslaget ha förutsättningar till att framförallt skapa positiva miljökonsekvenser utifrån befintlig situation.

## **Ekonomiska konsekvenser**

En övergripande ekonomisk bedömning har genomförts för att säkerställa planprogrammets genomförbarhet. Den sammanvägda bedömningen är att programmet är ekonomiskt genomförbart, under förutsättning att den föreslagna bebyggelsen kan planläggas och genomföras.

Bedömningen utgår från uppskattade kostnader för utbyggnad av allmän plats. I den har även beaktats att fastighetsägare som avser att utveckla sina fastigheter genom ändrad markanvändning ska bidra till utbyggnaden av allmänna anläggningar via exploateringsersättning.

Kommunens intäktsmöjligheter från markförsäljning bedöms som begränsade, eftersom kommunen endast är ägare av allmän plats inom området. Kommunen kan komma att ålägga fastighetsägare och exploatörer medfinansieringsersättning utifrån kommunens fastställda riktlinjer i samband med tecknande av exploateringsavtal. Dessa tecknas vid detaljplanernas antagande.

Den ekonomiska bedömningen inkluderar inte framtida kommunala utgifter, till exempel kostnader för kommunal service eller drift och underhåll av allmänna platser. Dessutom omfattas inte kostnader för utbyggnad av skolor och förskolor, vilket kommer att påverka kommunkoncernens ekonomi. Samtidigt inkluderas inte heller potentiella intäkter från nya skattebetalare som ny bebyggelse möjliggör för.



**GENOMFÖRANDE**



Illustrationen visar hur föreslagen bebyggelse är anpassad efter befintliga fastighetsgränser

## Genomförande

### Förslagets flexibilitet

Planförslaget bygger på en robust men anpassningsbar struktur baserad på befintliga gator och fastigheter som möjliggör etappvis utveckling över tid. Den föreslagna strukturplanen, med gator, stråk och placeringen av gröna och offentliga rum är utformade för att kunna hantera förändringar i markägande, marknadsläge och förändrade behov.

Strukturen gör det möjligt att justera bebyggelsens skala, funktioner och programinnehåll utan att frånga programmets stadsbyggnadsprinciper. Exempelvis är flera kvarter tillräckligt stora för att möjliggöra för en förskolegård. Ett annat exempel är byggnadshöjd och utpekade punkthus, vars placering och utformning behöver detaljstuderas i kommande skede. På så sätt kan kommande detaljplaner anpassas till olika aktörers förutsättningar, samtidigt som områdets långsiktiga vision och sammanhållning säkerställs.

### Fastighetsrättsliga frågor

Inom planprogramsområdet finns i huvudsak fem markägare: Huddinge kommun, JM, Vincero, Segeltorp utveckling och Sagax. Huddinge kommun äger främst gatumark. Planprogrammets inriktning förutsätter att befintliga fastighetsindelningar delvis kommer behöva justeras.

År 2024, inför att programarbetet påbörjades, ingick kommunen, JM AB och Vincero AB en avsiktsförklaring som reglerade förutsättningarna för programmet, inklusive marköverlåtelse och medfinansieringsersättning för Spårväg syd.

## Tekniska frågor

Planprogrammet har på en övergripande nivå utrett förutsättningarna för teknisk försörjning och övriga tekniska frågor inom planprogramsområdet. Befintlig teknisk försörjning behöver byggas ut och kompletteras för att möjliggöra planprogrammets intentioner.

Grundläggning av planerade byggnader kommer kräva påkning om de hamnar inom lerområde med större lerdjup än tre meter. För områden med lerdjup mindre än tre meter kan grundläggning ske med plintar på friktionsjord eller direkt på berg. Där befintliga bottenplattor bedöms uppfylla tekniska krav och där inga föroreningar påträffats i mark eller konstruktion möjliggörs bevarande och återanvändning av dessa. Detta kan bidra till minskad klimatpåverkan och reducerat behov av schaktning.

En dialog behöver föras mellan kommunen och SVOA (Stockholm Vatten och Avfall) gällande kapacitet på befintligt dagvattensystem och ett eventuellt behov SVOA har att utföra kapacitetshöjande åtgärder inom planområdet. Kapacitetshöjande åtgärder för ledningsnätet kan behöva samordnas med föreslagna skyfallsåtgärder. Med hänsyn till de höga grundvattennivåerna och risker med grundvattensänkning kan det vara fördel att i största möjliga utsträckning bygga källarlöst inom lerområden där lerdjupet är större än tre meter. Därigenom begränsas även schaktdjup för ledningar.

De höga grundvattennivåerna kan komma kräva att grundvattennivån sänks där park och skyfallsanläggning planeras. Det har bedömts i dagsläget genomförbart, men beroende på höjdsättning av marken runtomkring samt erforderlig kapacitet av parkens översvämningshantering kan detta komma ändras. Dagvattenanläggningar under parken bedöms dock inte lämpliga på grund av grundvattnets trycknivå.



## **Ekonomiska frågor**

En övergripande ekonomisk bedömning har tagits fram för att säkerställa programmets genomförbarhet. Bedömningen omfattar de uppskattade kostnaderna för utbyggnad av allmän plats, såsom gator, parker och torg. Den inkluderar däremot inte kostnader för exempelvis skolor, förskolor eller framtida drift och underhåll av allmän plats.

Kommunens möjligheter till intäkter från markförsäljning bedöms som begränsade, eftersom kommunen endast äger allmän plats inom området. För att täcka sina kostnader kommer kommunen därför att ålägga byggaktörer och fastighetsägare att finansiera eller genomföra de åtgärder som krävs för anläggning av allmän plats samt andra insatser som är nödvändiga för att kommande detaljplaner ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Sådana åtgärder kan även komma att omfatta anläggningar och områden av övergripande karaktär utanför program- och detaljplaneområden om det behövs.

Kommande detaljplaner ska bekostas av fastighetsägare och exploatörer. Även kostnaderna för framtagandet av denna programhandling (planprogrammet) kommer att fördelas på de fastighetsägare som inte tidigare bidragit till finansieringen.

## **Process framåt**

Planprogrammet ska vara vägledande för utvecklingen av Segeltorps industriområde samt för den kommande detaljplaneringen och dess genomförande. Under planprogramsarbetet har viktiga frågor identifierats som behöver vidare fördjupning i det fortsatta detaljplanearbetet. Exempel på detta är ett vidareutvecklat struktur- och bebyggelseförslag, underlagsutredningar, systemhandlingar och ett fortsatt arbete med socialkonsekvensanalys och barnkonsekvensbeskrivningen och den övergripande hållbarhetsprocessen. Efter planprogrammets samråd kommer arbetet med den integrerade hållbarhetsprocessen fortsätta. Det kommer exempelvis tydliggöras i dokumentet vilka ställningstaganden som gjorts utifrån olika hållbarhetsaspekter.

## Etappindelning

Programmet omfattar hela det nya stadsdelscentrumet, men utbyggnaden kommer att ske i etapper. Parallellt med bostadsbyggandet utvecklas även den infrastruktur som behövs för att försörja respektive kvarter inom samma etapp. Utbyggnadstiden beräknas idag till cirka tio år, vilket motsvarar färdigställandet av omkring 200 nya bostäder per år. Tidsplanen kan dock komma att förkortas eller förlängas beroende på förändrade förutsättningar.

Den första etappen planeras i den centrala delen av området, i anslutning till den nya parken. Den successiva utvecklingen innebär att vissa befintliga verksamheter kan finnas kvar under en övergångsperiod och successivt avvecklas eller omvandlas till bostäder i takt med att området byggs ut. Under hela utbyggnadsperioden är målsättningen att skapa en god boendemiljö och säkerställa att behovet av park, förskolor och annan kommunal service tillgodoses.

## Att styra i nästa skede

Ett planprogram är en översiktlig form av planering som lämpar sig väl för vissa aspekter av hållbarhetsstyrning och mindre väl för andra. Arbetet behöver fortsätta för att säkerställa och konkretisera redan identifierade åtgärder, och bevaka hur eventuella förändringar i förutsättningarna påverkar.

Under processen har också frågor identifierats som är mer lämpliga att styra i detaljplan, bygglov, byggskede eller förvaltning. På nästkommande sida sammanfattas viktiga sådana frågor, utifrån det projektmål de framför allt bidrar till att uppfylla. Avslutningsvis samlas ytterligare frågor som inte tydligt kopplar till något projektmål men som är viktiga att hantera för att nå övergripande hållbarhetsmål.

Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att detaljplaneskedet omfattar mer än planhandlingar. Det finns vissa frågor som är lämpliga att reglera i plankarta och andra som är bättre att styra genom avtal eller liknande.

### **Karaktärskapande stadsmiljö.**

***En varierad och platsförankrad stadsmiljö som lyfter områdets unika karaktärsdrag.***

- I detaljplaneskedet behöver preciseras hur den tillkommande bebyggelsen och utemiljöer kan vara karaktärsskapande och förstärka områdets historia och identitet. Detta kan till exempel hanteras i gestaltningsprogram.
- Mötesplatser, även inomhus, bör främjas genom exempelvis föreningslokaler och kulturverksamhet och/eller icke-kommersiell verksamhet. Frågan kan lämpligen studeras på en strategisk nivå och säkerställas i avtal och/eller politiska beslut.

### **Integrerad struktur med befintlig miljö.**

*Nya miljöer tillför stadsbyggnadskvaliteter integrerade med omgivningen för en sammanhållen struktur.*

- I detaljplaneskedet bör en trafik och mobilitetsutredning göras där det säkerställs att trafikmiljön utformas på de gåendes villkor och anpassas för att garantera barns säkerhet, samt att hållbar mobilitet främjas.
- I detaljplanearbetet, särskilt vid framtagande av gestaltungsprogram, bör studier göras för hur befintlig och ny bebyggelse kan knytas samman och entrépunkterna kan utformas inbjudande och välkomnande.
- Segeltorp centrum behöver studeras, inklusive handelsstudier, för att kunna säkerställa ett bra serviceutbud för boende och verksamma i Segeltorp. Frågan behöver studeras och hanteras djupare i detaljplanearbetet.

### **Levande och trygga rum.**

*En stadsdel med sociala, hälsofrämjande och inkluderande miljöer.*

I detaljplaneskedet är det möjligt att genom projektering specificera innehåll och mått på exempelvis gatusektioner, park, torg och bostadsgårdar.

- Plats behöver säkerställas för service av olika slag. Yta kan säkerställas i detaljplan.
- I detaljplaneskedet och genomförandeskede bör boende och verksamma involveras i formningen av viktiga allmänna platser.
- Utbud och typ av bostäder, service och platser behöver vara öppet och mångfacetterat för att säkerställa social mångfald. Yta säkerställs i detaljplan men upplåtelseformer och typer av verksamheter hanteras genom andra typer av överenskommelser i förvaltningsskedet.
- Utformning som uppmuntrar till fysisk aktivitet, lek, spontanidrott och andra hälsofrämjande åtgärder bör vägas in i fortsatt arbete med såväl allmän plats som kvartersmark, men styrs framför allt i genomförandeskede.

### **Gröna värden och klimatanpassning.**

*Multifunktionella ytor och grönområden som stärker ekosystemtjänster och klimatanpassning.*

- Lokalt omhändertagande av dagvatten och hantering av skyfallsvatten behöver utredas vidare, liksom hur utpekade multifunktionella ytor bör utformas. Detta görs i detaljplaneskede och i systemhandling.
- I detaljplan behöver dagsljus, solljus och vindförhållanden studeras och bebyggelsen utformas så att bra förhållanden skapas för både bostäder och viktiga platser utomhus.



## **Hållbart genomförande.**

### ***Innovativa, klimatsmarta och resurseffektiva lösningar utifrån platsens förutsättningar.***

- Incitament behöver identifieras för att uppmuntra till ökat delande av framför allt lokaler och fordon, detta inkluderar mobilitetstjänster så som bilpool.
- Ambitiös målstyrning men flexibilitet vad gäller alternativa lösningar behövs även framgent för att kunna tillåta nya idéer, exempelvis mer hållbara stommar och fasadmateriäl. Denna flexibilitet behöver finnas i detaljplanen.
- Användning av bottenvåningar behöver också vara flexibel men tillföra kvaliteter oavsett innehåll. Hanteras i detaljplaneskedet, inte minst i form av gestaltungsprogram.
- Utredning behövs i detaljplaneskedet av byggnader eller anläggningar som kan återanvändas eller där materialet kan återbrukas för att minska miljöpåverkan. Det är dock inte lämpligt att styra frågan i detaljplan, den bör istället styras i genomförandeskedet.
- Viss självförsörjning vad gäller exempelvis energi, mat och vatten bör uppmuntras för att minska resursanvändning, men även för att vara mer resilient i förhållande till kriser. Även eventuellt behov av skyddsrum bör bevakas. Frågorna behöver hållas levande under detaljplaneskedet och tas med som förutsättning till systemhandling, men styrs framför allt i genomförandeskedet.
- Under byggtiden är det också viktigt att bevaka sociala värden, minimera buller och säkerställa goda umgängesytor för barn och unga, då många kan tillbringa stor del av sin uppväxt i närheten av en byggarbetsplats. Identitetsfrågan är särskilt viktig för barn och unga, vilket bör genomsyra planeringen för att skapa en stadsdel där de känner tillhörighet och trygghet.
- Stort fokus behöver läggas på att hitta lösningar som bidrar till minskad klimatpåverkan. Genomgående i alla skeden, teknikområden och instrument.

## **Övrigt**

- Ett antal miljöaspekter hanteras inom planprocessen och/eller bevakas av Länsstyrelsen, och har av denna anledning inte tagits med som specifika projekt mål. Det är viktigt att fortsätta ha höga ambitioner vad gäller att minska spridning av farliga och hälsoskadliga ämnen till luft och vatten, minska belastning på ekosystem samt främja natur- och kulturmiljö. Även god ljud-, luft- och ljusmiljö behöver säkerställas. Dessa frågor hanteras i detaljplan.
- Ytterligare andra frågor hanteras framför allt på övergripande/strategisk nivå, men behöver vid behov vägas in i fortsatt arbete. Det gäller behovet av skolor, förskolor och annan kommunal service samt teknisk försörjning av till exempel dricksvatten och energi.



Huddinge