



Datum  
2022-05-12

Diarienummer  
KS-2020/635

Handläggare  
Gabriel Traneborn  
gabriel.traneborn@huddinge.se  
Kommunstyrelsens förvaltning

## Remissammanställning – Vårt framtida Huddinge, översiktsplan för Huddinge kommun

### Innehåll

Läsanvisning.....	4
Statliga och regionala instanser.....	4
Länsstyrelsen.....	4
Luftfartsverket.....	15
Statens geotekniska institut (SGI).....	16
Skogsstyrelsen.....	17
Post- och telestyrelsen.....	17
Trafikverket.....	18
Region Stockholm.....	29
Södertörns brandförsvarsförbund.....	35
Försvarsmakten.....	35
Stockholms universitet.....	37
Södertörns högskola.....	38
Ledningsägare.....	44
Svenska kraftnät.....	44
Skanova AB.....	48
Vattenfall Eldistribution AB.....	48
Kommuner.....	50
Södertälje kommun.....	50
Nacka kommun.....	51
Haninge kommun.....	52
Stockholm stad.....	54
Nykvarns kommun.....	57
Salems kommun.....	57
Tyresö kommun.....	58
Botkyrka kommun.....	60
Huddinge kommuns nämnder och råd.....	64
Klimat- och stadsmiljönämnden.....	64
Bygglovs- och tillsynsnämnden.....	70

HUDDINGE KOMMUN

Kommunstyrelsens förvaltning

Post 141 85 Huddinge  
Besök Kommunalvägen 28

Tfn 08-535  
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



Kultur- och fritidsnämnden .....	76
Gymnasie- och arbetsmarknadsnämnden .....	77
Socialnämnden & Vård- och omsorgsnämnden.....	78
Funktionshinderrådet.....	79
Pensionärsrådet .....	79
Huddinge kommuns bolag.....	80
SRV.....	80
Stockholm vatten och avfall (SVOA).....	81
SFAB.....	93
Huddinge Samhällsfastigheter .....	96
Arena Huddinge.....	98
Huge Bostäder AB.....	99
Föreningar och övriga .....	99
Huddinge hembygdsförening.....	99
Svenska kyrkan i Huddinge .....	101
Naturskyddsföreningen Huddinge .....	104
Segeltorps villaägareförening.....	105
Villaägareföreningen Huddinge.....	107
Föreningen Huddinge Kulturhus .....	108
Kristdemokraterna .....	109
Drevvikenpartiet.....	111
Snättringe Sportklubb .....	113
HSB Brf Förstugan & Brf Rådstugan .....	115
Bostadsrättföreningen Trädgården.....	118
Huddinge Botkyrka Trädgårdsförening .....	118
Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga .....	120
Vårby-Fittja hembygdsförening.....	121
Yttrande från klass 2A på Vistaskolan .....	129
Yttrande från klass 2B på Vistaskolan .....	131
Yttrande från klass 2C på Vistaskolan .....	132
Solbackens tomtägarförening .....	133
Svenska handel.....	134
Större fastighetsägare .....	135
Glömsta fastighets AB .....	135
Fastighets AB Balder.....	138
Fastighetsägare av Beatebergskolan 2.....	145
Fastighetsägare av Källbrink 1:6.....	146
Kungens kurva Skärholmens fastighetsägares ekonomiska förening .....	149
Jernhusen AB.....	150
DeLaval International AB.....	153
Fastighets AB Orånsjö 2:7.....	157
Privatpersoner .....	158



Privatperson 1 - Boende i Fullersta .....	158
Privatperson 2 - Boende i Gladö-Lisma .....	158
Privatperson 3 – Boende i Stuvsta .....	158
Privatperson 4 – Boende i Trångsund .....	158
Privatperson 5 – Boende i Skogås .....	158
Privatperson 6 – Boende i Segeltorp .....	159
Privatperson 7 – Boende i Länna .....	159
Privatperson 8 – Boende i Gladö-Lissma .....	159
Privatperson 9 – Boende i Stuvsta .....	159
Privatperson 10 – Boende i Sjödalen .....	159
Privatperson 11 – Boende i Segeltorp .....	159
Privatperson 12 – Boende i Fullersta .....	160
Privatperson 13 – Boende i Fullersta .....	160
Privatperson 15 – Boende i Stuvsta .....	160
Privatperson 16 – Verksam i Huddinge .....	160
Privatperson 17 – Boende i Vårby .....	160
Privatperson 18 – Boende i Sjödalen .....	161
Privatperson 19 – Boende i Sjödalen .....	161
Privatperson 20 – Boende i Fullersta .....	161
Privatperson 21 – Boende i Segeltorp .....	161
Privatperson 22 – Boende i Snättringe .....	166
Privatperson 23 – Boende i Glömsta .....	166
Privatperson 24 – Boende i Glömsta .....	166
Privatperson 25 – Boende i Glömsta .....	166
Privatperson 26 – Boende i Glömsta .....	166
Privatperson 26 – Boende i Trångsund .....	166
Privatperson 27 – Boende i Sjödalen .....	167
Privatperson 28 – Boende i Fullersta .....	168
Privatperson 29 – Boende vid Morkullevägen (Segeltorp) .....	168
Privatperson 30 – Verksam i Huddinge .....	169
Privatperson 31 – Boende i Glömsta .....	169
Privatperson 32 – Boende i Flemingsberg .....	169
Privatperson 33 – Boende i Vårby .....	169
Privatperson 34 – Boende i Skogås .....	169
Privatperson 35 – Boende i Segeltorp .....	169
Privatperson 36 – Boende i Segeltorp .....	170
Privatperson 37 – Boende i Skogås .....	170
Privatperson 38 – Boende i Sjödalen .....	170
Privatperson 39 - Besökare i Huddinge .....	170
Privatperson 40 – Boende i Stuvsta .....	171
Privatperson 41 – Boende i Vårby .....	171
Privatperson 42 – Boende i Sjödalen .....	171



Privatperson 43 – Boende i Stuvsta .....	171
Privatperson 44 – Boende i Skogås .....	172
Privatperson 45 – Boende i Sjödalén .....	172
Privatperson 46 – Boende i Fullersta .....	173
Privatperson 47 – Boende i Högmora .....	174
Privatperson 48 & 49 – Boende i Flemingsberg .....	175
Privatperson 50 m.fl. – Boende i Gladö-Lisma .....	180

## Läsanvisning

Nedan redovisas samtliga diarieförda yttranden om förslaget på reviderad översiktsplan. Inlämnade synpunkter har formaterats för att kunna fogas samman i samma dokument. Längre citat ur och återgivningar av samrådsförslagets innehåll samt vissa större bilagor har tagits bort. Privatpersoner som skrivit under yttranden med namn har anonymiserats. Utöver det redovisas yttrandena i princip ordagrant. För yttrandena i sin helhet hänvisas till diariet, dnr KS-2020/635.

## Statliga och regionala instanser

### Länsstyrelsen

#### *Länsstyrelsens uppdrag*

Det är främst under samrådsskedet som länsstyrelsen särskilt ska ta tillvara och samordna statens intressen, tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om allmänna intressen enligt 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska vidare särskilt verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer (MKN) enligt miljöbalken följs, att mellankommunala frågor samordnas på ett lämpligt sätt och att bebyggelse inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

I rollen att samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från Försvarmakten, Luftfartsverket (LFV), Post- och telestyrelsen, Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut, Svenska kraftnät och Trafikverket Region Stockholm. Inkomna yttranden bifogas. Länsstyrelsen har också tagit del av Region Stockholms yttrande.

Samrådsyttrandet är uppdelat i fem delar.

- Övergripande synpunkter
- Synpunkter på statliga och mellankommunala intressen
- Länsstyrelsens råd angående allmänna intressen
- Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen/Miljökonsekvensbeskrivningen
- Övriga synpunkter

#### *Övergripande synpunkter*

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen på många sätt ger en bra beskrivning av planeringsförutsättningarna i kommunen. Det är bra att kommunen tydligt redovisar övergripande och vägledande mål enligt exempelvis Agenda 2030, och



kopplar dessa till de fyra mål som styr kommunens planerade utveckling i översiktsplanen. Kommunen planerar också för en utveckling som i huvudsak överensstämmer med regionplanen, Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050.

Det finns också delar av översiktsplanen som kommunen behöver utveckla för att översiktsplanen ska kunna fungera som ett tydligt planeringsunderlag. Inom flera områden behöver kommunen utveckla resonemang och konkretisera åtgärder för att kunna underlätta för kommande planering.

### Bebyggelseutveckling

Översiktsplanen planerar för en ambitiös utveckling av bostäder och arbetsplatser. Kommunen tar höjd för en befolkningsökning som är större än vad som antas i RUFS 2050. Utvecklingen föreslås främst ske i de utpekade regionala stadskärnorna och genom förtätning i befintliga områden med god kollektivtrafiktillgång, samt utmed planerade Spårväg syd. Länsstyrelsen anser att detta förhållningssätt bidrar till att skapa förutsättningar för ett klimatsmart samhälle och en resurseffektiv markanvändning. Kommunen föreslår också utveckling som innebär ianspråktagande av värdefull naturmark och möjliggör omvandling av sommarstugeområden till permanentboende. Detta innebär att värdefull naturmark tas i anspråk och att permanentbebyggelse med dålig tillgång till kollektivtrafik möjliggörs, vilket kan leda till negativ påverkan på natur och klimat.

Kommunen försöker främja företagsetableringar och stärka förutsättningar för arbetsmarknaden i kommunen. Det kan bidra till en jämnare fördelning inom länet när det gäller arbetsplatser. Länsstyrelsen ser positivt på denna ambition.

Kommunen redovisar en möjlig framtida utveckling av ett verksamhetsområde i angränsning till Haninge kommun, strax väster om Jordbro. Verksamhetsområdet som kommunen föreslår ligger i ett område av riksintresse för friluftslivet och har höga naturvärden. Området ligger också i Hanvedenkilen, som är en viktig del av den regionala grönstrukturen. Länsstyrelsen bedömer att utveckling i detta område skulle kunna innebära påtaglig skada på riksintresset för friluftsliv.

Kommunen bör tydligare visa hur riksintressen för kommunikationer ska tillgodoseas. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att det finns risk för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer, Västra Stambanan, om kommunen fortsätter med utveckling som förutsätter att järnvägen förläggs i tunnel.

*Länsstyrelsens synpunkter på statliga och mellankommunala intressen*  
*Synpunkterna i detta avsnitt kopplar till de frågor som Länsstyrelsen även har att bevaka i granskningskedet enligt 3 kap. 16 § PBL.*

### Riksintressen

Kommunen redovisar de flesta berörda riksintressen på ett tydligt vis både i text och på kartor. Följande riksintressen redovisas dock inte i kartunderlaget:

- Riksintresse för sjöfarten i Mälaren

- Flygplatserna Bromma och Arlanda, vars MSA-ytor helt respektive delvis berör kommunen
- Yrkesfiske i Mälaren och Albysjön.

Kommunen beskriver dessa riksintressen i text och bedömer att utveckling enligt översiktsplanen inte påverkar riksintressena. Länsstyrelsen instämmer i bedömningen, men anser att dessa riksintressen trots detta bör redovisas i kartmaterialet.

För att det tydligare ska framgå av översiktsplanen om hänsyn tagits till riksintressena bör kommunen tydligare redovisa om och i så fall hur utbyggnad enligt översiktsplanen påverkar de olika riksintressena. Under rubriken ”Så här gör vi för att nå målen” i riksintresseavsnittet redovisar kommunen hur de olika riksintressena ska värnas. För de områden som omfattas av riksintressen, och där markanvändningen ska ändras enligt översiktsplanen, behöver påverkan på riksintressena förtydligas.

#### Riksintressen för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken

I kommunens sydöstra del, vid kommungränsen mot Haninge kommun och Jordbro industriområde, utreder Huddinge ett möjligt framtida verksamhetsområde. Av översiktsplanen framgår att denna ändrade markanvändning är beroende av att Haninge kommun går vidare med planer på ett utökat verksamhetsområde i Jordbro. Området ligger inom riksintresse för rörligt friluftsliv Hanveden. I värdebeskrivningen av riksintresset lyfts bland annat områdets varierade natur, skogarnas höga rekreativvärden, tillgången till stora tysta områden samt det tätortsnära läget som viktiga värden. Det framgår också av värdebeskrivningen att nyetablering av bebyggelse och anläggningar som inte främjar friluftslivet inom områdets oexploaterade delar, bullerstörande verksamheter och åtgärder samt omfattande kalavverkning kan påtagligt skada områdets värden för friluftslivet. Länsstyrelsen anser att en utveckling av ett verksamhetsområde här kan innebära risk för påtaglig skada på riksintresset Hanveden.

#### Riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken

Länsstyrelsen önskar en komplettering i översiktsplanen där riksintresseanläggningarna för kommunikations influensområde/påverkansområde beskrivs och resoneras kring.

#### Järnväg

Beskrivningen av riksintresset för Västra Stambanan är missvisande. Kommunen anser att en överdäckning av järnvägen norr om Flemingsberg är nödvändig. En överdäckning av järnvägen är dock inte beslutad. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att kommunen behöver beakta en ytterligare utbyggnad av järnvägen i ytläge för att inte riskera påtaglig skada på riksintresset.

#### Väg

Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att beskrivningen av hur riksintresset för kommunikationer E4/E20 bör tillgodoses behöver förtydligas. Fokus bör ligga på hur kommunen avser att beakta riksintressets markanspråk och



hur funktionen kan säkerställas. Kommunen beskriver en ambition om att överdäcka delar av E4/E20 i höjd med Kungens Kurva, för att bättre kunna knyta samman området med Skärholmen. Överdäckningen kan enligt kommunen möjliggöras bortom år 2050. Frågan om överdäckning är inte utredd eller beslutad, och länsstyrelsen anser att kommunen tydligare behöver beskriva hur riksintresset ska beaktas nu och fram till 2050.

### Flygplatser

Huddinge kommun berörs av influensområde för hinderytor för Arlanda flygplats och Bromma flygplats. Båda flygplatserna är av riksintresse, vilket bör redovisas i avsnittet om riksintressen i översiktsplanen. I översiktsplanen nämns enbart att hänsyn ska tas till Försvarsmakten när höga objekt planeras. I översiktsplanen bör det också framgå att samråd med flygplatserna ska hållas om det planeras för höga objekt. Alla byggnadsobjekt oavsett typ, som master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader etcetera som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan ska remitteras till LFV.

### Geografiska riksintressen enligt 4 kap. 1 och 2 § miljöbalken

Mälaren med öar och strandområden är utpekade som riksintresse enligt miljöbalken. Riksintresset berör nordvästra delen av Huddinge kommun och är schematiskt utpekade. Kommunen har för avsikt att precisera detta.

De särskilda hushållningsbestämmelserna enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter. Kommunen har pekat ut ett antal områden för utveckling inom riksintresset, i anslutning till befintliga bebyggelseområden inom tätort. Länsstyrelsen anser att de föreslagna områdena för utveckling omfattas av det angivna undantaget för utveckling av befintlig tätort.

### Mellankommunala frågor

#### Regional grönstruktur

Länsstyrelsen anser att kommunen kan tydliggöra i översiktsplanen hur kommunens naturområden kan bidra till en fungerande regional grön infrastruktur. I detta arbete kan kommunen med fördel använda Handlingsplan för grön infrastruktur som underlag i planeringen.

[Regional handlingsplan | Länsstyrelsen Stockholm \(lansstyrelsen.se\)](#)

Kommunen föreslår bebyggelse i ett antal lägen som är utpekade som svaga gröna samband, exempelvis i Loviseberg och Kungens kurva. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga hur den ska stärka de svaga gröna sambanden, och även hur starka gröna samband ska bevaras. Länsstyrelsen instämmer i de rekommendationer och åtgärdsförslag som tas upp i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen i kapitel 6.2. Särskilt behovet av att, i och kring respektive utvecklingsområde, tydliggöra hur naturvärden och ekologiska spridningssamband ska värnas och/ eller stärkas. Kommunens övergripande planeringsinriktning är bra men ger inte tillräcklig vägledning till efterföljande planeringsskeden.

Kommunen avser enligt översiktsplanen att upphäva delar av Gömmarens naturreservat för att ge plats åt bostäder och samhällsservice. Kommunen



beskriver att den vill kompensera ianspråktagandet genom att inrätta naturreservat vid Flottsbro. Länsstyrelsen vill påpeka att det enligt 7 kap. 7 § första stycket miljöbalken, krävs synnerliga skäl för att helt eller delvis upphäva naturreservat. Kommunen bör närmare beskriva de synnerliga skäl som de anser kunna motivera ett upphävande.

### Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)

Översiktsplanen ger en bra översiktlig redovisning av behovet av samordning och hur kommunen avser att följa MKN i stort. Dock saknas en redogörelse för vilka specifika åtgärder som kommunen bedömer behövas för att kunna följa MKN i de olika vattenförekomsterna. Eftersom åtgärderna endast är översiktligt beskrivna anser Länsstyrelsen att det är svårt att bedöma om utvecklingen i kommunens olika utvecklingsområden är förenlig med kravet att följa MKN för vatten. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver tydliggöra kopplingen mellan de åtgärder som krävs inom ett visst område och möjligheten att följa MKN i berörda vattenförekomster.

De vattenförekomster som kommunen ska ta hänsyn till i sin planläggning, förekomsternas status och MKN utgör planeringsförutsättningar. Det bör tydligt framgå i översiktsplanen vilka dessa vattenförekomster är. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med en tabell och en karta som visar vilka vattenförekomster som kommunen ska ta hänsyn till i sin planläggning. I hållbarhetskonsekvensbeskrivningen finns en tabell som översiktligt redovisar aktuell status och MKN för de tolv vattenförekomsterna som berör kommunen. Observera att det från den 22 december 2021 gäller nya föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster. Det kan innebära att vissa av uppgifterna i översiktsplanen är inaktuella. Aktuella uppgifter för de olika vattenförekomsterna finns att se på följande webbplats:

[Välkommen till VISS \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se)

### Dagvattenhantering

Kommunen redovisar områden för större dagvattenåtgärder på ett bra sätt i hänsynskartan. Länsstyrelsen anser dock, i likhet med vad som föreslås i MKB:n, att kommunen bör tydliggöra vilken typ av åtgärder för dagvattenhantering som kan vara aktuella inom de områden som kommunen pekar ut som större anläggningar för dagvatten.

### Miljö kvalitetsnormer för luft

Kommunens ambition att växa främst genom förtätning inom de regionala stadskärnorna och kollektivtrafiknära områden, är positivt ur många aspekter men kan innebära bebyggelse i områden där luftkvaliteten är sämre. Det är positivt att kommunen har ambitionen att miljömålet Frisk luft ska vara utgångspunkten i planeringen. Översiktsplanen kan gärna förtydligas gällande när och på vilket sätt riktvärdena ska användas. I nuläget framgår inte om detta gäller vid all planering av bostäder eller om det till exempel främst gäller för miljöer där barn, äldre och sjuka vistas.

Kommunen listar ett antal åtgärder för att förbättra luftkvaliteten, bland annat miljözon, hastighetsreducering och dammbindning. Det framgår dock inte tydligt om detta är något som används i dagsläget, eller när kommunen bedömer att det



kan bli aktuellt att dessa åtgärder vidtas. Kommunen kan med fördel förtydliga detta till granskningshandlingen.

## **Hälsa och säkerhet samt risker för olyckor, översvämning eller erosion**

### Buller

Kommunen föreslår att den framtida bebyggelseutvecklingen främst ska ske i kollektivtrafiknära lägen och i anslutning till de regionala stadskärnorna. Denna ambition har flera fördelar, men områdena riskerar också i stor utsträckning att påverkas av trafikbuller. Kommunen har i översiktsplanen gjort bedömningen att bostäder bör förläggas i dessa lägen trots bullersituationen. Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att planera för en god ljudmiljö i dessa lägen. Översiktsplanen bör därför kompletteras med rekommendationer för hur ny bebyggelse inom bullerstörda områden kan utformas och placeras. Kommunen bör även utveckla och beskriva gällande riktvärden för trafikbuller och hur kommunen avser att följa dessa. Länsstyrelsen vill lyfta möjligheten att planera för genomgående lägenheter med tillgång till bullerdämpad sida, för att kunna uppfylla riktvärden, men det är även viktigt att beskriva andra åtgärder för att åstadkomma en god ljudmiljö. Särskilt viktigt är att kommunen beaktar områden med bullerstörningar från flera källor.

Utöver trafikbuller är det också viktigt att ta hänsyn till verksamhetsbuller. Denna fråga är aktuell i till exempel Segeltorp, där kommunen föreslår en utveckling av verksamheter i kombination med bostäder. Kommunen har uppmärksammat att denna funktionsblandning kan innebära målkonflikter. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med ytterligare resonemang om verksamhetsbuller kopplat till tänkt bebyggelseutveckling. Se gärna Boverkets allmänna råd om industribuller i planeringen:

[Boverkets allmänna råd \(2020:2\) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär - Boverket](#)

### Förorenad mark

I översiktsplanen beskrivs potentiella förorenade områden endast översiktligt. Kommunen hänvisar till att föroreningssituationen ska utredas i mer detaljerad planering. Länsstyrelsen noterar att kommunen inte redovisat en tydlig övergripande strategi för förorenade områden. Kommunen bör utveckla översiktsplanens delar som rör förorenad mark för att underlätta för kommande planering.

Kommunen anger också att de avser att kartlägga förorenade områden och på så vis minska riskerna för föroreningsspridning som annars kan ske i ett varmare klimat via erosion, ras och skred eller vid stora vattenflöden. Länsstyrelsen anser att denna kartläggning med fördel kan göras redan i översiktsplaneskedet för att underlätta kommande planering. Om det finns områden som utmärker sig särskilt gällande typ av förorening, farlighetsgrad eller läge i förhållande till befintlig eller planerad markanvändning är det bra om denna information finns i ett tidigt skede. Vidare bör kommunen beskriva om förorenade områden förekommer i områden där bebyggelse/ändrad markanvändning planeras. Här bör kommunen beskriva översiktligt i vilka av dessa områden som mer kunskap krävs avseende



föroreningssituationen. Om det finns områden som är olämpliga för viss typ av markanvändning på grund av föroreningstyp så bör detta beskrivas. Kommunen bör också beskriva i vilka områden utanför kommunalt vatten- och avloppsledningsnät där det finns föroreningar som kan påverka dricksvattenförsörjningen.

I hänsynskartan har potentiella föroreningar betecknade med "E" beskrivits som föroreningar med liten risk. Detta är felaktigt. Beteckningen "E" innebär att den potentiella föroreningen inte är riskklassad.

### Farligt gods

Inom Huddinge kommun transporteras farligt gods både på väg och på järnväg. Kommunen anger att de samarbetar med berörda aktörer för att genomföra riskutredningar tidigt i planeringsprocessen när ny bebyggelse planeras nära bland annat transportleder för farligt gods. Kommunen behöver även beakta Länsstyrelsens Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods för att säkerställa att risker kopplade till transporter av farligt gods blir hanterade på ett godtagbart sätt efterföljande planering. Riktlinjen omfattar bland annat rekommenderade skyddsavstånd beroende på typ av markanvändning. Kommunen bör hänvisa till riktlinjerna i översiktsplanen.

### Geoteknik

Översiktsplanens kartor bör kompletteras med en översiktlig redovisning av de geologiska och geotekniska förhållandena inom kommunen. På så sätt skulle det tydligare framgå var riskområden finns där förutsättningar finns för ras, skred och erosion för såväl befintliga som för planerade förhållanden. Med redovisning av denna information på karta i kombination med övriga kartlager blir underlaget ett bra stöd när markens långsiktiga lämplighet ska utredas med avseende på de geotekniska riskerna.

### Översvämningrisk

Huddinge kommun är utsatt för översvämningrisker från skyfall, sjöar, vattendrag och Mälaren. För att minska risken för översvämning från skyfall har kommunen som ställningstagande att inte bygga i områden där bebyggelsen tar skada vid ett 100-årsregn. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beakta risken utifrån ett klimatkompenserat 100-årsregn. Längs Mälaren och vid vattendrag och sjöar planerar kommunen att bebyggelse inte ska tillkomma under nivå +2,8 m (RH2000). I de fall bebyggelse ändå blir aktuell på lägre nivåer anger kommunen att bebyggelsen ska utformas så att översvämningen kan hanteras genom att exempelvis samhällsviktiga funktioner inte lokaliseras i bottenplan. Länsstyrelsen anser att bebyggelse med samhällsviktig verksamhet ska planeras på en nivå av minst +2,7 m (RH2000) längs Mälaren samt ovan nivå för beräknat högsta flöde för sjöar och vattendrag. Översvämning kan medföra att byggnaders konstruktion och tekniska fastighetssystem skadas vilket innebär en risk även för verksamheter lokaliserade ovan bottenplan. Vidare kan översvämning från Mälaren, vattendrag och sjöar vara under en längre tid och förhindra framkomligheten till byggnader. Detta behöver också beaktas vid lokalisering. Vidare behöver det i översiktsplanen framgå hur framkomligheten för utryckningsfordon har beaktats vid översvämningar.



I den digitala kartan har kommunen enbart karterat 200-årsflöde från Tyresån. Länsstyrelsen rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde. Vid avsteg från rekommendationerna behöver kommunen motivera lämpligheten genom exempelvis riskbedömningar, utredningar eller karteringar för att påvisa att planerad exploatering är lämplig med hänsyn till risken för översvämning.

### Klimatrelaterade risker

Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare redovisning av kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön i översiktsplaneringen. Sedan bestämmelser om klimatrelaterade risker infördes i PBL år 2018 (3 kap. 5 §) finns krav på att kommunen i översiktsplanen ska redovisa sin syn på risken för skador på den byggda miljön till följd av klimatrelaterade olyckor. Kommunen har översiktligt identifierat befintliga tätbebyggda områden som är utsatta för översvänningsrisk samt föreslagit generella åtgärder som kan vidtas mot översvämning. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att tydligare peka ut vilka områden som riskerar att utsättas för översvämning i den digitala kartan samt ta ställning vilka åtgärder som kan vidtas för de specifika platserna.

Länsstyrelsen anser att kommunen har hanterat och beskrivit de geotekniska säkerhetsfrågorna avseende ett förändrat klimat på ett bra sätt i översiktsplanen, men ser som sagt gärna att riskområden för ras, skred och erosion redovisas i kartform. De åtgärder och strategier för att hantera klimatrelaterade risker som presenteras skulle gärna kunna utvecklas och bli mer plats specifika. Detta skulle underlätta för den efterföljande planeringen. Notera även att riskområden för ras, skred och erosion kan förekomma även utan ett förändrat klimat. Detta bör förtydligas.

Länsstyrelsen har tagit fram ett metodstöd för översiktsplaneringen där kommunerna kan finna vägledning kring hur klimatrisker kan redovisas i översiktsplanen. Till granskningsskedet kan kommunen med fördel implementera förslag till åtgärder som passar kommunen för att hantera klimatrisker och undvika att de får stora konsekvenser. Länsstyrelsen anser att de digitala kartorna ger ökade möjligheter för kommunen att öka detaljeringsnivån vid redovisning av riskerna med översvämning i kommunen, både för den befintliga och den planerade miljön. I nedanstående länk finns underlag och stöd för klimatanpassning.

[Klimatanpassning | Länsstyrelsen Stockholm \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se/stockholm/om-klimat/klimatanpassning)

### Sevesoklassade och andra farliga verksamheter

I kommunen finns ett fåtal verksamheter som omfattas av Seveso-lagstiftningen samt anläggningar som klassas som farliga verksamheter enligt lag om skydd mot olyckor. Det kan därutöver finnas ytterligare verksamheter som är förknippade med risker, till exempel drivmedelsstationer eller andra verksamheter som hanterar brandfarliga, explosiva eller giftiga ämnen. Kommunen behöver tydliggöra dessa risker i översiktsplanen samt redovisa att skyddsavstånd och andra åtgärder kan krävas vid ny bebyggelse i verksamheternas närhet. Detta gäller även vid uppförande av bebyggelse intill drivmedelsstationer.



Länsstyrelsens rapport *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer (2000:01)* ger stöd vid planläggning av eller intill drivmedelsstationer.

*Länsstyrelsens synpunkter gällande allmänna intressen*

*I det följande framförs synpunkter och information som är att betrakta som råd i fråga om allmänna intressen enligt 3 kap. 10 § punkt 2 PBL.*

### Bostadsförsörjning

Huddinge kommun har en ambitiös målsättning för bostadsbyggandet. I översiktsplanens huvudsakliga scenario räknar kommunen med att vara cirka 185 000 invånare år 2050, att jämföra med dagens drygt 113 000 invånare. Kommunens bedömningar innebär också fler invånare i kommunen år 2050 än vad som beräknas i RUF5.

Kommunen beskriver på ett bra sätt i översiktsplanen de utmaningar som finns i form av trångboddhet i vissa områden, segregation och problem att kunna efterfråga bostäder för ekonomiskt svaga grupper. Även om kommunen som helhet har ett varierat utbud av bostäder i både äganderätter, bostadsrätter och hyresrätter, är dessa ofta koncentrerade till vissa geografiska områden.

I kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning finns en tydlig analys av demografi och befolkning som ligger till grund för framtida behov av bostäder. Under avsnittet ”En genomtänkt bostadsförsörjning” i översiktsplanen redovisar kommunen på ett konkret sätt hur man arbetar med bostadsförsörjning. Länsstyrelsen anser att kommunen lever upp till kravet i lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar.

### Strandskydd

Kommunen beskriver i de kommunövergripande planeringsinriktningarna att Huddinges stränder och strandnära miljöer ska värnas genom att strandskyddet värnas. Länsstyrelsen anser dock att översiktsplanen bör kompletteras med en redovisning i kartform av var utvidgat strandskydd råder. Planförslaget kan med fördel även kompletteras med en beskrivning av strandskyddet generellt och ett resonemang om var kommunens framtida utveckling kan antas beröra strandskyddet. Utifrån kommunens egna utpekade utvecklingsområden så kan exempelvis områden i Trångsund och Vårby beröras. Även i områden som idag saknar strandskydd på grund av att de omfattas av äldre detaljplaner, kan strandskyddet aktualiseras och inträda eller återinträda om nya detaljplaner tas fram. I så fall behöver strandskyddet hanteras inom detaljplaneprocessen.

Om utvecklingen i kommunen förutsätter åtgärder som är förbjudna inom strandskyddat område, kommer det att krävas antingen dispens från strandskyddet eller att strandskyddet upphävs. Detta prövas i detaljplaneläggning eller genom sökt dispens från strandskyddet. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att det både krävs särskilt skäl enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken och, om särskilt skäl bedöms finnas, att intresset av ett ianspråktagande av strandskyddat område ska anses väga tyngre än strandskyddsintresset vid ett upphävande. Vid prövning av dispens från strandskyddet krävs utöver särskilda skäl att åtgärden inte påverkar strandskyddets syften.



## Jordbruksmark

Kommunen föreslår bebyggelseutveckling i områden med brukningsvärd jordbruksmark. Främst gäller detta i området kring Loviseberg i Glömstadalen, där även Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd berör områden med jordbruksmark. Området är i RUFSS utpekad som strategiskt stadsutvecklingsläge.

Kommunen har redan i gällande översiktsplan pekat ut området för bebyggelse. I detta förslag till ny översiktsplan ligger dessa områden kvar och kommunen motiverar att behovet av bostäder väger tyngre än jordbruksmarken. Kommunen bedömer att kvarvarande jordbruksmark, efter genomförande av pågående infrastrukturprojekt, blir fragmenterad och minskar i storlek. Jordbruksmarken tappar därmed kvalitet och brukningsvärde. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att utveckling av bostäder i detta läge väger tyngre än bevarande av kvarvarande jordbruksmark.

## Transportinfrastruktur

I översiktsplanen nämns Spårväg Syd och den utveckling som kommunen tänker sig kring spårvägen och dess planerade stationer. Länsstyrelsen önskar att kommunen tydligare resonerar kring spårvägens, och även Tvärförbindelse Södertörns, barriärverkan och påverkan på grönstrukturen.

Kommunens ambition att växa i högre takt än beräkningen i RUFSS 2050 innebär ett ökat transportbehov. Det är viktigt att utveckling av transportinfrastruktur sker parallellt med bostadsutbyggnad för att inte riskera framtida framkomlighetsproblem.

## Naturvärden och friluftsliv

Länsstyrelsen ser positivt på inriktningen i Nära till natur och parker men saknar koppling till de politiska friluftslivsmålen. Förutsättningarna för ett bra friluftsliv nämns men vilka ställningstaganden kommunen gör för att stärka dessa framgår inte av planen. Kommunen redovisar inte heller några tydliga ställningstaganden kring hur riksintresse för det rörliga friluftslivet ska tillgodoses.

Kommunen skriver att den avser att hantera målkonflikten mellan att bygga tätt och samtidigt säkerställa god tillgång till park- och grönområden i kommunens bostadsområden och vid arbetsplatser i efterföljande planering. Länsstyrelsen anser inte att det ger tillräcklig vägledning för kommande planprocesser. Kommunen bör ange tydligare riktlinjer för hur de ska uppnå målet med att invånarna ska ha högst 300 meter till närnatur, park och lekplats och högst 800 meter till större grönområde.

Länsstyrelsen anser också att kommunen behöver hantera frågan om slitage i naturreservat och övriga naturområden. Detta gäller framförallt i Gömmarens naturreservat och i Flemingsbergsskogen. Fler människor som ska nyttja naturområdena innebär ett ökat besöksstryck och därmed ökat slitage. Detta riskerar i sin tur försämrad funktion som omfattar såväl minskade förutsättningar för den regionala grönstrukturen och den gröna infrastrukturen som försämrade upplevelser för besökarna.

## Lokala kulturmiljövärden

Kommunen beskriver i översiktsplanen att hänsyn ska tas till befintliga



kulturmiljöer. Översiktsplanen hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram som underlag för bedömningen om bebyggelse kan tillkomma i dessa områden, och i så fall hur den ska utformas. Kommunen beskriver att avvägningen mellan bevarande av kulturmiljövärden och målet om en växande kommun behöver göras i efterföljande planering. Länsstyrelsen anser att det finns anledning att ge mer konkret vägledning i översiktsplanen gällande hur kulturmiljövärden ska hanteras i efterföljande planering.

### Fornlämningar

Huddinge är en kommun rik på fornlämningar. Dessa är skyddade enligt 2 kap. kulturmiljölagen. Länsstyrelsen saknar en övergripande redogörelse för kommunens fornlämningar i översiktsplanen och hur dessa ska hanteras.

### Transmissionsnät för el

Av översiktsplanen framgår att kommunen ska samverka med ledningsägare och andra aktörer för att möta en förväntad kapacitetsbrist i elnäten fram till 2030. Det framgår också att ett antal ledningar kommer att rivas och avvecklas. Svenska Kraftnät har framfört behov av markreservat för ledningar. Kommunen bör i samråd med ledningsägare se över behovet av markreservat för framtida ledningsdragningar och redovisa detta översiktsplanen.

### Vatten- och avlopp

Vi vill framföra vikten av att anslutningen av enskilda VA-anläggningar till kommunalt VA-nät sker i takt med omvandlingen från fritidshus till permanentboende. Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga om översiktsplanen följer kommunens VA-plan från 2017 samt redogöra för tidplanen för anslutningarna.

### *Hållbarhetsbedömning/miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)*

Kommunen har utöver den obligatoriska miljökonsekvensbeskrivningen även vägt in aspekter kopplade till social- och ekonomisk hållbarhet i den hållbarhetskonsekvensbeskrivning som gjorts för översiktsplanen.

Länsstyrelsen delar till stor del slutsatserna som presenteras i MKB:n gällande behovet att tydliggöra ställningstaganden och göra strategiska avvägningar.

Länsstyrelsen gör en delvis annan bedömning än MKB:n när det kommer till konsekvenser för hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. I MKB:n görs en bedömning att översiktsplanens utformning riskerar att leda till en påtagligt negativ påverkan på hushållningen av mark och vatten. Kommunen planerar för en omfattande utveckling som i sig tar värdefull mark i anspråk, men Länsstyrelsen anser att översiktsplanens fokusering på bebyggelse inom de regionala stadskärnorna och utmed befintlig infrastruktur är positiv ur ett hushållningsperspektiv.

### *Övriga synpunkter*

#### Kartor

Länsstyrelsen anser att kommunen med fördel kan förtydliga i kartorna vilka kraftledningar som hör till transmissions- respektive distributionsnätet för el, i enlighet med Svenska Kraftnäts yttrande.



Hänsynskartan har ett skikt som heter *Miljö kvalitetsnormer sjöar god status ÖP*. Skiktet visar den status som enligt MKN ska nås vid en viss tidpunkt för berörda sjöar och vattendrag. Detta kan dock lätt misstolkas som att aktuella sjöar som redovisas redan idag har god status. Länsstyrelsen kan inte se att aktuell status redovisas i något av kartsnitten. Sådan information skulle kommunen med fördel kunna komplettera översiktsplanen med.

Kartorna som redovisar starka och svaga gröna samband i översiktsplanen stämmer inte helt överens med kartunderlaget i RUF 2050. Här bör kommunen se över underlaget och tydligare motivera eventuella avvikelser i förhållande till RUF 2050. Se även avsnittet nedan om förenlighet med regionplan.

### Förenlighet med regionplan

Enligt 3 kap. 5 § punkt 5 PBL ska det av översiktsplanen framgå om den avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälen för avvikelsen. För tydlighets skull kan översiktsplanen innehålla en rubrik "Förenlighet med regionplan RUF 2050" där kommunen antingen konstaterar att förslaget till översiktsplan är förenlig med regionplanen, alternativt på vilket sätt planen avviker från regionplanen och skälen för detta.

### Luftfartsverket

LFV vill i egenskap av sakägare för CNS-utrustning avge följande yttrande:

Huddinge kommun berörs av influensområdet för hinderytor (skyddsområde på 55 km kring flygplats där flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen) för Arlanda och Bromma flygplats. Båda flygplatserna är riksintresse vilket bör redovisas under Riksintressen i planen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Av översiktsplanen bör framgå att lokalisering av höga byggnader/föremål (exempelvis vindkraft) inom influensområdet ska samrådask med respektive flygplats. Konsekvenser av hinderbegränsande områden och bullerkurvor ska redovisas i planen i form av restriktioner och/eller rekommendationer.

I översiktsplanen nämns i ingenting om flyghinder för den civila luftfarten, endast Försvarens regler nämns. Vad som gäller avseende civil luftfart bör nämnas i alla översiktsplaner för att säkerställa att LFV och Försvarens makten remitteras i dessa ärenden. LFV vill påminna Huddinge kommun om att följande gäller för civil luftfart:

Alla byggnadsobjekt oavsett typ som master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader etc. som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan skall remitteras till LFV. Detta gäller oavsett position på svenskt territorium. Befinner sig objektet till havs eller i insjö skall även Kustbevakningen i Karlskrona remitteras.

För Försvarens makten gäller att objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse samt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse skall samrådask med Försvarens makten. Observera skillnaden i höjder gentemot civil luftfart ovan.



Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LfV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

**VIKTIGT:** I vårt remissvar har LfV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på Sveriges flygplatser har LfV utökat influensområdet för hinderytor till 90 km från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

LfV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se [www.lfv.se/flyghinderanalys](http://www.lfv.se/flyghinderanalys).

#### Statens geotekniska institut (SGI)

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Risker för ras och skred beskrivs i kapitel 19, avsnitt ”Klimatanpassning för att minska risker”. I planen redovisas också hänsynskartan med områden med förutsättningar för ras och skred baserat på en GIS-analys av jordartsdata, vilket är föredömligt.

SGI noterar att områden med förutsättningar för påverkan av stranderosion, har markerats i hänsynskartan som underlag för det fortsatta planarbetet. Det är viktigt att kommunen fortlöpande kompletterar med detaljerade uppgifter om erosionens omfattning för att få en bättre bild av riskläge.

SGI önskar betona att för områden med höga bergformationer ska risken för bergras och blocknedfall beaktas.

I samrådshandlingen nämns att ett av planens övergripande delmål är att Huddinge ska skapa miljöer som kan möta konsekvenserna av ett förändrat klimat. Det ges också rekommendationen att med avseende på klimatförändring ta hänsyn till befintliga och förväntade förhållanden som råder i vattennära områden. Det sägs också att skredriskområden hanteras mer detaljerat i de fördjupningar av översiktsplanen som gäller för varje tätort. Det vore i ÖP värdefullt med en tydlig strategi för hur risker för ras, skred och erosion ska hanteras i detaljplanering och bygglov. SGI vill också trycka på att det i samband med detaljplanering alltid ska



utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Vi vill också framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. Översvämningsförebyggande åtgärder, t.ex. vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

## Skogsstyrelsen

Om det bedrivs skogsbruk i kommunen och det är önskvärt att även dess betydelse lyfts fram i denna översiktsplan.

Skogsstyrelsen ser positivt på att man i den föreslagna planen värnar om naturvärden och att skapa och bibehålla grönstruktur. Begreppet grön infrastruktur innefattar, förutom att värna om människors välbefinnande, även att bevara hänsynskrävande biotoper och förbättra spridningsvägar för hotade arter. Skogsstyrelsen ser gärna att biologisk mångfald prioriteras högre vid planering av grön infrastruktur.

Information om biotopskyddsområden, naturvårdsavtal och nyckelbiotoper saknas helt i översiktsplanen, både i text och kartor. Aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, t.ex. nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns på [www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor](http://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor). Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden.

Om Skogsstyrelsens biotopskyddsområde berörs av åtgärder behöver en dispens sökas.

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under skogsvårdslagen). Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

## Post- och telestyrelsen

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete ska PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja



digitaliseringens möjligheter. År 2016 presenterade regeringen en ny bredbandsstrategi "Sverige helt uppkopplat 2025" där det kortsiktiga målet är att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s år 2020. På längre sikt är målen att 98 procent av alla hushåll och företag i hela Sverige bör ha tillgång till minst 1 Gbit/s senast år 2025 samt att det bör finnas tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig senast år 2023.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare information.

I detta fall kan det vara lämpligt att kontakta nationella bredbandsaktörer samt aktuella regionala och lokala bredbandsaktörer. Kommunen bör ha en förteckning över vilka befintliga ledningsägare som blir berörda eller liknande funktion. Exempelvis bredbandskoordinatorer bör ha information om potentiella ledningsägare gällande elektroniska kommunikationer.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, "ledningskollen.se". För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkrafts-etableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

## Trafikverket

Trafikverket har tagit del av samråd för översiktsplan för Huddinge kommun. Trafikverket yttrar sig i egenskap som ansvarig för transportslagsövergripande och långsiktig planering av det statliga transportsystemet i regionen och som



ansvarig för den statliga infrastrukturen i kommunen. Trafikverket ansvarar även för att peka ut riksintresse för kommunikationer och önskar framföra följande.

### *Övergripande synpunkter*

Trafikverket anser att det överlag är en bra översiktsplan med mål och inriktningar som kan bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket har dock synpunkter på vissa inriktningar och ställningstaganden, exempelvis för delar inom riksintressen.

### *Mål*

Trafikverket anser att översiktsplanens mål om en hållbar samhällsplanering och utveckling innehåller bra utgångspunkter och inriktningar som även kan bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Exempelvis är inriktningen att kommunen ska utvecklas i kollektivtrafik- och stationsnära områden samt i de regionala stadskärnorna positiv. Det är även positivt med inriktning att utrymme för gående, cyklister och kollektivtrafik ska säkerställas i planeringen.

Översiktsplanen innehåller även bra inriktningar för att minska klimatpåverkan.

Kommunens mål för befolkningsutveckling är höga och ligger över utveckling enligt RUFSS och över utvecklingen i Trafikverkets rikstäckande basprognos. Trafikverket vill poängtera vikten av trafikanalyser och att i planeringens tidiga skeden säkerställa lösningar och hantering av den trafikpåverkan som uppstår.

### *Markanvändning*

Det är som nämnts positivt att bebyggelseutveckling i huvudsak ska tillkomma i regionala Stadskärnorna, stationsområden och lägen med god kollektivtrafik.

Kommunen möjliggör dock även för bebyggelseutveckling i mindre centrala lägen, exempelvis i områden som enligt RUFSS är utpekade som landsbygdsområden utanför den samlade bebyggelsen. Trafikverket vill framföra att exempelvis permanentningen av fritidshusområden riskerar att leda till hög andel bilanvändning vilket inte bidrar till ett hållbart och transporteffektivt trafiksystem. Trafikverket anser att det är viktigt att uppnå goda möjligheter till kollektivtrafik och gång- och cykelmöjligheter även här. Trafikverket har begränsade möjligheter att prioritera åtgärder på infrastrukturen i anslutning till landsbygdsområden och övriga mer perifera områden.

### Markanvändningskartan

Vad gäller markanvändningskartan vill Trafikverket lämna följande synpunkter.

Det vore bra om befintlig och planerad infrastruktur framgick tydligare på kartan.

Vägnät ÖP: här redovisas befintlig väg 259 som en kommunal huvudgata. Inriktningen i samband med projekt Tvärförbindelse Södertörn är att delar av nuvarande väg 259 kommer övergå till kommunalt väghållarskap. Till dess att beslut om ändring av väghållarskap sker anser Trafikverket att väg 259 ska redovisas som statlig väg. Även om ändring av väghållarskap sker vill Trafikverket framhålla att befintlig väg fortsatt kommer fylla en funktion för omledning som behöver överenskommas med kommunen. Denna information bör även framgå i inriktningar för geografiska områden.



Övergripande cykelstråk: här redovisas ett utredningsstråk för regionalt cykelstråk genom Flemingsbergsskogen. Trafikverket har studerat detta inom projekt Tvärförbindelse Södertörn och det alternativet har avförts och Trafikverket kommer inte driva den frågan vidare.

Cykelstråken utmed 259 Glömstavägen och genom Glömstadalen mellan Masmö och väg 226 berörs av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn och gång- och cykelväg utmed Glömstavägen. Inriktning för gång- och cykelvägar inom Tvärförbindelse Södertörn är att uppnå regional standard men avvikelser kan förekomma. Arbete pågår med att förtydliga gång- och cykelvägarna i området inom projekt Tvärförbindelse Södertörn vilket också skulle kunna innebära att Trafikverkets syn på sträckning av regionalt cykelstråk kan komma att skilja sig från det som redovisas i översiktsplanen.

Spår: här redovisas planerad spårväg för Spårväg Syd och utredningsstråk för spårväg. Vad gäller Spårväg Syds planerade passage vid väg 226 vill Trafikverket framföra att den behöver ske planskilt.

Verksamhetsområde. Ett förslag på nytt verksamhetsområde redovisas i närheten av Jordbro i Haninge kommun. Trafikverket tolkar det som att området inte ska ansluta direkt till väg 259 utan via lokalvägnät i Jordbro och där ansluta till väg 259. Områdets trafikpåvekan på statligt vägnät behöver analyseras i senare skeden.

#### Geografiska inriktningar för markanvändning.

För de geografiska inriktningarna vill Trafikverket allmänt framföra vikten av att den trafikpåverkan som kommunens exploatering medför på befintlig och planerad infrastruktur analyseras noggrant och att exempelvis buller, vibrationer, luftkvalitet och risk kan hanteras utan påverkan på statlig infrastruktur. Det är vidare viktigt att i tidigt skede innan planeringen kommit för långt säkerställa hur brister kan hanteras utan att funktion för statlig infrastruktur påverkas negativt.

Brister och åtgärdsförslag som berör Trafikverkets infrastruktur behöver diskuteras med Trafikverket och skapar behov av åtgärdsvalstudier.

Det är även viktigt att bebyggelseutveckling sker samordnat med nödvändiga åtgärder för transportsystemet.

Samtliga områden ligger utmed delar av vägsystemet som är hårt belastat och det är mycket viktigt att säkerställa goda förutsättningar för kollektivtrafik och goda gång- och cykelförbindelser.

För områdena Flemingsberg, Kungens kurva, Centrala Huddinge-Sjödalen/Fullersta och Vårby hänvisar Trafikverket till sina yttranden för utvecklingsplanerna.

Områdena Skogås och Trångsund, Loviseberg och Segeltorp kommer utredas närmare och är inte detaljerat beskrivna och det är därför svårt för Trafikverket kommentera dessa mer detaljerat.

Trafikverket vill dock översiktligt kommentera delar av de geografiska inriktningarna nedan. Som framgår ovan hänvisar vi dock i huvudsak till yttranden över utvecklingsplanerna.



## Flemingsberg:

Nedsänkning av väg 226 är en central del av det planerade trafiksystemet i Flemingsberg. Både för att spårväg syd ska kunna passera väg 226 och för att kunna bygga trafikplats Flemingsbro. I nuläget är nedsänkning av 226 inte prioriterad i länsplan för transportinfrastruktur och det är inte säkert om eller när åtgärden kommer prioriteras. Det är viktigt att Huddinge analyserar vilken omfattning av exploatering utifrån trafikpåverkan på statlig infrastruktur som är möjlig utan att det planerade trafiksystemet genomförs

Överdäckning av järnväg är inte beslutad och det återstår utredningar för att säkerställa genomförbarhet.

Resultat av genomförda åtgärdsvalstudier såsom väg 226 Vårsta – Södra länken och bytespunkt Flemingsberg behöver beaktas.

## Kungens Kurva:

Den överdäckning av E4/E20 som kommunen avser möjliggöra har Trafikverket inte tagit ställning till. Förutsättningar för eventuell utredning behöver diskuteras ytterligare. Även andra markanvändningsförslag som direkt berör E4/E20 behöver diskuteras ytterligare.

## Centrala Huddinge- Sjödalen och Fullersta:

Befintlig väg 259- Storängsleden är en statlig väg. Inriktningen i projekt Tvärförbindelse Södertörn är att väghållarskapet ska ändras men inga beslut är tagna. Vid ändrat väghållarskap ser Trafikverket att vägen fortsatt har en omledningsfunktion som behöver överenskommas med Huddinge. Fram till dess att väghållarskapet ändras behöver vägen beaktas utifrån den funktion vägen har som statlig väg.

Skrivning om hänsyn till riksintressen bör utvecklas så att befintlig väg 259 och del av väg 226 omfattas. Vad gäller ytterligare spår i ytläge för västra stambanan är Trafikverkets syn att det markanspråket är en del befintligt riksintresse. Se även synpunkter under Riksintresse.

Resultat av genomförda åtgärdsvalstudier såsom väg 226 Vårsta – Södra länken behöver beaktas.

## Vårby

Det bör framgå att riksintresse för befintlig väg 259 också behöver beaktas.

Det finns även utmaningar kring korsningspunkter mellan Tvärförbindelse Södertörn och spårväg syd som för närvarande diskuteras inom ramen för Spårväg syds lokaliseringstudie.

## Skogås och Trångsund

Resultat av genomförd åtgärdsvalstudie för väg 73 behöver beaktas.

Viktigt att säkerställa goda förutsättningar för kollektivtrafik då väg 73 har och fortsatt kommer ha framkomlighetsproblem.

## Loviseberg

I delar av Loviseberg är Tvärförbindelse Södertörn planerad i tunnel vilket medför



begränsningar för markanvändning som behöver beaktas. Intrång i vägtunnelns skyddszon ska ej ske.

Det finns även utmaningar kring korsningspunkter mellan Tvärförbindelse Södertörn och spårväg syd som för närvarande diskuteras inom ramen för Spårväg syds lokaliseringsutredning.

### *Inriktningar*

Översiktsplanens olika inriktningar berör Trafikverket på ett antal områden. Nedan kommenteras några av inriktningarna utifrån områden som särskilt berör Trafikverket.

### Bebyggelse i närheten av statliga vägar och järnvägar

Trafikverket anser att det vore bra med ett avsnitt om behovet av byggnadsfritt avstånd invid statliga vägar och järnvägar.

**Väg:** Byggnadsfritt avstånd invid väg beror på ett antal faktorer såsom trafiksäkerhet, risk, buller, vibrationer, luftkvalitet och möjlighet att utveckla vägen med mera. Exakt behov av byggnadsfritt avstånd till olika vägar behöver fastställas i senare skeden i planeringen.

**Järnväg:** Trafikverket anser att ny bebyggelse inte ska tillåtas inom 30 meter från närmsta spårmit. Från framtida spår kan 25 meter vara utgångspunkt. Ytterligare avstånd kan vara nödvändigt beroende på buller, vibrationer, stomljud, risk med mera.

För vägar intill järnväg finns särskilda krav på avstånd utifrån elsäkerhet och hastighet på väg och järnväg.

Vid planering av bebyggelse ovanför och invid tunnlar för väg och järnväg behöver kommunen säkerställa att tunnelanläggningar inte påverkas negativt. Intrång i tunnelarnas skyddszone ska inte ske.

Kopplat till byggnadsfritt avstånd vill Trafikverket även framföra att detaljplaner som utgångspunkt inte ska innebära eller förutsätta intrång eller behov av åtgärder i vägområde eller järnvägsfastighet.

### *Trafik*

Som nämns ovan är den huvudsakliga inriktningen att exploatera i lägen med goda förutsättningar för en hög andel kollektivtrafikresande samt resor med gång- och cykel bra. Redovisad bebyggelseutveckling i lägen utan goda möjligheter till kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser är inte positivt utifrån möjlighet att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Trots att majoriteten av föreslagen exploatering planeras i goda kollektivtrafiklägen kommer biltrafiken öka även om ambitionen att det totala trafikarbetet ska minska framgår i planen. Som framgår i planen är det övergripande vägsystemet i regionen hårt belastat och kommer även i framtiden ha framkomlighetsproblem, trots utbyggnad av objekt som finns i gällande infrastrukturplaner som exempelvis Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn.



Det är därför mycket viktigt att den trafikpåverkan som kommunens exploatering medför på befintlig och planerad infrastruktur analyseras noggrant. Det är vidare viktigt att i tidigt skede säkerställa hur befintliga brister och brister som uppstår med anledning av exploatering kan hanteras utan att funktion för statlig infrastruktur påverkas negativt. Trafikverket saknar en tydligare skrivning i exempelvis inriktningen prioritera gång, cykel och kollektivtrafik och i andra relevanta delar om att bebyggelseutveckling behöver ske samordnat med infrastrukturutvecklingen och att nödvändiga analyser och utredningar avseende trafikpåverkan på statlig infrastruktur görs i samband med detta. Former och förutsättningar för nödvändiga åtgärder som berör statlig infrastruktur bör vara överenskomna innan detaljplaneskede.

Angående punkt 7 på sida 58 vill Trafikverket även framföra att det är väsentligt med kommunala huvudgator med tillräcklig kapacitet som kan omhänderta lokal trafik så att inte den lokala trafiken omfördelas till det övergripande vägnätet.

Kommunen redovisar ett stamnät för kollektivtrafik som även omfattar statliga vägar. På stamnätet anges att kollektivtrafiken ska ges tillräckligt utrymme. Trafikverket håller med om att framkomlighet för kollektivtrafik är viktigt men vill även poängtera att framkomlighet på det statliga vägnätet är viktig även för andra transporter, exempelvis näringslivets transporter.

Det är bra att en Trafikanalys tagits fram. Trafikverket har en pågående dialog med Huddinge om vad Trafikverket anser behöver beaktas i kommunala trafikanalyser och modeller. Bland annat anser Trafikverket att det är viktigt att kommunens analys och modell går att relatera till Trafikverkets basprognos. I nuläget ser inte Trafikverket att det kan göras på ett bra sätt vilket gör det svårt för Trafikverket att kunna dra säkra slutsatser om konsekvenser på det övergripande vägnätet.

Kommunens analys visar på framkomlighetsproblem som kan vara svåra att lösa och som även berör riksintresseanläggningar. Det ser exempelvis ut att uppstå köbildning i trafikplats Solgård i Tvärförbindelse Södertörn som behöver studeras vidare. Trafikverket anser att det är viktigt att dialogen om kommunens modell och trafikanalys fortsätter för att kunna bedöma konsekvenser för vägsystemet generellt men även för vägar som är utpekade som riksintresse.

Trafikverket saknar i Trafikanalysen ett resonemang om näringslivets transporter, särskilt kopplat till tung godstrafik. Trafikverket anser det skulle vara bra om det ingick ett resonemang över hur kommunens utveckling påverkar godstrafikens framkomlighet och hur mycket nya godstransporter som förväntas tillkomma.

Trafikverket anser även att det skulle vara önskvärt med en tydligare beskrivning av det statliga vägsystemet utifrån dess funktion i trafiksystemet. Förutom att redovisa anläggningar av riksintresse skulle vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet beskrivas. Det funktionellt prioriterade vägnätet är redovisat i Nationella vägdatabasen (NVDB) och det finns även information på Trafikverkets hemsida.

### Infrastrukturprojekt

På sida 47 presenteras ett antal infrastrukturprojekt som kommunen lyfter fram



som särskilt viktiga. För att öka tydligheten anser Trafikverket att det tydligare bör framgå vilka infrastrukturprojekt som är beslutade och där formell planläggning pågår. Trafikverket vill även lämna följande kommentarer till några av projekten.

Utveckla Flemingsberg som storregional bytespunkt: Det bedrivs ingen formell järnvägsplan för Trafikverkets infrastruktur kopplat till bytespunkten. Däremot pågår samarbete utifrån resultat i åtgärdsvalstudie – bytespunkt Flemingsberg. Fysisk planläggning av väg och järnväg kan aktualiseras i framtiden.

Det är bra att Huddinge beaktar utrymmesbehov för ytterligare spår Järna-Flemingsberg. Trafikverket vill dock framföra att behovet av ytterligare spår i ytläge och markanspråket som det aktualiserar utmed Västra Stambanan behöver beaktas genom hela kommunen då det är en del av riksintresset. I nuläget finns inte medel eller beslut om järnvägsplan för ytterligare spår.

Vad gäller Tvärförbindelse Södertörn så pågår arbete med vägplan som är inlämnad för fastställelse. Det verkar ha skett en felskrivning då det står att järnvägsplan pågår.

Vad gäller gång- och cykelväg utmed Glömstavägen så pågår vägplan för gång- och cykelväg utmed del av Glömstavägen. Andra delar ligger inom projekt Tvärförbindelse Södertörn och vissa delar ska kommunen utveckla.

### Trafiksäkerhet

Det är positivt att planen lyfter vikten av god hälsa och trygghet och pekar ut vikten av att prioritera utrymme för fotgängare och cyklister samt vikten av att utgå från behoven hos barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Trafikverket ser dock att en övergripande inriktning vad gäller trafiksäkerhet skulle vara tydligare i fler delar än inriktningen prioritera gång- cykel och kollektivtrafik.

På sida 60 anges att tillgänglighetsanpassning ger en fördel för många grupper. Trafikverket vill även framföra att trafiksäkerhetsåtgärder som utgår från förutsättningar hos barn, äldre och personer med funktionsnedsättning också är till nytta för flera trafikantgrupper.

Det vore även positivt med ett tydligare förhållningssätt till nollvisionen i avsnitt om mål och andra relevanta delar.

Nedan följer några utgångspunkter som utifrån ett hållbarhetsperspektiv Trafikverket vill lyfta fram.

Sedan Agenda 2030 antogs ses trafiksäkerhet som en del av det globala hållbarhetsarbetet. Trafiksäkerhet ses som en hållbarhetsaspekt som behöver länkas ihop med andra hållbarhetsaspekter för att skapa säkra, trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer. Målet om God hälsa och välbefinnande omfattar även mål för att minska antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafikolyckor.

Sedan beslutet om Nollvisionen har antalet omkomna och allvarligt skadade bilåkande minskat avsevärt. Utvecklingen har inte varit lika positiv för fotgängare och cyklister. En hållbar utveckling förutsätter därför ett ökat fokus på ökad

trafiksäkerhet för cyklister och fotgängare. Här kommer kommunernas insatser att vara avgörande för att kraftigt minska omkomna och allvarligt skadade cyklister och fotgängare. God standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar är viktigt och att utformning av infrastrukturen tar hänsyn till fotgängares och cyklisters behov.

Genom införlivandet av barnkonventionen i svensk lagstiftning sätts ytterligare fokus på barns rättigheter, där även barns rätt till säker mobilitet är ett delområde. Mycket av detta handlar om insatser för säker gång och cykling.

Äldre personer som skadas i fallolyckor i vägmiljö ökar. Därför behövs strategier som även beaktar att en växande befolkning av äldre personer med andra fysiska förutsättningar än yngre vuxna i större utsträckning kommer att behöva nyttja trafiksystemet i framtiden.

#### Gång- och cykel

Det är positivt att planen har en ambitiös och tydlig inriktning att skapa bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Att uppnå en hög andel gång- och cykeltrafikanter är bra och viktigt men har begränsad påverkan på färdmedelsandelar.

Mellan Vårby och väg 226 driver Trafikverket projekt som påverkar gång- och cykelvägar som redovisas i översiktsplanen. Arbete pågår och resultat kan innebära förslag på annan redovisning av exempelvis sträckning av regionala cykelstråk.

#### *Hälsa, miljö och klimat*

##### Klimatanpassning och minskad klimatpåverkan

Det är positivt att klimatanpassning har fått stort utrymme i översiktsplanen. Även Trafikverket har identifierat sårbara punkter i Transportsystemet inom Huddinge kommun kopplat till klimatförändringar, inte minst konsekvenser av ökad risk för skyfall. Detta gäller både väg- och järnvägssystemet. Det är viktigt att fortsatt utveckling av Huddinge inte innebär att vattenflöden, t.ex. vid skyfall, innebär nya eller förhöjda risker för Trafikverkets anläggningar. På vissa platser i transportsystemet som är särskilt känsliga kan det också finnas skäl att tillämpa större aktsamhet gentemot klimatförändringar, t.ex. genom att utgå från kraftigare regn än 100-årsregn. Samverkan i frågor som hantering av risk för översvämningar och andra frågor inom klimatanpassningsområdet är fortsatt viktig.

Trafikverket ser vidare positivt på Huddinges ambition att arbeta med klimat- och miljöpåverkan från byggransporter. Samordning av byggmassor är också en central del flera av Trafikverkets större projekt. Att kunna samverka mellan olika aktörer kring byggmassor möjliggör att byggmaterial bättre kan användas cirkulärt.

Huddinge beskriver på ett bra sätt hur en effektiv och pålitlig gods- och varuförsörjning kan minska klimatutsläpp i kommunen. Trafikverket konstaterar att Kommunen korsas av järnvägsnätet, som är en viktig korridor för godstransporter. Huddinge kommun har idag ingen egen terminal för godstrafik



men det finns i nära anslutning, både i Jordbro och Västberga. Fortsatt hög tillgänglighet för godstrafiken till/från dessa terminaler har betydelse för att möjliggöra överflyttning, inte minst mellan Jordbro och de verksamhetsområden som ligger i östra delen av kommunen.

Kommunen framför att etablering av laddinfrastruktur är nödvändig för att möjliggöra en omställning av transportsektorn, både för privata och näringslivets transporter. Trafikverket delar denna uppfattning och konstaterar samtidigt att stommen vad gäller laddinfrastruktur troligtvis kommer att finnas hos privata aktörer eller på semipublika anläggningar, varför det är fortsatt viktigt att jobba för en förstärkning av elnätet till platser med mycket transporter. Vad gäller publika laddplatser konstaterar Trafikverket att det i översiktsplanen kan vara lämpligt att peka ut platser som kan vara lämpliga för uppställning och laddning av tunga fordon, då dessa anläggningar på sikt kan bli ytkrävande men också kräva ett utbyggt elnät.

### Buller, vibrationer och luftkvalitet

Som framgår i översiktsplanen är det viktigt att buller, vibrationer och luftkvalitet kan hanteras utifrån riktvärden och miljökvalitetsmål i kommande planer. Både utifrån aktuell och prognostiserad trafik. Detta blir särskilt viktigt då mycket av kommunens planerade bebyggelse tillkommer i närheten av högtrafikerade vägar och järnvägar.

Avsnittet om hälsosamma och livskraftiga livsmiljöer skulle kunna kompletteras med information om stömljud. Trafikverket anser att 32 dBA L<sub>max</sub>(F) ska tillämpas vid nybyggnad intill statlig infrastruktur.

Vid planering i närheten av statliga vägar och järnvägar anser Trafikverket att hantering av buller, vibrationer, luftkvalitet och stömljud ska kunna hanteras inom planområdet och inte vara beroende av åtgärder på statlig infrastruktur eller inom vägområde eller järnvägsfastighet.

### Barriärer och spridningssamband

På sida 78 i stycke 12 anges att kommunen stödjer Trafikverkets planerade sociodukt i samband med utbyggnad E4/E20. Trafikverket vill förtydliga att det inte är en sociodukt som planeras över E40/E20 utan en passage under vägen som gör att sambandet mellan Vårby och Gömmaren stärks.

### *Riksintressen*

Trafikverket anser att skrivningar om riksintressen för kommunikationer behöver förtydligas.

På sida 107 anser Trafikverket att det tydligare ska framgå att område av riksintresse för kommunikationsanläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar och att kommunen behöver beakta riksintressena i sin planering så att påtaglig skada inte uppstår.

Trafikverket anser även att det vore positivt om översiktsplanen hade en beskrivning och resonemang om riksintresseanläggningarnas



influensområde/påverkansområde. Information om hur Trafikverket ser på riksintressenas influensområde finns exempelvis i Trafikverkets PM Riksintressen för trafikslagets anläggningar (TRV 2010/13990) PM finns på Trafikverkets publika hemsida.

[https://www.trafikverket.se/contentassets/abd1df346fe0447e8721eab6d8fcb665/pm\\_riksintressen\\_for\\_trafikslagets\\_anlaggningar\\_2010-11-17.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/abd1df346fe0447e8721eab6d8fcb665/pm_riksintressen_for_trafikslagets_anlaggningar_2010-11-17.pdf)

Trafikverket anser inte att skrivningar i avsnittet Så här gör vi för att uppnå målen på sida 108 ger en tydlig bild över hur trafikslagets riksintressen behöver beaktas och anser att skrivningar bör ändras.

På många ställen framförs att riksintresset beaktas genom att kommunen hänvisar till förändring och utveckling av anläggningar såsom överdäckning samt utveckling av stationer. Detta ger enligt Trafikverket inte en rättvisande beskrivning för hur kommunen behöver beakta riksintresset. För vissa åtgärder som kommunen hänvisar till såsom överdäckningar och utveckling av stationer saknas det beslut och utredningar för slutligt ställningstagande om lämplighet. För överdäckning av E4 och utveckling av Huddinge station behöver en mer grundläggande diskussion om behovet föras innan eventuell utredning kan starta.

Trafikverket anser vidare att kommunens skrivning om att förlägga eventuellt tillkommande spår genom centrala Huddinge i tunnel inte innebär att riksintresset beaktas, tvärtom. Om inte ytterligare spår i ytläge beaktas anser Trafikverket att det kan ses som påtaglig skada på riksintresset för Västra Stambanan.

Trafikverket anser att skrivningar mer bör inriktas på att kommunen i sin planering och stadsutveckling behöver beakta riksintressenas markanspråk, funktion, påverkansområde och möjlighet att utvecklas snarare än att ange eventuella förändringar som inte är beslutade eller överenskomna. Förändring och utveckling av kommunikationsanläggningar kan vara en del i att beakta riksintresset men det är enligt Trafikverket inte det primära eller det mest lämpliga sättet att beakta riksintresset.

Trafikverket vill förutom ovan lämna följande kommentarer på avsnittet Så här gör vi för att uppnå målen på sida 108.

#### Stycke 5 om Tvärförbindelse Södertörn:

Skrivningen ger enligt Trafikverket inte en tydlig bild över hur riksintresset bör beaktas. Rent formellt är det Trafikverket som ansvarar för vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Det är inte heller ett nytt riksintresse. Riksintresseanspråket för Tvärförbindelse Södertörn är utpekade sedan tidigare.

Stycke 6 om Västra Stambanan: Skrivningen ger enligt Trafikverket en missvisande bild av hur riksintresset för Västra stambanan behöver beaktas. En överdäckning av järnvägen i Flemingsberg är inte beslutad och är enligt Trafikverket inte direkt kopplat till att beakta riksintresset. Västra Stambanan är ett befintligt riksintresse och som en del av att möjliggöra utveckling av riksintresset bevakar Trafikverket möjligheten att anlägga ytterligare spår från Järna in mot Älvsjö i ytläge invid befintliga spår. För att kommunen ska kunna beakta riksintresseanspråket för utveckling av anläggningen har Trafikverket tagit fram spårplaneringar. Trafikverket avser även genomföra en riksintresseprecisering



för Västra Stambanan. Trafikverket anser även att känslighetsanalys för buller som beaktar den trafik som en utbyggnad möjliggör ska genomföras i samband med den kommunala planeringen.

Huddinge anger vidare att framtida spår behöver förläggas i tunnel norr om Flemingsberg. Trafikverket anser inte att detta är förenligt med att beakta riksintresset för Västra Stambanan. För att inte riskera påtaglig skada på riksintresset anser Trafikverket att Huddinge kommun i sin planering behöver utgå från ytterligare spår i ytläge. Trafikverket anser inte att det behöver ske en samplanering för att ändra befintligt riksintresseanspråk som innebär ytläge. Om beslut tas om formell fysisk planläggning för ytterligare spår innebär det att en järnvägsplan behöver tas fram. Det är i den processen som slutlig lokalisering beslutas och i den processen involveras kommunen.

Trafikverket anser inte heller att en utbyggnad av ytterligare spår genom kommunen mot Älvsjö nödvändigtvis är beroende av fortsatt utbyggnad in mot Stockholm Central.

#### Stycke 7 om att värna befintliga och planerade riksintressen:

Trafikverkets utpekande av riksintressen anger befintliga, planerade och framtida riksintresseanspråk. Trafikverket anser att skrivningen bör omfatta samtliga. Trafikverket anser även att skrivningen ska formuleras så att det även framgår att planering och stadsutveckling ska ske så att riksintressets markanspråk, funktion enligt dess funktionsbeskrivning och påverkansområde beaktas så att påtaglig skada inte uppstår. Det är bra att det i befintlig text står att drift och underhåll ska tillgodoses.

#### Stycke 8 om överdäckning av E4 vid Kungens Kurva:

Trafikverket har inte tagit ställning till kommunens önskemål om överdäckning av väg E4 vid Kungens kurva och anser inte att det är en fungerande beskrivning av hur riksintresset för väg E4 ska beaktas. Huruvida en överdäckning är lämplig eller genomförbar ser Trafikverket är en annan fråga än att beakta riksintresset.

#### Stycke 9 om Tvärförbindelse Södertörn och ändring av befintligt riksintresse för väg 259:

Trafikverket anser att befintligt riksintresseanspråk för väg 259 gäller och ska beaktas till dess att ett beslut fattas om något annat. Ett utfall av framtida översyn av riksintressen när Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd kan vara att befintligt anspråk för väg 259 tas bort. Trafikverket anser att skrivningen bör ändras till att Trafikverkets framtida översyn av riksintresse kan innebära förändring av riksintresseanspråk för befintlig väg 259.

#### Stycke 10 om station Flemingsberg och station Huddinge centrum:

Trafikverket anser att skrivningen är missvisande. Åtgärder för att utveckla Flemingsberg Station utifrån Åtgärdsvalstudie bytespunkt Flemingsberg är inte beslutade och det återstår utredningsbehov. Huddinge kommuns förslag och framförda behov av utveckling av Huddinge station har inte Trafikverket tagit ställning till. Vad gäller begreppen storregional bytespunkt och regional bytespunkt anser Trafikverket att Flemingsberg mer är att betrakta som en



regional bytespunkt och Huddinge station är en inomregional bytespunkt eftersom det inte stannar några regionalåtgång där.

På sidan 109 beskrivs utpekade riksintressen för vägar och järnvägar. Trafikverket anser att det skulle bli tydligare om även luftfartens och sjöfartens riksintresse beskrivs här.

Trafikverket har genomfört en översyn av riksintressen för kommunikationer avseende väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Våren 2022 bedömer Trafikverket att ett uppdaterat utpekande av riksintressen kommer beslutas. Detta yttrande utgår dock från befintligt beslut. En uppdatering av funktionsbeskrivningarna som finns på Trafikverkets hemsida kommer troligtvis även att göras.

Som nämns i avsnittet ovan under trafik anser Trafikverket att det är viktigt att den kommunala trafikanalysen kan relateras till basprognosen för att kunna värdera resultat. Trafikverket har svårt att värdera resultatet i trafikanalysen och ser behov av fortsatt dialog om detta. Det är särskilt viktigt eftersom trafikanalysen visar på framkomlighetsproblem på vägar som är utpekade som riksintresse.

## Region Stockholm

### *Sammanfattning*

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

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

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

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

### *Region Stockholms yttrande*

#### Allmänna synpunkter

Region Stockholm ser positivt på att planen tydligt, och inom flera områden, beskriver hur den förhåller sig till den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050.



Förslaget ligger i huvudsak i linje med RUFSS 2050 men några områden behöver förtydligas.

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

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

#### Mellankommunala frågor av regionalt intresse

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

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

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

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

#### Befolkning och bostäder

Region Stockholm kan konstatera att Scenario 1 och 2 i kommunens



befolkningsprognoser är klart högre än befolkningsframskrivningarna i RUFSS 2050 och SCB:s basprognos. Siffror i RUFSS bygger på en samlad bedömning av förväntad befolkningsökning i länet, inte enskilda kommuners bedömningar och politiska målsättningar. Nya befolkningsframskrivningar för hela östra Mellansverige håller på att tas fram och borde kunna användas.

### Markanvändning och bebyggelsestruktur

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

### Regionala stadskärnor

Region Stockholm stödjer kommunens ambition att utveckla de regionala stadskärnorna i linje med RUFSS 2050. Det är positivt att Huddinge kommun planerar för en hög funktionsblandning i framför allt Flemingsbergs centrala delar och i anslutning till kollektivtrafik och planerad bytespunkt. Plankartans redovisning av de regionala stadskärnorna speglar inte ambitionsnivån i texten. Avgränsningen av kärnorna är också svår att utläsa på kartan. Detta kan med fördel justeras i linje med kommunens ambitionsnivå att utveckla de regionala stadskärnorna. Region Stockholm är positiv till kommunens ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, se också under rubriken Transportsystem.

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

### Transportsystem

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

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

### Kollektivtrafik och vägnät

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



Region Stockholm ser positivt på att kommunens stamnät för kollektivtrafik utvecklas och Region Stockholm via sin trafikförvaltning vill fortsatt samverka med kommunen i frågan. En god samverkan är central för att säkerställa busstrafikens framkomlighet och funktionalitet. Framkomlighet för kollektivtrafiken är en förutsättning för kollektivtrafikens effektivitet, dess attraktivitet, dess förmåga att vinna andelar av de motoriserade resorna, och därmed dess förmåga att bidra till minskad klimatpåverkan. Framkomligheten för kollektivtrafiken i gatunätet säkerställs i detaljplaner, som kommunen och inte Region Stockholm har rådighet över. Däremot riskerar Region Stockholm att få bära kostnaderna av fördröjningar i kollektivtrafiken som framkomlighetsproblem orsakar. För att säkerställa en god framkomlighet för kollektivtrafiken föreslår Region Stockholm att översiktsplanen kompletteras med en text om hur Huddinge kommun avser hantera detta i detaljplanefaser. Region Stockholm föreslår vidare att planen kompletteras med en text om vikten av att säkerställa god framkomlighet och utvecklingsmöjlighet för lokala busslinjer, eftersom stora områden i Huddinge endast kan kollektivtrafikförsörjas med dessa.

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

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

I aktualitetprövningen för Spårväg Syd under 2020 - 2021 har det konstaterats att den så kallade referenslinjen kräver justeringar för att kunna genomföras, innan inriktning för järnvägsplan och systemhandling beslutas. Det handlar både om teknisk och kostnadsmässig genomförbarhet. Region Stockholm ser fram emot fortsatt nära samverkan med Huddinge kommun i denna fråga, för att hitta det mest lämpliga alternativet. Ett sådant alternativ kan därefter redovisas i översiktsplanen.

Planen har en ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbygga befintliga barriärer, vilket ligger väl i linje med RUFS 2050. Nedsänkning av Huddingevägen och en överdäckning av järnvägen har i detta avseende en betydelse för att uppnå planens ambition, men Region Stockholm påtalar att det saknas en finansiering av detta hos ansvariga parter. Region Stockholm delar kommunens uppfattning om betydelsen av att tillskapa lokala



kopplingar mellan Flemingsberg och centrala Huddinge. Region Stockholm understryker vikten av en fortsatt dialog med Trafikverket gällande hur det lokala vägnätet ska kopplas ihop när Tvärförbindelse Södertörn byggs ut.

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

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

### Gods och logistik

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

### Järnväg

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

### Cykel

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

### Flygkorridorer

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

### Gröna livsmiljöer och grönstruktur

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



## Kultur- och kulturmiljö

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

Samrådsförslaget saknar en beskrivning av kulturmiljö som allmänt intresse och upplysningar om hur kommunen förhåller sig till detta. Det kulturmiljöprogram som översiktsplanen refererar till är förvisso aktuellt men översiktligt och avser ett begränsat antal typologier och exempelområden och är därmed inget fullständigt kunskapsunderlag. Region Stockholm föreslår att kulturmiljö inte redovisas på hänsynskartan utan på markanvändningskartan, för att undvika att kulturmiljö uppfattas som en begränsningsfaktor. Kulturmiljön är dessutom svår att identifiera på hänsynskartan, vilket gör kartan svår använd. Kulturmiljö kan med fördel förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

## Landsbygd

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

## Klimat

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

## Folkhälsa

Region Stockholm är positiv till att översiktsplanen lyfter viktiga folkhälsoaspekter såsom en trygg och hälsofrämjande boende- och vardagsmiljö, eftersom det kan främja både den psykiska och den fysiska hälsan på såväl individ som områdes- och befolkningsnivå. Psykisk hälsa och välbefinnande hos



befolkningen är en viktig förutsättning för en hållbar utveckling av flera aspekter av samhället.

## Södertörns brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund har inget att erinra.

## Försvarsmakten

### *Försvarsmakten i samhällsplaneringen*

Försvarsmakten ansvarar, i enlighet med förordningen om hushållning med mark- och vattenområden (1998:896), för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ miljöbalken). Försvarsmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarsmakten fattade beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 2022-01-26, FM2021-25290:1.

I begreppet militär del ingår även andra myndigheters områden och verksamhet så som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och Försvarets materielverk (FMV), varför Försvarsmakten företräder även dessa vad gäller riksintressen och samhällsplanering.

Försvarsmaktens huvuduppgift är enligt förordning (2007:1266) med instruktion för Försvarsmakten att försvara Sverige mot ett väpnat angrepp. I detta uppdrag ingår att Försvarsmakten ska främja Sveriges säkerhet och kunna hävda Sveriges territoriella integritet. För att kunna verka i enlighet med detta uppdrag behöver det säkerställas och skapas förutsättningar för myndigheterna inom totalförsvarets militära del att bedriva verksamhet över tid på bland annat övnings- och skjutfält, flyg- och marina övningsområden, flygbaser, flygflottiljer, marinbaser. Därtill behöver möjligheter att nyttja bland annat anläggningar, tekniska system och områden för försvarsplanering säkerställas.

De riksintressen och områden av betydelse som påverkar kommuner, länsstyrelser eller andra aktörer i plan- och lovärenden eller tillståndsärenden redovisas i Försvarsmaktens riksintressekatalog. Riksintressekatalogen finns tillgänglig länsvis på Försvarsmaktens hemsida: [www.forsvarsmakten.se/riksintressen](http://www.forsvarsmakten.se/riksintressen).

### *Försvarsmakten i tillväxt*

Det säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa har över tid försämrats. Ett väpnat angrepp mot Sverige kan inte uteslutas. Mot bakgrund av detta har regeringen i propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop 2020/21:30, 2020-10-14) lämnat förslag till riksdagen om mål och inriktning för det svenska försvaret. Riksdagen godkände den 15 december 2020 regeringens förslag till ett övergripande mål för totalförsvaret, nya mål för det militära och civila försvaret, inriktningen för Försvarsmaktens krigsorganisation samt förändringar i Försvarsmaktens grundorganisation vilket bl.a. innebär att ett antal nya regementen återinrättas (bet. 2020/21:FöU4, rsk. 2020/21:135, rsk. 2020/21:136). Regeringen har därefter beslutat om inriktning för Försvarsmakten 2021–2025 (dnr. Fö2018/01425, 2020-12-17).



För Försvarsmakten innebär detta att antalet krigsförband i krigsorganisationen succesivt utökas under perioden 2021-2030 vilket i förlängningen betyder att organisationen förstärks med både personal och materiel. Regeringens inriktning innebär även att fem regementen och en flygflottilj återinrättas i Arvidsjaur, Göteborg, Kristinehamn, Uppsala, Falun och Sollefteå med utbildningsdetachement i Östersund, av geografiska-, beredskaps- och utbildningsskäl. Detta tillsammans med förstärkningarna av krigsorganisationen leder till ett ökat behov av investeringar i infrastruktur. Därutöver är tillgång till övnings- och skjutfält av avgörande betydelse för Försvarsmaktens möjlighet att nå de politiskt uppsatta målen.

Det är i ljuset av ovan som skyddet av riksintressen för totalförsvarets militära del framgent måste beaktas. För att Försvarsmakten ska kunna tillväxa i enlighet med försvarsbeslutet pågår kontinuerligt en översyn av riksintressen och påverkansområden för totalförsvarets militära del i landet.

### *Riksintressen för totalförsvarets militära del i Huddinge kommun*

Riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap 9 § andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintressena. Försvarsmakten redovisar även områden av betydelse enligt 3 kap 9 § första stycket.

Huddinge kommun berörs av följande öppet utpekade påverkansområden tillhörande riksintressen för totalförsvarets militära del:

- ***Påverkansområde väderradar*** tillhörande ***riksintresset Håtuna väderradar***.

Ett *påverkansområde väderradar* är ett påverkansområde kring en väderradar. Inom detta område riskerar vindkraft och andra höga objekt skada väderradarstationen varför särskilda analyser behöver genomföras av Försvarsmakten innan sådana uppförs. Påverkansområdet utgörs av ett cirkulärt område med 50 kilometers radie i förhållande till väderradarstationen.

Inom påverkansområde väderradar ska alla ärenden gällande uppförande av höga objekt remitteras Försvarsmakten för bedömning av påtaglig skada.

- ***Påverkansområde övrigt***

Ett *påverkansområde övrigt* är ett område kring ett riksintresse eller område av betydelse för totalförsvarets militära del. Uppgifter om den exakta lokaliseringen av riksintresset eller området av betydelse samt uppgifter om vilken verksamhet som bedrivs där omfattas av sekretess enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Själva



påverkansområdet omfattas inte av sekretess. Utpekandet av ett påverkansområde övrigt säkerställer Försvarmaktens möjlighet att bevaka att åtgärder som sker i området inte medför skada på riksintresset eller området av betydelse. Vilka åtgärder som riskerar att skada riksintresset eller området av betydelse kan inte anges på förhand.

Inom detta område ska bland annat alla plan- och lovärenden remitteras till Försvarmakten för bedömning av påtaglig skada.

Utförligare beskrivning av dessa områden, deras värden samt exempel på vilka åtgärder som kan riskera påtaglig skada finns att läsa i aktuell riksintressekatalog.

För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och inte alls kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Definitionen vad som är sammanhållen bebyggelse i detta sammanhang utgår från Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarmakten.

#### *Försvarmaktens bedömning och synpunkter*

Riksintressen för totalförsvarets militära del bedöms i stort korrekt redovisade och beskrivna i översiktsplanen. För fortsatt stöd gällande redovisning och beskrivning av dessa kan texten ovan användas eller riksintressekatalogen för Stockholms län med tillhörande kartunderlag.

Försvarmakten vill betona att det är av stor vikt att exempelvis kommande planer, lov och tillståndsärenden remitteras Försvarmakten. Detta för att bland annat säkerställa att ingen skada sker på riksintressen som omfattas av sekretess som inte kan redovisas öppet på en karta.

#### **Stockholms universitet**

Stockholms universitet har av Huddinge kommun inbjudits att inkomma med synpunkter på kommunens reviderade översiktsplan med sikte på år 2050. Universitetet har följande att anföra.

Översiktsplanen inleds med fyra huvudmål som ramar in och genomsyrar hela planen. Målen dras från FN:s Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen och de fyra valda målen är relevanta och dynamiska, med låg risk att bli obsoleta i den nära framtiden. Däremot är delmålen relativt vaga och svåra att bedöma, vilket gör att det kommer att bli svårt att utvärdera kommunens arbete framöver i termer av vilka mål som uppnås och hur väl de uppnås. Målen presenteras parallellt och det kan finnas risk för konflikter mellan målen, men kanske också möjliga synergieffekter, som kommunen borde beakta inför planeringen av arbetet.

Huddinge kommun karaktäriseras idag av närhet till naturområden. Det är positivt att översiktsplanen gynnar och försöker värna dessa resurser. Lika viktiga är dock stadsparkerna, som är mycket mer tillgängliga för alla och uppfyller en delvis annan roll än tätortsnära naturområden. Det är tydligt på kartorna att det finns



stora områden som domineras av befintlig eller planerad bebyggelse med alltför lite urbana parker. Med tanke på målen, i synnerhet mål 2, 3 och 4, kan stadsparkerna vara en viktig och i vissa situationer nödvändig komponent i markanvändningen.

En annan viktig komponent för att uppnå översiktsplanens mål är arkitektur och gestaltning. Med fokus på hög kvalitet, vilket naturligtvis är önskvärt, kommer också risk för gentrifiering, och därmed kompromisser gällande mål 2. Här finns också en möjlig effekt på mål 4 som rör själva byggmaterialen som, konventionellt, kan vara stora källor för växthusgasutsläpp.

Översiktsplanen lyckas ge en tydlig och konkret bild av kommunens strategi på vissa områden, så som bostadsförsörjning och varierat och kreativt näringsliv. Inom andra områden, som minskad klimatpåverkan och jämlika möjligheter, är strategin mindre tydlig.

Planen har god balans mellan en översikt över hela kommunen, som delvis involverar grannkommunerna, och en redovisning av detaljer för de enskilda regionala stadskärnorna och utvecklingsområdena. På den senare nivån är strategierna mer konkreta och mönster av social segregation och ekologiska "hot spots"/ökningar blir tydliga.

Översiktsplanen är välskriven, pedagogisk, lättläst och informativ och bidrar till att budskapet förmedlas effektivt till läsaren. Planen är en bra grund för samråd, då man som läsare kan se både styrkor och svagheter gällande hur man ska arbeta mot att uppnå målen.

Detta beslut är i rektors ställe fattat av prorektor, professor Clas Hättestrand, i närvaro av universitetsdirektör Åsa Borin. Studeranderepresentanter har informerats och haft tillfälle att yttra sig. Yttrandet har beretts av universitetslektor Salim Belyazid, Institutionen för naturgeografi. Övrig närvarande och föredragande i ärendet har varit utbildningsledare Rikard Skårfors, Ledningssekretariatet (protokollförare).

## Södertörns högskola

### *Sammanfattning*

Översiktsplanen och utvecklingsplanerna utgör ett omfattande material. Inklusive planeringsunderlagen som finns länkade och kopplingar till arbete med till exempel globala utvecklingstrender och Agenda 2030-mål framstår det som ett gediget arbete. Ambitionen med mål, delmål och strategier för att uppnå målen är vällovlig och skapar tydlighet och transparens kring planprocessen. Vissa delar av planen kan med fördel ytterligare konkretiseras med avseende på åtgärder och mätbarhet vilket skulle öka förståelsen för vad kommunen vill uppnå och hur detta ska genomföras.

Enligt Södertörns högskola skulle översiktsplanen kunna kompletteras

- Med tydligare mål/delmål kopplade till kommunens kulturmiljö, kulturarv och kulturhistoria (Mål 1-4)



- Med förtydliganden kring vilka åtgärder och uppföljningsmetoder som planeras för att uppnå mål/delmål i översiktsplanens delar om kunskaps- och innovationsmiljöer som leder till samhällsutveckling (Mål 1). Särskilt delen om Flemingsberg/Levande stadskärna/Öppen universitetsstad
- Med förtydliganden kring vilka åtgärder och uppföljningsmetoder som planeras för att uppnå mål/delmål i översiktsplanens delar om kulturverksamhet och kulturföretagande (Mål 1). Särskilt i stadskärnan Flemingsberg
- Med en tydligare beskrivning av Campus Flemingsbergs/lärosätenas roll och betydelse för kommunens långsiktiga utveckling samt möjligheten för Södertörns högskola att nå universitetsstatus

## *Kommentarer*

### *1. Perspektiv på kulturmiljö, kulturarv och kulturhistoria kan lyftas fram*

Översiktsplanen tar avstamp i fyra delmål som utgår från de globala hållbarhetsmålen.

Framtagande av mål/delmål som kan kopplas till kommunens kulturmiljö, kulturarv och kulturhistoria är skulle stärka de övergripande målen. En vanlig missuppfattning är att förroterna som växte fram i slutet på 1960-talet (de så kallade miljonprogrammen) saknar en historisk förankring som ger dem karaktär och värde men tvärt om finns äldre lämningar kvar insprängda i den moderna bebyggelsen, lämningar som bör lyftas fram i översiktsplanen. En kronologiskt heterogen miljö tillför tidsdjup och en förståelse för att människor med olika kultur och levnadssätt haft sitt hem i området i tusentals år. De undersökningar som gjordes inför etableringen av förroterna har också givit oss kunskap om platserna historia som bättre kan utnyttjas.

Ett exempel som kan ges är Vårby som särskilt beskrivs och pekas ut som ett viktigt utvecklingsområde. Platsens ”unika, naturnära och kuperade läge” lyfts fram i planen och här kunde man passa på att nämna det fantastiska höggravfältet med hundratalet gravar precis intill centrum. Gravarna är från samma tid som den berömda vikingatida silverskatten, funnen i närheten av gamla Vårby gård. Silverskatten är utställd i guldrummet i Historiska museet och innehåller smycken från olika delar av dagens Europa, islamska mynt och ornament från öst. Gravfältet utgör både ett grönt inslag, idag promenerar många genom parken och får sköter betet så att gravfältet inte växer igen, och en högst konkret påminnelse om äldre tider. Att beskriva områdets kulturella mångfald, och vikten av att vårda lämningarna för att ge invånarna en historisk förankring skulle stärka översiktsplanen. Vårby är bara ett exempel, och det är kanske framför allt i dessa tätbebyggda områden det vore viktigt att lyfta fram kulturmiljön så att den kan bevaras och införlivas i nybyggnationer. Översiktsplanen hänvisar till kommunens kulturmiljöprogram, som också kan stärkas genom konkreta exempel på den äldre historien och hur dess lämningar kan tas tillvara.



## *2. Hur kommunen vill skapa en levande stad och rik innovationsmiljö i Flemingsberg kan förtydligas*

Översiktsplanen, liksom en del av underlagen som föregått den, arbetar med vad som verkar vara positiva *målbilder* snarare än konkreta mål. Målen formuleras som påståenden om en önskvärd framtid. Översiktsplanens *Mål 1* är att skapa *Ett levande och växande Huddinge*. Det specificeras till delmålet: ”Vi tar plats i världen genom att göra rum för kunskaps- och innovationsmiljöer som bidrar till samhällsutveckling”.

Målet och delmålet gäller hela kommunen. För kommundelen Flemingsberg verkar det här målet delas upp i två, som rör den blivande stadskärnan respektive campusområdet. Även dessa mål formuleras som förutsägelser som ett framtida tillstånd. För målet *Levande stadskärna* står ”Flemingsberg är känt för att vara en öppen, lärande och dynamisk plats där kreativitet och nya idéer stimuleras i en urban och internationell miljö. Här finns en samverkan mellan akademi, civilsamhälle, näringsliv och det offentliga som skapat unika kluster”. En del av målet Öppen universitetsstad beskrivs på följande sätt: ”Inom Campus Flemingsberg finns en unik samverkan mellan olika akademier. Det är ett campus som tillvaratar olikheter för att utveckla verksamheter och stärka kvalitén. Ett universitetsområde som löser framtidens samhällsutmaningar genom nya tvärvetenskapliga innovationer och världsledande forskning.”

Det är ambitiösa och djärva formuleringar, som i allra högsta grad inbegriper Södertörns högskola, liksom andra lärosäten, och som vi helt och fullt ställer oss bakom. Men det är inte lätt att ur utvecklingsplanen utläsa vilka åtgärder målen leder till, eller hur det är möjligt att se om målen/målbilderna uppnåtts 2050 vilket vore viktigt att förtydliga.

Utvecklingsplanen innehåller strategier men dessa ger inte mycket ledning kring vilka åtgärder som avses. Strategi 3: Innovativ och dynamisk beskriver inte åtgärder utan en utveckling: ”I Flemingsberg utvecklas ett dynamiskt centrum för innovationer i södra Stockholm. Där människorna, gestaltningen och platsens historia bidrar till platsens identitet. Där innovationer, nytänkande och samverkan leder till en hållbar utveckling i framkant.” Strategin som kunde beskriva hur målet skulle uppnås ger istället ett skeende utan subjekt (”I Flemingsberg utvecklas ...”), vilken slutar i en ny bild av en positiv framtid.

Ett förtydligande om hur kommunen, tillsammans med områdets aktörer, kan verka för innovation och samhällsnytta som båda är fenomen som är centrala, komplexa och svåra att realisera och därför har allt att vinna på gemensamma samordnade och inte minst nytänkande initiativ skulle vara efterfrågat och vägledande. Detta gäller inte minst för en högskola som vår.

Stödsystemet för idéutveckling och innovation inom och från akademiska miljöer – såväl nationellt som i sina lokala varianter – är av tradition uppbyggt för att premiera områden som teknik och medicin och verksamhetsformer som bolag och företagsbildande. Utformningen av systemet har gjort det svårt för Södertörns högskola, som framförallt verkar inom social och kulturell innovation, att hävda sig inom innovationsområdet. Trots utformningen har systemet inte varit särskilt framgångsrikt i att driva fram företag ens inom dessa områden – vilket



innovationsstödsutredningen visade nyligen, något som ger anledning att reflektera över stödformerna.

Idag finns också en växande medvetenhet om att ”samhällsutmaningar” inte alltid möts bäst endast med teknisk och medicinsk innovation. Möjligheten borde därför finnas att även lokalt se över, korrigera och testa nytt inom stöd till idéutveckling och innovation. Sådant testande skulle mycket väl kunna ske i samverkan, t. ex genom utformandet av testbäddar. Södertörns högskola, som har ambitionen att bidra till en positiv samhällsutveckling genom sin undervisning och forskning, vill gärna hitta former för att uppnå detta. Det är därför viktigt för högskolan att veta vilka åtgärder kommunen vill sätta för att nå mål som högskolan gärna vill bidra till.

### *3. Kommunen ser kulturverksamhet och kulturella och kreativa näringar som en viktig del av en attraktiv stad i Flemingsberg men kan förtydliga hur företag ska utvecklas eller fås att etablera sig*

Utvecklingsplanen för Flemingsberg visar tydligt att konstnärlig, kulturell och kreativ verksamhet utgör en central del av den framtida livskvaliteten i kommundelen – och en begränsad men inte försumbar del av näringslivsutvecklingen i området. Mål 1: Levande stadskärna beskriver t. ex ”ett brett och varierat utbud av kultur, restauranger, nöje och handel”. Vid Mål 2: Självklart etableringsval skrivs att Flemingsberg är ”ett självklart etableringsalternativ för ett kunskapsintensivt näringsliv och kreativa näringar i Stockholmsregionen”. Dessa mål för kommundelen kopplar tillbaka till Översiktsplanens Mål 1: Ett levande och växande Huddinge och dess delmål Ett bra vardagsliv och Varierat och kreativt näringsliv av allt att döma.

I Huddinges kulturpolitiska program 2018–2023, som är en del av underlaget för Översiktsplanen står om kulturella och kreativa näringar att ”kulturens ekonomiska potential är kopplad till kulturella och kreativa näringar och att kommunen har en viktig roll som möjliggörare för det kreativa och konstnärliga företagandets etablering och långsiktiga utveckling. I en expanderande region kan kulturella verksamheter stärka kopplingen till besöksnäringen och verka för en större arbetsmarknad och en utveckling av kommunen som besöksmål. Kultur främjar också kreativitet och nytänkande i ett bredare perspektiv. För en fortsatt kreativ utveckling av Huddinge behöver professionella kulturskapare, kulturorganisationer och företag beredas möjligheter att utveckla verksamhet i Huddinge.”

Mot bakgrund av ovanstående skulle man i översiktsplanen, mer konkret, kunna beskriva vad kommunen vill uppnå när det gäller kulturverksamhet och kulturföretagsamhet, hur ska man sträva mot målen, och hur mäta att man uppnått dem? I ”Utvecklingsprogrammet för Flemingsberg” sattes nyckeltal för målet Levande stadskärna: 50 000 nya arbetstillfällen totalt sett och 5000 nya arbetstillfällen inom ”kunskapsintensiva branscher”. För att konkretisera ”kunskapsintensiva branscher” används följande branschkode från SNI: ”Branscher med koden JKLMN; Information och kommunikationsverksamhet, finans- och försäkringsverksamhet,



fastighetsverksamhet, verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik, uthyrning, fastighetstjänster och resetjänster”.

I utvecklingsprogrammet framgår att branscher som vanligtvis klassas som tillhörande kulturella och kreativa näringar inte alls finns representerade: arkitektur, design, film, foto, konst, litteratur, media, mode, musik, måltid, scenkonst, turism och besöksnäring – de som klassas under ”R” i samma förteckning.

I Utvecklingsplanen finns inte samma branschspecifika nyckeltal. Där finns en beskrivning under Strategi 1: En urban och grönskande stad som i sin tur beskriver ett nytt möjligt mål; ”För att Flemingsberg på sikt ska uppnå samma attraktivitet som jämförbara kontorskluster behövs det omkring 500 arbetsställen inom kultur- och kreativa näringar i stadskärnan”. Värdearbetstillfällena tillför är symboliska och ekonomiska: ”Utöver attraktivitet till platsen tillför de kulturella och kreativa näringarna indirekt ytterligare företag och arbetstillfällen inom produktion, teknik, besöksnäring och service. Möjligheterna även för lokala kulturinitiativ och mötesplatser för barn, unga och studenter kan stärkas.”

Avsaknaden av KKN-branscher i målet om Ett självklart etableringsval i Utvecklingsprogrammet har här korrigerats och planen nämner just dessa. Däremot är det oklart vilken typ av företag inom kultur och kreativitet kommunen vill locka till platsen eller fås att bildas där och hur möjligheterna ska ges för dessa företag att etablera sig och bidra till platsen och ekonomin. Beskrivningen av stadsmiljön 2050 som listar ”1 biograf” och ”2 muséer” som exempel på viktig kulturell verksamhet vid sidan av ”90 butiker” som representerar näringslivsutbudet visar inte mycket av de arenor som kunde vara aktuella för KKN-företag.

Här kunde Utvecklingsplanen förtydligas: 500 nya arbetstillfällen inom området är ett ganska stort antal inom ett område där företagen ofta är små, ofta etableras i kluster och inte sällan är beroende av en infrastruktur som består av andra små företag (en infrastruktur som utredningen kring återstarten för kulturen nyligen framhållit som viktig och sårbar). Dessutom kan skapandet och utvecklandet av den här typen av näringar vara beroende av ett delvis annat system för innovationsstöd än det gängse. Operans och Dramatens kommande etablering i Flemingsbergdalen bör kanske också finnas med i översiktsplanen liksom det scenkonstresidens som Södertörns högskola och kommunen inrättat, med utvecklingspotential för både forskning och innovation, som en del av sitt avtalade partnerskap.

Det skulle vara spännande att se kommunen konkretisera på vilket sätt den vill stödja idéutveckling, etablering eller företagande inom området, t ex genom att skapa eller upplåta arenor för innovation, testning, produktion eller demonstration av produkter och tjänster inom, säg, mode och design, fotografi, produktion och framförande inom scenkonst och musik eller spelutveckling.



#### *4. Perspektiv på hur Campus Flemingsberg och lärosätena kan bidra till kommunens långsiktiga utveckling kan förtydligas, liksom önskvärdheten att Södertörns högskola får status som universitet*

Campus Flemingsberg i Huddinge utgör en unik miljö för forskning, utbildning och innovation. Vid campus finns fem lärosäten som tillsammans samlar fler än 17 000 studenter; Södertörns högskola, Karolinska institutet, Kungliga tekniska högskolan, Röda korsets högskola, Stockholms musikpedagogiska institut samt konstskolan Idun Lovén. Utbildning och forskning bedrivs därmed inom ett mycket stort antal akademiska discipliner varav många anknyter starkt till frågeställningar som rör hållbar samhällsutveckling såväl socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Södertörns högskola är den största aktören inom campus vad gäller utbildning.

Översiktsplanens Mål 1 är att skapa Ett levande och växande Huddinge. Det specificeras till delmålet: ”Vi tar plats i världen genom att göra rum för kunskaps- och innovationsmiljöer som bidrar till samhällsutveckling”. Likaså målet Öppen universitetsstad beskriver: ”Inom Campus Flemingsberg finns en unik samverkan mellan olika akademier. Det är ett campus som tillvaratar olikheter för att utveckla verksamheter och stärka kvalitén. Ett universitetsområde som löser framtidens samhällsutmaningar genom nya tvärvetenskapliga innovationer och världsledande forskning.”

Vad som kunde föras in i översiktsplanen är emellertid hur även högre utbildning bidrar till uppnåendet av målen och hur Campus Flemingsberg har en stor styrka i vad som kan kallas utbildning för ett hållbart samhälle, inte minst genom att utbilda för välfärdens professioner. Därtill bör tydliggöras hur kommunen, genom samverkan med akademierna, ska nyttja den massiva tillgång på kunskap som Campus Flemingsberg härbärgerar för att nå sina högt ställda mål. Här kunde förslag på konkreta åtgärder formuleras för hur samverkan kan bidra till lösningar på de aktuella samhällsutmaningar som kommunen återspeglar i planens olika mål. Södertörns högskola till exempel har i olika former kontinuerligt samverkat med Huddinge kommun sedan starten 1997 och 2021 tecknade kommunen och högskolan avtal om att ingå i ett strategiskt partnerskap vilket ger förutsättningar för en mer systematisk och fördjupad samverkan. Inom ramen för partnerskapet och de mål/delmål kommunen beskriver i översiktsplanen skulle konkreta samverkansområden- och aktiviteter kunna definieras, planeras och genomföras, inom utbildning såväl som forskning. Södertörns högskola bidrar gärna, med vår kunskap och kompetens, till att målen i Huddinge kommuns översiktsplan kan realiseras.

Huddinge kommun har tillsammans med de övriga Södertörnskommunerna uttalat sitt starka stöd för Södertörns högskolas ambition att uppnå universitetsstatus och därmed bli södra Stockholms första ”egna” universitet. I anslutning till översiktsplanens Mål 1 (Ett levande och växande Huddinge) och det associerade målet Öppen universitetsstad, skulle det vara mycket positivt om det i planen framgår att kommunen stöder högskolans arbete och ser ombenämningen till universitet som ett väsentligt inslag i utvecklingen av både Flemingsberg och Huddinge i stort.



## Ledningsägare

### Svenska kraftnät

#### *Ärendespecifik information*

Inom Huddinge kommun har Svenska kraftnät ett flertal 220 och 400 kV-ledningar tillhörande transmissionsnätet för el samt projekt som pågår för att utöka kapaciteten.

Svenska kraftnät arbetar med en utredning för att spänningshöja befintlig ledning som passerar Huddinge kommun mellan Kungens Kurva mot Alby och strax öster om Myrstugeberget, till 400 kV. Detta är en del i pågående kapacitetshöjning genom västra delen av Stockholmsområdet, kallad StorStockholm Väst. Befintlig ledning är byggd i 400 kV-standard och en ansökan om förlängning av koncession (för 400 kV) är inlämnad till Energimarknadsinspektionen (Ei). Beroende på beslutet från Ei så kan det eventuellt bli nödvändigt att finna annan framkomlig plats än den befintliga ledningsgatan. Svenska kraftnät menar att det är av största vikt att reservatsområdet för ledning från ÖP2010 återinförs mellan befintlig ledningskorsning över Glömstavägen öster om Myrstugeberget fram till gården Loviseberg och sedan sydväst ner mot befintlig kraftledningsgata som korsar Tullingesjön (öster om Flottsbroanläggningen). Det kan även bli aktuellt med ett ledningsområde på båda sidor om E4 mellan Kungens kurva och till kommungränsen.

Om inte Storstockholm Väst går att spänningshöja i sin helhet, kommer inte behövlig kapacitetsökning inom Stockholmsområdet att kunna genomföras i tid, vilket leder till förlängd kapacitetsbrist i området.

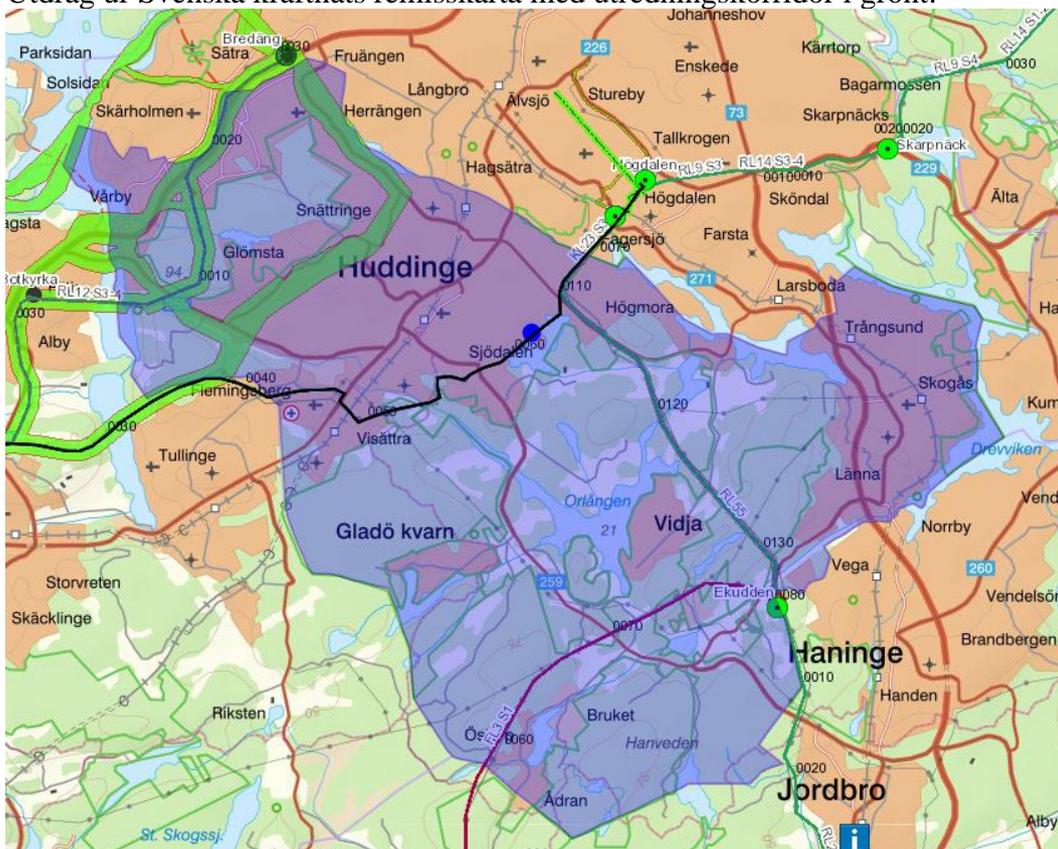
Transmissionsnätet för el är ett essentiellt planeringsunderlag för kommunalt planeringsarbete både ur perspektivet att befintligt transmissionsnät är samhällsviktig infrastruktur som tryggar Sveriges energiförsörjning, men också en förutsättning för storskalig samhällsplanering. Svenska kraftnät efterfrågar en inkludering, där det svenska elsystemet utgör en grundläggande del av infrastrukturen. Elsystemet utgör en förutsättning för samhällets primära funktioner och för att Sverige ska klara av både internationella och nationella mål som miljö-, klimat- och tillväxtmål. Svenska kraftnät anser mot bakgrund av vad som anges ovan att elsystemets roll ska synliggöras mer i planen.

En översiktsplan där inte transmissionsnätet finns redovisat ihop med övrig planering är svår att ta ställning till. I aktuell plan finns transmissionsnätet även redovisat på en separat karta ihop med övrigt elnät. Transmissionsnätet (el överföring via 400 och 220 kV-ledningar) har de högsta spänningsnivåerna som finns i Sverige och kan likställas med europavägar, medan region- och lokalnät arbetar med regional och lokal eldistribution. Näten har olika funktion, spänningsnivåer och olika planeringsförutsättningar. Transmissionsnätet jobbar med överföring över långa avstånd inom och mellan länder. Det är därför av stor vikt för samtliga parter att tydligt klargör åtskillnad mellan spänningsnivåer eftersom transmissionsnätet för el är av nationellt intresse för Sverige. Svenska kraftnät anser mot bakgrund av vad som anges ovan att planen ska redovisa



transmissionsanläggningar tydligare på det kartunderlag som redovisar hur mark- och vattenområden planeras i planen. Transmissionsnät och distributionsnät ska också särskiljas i planen och det ska tydligt framgå att det är transmissionsledningar. Transmissionsnätet för el går att hämta via Geodataportalen, se mer information nedan.

Utdrag ur Svenska kraftnäts remisskarta med utredningskorridor i grönt:



Svenska kraftnäts rekommendationer ska följas i aktuell översiktsplan, se nedan för mer information.

Svenska kraftnäts anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, [www.geodata.se](http://www.geodata.se), som WMS eller som en shapefil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggnings-sätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: ”© Affärsverket svenska kraftnät”.

Ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av våra anläggningar återfinns i skriftena Elnät i fysisk planering, Kommunal samhällsplanering vid stamnätsanläggningar och Vägledning för verksamhet vid markförlagd kabel i transmissionsnätet. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2022-2031. Dessa dokument finns publicerade på vår webbplats, [www.svk.se](http://www.svk.se)



Detta yttrande har beslutats av tf. enhetschef Christer Karlsson efter föredragning av planhandläggare Agnete Bretan. Vid ärendets slutgiltiga handläggning har projektledare Storstockholm Väst Ulf Lindström samt Charlotte Nordlander, specialist tillstånds- och markåtkomstfrågor deltagit.

### *Allmän information*

Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärd/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätt.

Samråd ska hållas med Svenska kraftnät när åtgärder planeras inom 250 meter från transmissionsnätsledningar och stationer. Mer information om hur samråd med Svenska kraftnät går till finns på vår webbplats: <http://www.svk.se/aktorsportal/samhallsplanering>

Svenska kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

Alla kraftledningar som drivs och förvaltas av Svenska kraftnät har underjordiska installationer. Vid alla typer av markarbete inom en kraftledningsgata ska Svenska kraftnät rådfrågas om direktiv innan markarbete påbörjas.

Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1 med ändring EL-SÄK-FS 2010:1 och ELSÄK-FS 2015:3. Föreskrifterna reglerar bland annat byggnation och vissa typer av verksamheter på upp till 100 meters avstånd från kraftledningar. Exempel på detta är verksamhet med brandfarliga och explosiva varor, upplag, parkeringsplatser, busshållplatser med mera.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att invid och under en kraftledning finns det risk för steg- och beröringsspänningar i marken. Det finns också elsäkerhetsrisker med att anlägga en metallisk konstruktion, t.ex. elstängsel och vindskydd med plåttak, i närheten av kraftledningar. Byggnader i närheten av stamnätet för el kan behöva jordas exempelvis om väggar och tak är av plåt. Om jordning är aktuellt eller om du har andra frågor rörande ärendet, vänligen kontakta oss för ytterligare information.

### *Elberedskap*

Elförsörjningen är ett prioriterat område för totalförsvaret, vilket medför att såväl transmissionsnät som region- och lokalnät utgör essentiella delar av totalförsvaret. Svenska kraftnäts beredskapsarbete riktar sig till att bidra till Försvarsmaktens förmåga, men även till att säkerställa elförsörjningen i det civila samhället. Som elberedskapsmyndighet verkar Svenska kraftnät för att hela den svenska elförsörjningen har beredskap för händelser som krig, terrorhandlingar och jordbävningar.

Vi vill också informera om att förändringar av elnätetsstrukturen i regionen kan vara anmälningspliktigt enligt elberedskapslagen. Svenska kraftnäts elberedskapsföre-skrift (SvKFS 2013:2) anger såväl vilka anläggningar som vilka

typer av förändringar som omfattas av anmälningsskyldigheten. Den planerade förändringen ska i ett så tidigt skede som möjligt anmälas till Svenska kraftnät för att Svenska kraftnät i egenskap av elberedskapsmyndighet ska kunna vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa en robust elförsörjning i Sverige.

Föreskriften och blankett för anmälan om förändring i elförsörjningen finns att hämta på Svenska kraftnäts webbplats,

<https://www.svk.se/aktorsportalen/elberedskap/anmala-forandringstorning/>

Här finns även ett förtydligande dokument, Frågor och svar om Elberedskapsföreskriften.

### *Magnetfält*

Allmänhetens exponering för magnetfält regleras genom Strålskyddslagen och Miljöbalken. Svenska kraftnät beaktar magnetfält genom att utforma ledningar så att referensvärdet för allmänhetens exponering (SSMFS 2008:18) inte överskrids invid ledningarna. Dessutom planeras nya ledningar för att minska exponering i bostäder, grundskolor och förskolor. Svenska kraftnät förutsätter att kommunen tar motsvarande hänsyn vid planering av nya bostäder, skolor och förskolor i närheten av befintliga och planerade ledningar. Magnetfältet invid ledningen påverkas av ledningens utformning och varierar dessutom över tid, men kan behöva beaktas upp till 130 m från en 400 kV-ledning, 80 m från en 220 kV-ledning, 165 m från två parallella 400 kV-ledningar och 105 m från två 220 kV-ledningar. För avstånd utifrån platsspecifika årsmedelströmvärde krävs en magnetfältberäkning. Ifall bo-städer, grundskolor och förskolor planeras inom ovan angivna schablonavstånd beräknar Svenska kraftnät magnetfältet från våra ledningar. När det gäller andra ledningar får respektive nätbolag kontaktas. För mer information, se [www.svk.se](http://www.svk.se)....

Svenska kraftnät önskar att kommunen tar motsvarande hänsyn vid planering av ny bebyggelse invid befintliga och planerade transmissionsledningar som Svenska kraftnät gör vid byggnation av nya ledningar. Som utgångspunkt vid planering bör ny bostad-, skol- och förskolebebyggelse inte placeras närmare än 80 meter från en 220 kV-ledning och 130 meter från en 400 kV-ledning. Schablonavstånden på 80 och 130 meter gäller för de områden där det passerar endast en ledning.

Schablonavstånden är baserade på ett årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. För avstånd utifrån en eller flera parallellgående ledningars faktiska årsmedelströmvärde krävs en magnetfältberäkning. Svenska kraftnät utför beräkningar för sina egna ledningar.

### *Hänsyn vid planering som påverkar elnätsstruktur*

Etablering av storskalig elintensiv verksamhet ställer krav på elnätsstrukturen i regionen. Det elnät som behövs för att tillgodose behovet av el tas ofta för givet. I många områden i Sverige utnyttjas transmissionsnätet redan idag fullt ut stora delar av året. Därför kan det behövas investeringar för att möjliggöra ytterligare uttag av el från transmissionsnätet. Ledtiderna för att få till stånd nya kraftledningar är cirka 10 år, beroende på bland annat tillståndsprocesser kan det ta upp till 15 år innan en ny transmissionsledning är i drift. Stora elintensiva industri- eller infrastrukturetableringar måste således alltid föregås av noggrann



planering och sam-verkan med områdets berörda elnätsägare. Det är regionnätsägaren som gör en initial bedömning av om verksamheten är så pass stor och elintensiv att det krävs förstärkningar på transmissionsnätets nivå. Efter den initiala bedömningen har regionnätsägaren och Svenska kraftnät en dialog om hur det önskade uttaget mest effektivt ska tillgodoseas. Svenska kraftnät ska involveras vid etablering av verksamheter som förbrukar mer än 100 MW.

Information angående samråd och remisser till Svenska kraftnät

Svenska kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss. Vi ser gärna att relevant lägesbundna data i form av shape- eller dwg-filer skickas till oss med information om vilket koordinatsystem de är skapade i. Exempel på detta kan vara detaljplanegränser och utredningskorridorer. Samråd skickas till: [registrator@svk.se](mailto:registrator@svk.se) alternativt till: Svenska kraftnät, Box 1200 172 24 Sundbyberg

## Skanova AB

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

## Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätsanläggningar med beteckningen regionalt elnät och lokalt elnät med en spänningsnivå på 0,4 kV till 77 kV, både ledning i luft och ledning i mark inom Huddinge kommun.

Stockholmsregionen står inför en ökad tillväxt med bland annat stora exploateringar för bostäder, företag och industriområden vilket medför ett ökat elbehov. Därtill kommer den ökade elektrifieringen som ett led i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Utöver det ökade elbehovet ställer samhället allt högre krav på en tillförlitlig elförsörjning. För att möta detta behov planerar Vattenfall Eldistribution AB att spänningshöja dagens 70 kV regionnät till 130 kV och i vissa fall komplettera nätet med helt nya förbindelser vilket ger en ökad kapacitet och driftsäkerhet.

Vattenfall Eldistributions ställningstagande gällande teknikval för spänningsnivå 70 kV eller högre innebär att luftledning generellt ska förordas i ansökningar för linjekoncession. Detta gäller för alla typer av ärenden: nya ledningar avsedda att ansluta kunder, förstärkningar och reinvesteringar i befintligt nät, samt flytt av befintliga ledningar som initierats av kunder eller andra intressenter.

Luftledning är den teknik som Vattenfall Eldistribution AB generellt förordar på spänningsnivåer 70 kV eller högre då det är den tekniska lösning som ger ett säkert, tillförlitligt och effektivt elnät till lägsta kostnad för våra kunder. De huvudsakliga skälen till att luftledning förordas är i korthet:



- Enligt ellagen ska nätägaren ansvara för att dess ledningsnät är säkert, tillförlitligt och effektivt och för att det på lång sikt kan uppfylla rimliga krav på överföring av el. Begreppen i ellagen understöder ställningstagandet att generellt förorda luftledning som teknisk lösning i 70-130 kV-nätet.
- De tekniska problemen med att i stor omfattning förlägga markkabel i regionnätet skulle bli mycket svårhanterliga och leda till minskad driftsäkerhet. Som exempel kan nämnas risk för resonansfenomen och spänningstransienter, ökat antal felkällor med långa reparationstider, oönskade effektlöden i nätet och mindre möjligheter till maskad driftläggning med momentan reserv för anslutna kunder.
- Luftledning är generellt sett ett betydligt mer kostnadseffektivt alternativ jämfört med markkabel. Samhället får ut totalt sett mycket mer kundnytta för varje investerad krona i 130 kV-nätet om luftledning används istället för markkabel. Därmed kan fler samhällsbehov tillgodoses med luftledningar jämfört med markkabel. Detta är i linje med Sökandens uppdrag om att tillhandahålla ett effektivt elnät.
- Kabel kan utifrån ovan beskrivna anledningar endast förordas på korta sträckor där luftledning inte är möjligt på grund av brist på fysiskt utrymme, till exempel i radiella stadsnät. Som försiktighetsprincip och för att leva upp till likabehandling av markägare och övriga berörda intressenter, kan kabel därför bara accepteras där fysiskt utrymme för luftledning saknas.

Vattenfall Eldistribution noterar att kommunen vill planera med oss som ledningsägare i ett tidigt skede för att kunna tillgodose markbehov för våra ledningar och stationer. Vattenfall Eldistribution uppmuntrar och instämmer i detta.

På sid 64 har kommunen skrivit följande: ” Svenska Kraftnäts befintliga dubbla 220 kV luftledning kommer att byggas om till en enkel 400 kV ledning. Mellan Södertälje och Flemingsberg finns en 70 kV och en 220 kV luftledning i samma ledningsgata. En av dessa ledningar kommer att avvecklas på en cirka 9 kilometer lång sträcka fram till Tullinge villastad. På återstående sträcka fram till Högdalen rivs 220 kV-ledningen”. Vi vill här förtydliga att Svenska Kraftnät planerar att bygga om den ena 220 kV-ledningen till en 400 kV-ledning. Den andra ledningen kommer Vattenfall Eldistribution att överta och bygga om på sträckan Södertälje – Tullinge Villastad för att kunna säkerställa elförsörjningen till Huddinge. Sträckan Tullinge Villastad – Högdalen ska rivas.

Under 2022 bedömer Vattenfall Eldistribution påbörja projekt för en ny regionnätstation i Glömsta, utöver stationen kommer vi också att behöva bygga om den befintliga ledningen mellan Kungens Kurva och Flemingsberg, samt dra in till den Glömsta-stationen.

Vattenfall Eldistribution lämnar följande synpunkter vad gäller elnätsanläggningar med beteckningen regionalt elnät:

- Vid behov av ombyggnad av ledningar inom regionalt elnät vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas vilket är tidskrävande.

- En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå upp till 55 kV ska placeras på ett minsta avstånd på 10 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk.
- En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå över 55 kV ska placeras på ett minsta avstånd på 20 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk samt ur ett underhållsperspektiv.
- Utöver detta säkerhetsavstånd (20 m) tillkommer tillämpningen av försiktighetsprincipen för frågan kring elektriska och magnetiska fält (EMF). Vattenfall Eldistribution rekommenderar att ny bebyggelse där människor stadigvarande kan antas vistas, tex bostäder och kontor, inte uppförs närmare än 50 meter från ledningens närmaste anläggningsdel. Detta för att minimera eventuell framtida oro etc. hos de boende.
- Tillkommande solenergianläggning ska placeras minst 20 m (landsbygd) eller 10 m (tätort) från närmaste fasledare vid icke direktjordad luftledning med en spänningsnivå upp till 100 kV med hänsyn till TSN nr 21.
- Tillkommande solenergianläggning ska placeras minst 50 m (landsbygd) eller 20 m (tätort) från närmaste fasledare vid direktjordad luftledning med en spänningsnivå över 100 kV med hänsyn till Telestörningsnämnden (TSN) nr 21.
- Avståndet minst 20 m (landsbygd) eller 10 m (tätort) respektive avståndet 50 m (landsbygd) eller 20 m (tätort) hänför sig till att vid jordfel, t.ex. åsknedslag, på luftledningen uppstår en förhöjd markpotential i ledningsgatan. Denna förhöjda markpotential får inte påverka angränsande anläggningar så att skador uppstår på dessa. Den förhöjda markpotentialen får heller inte medföra fara för person som befinner sig invid anläggning placerad i närområde till luftledningen.

Vattenfall Eldistribution lämnar följande synpunkter vad gäller elnätsanläggningar med beteckningen lokalt elnät:

- En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå upp till 24 kV ska placeras på ett minsta avstånd på 10 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk.
- Nya exploateringar medför ett behov av både nya ledningar och nya nätstationer för elförsörjning. Nya ledningar är i stort sett alltid markförlagda kablar i tätbebyggt område men kan vara både markförlagda kablar och ledningar byggda i luft på landsbygden.
- För att undvika magnetfält ska avstånd från station till stadigvarande vistelse vara minst 5 meter. För att undvika brandrisk ska avstånd mellan station och brännbart material vara minst 5 meter.
- En tumregel är att längsta kabelväg från nätstation till anslutningspunkt är cirka 200 m. Det kan dock variera beroende på nätstationens kapacitet och områdets elförbrukning.

## **Kommuner**

### **Södertälje kommun**

Södertälje kommun har tagit del av remissunderlaget och vill inledningsvis framhålla att förslaget till översiktsplan är välskrivet, genomarbetat och lättöverskådligt. Vi vill särskilt framhålla att Huddinges upplägg med en digital men ändå överblickbar översiktsplan är föredömligt. Det upplägg och format som



Huddinge presenterar är något vi i Södertälje kommer titta när vi nu reviderar Södertäljes översiktsplan.

Översiktsplanen är ambitiös och visar på ett tydligt sätt hur Huddinge avser att växa och hur de ska ske på ett hållbart sätt.

### *Översiktsplanens roll i regionens uppbyggnad*

Södertälje kommun hade gärna sett att förslaget till översiktsplan på ett tydligare sätt förhållit sig till RUF2050 och uppbyggnaden av en flerkärnig region och kopplingen mellan de regionala kärnorna.

Vi saknar tydliga angreppssätt för hur Huddinge ser sin roll i uppbyggnad av en flerkärnig kontext och skapande av synergier mellan de regionala kärnorna.

Våra kommuners förutsättningar att växa och utveckla våra kommuner bestäms i allt större grad av v hur vi samarbetar mellan kommuner och i regionen och är allt mindre begränsat av kommungränsen. Därför hade vi gärna sett att de mål och inriktningar som presenteras i större grad haft kommunövergripande angreppssätt

### *Utmärk underlag för fortsatt gott samarbete*

Södertälje kommun ser Huddinges översiktsplan och ambitionerna kring hållbarhet ur alla dess aspekter som ett utmärkt avstamp för fortsatt gott samarbete i våra gemensamma mål att stärka samverkan och synergier mellan våra kommuner, och då även i den speciella roll våra kommuner har egenskap av att vara regionala kärnor.

## Nacka kommun

Nacka kommun och Huddinge kommun har, tillsammans med Stockholms stad och Tyresö kommun, ett kontinuerligt erfarenhetsutbyte kring översiktliga planerings- och stadsutvecklingsfrågor. Nacka kommun ser därför positivt på möjligheten att ta del av och yttra sig över samrådsförslaget till översiktsplan.

De fyra övergripande målen i samrådsförslaget till översiktsplan ska omfatta målsättningarna dels i Agenda 2030, dels nationella och regionala mål. Det är positivt att Huddinge integrerar Agenda 2030 i översiktsplanens målsättningar och låter dessa vara styrande för den lokala utvecklingen, samt att förslaget genomgått en hållbarhetsbedömning. Sammantaget bör det skapa goda möjligheter för hållbarhetsperspektivet att prägla den översiktliga planeringen i kommunen.

Nacka kommun ser också att Huddinge i förslaget till översiktsplan tar ett regionalt ansvar för regionens bostadsbyggande. Huddinge presenterar i översiktsplanen olika scenarier för befolkningstillväxt fram till målåret 2050. I det huvudsakliga, och även det högsta, scenariot beräknas befolkningen öka från dagens 113 000 till knappt 185 000 år 2050. Scenariot bygger på kommunens egna bostadsmål och innebär en ökning på knappt 40 000 fler invånare än scenariot i den regionala utvecklingsplanen.

I de generella inriktningarna i förslaget till översiktsplan anges tydliga och precisa riktlinjer, exempelvis när det gäller avstånd till viktiga samhällsfunktioner så som



förskola, livsmedelsbutik och park. Detta skapar tydliga planeringsförutsättningar som förhoppningsvis underlättar att nå de övergripande målen.

## Haninge kommun

### *Sammanfattning av ärendet*

Haninge kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter under samrådet, som pågår mellan december 2021 och mars 2022, av reviderad översiktsplan för Huddinge kommun 2050.

De mellankommunala frågor och förslag som förvaltningen identifierat och önskar lämna synpunkter på är:

- Spår från Flemingsberg till Haninge.
- Huddinges förslag till verksamhetsområde vid kommungränsen till Haninge.
- Det svaga gröna sambandet mellan Hanveden- och Tyrestakilen.
- Avrinningsområdena för Kagghamraån, Vitsån och Husbyån är av mellankommunalt intresse.
- Utvecklingen av Flemingsberg med arbetsplatser och högre utbildning.
- Beskrivning av samverkan och samarbete i delen Mellankommunala intressen.

### *Förvaltningens synpunkter och förslag*

Förvaltningen anser att planförslaget i huvudsak är tydligt och ser positivt på att vikten av närhet och tillgänglighet till den regionala stadskärnan i Haninge lyfts fram, där förslaget att stärka förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafiken mot Haninge och Vega är en viktig del.

### **Spår från Flemingsberg till Haninge**

Förvaltningen kan konstatera att det inte nämns eller illustreras en framtida möjlighet för fortsatt utbyggnad av spårväg från Flemingsberg till Haninge. Även om en sådan utbyggnad sannolikt ligger längre fram i tiden bör behovet av att utreda en sådan sträckning under översiktsplanens tidsintervall nämnas.

### **Huddinges förslag till verksamhetsområde vid kommungränsen till Haninge**

Huddinge utreder förutsättningarna för ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge i anslutning till Jordbro företagsområde. Utvecklingen sägs förutsätta att Haninge går vidare med den utvidgning av Jordbro som föreslås i Haninge kommuns översiktsplan, då detta skulle möjliggöra en anslutningsväg in i Huddinge.

Förvaltningen vill framföra att allra närmast väg 259 på Haninges sida om kommungränsen så pågår diskussion om en mindre utvidgning av Rudans naturreservat, som en kompensation för intrång på andra ställen i samband med utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn.

Det område som i Haninges översiktsplan föreslås utredas som en möjlig utvidgning av företagsområdet är betydligt mer omfattande än den del som nu föreslås bli naturreservat. Någon utredning av denna utvidgning pågår inte för



närvarande. Om en sådan initieras får frågan om en sammanbindande väg mellan verksamhetsområdena studeras. Viktigt är också att en utveckling i detta område tar hänsyn till riksintresset för friluftslivet samt den regionala grönstrukturen.

### **Det svaga gröna sambandet mellan Hanveden- och Tyrestakilen**

Förvaltningen anser att det svaga gröna sambandet som finns mot Haninge mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen bör beskrivas och pekats ut i den reviderade översiktsplanen på samma sätt som i den gällande översiktsplanen.

### **Avrinningsområdena för Kagghamraån, Vitsån och Husbyån är av mellankommunalt intresse**

Förvaltningen anser att avrinningsområdena för Kagghamraån, Vitsån och Husbyån vilka delas av Haninge och Huddinge bör nämnas som en mellankommunal fråga.

### **Utvecklingen av Flemingsberg med arbetsplatser och högre utbildning**

För att skapa en regional balans och ge förutsättning för arbetstillfällen på södra sidan är den pågående utvecklingen av Flemingsberg med arbetsplatser och högre utbildning särskilt viktig. Förvaltningen anser att det är bra att detta uttrycks explicit och instämmer i ambitionen.

### **Beskrivning av samverkan och samarbete i delen Mellankommunala intressen**

”Vi samverkar med våra grannkommuner kring kopplingen till och från de regionala kärnorna i Haninge och Södertälje samt fokusområden i Stockholms stad nära kommungränsen.”

Förvaltningen skulle önska att texten utvecklas så den preciserar hur Huddinge kommun samverkar, samarbetar och verkar för i delen Mellankommunala intressen.

### **Övrigt**

- Förvaltningen tycker att det är bra att planen både finns digitalt och i PDF, då det underlättar för läsaren att få en helhet.
- Förvaltningen anser att pilarna i markanvändningskartan är svårtolkade och att teckenförklaringen bör tydliggöras med symboler för pilarna. Pilarnas betydelse framstår som oklar, exempelvis vad gäller betydelsen av att visa starka gröna samband när de starkaste gröna sambanden inte redovisas (det vill säga över de stora sammanhängande områdena). Detta bör i så fall tydliggöras.
- Det kan vara en felaktighet i kartorna, som visar olika varianter på teckenförklaring av svaga/starka samband.
- Planen bör även presentera de pilar som är viktiga för de mellankommunala sammanhangen, se befintlig översiktsplan för Huddinge och RUFSS.



## Stockholm stad

### *Stadsledningskontoret*

Enligt kommunfullmäktiges budget 2022 är planeringen för arbetsplatser särskilt viktig för utveckling av ytterstaden, och då framförallt i söderort. Detta för att skapa balans i transportsystemet. Staden ska därför arbeta strategiskt för att öka antalet arbetsplatser i stadens södra delar, där antalet arbetsplatser inte ökat i takt med antalet bostäder.

Stadsledningskontoret konstaterar att Huddinge kommuns samrådsförslag för översiktsplan har höga ambitioner för bostadsbyggande, utveckling av näringslivet och högre utbildning. Det är viktigt för regionens bostadsförsörjning, för att skapa möjligheter för tillväxt och en jämnare balans i regionens norra och södra delar. Det är även positivt att kommunen har inriktningen att stadsutveckling främst ska ske i goda kollektivtrafiklägen samt att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Det skapar förutsättningar för lägre klimatutsläpp och förbättrad framkomlighet även i Stockholms stad.

Stadsledningskontoret noterar att Stockholms stad är stora markägare för det område i Högmora som är markerat som bebyggelseserv i samrådsförslaget. Det är positivt att en stadsutveckling föreslås i Högmora vilket skulle bidra till bostadsförsörjningen i regionen. En stadsutveckling är förenlig med att bevara den regionala grönstrukturen, som beskrivs i samrådsförslaget, då kopplingen vid Kynäsberget och vidare till Stockholm bedöms ha störst naturvärden.

Även Vårby är utpekad som ett av områdena där den huvudsakliga stadsutvecklingen ska ske. I översiktsplanen framgår att Vårby har lägre nivåer vad gäller inkomster och andra socioekonomiska indikatorer jämfört med övriga kommunen. Särskilt fokus ska vara på Masmo, som är en del av Vårby, där utbudet av mötesplatser och service behöver stärkas. Kollektivtrafikläget är gott med tunnelbana och flera bussar i närheten. Det finns ett utsprängt schakt till Masmo tunnelbanestation från Masmo 1:4 som tillsammans med kommande Spårväg syd ytterligare förbättrar kollektivtrafikläget. Stadsutveckling kan bidra till fler mötesplatser och underlag för service som lyfts fram som behov i översiktsplanen.

Stockholms stad äger en del av Vårby, fastigheten Masmo 1:4 i Masmo. Delar av fastigheten är markerad som stadsutvecklingsområde i översiktsplanen. De delar av Masmo 1:4 som inte är markerade som stadsutvecklingsområde är naturreservat. Tvärförbindelse Södertörn är planerad att passera i tunnel under Masmo 1:4. Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att tunneln i framtiden inte förhindrar eller försvårar stadsutveckling på stadens fastighet.

I översiktsplanen anges vidare att förutsättningar ges för en ny tunnelbanestation i Kungens kurva, bortom planperioden vilket innebär efter 2050. Stockholms stad har höga stadsutvecklingsambitioner i närområdet med både Fruängen och Skärholmen. En förlängning av tunnelbanan till Kungens kurva anses dock osäker och bedöms kunna genomföras på mycket lång sikt. Det är inte självklart att staden kan hålla ett tunnelbanereservat under de förutsättningarna.



Stadsledningskontoret anser att Huddinges grönstrukturplanering är omsorgsfull och grundas på noggranna planeringsunderlag. Föreslagna mål och åtgärder för "Välmående grönområden" och "Nära till natur och parker" ligger väl i linje med Stockholms stads arbete med grön infrastruktur och friytestruktur.

### *Stadsbyggnadsnämnden*

Kontoret anser att det är positivt att Huddinge har höga ambitioner för bostadsbyggande, näringsliv och högre utbildning. Det är viktigt för regionens bostadsförsörjning, för att skapa möjligheter för tillväxt och en jämnare balans i regionens norra och södra delar. Det är även positivt att kommunen har inriktningen att stadsutveckling främst ska ske i goda kollektivtrafiklägen samt att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Det skapar förutsättningar för lägre klimatutsläpp och förbättrad framkomlighet även i Stockholms stad.

### **Stadsutvecklingsområden**

Stockholms stad är stora markägare för det område i Högmora som är markerat som bebyggelseserv i samrådsförslaget, se figur 2. Kontoret ser positivt på en stadsutveckling i Högmora, det skulle bidra till bostadsförsörjningen i regionen. En stadsutveckling är förenlig med att bevara den regionala grönstrukturen, som beskrivs i samrådsförslaget, då kopplingen vid Kynäsberget och vidare till Stockholm bedöms ha störst naturvärden. Kontoret instämmer i vikten av bra busskollektivtrafik till området vid en stadsutveckling. Då Huddinge kommuns översiktsplan tar sikte på 2050 anser kontoret att stadsutveckling på denna fastighet bör ligga inom planperioden och inte som en bebyggelseserv efter planperioden.



*Figur 2. Streckat område med grå bakgrund är det område som är markerat som bebyggelseserv i samrådsförslaget. Kommungränsen till Stockholm och delar av Magelungen i nordost.*

Vårby är utpekad som ett av områdena där den huvudsakliga stadsutvecklingen ska ske. Huddinge redogör för att Vårby har lägre nivåer vad gäller inkomster och



andra socioekonomiska indikatorer jämfört med övriga kommunen. Särskilt fokus ska vara på Masmo, som är en del av Vårby, där utbudet av mötesplatser och service behöver stärkas. Kollektivtrafikläget är gott med tunnelbana och flera bussar i närheten. Det finns ett utsprängt schakt till Masmo tunnelbanestation från Masmo 1:4 som tillsammans med kommande Spårväg syd ytterligare förbättrar kollektivtrafikläget. Stadsutveckling kan bidra till fler mötesplatser och underlag för service som lyfts fram som behov i översiktsplanen.

Stockholms stad äger en del av Vårby, fastigheten Masmo 1:4 i Masmo. Delar av fastigheten är markerad som stadsutvecklingsområde i översiktsplanen, se figur 3. De delar av Masmo 1:4 som inte är markerade som stadsutvecklingsområde är naturreservat. Tvärförbindelse Södertörn är planerad att passera i tunnel under Masmo 1:4. Kontoret anser att det är viktigt att tunneln inte förhindrar eller försvårar stadsutveckling på stadens fastighet.

Kontoret anser att Masmo 1:4 är en bra plats för stadsutveckling. Det är därför intressant att studera om det är möjligt att upphäva delar av reservatet för att möjliggöra den utvecklingen. En motsvarande justering föreslår Huddinge kommun för delar av Gömmarens naturreservat vid Kungens kurva.



Figur 3. Stockholms stads fastighet Masmo 1:4 markerad med blått. Stadsutvecklingsområde i samrådsförslaget markerat som rött och orange. Streckad linje visar föreslagen tunnelsträckning för Tvärförbindelse Södertörn.

De utpekade kopplingarna över kommungränserna stämmer väl överens med de kopplingar staden pekar ut i översiktsplanen. Ett fortsatt arbete behöver ske mellan kommunerna för att förbättra sambanden, särskilt viktigt är det i den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen.

### **Kollektivtrafikutveckling**

Huddinge kommun lyfter vikten av att ytterligare spår på Västra stambanan möjliggör förstärkning av kopplingen till den centrala regionkärnan.



Stadsbyggnadskontoret instämmer i detta men vill även lyfta vikten av att kopplingen till Arlanda förbättras. Andra sträckningar för Spårväg syd kommer utredas då ny kunskap och förutsättningar visat att planeringsstudiens dragning på vissa platser är svår att genomföra. Det kan innebära att den sträckning som Huddinge markerar i samrådsförslaget kan behöva justeras. Huddinge kommun ger förutsättningar för en ny tunnelbanestation i Kungens kurva bortom planperioden vilket innebär efter 2050. Stockholms stad har höga stadsutvecklingsambitioner i hela staden vilket likaså gäller för Fruängen. En förlängning av tunnelbanan till Kungens kurva är högst osäkert och på mycket lång sikt. Det är inte självklart att staden kan hålla ett tunnelbanereservat under de förutsättningarna.

Kontoret ser positivt på att studera kapacitetsstark kollektivtrafik på linje 172, där framtida utredningar får klargöra färdmedel, sträckning och utformning.

### **Grön- och blåstrukturstrukturutveckling**

Huddinges grönstrukturplanering är omsorgsfull och grundas på noggranna planeringsunderlag. Föreslagna mål och åtgärder för "Välmående grönområden" och "Nära till natur och parker" ligger väl i linje med Stockholms stads arbete med grön infrastruktur och friytestruktur. Stadsbyggnadskontoret saknar dock en åtgärd om att värna och stärka regionalt viktiga spridningssamband utanför de regionala gröna kilarna, samt mellankommunal samverkan kring rekreativa stråk över kommungränsen. Kontoret konstaterar att de spridningssamband över gränsen till Stockholms stad som anges i förslaget inte helt stämmer överens med de svaga samband som lyfts i stadens översiktsplan. Kontoret ser gärna ett ökat samarbete mellan Stockholms stad och Huddinge angående gröna kopplingar över kommungränsen.

För målområdet "Vattensystem i balans" är det bra att lokala åtgärdsprogram och samverkan med berörda grannkommuner lyfts fram som en viktig förutsättning för att nå målet. På motsvarande sätt kan möjligheten till samarbeten kunna lyftas fram för målområdet "Klimatanpassning för att minska risker" då det vid stadsutveckling nära kommungränsen kan vara bra att samverka kring översvämningssrisk och skyfallsproblematik. Vattenskyddsområdet för Östra Mälaren finnas inte med på hänsynskartan. Kontoret anser att det kan vara bra att komplettera med det. Sammantaget kommer inriktningen för mellankommunala frågor bidra till en positiv utveckling för regionen och Stockholm.

### **Nykvarns kommun**

Nykvarns kommun har tagit emot er remiss och har inget att erinra mot framtaget förslag till översiktsplan.

### **Salems kommun**

Salems kommun tycker modellen med fyra mål som grund för inriktningen att kommunens fysiska planering är tydlig och det nya målet om minskad klimatpåverkan är intressant och genomsyrar samrådsversionen av Översiktsplanen. Målen är övergripande och i den övergripande formen svåra att mäta, de konkretiseras sedan med mer konkreta mätbara mål i planen.



### *Samverkan SRV Återvinning*

Under rubrik Hållbar teknisk infrastruktur beskrivs kommunens och SRV:s åtaganden gällande avfallshantering samt den gemensamma avfallsplanen som Salem, Huddinge, Haninge, Nynäshamn och Botkyrka har gemensamt. Salems kommun vill lyfta fram det positiva i att SRV som gemensamt bolag är den drivande parten i avfallsfrågorna och att kommunerna finns med i arbetet, kommunens roll är bland annat att tillgodose mark för avfallshantering i till exempel detaljplaner.

### *Vattenförsörjning*

Under rubrik vattensystem i balans anges bland annat att kommunen ska förbättra vattenkvaliteten. Bland annat innebär detta att utreda behov av utökat akvatiskt skydd för känsliga sjöar för att säkerställa viktiga naturvärden och framtida lokalt dricksvattenbehov. Salems kommun anser att det är positivt att Huddinge kommun planerar för framtida lokala dricksvattenbehov i översiktsplanen. I takt med att kommunen och regionen växer ökar också efterfrågan på dricksvatten vilket på sikt kan kräva alternativa lösningar.

I Salems kommun finns Bornsjön som är reservvattentäkt för Stockholmsregionen och på sikt kan det eventuellt behövas fler reservvattentäkter i takt med att regionen växer. Eventuellt kan någon av de sjöar som finns i Huddinge kommun också kunna agera reservvattentäkt i framtiden om/när behov uppstår.

### *Regional balans av arbetsplatser*

Det är positivt att Huddinge kommun även fortsatt ser möjligheter att driva utvecklingen mot att skapa fler arbetsplatser i södra Stockholmsregionen för att jämna ut nu rådande regionala obalans. Det är också positivt att det finns resonemang kring hur nya arbetsplatser placeras i förhållande till kollektivtrafiken. Attraktiva arbetsplatser i kollektivtrafikhärlägen skapar förutsättningar för en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken som gör den mer attraktiv som alternativ till bilen i hela regionen. Detta bidrar därmed till att exempelvis nå nationella transportpolitiska målsättningar. Effekter av att bygga arbetsplatser i kollektivtrafikhärlägen skulle kunna förtydligas ytterligare i planen.

## Tyresö kommun

### *Sammanfattning*

Huddinge kommuns förslag till reviderad översiktsplan har lämnats till Tyresö kommun för remiss under samrådet. Tyresö kommun ser överlag positivt på Huddinge samrådsförslag till översiktsplan och särskilt positivt på Huddinges ambition om att driva utvecklingen för att skapa nya arbetsplatser i södra Stockholmsregionen. Huddinge och specifikt Flemingsberg kommer utgöra en viktig målpunkt för många Södertörnsbor liksom Tyresöbor framöver. Vi ser det därför av vikt att kapacitetsstark kollektivtrafik gör det möjligt att nå Flemingsberg från Tyresö utan att behöva bilpendla.

Inom det gemensamma Södertörnssamarbetet driver Tyresö och Huddinge liksom övriga Södertörnskommuner frågan om att på sikt etablera spårburen trafik från



Tyresö. En sträckning som diskuteras är via Haninge mot Flemingsberg. Även om en sådan koppling sannolikt kan komma till stånd först efter 2050 ser vi att den bör nämnas i Huddinges översiktsplan för att beaktas i efterföljande planering och att Huddinge inte bygger bort eller fördyrar en sådan framtida möjlighet.

Tyresö kommun ser vidare att det kan tydliggöras i översiktsplanen att det i framtiden kan bli aktuellt med en broförbindelse mellan Skogås och Trollbäcken.

### *Tyresö kommuns synpunkter*

Tyresö kommun har sjögräns mot Huddinge kommun genom Drevviken som vi delar ansvaret för. Vi är dessutom i form av att vara Södertörnskommuner ömsesidigt påverkade av varandras planering i stort gällande hur och var vi planerar för bostäder, handel, utbildning, service samt arbetsplatser och infrastruktur. Våra kommuner samarbetar med varandra inom flera områden och driver även frågor gemensamt genom Södertörnssamarbetet.

Gällande de frågor som specifikt rör Tyresö och Huddinges gräns ser Tyresö kommun att samrådsförslaget hanterat dessa på ett bra sätt. Tyresö ser positivt på ställningstagandet om att säkerställa god vattenkvalitet i Drevviken med minskad näringsbelastning och att genomföra åtgärder så att miljö kvalitetsnormerna uppnås i sjön. Det är även positivt att samrådsförslaget pekar ut ett behov av stärkt samband mellan Skogås och Trollbäcken. Där ser vi att det kan tydliggöras i översiktsplanen att det i framtiden kan bli aktuellt med en broförbindelse.

När det gäller Huddinges utveckling och påverkan för resten av Södertörn i stort är Huddinges ambition om att driva utvecklingen för att skapa nya arbetsplatser i södra Stockholmsregionen och mer specifikt utvecklingen av Flemingsberg till en regional stadskärna mycket viktigt. Detta är något som kommer ha positiv påverkan på hela Södertörn. Det är vidare mycket positivt att Huddinge planerar för både nya kunskapsintensiva arbetsplatser men även tar ansvar för att planera för mer ytkrävande arbetsplatser.

Inriktningen bidrar till att minska obalansen i pendling mellan norra- och södra regionshalvan samt att skapa ett attraktivt och livskraftigt näringsliv och arbetsplatsutbud, som även stärker attraktiviteten att bo och verka i Huddinges grannkommuner. Huddinge och specifikt Flemingsberg kommer att utgöra en alltmer viktig målpunkt för Södertörnsborna inklusive Tyresöborna under de kommande årtiondena.

Kopplat till ovanstående ser Tyresö kommun det som angeläget att kapacitetsstark kollektivtrafik gör det möjligt för Tyresöborna att nå Huddinge och specifikt Flemingsberg inom rimlig tid, utan att behöva bilpendla.

Inom det gemensamma Södertörnssamarbetet driver Tyresö och Huddinge liksom övriga Södertörnskommuner frågan om att på sikt etablera spårburen trafik från Tyresö. En sträckning som diskuteras är via Haninge mot Flemingsberg. Även om en sådan koppling sannolikt kan komma till stånd först efter 2050 ser vi att den bör nämnas i Huddinges översiktsplan för att beaktas i efterföljande planering och att Huddinge inte bygger bort eller fördyrar en sådan framtida möjlighet.



## *Prövning av barnets bästa*

Hänsyn till barn och ungas är beaktat inom relevanta delar av samrådsförslaget till översiktsplan, som bostadsförsörjning och i avsnitt som beskriver ställningstaganden om tillgång till service, lekplats, närnatur med mera.

## Botkyrka kommun

### *Sammanfattning*

Botkyrka kommun anser att Huddinge kommuns förslag till reviderad översiktsplan är bra och ligger i linje med inriktningen för Botkyrka kommuns översiktliga planering. Det skapar goda förutsättningar för planering av gemensamma frågor och gentemot region och stat. Det är särskilt positivt att Huddinge kommun vill stärka kopplingarna mellan Huddinge kommun och Botkyrka kommun, eftersom det möjliggör för minskade fysiska och sociala barriärer. Specifika synpunkter sammanfattas nedan:

- Det finns en väletablerad samverkan mellan de två kommunerna inom utvecklingsområdet kring den regionala stadskärnan Flemingsberg vilket Botkyrka kommun önskar tydliggörs i förslaget till ny översiktsplan.
- I relation till Flemingsberg ser Botkyrka kommun gärna att Huddinge pekar ut betydelsen av att Förbifart Tullinge etapp 2 byggs för att säkerställa ett väl fungerande samband till den regionala stadskärnan och för att skapa förutsättningar för en utveckling av kärnans nära omland.
- Botkyrka kommun ser synergier i Huddinges utveckling av Vårby och Botkyrkas utveckling i norra Botkyrka, vilket kan skapa positiva förutsättningar för att främja sociala och fysiska kopplingar mellan de två områdena – bland annat potential för samplanering av, exempelvis, mötesplatser och serviceutbud.
- Huddinges förslag till reviderad översiktsplan möjliggör att ta viss befintlig natur och jordbruksmark i anspråk för utvecklingen av Loviseberg. Loviseberg är direkt angränsande till Botkyrka kommun genom Tullinge villastad och en sådan utveckling riskerar påverka Botkyrka kommun vad gäller frågor som biologisk mångfald, friluftsliv och rekreation. Botkyrka kommun vill uttrycka vikten av att de avvägningar som görs i efterföljande utredning och planering tar hänsyn till påverkan på det angränsande området i Botkyrka och att dialog och samverkan sker med Botkyrka kommun.
- En mellankommunal fråga som Huddinge kommun lyfter i förslaget är samplanering och samverkan av bland annat mötesplatser och idrottsanläggningar så att de kan nyttjas effektivt. Botkyrka kommun ser gärna en fortsatt och utökad dialog kring dessa frågor i relation till de stadsdelar som gränsar till varandra, till exempel Vårby och Fittja.
- Huddinge kommun uttrycker att man eftersträvar ett mer blandat bostadsbestånd, vilket även Botkyrka gör. Botkyrka kommun ser i denna fråga att det är av vikt att ta hänsyn till närliggande stadsdelar även utanför kommungränsen för att skapa förutsättningar för sammanhängande stadsdelar.



- Botkyrka kommun vill lyfta att det är viktigt att de klimatanpassningsåtgärder som planeras för att ta hand om kraftiga skyfall inte ska påverka vattenkvalitén i Albysjön och Mälaren negativt utan bidrar till att miljökvalitetskravet för kemiskt god status uppnås, vilket inte är fallet i dag.

### *Botkyrka kommuns synpunkter*

Över lag är Botkyrka kommun positiv till Huddinge kommuns förslag till reviderad översiktsplan, som ligger i linje med inriktningen för Botkyrka kommuns översiktliga planering. Det skapar goda förutsättningar för planering av gemensamma frågor och gentemot region och stat. Botkyrka kommun ser särskilt positivt på Huddinges intentioner att koppla samman stadsdelar och områden över kommungränsen och därmed stärka kopplingarna mellan Huddinge och Botkyrka. Det bidrar till att minska både fysiska och sociala barriärer. Specifika synpunkter relaterar till de angränsande områdena Flemingsberg (därtill Spårväg Syd och Förbifart Tullinge), Vårby och Loviseberg samt till utpekade mellankommunala intressen och klimatanpassning, vilka beskrivs nedan.

### **Flemingsberg**

Flemingsberg är en av åtta regionala stadskärnor (RUFS 2050) i vilka en stor del av regionens framtida arbetsplatser och service ska utvecklas. Detta reflekteras även i förslaget till reviderad översiktsplan, där Mål 1 bland annat tydliggör intentionen att prioritera utveckling med fokus på de regionala stadskärnorna (tillsammans med centrala Huddinge och Vårby).

Huddinges förslag till reviderad översiktsplan uttrycker att en av de viktigaste samarbetsfrågorna handlar om hur delområden ska knytas samman med varandra och angränsande områden, bland annat att länkarna mellan Flemingsberg och Botkyrka ska stärkas genom gång och cykelkopplingar. I plankartan visas också behovet av dessa. Botkyrka kommun ser positivt på att stärka fysiska kopplingar mellan Flemingsberg och Tullinge.

Det finns redan ett välutvecklat mellankommunalt samarbete mellan de två kommunerna inom utvecklingsområdet kring den regionala stadskärnan Flemingsberg, bland annat genom gemensamt framtagande av utvecklingsplanen för Flemingsberg som syftar till att fylla glappet mellan översikts- och detaljplan. Botkyrka kommun önskar att detta tydliggörs i förslaget till reviderad översiktsplan, både inom kapitlet som berör Flemingsberg samt sektionen om mellankommunala intressen.

### **Förbifart Tullinge, etapp 2**

Botkyrka kommun noterar att den föreslagna etapp 2 av Förbifart Tullinge inte omnämns i förslaget till reviderad översiktsplan. Förbifarten är en förutsättning för den planerade stadsutvecklingen i centrala Tullinge med många nya bostäder i kollektivtrafiknära läge som har positiv inverkan på utvecklingen av Flemingsberg genom att skapa ett mer funktionellt omland. Förbifarten har också stor betydelse för trafikflödet på Huddingevägen vilket är viktigt för utvecklingen av Flemingsberg. Botkyrka kommun ser gärna att översiktsplanen pekar ut



Förbifart Tullinge som ett viktigt delregionalt samband av betydelse för den regionala stadskärnan Flemingsberg.

### **Spårväg syd**

Botkyrka kommun är positiv till Spårväg syd och ser att det kan skapa bra tvärförbindelser mellan södra Botkyrka och Flemingsberg och vidare mot Stockholm. Botkyrka kommun har gentemot Region Stockholm lyft vikten av en fördjupad utredning av spårvägens fortsättning efter planerad slutstation Flemingsberg, bland annat i relation till behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik mot Riksten. En sådan sträckning skulle också påverka kopplingarna mellan Flemingsberg och Botkyrka kommun positivt.

### **Vårby**

Vårby angränsar västerut till Fittja i Botkyrka kommun. Förslaget till reviderad översiktsplan uttrycker att Vårby idag har en splittrad stadsstruktur präglad av fysiska barriärer (E4/E20, Botkyrkaleden) och ett ensidigt bostadsbestånd dominerat av hyresrätter. Bilinnehavet är relativt lågt och många människor använder sig av kollektiva färdmedel. Förslaget till översiktsplan uttrycker vidare att Huddinge kommun vill stärka kollektivtrafiken bland annat genom bättre kapacitet för stombuss 172 till Norsborg och genom byggandet av Spårväg Syd för att länka Vårby med både Flemingsberg och Botkyrka. Huddinge planerar även för ett mer integrerat gång- och cykelnät som ska koppla samman målpunkter och stråk för att underlätta rörligheten till andra delar i kommunen såväl som till Botkyrka. I plankartan visas också behovet av stärkt samband till Botkyrka kommun.

Botkyrka kommun ser positivt på Huddinges intention till att stärka kopplingar mellan Vårby och Botkyrka och till kapacitetsförstärkningar i stombussnätet. Botkyrka kommun har precis påbörjat arbetet med en samlad planering för kommunens norra stadsdelar (Alby, Fittja, Hallunda och Norsborg) under samlingsnamnet ”Botkyrkastaden”. Planeringen syftar bland annat till att bättre binda samman stadsdelarna sinsemellan men också stärka kopplingarna till Huddinge och regionen i stort. Utvecklingen av Södra Porten med 4000 nya arbetsplatser kommer också bli en delregional målpunkt. Att både Huddinge och Botkyrka vill stärka och förbättra kopplingarna mellan kommunerna är positivt och något som kan främja också sociala samband. Botkyrka kommun ser stor potential i att samverka i utvecklingen av bland annat mötesplatser/målpunkter, serviceutbud och kollektivtrafik.

### **Loviseberg**

Förslaget till översiktsplan pekar ut Loviseberg som ett bebyggelseområde. Området har goda förutsättningar att utvecklas till en ny stadsdel på grund av dess närhet till kommande kapacitetsstark kollektivtrafik (Spårväg syd) samt genom god tillgång till vägnätet. Idag är Loviseberg relativt obebyggt med delvis orörd skogsmark och jordbruksmark. I förslaget till översiktsplan uttrycker kommunen att området behöver utredas i sin helhet i samband med en mer detaljerad planering av Spårväg syd.

Loviseberg gränsar direkt norrut mot Tullinge villastad. Förslaget möjliggör för att ta viss befintlig natur och jordbruksmark i anspråk för utvecklingen av



stadsdelen. Detta främst på grund av att byggnationen av Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd tar en viss del av jordbruksmarken i anspråk som inte bedöms kunna återställas och resterande del av jordbruksmarken bedöms inte vara kvalitativ jordbruksmark. I RUFSS 2050 pekas Loviseberg ut som ett strategiskt stadsutvecklingsläge där bedömningen är att bostadsbyggande är ett väsentligare samhällsintresse än bevarande av jordbruksmark.

Botkyrka kommun motsätter sig inte resonemanget, men eftersom Loviseberg är direkt angränsande till Botkyrka kommun genom Tullinge villastad riskerar en utveckling som tar naturmark i anspråk påverka även Botkyrka kommun när det gäller frågor som biologisk mångfald samt friluftsliv och rekreation. Botkyrka kommun vill därför uttrycka vikten av att de avvägningar som görs i efterföljande utredning och planering av Loviseberg tar hänsyn till påverkan på det angränsande området i Botkyrka kommun och att Huddinge tar initiativ till dialog och samverkan.

### **Mellankommunala intressen**

Botkyrka kommun vill poängtera att Botkyrka är en del i utvecklingen av Flemingsberg genom funktionella samband, infrastrukturkopplingar, arbetsmarknadsrelaterade frågor med mera och samverkar nära Huddinge i många av dessa frågor. Detta kan tydliggöras i den reviderade översiktsplanen.

En mellankommunal fråga som Huddinge kommun lyfter i förslaget till översiktsplan är samplanering och samverkan av bland annat mötesplatser och idrottsanläggningar så att de kan nyttjas effektivt. Botkyrka kommun ser gärna en fortsatt och utökad dialog kring dessa frågor i relation till de stadsdelar som gränsar till varandra över kommungränserna. En sådan samverkan kan verka positivt också för att minska sociala barriärer och skapa mer naturliga ”stråk” mellan stadsdelar i de olika kommunerna, till exempel Fittja och Vårby eller Flemingsberg och Tullinge.

Bostadsbestånd och bostadsförsörjning är delvis en mellankommunal fråga. Huddinge kommun uttrycker att man eftersträvar ett mer blandat bostadsbestånd, vilket Botkyrka kommun ser mycket positivt på. Botkyrka kommun strävar också efter en ökad blandning inom kommunens stadsdelar. Botkyrka kommun ser att det är av vikt att ta hänsyn till närliggande stadsdelar även utanför kommungränsen för att skapa förutsättningar för sammanhängande stadsdelar – specifikt Vårby och Fittja, såväl som Flemingsberg, skulle gynnas av mer varierade bostadsbestånd.

Botkyrka kommun ser att det är viktigt att både Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd planeras på ett sätt så att ingen av dem omöjliggörs, med hänsyn till de viktiga delregionala funktioner dessa infrastrukturprojekt fyller. Detta tydliggörs också i Huddinges förslag till reviderad översiktsplan, och Botkyrka kommun står tillsammans med övriga Södertörnskommuner bakom detta.

### **Klimatanpassning**

Albysjön och Mälaren har idag problem med att uppfylla miljö kvalitetskravet på god kemisk status. Vattenkvalitén i Albysjön och Mälaren riskerar att påverkas negativt ifall Huddinge kommun vidtar klimatanpassningsåtgärder som innebär att mängden



orenat dagvatten som tillförs dessa sjöar ökar, vilket då även får en negativ påverkan för Botkyrka kommun. Botkyrka kommun vill därför lyfta att det är viktigt att de klimatanpassningsåtgärder som planeras för att ta hand om kraftiga skyfall inte ska påverka vattenkvaliteten i Albysjön och Mälaren negativt utan bidrar till att miljökvalitetskravet för kemiskt god status uppnås, vilket inte är fallet i dag.

## Huddinge kommuns nämnder och råd

### Klimat- och stadsmiljönämnden

#### *Sammanfattning*

Klimat- och stadsmiljönämnden har av kommunstyrelsens förvaltning fått en remiss på förslag till reviderad översiktsplan för Huddinge kommun. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur en långsiktigt hållbar utveckling ska uppnås. I översiktsplanen visas hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i hela Huddinge ska utvecklas eller bevaras.

Överlag upplever miljö- och bygglovsförvaltningen att översiktsplanen utgör en förbättring i förhållande till den nu gällande översiktsplanen. Flera delar i förslaget kan dock förtydligas ytterligare för att förebygga problematik och vissa delar är förvaltningen kritisk till. Förvaltningens stadsmiljöavdelning har inte getts möjlighet att delta med synpunkter i framtagande av grön- och blåstrukturplanen vilket medför att ett tillämpat driftperspektiv i stadsmiljö till stor del saknas. Några övergripande synpunkter i detta perspektiv framförs i tjänsteutlåtandet.

Det vore önskvärt med en analys av hur de framtida ekosystemtjänsterna ser ut och om dessa är tillräckliga för att kompensera för bortfallet av naturmark i avsnittet om områden i omvandling i grön- och blåstrukturplanen.

Förvaltningen anser att angivandet av bevarandeområden i översiktsplanens markanvändningskarta är, med utgångspunkt i de gröna och blå frågorna, en av de viktigaste strategiska frågorna i översiktsplanen och anser att begreppet bevarandeområde ska kvarstå på samma sätt som i kommunens nuvarande översiktsplan.

Förvaltningen vill understryka att ett naturreservat har ett strikt skydd med stöd av miljöbalken mot exploatering och att det är okonventionellt att i en översiktsplan peka ut delar av naturreservat som områden som ska utredas för exploatering.

Vidare skulle den i markanvändningskartan föreslagna cykelvägen i Flemingsbergsskogens naturreservat medföra mycket stor negativ påverkan på såväl naturvärden som friluftsliv och kulturmiljö och förvaltningen anser att den ska tas bort.

Det är positivt att två målområden kopplar till miljö och klimat men förvaltningen saknar tillvägagångssättet för att konkretisera målen om minskad klimatpåverkan. Vidare skulle förvaltningen önska skarpare text gällande klimatneutralitet eller fossilfrihet. I kapitlet om klimatpåverkan saknar förvaltningen text om klimatpåverkan av byggnation. Även målkonflikten mellan utsläppsmålen och bebyggelsemålen bör tas upp här.



I beskrivningen av transporter och utvecklingsområdena saknar förvaltningen ett visionärt tänk kring hur egen bil-normen kan utmanas för att minska bilresandet, till exempel genom ökade inslag av delningslösningar.

I avsnittet om förnyelsebar energiproduktion anser förvaltningen att det i översiktsplanen bör presenteras planer för att producera energi lokalt i Huddinge på ett mer ambitiöst sätt än vad som görs nu.

### *Förvaltningens synpunkter*

#### **Markanvändning**

Bevarandeområde eller benämningen pågående markanvändning är två helt olika begrepp. Begreppet pågående markanvändning används i normalfallet för icke exploaterad mark avseende antingen jord- eller skogsbruk. I förslag till översiktsplan anges markanvändningen ”Odlingslandskap” respektive ”Skogsområde”. Förvaltningen menar att ange ett område som pågående markanvändning inte är ett ställningstagande för bevarande av gröna kvaliteter (rörligt friluftsliv, rekreation, biologisk mångfald, tätortsnära natur etc.) utan endast ett stöd för de areella näringarna.

Att ange ett område som bevarandeområde anger en tydlig ambitionsnivå och som visar vad kommunen vill med de gröna kilarna, riksintresseområden för rörligt friluftsliv och andra viktiga grönområden jämfört med att benämna grönområden enligt pågående markanvändning såsom skogsområde, tätortsnära naturområde, stadsdelspark eller odlingslandskap. Förvaltningen anser att benämningen bevarandeområde på ett tydligare sätt stödjer framtida strategiska beslut och tydligare kopplar till miljöbalkens hushållningsbestämmelser i främst 3 kap. 2 och 6 §§.

Förvaltningen menar vidare att det juridiskt sett har och kan få betydelse i skillnaden att i översiktsplanen ange ett område som bevarandeområde eller pågående markanvändning. Till exempel om det föreslås ingrepp som påverkar de gröna värdena. Med utpekande som bevarandeområde i översiktsplanen är det lättare att motivera åtgärder som mildrar ingrepp såsom gröna passager/ekodukter vid exempelvis vägprojektering eller i andra exploateringar som skulle innebära intrång i viktiga utpekade grönområden. Vid eventuella framtida reservatsärenden ger ett utpekande som bevarandeområde också ett viktigt stöd. Om det i översiktsplanen tydligt framgår att ett visst område ska bevaras finns det inget stöd för eventuella förväntade exploateringsvärden för området. Översiktsplanen är även vägledande vid eventuella överklaganden samt i handläggning av olika remisser. Begreppet pågående markanvändning är i detta sammanhang i stort sett helt verkningslöst.

Förvaltningen anser att angivandet av bevarandeområden i markanvändningskartan är, med utgångspunkt i de gröna och blå frågorna, en av de viktigaste strategiska frågorna i översiktsplanen och lika viktig som att ange var exploatering av bebyggelse och verksamhetsområden kan ske. Sammanfattningsvis anser förvaltningen att begreppet bevarandeområde ska kvarstå på samma sätt som i kommunens nuvarande översiktsplan.



Förvaltningen noterar att det i markanvändningskartan på sidan 14 pekas ut delar av naturreservat som utreds för exploatering. Förvaltningen vill understryka att ett naturreservat, med stöd av miljöbalken, har ett strikt skydd mot exploatering och att det är okonventionellt att i en översiktsplan peka ut delar av naturreservat som områden som ska utredas för exploatering. En exploatering kräver ett upphävande av Gömmarens naturreservat. För att kunna upphäva ett naturreservat helt eller delvis krävs enligt miljöbalken, synnerliga skäl. Lagstiftningen gällande upphävande av naturreservat är mycket restriktiv och det är också mycket ovanligt att ett naturreservat upphävs. Ett beslut om att upphäva ett naturreservat, eller delar av det, kan överklagas hos länsstyrelsen, och länsstyrelsens beslut kan överklagas hos regeringen. Området är också en del av en regional grön kil.

Förvaltningen anser att dragningen av ”Utredningsstråk regionala cykelstråk” genom Flemingsbergsskogens naturreservat (markanvändningskartan s. 14) är mycket olämplig. Trafikverket har valt att lägga Tvärförbindelse Södertörn i tunnel på grund av att Flemingsbergsskogen är ett naturreservat, området är riksintresse för friluftsliv, naturvärdesinventeringen visar högsta naturvärde (klass 1) och högt naturvärde (klass 2). Enligt Huddinge kommuns Kulturmiljöprogram pekas Stensättra vidare ut som särskilt värdefull kulturmiljö. På grund av de höga natur- och friluftslivsvärdena som konstaterats i utredningen om tvärförbindelsen är det mycket olyckligt att förlägga en modern cykelväg genom Flemingsbergsskogens naturreservat som då skulle fragmentera ett stort skogsområde, exploatera natur med högsta och näst högsta naturvärde samt påverka ett område utpekad som riksintresse för friluftslivet. Området är idag mycket väl tillgängligt med befintlig stig och grusväg. Förvaltningens bedömning är att en cykelväg genom Flemingsbergsskogen skulle medföra mycket stor negativ påverkan på såväl naturvärden som friluftsliv och kulturmiljö. Dragning av cykelväg genom Flemingsbergsleden har utretts av Trafikverket och resulterat i att Trafikverket har förlagt gång- och cykelväg längs med Storängsleden. Förvaltningen anser att dragningen av föreslagna cykelvägen i Flemingsbergsskogens naturreservat ska tas bort från markanvändningskartan.

Förvaltningen anser att samtliga områden som i grön- och blåstrukturplanen efter ekosystemtjänstanalysen klassas som ”Områden med högt värde för biologisk mångfald”, också kallat ”grönt kapital” på sidan 29 i översiktsplanen, bör pekas ut som områden ”tätortsnära natur”.

### *Verksamhetsområde under utredning*

I markanvändningskartan, temakarta bebyggelse, (figur 13, s. 15.) redovisas ett ”verksamhetsområde under utredning” längst i sydost vid kommungränsen mot Haninge kommun. Enligt den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050) ska ny bebyggelse samt nya anläggningar och verksamheter som kan försvaga funktionen i ett grönt, svagt samband undvikas. Detta verksamhetsområde under utredning ligger inom riksintresse för friluftsliv (FAB 08 Hanveden), enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Detta framgår även i beskrivningen samt under avsnittet om inriktningar för geografiska områden på sidan 100. Värden i riksintresseområden ska tillgodoses i den kommunala planeringen och ska skyddas mot sådana



åtgärder som kan orsaka påtaglig skada. Förvaltningen anser att det är högst olämpligt att föreslagna verksamhetsområdet är beläget inom riksintresset.

### *Klimat och miljö*

Kommunen har enligt remissversionen av förslaget till nytt miljöprogram som mål att vara klimatneutral 2040 - detta behöver tydliggöras i översiktsplanen. Som det är nu nämns bara Sveriges mål om klimatneutralitet till 2045 i dokumentet. Det är positivt att två målområden kopplar till miljö och klimat och att delmålen under delområde 2 och 4 är välformulerade. Förvaltningen saknar dock tillvägagångssättet för att konkretisera målen som rör minskad klimatpåverkan.

Översiktsplanen kopplar inte bostadsbyggandet och markanvändning till ökade koldioxidutsläpp i sin helhet. Det är otydligt om utsläpp på grund av masshantering sker på grund av ökade transporter, eller om utsläpp som materialet orsakat är inräknat.

Gällande temat minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning skulle förvaltningen önska skarpare text gällande klimatneutralitet eller fossilfrihet. Vad gäller antal bostäder, befolkningstillväxt med mera skrivs siffror och mål ut. Förvaltningen hade önskat att även siffermål skulle användas gällande klimatpåverkan istället för att skriva att utsläppen ska "minska". Till exempel kunde det beskrivas att kommunen vill halvera utsläppen till 2030 eller beskriva olika scenarier som med befolkningstillväxt med mera.

Under *Välmående grönområden* eller *Närhet till natur och parker* skulle det kunna läggas till något om att skapa ängsmarker istället för gräsmattor.

Beträffande formuleringen "När naturreservatsgränsen i Kungens Kurva justeras behöver naturreservat utvidgas eller bildas på annan plats, exempelvis Flottsbro" s. 31 och 73, vill förvaltningen påpeka att Gömmarens naturreservat har ett strikt skydd mot exploatering enligt miljöbalken. Det är därför tveksamt om det är möjligt att justera en reservatsgräns. Vidare är det inte fråga om en justering av gränsen utan snarare ett upphävande. För att kunna upphäva ett naturreservat helt eller delvis krävs enligt miljöbalken, synnerliga skäl.

På sidan 40 anges att fem platser har identifierats som särskilt lämpliga som större entréer till naturen och att dessa platser är markerade som *större rekreationsanläggningar* på markanvändningskartan. Förvaltningen kan inte identifiera några *större rekreationsanläggningar* på markanvändningskartan och undrar om det är "Entré större friluftsområde ÖP" som avses. Om så är fallet bör samma begrepp användas. Förvaltningen vill i detta sammanhang understryka att anläggningar och vägar generellt sett är förbjudna eller kräver tillstånd för att genomföras i naturreservat.

I texten om klimatanpassning på sidan 41, punkt 2 anges att planering av ny bebyggelse undviks i låglänta eller instängda områden som är känsliga för översvämning. Förvaltningen konstaterar att detta inte helt stämmer då flera av utbyggnadsområdena nämns som riskområden för översvämningar på sidan 43.

Under *Minskad klimatpåverkan från byggande och markanvändning* på sidan 55 anges att jordbruksmark tas i anspråk för att bygga Loviseberg. Förvaltningen



undrar hur det ska kompenseras. På sidan 56 är det mycket fokus på transport, men det saknas text om klimatpåverkan av byggnation. Även målkonflikten mellan utsläppsmålen och bebyggelsemålen bör tas upp här. Förvaltningen saknar på sidan 56 även en beskrivning kring energiförsörjningen som del av plan för minskad klimatpåverkan vid byggande. Viss del av energibehovet ska här kunna tillgodoses genom energi producerad i eller i närheten av fastigheterna. Vidare saknas koppling till miljöprogrammet och Huddinges interna mål (s. 57).

Vid beskrivning av hur transporterna måste bli både fossilfria och mer energieffektiva (s. 59) ligger fokus uteslutande på kollektivtrafik och cykel. Det nämns även att det totala trafikarbetet bland annat behöver minska genom minskat bilanvändande. Förslagsvis kunde det här tilläggas något om hur egen bil-normen kan utmanas, till exempel genom ökade inslag av delningslösningar. Förvaltningen saknar ett visionärt tänk även i texten om resor på sidan 69 där planen utgår från dagens system med antingen egen bil, cykel eller kollektivtrafik. Mobilitetspooler borde vara aktuellt vid planering för en framtid där egen bil inte är normen. Planering av minskat bilanvändande bör även vara en del i områdesplanerna för Kungens kurva (s. 72), Skogås Trångsund (s.82) och stadsdelen Loviseberg (s.85). I Vårbys plan anges däremot att man strävar efter att bibehålla det låga bilanvändandet med till exempel Mobility management-åtgärder. Detta hade kunnat eftersträvas i samtliga områden, fast kanske snarare med utgångspunkt att minska bilanvändandet eftersom det annars ger intryck av att kommunen accepterar att vissa områden får ha högt bilanvändande men inte andra.

Under *Hållbar teknisk infrastruktur* (s.62–63) beskrivs att det ska vara möjligt och enkelt för boende, besökare och verksamma att återvinna (s. 62). Gladö pekas som en ny plats för att möjliggöra en ny återvinningscentral (ÅVC). Gladö Kvarn kan inte anses ligga nära boende, besökare eller verksamma. För att komma dit krävs transport med bil, vilket riskerar att motverka kommunens mål både gällande utsläpp av växthusgaser via transporter dit, samt att färre har möjlighet att ta sig dit vilket kan påverka anfallsmålen negativt. I kapitlet saknas skrivningar om att samverka med aktörer (näringsliv och högre utbildning) för att testa nya innovativa tekniska lösningar som bidrar till att komma högre upp i avfallstrappan. Det finns tekniker idag som till exempel riktar sig till att materialåtervinna textilier i högre grad.

På sidan 69 beskrivs att det i Flemingsberg planeras för 37 000 nya arbetsplatser och 15 000 nya bostäder. För att uppnå målen finns förslag som kopplar till målområde 1, 2 och 3. Det nämns även förslag som kopplar till hållbara resor och minskade utsläpp från transporter, vilket är bra, men inget om hur målen som kopplar till att minska utsläppen från byggandet ska nås. Detta är genomgående för de flesta utvecklingsområden.

Förvaltningen saknar i översiktsplanen relevant information om när Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn ska byggas, byggtid etcetera.

I avsnittet om Skogås och Trångsund på sidan 82 punkt 4 anges att kommunen utvecklar en levande strand- och vattenlinje med verksamheter. Förvaltningen undrar hur detta förhåller sig till strandskyddet.



Gällande avsnittet om förnyelsebar energiproduktion (s. 64) anser förvaltningen att det i en översiktsplan kan presenteras planer för att producera energi lokalt i Huddinge på ett mer ambitiöst sätt än att verka för mer solceller på fler tak. Vidare kunde det pekats ut områden för solcellsparkar, mindre vindkraftsanläggningar etcetera.

Förvaltningen saknar en skrivning om miljö och klimat i kapitlet *Mellankommunala intressen* (s.103-106). Klimat är en regional fråga.

### *Grön- och blåstrukturplanen*

Förvaltningen anser att grön- och blåstrukturplanen är ett ambitiöst och värdefullt underlag i den fysiska planeringen. Dock har miljö- och bygglovsförvaltningens stadsmiljöavdelning inte getts möjlighet att delta med synpunkter i framtagande av grön och blåstrukturplanen, vilket gör att ett tillämpat driftperspektiv i stadsmiljö till stor del saknas.

I underlaget saknas fortfarande betydande delar av Huddinge kommuns gröna miljöer utifrån att ingen hänsyn tas till privatägd mark. Detta innebär att delar av kommunens gröna struktur saknas i kartläggningen. Detta gäller även viktiga delar som gatuträd, träd i stadsmiljö och parker. Detta är särskilt viktigt utifrån att kommunen ska kompensera för nedtagna träd och återplantera trädbestånd. Trädbeståndet inom stadsmiljöområdet är också viktigt i ett kulturmiljösammanhang. Om dessa delar av kommunens gröna struktur inte ryms inom grön- och blåstrukturplanen så behövs ett kompletterande dokument för detta.

I översiktsplanen nämns kortfattat att drift av grönområden och parker bidrar till en ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster som utgår ifrån kommunens grön- och blåstrukturplan. Dock saknas det i planen tillämpbara formuleringar om driftaspekter som rör annat än naturreservat eller större skogsområden. Förvaltningen hade till exempel gärna sett resonemang med avvägningar kring dels biologiska värden, dels sociala värden när det gäller drift av gräsytor mot bakgrund av att kommunen har gjort en inventering och analys av samtliga gräsytor inom kommunen 2020, ”Ängar i staden”. Den formulering som nu finns om att kommunen ska låta bli att klippa gräsmattor för att gynna den biologiska mångfalden är mycket förenklad och missledande.

Förvaltningen saknar i grön- och blåstrukturplanen den genomförda inventeringen av de vanligaste invasiva arterna inom såväl kommunens naturreservat som stadsmiljö. Förvaltningen ser positivt på att det i samrådsunderlaget till översiktsplan beskrivs att stadsodling bidrar med grönska och mötesplatser och att odling bidrar till ökad biologisk mångfald och förutsättningar för pollinering samtidigt som det kan vara en betydelsefull social och rekreativ mötesplats i stadsrummet. En beskrivning hur kommunen ska arbeta med stadsodling kunde med fördel ha ingått i grön- och blåstrukturplanen.

Under avsnittet ”Grönt i framtiden- ekosystemtjänster i områden i omvandling” på sidan 22 har konceptuella bilder från utvecklingsplanerna för Flemingsberg, Huddinge centrum, Kungens kurva, Vårby och Östra Huddinge lyfts in. Förvaltningen är mycket kritisk till begreppen Flemingsbergs gröna stjärna,



Huddinges gröna gradienter, Kungens kurvas gröna blixtlås, Vårbys gröna kam samt Östra Huddinges gröna kopplingar och har i remissvar på utvecklingsplanerna framfört synpunkter på den missvisande bilden av begreppen. Anledningen är att de på ett felaktigt och missvisande sätt framhåller att områden som kommer att genomgå omfattande exploatering av naturmark ser ut att få positiv effekt på ekosystemtjänster och grönstruktur.

I grön- och blåstrukturplanen anges att områden där naturmark exploateras (utvecklingsplanerna) är ”framtida reservoar av ekosystemtjänster” (s. 22), vilket är en tveksam formulering som inte överensstämmer med innebörden. Förvaltningen anser att avsnittet ”Grönt i framtiden” behöver skrivas om och inte utgå från tidigare utvecklingsplaners missvisande bilder. Istället behövs en analys och redovisning av hur ekosystemtjänsterna påverkas kvantitativt och kvalitativt vid exploatering av utvecklingsplanerna samt förslag på kompensationsåtgärder. Förvaltningen anser att i och med den heltäckande ekosystemtjänstkartläggningen i arbetet med grön- och blåstrukturplanen bör det analyseras hur ekosystemtjänster i framtiden faktiskt kommer att se ut och om de Kvantitet av ekosystemtjänster som försvinner och tillkommer inom respektive utvecklingsplan kunde lämpligen redovisas i avsnittet ”Områden i utveckling, gröna investeringsbehov och grönt kapital” på sidan 51.

### *Hållbarhet och barnkonventionen*

När det gäller hållbarhet har en kontinuerlig hållbarhetsbedömning utifrån Agenda 2030 och nationella miljökvalitetsmål gjorts parallellt med arbetet att ta fram översiktsplanen. Förvaltningen kompletterar detta genom att utifrån nämndens ansvarsområde ovan lämna synpunkter på några hållbarhetsaspekter.

I förslaget beskrivs att barnperspektivet tas hänsyn till vid framtagande av planer, till exempel vid planering av grönområden och parker.

### **Bygglovs- och tillsynsnämnden**

#### *Sammanfattning*

Bygglovs- och tillsynsnämnden har av kommunstyrelsens förvaltning fått en remiss på förslag till reviderad översiktsplan för Huddinge kommun. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och beskriver hur en långsiktigt hållbar utveckling ska uppnås. I översiktsplanen visas hur bebyggelse, naturområden och infrastruktur i hela Huddinge ska utvecklas eller bevaras.

Överlag upplever miljö- och bygglovsförvaltningen att översiktsplanen är en tydlig förbättring i förhållande till den nu gällande översiktsplanen. Förvaltningen är positiv till att ställningstaganden och inriktningar gällande markföreningar, masshantering, vattenfrågor, buller och boendemiljöer blivit mer konkreta mot tidigare översiktsplan. Kartorna för markanvändning och hänsynskartan innehåller bra information och underlag för att fånga upp viktiga frågor i samhällsbyggnadsprocessen. Det är också positivt att synpunkter som framförts i dialog inför samrådet till viss del har beaktats.

Flera delar i förslaget kan dock förtydligas ytterligare för att förebygga problematik och förtydliga viktiga frågor. Förvaltningen lämnar i tjänsteutlåtandet



en rad synpunkter inom nämndens ansvarsfrågor såsom bygglovsprövning, miljö- och hälsoskyddstillsyn samt användande av ortnamn.

### *Förvaltningens synpunkter*

Överlag upplever miljö- och bygglovsförvaltningen att översiktsplanen är en tydlig förbättring jämfört med den nu gällande översiktsplanen. Förvaltningen är positiv till att ställningstaganden och inriktningar gällande markföreningar, masshantering, vattenfrågor, buller och boendemiljöer blivit mer konkreta mot tidigare översiktsplan. Kartorna för markanvändning och hänsynskartan innehåller bra information och underlag för att fånga upp viktiga frågor i samhällsbyggnadsprocessen.

Förvaltningen ser också positivt på att synpunkter som framförts i dialog inför samrådet till viss del har beaktats men att flera delar kan förtydligas ytterligare för att förebygga problematik och förtydliga viktiga frågor. Det saknas i delar underlag som skulle underlätta vid bygglovsprövning, framförallt utanför detaljplan. Förvaltningen lämnar följande synpunkter (med hänvisning till sidnummer i PDF-dokumentet):

### **Markanvändningskarta, enbart infrastruktur (s. 16)**

Färgskalan gör den svåräst. Det är möjligt att problemet är mindre i digital version men det är svårt att få en överblick sett till färgsättning.

### **God arkitektur och gestaltning (s. 20)**

Vad avser punkt två är enbart gestaltningsprogram inte tillräckligt utan det behöver även förankras i detaljplan genom planbestämmelser som antingen reglerar viktiga ställningstaganden eller genom tydlig hänvisning till gestaltningsprogrammet. Det bör även framgå att uppföljning av avtal som reglerar gestaltning är ett sätt att uppnå målen.

Den sista meningen i den sista punkten riskerar att skapa osäkerhet vid bygglovsprövning. Att en kulturmiljöutredning ska göras samt att antikvarisk kompetens ska delta i planprocess är en uppfattning som delas. Men detta kommer att ske i bygglovsprövning när behovet finns med stöd av antikvarisk kompetens inom förvaltningen. Samtidigt uppstår vid bygglovsprövning tillfällen där behovet av en ny kulturmiljöutredning ifrågasätts av sökande då det redan gjorts en vid planens framtagande trots att det för den enskilda åtgärden behövs en ny utredning. För att förtydliga punkten föreslås en ny skrivning i stil med: *"Vid ändring i områden utpekade som särskilt värdefulla kulturmiljöer ska kulturmiljöutredning göras och antikvarisk kompetens delta i planprocessen. Antikvarisk kompetens ska även medverka vid bygglovsprövning och vid behov ska i en sådan prövning även ytterligare kulturmiljöutredning göras"*.

### **Hälsosamma och säkra livsmiljöer (s. 28)**

I översiktsplanen uppges att det planeras det för bostäder och andra platser där människor vistas för att luftkvaliteten och bullernivåer ska bli så goda som möjligt. Det är motsägelsefullt eftersom planeringen samtidigt primärt sker i närhet av trafikleder och annat där luftkvaliteten och bullersituationen kan anses vara värst. Förvaltningen ser dock andra vinster i att förtäta och exploatera ytterligare i befintliga områden snarare än att ta ny mark i anspråk och på så vis



bevara värdefulla naturmiljöer. Det blir dock extra viktigt att arbeta med frågor som buller och luftkvalitet i detaljplanerna. Det kan konstateras att ambitionen att uppfylla kravnivåer för bostäder skiljer sig från att uppfylla de för till exempel skolgårdar. Det behöver här förtydligas att det finns riktvärden för buller vid och i nya bostäder som måste uppfyllas, inte bara att ha så låg nivå som möjligt gällande buller.

Förvaltningen önskar att förskolegårdar ska inkluderas i den andra punkten uppifrån, högra stycket på sidan 28.

Det är positivt att det framgår att utredningar kring markföroreningar och risker för industrier utreds i tidigt skede. Det kan förtydligas att även buller från industrier och trafikleder ska utredas.

Förvaltningen skulle gärna se att det förtydligas hur kompetens inom olika delar av kommunens organisation ska tas tillvara och i vilka skeden av samhällsbyggnadsprocessen dessa kontaktas.

Det bör finnas riktlinjer eller andra styrdokument som tydliggör hur föroreningsfrågan uppmärksammas i tidiga skeden men även i senare skeden som exempel lovgivning i äldre detaljplaner eller utanför detaljplanelagt område. Det finns flertalet vägledningar och rekommendationer om hur föroreningar lämpligen kan hanteras i översiktsplan eller i tillhörande dokument. Särskilt bör föroreningar som är spridningsbenägna, exempelvis klorerade lösningsmedel, beaktas tidigt i processen. Dessa typer av föroreningar kan annars leda till att planprocesser försenas och fördras, vilket har erfärits i bland annat Storängen. Förvaltningen efterfrågar även ett generellt ställningstagande till hur kommunen arbetar med att få ”gamla synder”, exempelvis gamla deponier, att åtgärdas.

### **Vattensystem i balans (s. 34)**

Det är positivt att vattenfrågor lyfts upp i översiktsplanen och att det framgår att hänsyn ska tas till miljö kvalitetsnormerna för vatten, MKN. Förvaltningen anser att översiktsplanen och dagvattenstrategin bör utökas genom att ta fram riktvärden för utsläpp till recipient. Generellt anser också förvaltningen att kommunen bör vara mer ambitiös och arbeta för en förbättrad vattensituation i detaljplaner och inte enbart undvika ökade flöden och föroreningshalter, då flera sjöar idag inte uppnår god status och har lokala åtgärdsprogram.

Förvaltningen skulle gärna se att översiktsplanen behandlar utbyggnadsplaner för kommunalt VA samt redovisar områden med enskilt VA.

### **Nära till natur och parker (s. 38)**

Det kan förtydligas hur det planeras för att uppfylla riktvärden för buller vad gäller friluftsområden och andra rekreativsområden.

### **Klimatanpassning för att minska risker (s. 41-42)**

Det är positivt att riskerna med klimatförändringar lyfts i samband med förorenade områden.

Enligt punkt 3 på sidan 42 kan bebyggelse komma till stånd under +2,8 meter över havet (RH2000). Ställningstagandet samstämmer dock inte med rekommendationer om lägsta grundläggningsnivå i länsstyrelsers faktablad (Fakta



2021:2 och Fakta 2015:23). För bebyggelse vid Mälaren anvisas att sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt placeras ovan +2,7 meter och att enstaka mindre värdefulla byggnader vilka exemplifieras med uthus och garage ska placeras ovan +1,5 meter. Av rekommendationerna för Stockholms län framgår att ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt behöver placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde. För Tyresåns vattensystem som är av relevans för Huddinge kommun är den nivån omkring +20 meter, och inte +2,8 meter såsom anges i punkt tre. Byggnation vid Mälaren och andra vattendrag kan alltså inte jämföras.

Att endast tillskriva problemet lösning med att samhällsviktiga funktioner inte lokaliseras i bottenplanet är inte god hushållning av samhällets resurser. Översvämningar i bottenplan påverkar både användbarhet och tillgänglighet av en byggnad och samstämmer inte med bebyggelse som är lämplig för ändamålet. Kommunen borde här ta ett större ansvar för var bebyggelse inte bör ske samt samhällsliga värden av de stora åtgärder som behövs för att säkra mark som i grunden är olämplig för bebyggelse och på så sätt uppfylla kraven i 2 kap. plan- och bygglagen.

#### **Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning (s. 54)**

Den höga exploateringstakt som finns i kommunen kommer innebära störningar från pågående byggprojekt under byggtiden. Förvaltningen anser att det kan förtydligas att det ska tas fram kontrollprogram för byggtiden med syfte att förebygga och kontrollera påverkan på miljö och boende i närheten.

Det är positivt att det lyfts fram vikten av en samordnad masshantering inom kommunen mellan olika projekt. Detta bör göras på ett övergripande och tidigt plan inför exempelvis nya planprogram där omfattande exploatering planeras. Förvaltningen anser dock att det kan uppmanas tydligare till en hållbar masshantering genom att förespråka behandling av förorening på plats i första hand, behandling på annan anläggning i andra hand och deponering i sista hand.

Inom kommunen finns generellt en förhöjd risk av sulfidförande berg vilket kan leda till försurning och urlakning av metaller vid felaktig hantering. Detta bör belysas ytterligare och det bör framgå att det ska utredas i tidigt skede. Hantering av sulfidförande berg bör vara del av kontrollprogrammet för byggtiden.

#### **Flemingsberg samt Kungens kurva (s. 68-73)**

För Kungens kurva tas osäkerheten i området upp samtidigt som att området behöver kunna användas under omvandlingstiden. För att möjliggöra en dynamisk utveckling kan det här vara en möjlighet att använda sig av lagstiftningen och lägga in tillfälliga användningsbestämmelser, enligt 4 kap. 26-29 § plan- och bygglagen, i detaljplanerna för byggnader eller mark. Många frågor om tidsbegränsat bygglov har i Kungens kurva fått negativa besked då de inte uppfyllt plan- och bygglagens krav på att ha ett tillfälligt behov. Det skulle här kunna läggas till i texten att för att motverka den otrygghet som beskrivs för Kungens kurva kan det under omvandlingsperioden finnas behov av tillfälliga åtgärder som syftar till att minska otryggheten. Med en sådan skrivning skulle det kunna finnas utrymme att i något större utsträckning ge tidsbegränsat lov för dessa trygghetsåtgärder.



## **Områden för komplettering (s. 92)**

Mest troligt är alla dessa områden redan inom detaljplan och om inte bör det framgå att bygglov inte ges utan föregående detaljplanering.

## **Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd (s. 95-97)**

Skrivningar saknas i stort för lovprövningen gällande ställningstaganden kring kommunens bebyggelseutveckling utanför detaljplanelagt område. Lovprövning skulle underlättas om tydligare ställning tas till när detaljplanekravet ska aktualiseras alternativt inte aktualiseras. Hela Huddinge kommun räknas till ett sådant område där efterfrågan för exploatering är så stor att planläggning enligt rättspraxis bör föregå all bebyggelse. Av rättspraxis framgår att undantag kan göras för till exempel lucktomter. Samtidigt gör skrivningarna i förslaget gällande att förtätning i dessa områden sker på fastighetsägarnas initiativ vilket ger en långsam förtätning. Enligt ovan är en sådan förtätning inte möjlig utan detaljplaneläggning och det behöver framgå mycket tydligare om det finns områden där kommunen anser att lov kan ges även för åtgärder som inte är enstaka komplettering utan föregående planering. Ett alternativ är att införliva en skrivning om hur en sådan bebyggelseutveckling ska ske.

Områdena Vista Skogshöjd och Österhagen beskrivs som områden där komplettering kan prövas då en utveckling i större skala utöver den pågående planeringen inte är lämplig. Denna skrivning är motsägelsefull då det i ett sådant område bör vara så att plankravet blir gällande vilket gör att ingen bebyggelse ska komma till stånd utan föregående planering.

## **Hållbar teknisk infrastruktur (s. 62)**

Det kan förtydligas att återvinningsstationer, som har återkommande nedskräpningsproblematik, ska förläggas och utformas på ett sätt som motverkar nedskräpning och andra olägenheter.

För de utvecklingsområden som omfattas av vattenskyddsområde så bör det framgå att hänsyn ska tas till vattenskyddsföreskrifter i planeringen. Planerad förändring bör ha som målsättning att förbättra dagvattenhanteringen vad gäller flöden och föroreningar mot idag.

## **Verksamhetsområden (s. 99)**

Det kan förtydligas vilka verksamhetsområden som kommunen vill förändra. Exempelvis finns inte Hammardals upplagsområde, Segeltorps industriområde, Trångsunds industriområde, eller det tänkta området vid Loviseberg. Även de delar av Storängen som planeras att omvandlas saknas på kartan. För nya verksamhetsområden är generellt dagvattenfrågor, bullerfrågor och utsläpp till luft viktigt att belysa i tidiga skeden.

## **Användande av ortnamn**

Användningen av namn i detaljplanen bör stämma överens med gällande ortnamn i området, eftersom felaktig användning riskerar att generera följdfel i andra handlingar som upprättas inom och utanför kommunen. Det bör därför säkerställas att de ortnamn som nämns i handlingarna är fastställda av bygglovs- och tillsynsnämnden. Förvaltningen har funnit ett antal felaktigheter enligt nedan.



*Vårbyparken* som omnämns på sidan 80, har det av nämnd beslutade namnet *Vårby herrgårdspark*.

Det som i planhandlingarna på sidan 70 omnämns *Campus Flemingsberg* har det av nämnd beslutade områdesnamnet *Universitetsområdet*.

Naturnamnet *Källbrinkskogen* (s. 40) finns varken med på Lantmäteriets kartor, i ortnamnsregistret eller i kommunens kartor. Om namnet ska finnas med i översiktsplanen så bör det skrivas *Källbrinksskogen* eftersom kommunen använder denna stavning på namnet när det i vissa fall används som hänvisning till det aktuella skogsområdet.

Inkonsekvent och ibland felaktigt bruk av inledande stor bokstav skapar oreda i översiktsplanens namnbild. Flerordiga namn skrivs i regel bara med stor bokstav i de första leden. Exempelvis bör *Kungens kurva* konsekvent skrivas med liten inledande bokstav i sitt andra led (felaktigt *Kungens Kurva* finns på s. 3, 31, 43, 50, 67 även i kartbild, 71 även i kartbild, 72 även i sidfot, 73 och på s. 109). Samma fel återfinns i *Smista allé* (felaktigt *Smista Allé* på s. 90), *Vårby udde* (felaktigt *Vårby Udde* på s.78) och i plannamnet *Vista skogshöjd* (*Vista Skogshöjd* på s. 97).

Lokaliserande och beskrivande ord som inte utgör förledet i ett ortnamn skrivs i regel med inledande liten bokstav som i centrala *Huddinge* (felaktigt *Centrala Huddinge* på s. 3, 26, 46, 67 och även i kartbild, 74, 75 även i sidfot, 89, och 119), östra *Huddinge* (felaktigt *Östra Huddinge* på sidorna 81, 82, 83), norra *Glömsta* (felaktigt *Norra Glömsta* på s, 98), västra *Glömsta* (felaktigt *Västra Glömsta* på s. 98), norra *Botkyrka* (felaktigt *Norra Botkyrka* på s.73) och i östra *Mälaren* (felaktigt *Östra Mälaren* på s. 37).

Traktnamnen *Östra Skogås* och *Västra Skogås* används på sidan 83 som områdesnamn.

*Flemingsberg Södra* som står på sidan 100 kan vara en felskrivning av södra *Flemingsberg*.

Det är inte helt klart vad de korrekta projektnamnen för spårvägsprojektet Spårväg syd är. Regler för språkriktighet ger att flerordiga namn i regel endast skrivs med stor bokstav i de första leden (felaktigt Spårväg Syd på s. 49 och 120). Denna princip kan också anammas på järnvägsprojektet *Västra stambanan* (felaktigt *Västra Stambanan* på s. 46 och 47).

### *Hållbarhet och barnkonventionen*

När det gäller hållbarhet har en kontinuerlig hållbarhetsbedömning utifrån Agenda 2030 och nationella miljö kvalitetsmål gjorts parallellt med arbetet att ta fram översiktsplanen. Förvaltningen kompletterar detta genom att utifrån nämndens ansvarsområde ovan lämna synpunkter på några hållbarhetsaspekter.

I förslaget beskrivs att barnperspektivet tas hänsyn till vid framtagande av planer, till exempel vid planering av grönområden och parker.



## Kultur- och fritidsnämnden

En översiktsplan är till sin natur övergripande och därför inte avsedd att i detalj beskriva hur den fysiska planeringen i kommunen ska utvecklas.

Förvaltningen efterlyser en mer konsekvent beskrivning av kultur- och fritidsnämndens verksamheter i planens beskrivning av kommunens delområden. Förvaltningen menar att beskrivningen av nämndens verksamheter behöver vara likartad i samtliga geografiska områden utifrån ett långsiktigt behovsperspektiv snarare än att i detalj beskriva några av de verksamheter som finns i respektive område.

Vikten av mötesplatser tas upp i dokumentet vilket är något förvaltningen särskilt vill lyfta fram som en viktig del i kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde och att anordnandet av mötesplatser i olika former bidrar till ett varierat och potentiellt flexibelt lokalutbud.

I beskrivningen av området Segeltorp nämns att det finns en fritidsgård vilket ger en skev bild av läget i kommunen. Förekomsten av kultur- och fritidsverksamhet behöver beskrivas på ett likartat sätt i kommunens samtliga delar för att ge en god bild av det totala utbudet, och eventuella behov av förändringar, snarare än att lyfta fram enstaka exempel.

Förvaltningen vill också lyfta fram behovet av en tydligare inriktning kring nivån på framtida lokalutbud i kommunens delar ur ett kultur- och fritidsperspektiv. Att tydliggöra en långsiktighet i nivån på lokalutbudet i förhållande till befolkning och andra faktorer kan säkerställa ett bra lokalbestånd såväl beträffande antal lokaler som typ av lokaler.

Förvaltningen menar att påståendet att Vårby har lägst andel barn i kulturskolan är en nivå av detaljinformation som inte bör finnas med i en översiktsplan.

Det scenario som är utgångspunkt i översiktsplanen baseras på det beräknade bostadsbyggandet fram till 2035 och därefter väntas en befolkningsökning motsvarande nivån de senaste 10 åren. År 2020 hade Huddinge en befolkning på cirka 113 000 invånare, att utgå ifrån en prognostiserad befolkning på 184 000 invånare år 2050 innebär en befolkningsökning på 71 000 invånare från 2020 till 2050, alltså drygt 60 %. Detta är en kraftig väntad befolkningsökning och effekterna av detta för kultur- och fritidsnämndens del kan inte beskrivas på annat sätt än att trycket på kommunal service i allmänhet kommer att öka i motsvarande grad.

Förvaltningen vill särskilt lyfta fram vikten av samverkan med Huddinges grannkommuner för att skapa en god bild av hur det samlade lokalutbudet planeras för att undvika att liknande lokaler uppförs nära kommungränserna och sammanfaller med en grannkommuns planerade investeringar. Detta som en effekt av att invånare nyttjar lokalutbudet i angränsande kommuner.

Till det kommer betydelsen av regional samverkan beträffande särskilda anläggningar, exempelvis matchanläggningar inom idrotten, som bäst byggs och drivs av flera kommuner gemensamt. Här vill förvaltningen också lyfta fram



vikten av samverkan med Botkyrka och Stockholm kring utvecklingen i de utpekade regionala kärnorna Flemingsberg och Kungens kurva.

Förvaltningen saknar kopplingar till det nyligen antagna idrottspolitiska programmet.

## Gymnasie- och arbetsmarknadsnämnden

Gymnasie- och arbetsmarknadsförvaltningen anser att den reviderade översiktsplanen bör kompletteras med information om gymnasieskolorna i de olika kommundelarna. Gymnasieskolan är en del av den grundläggande samhällsservice som kommunen erbjuder invånarna och en viktig verksamhet för att öka kommunens attraktivitet.

För nämndens verksamheter och de personer som nyttjar dem är det centralt för den långsiktiga utvecklingen att kollektivtrafiken tillgängliggörs i så hög utsträckning som möjligt. Inte minst för att kommunens gymnasie- och vuxenutbildning ska vara tillgänglig för alla elever som vill välja en utbildning i Huddinge, oavsett i vilken kommun de bor.

## Grundskolenämnden

Förvaltningen ställer sig positiv till utvecklingen som föreslås.

Översiktsplanen nämner att de två regionala stadskärnor som tidigare definierats (Kungens kurva och Flemingsberg) kommer vara de tyngdpunkter som ska utvecklas mest för bostäder, arbetsplatser och service. Dessutom ska vissa områden i Huddinge satsas mer på eftersom deras läge i kommunen ligger eller kommer ligga nära spårstationer som planeras. I dessa kommer bostäder och service utökas och kunna ge bra möjligheter till kollektivtrafik. Förvaltningen ber dock att få påminna om att det är angeläget att se över hur dessa områden förhåller sig till omkringliggande områden och att dessa inte missgynnas av utvecklingen. Hela kommunens ska ha goda möjligheter att till exempel kunna ta sig till och från skolan oavsett vart man bor.

Det är viktigt för förvaltningen att områden som planeras att byggas utformas på ett sådant sätt att man tar höjd för ytor för barn så som skolor och lekplatser i anslutning till hemmen.

Barnkonventionen som numera är lag ska alltid ligga som grund för all samhällsplanering vilket säger att barnens behov ska prioriteras.

Vidare bör områden där barn bor och vistas ses över gällande säkra skolvägar. Det innebär exempelvis att det ska vara lätt orientera sig i området och att det finns god belysning och breda trottoarer. Övergångsställen med trafikljus bör installeras på viktiga punkter för barnen.

Områden bör planeras så att de underlättar att barn i äldre ålder kan ta sig mellan hem, skola, vänner och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt och uppmuntra att bli en självständig individ som inte behöver skjutsas av andra.

Förvaltningen ser fram emot att ta del utav utvecklingsplaner framgent där områden kommer presenteras mer specifikt.



## Förskolenämnden

Förvaltningen ställer sig positiv till utvecklingen som föreslås.

Översiktsplanen nämner att de två regionala stadskärnor som tidigare definierats (Kungens kurva och Flemingsberg) kommer vara de tyngdpunkter som ska utvecklas mest för bostäder, arbetsplatser och service.

Allra mest utveckling kommer ske i anslutning till de regionala stadskärnorna men också inom de områden som omfattas av framtagande av nya utvecklingsplanerna. Det planeras också för nya stadsdelar i Loviseberg och Vårby udde. Förvaltningen vill påtala behovet av att hela kommunen tas i beaktning både för översiktsplanen och för annan planering.

Även i de befintliga områden som inte omfattas av utvecklingsplaner finns ett behov av att säkerställa god status på förskolor och andra ytor där barn befinner sig. En del förskolor i sämre skick kan komma att behöva större åtgärder eller behöva ersättas av en annan förskola för att säkerställa en god miljö för barnen. Detta kan innebära betydande investeringar för kommunen.

Förskolor bör med fördel planeras utspritt i kommunen men bör prioriteras vid kollektivtrafikhöga platser för att underlätta för familjer.

Det är viktigt för förvaltningen att områden som planeras att byggas på ett sådant sätt att man tar höjd för ytor för barn både i form av förskolor men även för lekplatser i anslutning till hemmen.

Barnkonventionen som numera är lag ska alltid ligga som grund för all samhällsplanering vilket säger att barnens behov ska prioriteras.

Vidare bör områden där barn bor och vistas ses över gällande säkra skolvägar. Det innebär exempelvis genomtänkta lösningar för orientering i områden som har god belysning och där breda trottoarer finns. Övergångsställen och övergångsställen med trafikljus bör installeras på viktiga punkter för barnen.

Förvaltningen ser fram emot att ta del utav utvecklingsplaner framgent där områden kommer presenteras mer specifikt.

## Socialnämnden & Vård- och omsorgsnämnden

Förslaget till ny översiktsplan uppfattas som svårnavigerat och svårtolkat, vilket bekräftas i hållbarhetskonsekvensanalysen. Det får anses som en risk ur ett demokratiskt perspektiv om kommuninvånarnas möjlighet att förstå och ta del av viktig samhällsinformation begränsas.

Ur socialförvaltningens perspektiv saknas samarbetsformer för socialnämndens medverkan i samhällsplaneringen. I nu aktuella översiktsplan önskas en kommungemensam definition av begreppet social hållbarhet för att nå en samsyn kring åtgärder och arbetssätt för ett socialt hållbart Huddinge. Vidare bör den sociala hållbarhetsanalysen kompletteras med tydligare konsekvensbedömningar och prioriteringar. Det är av vikt att förstå, analysera och följa upp hur olika beslut av allmänt intresse påverkar olika grupper av människor. En sådan analys kan aldrig bli heltäckande, men bör ha ambitionen att identifiera risker för social



exkludering i form av verkliga och upplevda begränsningar i miljön på övergripande nivå.

Det ligger i sakens natur att hållbarhetsutvecklingen innebär en skillnad mellan dem som kan göra hållbara val och dem som inte har samma möjlighet. Det är ofrånkomligt med intressekonflikter som i praktiken innebär att det uppstår ett utanförskap för vissa grupper som behöver hanteras. I diskussionerna är det av vikt att lyfta såväl frågor som berör personer med funktionsnedsättning som andra risker för socialt utanförskap. Här används begreppet socialt utanförskap i ett vidare begrepp med tonvikt på skillnader i levnadsvillkor med bristande resurser inom en rad livsområden så som: brister i boendemiljön, låga inkomster, låg utbildningsnivå, dålig hälsa, utsatthet för våld, kriminalitet, missbruk med mera.

När det gäller utvecklingsstrategin och kommande planeringsarbete i övrigt är det av vikt att personer med olika funktionsvariationer såväl fysiska som psykiska samt människor i olika åldrar ska kunna inkluderas även under byggtiden. Hänsyn måste även tas till planernas påverkan på befintliga verksamheter så att ansvarig nämnd kan prognosticera och planera sitt lokalbehov med tillräcklig framförhållning.

I övrigt hänvisas till socialnämndens tidigare yttrande den 14 april 2021 § 6 avseende utvecklingsplaner för Kungens kurva, Vårby, Flemingsberg och Sjödalen – Fullersta.

#### Funktionshinderrådet

Funktionshinderrådet har inget att erinra.

#### Pensionärsrådet

Pensionärsrådets synpunkter Seniorföreningarna i Huddinge har tagit del av Översiktsplan 2050.

Ett dokument av denna storlek och med en remisstid på några veckor låter sig inte genomarbetas alltför grundligt.

Det är en mycket bra, delvis spännande och pedagogisk beskrivning av kommunens utveckling under nästan 30 år fram i tiden. Det känns faktiskt tråkigt att man inte kommer att vara med och se resultatet.

Planen bygger på att Huddinge ska bli en kommun där de olika kommundelarna fysiskt ska komma närmare varandra, dvs. ett Huddinge som ska hålla ihop.

Man räknar också med en ökning av invånarantalet till som mest 185 000 personer år 2050. Det finns ingen specificering av antalet unga, arbetsföra eller äldre. Med tanke på att seniorföreningarna räknar med en ökning av seniorer med 4 000 under nästa valperiod och kommunens prognoser för gruppen över 80 år som redovisats i andra sammanhang visar på mycket kraftiga ökningarna det kommande decenniet känns det angeläget att påpeka att antalet äldre troligen kommer att öka kraftigt fram till år 2050 varför det måste framgå i planen att det också satsas i paritet med detta på 65+-boende och SÄBO i olika områden av kommunen.



Några delområden känns särskilt angelägna för den äldre äldre generationen som t.ex. nära till natur och parker. Ett annat är att bygga för sammanhållning. Kommunen saknar lokaler för seniorer, vilket i dagsläget är ett stort problem.

Avstånden mellan de olika kommundelarna skulle förbättras betydligt genom att skapa en cirkellinje.

Under rubriken ”Jämlika möjligheter och delaktighet” står en punkt som kräver förklaring. Vad betyder ”Vi lägger särskild fokus på att tillgängliggöra offentliga platser och miljöer för personer med funktionsnedsättningar samt för äldre genom att använda oss av universell utformning”?

Några ytterligare frågor inställer sig:

Hur görs beräkningar av befolkningsutvecklingen? Räknar man med en befolkningsrörelse inom landet, eller ett mycket högt barnafödande? Man räknar med en ökning allt mellan 30 000 – 60 000 nya invånare fram till år 2050. Med samma beräkning skulle Sverige öka med mellan 3-6 miljoner invånare.

Man räknar med 300 nya arbetstillfällen i Vårby Udde med 4 000 invånare. Hur tänker man om befolkningsökning kontra arbetsutveckling?

Det talas mycket om kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik i dokumentet.

Idag diskuteras bilens vara eller inte vara. Samtidigt fortsätter utvecklingsarbetet med nya drivmedel, inte minst el. Har man tillgodosett en fortsatt utveckling av ”familjebilen” med tillräckligt många parkeringsplatser? Har man med i någon beräkning att flygandet kanske minskar och semesterresandet inom landet ökar? Har man planerat för ett utökat antalet handikapplatser till en åldrande befolkning eller personer med funktionsnedsättning?

Beräknas fortfarande 0,6 bil per nybyggd lägenhet som norm eller kommer den att minskas? Har man planerat för parkeringsplatser utifrån den nuvarande normen t.ex. i Loviseberg och Vårby udde?

Översiktsplan 2050 är skapad innan beslut togs av kommunen om att följa WHO:s riktlinjer om en äldrevänlig kommun. Denna handlingsplan måste nu tillföras och kompletteras i Översiktsplan 2050.

## **Huddinge kommuns bolag**

SRV

### *Allmänna kommentarer*

Översiktsplanens skrivningar stödjer på ett bra sätt målsättningar i Avfallsplanen att vandra uppåt i avfallstrappan och därmed minska miljöavtrycket.

Nyckelord i Huddinge Översiktsplan: livscykelperspektiv, cirkulära system, delningssystem, återbruk, återanvända, återvinna, avsätta ytor, reservera mark, samarbete, dialog, lätt att förstå, lätt att sortera, nära till, utforma för godstrafiks behov.

I översiktsplanen beskrivs att mark kommer att reserveras vid Gladö för en ny ÅVC som är tänkt att ersätta Flemingsbergs ÅVC som läggs ner under 2023. SRV



har tagit fram en ÅVC-strategi under 2021 som utgår från Avfallsplanen som pekar ut riktningen med ökat återbruk, minskade mängder grovavfall och ökad materialåtervinning. ÅVC-Strategin bygger på tre strategimål:

1. Fånga upp mer av det som hamnar i grovavfall till återbruk
2. Öka materialåtervinning genom ökade möjligheter till sortering
3. Förbättra möjligheterna till lämning av grovavfall utan tillgång till bil

På kort sikt ser vi att ÅVC i Skyttbrink i Botkyrka, Jordbro i Haninge och ÅVC Fittja i Botkyrka men även ÅVCer i Stockholms kommun kommer få ett ökat inflöde vid nedläggning av Flemingsbergs ÅVC.

Dock ser vi att de långsiktiga lösningarna för grovavfall är:

Utveckla: befintliga ÅVCer, kvarters-ÅVCer närmare invånare, specialiserade ÅVCer och återbruk som trädgårds-ÅVC och återbyggcentral men även att kunna hämta grovavfall. En annan viktig del är att vid planering av nya bostadsområden planera den fysiska miljön för ökat återbruk och möjligheter för invånare att lämna grovavfall nära bostaden.

*Specifika textkommentarer:*

Hållbar teknisk infrastruktur (sid 62)

Nuvarande skrivning

”I planeringen reserverar vi mark för återvinningscentraler (ÅVC), återvinningsstationer och fastighetsnära insamling vid fastighetsgräns. Kommunen och SRV Återvinning AB samverkar för att möjliggöra en ny ÅVC i Gladö samt mini-återvinningscentraler (mini ÅVC) på andra platser i kommunen.”

Förslag på ny skrivning:

”I planeringen reserverar vi mark för återvinningscentraler (ÅVC), återvinningsstationer, och fastighetsnära insamling. Kommunen och SRV Återvinning AB samverkar för att möjliggöra handlingsplanen för ÅVC-strategin.”

Sid 120 Register - Externa planeringsunderlag

Avfallsplanen 20221 – 2030 ligger under rubriken ”Externt planeringsunderlag” vilket vi anser är felaktigt. Avfallsplanen är kommunens eget dokument och redovisar vilka mål och åtgärder som kommunen långsiktigt planerar för, så att avfallens mängd och farlighet ska minska. Detta dokument bör ligga under rubriken Register – ”Interna planeringsunderlag - beslutade styrdokument”

SRV ser positivt på möjligheten att få delta i den fortsatta planprocessen.

Stockholm vatten och avfall (SVOA)

### **Inledning**

SVOA har i detta samrådsyttrande fokuserat på ansvaret att som VA-huvudman säkra framtida kapacitet i VA-systemen, samt bidra till god hantering av dagvatten



i Huddinge kommun. Detta enligt de utbyggnadsplaner som beskrivs i samrådsförslaget till Översiktsplan 2050.

I kapitlet "Bakgrund" beskrivs översiktligt de utmaningar som SVOA står inför på grund av ändrade förutsättningar. Därefter följer generella synpunkter avseende Huddinge kommuns planerade utbyggnad utifrån VA-huvudmannens perspektiv. Vidare beskrivs kapaciteten i VA-systemen med utgångspunkt från de "regionala stadskärnorna och utvecklingsområden" samt "Utveckling övrig bebyggelse" som beskrivs i Översiktsplanen.

Med hjälp av befintliga underlag och kunskap har SVOA i grova drag beskrivit var nuvarande och framtida utmaningar i VA-systemen ligger, med koppling till föreslagen bebyggelse i Översiktsplanen. För de områden där omfattning och utbredning av kommande exploateringar saknas i samrådsunderlaget har SVOA inte haft möjlighet att uttala sig om kapacitet i befintliga VA-system eller hantering av dagvatten.

I de fall där SVOA tidigare har lämnat remissyttranden för Utvecklingsplaner hänvisas till dessa som bilagor i detta yttrande. Slutligen följer SVOAs kommentarer på samrådshandlingarna.

Förutsättningarna för planering och utveckling av VA-systemen har ändrats med tiden. För att VA-systemen ska fungera krävs både långsiktig planering av helheten och möjlighet till lokala anpassningar. På senare tid har några tillkommande förutsättningar gjort att detta är allt mer utmanade. För att uppfylla de ändrade förutsättningarna på ett bra sätt krävs att både SVOA och Kommunen är medvetna och ödmjuka inför utmaningarna, och inser att det behöver avspeglas i stadsbyggnadsprocessen. Nedan följer exempel på tillkommande förutsättningar och viktiga utmaningar:

- Det finns ny branschstandard avseende bland annat dimensionering av VA-system som innebär att det idag vid nybyggnad, men även viss upprustning av befintliga VA-system, behövs större dimensioner och större robusthet än tidigare. Extra utmanande blir det om VA-systemet ska ansluta nedströms till ett befintligt med tidigare gällande standard.
- VA-huvudmannen har inte längre kvar de historiska kvalitet- och kapacitetsmarginaler som VA-systemen tidigare utfördes med.
- Även om VA-huvudmannen inte ska bygga för extrema regnhändelser så krävs en samplanering mellan Kommunens skyfallsplan och VA-huvudmannens dagvattenhantering. Klimatförändringarnas påverkan på nederbördsmönster generellt har även ändrat randvillkoren för VA-systemen, och är något man behöver ta höjd för vid planering och utredning.
- Lagkrav och riktlinjer från myndigheter att ta hänsyn till vid utbyggnad av VA har ändrats och utvecklats. Detta kräver mer i form av exempelvis utredningar, anmälningar/tillstånd med mera vid utbyggnad av nya VA-system, jämfört med hur utbyggnad skett historiskt.
- Efterlevnad av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster ställer stora krav på rening och fördröjning av dagvatten och vilka utrymmen för



hantering som krävs. Då tydliga verktyg i lagstiftningen saknas för att möta kraven på ett bra sätt blir behovet av samordning mellan SVOA och Kommunen än större.

### **Generella synpunkter**

- SVOA vill understryka att utbyggnad av VA-systemen tar lång tid. Översiktsplanen innebär ett behov av omfattande utredningsarbeten, något som ofta är mycket tid- och resurskrävande. SVOA önskar därför även fortsatt vara involverade tidigt i utbyggnadsplanerna för att ta del av vilken bebyggelse, omfattning samt fördelning som avses. Detta för att i god tid ha möjlighet att påbörja utredningar av utbyggnadsbehov för VA-system för att kunna uppfylla SVOAs åtagande som VA-huvudman.
- För en väl fungerande helhetslösning och effektiv planering krävs samordning mellan SVOA, Huddinge kommun och i vissa fall även Trafikverket och andra aktörer gällande tidplaner och ytor för kommande exploateringar och övrig utbyggnad.
- I kommande exploateringar behöver hänsyn tas till befintliga VA-anläggningars placering, då dessa är stora och komplexa system. Flytt av VA-anläggningar innebär stora kostnader, är tidskrävande och innebär en stor klimat- och miljöpåverkan. Flytt av befintliga VA-anläggningar bör undvikas där så är möjligt.
- SVOA ser behov av ett gemensamt forum för avstämning och samordning inom respektive utvecklingsområde.
- Det är viktigt att SVOA och Kommunen i samspel ser över hantering av dagvatten och skyfall inför kommande stadsutveckling. Områden för att hantera skyfall, både uppsamlade ytor men även rinnvägar, bör beaktas i stadsbyggnadsprocessens samtliga steg. Från övergripande nivå i Översiktsplanen till planeringsnivå i utvecklings- och detaljplaner. Dessa områden bör ligga till grund för planering och placering av ny bebyggelse.
- Dagvattenaspekter som tas upp i Översiktsplanen ska följas upp genom hela planeringsprocessen och lyftas in i framtagandet av nya detaljplaner. Dagvatten och skyfall hänger samman över plangränserna och behöver ses ur ett större perspektiv och allra helst avrinningsområdesvis (både vad beträffar naturliga men även tekniska avrinningsområden). I bland annat Storängens industriområde har SVOA observerat att det större perspektivet saknats i enskilda detaljplaner, se kommentarer under "Centrala Huddinge - Sjödalen/Fullersta".
- Kommunen behöver säkerställa att recipientnivåer tas hänsyn till vid exploatering eller utveckling av områden nära recipient, eller i områden som ligger lågt i förhållande till recipientens nivå. Kommunen behöver även säkerställa att de antaganden som MSB gjort i de utredningar som tagits fram för översvämning från sjöar i kommunen stämmer innan man nyttjar detta underlag (se "Översvämningssportalen" på MSB.se). Detta är av särskild vikt för Storängens industriområden, läs mer under kapitel "Centrala Huddinge - Sjödalen/Fullersta".
- Grönområden bör om möjligt sammanfalla med lågpunkter i terrängen, där vatten naturligt samlas vid kraftig nederbörd. Ytorna "Större anläggning



för dagvatten ÖP" och/eller "Behov av åtgärd översvämningsrisk ÖP" ligger ofta i områden som planeras byggas ut, förtätas eller liknande. Dessa lågpunkter bör istället sammanfalla med grönområden, exempelvis "Stadsdelspark ÖP" eller "Tätortsnära naturområde ÖP", så som det exempelvis planeras vid entrén till Långsjön. Exempelvis ser SVOA oroande på det stora området med översvämningsrisk i Loviseberg.

- SVOA önskar en fortsatt dialog om ytorna "Större anläggning för dagvatten" och "Behov av åtgärd för översvämningsrisk". Dock önskar SVOA se ett förtydligande gällande vilka underlag ytorna baseras på och hur ska ytorna användas i det fortsatta planeringsarbetet. Finns exempelvis ytor som inte ska bebyggas på grund av översvämningsrisken? Har även befintliga miljöer studerats med hänsyn till skyfall och översvämningsrisk?
- SVOA föreslår att Huddinge kommuns strategi för dagvattenhantering revideras för att anpassas till den tätare bebyggelsestruktur som planeras framöver jämfört med tidigare.
- Vad gäller hantering av dagvatten inom allmän platsmark generellt och särskilt inom gaturummet ser SVOA att Kommunen bör avsätta ytor för dagvattenhantering (regnbäddar, skelettjordar etc). Gatusektioner bör tas fram som möjliggör att ytor avsätts för dagvattenhantering för omhändertagande av vägavrinningen.

## **Regionala stadskärnor och utvecklingsområden**

### *Flemingsberg*

#### Kapacitet dricksvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Flemingsberg (KS-2018/290). SVOA har flera pågående utredningar avseende förstärkning av huvudvattenledningsnätet. Det är viktigt att dessa arbeten samordnas med Kommunens planering inom området.

#### Kapacitet spillvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Flemingsberg (KS-2018/290).

#### Kapacitet dagvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Flemingsberg (KS-2018/290).

I Flemingsberg krävs ett stort samordningsarbete mellan Huddinge kommun, Trafikverket och SVOA för att säkerställa funktionerna i både befintliga och planerade ytor för dagvattenhantering. Detta är särskilt viktigt i arbetet med och omkring Tvärförbindelse Södertörn.

### *Loviseberg*

#### Kapacitet dricksvatten

I dagsläget har SVOA inte kännedom kring omfattning och utbredning av kommande exploateringar inom området. SVOA kan därmed inte uttala sig om



kapaciteten i befintligt dricksvattennät är tillräcklig för kommande exploateringar.

### Kapacitet spillvatten

I samband med kommande utbyggnad av Flemingsberg har SVOA upprättat hydrauliska modeller för ledningsnätet som avleder spillvattnet från kommunområdet Loviseberg med omnejd. Loviseberg ingår i den framtidsmodell som byggts upp för Flemingsberg för att säkra kapacitet i spillvattennätet framöver.

### Kapacitet dagvatten

Stora delar av Loviseberg ingår i nuläget inte i SVOAs verksamhetsområde för dagvatten och inget utbyggt dagvattensystem finns. Vid exploatering inom området kommer SVOA behöva bygga ut dagvattennätet.

Det finns sannolikt ett stort behov av utjämning av dagvattenflöden i Loviseberg. Det kan innebära stora utmaningar i planeringen av områdets dagvattensystem. SVOA känner redan idag till att det finns risk för höga vattennivåer i Övre Glömstadiket vid befintliga fastigheter i Vårdkasen, som ligger nedströms Loviseberg. Det är viktigt att vattenståndet i Övre Glömstadiket inte höjs då det kan orsaka översvämningar och skador på befintliga fastigheter. Det är även viktigt att nya byggnader och infrastruktur placeras så att de inte tar skada vid högt vattenstånd i Övre Glömstadiket. Denna fråga hänger också ihop med behovet av utredningar gällande fördelningen av framtida flöden till Ormlången/Flemingsbergs våtmarksanläggning. Se SVOAs tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Flemingsberg (KS-2018/290).

### *Centrala Huddinge – Sjödalen/Fullersta*

#### Kapacitet dricksvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Sjödalen och Fullersta med fokus centrala Huddinge (KS-2018/279).

#### Kapacitet spillvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Sjödalen och Fullersta med fokus centrala Huddinge (KS-2018/279).

#### Kapacitet dagvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Sjödalen och Fullersta med fokus centrala Huddinge (KS-2018/279).

SVOA vill särskilt belysa utvecklingen av Storängens industriområde, där erforderliga ytor för dagvattenhantering måste säkerställas i kommande detaljplaner. Dagvattenfrågan behöver beaktas för området som helhet, men även i arbetet med enskilda planer. Att dagvatten fördröjs inom detaljplanerna är en förutsättning för att SVOA ska klara sitt uppdrag som VA-huvudman. Marken i



området är lågt belägen sett till recipientens nivå, och dagvattensystemet i området är särskilt komplicerat. Det inkluderar bland annat en pumpstation som avleder dagvatten från området till recipienten och kulverterade delar av Fullerstaån.

Kommunen behöver också säkerställa att hänsyn tas till den vattennivå (BHF: Beräknat Högsta Flöde) i recipienten Trehörningen som används i Översvämningssportalen på [msb.se](http://msb.se)

### *Kungens Kurva*

#### Kapacitet dricksvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257).

#### Kapacitet spillvatten

Inom Kungens Kurva finns relativt lite lokalt spillvattennät utbyggt idag. Tillkomst av exploateringar kommer därför i många fall kräva utbyggnad av spillvattennätet. SVOA ser dock god avledningskapacitet från kommunområdet till reningsverk via spillvattentunnel. I övrigt hänvisas till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257).

#### Kapacitet dagvatten

Dagvattnet från Kungens Kurva avleds idag i ett samlat ledningsstråk under Södertäljevägen och Skärholmsvägen. Skulle utredningar visa på kapacitetsbrist kan fördröjningsytor för dagvatten behövas inom utvecklingsområdet. Nya ledningsdragningar under de stora vägarna kan vara kostsamma och komplexa att ordna.

Stora delar av Kungens Kurva ligger inom ett omfattande instängt område, det vill säga ett område där vatten inte kan rinna bort på ytan utan riskerar att ansamlas vid kraftiga nederbördstillfällen. Volymer som uppstår vid skyfall kan inte tas emot av VA-anläggningen, utan behöver hanteras på annat sätt, exempelvis i ytliga skyfallslösningar. Det instängda området medför särskilt svåra utmaningar för SVOA att avleda dagvatten. Likaså medför det utmaningar för Huddinge Kommun att skapa en hållbar skyfallshantering. Detta behöver beaktas i den fortsatta planeringen.

Delar av utvecklingsområdet Segeltorp avleds via Långsjödiket genom Kungens kurva. Exploatering av Segeltorp kan innebära ökade dagvattenflöden genom Kungens kurva och ytterligare åtgärdsbehov.

Det råder i nuläget kapacitetsbrist i flera delar av dagvattennätet i Kungens kurva. För mer information hänvisar SVOA till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257).

### *Segeltorp*

#### Kapacitet dricksvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257).

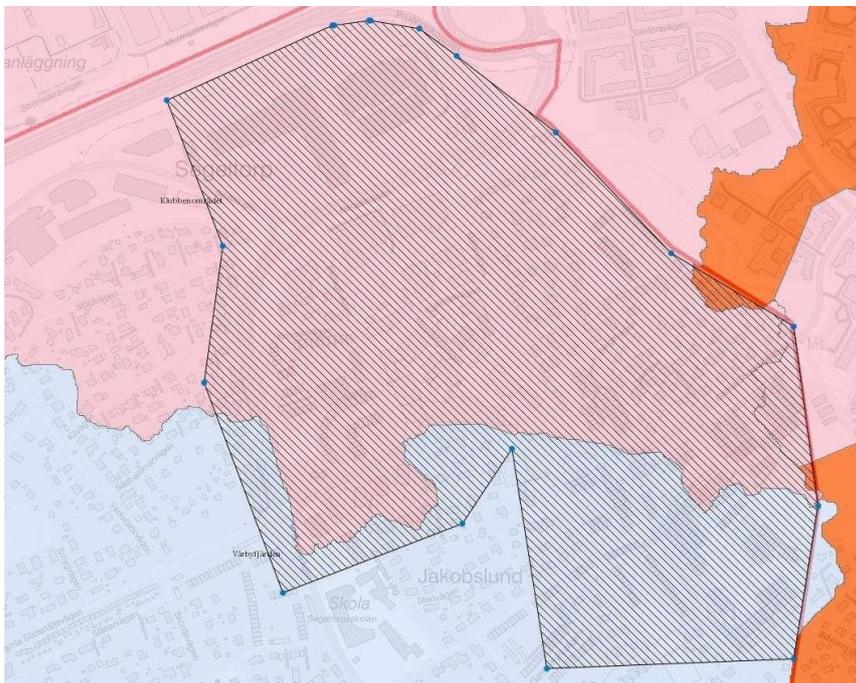
### Kapacitet spillvatten

För kommundelen Segeltorp finns det idag ingen utbyggd detaljerad hydraulisk modell över spillvattennätet. Delar av befintligt ledningsnät har idag en kapacitetsbrist vid kraftig nederbörd. Utpökade områden med kapacitetsbrist och annan känd problematik är Jakobslund, Kråkvik och Juringe.

Området som markerats i nordöstra Segeltorp i Översiktsplan 2050 som utvecklingsområde under utredning, ligger delvis inom utpekat problemområde i Jakobslund. Innan vidare exploatering bör kapacitetsutredning genomföras för att säkerställa att tillkommande flöde kan omhändertas utan att förvärra situationen i kommundelen. Kapaciteten för den tunnel som avleder spillvatten från kommundelen anses vara god, både för nuläge samt framtid med tillkommande exploateringar.

### Kapacitet dagvatten

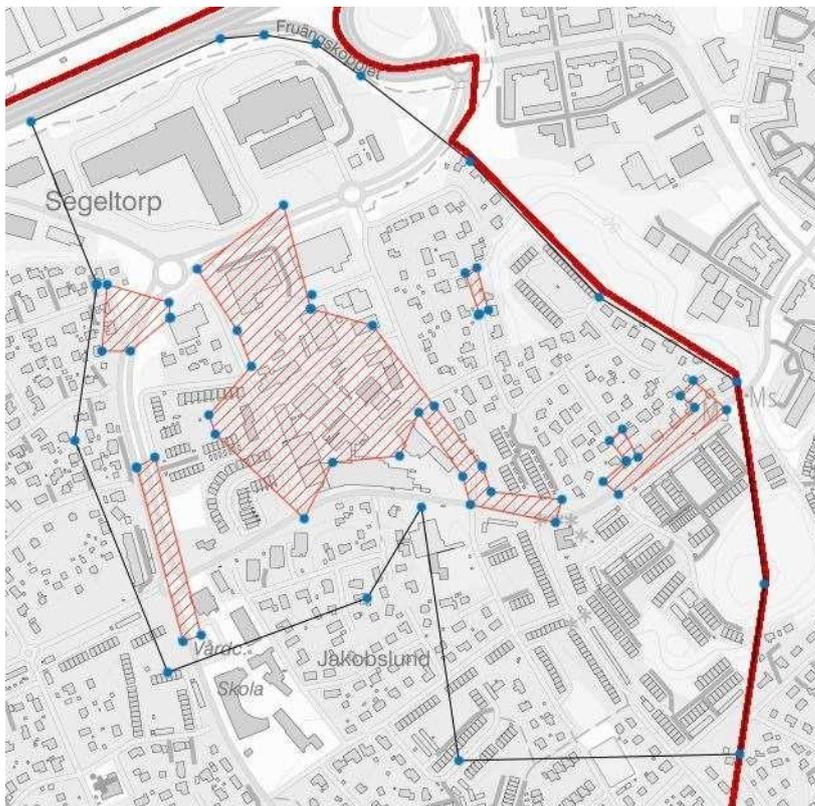
Dagvatten från norra delarna av Segeltorp avleds idag in i Stockholms kommun, via dagvattenledningar genom Skärholmen, och släpps ut i Mälaren vid Klubbenområdet. För detta område finns en delvis kalibrerad hydraulisk dagvattenmodell för nuläget, samt ett framtidsscenario som inkluderar en del kommande exploateringar, se Figur 1.



Figur 1. Tekniska avrinningsområden inom Segeltorp. Rosa ytor avleds till Klubbenområdet, blåa ytor till Vårbyfjärden. Svart skraffering visar ungefärligt läge för Segeltorps utvecklingsområde.

Dagvatten från södra delarna av Segeltorp avleds till Vårbyfjärden i väster, via dagvattensystemet som går via Långsjödiket genom Kungens kurva. För området finns en hydraulisk dagvattenmodell, men det saknas modell för framtidsscenario. Kapacitet och åtgärdsbehov, samt behov av fördröjning,

kommer behöva utredas närmare för dessa områden. Förutsättningarna för detta dagvattensystem beskrivs närmare i SVOAs tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257). Inom utvecklingsområdet finns idag flera sträckor med kapacitetsbrist på dagvattennätet, se Figur 2.



Figur 2. Problemområden för dagvattensystemet i nuläge i Segeltorp. Röd skraffering visar områden med teoretisk kapacitetsbrist.

Delarna av Segeltorp närmast Södertäljevägen ligger inom ett större instängt område, det vill säga ett område där vatten inte kan rinna bort på ytan utan istället ansamlas vid kraftiga nederbördstillfällen. Det instängda området medför särskilt svåra utmaningar för SVOA att avleda dagvatten. Likaså medför det utmaningar för Huddinge kommun att skapa en hållbar skyfallshantering. Detta behöver beaktas i den fortsatta planeringen. Observera att volymer som uppstår i instängda områden vid skyfall inte kan tas emot av VA-anläggningen, utan behöver hanteras på annat sätt, exempelvis i ytliga skyfallslösningar.

### Vårby/Masmo

#### Kapacitet dricksvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Vårby (KS-2018/266).

#### Kapacitet spillvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Vårby (KS-2018/266).



## Kapacitet dagvatten

SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Vårby (KS-2018/266).

## *Skogås/Trångsund*

### Kapacitet dricksvatten

I dagsläget har SVOA inte kännedom kring omfattning och utbredning av kommande exploateringar inom området. SVOA kan därmed inte uttala sig om kapaciteten i befintligt dricksvattennät är tillräcklig för att tillgodose framtida exploateringar.

### Kapacitet spillvatten

För kommundelen finns idag ingen utbyggd detaljerad hydraulisk modell över spillvattennätet. Ledningsnätet anses ha en generell god kapacitet gällande spillvattenhanteringen i nuläget.

Stora delar av ledningsnätet är dock ofta påverkat av större volymer tillskottsvatten vid regn, vilket kan resultera i kapacitetsbrist vid längre eller/och kraftigare regn. Generellt är ledningsnätet idag dimensionerat för relativt små flöden med små dimensioner på ledningarna. Ovanstående innebär att vid en utbyggnad och/eller förtätning kommer befintligt ledningsnät inom delar av området behöva dimensioneras upp för att klara dagens dimensioneringskrav.

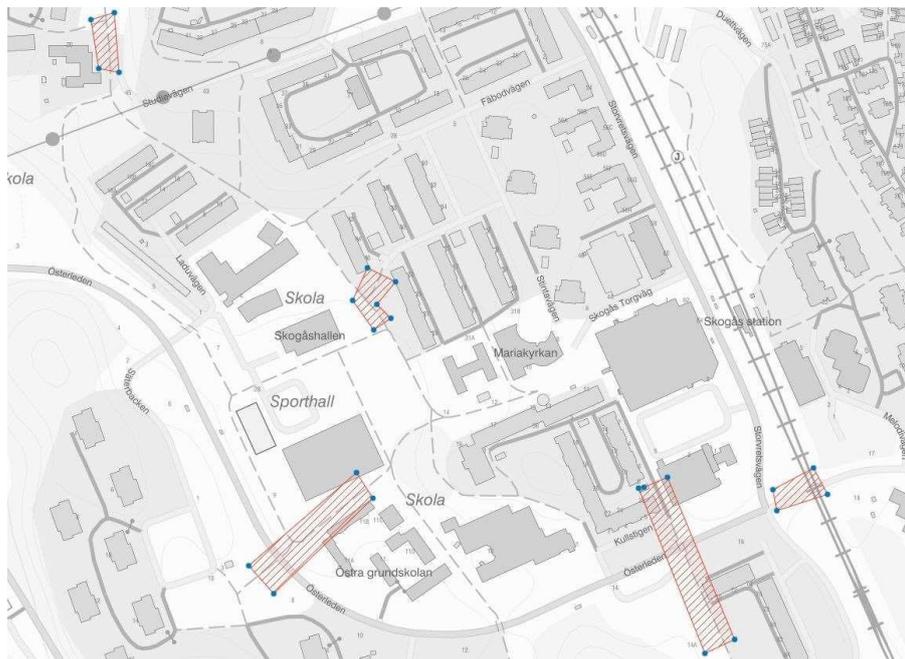
SVOA avser genomföra en kapacitetsstudie med framtidsscenario för den spillvattentunnel som avleder spillvattnet från kommundelen.

### Kapacitet dagvatten

För de västra delarna av Skogås som avleds mot Magelungen har SVOA en uppbyggd, kalibrerad hydraulisk dagvattenmodell. Dock saknas en modell för framtidsscenario. För delarna av Skogås som avleds mot Drevviken samt för hela Trångsund saknas dagvattenmodell. För dessa områden kommer kapaciteten och eventuella åtgärdsbehov behöva utredas.

I Västra Skogås finns idag flera mindre områden med teoretisk kapacitetsbrist, se Figur 3. Observera att andra delar av utvecklingsområdet inte har utretts med avseende på kapacitet i dagvattennätet.

Om VA-system som korsar järnvägsspåret behöver justeras på grund av exploateringar krävs extra hänsyn och tid, samt samordning med Trafikverket.



Figur 3. Problemområden för dagvattensystemet i nuläge i västra Skogås. Röd skraffering visar områden med teoretisk kapacitetsbrist.

## Utveckling övrig bebyggelse

### Huddinges verksamhetsområden

Inom dessa områden är det extra viktigt att redan i tidigt skede avsätta ytor för fördröjning och rening av dagvatten. Detta då industriområden består av stor andel hårdgjorda ytor, vilket ger upphov till både hög avrinning och ofta högt föroreningsinnehåll i dagvattnet.

### Lännaområdet

Mängden dagvatten som kan avledas till Lissmaån från planerade och utökade verksamhetsområden i Gräsvreten och Länna industriområde begränsas starkt av Lissmaåns kapacitet. En utredning för Lissmaån, som togs fram av Kommunen år 2017, visar att åns maxkapacitet redan nåtts (Norconsult, 2017). I de utredningar som har gjorts för de första etapperna av nya verksamhetsområden i Norra Länna, samt utökat verksamhetsområde i Gräsvreten, har kapaciteten och förutsättningar kring Lissmaån skapat stora utmaningar för områdenas planerade dagvattenhantering. Då Lissmaån ses som en recipient ser SVOA att det är Kommunen som behöver säkerställa att fortsatta utredningar kring Lissmaåns kapacitet görs. Huddinge kommun behöver i den fortsatta planeringen ta hänsyn till nivån och kapaciteten i Lissmaån och skapa förutsättningar för att avleda dagvatten från planerade områden till ån.

SVOA arbetar med uppbyggnaden av en kalibrerad dagvattenmodell för området kring Länna industriområde. Områden med teoretisk kapacitetsbrist visas i Figur 4.



Figur 4. Problemområden för dagvattenssystemet i nuläge i Länna. Röd skraffering visar områden med teoretisk kapacitetsbrist.

### *Områden för komplettering*

I dagsläget har SVOA inte kännedom kring omfattning och utbredning av kommande exploateringar inom området. SVOA kan därmed inte uttala sig om kapaciteten i de befintliga VA-systemen är tillräcklig för att tillgodose framtida exploateringar.

### *Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområdena samt landsbygd*

I dagsläget har SVOA inte kännedom kring omfattning och utbredning av kommande exploateringar inom området. SVOA kan därmed inte uttala sig om kapaciteten i de befintliga VA-systemen är tillräcklig för att tillgodose framtida exploateringar. SVOA har inte heller verksamhetsområde för VA inom alla områden.

För möjlighet till god planering av VA-utbyggnad önskar SVOA att alla omvandlingsområden enligt VA-utbyggnadsprogrammet ska detaljplanläggas och tidsbestämmas. Det finns stora fördelar för både SVOA och Kommunen att utbyggnad av VA och nya gator samordnas. Detta även för att undvika föreläggande från Länsstyrelsen om utbyggnad av VA.

Det är viktigt att VA-utbyggnadsprogrammet revideras utifrån Översiktsplanen 2050.

### *Kommentarer på Översiktsplan 2050*

#### Sid 21. God arkitektur och förvaltning

”I Huddinges utvecklingsområden bygger vi tätt”

I samband med att områdena förtätas är det av stor vikt att hänsyn tas till platsens förutsättningar ur ett VA-perspektiv. Om en plats inte anses lämplig för ändamålet, bör hänsyn tas till detta i stadsplaneringen och förtätningen av kommundelarna.

#### Sid 28. Hälsosamma och säkra livsmiljöer

SVOA föreslår att även skyfallshantering och översvämningsrisker bör nämnas i avsnittet, då dessa är förutsättningar för hälsa och säkerhet.

#### Sid 34. Vattensystem i balans

Här nämns att Kommunen "minskar vår påverkan från dagvatten och enskilda avlopp genom att revidera och följa vår dagvattenstrategi och gällande VA-utvecklingsplan". SVOA ser positivt på detta och efterfrågar att få delta i arbetet med revideringarna i egenskap av Kommunens VA-huvudman.

#### Sid 41. Klimatanpassning för att minska risker

SVOA ser positivt på att man i avsnittet lyfter fram vikten av god höjdsättning och att avsätta ytor för att minska risk för översvämningsrisker. Samt att Kommunen ska undvika att planera ny bebyggelse i låglänta eller instängda områden som är känsliga för översvämning. Denna målformulering motsägs dock senare i kapitlet (sid 43) där man istället skriver att "...eftersom relativt stora delar av kommunen är potentiella riskområden för översvämning så kan det vara aktuellt med ny bebyggelse även inom dessa områden." Detta behöver ses över.

I kapitel nämns vikten av att ta fram fördjupade studier av översvämningsrisker och skyfall och hanteringen av dessa utmaningar vid planläggning. SVOA ser positivt på detta och anser att sådana studier är nödvändiga. Observera att sådana studier ska inkludera hela avrinnings/påverkansområdet och att exploateringar inte ska innebära att vattnet samlas och orsaka problem utanför planområdet.

#### Sid 54. Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning

"Vi bygger i första hand på redan hårdgjorda ytor som gör att vi kan spara befintlig och orörd natur och andra platser med höga natur-, kultur och sociala värden"

SVOA ser positivt på detta. Genom att minimera andelen hårdgjord yta, och maximera de gröna (ej hårdgjorda) ytorna, minskar dagvattenflödet och risken för översvämning. Det skapar goda förutsättningar för SVOA att uppfylla uppdraget som VA-huvudman och ger därmed möjlighet till stadsutveckling i Huddinge kommun. Det är dock viktigt att detta även följs upp och efterlevs i Kommunens kommande utvecklings- och detaljplaner.

#### Sid 54.

"Vi använder marken smart" I denna formulering bör Kommunen även ta hänsyn till områdets geografiska placering i förhållande till lågpunkter och översvämningsrisker.

#### Sid 96.

Här hänvisas till vatten och avloppsutbyggnadsprogrammet och VA-utvecklingsprogrammet. Är detta två olika dokument?

#### *Synpunkter på digitala markanvändningskartan/hänsynskartan*

- Det är positivt att dagvattenanläggningar, inklusive översvämningsytor, framgår i markanvändningskartan. SVOA önskar dock ett förtydligande gällande vilka anläggningar som är befintliga respektive vilka anläggningar som det planeras för.



- Rubrikerna under ”Inriktning -geografiska områden” bör finnas som lager i den digitala markanvändningskartan. Det är otydligt vilka rubriker i textdokumentet som motsvarar vilka lager i karta. Exempelvis ”Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområdena samt landsbygd” benämns inte på samma sätt i textdokumentet och kartan.
- Hänsynskartan är svår att öppna digitalt, troligtvis på grund av många lager och mycket information. SVOA föreslår att Kommunen ser över om den går att göra mer användarvänlig.

#### *Bilagor till yttrandet*

- Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Flemingsberg (KS2018/290)
- Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Södalen och Fullersta med fokus centrala Huddinge (KS-2018/279)
- Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Vårby (KS-2018/266)
- Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS2018/257).

#### **SFAB**

SFAB har utarbetat ett underlag för att bidra med synpunkter på remissversionen av Huddinges Översiktsplan 2050.

Söderenergi producerar resurseffektiv miljövänlig el och fjärrvärme som SFAB distribuerar i bland annat Huddinge kommun. SFAB har därför en viktig samhällsfunktion och vi kan med vårt hållbarhetsarbete och vår produkt bidra till att ett flertal av målen i Agenda 2030 samt nationella och regionala mål uppnås. Målen som vi har identifierat som är direkt kopplade till vår affärsidé och vår verksamhet finns redovisade i vår hållbarhetsredovisning.

#### **HÅLLBAR TEKNISK INFRASTRUKTUR**

Kommunen vill prioritera energiförsörjning som minimerar negativ påverkan på klimatet. Kommunen äger redan en energikoncern vars huvudsakliga verksamhet är fjärr- och kraftvärme, dvs produktion av resurseffektiv hållbar fjärrvärme och el baserat på förnybara och återvunna bränslen. Vi anser att kommunens energibolag för fjärr- och kraftvärme är en möjliggörare för den pågående omställningen och för att tillgodose de ökade energibehovet i samband med kommunens planerade exploatering behöver fjärr- och kraftvärmerna vara en del av kommunens översiktsplan.

#### **Förnybar och lokalproducerad el**

Mer sol och vind i elsystemet ger en mer volatil elproduktion som är väderberoende. Samtidigt ser vi en tydlig ökning av elbehovet i samband med omställningen och elnätet har utmaningar då det redan idag är kapacitetsbrist i flera delar av elnätet nationellt men även i Stockholmsregionen. Väderberoende elproduktion, ökat elbehov samt elnätsbrist ställer ökade krav på att det finns produktion som är stabil, vilket el producerad i kraftvärmeverk är ett bra exempel på.



Elproduktionen i Igelsta kraftvärmeverk har hög tillgänglighet, enkel att planera och är dessutom lokalproducerad. Elproduktion nära elanvändarna bidrar till att minska belastningen på elnätet vilket är viktigt ibland annat krissituationer. Dessutom produceras Söderenergis el av förnyelsebara och återvunna bränslen. Söderenergi och SFAB:s alla fjärrvärmekunder är självförsörjande på el vilket innebär att en ökad fjärrvärmeanvändning i regionen bidrar till en ökning av den lokala elkapaciteten. Kommunens största bidrag till det ansträngda elnätet är därför att välja/förorda fjärrvärme för uppvärmning där det möjligt. På så sätt bidrar man till dubbla nyttor, då underlag skapas för ökad produktion av förnyelsebar/återvunnen el samtidigt som man frigör nätkapacitet för andra ändamål.

## **Bio-CCS**

Söderenergi har i en förstudie om Bio-CCS pekat ut att Igelstaverket har potential att producera negativa utsläpp. Med rätt förutsättningar har Igelsta möjlighet att årligen producera upp till 800 000 ton koldioxid i negativa utsläpp. Nu tar Söderenergi nästa steg och bolaget har påbörjat projektet ”Systemstudie Bio-CCS Igelsta”. En del av förutsättningarna för Bio-CCS är att det finns ett stabilt fjärrvärmeunderlag. Här har Huddinge kommun rådighet att förorda fjärrvärme för uppvärmning inom sin region och att fjärrvärme är förstahandsval i kommunens egna bostäder, lokaler och verksamheter. Utöver fjärrvärmeunderlaget bidrar man till:

- Cirkulära flöden i samhället
- Underlag för Bio-CCS säkras
- Avgiftning av miljön säkerställs på ett kontrollerat sätt

Fjärr- och kraftvärme är en möjliggörare i den omställning som Huddinge kommun och Sverige står inför.

## **Fjärrkyla**

Efterfrågan på att kyla fastigheter ökar och kan användas som en klimatanpassning till bland annat äldreboenden och sjukhus som är extra känsliga för ökade temperaturer och värmeböljor under sommaren till följd av klimatförändringarna. Fjärrkyla, som bygger på i stort sett samma princip som fjärrvärme, är effektivt såväl ur ett resurs- som ett miljöperspektiv. Med fjärrkyla minskar negativ miljöpåverkan och energianvändningen är minimal, jämfört med lokala kylanläggningar. Vintertid när uteluften är kall används även frikyla, där man utnyttjar den kyla som finns i uteluften för att kyla vattnet i fjärrkyla systemet.

## **MASSAHANTERING OCH SAMORDNING**

I regionen finns omfattande planer på utbyggnad av såväl bostäder som företag och andra verksamheter, inte minst i Huddinge. Detta ligger även i linje med Handlingsplan Energi & Klimat 2022–2025 och kommer att leda till ca 15 millioner ton schaktmassor. För att hantera detta massor på ett effektivt sätt krävs en tydlig samordning från kommunens sida samt ett tydligt uppdrag att utreda förutsättningar och möjligheter för samarbeten. I översiktsplanen beskriver



kommunen att detta hanteras genom att ha ett samordnade bygglogistikcenter för masshantering, men SFAB anser att ytterligare samordning och en tydligt utpekad ansvarig organisation krävs. SFAB ser positivt på att samverka och planera för att minska masshanteringen i samband med bland annat schaktning för fjärrvärme.

### *GOD ARKITEKTUR OCH GESTALTNING*

För att ytterligare öka de positiva effekterna av en genomtänkt och välplanerad arkitektur och gestaltning föreslår SFAB att anlägga isfria ytor på väl valda platser. Detta görs enklast genom att dra fjärrvärmeledningar under marken vilket förhindrar att is bildas på marken. Isfria områden och markvärme behövs i allt större utsträckning i täta områden då snöröjning ofta är en utmaning och behovet av att frakta bort snön ökar. Med markvärme skapar vi tryggare gator, mer rörlighet, bättre mötesplatser och mindre behov av snöröjning, saltning och sandning vilket minskar utsläppen av växthusgaser. Platser där detta främst är aktuellt och ger stor nytta är runt äldreboenden, sjukhus, tågstationer och större gång- och cykelbanor.

### *CIRKULÄR EKONOMI & SAMHÄLLSNYTTA*

Fjärrvärmens som vi levererar till våra kunder produceras med mer än 99% av förnybara eller återvunna bränslen. Det är i huvudsak restprodukter från samhället i form av skogsavfall, returträ samt utsorterat avfall i form av papper, plast och gummi från kontor och industrier som förbränns. På detta sätt bidrar vi och våra kunder till ett cirkulärt samhälle där uttjänta produkter tas om hand och används för att producera värme och el till kommunernas invånare och verksamheter.

### *DETALJERADE SYNPUNKTER OCH KOMMENTERAR*

Vi har valt att lämna detaljerade synpunkter och kommentarer på följande sidor:

Sida 62, Under rubrik Så här gör vi för att uppnå målen:

Vi samarbetar med SFAB för att möjliggöra utbyggnad av ny huvudledning och ledningsnät genom att i tidigt skede planera för eventuella markbehov.

Sida 64, Under rubrik Mark kan behöva reserveras för ledningar för värmeförsörjning:

Södertörn Fjärrvärme AB (SFAB) levererar både fjärrvärme och fjärrkyla till hushåll och företag i Huddinge, Botkyrka och Salem. Fjärrvärmens produceras huvudsakligen i Igelsta, av Söderenergi AB och till ungefär 99% förnybara bränslen. För att trygga värmeförsörjningen i Skogås och effektivisera produktionen behöver SFAB förstärka fjärrvärmesystemet med en ny huvudledning och pumpstation mellan centrala Huddinge och Skogås. I Flemingsberg behövs fjärrvärme- och fjärrkylanätet förstärkas för att klara det ökade behovet av värme och kyla som bebyggelsen i Flemingsbergsdalen medför. Ledningsägaren är ansvarig för förstärkning av näten men kommunen behöver i dialog med SFAB se över eventuellt behov av markreservation för ledningar.



## Huddinge Samhällsfastigheter

### *Generellt*

Samhällsfastigheters ”behov” bör alltid prioriteras i samhällsplaneringen. Det finns en konflikt mellan tätt stadsbyggnadsideal och barns tillgång till friyta som det vore bra om ÖP kan ge en inriktning för.

I markanvändningskartan är det oklart om det är någon skillnad mellan ”Utvecklingsområde under utredning ÖP” och ”Utvecklingsområde pågående fördjupning ÖP.”

### *Sidhänvisningar*

Sid 6, Mål 4 – ”Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan” borde kompletteras med ytterligare en punkt som heter ”Vi bygger klimatsmart. Vi planerar för att byggaktörer och entreprenörer använder livscykelperspektiv vid ny- och ombyggnation av bebyggelse och infrastruktur för att minimera miljö- och klimatpåverkan.”

Sid 23 – ”Ett bra vardagsliv - Så här gör vi för att uppnå målen” Kommunala lokalers utemiljö såsom skolgårdar, ansvarar Huddinge Samhällsfastigheter för att utveckla. Riktlinjer om att den ska utformas för att användas utanför verksamhetens öppettider borde anges av KSF i beställning eller i funktionsprogram.

Sid 24 – ”Ett bra vardagsliv - Nuläge och bakgrund” Äldreboende och LSS-boende ingår inte i definitionen av *grundläggande samhällsservice*, och anges inte heller för *övrig samhällsservice*. Detta borde förtydligas.

Sid 28, Kommentar till delmålet ”Vi planerar för att bostadsgårdar, parker, förskole- och skolgårdar, torg och andra mötesplatser ska vara solbelysta. När vi planerar nya områden gör vi solstudier, särskilt där vi bygger täta stadsmiljöer.” - Förskole- och grundskolegårdar behöver prioritera en blandning mellan sol och skugga, inte bra att prioritera bara sol.

Sid 30 – Vid utredning om reservatsbildning för Flottsbro bör utredarna ta hänsyn till befintlig verksamhet på området samt att denna utredning bör ske i dialog med fastighetsägaren (HusF).

Sid 55, ”Så här gör vi för att uppnå målen” – Detta avsnitt borde kompletteras med följande:

- Vi satsar på återbruk. Inom kommunen har vi påbörjat att arbeta med att utveckla och strukturera återbruket inom de kommunala bolagen.
- Vi arbetar med stadsdelscertifiering.

Sid 56, Nuläge och bakgrund, sista stycket: En stor utmaning ligger inom det befintliga kommunala fastighetsbeståndet där cirka 5000 av Huges totalt 8 000 bostäder står inför renovering. Renoveringens kvalitet samt val av material och metoder kommer ha stor betydelse för byggnadernas klimatpåverkan i flera decennier framöver.” - Säkerställ att denna renovering ska kunna utföras klimatsart!



Sid 78, ”Så här gör vi för att uppnå målen” - I Vårby gårds stadsdelscentrum behöver bostäder och samhällsservice gemensamt stärkas och samverka för att åstadkomma ett tryggt och levande centrum.

Sid 112, Så läser du översiktsplanen. Förklaring om hur läsaren ska tolka användandet av ”vi” kommer först i slutet på dokumentet, förklaringen hade behövts i början av dokumentet. Tanken att använda vi-tilltal för att signalera att det är fler som behöver bidra är bra, men det riskerar även att ansvaret blir otydligt. Speciellt eftersom ”vi” även ska läsas på två olika sätt i samma dokument. Upplever det stundtals otydligt vem som har ansvaret och vem ”vi” är; är det invånare, kommunens tjänstemän, kommunala fastighetsbolag, externa byggherrar, byggbolag eller exploatörer?

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

### Markanvändningskartan

Sid 15 - 17 Markanvändningskarta

Är denna karta synkad med Utvecklingsplanerna, den stämmer inte med vad som tidigare angetts i Utvecklingsplanerna. Såsom Vårby gård.

- (i) Bostadsområdet nordväst om Vårbackaskolan är utpekat i kulturmiljöprogrammet, ska det verkligen ingå i "utvecklingsområde med större förändring"?
- (ii) I utvecklingsplanen pekades området väster om nyckelpigan ut för "hög täthet", ÖP ser snarare ut att ange grönområde?
- (iii) I Utvecklingsplanen pekades ett område intill Vårby kyrka ut för ny placering av Vårby skola. En grundskola får inte plats på den kuperade plats som avvarats från grönområde i ÖP.



På fastigheterna Gymnasiet 4 och 5 är en stadsdelpark anlagd på Huddinge Samhällsfastigheters mark, vilket begränsar HusFs möjligheter att nyttja marken för



samhällsfastigheter eller till att sälja för bostadsutveckling. HusF är medvetna om att viss mark inom fastigheterna ska upplåtas till park. Dock anser HusF att det vore lämpligare om omfattningen på park markerades mer symboliskt.



## Arena Huddinge

Arena Huddinge är ett forum för kunskapsutbyte och dialog mellan Huddinge kommun och näringslivet. Verksamheten finansieras av Huddinge kommun och näringslivet. Vi arbetar för att intresset för Huddinge ska fortsätta att öka. Genom ett äkta engagemang och öppen dialog mellan tjänstepersoner, politiker och företagare kan vi tillsammans stärka Huddinge som näringslivskommun. Arena Huddinge grundades 2005 som ett samarbete mellan näringslivet och Huddinge kommun. Sedan dess har intresset för Huddinge som en viktig del av Stockholmsregionen vuxit med rekordfart.

Den 9 februari 2022 anordnade Arena Huddinge tillsammans med Huddinge kommun ett digitalt möte för investerare och näringslivet för att presentera samrådsversionen av Huddinge kommuns reviderade översiktsplan. Arena Huddinge har följande synpunkter på samrådsversionen.

- Vi ser positivt på översiktsplanens fyra mål som gäller för vårt framtida Huddinge 2050. I samspel med de övriga målen som beskrivs är målet *ett levande och växande Huddinge* viktigt för att Huddinge ska kunna ta på sig leda tröjan i regionens utveckling.
- Vi ser positivt på att näringslivsutveckling lyfts på tydligt sätt. Vi vill dock poängtera vikten av att Huddinge kommun aktivt arbetar för att det ska finnas verksamhetsmark inklusive en tydlig plan för ersättningsmark för viktiga verksamheter som inte kan kombineras med bostäder eller finnas kvar i kommunens omvandlingsområden. Förutsättningarna för att arbetstillfällena ska prioriteras och beaktas i kommunens kommande utveckling måste finnas.
- Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning är en viktig aspekt i kommunens planering framöver. Dialog med byggaktörer bör prioriteras kring en tydligare plan för hur detta mål kan konkretiseras och



implementeras med hänsyn till de ambitiösa utvecklingsplaner som kommunen har.

- Det är positivt att Huddinge nämner sin position i det globala sammanhanget dock det är viktigt att Huddinges roll i regionen såväl som Huddinges koppling till Stockholm kommuns och regionens tillväxt lyfts tydligare i översiktsplanens inledning.
- Vi ser positivt på att Loviseberg ska utredas som utvecklingsområde. Vi ser fram emot en strukturerad dialog i tidiga skeden med fokus på de viktiga frågorna som översiktsplanen lyfter på sidan 85 i samrådsversionen. Dialog är avgörande för att kunna förstå det som behövs för att möta framtiden på bästa möjliga sätt.

## Huge Bostäder AB

Översiktsplanen ger ett bra stöd och en god bild av kommunens inriktning i framtiden. Det är en styrka att planens utgångspunkter är tydliga och kan härledas till kommunens Vision och målbeskrivning. Översiktsplanen har också en tydlig struktur vilket underlättar vid sökandet av information.

Digital version är mycket fördelaktig och ger en tillgänglighet som bidrar till att enklare hitta relevant information i översiktsplanen.

Avsnittet om Bostadsförsörjning är angeläget för Huge Bostäder. Det beskrivs en strävan efter variation i kommunens projektportfölj, dvs i upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar. Det är också en mycket angelägen fråga för Huge Bostäder att kunna erbjuda sina hyresgäster olika typer av boende.

I en av punkterna berörs strävan att möjliggöra prisrimliga bostäder men benämns endast i anslutning till upprustning. Det borde även vara en strävan vid nyproduktion. En nyproducerad bostads hyresnivå påverkas i stor grad även av de förutsättningar som ges vid planarbetet. En sådan strävan är önskvärd även här.

## Föreningar och övriga

### Huddinge hembygdsförening

Två genomgående argument i förslaget till Översiktsplan 2050 är att

Vi bygger mest nära kollektivtrafik

Bevara och utveckla grönområden.

Utgångspunkten för vårt yttrande är att

Från att vara i storstadens skugga till att vara i blickfånget, med försiktig tillväxt som tar hänsyn till historia och framväxt.

Det berikar känslan att vara och bli huddingebo, att inte bara läsa sig till vad som hänt i hembygden utan också genom bevarandeåtgärder känna historiens vingslag i sin kommundel och de många naturvårdsområdena.



De Första landområdena på Södertörn som stack upp ur havet var bl.a, i natur värdsområdet Paradiset, Här finns stenåldersboplatser. Det finns gott om både boplatser och gravfält i olika delar av kommunen. Gravfälten i Vista och Vårby, runristad berghäll i Loviseberg och fynd vid utgrävningar i Flemingsberg och centrala Huddinge är bara några exempel.

Det finns flera händelser som gjort Vårbybygden känd:

Vårbyskatten som hittades under senare delen av

1800-talet av 14-åringa Otto när han letade ved

Upptäckten av Vårby källa på 1700-talet med Urban Hjärne

Dessa områden är unika och ska bevaras.

När järnvägen byggdes bestod socknen/kommunen mestadels av skog, ängsmark och gårdar med jordbruk och tillhörande torp. Flertalet stora gårdar är alltjämt kvar. Vi förutsätter att de inte ska möta samma öde som Stuvsta gård, Vårby gård, Lisma gård och Sundby gård, oavsett om de är i privat eller offentlig ägo. Bevarande måste vara ett samhälleligt intresse.

En i november 1986 daterad skrift "Huddinge kulturinventering" upprättad av Stiftelsen Stockholms läns museum och Huddinge kommun graderar olika kulturmiljöer inför ett kommande översiktsarbete. Vi menar att denna inventering också inför Översiktsplan 2050 ska beaktas särskilt vad avser graderingarna A, B, LA och I.

Det har varit ofrånkomligt att några gånger gå ned på detaljnivå trots att det är en översiktsplan.

### *Centrala Huddinge*

Utbyggnaden av Huddinges centrala delar startade under de första årtiondena av 1900-talet med avstyckningar från Fullersta, Hörningsnäs och Stuvsta ägor. Startskottet gick för en organiserad villabebyggelse och municipalsamhällena bildades. Gränserna för kommande hög- och flerfamiljshusbebyggelse och villaområdena kring Huddinge station, Stuvsta station och Kvarnbergsplan bör dras så att delar av bebyggelsen från municipens tid bevaras.

Hembygdsföreningen baxnar över målsättningen 10 500 nya bostäder i centrala Huddinge, samtidigt försvinner i Storängen ett stort antal arbetsplatser.

Kollektivnärlighet för tillkommande bostäder förutsätts. Redan idag är pendeltågen hårt belastade i rusningstid och särskilt från Stuvsta är det svårt att komma med. Dessutom är pendeln sårbar och vid förseningar samt trafikavbrott skapar det stora problem för resenärerna. Förutsättningen effektiv kollektivtrafik låter utopisk. Dessutom är ju inte kommunen huvudman för kollektivtrafiken.

Oaser i närområdet, som Fullerstasparken, Rådsparken, Sjödalsparken, Skeppsmyreparken m.fl. är synnerligen viktiga tillgångar för de boende.



## *Flemingsberg*

Vi slår vakt om Flemingsbergs gård och att bevara gränserna för naturvårdsområdena.

## *Loviseberg*

Vi betonar vikten av en avvägning mellan blandad bebyggelse och jordbruk. Varsamhet betonas kring områdena vid Glömsta gård och berghällen med runristning (Glömstarunristningen). Låt inte den senare sprängas bort till förmån för Spårväg Syd eller Trafikled Södertörn.

## *Vårby*

Flottsbro är ett viktigt rekreationsområde. Ge framtida möjligheter för expansion av såväl Flottsbro som St. Botvids begravningsplats.

Låt området utmed gamla Vårbystranden (Masmovägen) få behålla sin karaktär. Vårbybadet utmed Vårby allé var på 1930-talet trots ringa nära bebyggelse välbesökt — härom vittnar fotografier och vykort. Också idag är badet en attraktion. Idag finns viss bebyggelse mitt emot badet. Detta område bör omvandlas till rekreationsområde, i vilket Vårby källa kan framhävas.

## *Kungens kurva*

Nagga inte på kulturreseptatet. Börjar man nagga på det kan det lätt bli en fortsättning.

## *Segeltorp*

I underlaget sägs att området ska utredas ytterligare. Närheten till Fruängen och Kungens kurva har gjort att tidigare närservice i Segeltorps centrum försvunnit. Bilberoendet är idag stort. Vi avvaktar utredningsarbetet.

## *Skogås-Trångsund*

Inte heller i det här området kan vi vid denna tidpunkt komma med synpunkter.

## *Grönområden*

Intresset för naturområden och närområden bör inte begränsas till växtlivet. Åtgärder för bevarande av befintliga torp/byggnader bör stimuleras/tillgodoses liksom underhåll och anläggning av vandringsleder. Fornstigen är ett gott exempel.

## **Svenska kyrkan i Huddinge**

Kyrkorådet i Huddinge pastorat har behandlat detta yttrande på sitt sammanträde den 8 mars 2022, och beslutat att sända det till kommunen.

Huddinge pastorat har tagit del av det framtagna förslaget till reviderad översiktsplan för Huddinge kommun med sikte på 2050. Vi tycker att inriktningen med de fyra målen för samhällsbyggande är bra och ambitionerna om en hållbar utveckling är en god grund för möjligheter till ett gott liv för dem som redan bor och verkar i kommunen, och för dem som kommer att göra det i framtiden.

Vi vill också lyfta in en fjärde dimension av Hållbar utveckling



Hållbar utveckling definieras inom FN som en "utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". En hållbar utveckling innefattar enligt definitionen tre dimensioner: den ekologiska, ekonomiska och sociala. Dessa tre hör ihop och förutsätter varandra. Utan fungerande ekosystem går det till exempel inte att skapa samhällen som är ekonomiskt eller socialt hållbara. Utan en god ekonomi är det svårt att upprätthålla en social välfärd.

Svenska kyrkan lyfter även en fjärde dimension — den andliga och existentiella. FN:s barnkonvention betonar barnets rätt till andlig utveckling och andlig välfärd. Världshälsoorganisationen talar om hopp, harmoni, helhet, meningsfullhet, förundran, andlig kontakt, personlig tro och gemenskap som centrala byggstenar i alla människors liv och som nödvändiga villkor för existentiell hälsa.

**Svenska kyrkan lyfter det andliga och existentiella som en fjärde dimension av hållbar utveckling, jämställt och odelbart med de ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna.**

Svenska kyrkans hållbarhetsarbete vilar på två principer som är grundläggande för kristen tro och etik, förvaltarskapstanken och människovärdesprincipen. Principerna uttrycker dels att alla människor är lika mycket värda och dels att människan som förvaltare av Guds gåvor har ett ansvar, både gentemot andra människor och gentemot skapelsen i stort.

Målen om ett Huddinge i samspel med naturen och ett Huddinge med minskad klimatpåverkan är viktiga för att värna skapelsen. Att ta vara på våra grönområden, sjöar och vattendrag och bevara den biologiska mångfalden är därför nödvändigt. Det har också betydelse för människors fysiska och psykiska hälsa och svarar mot andliga, existentiella behov. Tillgång till natur och naturupplevelser har stor betydelse för detta. Det är därför värdefullt att öka människors närhet till detta.

Vi vill också särskilt trycka på målet om ett Huddinge som håller ihop. Idag finns det stora skillnader mellan olika områden i kommunen och många barriärer av både fysiskt och mer mentalt slag. Det finns också en upplevd otrygghet. Det är därför viktigt att i samhällsplaneringen och den fysiska planeringen ställa krav på att skapa trygga områden och miljöer. Levande områden, gestaltning och belysning är exempel på vad som kan göras, liksom att se till att människor har möjlighet att mötas.

Vi vill därför verkligen stryka under på behovet av att utveckla mötesplatser, särskilt sådana som är icke-kommersiella så att alla har möjlighet att använda dem. Huddinge pastorat har lokaler av olika slag runt om i kommunen, som vi gärna gör tillgängliga också till andra, t.ex. kommunen och föreningar. Samtidigt kommer pastoratet att ha behov av att kunna möta människor i de nya områden som byggs ut, utan att för den skull bygga nya kyrkor. Former för samutnyttjande av lokaler är ett sätt att skapa större utbud och också se till att öka tillgängligheten. Tillgång till kultur är också av stor betydelse, som ett sätt att mötas, att vidga sina vyer och öka förståelsen för varandra. Svenska kyrkan,



liksom andra religiösa organisationer, kan bidra till detta. Det är därför viktigt att se till att dessa finns med tidigt i olika planeringsfaser.

När nya områden tillkommer är det viktigt att inte nya barriärer skapas utan att också befintliga områden och människor som bor där blir delaktiga i den positiva utvecklingen. Tillit och gemenskap liksom respekt för varandra måste vara grundstenar i det Huddinge som ska växa fram, där det råder mångfald och inkludering. Vi tycker att det är positivt med ambitionen att sträva mot blandade områden med såväl arbetsplatser som olika bostadstyper och upplåtelseformer för olika skeden i livet. Det är också viktigt för ett samhälle som håller ihop att människor som lever under olika förutsättningar har möjlighet att leva tillsammans i områdena. Utifrån vår erfarenhet med diakonalt arbete ser vi att många är trångbodda och många har också en stor ekonomisk utsatthet. Vi vill därför understryka att bostadsbyggandet måste innefatta planering för överkomliga boendekostnader. Vi ser också ett behov av att även större bostäder tillkommer.

Det är mycket bra att särskild hänsyn tas till att barns livsmiljöer blir hälsosamma när nya stadsdelar utformas. Vi förutsätter att det sker i all planering, inte bara beträffande nya stadsdelar.

Barnperspektivet är något som vi i Huddinge pastorat värnar om. Vi ser många barn och barnfamiljer med stora svårigheter av olika slag. Många av dem kan förstås inte lösas genom översiktsplanen, utan det måste andra åtgärder till. Det är ändå av stor betydelse att konsekvenserna för barn hela tiden övervägs, för att de fysiska förutsättningarna blir så bra som möjligt, eftersom det i hög grad också påverkar den sociala och andliga hållbarheten. Vi vill även passa på att påpeka att det är viktigt att också ha ett äldreperspektiv, inte minst mot bakgrund av att de äldre blir allt fler.

Kulturmiljöfrågor omnämns inte så mycket i översiktsplanen, men vi ser det som viktigt att se kulturmiljön som en tillgång vid utvecklingen av kommunen. Att känna till och kunna se sina rötter har betydelse för den existentiella hållbarheten och för identitet och anknytning i en kommun som växer så mycket som Huddinge. Därför måste särskilda krav ställas på nybyggnationer i särskilt värdefulla kulturhistoriska miljöer. Det är också viktigt att enskilda kulturbyggnader inte blir solitära utan att även den omgivande miljön bevaras vilket ger människor en totalupplevelse av det förgångna.

Gestaltningen av byggnader där vi bor och där vi rör oss betyder mycket för människors välbefinnande. Forskningen visar t.ex. att sjukhuspatienter mår bättre där byggnaderna är utformade för att lindra stress som är förknippad med sjukdom. Skolungdomar presterar bättre om byggnaderna är utformade för större harmoni och byggda med en stor andel naturliga material. Det är viktigt att detta finns med i de krav kommunen ställer på gestaltningen av såväl offentliga byggnader, utemiljöer som bostadsområden. Även den offentliga konsten har stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet. Offentlig konst skapar också möten och sammanhang för människor. Det är viktigt att även detta ingår i Översiktsplanens inriktning på god arkitektur och gestaltning.



Kommunen planeras för en stark befolkningsutveckling. Det kommer på sikt att föra med sig behov av fler gravplatser, där den största potentialen finns vid S:t Botvids begravningsplats. Vi har i planförslaget inte kunnat se något som kommer att hindra detta, eftersom det ligger kvar som grönområde. Vi vill ändå lyfta fram detta för att säkerställa att möjligheten till utvidgning kommer att finnas.

När det gäller de olika kommundelarna har vi tidigare yttrat oss över förslagen till utvecklingsplaner med de lite mer detaljerade beskrivningarna, och där vi har kommenterat det som vi planerar för. Det är väl närmast i dialoger om dessa, inte primärt när det gäller översiktsplanen, som de kan beaktas. Vi vill ändå upprepa det vi tidigare framfört att vi fullt ut stöder kommunens önskemål om att nya järnvägsspår genom centrala delar placeras i tunnel. I Trafikverkets förstudie Stockholm-Järna redovisas behov av extra järnvägsspår på vardera sidan och parallellt med de befintliga genom Huddinge. Här krävs lösningar som också värnar den lokala miljön. De befintliga tågspåren ligger mycket nära Huddinge kyrka från 1200-talet med dess kyrkogård. Redan idag innebär detta stora problem med höga buller- och vibrationsnivåer, som måste beaktas. För att värna den här kulturhistoriskt värdefulla platsen ser vi inte att det är möjligt att utöka spårområdet i sidled, utan andra lösningar måste till om fler spår ska fram.

Till sist: Bland de globala målen i Agenda 2030 finns nr 16: Fredliga och inkluderande samhällen. Här har kyrkor, samfund, föreningar, idéburna organisationer m. fl. civilsamhällesaktörer en viktig roll att spela och kan bidra till den fjärde dimensionen av ett hållbart samhälle. Dessa bidrag handlar bl.a. om medmännisklighet, miljöengagemang, respekt och öppenhet — värden och värderingar som är grundläggande i ett samhälle som vill ha en stark resiliens. Vi vill därför understryka vikten av att arbeta vidare med och utveckla samverkan med dessa organisationer. Huddinge pastorat är berett att på alla sätt vi kan vara med i dialog och att bidra till en hållbar utveckling för Huddinge kommun.

## Naturskyddsföreningen Huddinge

Naturskyddsföreningen strävar i alla sammanhang att slå vakt om vår natur och miljö. Vi arbetar långsiktigt mot alla former av natur- och miljöförstöring, samt negativ påverkan på vårt klimat.

Vi förstår och noterar att Huddinge kommun växer med dess centrala läge till huvudstaden och förespråkar att Översiktsplanen 2030 tar största hänsyn till de befintliga naturvärden som redan finns. Vi ser tydliga ambitioner om detta i beskrivningarna av Översiktsplanen 2030 och är positiva till mycket som nämns, men önskar mer fokusering enligt nedan.

1. Vi vill se att Översiktsplanen skapar fler lösningar som ger minsta möjliga negativa påverkan på människa, natur, klimat och biologisk mångfald. Översiktsplanen innehåller många tankar om detta och tar också upp framtida problematik med klimatförändringar och åtgärder för att rusta för problem med t.ex. översvämningar och värmeytor. Vi saknar ännu mer fokus på åtgärder vid nu föreslagen expansion av kommunen så att mindre klimatproblem och miljöförstöringar uppstår. Det gäller förstås främst planerad byggnation, markanvändning och transportsystem.



2. Vi är starkt kritiska till den framtida vägtransportlösningen "Tvärförbindelse Södertörn" som planeras och som kommer att påverka stora delar av Huddinge radikalt. I Översiktsplanen berörs detta vägprojekt och även närliggande projekt "Förbifart Stockholm" inkl. befintlig Europaväg 4 och en del av dess konsekvenser. Vi anser att de negativa effekterna av en så storskalig trafiklösning skall belysas mycket mer.

3. Vi vill se en helt annan utveckling där upprustning av befintliga vägar görs istället för detta vägprojekt "Tvärförbindelse Södertörn" som kommer att skära igenom väsentligt stora delar av Huddinges enastående natur och skapa barriärer, buller och utsläpp och minska kommunens stora tillgång på fin natur där en stor del är klassad som "Riksintresse".

Målet måste vara att inte öka utan istället minska de transporter som måste göras med bil och lastbil. Mycket lite nämns också om den stora mängd godstrafik på väg som planeras att dras igenom kommunen. Mycket kan istället vinnas på att utveckla och förbättra för kollektivtrafik, t.ex. den framtida "Spårväg Syd" men också för cykling och gångtrafik.

4. Vi är positiva till att man gör naturreservat mer tillgängliga och även föreslår några nya, men negativa till att man vill ändra andra befintliga naturreservatsgränser och minska dem.

Vi anser också att varje plats där naturmark försvinner måste ersättas med kompensationsytor med växtlighet såsom, nyplanterad skog, parker, grönområden, växtlighet på tak och liknande lösningar. Det behövs gröna ytor för människor välbefinnande och för biologisk mångfald, men också för att växtlighet renar luft och upptar koldioxid.

5. Vi ser med glädje fokuseringen på skötsel och utvecklingen av våra gemensamma grönområden, vatten och vattendrag. Vi hoppas däremot att kommunen ökar sina insatser enligt Översiktsplan 2030 då flera av sjöarna i Tyresåns vattensystem är i väldigt dåligt skick. Insatserna för att motverka översvämningar behöver också effektiviseras snarast.

Vi bifogar med detta yttrande om Översiktsplan 2030 i Pdf våra senaste yttranden till Trafikverket angående "Tvärförbindelse Södertörn" för er info.

## Segeltorps villaägareförening

Efter att Segeltorps Villaägareförening gått igenom översiktsplan 2050 har vi kommit fram till både positiva och negativa åsikter. Vi säga att det är positivt att planen finns i digitalt utförande, vilket medfört att referensmaterialet lätt kan hittas. Vi uppskattar ambitionsnivån för översiktsplanen som försöker att ta hänsyn till många relaterade underlag. Vi noterar dock att flera referenser peka på relativt gamla dokument och vi undrar då om dessa dokument återspeglar den kunskap man har idag

Vid kontroller har vi lätt kunnat konstatera att översiktsplanen inte alltid följer det redovisade underlaget. Fel av detta slag har vi funnit i alla tre angivna typerna av planeringsunderlag. I till exempel både "Arkitekturstrategi" och "Huddinge kulturmiljöprogram", båda antagna av Huddinge kommun, har vi hittat fel. Vi har



av naturliga skäl inte granskat allt referensmaterial, men det finns skäl att anta att flera fel finns. Om det vid beslutstillfällen används fel underlag kan felen skapa problem vid fortsatt planering och missnöje från boende lätt uppstår i områden där till exempel nya fastigheter uppför. Ett exempel är förslaget till fastigheten "Lövdungen 2". Dessutom vet vi att flera av prognoserna vad gäller trafikutvecklingen är obsoleta.

När det gäller helhetsperspektivet så saknar vi framför allt följande aspekter;

- Läsanvisningen i PDF-versionen bör lyftas fram för att läsas innan man börjar läsa övriga delar
- Språket är ibland onödigt abstrakt och ibland svårtolkat.
- Bilens betydelse för majoriteten av invånarna berörs knappast. En stor andel av Huddingeborna är beroende av bil i sitt vardagsliv. Livssituationen innebär ofta en kombination av transport till skola, ibland flera skolor, resa till arbetsplats och övriga ärenden. Översiktsplanen saknar insikt i detta och inga konkreta planer för att underlätta detta. Vi saknar konkreta planer för hur infartsparkeringar kan lösas i Stuvsta/Fruängen, men även på andra platser vid knutpunkter för kollektivtrafik. Vi vet att brist på infartsparkeringar gör att man tar bilen hela vägen till arbetet, inte att man tar bussen.
- Elbilarnas påverkan på infrastruktur, bland annat laddningsstationer, nämns inte alls.
- Transportlösningar hanteras per typ och inte "end to end". Många resor omfattar flera transportslag.

Övriga noteringar:

OBS! I nedan upptagna sidanvisningarna hänvisas till sidnummer i PDF-versionen av översiktsplanen.

- Mål och vägen, sida 4  
"Målen ska visa vägen för en hållbar samhällsutveckling i Huddinge fram till år 2050". Vi förvirras av detta eftersom mål normalt anger vart man siktar. Vägen till målen brukar anges i form av strategier, taktiker och aktiviteter. Mål kan aldrig vara båda och.
- Vi saknar ett femte mål: "ett Huddinge i samspel med sina invånare". I dokumentet beskrivs hur man ska samarbeta med bland annat byggare, men det finns nästan ingenting nämnd hur kommunen vill samarbeta med sina invånare.
- Vi uppskattar att det finns ett delmål  
"Vi skapar det framtida Huddinge tillsammans genom att ge förutsättningar för att vara delaktig i samhället och dess utveckling". Vi utgår ifrån att detta är nytt eftersom vi inte har upplevt delaktighet hitintills.
- Ansvar för buller och luftföroreningar från trafik sida 29  
Här räknas det upp ett antal möjligheter som kommunen och regionen har för att minska buller. Dessa möjligheter har funnits sedan länge men ingenting har hänt i Segeltorp trots upprepad framstöt. Vi saknar konkretisering. Att ha 60 km/tim genom villaområde visar att man inte tar ansvar för buller idag.



- Solljus och skugga viktigt för hälsa, sida 29

Kommunen har en klar uppfattning om hälsosamma miljöer, bland annat tillgång till solljus. Trots kommunens kunskap om detta så säger man ja till en skuggad lekplats på Lövdungen 2. Varför ska vi tro att kommunen bryr sig framöver om detta?

- En genomtänkt bostadsförsörjning, sida 48

"Vi strävar efter en variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar i kommunen". Vi tolkar detta att kommunen inte har några konkreta planer. På alla övriga punkter "arbetar man, man planerar, etcetera, men här strävar man bara efter en variation.

- Segeltorp ska utredas vidare, sida 88.

Avsaknad av konkretisering gör det omöjligt att ha några synpunkter; varken på nuvarande centrum eller framtida centrum. Vi ser dock gärna att nuvarande industriområde kan förses med både bostäder och kontor och att nya ytor utmed E4 används för arbetsplatser och som bullerskydd mot bostäder i området.

Villaägareföreningen Huddinge

Översiktsplanen är en omfattande dokumentation och vi som företrädare för villaägare i kommunen har valt att inrikta vårt yttrande mot delar som berör planerad bebyggelse av hus och vägar.

På sid 119 i "op2050-samradsversion-web.pdf" listas ett antal interna planeringsunderlag - beslutande styrdokument. Vi noterar att ett dessa dokument saknar närmare uppgift om version/datering och var på kommunens hemsida man kan hitta dessa samt att ett flertal förefaller inaktuella.

Hemsidans sökfunktioner kan inte användas för att få en direkt länk till det enskilda dokumentet utan man får en mångfald av träffar som inte är relevanta

Efter tips från webbansvarig person för hemsidan hittar man vägen till styrdokumentet på

Huddinge.se-start/organisation och styrning/så styrs Huddinge

(<https://www.huddinge.se/organisation-och-styrning/sa-styrs-huddinge/huddinge-kommunsforfattningssamling/#accordion-inner-1202>)

Här får man manuellt söka under ett flertal rubriker och lyckas hitta "Kulturmiljö program del I -3 under "övriga styrdokument/program.

Försöker man dock få fram dokumentet "Småhusbebyggelse i Huddinge 2021" hittar man inte detta under någon av de rubriker som avsnittet är uppbyggt kring.

Tipset från kommunens servicecenter är i stället att göra en Google-sökning. Där hittar man "Utredning: Småhusbebyggelse i Huddinge" och klickar man på den länken

(<https://www.huddinge.se/globalassets/ovrigawebbar/verksamhetswebbar/oversiktsplan/dokument-oversiktsplan/2050smahusbebyggelse-i-huddinge-2021.pdf>) får man upp dokumentet "op-2050-smahusbebyggelse-i-huddinge-2021.pdf"



Med det fullständiga dokumentnamnet i vetskap kan man dock inte få träff på detta under den sökfunktion som finns på hemsidan. (man får 2024 sökresultat!!)

Bland de många dokument och handlingar som hänvisas till på sid, 119 i "op2050,,samradsversion-web.pdf" har vi i ett villaägarperspektiv i detta yttrande inriktat oss på "Kulturmiljöprogram 2019" (del 1-3). Dokumentet är enligt del I sid 3 upprättat 2019-05-27. I detta dokument, del 3 har man inventerat särskilt värdefulla kulturmiljöer. Dessa är redovisade med en beskrivning, en identifikation av områdets gränser på en kartbild och råd och riktlinjer. Ex.vis för Hörningsnäs (sid 100 -) står det på sid 102 under Råd och riktlinjer:

"Kvarvarande ursprungliga fastigheter och byggnader ska särskilt värnas",

"Byggnaders ursprungliga arkitektoniska uttryck ska bevaras och vara vägledande vid om- och tillbyggnader"

I del 2 under avsnittet "Småhusen" sid 7-18 står under "Riktlinjer": "Dessa karaktärsdrag och råd kan appliceras på alla småhusområden från i Huddinge kommun, även de som inte omfattas av ett utpekad kulturmiljöområde. All bebyggelse omfattas av varsamhetskraven enligt PBL, Råden ska ge förutsättningar om hur dessa områden kan hanteras vid bygglov och vid förvaltning. "

När Översiktsplan 2050 omsätts i detaljplaner för områden som föreslås bebyggas är det viktigt att ovanstående följs.

Med anledning av hur genomförandet av detaljplanen för "Hängbjörken 1—7 och Hörningsnäs 1:1 m.fl., i kommundel Sjödalen, Huddinge kommun diarienummer 2020—1722" gick till vill vi betona detta. Se bifogade "Remissyttrande från Villaägarna i Huddinge". Detta utgör tyvärr ett flagrant exempel på hur kommunen frångått ovanstående principer. Innan samrådtiden var utgången för denna detaljplan hade byggföretaget redan gjort upp med de enskilda fastighetsägarna.

## Föreningen Huddinge Kulturhus

Ett av de fyra målen i Huddinge Kommuns översiktsplan är ett levande och växande Huddinge som ska bli en av de 3 populäraste kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i.

Under rubriken Ett bra vardagsliv beskrivs vikten av att lokalisera och skapa möjligheter för kultur och fritidsverksamhet på platser där många människor bor, så att det bidrar till möten och ett aktivt kulturliv som invånare både får ta del av, utöva och vara med och skapa. Under samma rubrik konstateras det också att kultur knyter samman människor och att kultur och fritidsanläggningar fungerar som öppna mötesplatser för spontana möten och brett föreningsliv. Dessa mötesplatser är inkluderande och bidrar till liv, skapande och ökad fysisk hälsa och välmående samt fungerar som en sammanhållande länk mellan människor och ökar den sociala sammanhållningen. Man betonar också att detta är särskilt viktigt



i de regionala stadskärnorna samt i områden med många barn i familjer med sämre socioekonomiska förutsättningar.

Vi som arbetar i de ideella kulturföreningarna i kommunen håller helt med. Problemet är att kommunen inte ger oss riktiga förutsättningar att leva upp till dessa ambitioner. Utöver att man bör fortsätta att utveckla och ge förutsättningar för att tillgängliggöra kulturarvet i hela kommunen och satsa på levande kulturverksamheter i ovanstående utpekade områden så vill vi understryka behovet av ett sammanhållet gemensamt Kulturcenter/ Kulturhus för scenkonst, konsthall, biograf, konsert/teaterscen. Detta bör ligga i kommunens administrativa centrum, i hjärtat av kommunen dvs i Huddinge Centrum, som är under utveckling och vara öppet vardagar och helger både dagtid och kvällar för kulturarbetare och allmänhet.

Vi vill också tillägga något som inte riktigt framgår i översiktsplanen och som återfinns i Huddinges kulturpolitiska program. Det är kulturens ekonomiska potential där kommunen har en viktig roll att spela för att stimulera kreativa och konstnärliga företagsetablering. Dessa kan också bidra till att öka attraktionen för att både bo och arbeta i Huddinge samt att ha kommunen som besöksmål.

Kultur främjar kreativitet och nytänkande, stärker den lokala identiteten och ger effekter även på andra sektorer i samhället. Vi som arbetar ideellt inom Föreningen Huddinge Kulturhus, som består av 13 olika kulturföreningar verksamma i olika delar av Huddinge Kommun, hoppas att kommunen hörsammar vår vädjan att låta kulturverksamheter få ett betydligt större utrymme i vår kommun. Något som skulle gynna samtliga fyra hållbarhetsmål - ett levande och växande Huddinge, ett Huddinge i samspel med naturen, ett Huddinge som håller ihop samt ett Huddinge med minskad klimatpåverkan.

Huddinge ligger på plats 23 bland Stockholms 26 kommuner när det gäller utgifter för kulturverksamheter (Myndigheten för Kulturanalys 2019). Det är dags att ta tag i detta. Kulturverksamheterna i Huddinge drivs idag främst av ideella krafter. För en hållbar och livskraftig kulturverksamhet som gynnar hela Huddinge krävs att man ger större tyngd för betydelsen av en genomtänkt kulturstrategi i översiktsplanen.

Avslutningsvis, både gamla och nya invånare förväntar sig att man i en storkommun som Huddinge uppgraderar den betydelse som kulturverksamheter har för att uppfylla hållbarhetsmålen. Dessutom att Huddinge får ett Kulturcenter/Kulturhus värt namnet och ett utbud som gör att kommunen blir en av de tre populäraste kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i.

## Kristdemokraterna

### *Allmänt*

Huddinge är en starkt expansiv kommun i Stockholms direkta närområde. En förväntad stor befolkningsökning ställer krav på rationell markanvändning som kan möta invånarnas behov och önskemål på bästa sätt. Huddinge har också en tradition att värdesätta kommunens höga naturvärden och av att erbjuda både funktionella bostäder och mark för dem som vill bygga sina egna hem. Att planera



för en stor befolkningsökning och samtidigt bevara Huddinges karaktär av trädgårdsstad och friluftskommun innebär att planera för två delvis oförenliga mål. Vi menar att översiktsplanen 2050 är det främsta styrdokumentet för att precisera avvägningen mellan dessa, delvis motstridiga, önskemål.

### *God arkitektur och gestaltning (s 20 och följande)*

Vi understryker behovet av en god arkitektur och god gestaltning för att skapa långsiktigt hållbara miljöer när nu så många nya byggnader kommer att uppföras i kommunen. Vi ser gärna att det finns en tydlig referens till kommunens arkitekturstrategi i översiktsplanen och att den ska beaktas vid alla större exploateringsprojekt.

### *Varierat och kreativt näringsliv (s 25 och följande)*

Vi instämmer i behovet av plats för företag som vill etablera sig i eller expandera i Huddinge. Även om vi ser att det finns ett stort behov av fler tjänste- och kunskapsföretag i kommunen är vi dock tveksamma till att enbart dessa ska prioriteras utan vill att översiktsplanen även tar hänsyn till etableringar av mer traditionell industriell verksamhet, hantverk och småskalig handel.

### *Nära till natur och parker (s 38 och följande)*

Vi instämmer i behovet av parker och grönområden i anslutning till all bostadsbebyggelse. Redan antagna park- lek- och badplatsprogram ska följas och vidareutvecklas, samtidigt som det är fortsatt viktigt att bevara obebyggda stränder och att behålla de nuvarande tysta områdena.

### *En genomtänkt bostadsförsörjning (s 48 och följande)*

Bostadsförsörjning innebär att kunna erbjuda alla kommunens invånare och inflyttare adekvata bostäder, men också om att kunna erbjuda dem de bostäder de verkligen efterfrågar. Befolkningsökningen kräver att vi bygger tätt och högt i centrumlägen nära spårtrafik, men samtidigt vet vi att efterfrågan på småhus är större än tillgången. Vi menar därför att:

- Utbyggnad av flerbostadshus ska främst ske i kollektivtrafikknära lägen och inte i våra befintliga eller planerade småhusområden.
- Översiktsplanen måste reservera tillräckligt med mark för en fortsatt ökande småhusbebyggelse.
- Bebyggelsereserven i Högmora bör reserveras för småhusbebyggelse.
- Vidja etapp 3 bör inledas före år 2050 och ingå i översiktsplanen, reserverad för småhusbebyggelse.

### *Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik (s 58 och följande)*

Eftersom vi planerar för en stor befolkningsökning måste vi också planera för busstrafik med hög kapacitet och god framkomlighet, t ex genom kollektivtrafikkörfält även på vissa kommunala gator. Vi menar att:

- En busslinje genom Högmora måste ingå i stamnätet för kollektivtrafik.



### *Skogås och Trångsund (s 81 och följande)*

Det är djupt olyckligt att samrådsversionen av översiktsplanen har en markanvändningskarta för Skogås och Trångsund där i stort sett hela kommundelarna bara markerats som utvecklingsområde under pågående fördjupning. Det innebär ju i praktiken att medborgare och andra intressenter i Skogås och Trångsund får ett tillfälle mindre att vara med och påverka vad översiktsplanen beslutar om utvecklingen i sina kommundelar. När samrådsversionen av översiktsplanen förlorar relevans för nästan en fjärdedel av kommunens invånare urholkas samtidigt processens demokratiska legitimitet.

### *Områden för komplettering (s 92 och följande)*

Vi är positiva till en stegvis förtätning av bebyggelsen med flerbostadshus i direkt anslutning till Stuvsta Centrum och kring korsningen Huddingevägen – Ågestavägen. Däremot anser vi inte att hela det område som angetts som Stuvsta lämpar sig för komplettering med flerbostadshus på det sätt som anges i översiktsplanen. Delar av Stuvsta har stora kulturhistoriska värden och bör bevaras som den sedan 100 år etablerade modell för trädgårdsstad som det är.

## Drevvikenpartiet

### *Allmänna synpunkter*

Drevvikenpartiet anser att det är såväl olyckligt som olämpligt att arbetet med revision av Översiktsplanen startar innan de pågående utvecklingsplanerna har beslutats. Särskilt bekymmersamt är det för den utvecklingsplan som omfattar Skogås och Trångsund. Denna har försenats med minst ett år.

Det har inneburit att markanvändningskartan över Skogås och Trångsund pekas ut som utvecklingsområde och det är svårt att få en bild över ambitionerna för området.

Vi menar inte att utvecklingen måste se likadan ut i hela kommunen, men invånarna måste få möjlighet att förstå vad den nya översiktsplanen innebär även för östra Huddinge. Det är inte möjligt så som samrådsförslaget ser ut nu.

DP hade hellre sett att den pågående utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund hade getts förutsättningar för att komma vidare med de goda ambitioner som finns i den nu gällande Översiktsplan 2030 innan nya förutsättningar beslutas i Översiktsplan 2050.

Arbetet med utvecklingsplanen och revideringen av Översiktsplan får inte innebära att redan påbörjade och planerade projekt avstannar under tiden.

Vi beklagar också att Översiktsplanen inte pekar ut den stora utvecklingspotential som finns i Stuvsta, även om det inte är vårt fokusområde. Med spårstation och närhet till Stockholm borde en betydligt större förtätning vara möjligt i Stuvsta än vad som framgår av planen.

Att förslaget till Översiktsplan är helt digitalt och att även alla dialogmöten förutom ett skett digitalt har utestängt invånare från deltagande i samrådet. Tiden för frågor var väldigt kort och det har inte heller varit möjligt att ställa följdfrågor när frågorna besvarades.



Det är inte helt lätt att sätta sig in i de olika kartlagren och veta vad de olika symbolerna betyder. Därtill är färgerna som använts alltför närliggande till varandra vilket försvårar läsningen för dem som har defekt färgsinne det vill säga cirka en femtedel av den manliga befolkningen.

Den omfattande Pdf på 120 sidor som finns att ladda ner kräver också ganska mycket av den som vill sätta sig in i ett område. Tecken-förklaringarna till kartorna finns bara i början av dokumentet och inte på varje kart-sida. Kanske är det lämpligare att dela upp planen områdesvis så som det markeras i inledningen. Troligen är de flesta läsare mest intresserade av "sitt" område.

Att denna Pdf finns tillgänglig på biblioteken har inte framgått. Om man inte vet vad man ska fråga efter kan man ju inte göra det.

### *Synpunkter på planen för Östra Huddinge*

Visionen för 2050 är tilltalande men att tro att förbättrade kopplingar (uttryckt som gång- och cykelväg längs Magelungen) skulle göra att Östra Huddinge hänger ihop med övriga kommundelar är naivt och högst orealistiskt. Den geografiska svårheten att göra något åt hur mycket man än skulle vilja, likaså det mentala avståndet till centrala Huddinge. Kopplingarna mot Farsta och Vega kan däremot bli bättre och är värdefulla för oss.

Planen pratar omväxlande om Östra Huddinge (vilket även innefattar Länna och Vidja) och Skogås-Trångsund vilket gör det svårt att förstå vilket område som menas. Särskilt knepigt blir det till exempel när man skriver att "*Närheten till Länna är både en tillgång och en utmaning...*".

### **Så gör vi för att uppnå målen:**

I motsvarande stycke för övriga områden i kommunen framgår att man planerar för ett stort antal bostäder och arbetsplatser, men för Östra finns ingen sådan ambition alls. Det är särskilt bekymmersamt när det gäller antalet arbetsplatser i området, om vi ska uppnå den beslutade arbetsplatskvoten om 1,0. För Skogås och Trångsund är den redan lägst i kommunen med 0,28 respektive 0,29.

Tredje punkten: "*Vi utvecklar en levande strand- och vattenlinje med caféer, restauranger, föreningslokaler och verksamheter med aktivitet och rörelse dag- och kvällstid, vardag och helgdag året runt*"

Det låter ju väldigt fint men är helt taget ur luften. Det finns helt enkelt varken förutsättningar eller vilja för det i kommunen. Det har till exempel inte ens gått att få till ett café vid stranden på Stortorps äldreboende trots att kommunen äger lokalen. Övrig strandlinje är till största delen antingen privatägd eller naturreservat.

13:e punkten: *Med utgångspunkt i kulturmiljöprogrammet värnar vi om Skogås-Trångsunds struktur och karaktär av årsringar som berättar om områdets framväxt över tid.*

Vad menas med det? Finns det något exempel eller är det ytterligare floskler som låter bra?



## Nuläge och bakgrund

Här hittar vi flera rena felaktigheter och vi förutsätter att de rättas till:

Det står att ”*Östra Skogås domineras av bostadsrätter i radhus*”. Rätt är att östra sidan av järnvägen har en blandning av radhus i form av både bostadsrätt, hyresrätt och äganderätt men även flerfamiljshus med både hyresrätter och bostadsrätter samt villor.

”*I Östra Huddinge finns ett gott utbud av skolor, från förskola till gymnasiet*”. Det stämmer inte när Vidja räknas in i Östra Huddinge. Där saknas både förskola/skola, service och goda kommunikationer.

I Skogås och Trångsund finns inte längre något bankkontor vilket står i texten.

Missnöjet med avsaknad av kommunal service har ökat sedan den öppna förskolan och biblioteket i Trångsund stängde, liksom att kommunen inte är tillräckligt synlig i området.

För att råda bot på detta och den geografiska och mentala barriären till centrala Huddinge och övriga kommundelar är enligt oss en kommundelning den bästa lösningen. Vår uppfattning härom stärks av att texten huvudsakligen måste ha författats av tjänstemän i förvaltningen och konsulter som uppenbarligen sällan satt sin fot i Östra Huddinge.

Att kommunen ska få många fler invånare är inte viktigast för Drevvikenpartiet, utan vi ställer oss bakom den lägre utbyggnadstakt som finns i den nu gällande Översiktsplanen. Som en egen kommun skulle Östra Huddinge bli som en normalstor svensk kommun med cirka 30 000 invånare. Invånare som skulle bli hörsammade av alla förtroendevalda och tjänstemän, som naturligtvis skulle känna till och värna om vårt område.

## Snättringe Sportklubb

Snättringe Sportklubb har informerats om att det pågår samråd vad gäller översiktsplan för Huddinge 2050.

Snättringe SK har funnits sedan 1931 och har idag ca 600 medlemmar och ungefär hälften är ungdomar. Vi är en av Stockholmsregionens tre största orienteringsklubbar.

Klubben har sedan slutet av 80-talet sin hemvist vid Källbrinks IP där vi 1991 även uppfört ett eget klubbhus. Från vårt klubbhus vid Källbrinks IP och skogen runt Gömmaren bedriver vi träning året runt, samt orienteringsutbildning för barn, ungdomar och vuxna. Vår arena inkluderar även skogarna runt i Huddinge, men även i övriga Södertörn. Här genomför vi våra veckoträningar och alla dessa skogar är viktiga och frekvent använda för vår verksamhet. Orientering innebär att ta sig fram i skog med karta och kompass utan kännedom om bana och område i förväg, och för att någorlunda kunna erbjuda detta behöver vi ha mer än bara några få platser tillgängliga i skogen, för tävling och träning. Klubbarna i området samarbetar därför flitigt med varandra för att erbjuda kartor, och banor med variation på områden som inte är helt bekanta för löparna, då kan områden återkomma med lite mellanrum för att inte bli alltför välbekanta.



Orienteringen hade 2020, 86 225 aktiva, enligt riksidrottsförbundets statistik. Under 2019 var det 70 471 starter inom olika orienteringstävlingar i Stockholm. En stor andel av Sveriges orienterarna har sin bas i skogarna runt Stockholm. Under 2021 hade vi i Stockholm tex ca 2900 startande i den Ungdomsserie som arrangeras mellan klubbarna, trots att vi var mitt i en pandemi. Orientering bedrivs för alla åldrar, och utöver tävlingarna så sker träningar flera gånger i veckan, vilket är mångdubbelt större verksamhet. Barn, ungdomar, vuxna och pensionärer deltar ofta gemensamt på samma arrangemang och samma tillfälle. Många deltar för motion efter egen förmåga och utan stora kostnader för deltagarna, eller stora allmänna kostnader för infrastruktur och anläggningar.

För oss orienterare är skogen vår arena, varför större sammanhängande skogsområden är en förutsättning för att vi ska kunna utöva vår sport med träningar och tävlingar. Lämpliga skogsområden minskar successivt till följd av att regionens utvecklingsplaner förverkligas. Kommunens ägda marker är också mycket viktiga för oss, eftersom det tenderar att bli allt svårare för oss att få tillstånd av enskilda markägare att få arrangera tävlingar på deras mark.

Vår klubb arrangerar världens största orienteringsstafett, 25manna med ca 10 000 deltagare, vilket kräver större sammanhängande skogsområden, helst i närhet av lokaltrafik och liknande infrastruktur. Till denna tävling kommer det deltagare från hela Europa, och den är mycket uppskattad av såväl lokal publik som hitresta besökare. Denna typ av stora internationella arrangemang blir svårare, och kanske omöjligt, att genomföra i Huddinge om det saknas sådana förutsättningar.

Därför blir vi mycket oroade när vi nu ser på översiktsplanen att flera av våra viktiga skogsområden kommer att minska betydligt. Skogen närmast vår klubbstuga vid Källbrink kommer att bebyggas i och med det nya området Vista Skogshöjd, området Loviseberg vid Flottsbro, utbyggnaden av Björnkulla samt förslaget om att minska området vid Gömmarens naturreservat kan i förlängningen påverka oss så mycket att vi inte kan fortsätta att bedriva vår sport i kommunen. Detta påverkar även de övriga klubbarna i Stockholm och landet, eftersom vi då inte heller kan arrangera de tävlingar som de vill springa.

Den kraftiga exploateringen som skett i Huddinge har redan idag minskat vår möjlighet att använda skogsområden i kommunen, de kvarvarande blir då som en följd än mer belastade och kan för vår del då dessutom bli belagda med restriktioner. Därmed hindras allmänheten att utöva vår sport, andra motionsaktiviteter samt liknande fritidsintressen. Extra oroliga är vi över alla de ungdomar som varje år hittar till orienteringen, som snart inte har skogar kvar att träna i. För ungdomar är det extra viktigt att ha möjlighet till träning i närheten av där de bor.

### *Sammanfattning*

Vår åsikt är att befintlig exploatering i Huddingeområdet är så omfattande att den skog som finns i kommunen och delar av Södertörn måste bevaras för rekreation och annan verksamhet som idag bedrivs där. Vi motsätter oss därför all bebyggelse där skogsområden runt Källbrink och Vistaberg tas i anspråk, förminskning av Gömmarens naturreservat samt vid Flottsbro.



Om den nya stadsdelen Loviseberg byggs är det mycket viktigt att en ”grön kil” behålls från Kungens Kurva ned till Flottsbroskogen, så att det inte blir uppdelat i två helt separata skogar.

## HSB Brf Förstugan & Brf Rådstugan

Undertecknade har tagit del av förslaget till ”Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050”.

Som boende i några av kvarteren i den innersta nära delen av centrala Huddinge där i princip stationen är placerad i mitten är vi naturligtvis väldigt beroende av den plan som kommer att läggas fram för beslut.

För ett år sedan hade Huddinge kommun en utvecklingsplan ute för samråd gällande bl.a. Centrala Huddinge med fokus på Sjödalen-Fullersta. Tyvärr sorterade kommunens server bort våra synpunkter men vi vill ändå lyfta fram några delar som påverkar den ÖP2050 som nu ligger på bordet. I det presenterade underlaget skrev ni då att ni ”ska ta vara på områdets befintliga karaktär och kvaliteter, kulturmiljön samt rollen som kommunens administrativa centrum”. Målsättningen beskrevs som ”en hållbar, grön och attraktiv stadsmiljö där människan, mötesplatserna och det enkla vardagslivet är i centrum”.

Nu står det ”I centrala Huddinge kombineras småstadens fördelar med storstadens utbud”. Den bilden av Huddinge verkar inte stämma överens med den bild ni beskriver som en verklighet 2050 då höga hus som står tätt - knappast kännetecknar en småstad. Det är endast områden utanför stadskärnan detta möjligen beskriver.

I många av bostäderna i centrum på Fullerstasidan bor i hög utsträckning en stor del pensionärer, dvs äldre. Detta är människor som lämnat sin villa- och radhustillvaro bakom sig för att enkelt kunna röra sig i samhället med närhet till kommunikationer och övrig samhällsservice och handel. En mindre del är barnfamiljer som väntar på möjligheten att flytta ut i något av villaområdena för att deras barn ska slippa stadsgatornas faror och sterilitet. En grupp människor mitt i livet har här en perfekt tillvaro med nära till i princip allt.

Det täta området i centrala Huddinge ska enkelt kunna nås av dem som bor i ytterkanten. Är visionen verkligen att de som bor i villaområdena en bit ifrån ska ha enkelt att nå in till centrum snarare än att de som bor i de centrala delarna ska ha en rimlig, grön och attraktiv miljö att bo i?

I beskrivningen av det framtida centrum bebyggs så tätt och så högt att människorna tenderar att försvinna bland husen. Den gröna hållbara staden finns inte längre med och visionen blir till en hägring i öknen, stadsöknen.

När fokus sätts på att attrahera nya invånare, besökare och företag snarare än att ge de befintliga invånarna en god och dräglig tillvaro har kommunen tappat sin riktning.

Självklart vill vi som redan bor här ha en öppen och inkluderande atmosfär och tillgång till platser att mötas på. Ett kultur- och fritidsliv värt namnet vill väl ingen vara utan.



De mötesplatser som blir kvar när Huddinge byggt tätt och högt i de centrala delarna lär bli ett kringbyggt Fullersta torg, Sjödalsparken med en sjö och en lekplats men som även naggats i kanten av bebyggelse, Fullerstaparken med en lekplats för de mindre barnen och några bänkar för de äldsta att slå sig ner på samt Rådsparken med sin lekplats, träningsredskap för de starka och djur att minnas. En ny lekpark tycks planeras i det nya bostadsområdet i Storängen.

I övrigt är det för barnen lekplatser planerade ute i villaområdena. Lekplatser för de barn som redan har en utemiljö i de egna trädgårdarna.

Barnen i Huddinges centrala delar hänvisas i flera fall till lekplatser som ligger 5 - 600 meter från bostäderna, som t.ex. i fallet med det nya kvarteret vid Tingshuset, även om ÖP 2050 anger ett avstånd om max 300m. Där blir en lekplats men enbart för de barn som kommer att gå i förskolan som planeras i bottenvåningen på ett av husen. Vem släpper ut sin fem- eller sexåring att leka så långt bort från hemmet en vardag?

Det är tydligt att alla människor inte ryms i Huddinges vision.

Eftersom man ska kunna gå eller cykla är det på det sättet man ska ta sig till de härliga grönområden som finns i Huddinge. Promenad- och cykelavstånd till Gömmaren, Sundby, Mariedalsskogen etc. från det centrala Huddinge är enorma avstånd för den med svårigheter att gå även med rollator. Liksom 5 - 600 meters avstånd till närmaste park där de kan slå sig ner, eller kilometrar till de entréer till friluftsområden som finns i kommunen.

Ja vi håller med om att det är bra att ekosystemtjänster integreras i utvecklingen och att med naturen inpå knuten skapas förutsättningar för god hälsa och fysisk aktivitet.

För att de som bor i villaområden enkelt ska kunna ta sig till de kollektivtrafiklägen som är centrala krävs en utökad kollektivtrafik med t.ex. buss. Alla klarar inte att cykla eller gå. Bilparkeringar saknas i hög utsträckning för dem som inte har allmänna kommunikationer i närheten av bostaden.

Vi som bor i Bostadsrättsföreningar (Brf) får ofta förfrågningar från boende i villaområden om vi har parkeringsplatser att hyra ut, dessutom hänvisade av någon kommunal tjänsteman att ringa oss och fråga.

De gång- och cykelvägar som leder mot centrum är vintertid direkt farliga att nyttja. Cykelbanan sop-saltas medan gångbanan är glashal, vilket leder till att många trängs på cykelbanan. Vägen som leder från Fullersta gård ner mot pendeln är en lång sluttande backe där vatten rinner ner och fryser till is. Risken att halka är stor. Då blir bilen (om man har en sådan) den enda möjligheten att ta sig till centrum med lårbenet intakt.

På vår och sommar med plötsliga häftiga regn förvandlas samma gångväg till en forsande bäck som avlämnar sitt vatten vid lägsta punkten där rulltrappan och hissen upp mot pendeltågets perrong stannar p.g.a de stora vattenmassorna. De åtgärder som hittills gjort har under det senaste året inte räckt till vid dessa tillfällen.



Att i detsamma ta bort den grönska som finns idag och hårdgöra ytor i de centrala delarna med risk för översvämningar likt dem som varit de senaste åren vid ett flertal tillfällen rimmar illa med dessa förutsättningar. En extra upp-/nergång till perrongen borde ligga i kommunens intresse för att få fler att välja tåget. Att inte kunna komma hem utan extra sväng via Flemingsberg eller Stuvsta med pendeltåg och buss är inget bra alternativ.

Finns för övrigt möjligheter att ta vara på de skyfall vissa forskare varnar för?

Kommunen vill bygga bort sociala och fysiska barriärer. Risken är att nya barriärer uppstår mellan villaområden och flerfamiljsområden, mellan den sterila stadsmiljön och den prunkande trädgårdsmiljön.

När en pandemi drabbat oss alla under två års tid har det blivit tydligt att förutsättningarna för ett rikt och jämlikt liv inte finns. Att bo i villa/radhus innebär en egen tomt att gå ut på, frisk luft att andas och njut av. Att bo i flerfamiljshus med flera hundra meter till närmaste park där det i bästa fall funnits en bänk att sitta på är inte jämförbart.

Fler kopplingar och tätare bebyggelse ökar rörelsefriheten och minskar barriärer.

Jo det låter ju bra! Men hur ser det ut i verkligheten? Hur många av er som planerar för eller bestämmer om detta har för avsikt att bo i detta täta och storstadsliknande småstadgetto?

Alla dess målskrivningar utgår bl.a. från att Huddinge kommuns inriktning ska vara en befolkning runt 185.000 invånare 2050. Det innebär en ökning på 64%. Dessa människor ska dessutom hänvisas till de områden i kommunen som redan idag är tätast bebyggda. Dagens kommunikationer är ju under högtrafiktid inte ens anpassade till den befolkning som redan finns i Huddinge, än mindre med tanke på den våldsamma ökning som enbart Huddinge planerar för. Troligen är de omkringliggande kommunerna samtidigt i färd med sin planering inför 2050 med växande befolkning.

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUF 2050, har ett annat inriktningsmål med 145.000 invånare. En stor ökning redan det.

Meningen med att bo i Huddinge måste ju få vara att vara delaktig, njuta och trivas i den kommun man valt att bosätta sig i - inte bara en kommun där man råkar bo.

Med tanke på att kommunens översiktsplan inte är juridiskt bindande får vi hoppas att många av dagens tankar inte får ett genomförande i verkligheten.

Att först med stora och dimridåaktiga fraser bygga en bild av ett centrum i utveckling för den lilla människan och sedan säga att ni inte menar det eller inte tar ansvar för det är under all kritik.

Hur ska vi boende kunna förhålla oss till en verklighet som kanske blir eller inte blir som ni tänker och planerar?



## Bostadsrättföreningen Trädgården

Styrelsen i Brf Trädgården bevakar sina medlemmars intressen och vill härmed lämna våra synpunkter på utvecklingsplanen. Brf är belägen på Patron Pehrs väg 13-36, dvs nära busstorget, stationsområdet och Fullersta Torg, mellan Huddinge station och Huddingevägen.

Ytterligare förtätning av området där vår Brf ligger, oroar föreningens boende, och det är redan nu beslutat att det ska byggas 450 bostäder vid "gamla Tingshuset". Ytterligare bebyggelse i området ser vi inte som möjligt utan att väsentligt försämra boendemiljön för våra medlemmar. Med eventuellt höga byggnader tätt intill våra hus, försämras möjligheten till dagsljus avsevärt såväl inomhus som utomhus. En synpunkt är alltså att utvecklingen tar hänsyn och anpassar sig till karaktären på den befintliga bebyggelsen.

Det är i och för sig bra tänkt att man från kommunens sida vill utnyttja närheten till kollektivtrafik och service. Detta får dock inte ske på bekostnad av de som redan bor i ett område med försämrad utemiljö och ökad trängsel. Det är redan idag fullsatt på bussar och pendeltåg till/från Huddinge centrum/station i rusningstrafik. Vi finner det osannolikt att det är möjligt att ha tätare buss- och tågavgångar än idag.

De kartor ni presenterar över området är svårtolkade, då befintliga hus eller byggnader inte är utmärkta. Det är viktigt att de få "stora" grönområdena bevaras. Fullerstaparken är den närmaste gröna oas för alla som bor i detta område och som är mycket uppskattad idag. Den bör bevara sin ursprungliga karaktär, då den har en stark koppling till Fullersta gård. Det vore olyckligt om den ändras i väsentlig grad. Underhåll av parken och viss upprustning med ex. fler bänkar och bord är det knappast några som kommer att protestera mot, men däremot väcker tanken på en total ombyggnad av parken starkt motstånd.

En punkt som inte berörs överhuvudtaget gäller skyddsrum och hur man säkerställer att det finns plats för alla. I nuläget är så inte fallet <https://msbgis.maps.arcgis.com/apps/instant/nearby/index.html?appid=8bfc89e7c6064bc181c6a1a6bbac2fa3&sliderDistance=1&find=Patron%2520Pehrs%2520v%25C3%25A4g%252C%2520141%252035%252C%2520Sj%25C3%25B6dalen%252C%2520Huddinge%252C%2520SWE>

Allmänt konstaterar vi att översiktsplanen av Huddinge kommuns långsiktiga utvecklingsambition är av starkt visionär karaktär. Det medför en hög och besvärande grad av otydlighet i dokumentet och försvårar möjligheten att ge konkret respons på den skisserade utvecklingen. Detta föranleder i sin tur frågor om vilken slags respons kommunen egentligen önskar av invånarna i Huddinge.

## Huddinge Botkyrka Trädgårdsförening

Vi anser anser att Huddinge kommun behöver fokusera på en grönare närmiljö för den enskilde individen. Idag talas det mycket om de naturreservat som finns på flera platser i kommunen, men för många är dessa platser inte ens ett alternativ att besöka. Vad Huddinge kommun behöver fokusera på är att skapa en vardagsmiljö där varje invånare får uppleva natur och grönska i sin närmiljö. För personer som inte har möjlighet att röra sig så långt från hemmet (tex barn och gamla, personer



med funktionsnedsättningar) måste möjligheten att kunna slå sig ner på en parksoffa i ett grönområde inom ett rimligt avstånd (i studien föreslås max 300 meter). Träd i närområde ska även stå för 30% av den skugga som bör finnas, och varje människa ska kunna titta ut från sitt fönster och se minst 3 träd.

Vi vill alltså hänvisa till de rön som lagts fram av Professor Cecil Konijnendijk van den Bosch, och som hanterar medborgarnas förhållande till närliggande växtlighet och hanterar förekomsten av potentiella värmeöar. Se länk nedan.

[\(https://iucnurbanalliance.org/promoting-health-and-wellbeing-through-urban-forests-introducing-the-3-30-300-rule/\)](https://iucnurbanalliance.org/promoting-health-and-wellbeing-through-urban-forests-introducing-the-3-30-300-rule/)

Ett sätt att öka grönskan i Huddinge är att skapa fler områden med möjlighet att skapa odlingslotter, pallkragar och stadsträdgårdsodlingar. Med den förtätning som sker i Huddinge, kommer behovet av dessa odlingar att öka. Idag är trenden inom trädgårdsodling att bli allt mer självförsörjande, och i förlängningen kan vi se en kommun där varje invånare som vill, också ska ha möjlighet att odla för husbehov. Inte bara har detta en praktisk betydelse för den enskilde invånaren, men många studier idag visar på det fysiska och psykiska välbefinnandet som är kopplat till trädgårdsarbete. Vi tror också att dessa odlingar är ett socialt sätt för grannar att lära känna varandra och bli mer empatiskt inställda till varandra. Det finns forskning som visar att tex utmattningssyndrom botas genom vistelse i så kallade Hälsoträdgårdar, vilket har resulterat i att många kommuner i Sverige idag har en egen Hälsoträdgård. Varför inte också Huddinge?

Huddinge kommun bör anta en policy snarast möjligt, som stipulerar att för varje träd som fälls, så ska minst två nya planteras i nära anslutning till det borttagna trädet. Träd skyddar omgivningen mot både visuellt och audiellt buller, men under åren har antalet träd i kommunen minskat betydligt. Nu senast skövlingen längs med E4:an vid Smista Allé, som naturligtvis påverkar en redan bullrig boendemiljö enormt mycket. Därför är det dags att omgående anta denna policy och börja efterleva den så snart som möjligt. Och naturligtvis ska denna policy även gälla privata aktörer, såsom hyresvärdar mfl. En antagen trädpolicy skulle kunna möjliggöra för kommunen att kräva in trädgårdsritningar i samband med bygglovshandläggningen när flerbostadshus ska byggas.

I samma anda som att alla människor ska kunna finna grönska i sin närhet så föreslår vi att den växtlighet som planteras ut i kommunen i huvudsak är ätlig. Frukträd skapar lika mycket skugga och bullerskydd som ett prydnadsträd, men kan glädja så många fler. Och samma sak gäller vinbärsbuskar eller vad det vara må. Det här innebär ju också att man i Huddinge skulle skapa en bra miljö för alla insekter då det kommer att finnas ett överflöd av växter att pollinera och samla in nektar från.

Vi vill slutligen poängtera att en vacker närmiljö måste skötas på rätt sätt. Det innebär att det måste finnas kompetens som kan beskära träd rätt utan att döda dem, och att man tex inte begraver små träd i saltblandade grushögar som plogats upp på vintern. Vi vill att underhållsarbetet tas på allvar och ska det skötas av 16-åriga sommarjobbare så ska det vara med en strikt övervakning av kunnig personal! Och vi uppmanar verkligen kommunen att använda ungdomar som



sommarjobbare. Inte bara sköts växtligheten, men det kan också resultera i att fler lär sig att uppskatta trädgårdsskötsel!

Det tål att tänkas på hur Huddinge kommun ska kunna ge de sina invånare sin dagliga dos av grönska i framtiden. Det Globala målet nr 11 och Sveriges miljömål God bebyggd miljö måste stå i fokus i allt arbete som rör Översiktsplanen. Annars kommer vi aldrig att få en kommun som invånarna kommer att trivas i.

## Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga

### *Tvärförbindelse Södertörn och E4 E20*

Tvärförbindelse Södertörn och E4 E20 är i Utvecklingsplanen för Vårby som förstör allt och styr allt, men som man helst inte nämner eller dess allvarliga följder. Varför finns inget förslag på att lägga Tvärförbindelsen och E4 E20 från Kungens kurva i Tunnel då skulle man i Vårby-Haga och Vårby Udde få ett sammanhängande bostadsområde precis som norr om Stockholm i Rinkeby och Tensta nu hör man sorlet från vägen både natt och dag alla avgaser luftföroreningar mm.

### *Spårväg syd*

Är viktigt för att bygga fler bostäder i Glömstadalen och Vårby-udde men vägbygget saboterar sträckningen för spårvägen som inte får plats på flera platser det är mycket allvarligt att man inte kan samordna projekten. Som i Vårby-Haga (Masmo) där spårvägen ska gå så djupt ner i berget och det krävs en lång sträcka för att ta sig upp vilket gör att det inte går att dra spårvägen på en bro över Gömmarravinen

### *Boende i Vårby*

Många av de boende i Vårby-Haga är mycket oroliga över samhällsutvecklingen i Vårby som Tvärförbindelse Södertörn och utbyggnaden av E4/E20 en stor oro för brutala ingrepp i natur och livsmiljöer, för ökande trafikmängder, för buller, avgaser, partiklar i luften och kraftig påverkan på klimatet.

En grundläggande åtgärd för att skapa en lovande framtid i Vårby, måste därför vara att stoppa bygget av Tvärförbindelse Södertörn. Och att lägga vägen i tunnel

Tvärförbindelse Södertörn är den avgörande faktorn i planerna för framtiden i Vårby, men planförfattare både till Utvecklingsplan 2050 och ÖP 2050 vill helst undvika att kommentera detta faktum.

### *Vårby Udde*

Vi anser att bostadsområdena Vårby Udde är projekt som kan genomföras. Dock med följande invändningar:

**Vårby udde:** De 3 punkthusen längst ut på Udden strider allvarligt mot strandskyddet. De är ett brutalt ingrepp i strandlinjen och att vattennivån i Mälaren kommer att höjas i framtiden och därför ska inte byggas.



## *Naturmark och Naturreservat*

Exploatering av naturmark som tidigare beräknats i blivande Flottsbro naturreservat. bör ej genomföras

7 olika naturreservat skadas av Tvärförbindelsen på dess väg österut mot Haninge och det borde inte få ske.

## *Solhagavägen i Vårby-Haga*

Kommunstyrelsen har lämnat ett positivt planbesked avseende planläggning för fastigheterna Drakskeppet 1 och del av Haga 1:108. Ett beslut som togs redan den 11/3 2021 om kommande 500 bostäder längs Solhagavägen och Ormen Långe. Vi protesterar mot att inget lokalt samråd skett kring detta och att Hyresgästföreningen i Vårby-Haga och övrig allmänhet nästan ett år senare ännu inte informerats om beslutet. Att inget nämns i ÖP 2050 om dessa byggplaner **ser ut som en planlagd mörkläggnings!**

## *Masmovägen.*

Enligt kartmaterialet förefaller det som man tänker sig en framtida utbyggnad av bostäder längs Masmovägen från Glömstadalen och ner mot vattnet. Mot detta talar kulturmiljöhänsyn och även hänsyn till naturmiljön. Från den ekodukt som planeras över Tvärförbindelsen vid Myrstuguberget måste en ostörd spridningskorridor för biologisk mångfald finnas kvar mot Albysjöns strandmarker/Flottsbro blivande naturreservat och även mot Botkyrka via Flottsbro.

## *Vårby gård.*

Det är helt olämpligt med idén att flytta Vårbyskolan till Vårbygravfältet. Inte tänkbart!

## *Vårby-Fittja hembygdsförening*

Vårby-Fittja hembygdsförening har i vårt yttrande 19/3 2021 över "Utvecklingsplan för Vårby - KS-2018/266" redan ingående berört Översiktsplanens inverkan på Vårby 2050. Samt dess inverkan på Kungens Kurva med yttrandet "Utvecklingsplan Kungens kurva 2050" 18/3 2021

Till vårt yttrande här ang. ÖP 2050 bifogar vi därför också, som del av vårt yttrande över ÖP, även de båda tidigare yttrandena över Utvecklingsplanerna.

Vi bekräftar nu här våra tidigare ställningstaganden och hänvisar till ytterligare bakgrunder för dessa ståndpunkter i yttrandena över Utvecklingsplanerna från den 19/3 2021(Vårby) och 18/3 2021 /Kungens Kurva).

## *Tvärförbindelse Södertörn*

Tvärförbindelse Södertörn är i Utvecklingsplanen för Vårby som "elefanten i rummet". Den som klampar in och styr allt, men som man helst inte nämner eller dess allvarliga följder. Är det möjligen också för planförfattarna på det viset, som man kan höra vårbybor kommentera vägplanerna: "Min hjärna abdikerar när jag ser detta".



Ovanstående kursiv är hämtad ur vårt yttrande över Utvecklingsplanen och uttrycker den oro för samhällsutvecklingen i Vårby som Tvärförbindelse Södertörn och utbyggnaden av E4/E20 väcker bland vårbyborna. Oro för brutala ingrepp i natur och livsmiljöer, för ökande trafikmängder, för buller, avgaser, partiklar i luften och kraftig påverkan på klimatet. En grundläggande åtgärd för att skapa en lockande framtid i Vårby, måste därför vara att stoppa bygget av Tvärförbindelse Södertörn.

Att Huddinges äldsta träd bevaras, den fridlysta Hagstaeken i Glömsta hotad av Trafikverket/Tvärförbindelsen, är också en del av detta med högsta prioritet.

Tvärförbindelse Södertörn är den avgörande faktorn i planerna för framtiden i Vårby, men planförfattarna både till Utvecklingsplan 2050 och ÖP 2050 vill helst undvika att kommentera detta faktum.

Att benämna Gömmarens trafikplats mellan E4/E20 och Tvärförbindelse Södertörn, med minst 14 filer i bredd i närheten av Vårby källa, för en ”sociodukt” och en ”grön koppling”, torde vara i närheten av en straffbar mörkläggnings av de verkliga omständigheterna.

### *Markanvändningskartan*

Kartmaterialet är liksom i Utvecklingsplanen svårläst och svårtytt (svårare än i ÖP 2030), men vi ger oss ändå in på uppgiften att ytterligare kommentera ÖP 2050:

**1) Vårby Udde och Diametern.** Vi anser att bostadsområdena Vårby Udde och Diametern i Kungens Kurva är projekt som kan genomföras. Dock med följande invändningar:

*Vårby udde:* De 3 punkthusen längts ut på Udden strider allvarligt mot strandskyddet. De är ett brutalt ingrepp i strandlinjen och kan inte få byggas.

*Diametern:* Ingrepp i Gömmarens Naturreservat i anslutning till Diametern är varken nu eller i framtiden acceptabla. Belastningen på Gömmarens naturreservat får inte bli för stor! Planen hänvisar till att ev. ingrepp i naturreservatet ska kompenseras på annat håll, särskilt nämns Flottsbro. Men resonemanget håller inte ihop. Både Tvärförbindelse Södertörn och planerade bebyggelsen vid Loviseberg, innebär exploatering av naturmark som tidigare inräknats i blivande Flottsbro naturreservat. Se foton/kartor!

**2) Masmokilen.** Bygget av 2 stora flerfamiljshus i Solhagaparken, blivande Vårby Udde och blivande Diametern innebär ett kraftigt tillskott av bostäder här i kommunens västra delar och planerna på exploatering av Masmokilen på Masmoberget vid Masmö T-station bör därför utgå ur planerna. Masmokilen tillhör topografiskt och naturligt Gömmarens naturreservat, och bör således snarast inlemmas i naturreservatet. De ingrepp tunnelbygget för Tvärförbindelse Södertörn gör i reservatet är inte acceptabla och måste kompenseras, lämpligen med Masmokilen. 7 olika naturreservat skadas av Tvärförbindelsen på dess väg österut mot Haninge och det borde inte få ske.

Den tänkta bebyggelsen i Masmokilen skulle kunna ersättas med en överdäckning av Botkyrkaleden mellan Masmö T-station och Myrstuguberget. Med plats för bostäder och en station för Spårväg syd, som sägs ska passera Masmö i tunnel.



**Planbesked Solhagavägen.** Mitt under pågående remissrunda för ÖP 2050 upptäcker nu samtidigt en av föreningens medlemmar på Facebook att Kommunstyrelsen lämnar ett positivt planbesked avseende planläggning för fastigheterna Drakskeppet 1 och del av Haga 1:108. Ett beslut som togs redan den 11/3 2021 om kommande 500 bostäder längs Solhagavägen och Ormen Långe. Vi protesterar mot att inget lokalt samråd skett kring detta och att Vårby-Fittja hembygdsförening och övrig allmänhet nästan ett år senare ännu inte informerats om beslutet. Att inget nämns i ÖP 2050 om dessa byggplaner ser ut som ännu en (se sociodukt/grön koppling ovan) planlagd mörkläggning!

**3) Masmovägen.** Enligt kartmaterialet förefaller det som man tänker sig en framtida utbyggnad av bostäder längs Masmovägen från Glömstadalen och ner mot vattnet. Mot detta talar kulturmiljöhänsyn och även hänsyn till naturmiljön. Från den ekodukt som planeras över Tvärförbindelsen vid Myrstuguberget måste en ostörd spridningskorridor för biologisk mångfald finnas kvar mot Albysjöns strandmarker/Flottsbro blivande naturreservat och även mot Botkyrka via Flottsbro.

Verksamheten vid Hagalunds Tvätterimuseum, vid Albysjöns strand utmed Masmovägen, måste säkras för framtiden. Den äldre bebyggelsen här är exempel på den idag kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse som från andra hälften av 1800-talet växte fram längs Albysjöns och Hagavikens (heter inte Fittjaviken) stränder.

Ett annat område av stor kulturhistorisk betydelse är området kring Vårby Källa, med rötter ned i 1700-talets hälsobrunnsverksamhet. Både utbyggnaden av E4/E20, Tvärförbindelsen och Vårby udde innebär allvarliga ingrepp i den kultur- och naturhistoriska miljön kring Vårby Källa. Mycket kraft och intresse måste därför riktas in på att minska ingreppens följder.

**4) Vårby gård.** I Vårby Gård vill vi slå vakt om de ännu existerande grönområdena. Kanske kan vi tyda kartmaterialet i ÖP 2050 så att man lyfter fram möjligheten att återinföra vattenflödet i Vårbäckens (kallas även Smistaån) ravin genom Vårby gård? En fråga som vi länge arbetat för att den ska genomföras och något liknande har nu genomförts i Sjödalsparken, Huddinge C. Mer skeptiska är vi till idéerna om ny tillkommande bebyggelse utmed vattenflödet i ravinen.

Korpbergets Biotopskyddsområde bör få förstärkt skydd som naturreservat och utökas så att ännu ej planlagda och ej skyddade natur- och skogsområden i anslutning till Korpberget också bör ingå. Naturreservatet bör även omfatta den anslutande gamla Herrgårdsparken och tillämpliga delar av bäckravinen. Ev. bör även Vårbygravfältet ingå. Det är helt olämpligt med idén att flytta Vårbyskolan till Vårbygravfältet. Inte tänkbart!

Andra skogsområden i Vårby Gård som bör skyddas från exploatering är Mogårdsberget och Lammholmsberget, samt i lämpliga delar Duvberget.

**5) Spårväg Syd och Loviseberg.** Region Stockholm har, utan att i detalj ha fastställt dragningen av Spårväg Syd, skickat ut en remiss om spårvägens förmodade miljöpåverkan. Vårt svar på detta är att inga ingrepp i Gömmarens naturreservat kan accepteras. Vidare att Spårväg Syd inte kan villkoras till utbyggnaden av en ny



stadsdel Loviseberg i Glömstadalen. Argumenten för Spårväg Syd är att den ska minska biltrafiken, men genom spårvägens förutsättning, en utbyggnad av Loviseberg, kommer ny biltrafik att genereras från detta bostadsområde så att Spårvägs Syds begränsande effekt på biltrafiken uteblir här.

Istället för till en utbyggnad av Loviseberg bör Spårväg Syd dras genom det nu expansiva och med kollektivtrafik dåligt försedda Glömstaområdet. Så kan en verklig minskning av biltrafiken åstadkommas. Någon depå för spårvägen bör inte byggas i Glömstadalen.

För att Loviseberg inte bör byggas ut talar även att det är värdefull natur- och jordbruksmark som kommer att exploateras för utbyggnaden. Värdefull natur- och jordbruksmark som annars skulle blivit viktiga delar av blivande Flottsbro naturreservat. Samtidigt innebär det stora inskränkningar i Flottsbro Friluftsområde. Planförfattarna för fram att en utbyggnad av Loviseberg skulle bättre knyta ihop kommunens olika delar. Snarare är det så att utbyggnaden av Loviseberg och Spårväg Syd skär sönder viktiga biologiska samband i södra Stockholmsområdets s.k. Gröna kilar.

Att som planförfattarna föreslå inskränkningar i Gömmarens Naturreservat vid Kungens Kurva och samtidigt föreslå att dessa inskränkningar ska kompenseras vid Flottsbro, blir svårt att få ihop när Tvärförbindelse Södertörn och Loviseberg samtidigt gör stora inskränkningar i det som varit avsett att bli Flottsbro naturreservat. Se bif. foton/kartor!

## **6) Kungens Kurva och Gömmarens naturreservat. Vårby-Fittja**

hembygdsförening har i tre tidigare yttranden (2019-03-17, 2021-03-18 och 2021-10-26) redovisat allvarliga invändningar mot delar av bostadsplanerna i Kungens Kurva.

Vi har varnat för att de planerade täta stadskvarteren utgör ett hot mot Gömmarens naturreservat, om exploatering sker söder om Kungens kurvaleden. Denna trafikled utgör sedan många år en naturlig gräns mellan handelsområdet och den skyddade skogen. Nu ser vi att kommunen struntar i våra invändningar. Översiktsplan 2050 anger mark söder om leden som ett utredningsområde. Syftet är att flytta gränsen för naturreservatet söderut mot sjön Gömmaren för att skapa ytterligare ytor för bostäder. De redan känsliga skogs- och strövområdena ska alltså reduceras till förmån för ny bebyggelse. Förslaget är både provocerande och utmanande mot bakgrund av de naturvärden som hotas.

Som en följd av coronapandemin har det rörliga friluftslivet i tätortsnära skogar ökat dramatiskt. I Paradisets naturreservat handlar det om tio gånger så många besökare. Negativ påverkan på naturen i form av parkeringskaos, nötta eller leriga stigar och nedskräpning har redovisats i hela Stockholms län.

Gömmarens naturreservat kan tyckas stort om man som ensam vandrare strövar bland gran och tall, sumpmarker och hälleberg. Men utvecklingsplanens flygfoton med inkopierad nybyggnation visar hur kort avståndet är från Kungens Kurva till bad- och fiskesjön Gömmaren. Vegetationen runt sjön är redan hårt nersliten av besökare från intilliggande bostadsområden och andra delar av Huddinge och Botkyrka samt Stockholms sydvästra förorter. Sand, barr och frilagda trädrötter krälar på strandnära mark som saknar mylla, mossor och bärris.



Största försiktighet behövs i planeringen av naturnära bostäder och annan verksamhet i framtidens Kungens Kurva. Gömmarens naturreservat måste hanteras med respekt och varsamhet om denna för vår hälsofrämjande avkoppling så viktiga gröna lungor ska orka med bördan av ytterligare 10 000 bostäder (läs: 30 000 människor) och 3 000 nya arbetsplatser.

En rad aktiviteter samsas i Gömmarskogens famn: jakt och fiske, svamp- och bärplockning, rastning av hundar, promenader, jogging, skidåkning, orienteringstävlingar. Balans och hänsyn till djur- och fågelliv krävs i utnyttjandet av naturresurserna. Det är beklämmande att ÖP 2050 inte alls tar upp frågan hur naturreservatet ska klara trycket av en ökad folkmängd. Hur kan vi säkra en framtida skötsel av dessa värden? Inte bara skapa nya entréer till skogen utan främja dess bestånd. Låta den oexploaterade marken leva och utvecklas i stället för att slitas ner.

Gömmarens naturreservat hotas även av den planerade Tvärförbindelse Södertörns tunnelmynningar i Masmoberget, gigantiska påfarter och viadukter och hälsovådliga utsläpp.

- **Vårby-Fittja hembygdsförening säger ja till en bro- eller tunnelpassage för fotgängare som vill nå skogen söder om Kungens kurvaleden.**
- **Föreningen säger bestämt nej till all ytterligare exploatering och flyttning av reservatets gräns söder om leden.**



*Bifogade kartor och foton*



*Bildtext: Natur och kultur i Flottsbroskogen, hotad av Tvärförbindelsen och exploatering av Loviseberg. Vandringspunkt 6 på «Skogsrundan» i Flottsbro*

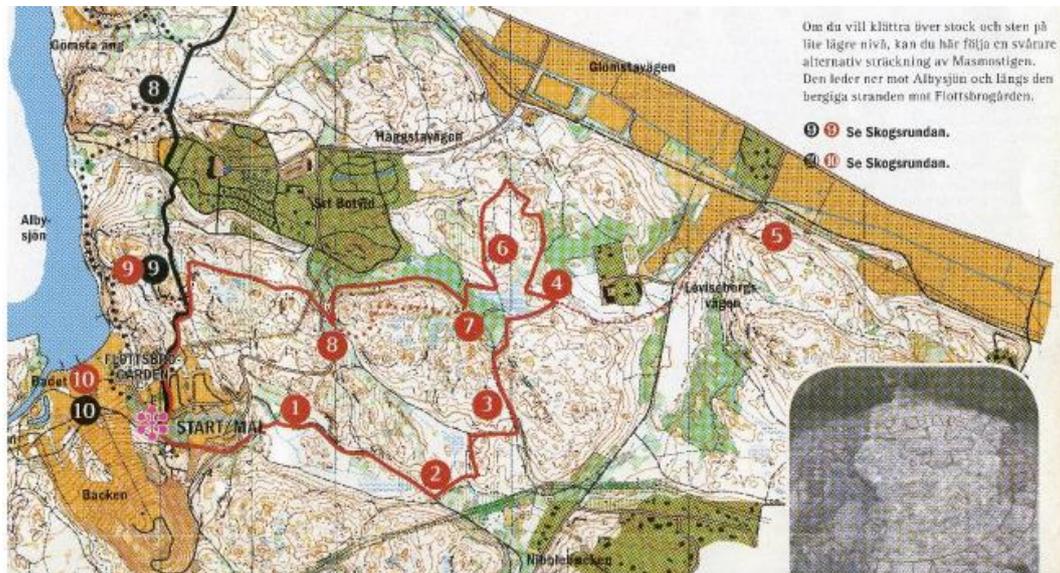


*friluftsområde. "Nu befinner du dig på en av Skogsrundans höjdpunkter och kan ta en vilopaus. Vid den gamla tallen och gränsröset finns en plats för eftertanke och begrundan. Vilka var de människor som byggde det gamla gränsröset mellan Huddinge och Botkyrka kommuner, mellan gårdarna Glömsta och Älvesta? Trädet har säkert sett det ske." Ur "Vandra i Flottsbro" HUGE Fastigheter AB 2005. Foto & text: Olle Magnusson*

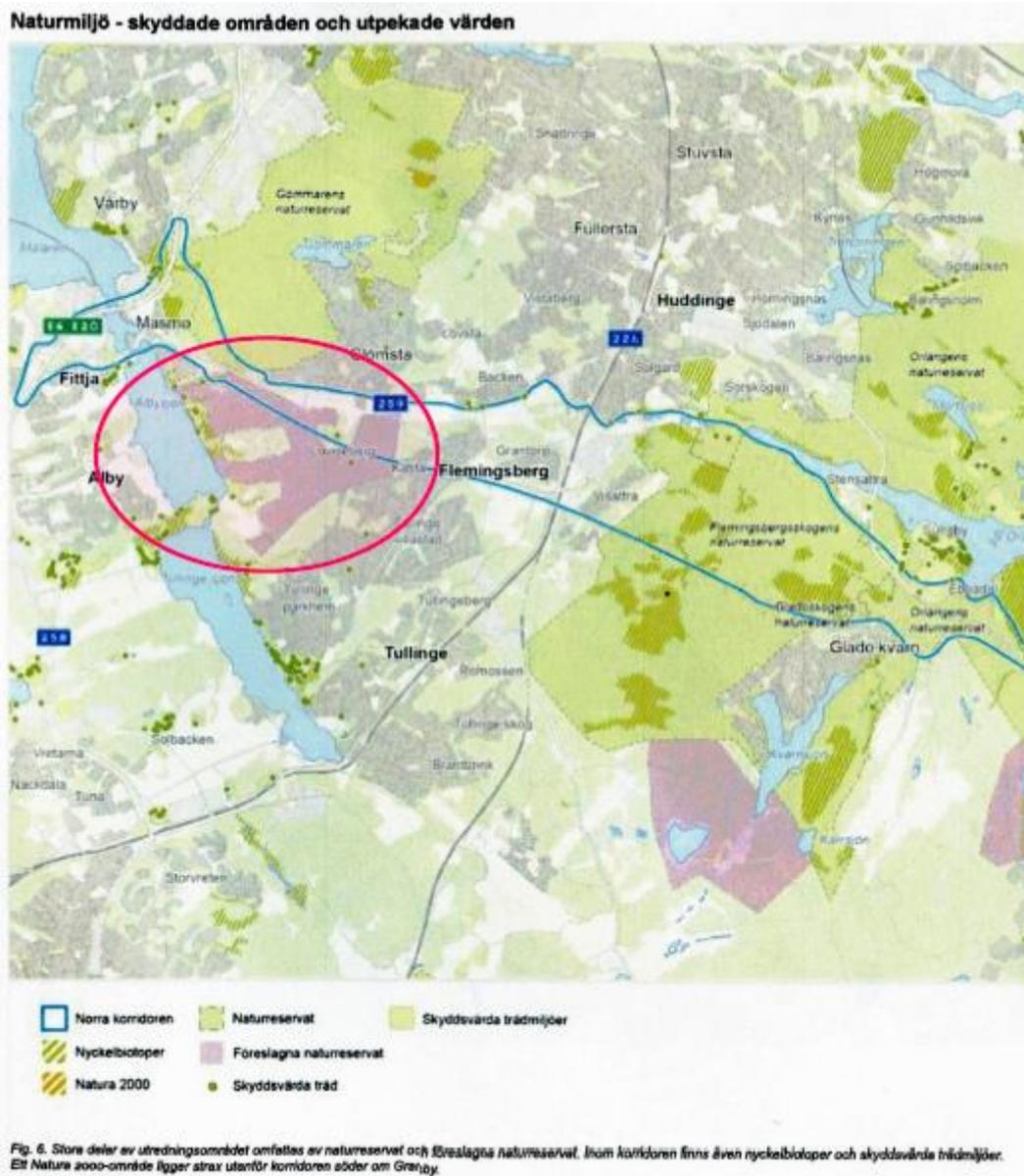




*Bildtext: "Den gamla tallen" foto: Olle Magnusson.*



*Bildtext: Detalj av karta ur "Vandra i Flottsbro" / Skogsrundan i rött*



*Bildtext: Föreslagna naturservat: Flottsbro Naturservat inringat, omfattande bl.a. området kring Loviseberg. Från "Fördjupad landskapsanalys Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket. Samrådshandling" 2017-12-20*

Yttrande från klass 2A på Vistaskolan

Eleverna i klass 2A på Vistaskolan har funderat hur det ser ut i deras närområde och pekat ut bättre och sämre platser. Exempelvis platser som är roliga, fina, trygga, eller härliga att vara på samt platser som exempelvis är tråkiga eller läskiga. Sist har eleverna uttryckt sina tankar om hur Huddinge borde vara år 2050.

*En bra plats*

En majoritet av klassen säger att den bästa platsen är i hemmet. I närheten av familj känner eleverna sig trygga och säkra. I hemmet är det mysigt, det går att



dricka o'boy och göra roliga saker som att spela spel. Någon känner sig trygg i en kompis hem.

En annan plats som också beskrivs som både trygg och rolig är Vistaskolan, där finns det alltid vänner att leka med och vuxna att prata med. Några tycker om att befinna sig i skogen bakom skolan, där är det roligt.

Andra tycker det är viktigt att peka ut platsen där de har sina fritidsaktiviteter som också upplevs som roliga och trygga. Här nämns Dansverket i Huddinge centrum samt Visättra hockeyhall och en lokal för Thaiboxning i Flemingsberg.

### *En sämre plats*

Ungefär hälften av klassen känner sig trygga överallt och kan inte komma på någon dålig plats. Andra beskriver att det ibland känns otryggt på väg hem från skolan eller aktiviteter, det kan bero på rädsla för att bli förföljd eller för bilar som kör i hög fart på vägen.

Några beskriver att skogen bakom skolan, eller i närheten av deras bostadshus är läskig när det är mörk vilket får en att tänka på monster. Även bostadsgårdar beskrivs som mörka och otillräckligt belysta. Någon beskriver att den är rädd för ett gult hus i skogen bakom skolan.

Någon annan beskriver godisbutiken vid Flemingsbergs centrum som otrygg efter att ha blivit jagad av andra barn.

Till sist beskriver några att de ibland är rädda för att bli inlåsta på skoltoaletten.

### *Framtidsvision Huddinge 2050*

Välkommen till framtidens Huddinge! År 2050 har kommunen förändrats och blivit roligare, lite tryggare och bättre på att ta hand om alla sina kommuninvånare.

Bland det viktigaste är att alla barn har möjlighet att hålla på med aktiviteter för att röra sig och må bra. För att uppnå detta har det byggts flera nya badhus, ett i Vistaberg och ett i Huddinge centrum. Badhusen är extra roliga eftersom de har både rutschbana och trampolin. En trampolinpark finns där barnen kan göra av med energi. I Glömsta har det byggts en ny ishall för ishockey och Vistaskolan har fått en fotbollsplan med konstgräs. Huddinge centrum har en ny lekplats med regnbågstema och Vistaberg har fått ett nytt gult, svart och rött bibliotek där alla kan låna böcker.

Kommunen har även ordnat med ett boende för hemlösa där det går att få hjälp med utbildning och jobb så att alla ska må bra.

Ny belysning har satts upp längs Hageby Allé som inte längre känns lika mörk och läskig på kvällarna. Gärna att det finns upplysta gångvägar i skogen bakom Vistaberg.

Slutligen har det öppnat upp fler nya ställen för nöje och smakupplevelser. Huddinge centrum har fått en biograf, och affär som säljer goda friterade munkar. Antalet spelhallar har ökat dramatiskt i hela kommunen. Flemingsberg har en ny leksaksbutik och en glassaffär där barn kan äta glass på lördagar. Gärna även en



godisaffär i Vistaberg. I Vistaberg har någon öppnat både en djurpark och en djuraffär, det har även byggts ett nytt hotell helt i guld, rött och gult med röda flaggor.

## Yttrande från klass 2B på Vistaskolan

Eleverna i klass 2B på Vistaskolan har funderat hur det ser ut i deras närområde och pekat ut bättre och sämre platser. Exempelvis platser som är roliga, fina, trygga, eller härliga att vara på samt platser som exempelvis är tråkiga eller läskiga. Sist har eleverna uttryckt sina tankar om hur Huddinge borde vara år 2050.

### *En bra plats*

En majoritet av klassen säger att den bästa platsen är i hemmet. I närheten av familj och andra snälla personer känner eleverna sig trygga och säkra. I hemmet är det mysigt, det går att dricka o´boy och göra roliga saker som att spela spel.

En annan plats som också beskrivs som trygg är Vistaskolan för att det alltid finns vuxna att prata med.

Andra tycker det är viktigt att peka ut platsen där de har sina fritidsaktiviteter som också upplevs som roliga och trygga. Här nämns fotbollsplanen på Källbrinks IP och ridskolan i Sundby.

Någon känner sig fri i skogen vid Rosenhillsvägen och gillar när det luktar mossa. Någon annan gillar Flottsbro friluftsområde.

### *En sämre plats*

Trots att några gillar skogen så upplever flera i klassen att skogarna runt Vistaberg kan vara läskiga, särskilt när det är mörkt. I skogen bakom Vistaskolan finns ett trasigt hus där det ibland ligger tändstickor och ibland kan det hända märkliga saker. Någon tycker att delar av skogen bakom skolan borde vara upplyst på kvällen.

Någon annan tycker att det ibland är för mörkt och saknas lampor mellan parkeringen och planen vid Visättra IP. En annan tycker att det är tråkigt i Flemingsberg centrum, framför allt att vänta vid mataffären.

Några tycker att det ibland är läskigt hemma på toaletten, man kan bli inlåst. Det är någon som tycker att det kan vara läskigt att bli inlåst på toaletten även på skolan.

Någon tycker att det är läskigt vid bryggan vid sjön Gömmaren, den sitter inte helt fast så att det känns läskigt när den guppar runt.

Men ungefär hälften av klassen säger att de känner sig trygga överallt och kan inte komma på någon dålig plats i kommunen.

### *Framtidsvision Huddinge 2050*

Välkommen till framtidens Huddinge! År 2050 har kommunen blivit både roligare och lite tryggare, det finns fler saker än någonsin att göra för alla som bor där.



Bland det viktigaste är att alla barn har möjlighet göra saker och röra på sig, aktiviteter är gratis och enkla att ta sig till genom att gå, cykla eller åka buss så att alla barn kan träna och må bra. För att uppnå detta har det anlagts nya fotbollsplaner gärna med konstgräs, en vid Vistaskolan och en i Honungsparken. En ny idrottshall som fått namnet Zebran och den har byggts precis där den gör som bäst nytta, en annan idrottshall med svart tak och grå väggar har byggts i Huddinge centrum och Vista har fått en simhall som heter Krukan. Nya färgglada lekplatser har uppförts i Glömsta, i Honungsparken och vid Bidrottnings väg och i Kästa.

Vid sjön Gömmaren håller det populära Gömmarens seglingssällskap till, dit kommer alla som vill lära sig segla.

I skogen bakom Vistaberg och bakom Vistaskolan har det satts upp lampor för att göra det ljusare och mindre läskigt när det är mörkt ute. I skogen finns även en studsmattepark som är gratis för alla och i Glömsta finns en höghöjdsbana för barn. På Vistaskolan har man fått en stor gunga.

Huddinge centrum har både en djurpark och djuraffär.

Till sist går numera bussarna direkt från Vistaberg till Sundby utan några byten.

## Yttrande från klass 2C på Vistaskolan

Eleverna i klass 2C på Vistaskolan har funderat hur det ser ut i deras närområde och pekat ut bättre och sämre platser. Exempelvis platser som är roliga, fina, trygga, eller härliga att vara på samt platser som exempelvis är tråkiga eller läskiga. Sist har eleverna uttryckt sina tankar om hur Huddinge borde vara år 2050.

### *En bra plats*

En majoritet i klassen säger att den bästa platsen är i hemmet. I närheten av familjen känner eleverna sig trygga och säkra. I hemmet är det mysigt, det går att dricka o'boy och göra roliga saker som att spela spel med kompisar eller leka med husdjur.

En annan plats som också beskrivs som trygg är Vistaskolan för att det alltid finns vuxna att prata med. Skogen bakom skolan beskrivs som en både mysig och härlig plats för lek på under raster.

Andra vill peka ut mål för badutflykter såsom sjön med det varma vattnet i Gömmarens naturreservat men också simhallarna i Vårby och centrala Huddinge.

Även centrala Huddinge pekas ut som en bra plats för den som vill gå på biblioteket, handla och äta sushi.

### *En sämre plats*

Många i klassen säger att de känner sig trygga överallt och kan inte komma på någon dålig plats i kommunen.

Flera beskriver skogen bakom Vistaskolan och vid Glömstaskolan som läskig när det är mörkt.



Gångvägen på Högsättersvägen till och från skolan beskrivs som för smal, det kan bli trångt när det kommer bilar och man har ingenstans att gå.

Flera beskriver att platser kan kännas otrygga på grund av busande äldre barn och ungdomar. Här nämns centrala Huddinge- och Flemingsbergs centrum samt busshållplatsen vid Vistabergs allé.

Någon annan är rädd för att det kan finnas okända människor utanför deras dörrport.

### *Framtidsvision Huddinge 2050*

Välkommen till framtidens Huddinge! År 2050 har kommunen blivit både roligare och lite tryggare, det finns flera saker att göra än någonsin.

Bland det viktigaste är att alla barn har möjlighet att göra saker, leka och röra på sig.

För att uppnå detta har Vistaskolan rustats upp med en skridskobana, en konstgräsplan, en ny lekpark med en hage, trädkojor i skogen och roliga stugor med toaletter och kök som bara är på låtsas. Flemingsberg har fått en ny simhall och Huddinge centrum har en hall för rullskridskoåkning med svåra ramper. Kästa har fått en ny lekpark och någonstans har det byggts en liten lekpark som är rolig.

Hagebyvägen är mindre läskig om kvällarna efter att ny belysning satts upp.

I Vistaberg har det öppnats en bilverkstad och efter att man fått sin bil lagad så går det att ladda sin bil med el i den nya elbilstankstationen i Huddinge centrum.

Slutligen har det öppnats upp flera nya intressanta butiker samt ställen för nöje och smakupplevelser. I Huddinge centrum har det öppnats en hästaffär och en bilaffär. Antalet spelhallar har ökat dramatiskt i både centrala Huddinge och i Flemingsberg som också har en bio, fått ett lekland, en jättestor godisaffär som har allt godis i hela världen och till sist ett djurhotell för hemlösa djur.

### **Solbackens tomtägarförening**

Översiktsplan 2050 verkar helt sakna planer för Hammardals uppläggningsområde/industriområde, vilket vi boende i angränsande Solbacken tycker är anmärkningsvärt. Området i nuvarande skick är lite av en skamfläck i kommunen och då det gränsar till Orlångens naturreservat borde det vara en självklarhet att denna mark borde nyttjas till något lämpligare.

Vi vet efter samtal med Coeli, ett svenskt kapitalförvaltningsbolag som köpte fastigheten för snart 5 år sedan, att de har visioner och viljan att på platsen projektera för bostäder. Detta skulle enligt oss passa mycket bättre in i närmiljön istället för att som det är nu vara plats för bullriga och miljökritiska verksamheter, alltifrån skrot till stenkross, trots att området inte ens har indraget vatten och avlopp med påföljande miljörisker.

Vi boende i Solbacken vill härmed påtala denna brist i Översiktsplan 2050 och även uppmana kommunen att genom dialog med markägaren Coeli och i samråd med närliggande bostadsområden revidera planen genom att prioritera detta område för utveckling till bostäder.



## Svenska handel

Svensk Handel, som är handelsföretagens intresseorganisation och företrädare 9000 små, medelstora och stora företag med nära 300 000 medarbetare, får med anledning av remissen anföra följande:

### *Allmänna synpunkter*

Handeln är viktig för alla kommuner och inte minst för Huddinge. Handeln skapar jobb och skatteintäkter för många människor men bidrar också med betydande samhällsservice och nytta. Inte minst är det en viktig anledning till varför man väljer att flytta till en kommun och med tanke på den tillväxt Huddinge ser framöver är det viktigt att ta höjd för en väl fungerande handel för framtiden. Handeln är dessutom Huddinges största bransch i det privata näringslivet och hela 17 procent av alla förvärvsarbetande i kommunen är sysselsatta här. Endast vård och omsorg sysselsätter fler.

I Huddinge Kommun finns även Sveriges och Nordens största handelsplats Kungens Kurva. Handelsområdet omsätter över 7 miljarder kronor och attraherar kunder och besökare både inom kommunen och från hela Sverige.

### *Synpunkter på utredningens förslag*

Svensk Handel välkomnar att Huddinge kommun ser handeln och dess betydelse som en stor aktör i det lokala näringslivet, som arbetsgivare och som en av de viktiga basaktörerna när det gäller service. Handeln och dess utveckling är så pass viktig för Huddinge kommun med den tillväxt som kommer att den bör ha en prioriterad plats i översiktsplanen.

Svensk Handel vill bidra med några inspel som det bör tas höjd för både i översiktsplanen men även i de strategier, detaljplaner, infrastrukturplaner m m som kopplar till den samma. Handeln befinner sig just nu i en omvälvande digitalisering och är extra sårbar för stadsplanerings- och politiska förändringar som stryker de naturliga besöksflödena. Svensk Handel uppskattar därför den intention vi skönjer i översiktsplanen om att hålla ihop kommunen och planera för tillgänglighet även mellan områden.

Den hållbara stadsplaneringen måste vara långsiktig och ta höjd för en förändrad mobilitet. Därtill behöver övergången mellan dagens och morgondagens mobilitet ske försiktigt och i takt med tiden. Svensk Handel ser stora möjligheter med kollektivtrafik, cykel och gång. I den hållbara staden är bilen förvisso mindre viktig men den är fortsatt viktig för handelskluster med stora marknadsområden samt för inhandling av tunga eller skrymmande varor. Omställningen måste gå i takt med konsumentens förändrade mobilitet och det krävs en ödmjukhet inför komplexiteten att förutse exakt hur mobiliteten till handelskluster behöver se ut år 2050.

En annan viktig aspekt att ta höjd för är transportbehoven som förändras. Det förändrade konsumentbeteendet gör att varutransporterna får utökad betydelse. Det blir fler leverans-punkter till konsument såsom hemleveranser och utlämningsställen samtidigt som citylogistiken med varor och gods till näringsliv och butiker förändras.



I planeringen av livsmedelsbutiker i de nya områdena är en viss biltillgänglighet nödvändig i de flesta stadsdelar. Även trafikkapaciteten och varulogistiken till livsmedelsbutiker och eventuellt andra större butiker behöver tas med i planeringen. Handelsutbudet bör läggas i anslutning till en större väg eller nära en infart till området. Handel som är inbäddad i ett bostadsområde får ofta för små naturliga flöden, vilket begränsar utbudet.

Att Huddinge kommun värnar om Kungens kurva uppskattas. Det bör även innebära att den planerade bebyggelsen i dess närhet utformas varsamt så att inte handelsområdets nuvarande styrkor äventyras.

I översiktsplanen nämns att Kungens kurva värnas då det är en arbetsplats för många och ger arbetstillfällen inom enklare jobb. Svensk Handel vill påpeka att den strukturomvandling handeln genomgår breddar handelns arbetserbjudande med allt från enkla instegs jobb till avancerade it-kunskaper. Handeln erbjuder därmed goda möjligheter för hela arbetslivet samt för de kunskapskluster som befinner sig i Huddinge kommun.

Svensk Handel uppmanar Huddinge kommun till att använda handeln strategiskt i den hållbara stadsplaneringen och involvera handeln i det lokala arbetet med att utveckla platser och områden. Detta görs bäst genom en kontinuerlig dialog med handelns aktörer.

## **Större fastighetsägare**

### Glömsta fastighets AB

#### *Bakgrund*

Huddinge kommun har förbundit sig att bygga 18 500 nya bostäder längs Spårväg Syd och målsätter i planförslaget att skapa 37 000 nya arbetsplatser i Flemingsberg. I planförslaget står att ”Huddinge behöver kunna erbjuda en variation av bostäder för att locka rätt kompetens” samt ”en blandning av bostäder som gör att människor kan bo här i alla skeden av livet”.

I en kommun som avsatt 38 procent av ytan till naturreservat är det inte helt enkelt att hitta mark med förutsättningar för bostäder med de höga kvalitetskrav man anger i planförslaget vad gäller närhet till bland annat kommunikationer, grönområden, lekplatser och tysta områden.

Samtidigt utgör Spårväg Syd en stor investering som behöver största möjliga resandeunderlag. Ju fler bostäder som byggs längs sträckningen, desto större samhällsnytta och avkastning för skattebetalarna.

Gömmarens naturreservat, i vars södra del vår fastighet Masmö 1:7 är belägen, ska i planförslaget värnas från buller. Så är långt ifrån fallet i dag. I stället är den delen svårt störd av buller från den hårt trafikerade väg 259, som stryker tätt längs med reservatsgränsen, men även från E4:an i norr, vilket till och med lär öka i och med den nya trafikutbyggnaden.

Denna södra del av reservatet är dessutom svårtillgänglig och illa underhållen och därför mycket lågt utnyttjad. Här bor få människor och lika få söker sig hit,



eftersom det i en kommun med så mycket naturreservat finns gott om mer attraktiva rekreationsområden att välja – ibland så enkelt som den norra delen av Gömmarens naturreservat, som är väsentligt tystare, bättre underhållen och med viss infrastruktur för rekreation.

### *Invändningar mot planförslaget*

Arbetsplatserna i Flemingsberg sägs i planförslaget vara avsedda bland annat för högre utbildning och forskning. Det innebär kvalificerade experter och tjänstemän med höga inkomster. Med erfarenhet av deras preferenser i andra områden så söker de ofta större eller normalstora villor.

Men i det underlag (Småhusbebyggelse i Huddinge 2021) som ligger till grund för planförslaget ingår endast små två-/trevånings stadsradhus med en tomt på minimala 105 m<sup>2</sup> – 60 m<sup>2</sup> byggnadsyta och ca 105 m<sup>2</sup> boyta samt 45 m<sup>2</sup> gård för bil, uteplats och trädgård. Man undrar var de nya höginkomsttagarna ska bo någonstans. I planförslaget ingår inte en enda normalstor villa fram till 2050. De befintliga bostäderna i Flemingsberg domineras av små hyresrätter. I övrigt erbjuds i närområdet endast lägenheter i tättbebyggda stadskvarter.

Tvingas dessa höginkomsttagare leta villor ännu längre bort missar kommunen planförslagets mål att 70% ska åka kollektivt och övriga gå eller cykla. Tvingas de till och med leta i en annan kommun går kommunen miste om deras skatteunderlag.

Planförslagets ensidiga inriktning på småradhus som inte förmår betjäna de tilltänkta inflyttande rimmar illa med samma planförslags mål ”en variation av bostäder för att locka rätt kompetens” och ”en blandning av bostäder som gör att människor kan bo här i alla skeden av livet”.

### *Vårt erbjudande*

Vårt erbjudande är att genom att bebygga ett mindre område av naturreservatet i sydväst skapa ett underlag för en rejäl upprustning av naturreservatets hela södra del i syfte att tillgängliggöra och öka utnyttjandet av det i enlighet med de mål som anges i skötselplanen för naturreservatet.

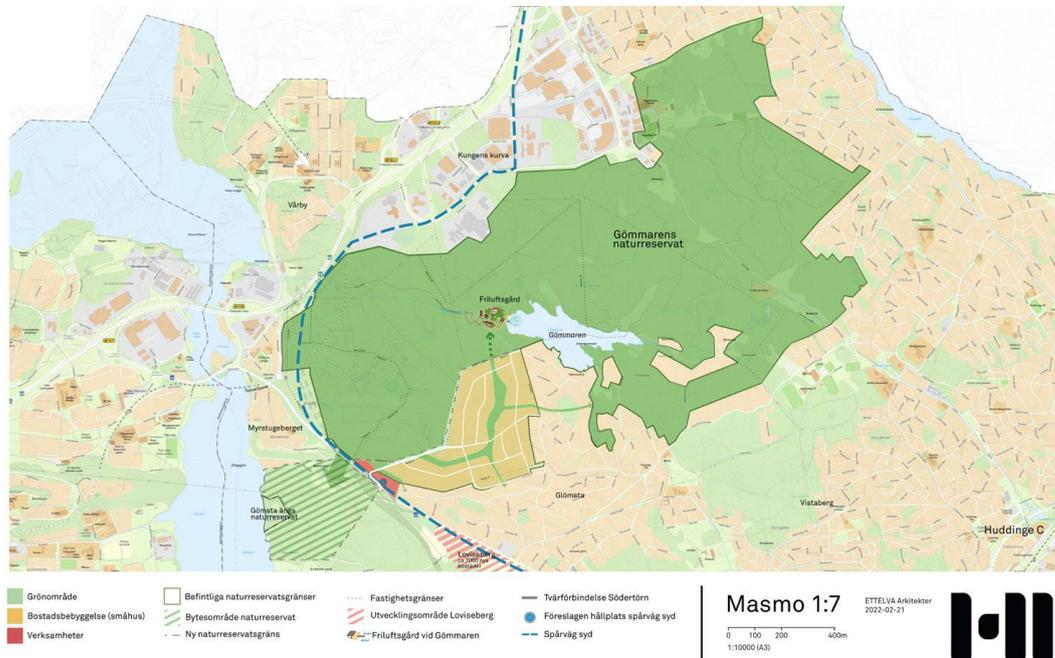
En yttre rand bebyggs med verksamhetslokaler som en bullerbarriär mot väg 259 och möjliggör att även den södra delen av reservatet blir ett tyst område. Av den ytan ligger 2 ha utanför och 1 ha innanför reservatsgränsen.

Som en naturlig fortsättning på det befintliga fritidshusområdet i söder riktar vi in vårt förslag på ett värdefullt tillskott av framför allt normalstora villor. Det ger naturreservatet ett betydande besöksunderlag i form av närboende som får rekreationsmöjligheter av högsta kvalitet bokstavligen runt knuten, och spårvägen ett resandeunderlag som ökar samhällsnyttan. Bebyggelsen erbjuder de höginkomsttagare som är tilltänkta för de nya arbetsplatserna i Flemingsberg attraktiva bostäder på bara några spårvägshållplatsers avstånd eller en kvart med cykel, och möjliggör att de bosätter sig i Huddinge och inte i någon annan kommun med attraktivare bostäder.

Den kvarvarande reservatsytan utvecklas med utökat underhåll av spår, rastplatser och natur. Vid sjön Gömmarens västra ände finns möjlighet att addera en



friluftsgård med faciliteter som badplats, utegym och servering. Tillsammans med inbjudande och tillgängliga entréer från söder ska denna del av naturreservatet bli lika attraktiv som den norra, med ett ökat utnyttjade som följd.



## Vårt förslag

Ägarna till Masmo 1:7 (sedan 1967 Glömsta Fastighets AB) har strävat efter att utveckla området ända sedan 1930-talet. Den mark som delvis utgörs av Masmo 1:7 har pekats ut som synnerligen attraktiv för bostadsbyggande långt innan det dåvarande naturvårdsområdet utökades 1995 och sedan omvandlades till naturreservatet 2002, bland annat i rapporter från Stockholms handelskammare och Timbro. Trots att flera remissinstanser protesterade ända upp till regeringen drevs beslutet ändå igenom, utan någon intrångsersättning till markägarna.

Ett bebyggande av denna lilla andel av reservatet (65 av reservatets totala 766 ha) skulle i ett slag ge betydande mervärden som berör samtliga av de invändningar som belyses ovan:

- Bostäder och verksamhetslokaler som bildar underlag för ytterligare en hållplats längs den nya spårvägen.
- En barriär av verksamhetslokaler som skyddar reservatet från trafikbullret.
- Normalstora villor som breddar bostadsutbudet i kommunen och attraherar höginkomsttagarna på de nya arbetsplatserna i Flemingsberg.
- Ett finansiellt underlag för att vidta en rejäl upprustning och utveckling av den södra delen av naturreservatet.



### *Sammanfattning - Önskemål om förändring av översiktsplanen*

För att realisera denna potential till ökad samhällsnytta, krävs det att kommunen ser över reservatsgränserna – ur demokratisk synvinkel lämpligt för samtliga reservatsytor i kommunen, såsom i planförslaget redan föreslås för den del av Gömmarens naturreservat som gränsar till Kungens kurva-området.

I lagstiftningen ges utrymme för att upphäva naturreservat om ytan ersätts av lika stor eller större yta med samma eller större naturvärden på annat ställe. I planförslaget anges redan en omvandling av en större yta runt Flottsbro till naturreservat, vilket skulle uppfylla lagens kriterier för kompensation för den upphävda ytan.

Ett annat kriterium för upphävande av naturreservat anges vara om det leder till en större totala samhällsnytta. Om reservatsytor med låga naturvärden ersätts av ytor med högre naturvärden, samtidigt som den upphävda ytan bebyggs med bostäder av mycket hög kvalitet – som dessutom ökar resandeunderlaget längs den nya spårvägen – uppnås med råge en sådan ökning av den totala samhällsnyttan.

Vår huvudsakliga strävan med det här samrådssvaret är att få till stånd en undersökning av möjligheten att upphäva den aktuella delen av Gömmarens naturreservat, såsom redan planeras för den del av naturreservatet som gränsar till Kungens kurva med motivet att motsvarande eller större reservatsyta nyskapas i området kring Flottsbro så att reservatet behåller nuvarande totalyta.

### **Fastighets AB Balder**

Bolaget äger ett flertal fastigheter i kommunen, däribland;

- Tomträtten Bäckgården 8 (Vårby gård centrum) samt cirka 800 hyresrätter Björkgården 6 & Krongården 7) i Vårby Gård.



- JV tillsammans med KF Fastigheter för att utveckla delar av Kungens kurva (Victoria Kungens kurva) med ca 3 500 bostäder, samhällsnyttiga verksamheter samt infrastruktur etcetera; <https://victoriakungenskurva.se/>
- Inom koncernen äger Bolaget även Rigger 1 och 2 i Masmö.

Bolaget är positiva till utvecklingen som planeras i Huddinge och vill bidra till kommunens uppsatta mål för ny bostadsbebyggelse. Vi instämmer i allt väsentligt med huvuddragen i ÖP.

Gällande utvecklingen av den regionala stadskärnan Kungens kurva-Skärholmen instämmer vi i såväl ÖP 2030 som Utvecklingsplan 2050. Vi vill betona vikten av förstärkt kollektivtrafik och GC-banor mellan Kungens kurva och Skärholmen fram till dess att Spårväg syd är i drift. Vår planerade utveckling av minst 3 500 bostäder i Kungens kurva, vilket är en viktig pusselbit i sverigeförhandlingen, förutsätter god kollektivtrafikförsörjning. Vi vill vidare betona vikten av att tillgängliggöra Gömmarens naturreservat för kommunens invånare. En eller flera nya entréer från Kungens kurva skulle öka livskvaliteten för nuvarande och kommande boende i Kungens kurva och Segeltorp.

I övrigt står vi bakom det gemensamma yttrandet från Kungens Kurva Skärholmens Fastighetsägare Ekonomisk Förening.

Däremot är vi inte eniga i hur utvecklingen i Vårby Gård med dess omnejd bör göras eftersom Bolaget anser att kommunen dragit vissa felaktiga slutsatser i samrådshandlingen till ÖP. Nedanstående utveckling av vårt resonemang tar till stora delar bäring på Utvecklingsplan 2050, som enligt vår tolkning linjerar med den reviderade ÖP.

#### *Vårby gård med dess omnejd*

Anledningen till att Bolaget anser att samrådshandlingen för ny ÖP bör revideras bero på att handlingen för Vårby Gård avspeglar den utveckling kommunen har föreslagit "Utvecklingsplan för Vårby 2050".

Bolaget har tidigare yttrat sig angående Vårbys utvecklingsplan i dess samrådsskede. Dock verkar våra synpunkter inte ha föranlett någon revidering. Vi vill därför påtala vikten om att Utvecklingsplan för Vårby (och indirekt samrådshandlingen för ny ÖP således) de facto till stor del motarbetar Huddinges intention med utvecklingen i Vårby Gård och dess omnejd.

Det betyder; Intentionerna i med att i Vårby gård med omnejd omlokalisera skolan, ökar persondensiteten (fler bostäder), fler och bättre parker & torg samt åtgärder för att minska känslan av otrygghet är riktig. Dock motverkas ovanstående vision då alltför stora områden i ÖP för Vårby Gård pekas ut om "Tätortsnära naturområde"; "Tätortsnära naturområden i anslutning till eller inom bebyggelse har natur- eller friluftsvärden där inriktningen är att de fortsatt ska bevaras och utvecklas. I de tätortsnära naturområdena är det möjligt att uppleva skogskänslan i bostadsnära lägen och de har en stark friluftskaraktär. Vissa av områdena har friluftsgård och entréområden och det finns många stigar inom områdena. Skogen är gammal och är relativt opåverkad av det storskaliga skogsbruket och har därför bevarat höga naturvärden."



Att kommunen pekar ut alltför stora områden i Vårby gård som bevarandevärde kommer innebära begränsningar i möjligheten till att uppfylla intentionen för Vårby Gård om en levande stadsmiljö som upplevs som trygg. I stället kommer området även fortsättningsvis upplevas som isolerat med stor känsla av otrygghet som följd.

Med anledning till att ÖP hänvisar i sitt ställningstagande till Utvecklingsplan för Vårby, påvisas nedan de punkter i Utvecklingsplan för Vårby där Bolaget anser att det saknas korrekt analys eller där det har dragits felaktiga slutsatser vilket gör att Utvecklingsplanen ger en felaktig vägledning (till tex. ÖP, beslutsfattande etcetera) i vissa delar och därför bör revideras i nästkommande skede.

### *Förtätning*

Bolaget anser att kommunen har gjort rätt analys när de anger att ”Högst förtätning möjliggörs i de mer centrala delarna av stadsdelen, så som i Vårby haga, Vårby udde och Vårby gård.” (s. 25)

Som ett exempel på att Utvecklingsplanen inte möjliggör ambitionen avseende förtätning på ett tillfredsställande sätt kan en jämförelse göras av diagrammen som redovisar Täthet (s. 25) och Parker & Torg (s. 44). Utvecklingsplanen lyfter alltså en förtätning samtidigt som man ämnar bibehålla (alternativ utöka?) andelen obebyggd mark för rekreation & möten vilket inte är genomförbart.

De möjligheter som uppnås av hög täthet och utveckling på ”rätt plats” tas inte till vara i Utvecklingsplanen. Tätheten kring de centrala delarna kan med fördel vidgas till större arealer och samtidigt skapa bättre förutsättningar för parker, torg och minskad känsla av upplevd otrygghet.

Bolagets generella inställning är att förtätning av Vårby Gård och Masmö bör ske i tunnelbanenära lägen och närmare centrum med en högre densitet än vad som föreslås i Utvecklingsplanen.

### *Omlokalisering av Vårbyskolan*

Utvecklingsplanens förslag till omlokalisering av Vårbyskolan verkar svårgenomförd och något orealistisk eftersom föreslagen plats är en känslig miljö med naturvärden och fornlämningar utpekade av Länsstyrelsen. Bolaget anser därför att kommunen ska revidera Utvecklingsplanen med mer realistiska visioner.



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

Figur på sid. 22 som förklarar kommunen intentioner om omlokalisering av Vårbyskolan till fornlämningsområde.

Utvecklingsplanen beskriver på s. 22 visionen av omlokalisering av Vårbyskolan; ”Genom att omlokalisera Vårbyskolan från sitt befintliga läge kan fler kvarter med nya bostäder skapas i god anslutning till tunnelbanan. Med de tillkommande bostäderna ges en möjlighet i att öppna upp ytterligare en entré till tunnelbanestationen för att möjliggöra nya sätt att röra sig till och från stationen.”

Bolaget delar synen på att skolan med fördel kan omlokaliseras till en ny plats för att möjliggöra bostads-bebyggelse där skolan återfinns idag. Dock anser Bolaget att Utvecklingsplanens förslag av ny placering av skolan på mark som identifierats som känslig miljö med naturvärden och av Länsstyrelsen utpekade fornlämningar som högst problematisk. Det finns en överhängande risk att skolan aldrig kommer kunna omlokaliseras till föreslagen plats vilket i sin tur medför att andra mycket viktiga delar inte blir realiserbara vilket får stora konsekvenser, tex;

- Som en direkt följd av att skolan ej kommer kunna omlokaliseras till fornlämningsområde (och blir kvar på befintlig plats) så försvinner majoriteten av de tilltänkta byggrätterna för bostäder som inbegrips i Utvecklingsplanen vid Vårby gård. Ambitionen om ca 6 000 nya bostäder och tillhörande service baseras alltså på att Vårbyskolan omplaceras till en känslig miljö med naturvärden och fornlämningar. Då detta ej kan anses vara realistiskt genomförbart faller hela målbilden om antalet bostäder och tillhörande service.
- Då omlokalisering av Vårbyskolan ej anses genomförbar, följer också att underlaget för service inte kan anses som korrekt (sid. 24). För att Huddinge kommun och dess förvaltningsorganisationer, fastighetsägare och byggherrar skall kunna utveckla Vårby på rätt sätt och med rätt



innehåll måste Utvecklingsplanen ligga till grund för en genomförbar utveckling. Allt annat blir med stor sannolikhet enbart en "gissningslek".

Vi anser att en bättre analys avseende Vårbyskolan samt fler alternativ för en omlokalisering av skolan därför bör tas fram i Utvecklingsplanen.

### *Vårbyravinen och Gömmarravinen*

Utvecklingsplanen anger på s. 44: "Förutom att utveckla och förbättra befintliga stråk längs med strandlinjen mot Mälaren möjliggör utvecklingsplanen att ta fram vattnet i den gamla ravinen i Vårby gård. Ravinen kan med en omgestaltning göras till en attraktiv plats för människor. Genom att ta fram vattnet och tillföra vistelseytor och nya kopplingar blir platsen en bättre integrerad del i Vårbys offentliga rum. Platsen går från att vara en mörk, avskärmad och svårtillgänglig plats till att vara något som alla kan uppleva."

Att gräva fram den kulverterade dagvattenledningen för att skapa en "grön-blå" park anser vi vara en felaktig strategi och nyttjande av fysiska resurser (läs: möjlig byggmark).

Bolaget har tidigare påpekat att ravinen inte är ett tryggt område och det finns starka skäl att förtäta med bostäder istället för att lyfta fram det idag kulverterade vattendraget. I Utvecklingsplan så ser vi att kommunen nu har idéer på bebyggelse i närheten av ravinen, men Bolagets ståndpunkt är att det kommer att krävas betydligt mer än något enstaka kvarter som byggs i närheten av denna plats för att den ska upplevas som trygg att vistas i och passera en sen höstkväll. Att förlägga vattendraget i ytläge är kostsamt och komplicerat, samtidigt som det reducerar möjlig exploatering. Man kan också ifrågasätta ett ytläge ur ett trygghetsperspektiv.

Vår ståndpunkt är att det finns möjlighet att skapa gröna-blå stråk genom området utan att ravinen ges en så dominerande utbredning.

Bolaget delar inte heller uppfattningen att det skapar tryggare stråk att lyfta fram Gömmarbäcken under motorvägen.

### *Uteblivna byggrätter*

En följd effekt av ovanstående punkter är uteblivna byggrätter i Vårby gård vilket medför att Huddinge kommuns åtagande i Sverigeförhandlingen (18 500 nya bostäder till 2035) sannolikt kommer bli betydligt svårare att uppfylla.

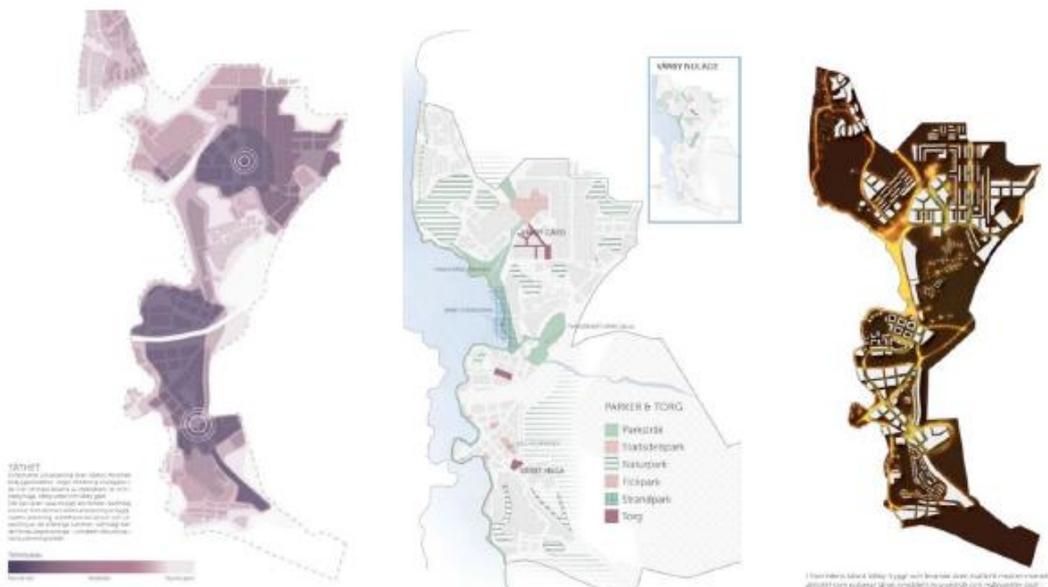
Utvecklingsplanen, i sitt nuvarande förslag kring Vårby gårds utveckling, kommer vara negativ för Huddinge kommuns möjlighet att kunna uppfylla sina åtagande gentemot staten, Region Stockholm & Stockholm stad i Sverigeförhandlingen.

Utvecklingsplanen bör analyseras utifrån risken med kraftigt minskade byggrätter för att uppnå visionen.

### *Trygghet*

Bolaget vill lyfta fram trygghetsfrågan som en av de allra viktigaste frågorna för en lyckad och hållbar utveckling av Vårby. Statistik visar dessutom att tryggheten är den högst värderade frågan när människor tillfrågas om sitt bostadsområde.

- Små och naturliga mötesplatser i områdena finns inte med i Utvecklingsplanen. Som alternativ föreslår Utvecklingsplanen stora och öppna ytor, med addition av konst som potentiell gravitation och trygghetsskapare, vilket anges på s. 50: *"Vårbys utemiljöer behöver gestaltas med en variation och tydlighet för att både ge unika upplevelser samtidigt som de ska skapa en trygghet i form av igenkänning. Exempelvis kan detta ske genom att platser får konstverk som lyfts fram och synliggörs."* Att konstverk på öppna och öde platser skulle minska känslan av otrygghet anser vi vara en felaktig slutsats.
- Utvecklingsplanens ambition och tro på minskad upplevd känsla av otrygghet (figur s. 49) känns inte realistisk då Utvecklingsplanen i stora delar saknar de målpunkter och mänsklig aktivitet som den låga tätheten (figur s. 25) medför.
- Det finns en stor risk att Utvecklingsplanens vision om att skapa en attraktiv och trygg plats även kvällstid (s. 29) inte kan uppfyllas om inte tillräckligt många bostäder skapas.
- Det finns en stor risk att Utvecklingsplanens vision om fler Parker & Torg (utan erforderlig mängd bostäder och invånare) medför att den upplevda känslan av otrygghet kommer att förstärkas istället för att minska i området.



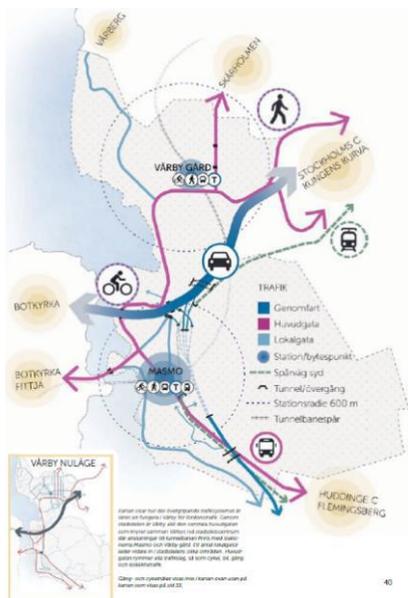
Figurer som redovisar Utvecklingsplanens ambition på Täthet (s. 25), Parker & Torg (s. 44) samt Trygghet (s. 49).

Generellt sett så saknas det helt Utvecklingsplanen en evidensbaserad analys kring vad som skapar faktisk trygghet i ett område.

### Trafikstrukturen

Den övergripande trafikstrukturen för gatunätet (figur s. 40) bidrar inte till strategierna i Utvecklingsplanen som anger att *"Gatunätet ska överbrygga barriärer, möjliggöra rörelse både horisontellt och vertikalt och koppla samman"*

*Vårby med sin omvärld:*” Istället ligger Vårby Allé kvar som en barriär och kopplingen mellan moderna Masmö och Vårby Gård tunnelbanestationer har inte förstärkts.



Figur som redovisar Utvecklingsplanens övergripande trafiksystem (s.40).

Bolaget anser att trafikstrukturen (och Trafikverkets vägplan) behöver omarbetas så att kopplingen mellan Masmö och Vårby Gårds tunnelbanestationer stärks för samtliga trafikslag; bil, cykel och gång. En sådan stark koppling är endast möjlig genom en omdragning av Vårby Allé längre österut. På så sätt kan alla trafikslag samlas på samma ställe under motorvägen – istället för den trafikseparering som föreslås. Därigenom skapas också en tryggare koppling (mer människor på platsen) och som även uppfyller syftet med Huddinges ÖP och dess strukturplan för området.

Genom en omdragning av Vårby Allé skapas också möjlighet till att GC-kopplingen till Mälaren kan stärkas. Med en tydlig(are) koppling längs med hela Mälarens vattenlinje från Masmö till Vårby Gård kommer den fungera som en förenande strandpromenad.

Den kommande omdragningen av E4/E20 samt den omdragning av Botkyrkaleden som föreslås i Utvecklings-planen bidrar till att Bolagets fastigheter Riggen 1 och Riggen 2 i Masmö blir omgärdade av trafik (i många fall tung sådan) i alla väderstreck vilket påverkar möjligheten att utveckla dessa fastigheter. Förutsättningarna för en framtida utveckling exempelvis för bostäder försämras därmed. Bolaget ser därför att ytterligare förslag till Botkyrkaledens sträckning samt analyser som visar konsekvenserna av olika vägsträckningar tas fram i Utvecklingsplanen.

#### *Offentliga funktioner*

För att utvecklingen av Vårby ska bli lyckosam måste goda samhällsfunktioner vara på plats/beslutade. Annars är risken att befintlig situation bibehålls/cementeras. Med bra samhällsfunktioner ökar möjligheten för individers



framtida utveckling och framgång. Samhällsfunktioner kommer också vara avgörande för att locka människor att bosätta sig i Vårby samt minska klyftorna jämfört med övriga samhället.

Den övergripande diskussionen om vilka verksamheter och funktioner som ska finnas i stadsdelen såsom skolor, simhall, bibliotek, idrottsplatser, sporthall och liknande har helt utelämnats i Utvecklingsplanen. Dessa delar kommer att vara centrala för utvecklingen och vår erfarenhet är tyvärr att dessa delar ofta kommer in alldeles för sent i processen. Bolaget har tidigare påtalat att vi gärna medverkar vid en sådan diskussion.

### *Skolor*

Utvecklingsplanen anger flertalet skolor, varav den största placeras i en känslig miljö med naturvärden och gravlämningar. Det framtida behovet av skolor i området, om det ska byggas drygt 6000 nya bostäder, måste utredas och bli rätt redan nu. Beroende på var både skolor och friytor placeras kan skolorna bli ett positivt inslag i stadsdelen men det kan också bli en barriär och skapa otrygghet på kvällar och helger då platsen inte är befolkad.

Som alternativ till föreslagen placering av skolan inom nuvarande gravfält bör man överväga att ge skolan/skolorna en annan central plats i området där de också kan bidra till ett aktivt stadsliv även under tiden då skolan inte är öppen.

### *Sammanfattning*

Sammanfattningsvis så anser Bolaget att samrådsförslaget för ÖP (och Utvecklingsplanen för Vårby) måste arbetas om till vissa delar eftersom den inte ger korrekta förutsättningar för god utvecklingen av området och Huddinge kommuns invånare. De stora strukturerna som ÖP redovisar motverkar till vissa delar varandra och en prioritering kommer därför vara viktig för att förstå hur olika strategier kommer att ställas mot varandra.

Bolaget har redan vid ett flertal tidigare tillfällen påtalat att Utvecklingsplanen för Vårby 2050 medför stora kostnadsposter och minskade intäktsposter, detsamma gäller naturligtvis samrådsförslaget till ÖP. Det är av största vikt att den ÖP / Utvecklingsplan som beslutas också är rimlig ur ett ekonomiskt perspektiv så att det finns goda förutsättningar för att förverkliga en exploatering i kommunen. Detta måste man vara väl medveten om innan ett beslut tas i KF.

Vidare så anser Bolaget att samrådshandlingen för ÖP / Utvecklingsplanens i sitt nuvarande förslag kring Vårby Gårds utveckling kommer vara negativ för Huddinge kommuns möjlighet att kunna uppfylla sina åtagande gentemot staten, Region Stockholm & Stockholm stad i Sverigeförhandlingen.

Bolaget efterfrågar därför fler alternativ än nuvarande förslag för att uppnå visionen.

### **Fastighetsägare av Beatebergskolan 2**

I egenskap av ägare till tomten "Beatebergsskolan 2", den fastighet som både har "Gamla Beatebergsskolan" och "Nya Beatebergsskolan" (byggnaden från femtiotalet) på sin mark, fokuserar vi främst på den tomten med omgivningar,



men vill utöver det säga att översiktsplanen som helhet upplevs både visionär och balanserad. De fyra målen känns bra att ha med sig ”i bakfickan” när man läser in sig på planen.

Skogås – Trångsund och området runt fastigheten Beatebergsskolan 2:

Vi medverkar gärna till förverkligandet av den väldigt positiva bild som målas upp i Skogås – Trångsund och ser framför oss på vår fastighet

- Byggnader och mark för olika typer av verksamheter – boende, arbetsplatser, föreningsliv, idrott, mötesplatser och friluftsliv med mera.
- Utrymme för såväl spontana som planerade möten.
- Platsen som länk som tar bort barriärer, såväl fysiska som mentala.
- Verksamheter över dygnet så att området är levande och tryggt hela tiden – både dag- och nattbefolkning.

Vi har tidigare haft dialog med kommunen om platsens utveckling och bifogar den skiss vi gjorde i höstas där det tydligt framgår hur man på ett sätt skapar en positiv utveckling för platsen för både kommun, medborgare och fastighetsägare. Det finns naturligtvis mängder av andra bra sätt att göra det på och vi ser fram emot att utveckla tomten med omgivningar tillsammans med kommun och medborgare.

Tyvärre finns det ett kortare tidsperspektiv där det just nu är en väldigt negativ utveckling i området. Den ”Nya Beatebergsskolan” förfaller – klotter, inbrott och förstörelse lägger en blöt filt över området varför vi, utöver översiktsplanens mycket långa perspektiv, även behöver en snabbare process till förändring. Vi avser därför ta förnyad kontakt med kommunen i närtid.

**Fastighetsägare av Källbrink 1:6**

Vi är kommande ägare av marken Källbrink 1:6 (1 & 2). Vi finner det oacceptabelt att bli behandlade som en reservplan för vad än kommun och myndigheter tar sig an för uppgifter på och runt vår mark. Under fyra generationer har tomtmarken bara fungerat som reserv-area för utbyggnad av skola, vägar, dragning av stora EL-kablage, stora avlopp och dagvattenledningar samt även riktigt stora vattenledningar. Se mer historik om hur marken behandlats av myndigheter längst bak i detta dokument.

Vår önskan är att bebygga större delar av fastigheten Källbrink 1:6 (1 & 2) och vi vill göra detta i samförstånd och med en transparent projektering tillsammans med Huddinge kommun och övriga myndigheter. Men för att göra detta kommer det krävas att vissa delar av tomtmarken kategoriseras om i översiktsplanen och att marken detaljprojekteras på sikt.

Som läget är i dag kan vi bara stå och se på när Huddinge kommun, Stockholm vatten och Vattenfall tar mer och mer mark i anspråk och tomtmarken bara minskar i yta och värde. Dessutom projekterar Stockholm vatten och Vattenfall för ytterligare fler ledningar på vår mark och detta ska, enligt hörsägen, vara klart inom tre år. Det innebär att vi bara blir mer och mer låsta. Därför anser vi att marken måste ges en annan kategori innan det är för sent.



Våra tankar är att öppna upp för en dialog med er alla tre, så att vi kan komma fram till en lösning som är till gagn för alla parter, alltså även för oss markägare och inte bara för er på kommun och myndigheter. Detta är svårt eftersom vi upplever att ni på kommun inte arbetar transparent med de andra myndigheterna. Detta gör det också svårt för oss att diskutera ärendet eftersom det erfordras ett gemensamt forum för diskussion som kan mynna i en framtidssäker lösning för alla inblandade. Så länge vi inte har detta forum rinner tiden bara i väg för oss. Vi ser även att markanvändningskartan är ändrad från 2030:s ÖP till 2050:s ÖP. I denna ÖP har man ytterligare försvårats det för oss.

Vi har samlat kraft och kommer inte att ge oss utan att strida för vår sak. Men vi ser mycket hellre att vi jobbar vidare i samförstånd och löser detta på ett smidigt sätt utan förseningar och byråkratiska hinder.

Våra intentioner och tankar är att det finns möjligheter att lösa eller åtminstone minska belastningen av bland annat fosfor till sjön Trehörningen och samtidigt minska riskerna för översvämning längs Åvägen. Enligt våra bedömningar kommer byggandet av för-dammen vid den befintliga Kyrkdammen att fungera som ett filter för en mindre mängd försurande substanser som leds till Trehörningen, men långt ifrån en önskad minskning. Med en vattenpark på en del av vår mark kan vi hjälpa till med ytterligare ett filter för detta ändamål. Enligt andra bedömningar finns det inte tillräckligt med magasin vid Kyrkdammen för att ta emot större mängder dagvatten i samband med skyfall, särskilt inte när grundvattnet är högt. På vår mark finns det möjligheter att kunna hjälpa till även med detta genom att anlägga en dagvattenpark med översvämningssytor. På detta sätt kan man strypa flödet mot befintligt dike som går parallellt med Åvägen. På så sätt kan vi minska en del av problematiken med översvämningar på många fastigheter längs med Åvägen. Ingen Huddingebo glömmer väl juli 2019 då extremt stora mängder regn kom ned på oss och översvämmande mer eller mindre hela Åvägen, stora ytor runt gamla Tingshuset, till och med tunneln till Huddinge pendeltågstation var översvämmande. Juli 2019 var det en extrem nederbörd, men långt ifrån den enda och definitivt inte den sista. Det förefaller vara mer regel än undantag att vi årligen får problem i dessa områden. Vad kostar inte detta Huddinge kommun, försäkringsbolag och hela samhället? Om man dessutom lägger till det som IPCC´s rapporter säger så kommer sannolikt området vattenbelastas ännu mer fram över.

Det finns en area på den norra delen av marken som är markerad som "Område där komplettering kan prövas i ÖP", men vi vill att vi tillsammans tar ett helhetsgrepp över hela marken nu på en gång. Drar vi om rör och lägger nya rör i en gemensam linje på rätt ställe kan vi slippa fler oplanerade framtida arbeten och problem.

Vi har läst på översiktsplanen och tycker att planens intentioner är bra, som "en långsiktig hållbar utveckling", "arbeta för att klimatutsläppen ska minska", "bygga för ett levande samhälle med goda livsmiljöer genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service". Vi vill också vara en del i denna process, men ni måste bjuda in oss.



Vi har även tittat på resonemang angående gröna kilar och studerat RUFSS 2050. Aktuellt området ligger långt ifrån en grön kil, det ligger längst ut i utkanten av ett grönområde och inte i en grön kil.

Vi har försökt att förstå om det finns några nyckelarter i området, men detta har vi inte lyckats hitta.

Vi har även tittat på tidigare resonemang om att bergarter med så kallad Vacka ska vara ett problem. Vi anser inte att detta är korrekt. Tittar vi noggrannare på bergskartor så är det en rätt enhetlig berggrund på Södertörn och inte problematisk. Enligt SGU är det granatådergnejs - skiffergnejs som gränsar till inslag av gråvackegnejs. Bergarten tillhör Stockholmregionens sedimentgnejs med enhetlig prägel som har stor utbredning i området. Innehållet är huvudsakligen kvarts, fältspat och med biotit- och plagioklasrik mellanmassa. Alltså ingen problematisk bergart. Detta bekräftas även av tidigare bergschaktanalyser i närområdet. Radon kan självfallet förekomma men detta undersöks i samband med grundläggning och projekteras för.

När det gäller dagvatten i området ser vi inte detta som ett hinder. Snarare som en tillgång att få naturligt vatten tillfört i området, det öppnar bara möjligheter för ytterligare en damm eller en trevlig bäck som leds genom området. Vi ser tydligt på vår terrängmodell de lågområden där vatten färdats sen urminnes tider, dessa ska ju naturligtvis bevaras, inte byggas bort.

### *Slutkommentar*

Vi har nu förvärvat oss rätten att köpa fastigheten och vill därmed på ett gemensamt sätt med kommunen hitta en plan som är till gagn för kommunen, området och oss. Vi vill diskutera detta och få till stånd en omfärgning av marken samt på sikt, en ny detaljplan. Vi kan även tänka oss att släppa mark som sannolikt skulle vara till gagn för kommunen, alternativt byta mot annan mark i kommunen. Vi har tillsatt denna grupp av specialister som har i uppgift att tillsammans med er ta fram ett förslag till bebyggelse, hantering av dagvatten samt dragning av nya huvudvattenledningar.

### *Markens historia*

År 1918 förvärvades fastigheten av de tre nuvarande ägarnas farmors far, Frans Oscar Olsson. Marken köptes för 4000 kronor och var då betydligt större än vad den är idag. Familjen var självförsörjande och hade kreatur och odlingar på marken. Frans och hans fru Ida fick två döttrar som hette Karin och Greta. Karin fick barn med en man från Danmark och levde senare som ogift tillsammans med systemen och sin son Kaj i fastigheten. Efter Karin och Gretas föräldrars bortgång så ärvde de marken gemensamt.

Under åren som systrarna ägde fastigheten var det flertalet påtryckningar från kommun och myndigheter, gällande bygget av skola, stora vägar och ledningsservitut på deras mark. Mot deras vilja styckade Huddinge kommun av mark och byggde Källbrinksskolan, vilken placerades så att disponeringen av marken avsevärt försämrades. Det lades också ner flertalet ledningar, kors och tvärs över marken mot deras vilja.



När ena systemen Greta dog så ärvde Karins son Kaj hennes del. Han ägde fastigheten gemensamt med sin mor till hennes bortgång. Därefter ägde Kaj 100% av marken. När Kaj ensam ägde marken upprättade kommunen provisoriska skollokaler bredvid källbrinksskolan. Dessa placerades på Kajs mark och man drog även ett elljusspår över markens södra del.

Skolgården räckte dock fortfarande inte till så att barnen har i flera årtionden vistats och lekt på Kajs privata mark, den skogsdal som är i den södra delen av Kajs ägor, vilket slitit mycket på vegetation. Kaj har många gånger klagat till kommunen på grund av detta, kommunens åtgärd var att montera upp ett staket.

Efter ett långdraget arbete så löste kommunen in mer mark, där de senare uppförde Skogskällans skola med tillhörande skolgård.

Kaj med familj har under årens lopp försökt få tillstånd att bygga och såga ner träd på sina ägor men alltid blivit nekad av kommunen. Även ett företag som ville köpa fastigheten och bygga skola samt radhus blev nekade.

Familjen har stora aggressioner och är väldigt besvikna över hur de blivit behandlade av kommunen. Dom känner sig utnyttjade, lurade på deras mark och droppen blev när man nu också tvångsinlöste mark för en ny gång och cykelbana samt det negativa beskedet om byggnation. Mer och mer mark har tagits i anspråk och ledningar har dragits utan hänsyn till framtida planering av marken.

Anmärkningsvärt är att många av kommunens påtryckningar och avtal skrivits då marken ägts av dödsbo. Det har varit omöjligt att värja sig mot allt arbete som kommunen belastat och påtvingat familjen, vilket lett till att familjen mått väldigt dåligt. Dom känner som ena ägaren uttrycker sig, att deras mark blivit våldtagen av kommunen.

Det är dags att ändra på det nu, och vi kräver att kommunen tar sitt ansvar!

**Kungens kurva Skärholmens fastighetsägares ekonomiska förening**  
Kungens Kurva Skärholmens Fastighetsägare Ekonomisk Förening har sedan bildandet varit en viktig samtalspart till Huddinge kommun i strategiska frågor som berör utvecklingen i Kungens Kurva. Idag består föreningens medlemmar av 11 av områdets största kommersiella fastighetsbolag. Föreningen har tagit del av samrådsversionen av kommunens reviderad översiktsplan 2030 och har följande kommentarer:

- Vi ser positivt på att Huddinge kommun tillämpar zonerings ”i speciella lägen där verksamheter och bostäder planeras tätt intill varandra, framförallt Kungens kurva”. Denna formulering finns på sidan 27 i dokumentet. Vi föreslår att denna formulering också ska framgå tydligt under avsnittet om Kungens kurva. Vi hänvisar också till vårt svar på utvecklingsplanen för Kungens kurva som vägledning i frågan om zonerings (Bilaga 1)
- Det är viktigt att översiktsplanens innehåll inte föregriper kommande detaljplaneringsprocesser och utvecklingsplaner utan ger stöd för att öka förståelsen för kommunens utvecklingsvilja och intentioner.



- Kungens kurvas koppling till Skärholmen och vikten av samplanering med Stockholm bör lyftas ännu tydligare i text såväl som kartmaterial i avsnittet om Kungens kurva.

## Jernhusen AB

### *Revidering av Översiktsplan 2030 för Huddinge*

Jernhusen AB (Jernhusen) har erhållit revidering av översiktsplan för Huddinge kommun och har med stort intresse tagit del av densamma. Jernhusen ser positivt på Översiktsplan 2030 för Huddinge. Vi välkomnar att Huddinge vill bygga ut inom centrala väl valda lägen kombinerat med en välutarbetad trafikstrategi. Vårt yttrande kommer därför fokusera på bytespunkten inom Flemingsberg.

### *Bakgrund*

Jernhusen äger Huddinge Visättra 1:13 och Huddinge Generatoren 3. Detta yttrande redovisar Jernhusens synpunkter på förslaget till revidering av översiktsplan 2030 för Huddinge. Jernhusens reflektioner och synpunkter bottenar i första hand i Jernhusens erfarenheter från stationsnära stadsutveckling runt om i Sverige.

### *Flemingsbergs station*

Fastigheterna Visättra 1:13 och Generatoren 3 består av två delområden och omfattas helt av förslaget till reviderad översiktsplan 2030 för Huddinge. Flemingsbergs station uppfördes 1987 och renoverades under 2017 och 2018 för att erbjuda ett bättre serviceutbud för resenären. Stationen inrymmer väntsalsytor och resenärsservice i form av butiker, kiosk, och caféer. Byggnaden har direkt koppling till gångbron med förbindelser till plattformarna och har fler utgångar som leder till ett flertal större arbetsplatser så som Södertörns tingsrätt, Polisen, Södertörns högskola, Karolinska Institutet och Huddinge Sjukhus med flera. Inom fastigheten finns även resenärsparkering och parkering för cyklar.

Jernhusen anser att den planerade utvecklingen av Flemingsberg är bra och viktig, men samtidigt vill vi påpeka att det är viktigt att ta hand om samt vårda och utveckla den del av Flemingsbergs station som många resenärer nyttjar idag. Dagens bro över spår behöver uppgraderas med en mera omsorgsfullt utformad gestaltning av det offentliga rummet för att erbjuda en tryggare miljö kring Flemingsbergs station för såväl fotgängare som cyklister.

### *Prioritera resenären*

Dagens väntsalsfunktion säkerställs genom hyresgästen Svenska Reseterminaler AB. Väntsalsens öppettider bör motsvara kollektivtrafikens (tåg- och busstrafikens) dygnstrafikering för att kunna erbjuda en attraktiv väntsal för resenärer till och från Huddinge och Flemingsberg.

Tågstationen är en viktig entré till staden. För att höja tågresandets status och få fler att välja hållbara resor med tåg behöver stationsområdet och kringliggande bebyggelse utvecklas till en attraktiv stadsmiljö med trygga och trivsamma offentliga platser och bottenvåningar. Bytespunkten behöver vara lättorienterad med korta avstånd och med tillgång till service. Det förutsätter ett effektivt



markutnyttjande med smarta och kompakta lösningar för cykelgarage, busshållplatser, taxi, kiss and ride och parkeringar etc.

Flemingsbergs station med dess närliggande stadsrum är ofta det första mötet för besökare i Flemingsberg. Mötet med staden ska ske på ett tydligt och sömlöst sätt till och från stationen med dess bytespunkt genom att:

- En fysiskt integrerad stad är rumsligt och funktionellt sammanhängande. Den är lätt att orientera sig i och lätta att nå och röra sig genom.
- Rumslig kontinuitet i stadsrummet skapas när sekvensen av offentliga gator och platser samspelar med byggnadernas utformning och innehåll på ett tilltalande sätt.
- Genom en omsorgsfull gestaltning av stadsstruktur och stadsmiljöer kan orienterbarheten och tillgängligheten öka upplevda avstånd och barriärer minimeras.

### *Samspel mellan bebyggelse och trafik*

Samspelet mellan planering av bebyggelse och trafik är viktig för att utveckla hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på begränsad yta så som den ofta är vid stationsområdet. Tillgängligheten med fokus på tågresenären, gång-, cykel, och kollektivtrafik-trafikanter gynnar de flesta invånare och besökare oavsett bakgrund. Trafiksäkerhet skall prioriteras med bra utrymme på trottoarer för gångtrafikanter och cykelvägar för både snabba och långsamma cyklister. Det är viktigt med en variation av lugna och aktiva platser som skänker god överblickbarhet, bra belysning och dagsljusförhållanden samt om det finns mycket folk i rörelse eller inte.

Jernhusen ser gärna en uppdaterad trafikstrategi (nuvarande är daterad 2013) med en tydlig trafikhierarki som kompletteras med en mobilitetsstrategi. Denna strategi ska ge särskilt fokus på barns skolvägar samt trygga och säkra trafikmiljöer även till och från bytesnoder. Jernhusen anser att gatubredden för boulevarder skall tillämpas ytterst sparsamt för att inte ytterligare barriärer i staden vid viktiga målpunkter och övergångar. Jernhusen välkomnar beskrivna ambitioner om tillgänglighet, trygghet, inkludering och levande stadsrum. Skall detta uppnås anser vi att stadsrum, stråk och bottenvåningar behöver utformas med skala, mått och detaljering anpassad till fotgängaren och för upplevelser i gånghastighet. Alltför storskaliga miljöer, som exempelvis stråk med boulevardens mått och stora fordonsflöden, tror vi inte kommer bidra till den förflyttning i vistelsekvaliteter, eller minskande av barriärer, som önskas.

### *Bytespunkter för multimodalt resande*

En stor utmaning vid planering och anläggande av ett stationsområde är att finna goda lösningar som gör det enkelt för resenären att bytta mellan olika trafikslag. Vanligtvis vill samtliga aktörer komma så nära entrén som möjligt, och att det ska vara säkert för de som rör sig i området. Detta både för resenärer och besökare, men även för de som framför fordon i stationen närområde. En god lösning innehåller därför en avvägning mellan behoven från gångtrafikanter, cyklister, bussresenärer och de som kommer med taxi eller egen bil.



För att kunna skapa en effektiv bytespunkt inom resecentrumområdet är det av yttersta vikt att skapa effektiva och säkra omstigningsmöjligheter mellan de olika trafikslagen. Detta är inte minsta viktigt för byten mellan buss och tåg, vilket förutsätter välfungerande hållplatser med korta gångvägar. Vi efterfrågar därför tydligare fysiska kopplingar mellan Flemingsbergs station och det nya resecentrumet.

För att skapa en bra bytespunkt som är säker måste prioriterade trafikslag (fotgängare, cyklister och kollektivtrafik) ges en tydlig prioritering i stadsrummet.

Cykelparkering bör placeras på allmänplatsmark för att kunna nyttja stadsmiljöbidrag och dessutom om kommunen äger marken för parkering för cyklar (inklusive el-cyklar) kan kommunen reglera parkeringen för att hålla ordning och reda inom stationsområdet, vilket kommer att bidra positivt till tryggheten i området.

För en effektiv bytespunkt är en väl utbyggd pendelparkering viktig för många kollektivtrafikresenärer. Om fler bilister ska välja kollektivt resande måste det finnas pendelparkering i en väl avvägd mängd, och med mycket god tillgänglighet till resecentrum. Ett parkeringshus bör därför placeras nära resecentrum för att kunna tillgodose biltrafikanters önskemål om att kunna parkera sin bil smidigt innan resan från resecentrum påbörjas. Genom att erbjuda affärsresenären bra tillgång till välbelägen parkering kommer affärsresenären välja tåget framför bilen för sina affärsresor.

### *Skapa urbana mötesplatser för den stationsnära staden*

Den stationsnära staden har sitt centrum i resecentrum och bör utvecklas inom en 600 meters radie från stationen. Arbetsplatser nära ett resecentrum är attraktiva och bidrar till att öka kollektivtrafikresandet. Genom att skapa arbetsplatser i direkt anslutning till huvudentréer skapar projekt kommersiellt underlag för verksamheterna, vilket kommer att bidra till ökad upplevd trygghet.

### *Gestaltning av offentliga miljöer*

Det är viktigt med gestaltning (och belysning) av offentliga miljöer vid bytesnoder (med alla dess övergångar) så att de upplevs trygga över dygnet. Utemiljöer måste kunna gestaltas med bra siktlinjer för att skapa trygga och säkra trafikmiljöer även till och från bytesnoder.

Flemingsberg har en utmaning med stora höjdskillnader inom stadskärnan ner mot stationen och över stationen. Det är viktigt att dessa integreras på ett naturligt sätt inom stadsrummet för att bygga bort barriärer mot dagens lågkvalitativa gångtunnlar, staket samt uppgång mot campus Flemingsberg.

En annan viktig aspekt kopplat till hantering av barriärer och tillgänglighet är urstråk och kopplingar förhåller sig till topografin. I detta avseende anser Jernhusen att gång- och cykelstråk till och förbi Flemingsbergs station från Campus Flemingsbergs station resp. Visättra behöver förbättras i kvalitet, trygghet och tillgänglighet.



## DeLaval International AB

I Huddinge äger DeLaval International AB fastigheten Björksättra 1:3. Fastigheten ligger i ett mycket bra läge utifrån infrastruktur, med närhet till kollektivtrafik, huvudcykelstråk och Haningeleden (väg 259), men också nära värdefull natur.

Inför revidering av översiktsplanen vill DeLaval verka för:

- nya bostäder på landsbygden, intill sjön Ådran,
- ett bildande av Naturreservat intill Rudträsket, samt
- utökande av verksamhetsområdet Gladö



DeLaval har bedrivit verksamhet i Tumba sedan Hamra Gård köptes år 1894. Gården är idag forskningscentrum och försöksgård. Intill gården, längsmed järnvägen i Tumba finns även DeLavals huvudkontor.

Då Stockholm Stad avyttrade stora delar av sitt markinnehav för dryga tio år sedan, förvärvade DeLaval mycket mark och äger idag ca 3 000 ha i Botkyrka och Huddinge kommun (fastigheten Björksättra 1:3 förvärvades 2018), samt arrenderar ytterligare ca 600 ha. Den största andelen mark är skog, men vi bedriver även aktiv spannmålsproduktion, för verksamheten på Hamra Gård.

Skogsbruket bedrivs traditionellt men med fokus på långsiktighet, där vi aldrig gör större uttag i skogen än vad tillväxten är. Vi är certifierade enligt PEFC där det bl.a. ställs krav på att minst 5 % av vår produktiva skog är avsatt för naturändamål, naturvärdesträd bevaras och lövträd gynnas m.m. Genom åren har vi avsatt skog till både naturreservat och biotopskyddat område på våra marker.

Vi samarbetar med lokala aktörer i stoft som smått och har bland annat en handfull olika biodlare som stället ut sina bisamhällen på våra marker. Vi upplåter mark till en kolonilottsörening, vi samarbetar med brukshundsklubbar som behöver mark att träna sina hundar på osv. Varje år tar vi an oss olika projekt där vi tar fram gamla naturbetesmarker, skapar nya betesmarker eller vårdar ekbackar.

Minskningen av betande djur är ett av de största hoten för den biologiska mångfalden, och för att stävja detta hot något, så låter vi våra djur beta bland annat Botkyrka kommuns marker.

Under 2021 har en större genomlysning av det totala markinnehavet påbörjats, detta med syfte att utveckla och förädla markerna med bostäder och verksamheter, men också för att bevara och skydda värdefull mark.

### *Nya bostäder på landsbygden*

DeLaval önskar att utveckla hållbara och attraktiva bostäder med närhet till natur. Det finns med hela markinnehavet bra möjligheter att bygga upp ett eftertraktat bostadsbestånd på landsbygden, men också mitt i en storstadsregion. Målbilden är att kunna utveckla varje plats i symbios med och med respekt för, dess historia.



Huddinge kommun har både genom översiktsplanen och genom Riktlinjer för bostadsförsörjning, en tydlig strävan efter en variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar. Vi önskar att utvidga denna strävan med en variation av boendemiljöer, De täta urbana miljöerna har under många år stått modell och satt normen för samhällsbyggande i Sverige men vi tror att den tydliga trenden, med en ökad efterfrågan av bostäder nära natur och landsbygd är bestående.

I Huddinge finns väldigt goda möjligheter att förvalta redan fina boendemiljöer men också att förädla och skapa nya. Det finns plats för både det urbana, det småskaliga och det naturnära.

Vi vill säkerställa en möjlig utveckling av småhusbebyggelse i anslutning till det befintliga fritidshusområdet som omvandlas till permanentboende, runt sjön Ådran. Detta är också definierat i översiktsplanen som anger att "i våra fritidshusområden för omvandling kompletterar vi med småhusbebyggelse".



En kvalitativ utbyggnation av området här skulle bidra till uppfyllnad av målet om att skapa hälsosamma och säkra livsmiljöer men det skulle också skapa ett större ekonomiskt underlag för utbyggnation av kommunalt vatten och avlopp, vilket på sikt säkerställer goda miljökvalitetsnormer i sjön Ådran.

På samma vis som en utbyggnation av området skulle bidra till förbättrade förutsättningar för kommunalt vatten och avlopp, skulle en vidare utbyggnad kunna säkerställa fortsatt kollektivtrafikförsörjning av området som idag trafikeras med buss. En utbyggnad och förtätning av området kan även bidra till en förstärkning av gatustrukturen samt bidra kompletteringar med mindre lokala mötesplatser såsom exempelvis en lekplats, men också en med tillgänglig badplats för allmänheten. Vidare kan en naturlig entré till skogarna runtomkring Ådran säkerställas här,

För att möjliggöra småhusbebyggelse enligt ovan ser vi att det vore svårt att behålla de två gröna kilarna vid sjön fullt ut. Dessa kilar är dessutom redan idag brutna med befintlig väg som går längsmed strandlinjerna. Utöver det önskar vi att omvandlingsområdet utökas något mot nordväst, fram till den luftburna kraftledningsgatan som kan bli en naturlig avgränsning av området.

*Bildande av naturreservat och fortsatt naturmark för det rörliga friluftslivet*  
Norr om Ådran ligger Rudträsket och i anslutning till detta finns flera mindre områden med hög biologisk mångfald. För att säkra nuvarande och framtida naturvärden så har vi inlett en dialog med Länsstyrelsen om bildande av naturreservat här. Under mars/april 2022 planerar Länsstyrelsen att påbörja närmre utredning av området och framgent driver vi gärna denna process i nära samverkan med kommunen och Länsstyrelsen,



I den västra delen av vår fastighet, finns en lagakraftvunnen detaljplan för golfbana som aldrig har realiserats. Vid en utbyggnation och omvandling av området kring Ådran, samt en utbredning av verksamhetsområdet i norr, blir denna naturmark fortsatt viktig för det förliga friluftslivet och vi ser Inte att det i dagsläget är aktuellt med en golfbana här.

### *Verksamhetsområdet Gladö*

I norra delen av fastigheten vill vi utöka det befintliga verksamhetsområdet Gladö, för att Initialt kunna återvinna massor från större bygg och infrastrukturprojekt i regionen. Och på sikt skapa och tillgängliggöra verksamhetsmark. Marken skulle kunna vara lämpligt för småindustrier, lager, logistikhallar och återvinningsindustrier. Men ytorna behöver också utökas för att bland annat kunna innehålla skyddsvallar (buller) och dammar för rening av dagvatten.

Vi ser att gränsen för verksamhetsområdet skulle kunna ligga dikt ann gränsen för riksintresset för det rörliga friluftslivet detta så att bland annat ovan nämnda miljöåtgärder kan genomföras.

### *Massahantering under anläggningstiden*

Med den expansionsfas Huddinge befinner sig i, men också hela regionen med exempelvis Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm, finns inom de närmsta åren ett stort behov av nära schaktmasshantering och återvinning. Vidare är också Gladö, med sitt nära läge, utpekad i RUF5 2050, för massahantering och täkter,

Transportavstånden ökar och i de åtta Södertörnskommunerna är transporter den största källan till utsläpp av växthusgaser. Med bättre samordning skulle materialomsättning och transporter kunna minskas med närmre 40%.

Förr fanns det fler täkter och upplag i närheten av byggnationerna, för att förvara samt bearbeta jord- och bergmassor. Dessa platser fanns ofta i bra kommunikationslägen för både omlastning och bearbetning av materialet. Men trenden nu är att dessa täkter och upplag flyttar allt längre bort från byggnationerna.

Transportminskningar är bara en av fördelarna med att återanvända och förädla material i Gladö. Vid ett nyttiggörande av material som redan finns inne i processen behöver Inte nya material brytas, vilket sparar på naturresurserna, Men detta förutsätter att återanvändning och återvinning av materialet sker.

Här skulle vi med den tänka verksamheten, kunna ge ett positivt bidrag till bland annat målet om minskad klimatpåverkan i Huddinge kommun och teoretiskt sett så skulle vår verksamhetsmark i området kunna återvinna schaktmassor från hela Tvärförbindelse Södertörn.

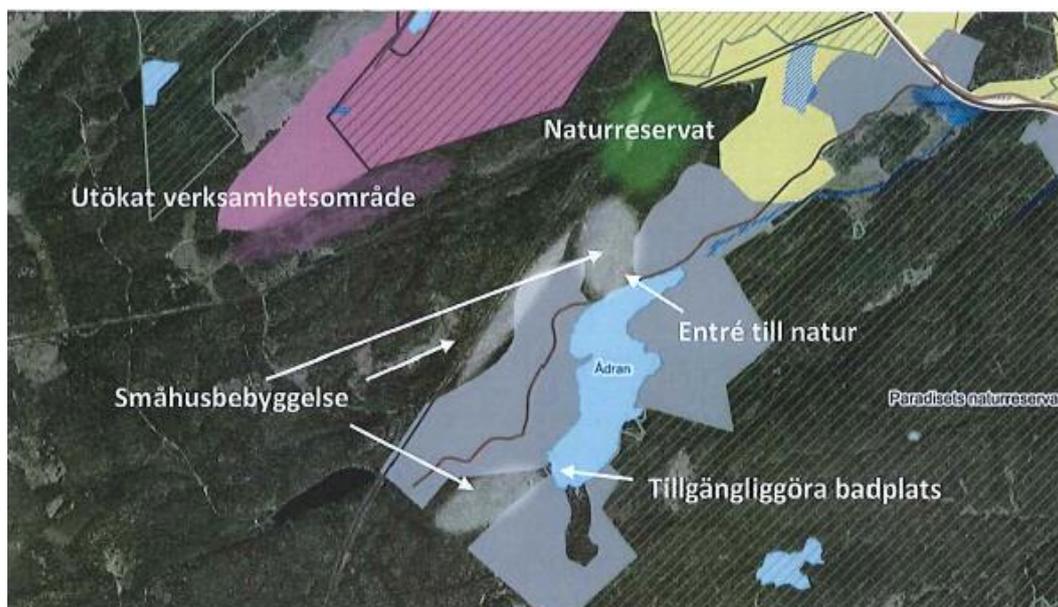
Genom kortare transportavstånd och ökat resursutnyttjande skulle verksamheten avsevärt minska klimatpåverkan av byggande och markanvändning i Huddinge kommun.



## *Defra återvinning*

DeLaval har gått samman med Frentab Återvinning och bildat Defra Återvinning, för att tillsammans kunna utveckla delar av fastigheten med återvinnings- och krossverksamhet. Ledorden i samarbetet är långsiktighet, effektivitet och nytänkande. Den gemensamma målsättningen är att genom långsiktighet och utveckling bidra till en robust samhälls- och miljönytta.

Frentab grundades 1984 på Värmdö med bolaget Frentab Entreprenad. 1994 bildades Frentab Återvinning, då man såg ett värde i att ha en lokal återvinningsanläggning som också fungerar som ett led i hela produktionen. Numera ingår även affärsområdena Fastighetsutveckling och Uthyrning i Frentab.



## *Sammanfattning*

Sammanfattningsvis vill vi, på samma vis som vi varit och är det i Botkyrka kommun, bli en långsiktigt hållbar markägare i Huddinge kommun.

En kvalitativ utbyggnation med efterfrågade småhus intill Ådran skulle bidra till uppfyllnad av kommunens mål att skapa hälsosamma och säkra livsmiljöer men det skulle också skapa större incitament för utbyggnation av kommunalt vatten och avlopp, vilket säkerställer goda miljö kvalitetsnormer i sjön Ådran. Vi vill vara med och trygga en fortsatt kollektivtrafikförsörjning av området och en förstärkning av gatustrukturen samt bidra till kompletteringar av mindre lokala mötesplatser. Vidare kan en mer naturlig entré till skogarna runtomkring Ådran skapas här.

För ett bildande av naturreservat kring Rudträsket, vill vi säkerställa att detta kan ske i nära samverkan med Länsstyrelsen och Huddinge kommun.

I norra delen av vår fastighet vill vi utöka det befintliga verksamhetsområdet Gladö, för att till en början kunna återvinna massor från större bygg- och infrastrukturprojekt i regionen. Och på sikt skapar vi med eftertraktad verksamhetsmark. Detta skulle bidra till minskade tunga transporter, mer



materialåtervinning, minskat resursuttag, bättre förutsättningar för genomförbarhet av stora statliga infrastrukturprojekt samt med ytor för verksamheter i Huddinge kommun.

## Fastighets AB Orlångsjö 2:7

Ianspråktagande av verksamhetsområde för etablering av bostäder i Orlångsjö.

Bostadsbyggande är ett väsentligt samhällsintresse och det råder bostadsbrist i Huddinge kommun. Behovet och efterfrågan på småhusbebyggelse är stor i Huddinge och i hela regionen.

Det internationella arbetet för en hållbar utveckling hanteras genom de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Mål 11 handlar om att skapa hållbara städer och samhällen. Ett av delmålen med koppling till bostadsförsörjningsarbetet är att skapa fullgoda, säkra och ekonomiskt överkomliga bostäder för alla.

Enligt Region Stockholms utvecklingsplan för 2050 (RUFS 2050) är regionens vision att vara Europas mest attraktiva storstadsregion att leva, verka och bo i. I detta ingår en regional prioritering i att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer, där ett delmål är att minst 22 000 bostäder per år behöver tillkomma samt att 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen.

En målsättning i RUFS 2050 är att bebyggelsen behöver varieras mer för att attraktiva livsmiljöer ska utvecklas och för att befolkningen ska bli mer demografiskt och socialt blandad. Det behövs också en variation av bostäder inom stadsdelarna för att möjliggöra olika behov. Bostadsområden bör därför planeras för en blandning av upplåtelseformer, bostadsstorlekar och bostadstyper. RUFS 2050 understryker även vikten av en fungerande bostadsförsörjning och en varierad bostadsmarknad för att möjliggöra näringslivets utveckling samt tillfredsställa dess behov av kompetensförsörjning.

Mot bakgrund av de kommunövergripande inriktningarna samt med hänsyn till RUFS 2050 visar en utveckling av Orlångsjö 2:7 att många av inriktningarna tillgodoses.

## Ett levande och växande Huddinge

- God arkitektur, ett bra vardagsliv och hälsosamma livsmiljöer är inriktning som väl stämmer överens med en varierad bebyggelse med småhus och flerfamiljshus i området. Med närheten till natur skapas hälsosamma livsmiljöer i närheten till storstaden.

## Ett Huddinge i samspel med naturen

- Välmående grönområden, vattensystem i balans, nära till natur och parker är signaturen för hela området i Orlångsjö med närhet till naturen.

## Ett Huddinge som håller ihop

- Bygga för sammanhållning, en genomtänkt bostadsförsörjning och jämlika livsvillkor och delaktighet är något som en utveckling i området Orlångsjö väl



svarar upp emot och kommer dessutom att levandegöra den delen av Huddinge på ett naturligt sätt.

Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

- Minskad klimatpåverkan av markanvändning och byggande svarar väl upp mot i området som idag används för verksamhet och där de boende i området behöver åka igenom verksamhetsområdet för att komma till väg.

## Privatpersoner

### Privatperson 1 - Boende i Fullersta

Bygg alla nya flerbostadshus tätt, högt och nära (med gångavstånd) till kollektivtrafik. Då kan befintlig kommersiell centrumservice upprätthållas, trots e-handelstrenden. Inga nya huslimpor och punkthus bör byggas i "skogen". Sådana efterfrågas inte av någon utan bara kan uthyras p.g.a. avsaknaden av centrum- och kollektivtrafiknära alternativ. Villor och radhus bör byggas i, eller i anslutning till, befintliga villaområden. Inga "nya" flerbostads- och villaområden bör skapas. På så sätt kan villaområdena klara av att upprätthålla eller utöka befintlig busstrafik.

### Privatperson 2 - Boende i Gladö-Lisma

Det har hänt för mycket i Gladö Kvarn den sista tiden och kommer även att ske fler förändringar. Försök nu att förhindra denna utveckling på exploatering i detta bostadsområde.

### Privatperson 3 – Boende i Stuvsta

Strukturplan Stuvsta: Bind ihop de båda delarna av Stuvsta som delas av järnvägen. Spår i tunnel och bygg fler lokaler ovanför för både företagsverksamheter och bostäder. Vi saknar både hyresrätter och bostadsrätter i området. Modernisera hela stationen och gör den tryggare och hiss/rulltrappa på båda sidor. Skulle även önska ännu en utveckling av Skeppsmyreparken med roligare lektyor för barn i olika åldrar. En skridskobana på vintern hade varit toppen.

### Privatperson 4 – Boende i Trångsund

Varför inte flytta bensinmacken ner till stora rondellen - infart Skogås? Bygg ett höghus (likt det man byggt på Trångsunds torg, fast högre) på mackens nuvarande plats. Öppna gamla Skogås dagis till fritidsgård för ungar åk 4-9. Plantera fler träd, Anlägg ängsmark på grönytor. Klipp endast gångar.

### Privatperson 5 – Boende i Skogås

Hej Jag har inga synpunkter på planen. Men önskar att rondellen som är väg till Skogås. Trångsund. Länna o motorvägen kunde få trevlig belysning vintertid. Till exempel Upplysta träd eller buskar. Det var så fint med alla ljus på Lucia. De var placerade i en ring. Många rondeller har vackra bollar tex Trollbäcken och träd tex Viksjö. Tack för ordet.



## Privatperson 6 – Boende i Segeltorp

Kollektivtrafiken i Huddinge är dålig. Vi vill ha mer T-bana, fler bussar och spårväg syd! Jag hittar ingenting om kollektivtrafik i översiktsplanen. Alla fyra målen borde rimligtvis gynnas av bättre kollektivtrafik

## Privatperson 7 – Boende i Länna

Otydligt i planeringen hur ni ska säkerställa att kvarnbergsplan har bra kommunikationer. Hade också varit bra med buss längs Lännavägen.

## Privatperson 8 – Boende i Gladö-Lissma

På sid 96 står: Vi värnar om våra särskilt värdefulla områden genom att undanta dem från möjligheten till attefallsåtgärder. Dessa områden är utpekade i kulturmiljöprogrammet och är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt Fråga: Är detta förenligt med nuvarande lagstiftning? Synpunkt: Gladö Kvarn borde vara föremål för ett sådant undantag

## Privatperson 9 – Boende i Stuvsta

1986 så beslutade Huddinge Kommun att Stuvsta och Segersminne är kulturmärkt område. När sedan attefallsreformen grundades 2014 gjorde det att ingen i Stuvsta får bygga attefallshus (pga kulturmärkningen). Attefallshus är en fantastisk reform där vi som enskilda hushåll kan hjälpa bostadsbristen i Stockholm. Stuvsta ligger så centralt beläget mellan Södertörs högskola/tingsrätt/polis, sjukhuset, tunnelbanan, Kungens Kurva och direkta närheten till Stockholm City. Vi måste se över kulturmärkningen eller iallafall lyfta förbudet mot att folk kan bygga attefallshus. Det finns så mycket näringsliv, shopping och stora arbetsgivare runt omkring oss och behovet för att hyra boende kommer bara öka. I grannkommunen Älvsjö får man bygga attefallshus även om tomten endast är 700 kvm. Att låta villaägare resa nya fräscha attefallshus på sina tomter skulle bara göra Stuvsta mer attraktivt och modernt. Det är långt ifrån alla villaägare som skulle nyttja denna rätt men för oss som vill bidra till bostadsbristen eller bara hjälpa våra barn att flytta ut skulle det vara enorm nytta. Och som sagt göra Stuvsta som område mer attraktivt. Vi måste hänga med i utvecklingen av samhället och inte begränsa oss efter hur allt såg ut 1986...

## Privatperson 10 – Boende i Sjödalen

Jag vill lämna synpunkter på "samrådsmötet om översiktsplan för Huddinges framtid" 13/1-2022. Först av allt bör mötet flyttas fram en månad p.g.a sent utskick av informationsfoldern "tyck till om huddinges framtid" kom i brevlådan den 9 jan, endast 3-4 dagar före mötet!!!! Sen vill jag informera om att jag är motståndare till bygget av punkt/höghuset i kvarteret "uddan 8". vill att detta skall diarieföras och ingå i samrådshandlingarna.

## Privatperson 11 – Boende i Segeltorp

Av principskäl så motsätter jag mig planerna att vilja göra intrång på Gömmarens naturreservat i området mot Kungens Kurvaleden. Naturreservatets utsträckning måste respekteras och får under inga omständigheter exploateras för ekonomisk vinning.



## Privatperson 12 – Boende i Fullersta

Fullersta Torg - Detaljplan för fastigheten Udden 8 Förstör utsikten för oss som bor i området idag Kommer bli mycket insyn för oss som bor i området Man tar bort grönområde som det redan idag finns väldigt lite av runt huset

## Privatperson 13 – Boende i Fullersta

Hej! Foldern "Tyck till om Huddinges framtid!" kom till min brevlåda lördagen 8/1-21. Det innebär att jag endast har fem dagar på mig att sätta mig in i informationen, förstå hur den obegripliga digitala kartan fungerar etc. Detta är oacceptabelt kort tid. Samrådsmötet 13/1 bör skjutas upp. Om samrådsmötet ändå hålls den 13/1-21 och den innefattar beslut om byggandet av Udden 8 vid Fullersta torg vill jag understryka att jag är emot det 17-våningsbygget. Ni politiker vill förtäta byggandet i kollektivnära områden och har redan beslutat om 400-500 nya bostäder vid gamla Tingshuset, dessutom har ni hela Sjödalens industriområde med nya statskvarter i åtanke för fortsatt byggande. Det råder bevisligen ingen brist på kollektivnära projekt i Huddinge kommun. Träng inte in ett höghus mitt i befintliga kvarter på Rådstuguvägen och därmed försämra boendemiljön för oss som bor i området.

## Privatperson 14 – Boende i Skogås

Ett trygghets arbete när det gäller skogås trygghetsskapande gällande skogås skulle behövas med mer poliser och mer väktare.

## Privatperson 15 – Boende i Stuvsta

Flera av Huddinges naturängar i/vid naturreservaten är eftersatta, tex vid ängarna vid Paradiset så tar örnbräken allt mer över och skuggar orkidéerna, samma sak vid Orlångens naturreservat (Ebbadalsvägen), Glömsta ängs naturreservat, Nyboviksbadet osv. De naturliga ängarna är kraftigt skuggade och hävden är för svag. Om vi ska bevara dessa ängar så kommer det att behövas ett mycket större engagemang från Kommun. Där finns även två betesmarker, en vid Ådravägen/Hanigeleden samt vid Lismadalens Naturreservat som behövs hållas bättre efter, det har varit alldeles för blött och markerna måste dräneras bättre om nu inte avsikten är att de ytorna ska omvandlas till våtmark? De betande djuren har mycket svårt att beta av i de förhållanden som nu råder.

## Privatperson 16 – Verksam i Huddinge

Ni skriver väldigt mycket om att man ska kunna ta sig fram med cykel vilket ju är väldigt bra! Dock står det ingenting om cykelparkeringar. Idag har ju många elcyklar och vill då kunna ställa cyklarna säkert och ha tillgång till laddmöjligheter. Många studenter vill säkert kunna cykla men idag finns väldigt begränsat med ställen att kunna låsa fast sin cykel.

## Privatperson 17 – Boende i Vårby

Samspel med naturen är viktig i vår kommun.



## Privatperson 18 – Boende i Sjödalen

Jag skulle önska att man behåller så många grönområden orörda som möjligt i Huddinge. Detta gäller alltifrån små skogsdungar och parker till naturreservat. Varenda litet träd, vattendrag och insekt räknas i dessa dagar.

## Privatperson 19 – Boende i Sjödalen

Det går inte att hitta öp 2050.

## Privatperson 20 – Boende i Fullersta

Jag är privatperson, boende i Vistaberg. Synpunkter på Markanvändning: - Bra att skogen i Flottsbro (friluftsområde) till stor del behålls, den används mycket för det rörliga friluftslivet, bl.a orientering och cykling. Gör gärna ett naturreservat med inriktning mot friluftsliv i den del av Flottsbro som ska sparas. - Dåligt att industriområdet runt Gladö utökas och kommer mycket nära Orlångens naturreservat. Området är redan idag till stor del en "öken" och fortsatt exploatering vad gäller skogsområden bör stoppas av kommunen. Det kan inte heller vara bra för Orlångens vattenkvalitet att Gladö exploateras ännu mer. - Dåligt att den oexploaterade och med höga naturvärden Svartviksskogen finns angiven som bebyggelseserv. Det är ett tätortsnära friluftsområde långt från allmänna kommunikationer och nära en sjö med problem, Magelungen. En exploatering skulle knappast göra vattenkvalitén bättre. Området bör anges som tätortsnära naturområde eller framtida naturreservat likt Flottsbro. - Positivt att mycket av exploateringen planeras nära tåg och bussförbindelser i övrigt - Större entré för Friluftsområde saknas i markanvändningskartan för Paradisets NR. Paradiset är en större parkering, med stuga och tältplats dit många från Stockholms län åker på helgerna och även övrig tid. - Kartorna för markanvändning är väldigt grova. I princip hela området runt Orlången är betecknat som Odlingslandskap när en stor del är Skogsområde - Det borde skrivas ut mer namn på stadsdelar och större gator så man kan orientera sig bättre i kartorna - Kartorna på webben fungerar inte riktigt vad gäller symbolerna, jag har provat i olika webbläsare och symbolerna i teckenförklaringen kommer inte med (gäller bara vissa symboler men testa själva på externa webbläsare)

## Privatperson 21 – Boende i Segeltorp

### *Inledning*

Jag och min familj har bott i Segeltorp sedan februari 2005. Jag tillhör åldersgruppen 56-67 år. Och jag har alldeles för mycket att säga för att kunna använda det formulär som ni vill att vi ska använda. Och jag hoppas att jag inte är ensam om detta.

Under de år jag har bott här så har det både hänt många saker, samtidigt som det inte har hänt så mycket alls. Jag tänker i detta dokument redogöra för båda delarna och hoppas att ni är intresserade av mina synpunkter. Om ni önskar ytterligare förtydliganden så är ni väldigt välkomna att höra av er till mig.

Det som har hänt är att vår närmiljö har blivit så mycket sämre, med ökat buller och ökad trafikstörning. Detta beroende på att den naturliga barriären av



växtlighet och träd, som skyddar mot trafikbuller till stor del har försvunnit. När vi flyttade hit för 16 år sedan, så kunde vi inte se industrihusen på andra sidan motorvägen i Sättra, men det ser vi klart och tydligt nu. Likaså ser vi till och med den stora skylten framför Heron City. Hur många träd som har fällts både på privat och kommunal mark går inte att uppskatta men konsekvensen blir en allt sämre miljö ur bullerhänseende. Till exempel har varenda träd som stod mellan Smista Allé och E4:an tagits bort, vilket har resulterat i ett ökat buller från motorvägen.

### *Buller*

Det verkar finnas en allmän åsikt bland kommunens tjänstemän att byggnader blockerar och stänger ute ljud. Tex står det i er plan följande: "Vi prövar möjligheten att behålla vissa verksamheter i Segeltorps industriområde som kan fungera som en bullerskärm mot E4, samt värnar verksamheter som går att kombinera med bostäder." Jag saknar hänvisningar studier angående byggnaders lämplighet att skydda mot buller, för jag tror nämligen inte att det stämmer. Hårdgjorda ytor har en förmåga att förstärka och förvränga ljud i stället. Vi har som närmsta granne ett nästan 11 meter högt och 19 meter långt hus. Vi upplever att om vi blir störda av ljud på ena sidan av vårt hus, så hjälper det inte att gå till den andra sida, då ljudet studsar via grannens vägg till andra sidan. Ibland kan det till och med vara svårt att förstå var ett ljud kommer ifrån.

Stora delar av norra delen av Segeltorp, ligger dessutom på berg, dvs mycket högre än resten av bebyggelsen, vilket gör att ljudet leds upp och hörs mycket mer här uppe än på lägre nivå. Detta faktum att Segeltorps industriområde ligger i en dal, där all bebyggelse runt om ligger på en högre nivå, gör att jag är mycket orolig för hur mycket spårvagnsljudet kommer att låta för de omkringboende då varken hus eller vegetation skyddar. Vi har som jag tidigare nämnt, och som även anges i ert dokument, redan idag stora störningar från trafiken och behöver inte mer. Därför anser jag att man måste titta närmare på hur ljudet från en spårväg påverkar den omkringliggande bebyggelsen, inte bara närmast spårvägen men även i de riktningar som ljudet leder.

### *Trafik*

De personer som bor nära den tänkta sträckningen av Spårväg Syd (och då pratar vi om de två alternativ som går via Segeltorps Industriområde) har redan idag relativt bra kommunikationer. Vi har tillgång till bussarna 703, 704, 707, 163, 173 samt 710. För oss blir inte Spårväg syd någon skillnad. Och eftersom både buss 163 och 173 är tvärförbindelser, som går delar av den kommande sträckningen av Spårväg Syd, så är det stor risk att antingen den ena, eller båda, försvinner helt, eller minskas ner till en lokallinje när den nya spårvägen byggs, vilket försämrar för de boende eftersom bussarna har bättre hållplatstäthet. Med ovanstående 2 alternativ kommer övriga Segeltorpsbor överhuvudtaget inte att få någon nytta av Spårväg Syd. Däremot om spårvägen dras via hela Gamla Södertäljevägen så skulle många fler Segeltorpsbor kunna dra nytta av spårvägen.

Det är synd att man inte tittar lite på de förutsättningar som idag finns. Mellan oss i Segeltorp och Stockholmssidan (med Bredäng och Sättra) så har vi — E4:an. Det



finns två ställen att passera över, dels på en gångbro som går borta vid Smista Allé, eller genom att, med livet som insats, gå över vid Trafikplats Bredäng. Det finns alltså en barriär mellan de två områdena som endast överbryggas på två ställen. Detta gör ju också att uppsamlingsområdet för Spårväg Syd blir avskuren av motorvägen.

Att lägga Spårväg syds sträckning via Gamla Södertäljevägen skulle kunna göra det geografiska uppsamlingsområdet så mycket större genom att upptagningsområdet inte skärs itu av E4:an som det görs om man lägger spårvägen på Stockholmssidan. Och helt ärligt. Det finns redan en tunnelbana sträckan Bredäng, Sättra, Skärholmen, så varför behöver man DESSUTOM en spårväg. De flesta Segeltorpsbor (förutom en liten del som bor nära Segeltorps Industriområde, kommer att ha precis lika dåliga förbindelser med Spårväg syd som utan.

### *Segeltorp – Sättra*

I det tänkta förslaget så anger man att det ska finnas en naturlig koppling mellan Segeltorp och Sättra. Jag ställer mig frågande till varför denna koppling överhuvudtaget ska finnas. Segeltorpsbornas närmsta inomhusköpscentrum ligger i Skärholmen, och det har även varit det ställe där vi under perioder har fått hämta ut våra paket från Postnord. Så Skärholmen är då en mer naturlig koppling till oss Segeltorpsbor än vad Sättra är. Och om man snabbt vill åka in till stan så är tunnelbanestationen Fruängen ett ännu bättre alternativ med färre stationer innan man når Liljeholmen än vad linje 13 har. Jag kan inte heller se vad det finns för behov av att **skapa** en koppling med Sättra. Det låter mest som en konstruktion för att kunna lägga Spårväg syd på Stockholmssidan istället.

### *Segeltorp – Fruängen*

Ni skriver om kopplingen mellan Segeltorp och Fruängen som redan idag är mycket starkare än kopplingen mellan Segeltorp - Huddinge Centrum. Men min fråga är vad det hjälper att ni smalnar av Gamla Södertäljevägen och bygger breda cykel- och gångbanor, när man ändå hamnar på en vanlig trottoar på Stockholmssidan? Här krävs det samarbete över kommungränserna för att få ordning på gång- och cykelbanor!

### *Bygga bostäder i Segeltorps Industriområde - del 1*

Huddinge är inte en kommun som gynnar företagande och att företag och industrier flyttar hit. Nu håller hela Storängens industriområde på att försvinna och i framtiden ska samma sak ske med Segeltorps industriområde. Istället tvingas de boende till långa resvägar till andra kommuner istället. (Jag, min granne mittemot, min svåger borta på Skylvägen, samt många fler i mitt närområde, arbetar i Mall of Scandinavia, vilket innebär att vi varje dag reser från Segeltorp till Solna och hem igen.)

Det som saknas i Huddinges plan är statistik över folkflöden. Självklart är det inte nödvändigtvis de som bor närmast ett industriområde som arbetar där, men många gör det.



Varje morgon när vi boende vid Segeltorps industriområde går mot tunnelbanan, eller tar bussen dit, så möter vi alla de personer som ska till sina arbeten i industriområdet. Under dagtid verkar de i området och när det blir kväll åker de hem igen, och på vägen möter de alla de boende som är på väg hem från sina arbeten. De kommer hem går ut och rastar hunden, och befolkar området kvällar och helger. Med en blandning av bostäder och arbetsplatser så får man en levande stadsdel alla dygnets timmar och alla dagar på året.

Genom att bryta denna folkström och vända på den, kommer man att öka på antalet personer som vistas på samma yta samtidigt, vilket kommer att göra området så mycket trängre än det var när det var industriområde. Nu kommer ALLA att gå eller åka buss till tunnelbanan för att ta sig till sina arbeten samtidigt och det kommer att vara tomt i området tills ALLA kommer hem igen på kvällen. Att kunna tillåta industrier och bostäder samsas på det sätt som sker i Segeltorp, gör ett område mer harmoniskt och upplevelsen är att det inte är lika folktätt. Och det är något som behövs idag när Stockholmsområdet växer.

Och vi har ett av Sveriges mest kända varumärken i området - Delicato!

Av hållbarhets skäl måste resandet kortas och arbetsplatser finnas på närmare håll från bostaden, och att flytta bort industriområdena från invånarna främjar inte detta!

### *Bygga bostäder i Segeltorps Industriområde - del 2*

Det är känt att detaljplanen stipulerar vilken typ av verksamhet som får ske i ett område. Om området "typas" om till bostadsområde, kommer man inte att kunna "spränga in" lättare industriverksamhet hur som helst. Man måste helt enkelt bestämma sig i detaljplanen vad man tillåter.

Det är naivt att tro att genom att låta fastighetsägarna bygga verksamhetslokaler i bottenvåningen, så kommer det att fortsatt finnas en massa arbetsplatser i området. Vi kan se resultatet av detta längs Vantörsvägen (i Fruängen) som bebyggdes för knappt 10 år sedan. Två restauranger som ofta byter ägare, en Puls och Träning, en Fastighetsmäklare, och en bilskola. Det är den verksamhet som idag bedrivs i dessa bostadshus.

Jag har själv arbetat på en tandläkarpraktik som hyrde lokaler av en bostadsrättsförening. Det var inte lätt att förhålla sig till de boende, som hellre tyckte att det var besvärligt att vi fanns där, än att tänka att vi stod för en stor del av deras intäkter varje månad. Och denna intressekonflikt undergräver ju önskan om många verksamheter i fastigheterna. Det är lätt för bostadsrättsföreningarna att styra, och inte nödvändigtvis på det sätt som man önskar i Översiktsplanen. Det borde finnas gott om material att följa upp detta på, med tanke på olika stadsliknade bostadsområden som byggts i Stockholm, Solna, Sundbyberg med flera, alla med till synes lika sömniga verksamheter, som inte på något sätt för tanken till blomstrande kommersiella verksamheter.

### *Bygga bostäder i Segeltorps Industriområde - del 3*

Det förblir för mig en gåta varför man måste bygga bostäder för att få en spårväg. Spårvägen är väl inte enbart till för att personer ska åka hem till andra personer.



Nej, en spårväg, måste ju även kunna leda de boende till sina arbeten. Annars innebär ju en resa med spårväg per automatik att man måste byta till annat färdmedel, då inga industrier ligger nära spårvägen. Hållplatsen Solna Business Park visar med tydlighet att spårvägen med fördel kan placeras i ett industriområde och frakta stora mängder innevånare till sina arbeten. Därför borde det vara minst lika intressant att dra Spårväg syd genom ett industriområde som förblir ett industriområde!

### *Ett levande Centrum*

Jag har under de senaste två åren engagerat mig i att få till ett grönare Segeltorps Centrum och en mötesplats för alla oss boende i området. Många hejar ivrigt på och "tummar upp på Facebook", men mer än så blir det inte. Med det korta avståndet som idag finns till Kungens kurva, så är det dit folk åker för att handla. Det är väl tveksamt om fler invånare skulle ändra så mycket på detta. Segeltorp är och förblir Kungens kurvas "närmsta förort". (Och med det sagt så tror jag inte man behöver "gestalta" infarten till Kungens kurva från Segeltorpshället på något särskilt sätt, vi hittar nog dit i alla fall.)

Man kan ha hur mycket idéer och visioner som helst, men folk gör som de vill i alla fall. Här behöver man faktiskt sätta sig ner och analysera vad som skulle fungera och vad som inte skulle fungera. En sak som alla nämner att de saknar i Segeltorps Centrum är en matbutik, men frågan är ju hur stor denna matbutik skulle behöva vara för att överträffa City Gross eller ICA Kvantum i Kungens Kurva. Det fanns ju en anledning till att butiken som en gång fanns, lades ner för inte så många år sedan.

### *Långsjön*

Vi Segeltorpsbor är ett tåligt släkte, och det är en stor andel som bor här sedan barnsben. Under de 16 år vi har bott här så kan jag inte tänka på något som har blivit bättre här och där kommunen har satsat på invånarna. Man har förvisso tvingats bygga ut Segeltorpsskolan, och nu bygga Långsjöskolan, men det beror på att invånarantalet ökar och invånarsammansättningen förändras.

Att vi Segeltorpsbor, liksom ett lämmeltåg knatar runt Långsjön på helger eller vardagar, sker ju oavsett om kommunen rustar upp infarten dit eller inte (och det finns en fin infart från Stockholmsidan man kan använda). Vi har nöjt oss med att bli glada när kommunen äntligen har klippt ner brännässlorna som vuxit för nära gångstigen. Och vi har också lärt oss vilka radhusområden som har privata lekplatser, så att man kan gå dit med sina barn eller barnbarn och gunga. För lekplatser i Segeltorp är inte heller något som har prioriterats. Så när ni skriver att ni i översiktsplanen för de kommande 30 (!) åren nu vill satsa på parker och grönområden och en entré till Långsjön, så säger jag bara: Det där har vi väntat på i 30 år, varför behöva vänta i 30 år till?

### *Slutsats*

Själv har jag alltid frågat mig varför jag räknas som Huddingebo. Jag bor på gångavstånd till Fruängen, som också är min kollektivhubb vart än jag ska. Jag går till läkare i Stockholm, och jag kan troligtvis räkna antalet besök i Huddinge Centrum under mina 16 år som boende här på mina båda händer. Jag säger inte att



detta stämmer in på alla boende i Segeltorp, för geografiskt sett är Segeltorp ganska stort, men likt de boende i tex Stortorp/Trångsund och Mellansjö, med sin närhet till Stockholm, så tror jag att vi har andra utmaningar än övriga delar av Huddinge, utmaningar som man inte tillräckligt adresserar i Översiktsplanen. Därför tycker jag att man ska gå igenom hur vår naturliga koppling till Stockholm, och vår mindre naturliga koppling till Huddinge ska hanteras.

Som jag nämnde tidigare, så får ni gärna kontakta mig om ni har några frågor angående detta dokument.

### Privatperson 22 – Boende i Snättringe

Hur blir det med avlopp/vatten avrinning med tanke på det redan Nu underdimensionerade systemet? Bor så till själv att jag har vatten i källare och garage med jämna mellanrum. Kommet det att fixas Vi som råkar ut för översvämningar tycker inte det är då roligt, ganska kostsamt. Tycker att ni ska lägga några pengar på det.

### Privatperson 23 – Boende i Glömsta

Vi vill ha möjlighet att bestämma själv över storleken på vårt hus i sommarstugeområdet i Glömsta. Vi bor på Rytta vägen om husen här står och förfaller. Det ser ovårdat och stökigt ut och både missbrukare och ungdomar tar husen i besittning och förstör dom. Det finns ingen sommarstugeidyll som är värd att värna om då tomtägarna håller på tomterna och i väntan på styckning och låter husen förfalla. Övriga hus på vägen är permanentboende utan kommunalt vatten och avlopp. Det känns som en ohållbar lösning. Släpps restriktionerna skulle folk bygga nya hus och bidra till en bra boendemiljö. Naturreservatet borde räkna som miljö att värna om och låta oss som äger våra tomter få välja själva om våra boytor då vi som barnfamilj inte får plats i vårt hus snart då familjen växer. Vi älskar området och vill inte flytta men detta är ohållbart.

### Privatperson 24 – Boende i Glömsta

Fler utegym och lekplatser för barnen efterfrågas starkt i Glömsta. Värna om får och hästhagar men det finns plats för både utegym och lekplats närmare Gömmaren. Släpp också på sommarstugeområdet och låt folket flytta in och bo permanent

### Privatperson 25 – Boende i Glömsta

Fler lekplatser och en upplyst cykelväg till Gömmaren. Även en flottbastu som går att hyra efterfrågas i Gömmaren/Glömsta.

### Privatperson 26 – Boende i Glömsta

Fartgupp på vägen till Gömmaren.

### Privatperson 26 – Boende i Trångsund

Inga fler hyresrätter i Trångsund som leder till fler låginkomsttagare i området som kommer leda till att fler barn/vuxna rånas. Skolorna i Trångsund är redan usla med obehörig personal, det lönar inte sig att bygga på höjden när vi inte ens har fungerade skolor. Vi är har inte ens ett bibliotek i området ändå vill ni trycka till



massa låginkomsttagare, Trångsund kommer snart bli som skogås eller Tensta med mycket kriminalitet, det är dit vi är påväg med allt ni bygger här utan att fråga oss som bor här!

## Privatperson 27 – Boende i Sjödalen Synpunkter på Översiktsplan 2050

Jag är Huddingebo sedan födseln 1946. Tidigare boende i Fullersta och sedan 1978 i Solgård. Jag har även arbetat i Huddinge kommun.

De samhälle som den föreslagna Översiktsplanen representerar är ett samhälle som hade sin storhetstid för några årtionden sedan. Hur kommer denna att stå sig låt oss säga om 100 år är svårt att bedöma då 100 år nog ska ses som en relevant avskrivningstid för bostäder. Låt oss göra tankeexperimentet att vi flyttar oss 100 år tillbaka, de flesta hus byggdes i trä och målades med olika naturbaserade färger. Jag tror inte att någon då trodde att vi skulle ha de samhälle vi har idag till stor del byggda med helt nya byggnadsmaterial. Kanske ska en översiktsplan baseras på vad forskningen säger om framtidsmaterial och inte vad enskilda politiker och tjänstemän tror. Att tro att höga hus byggda i trä kommer att bidra till ett klimatsmart samhälle är nog en brist på kunskap. Byggnader ska ses över hela sin livstid inte endast under uppförande (fasader kräver ommålning, i vissa fall måste ytskiktet bytas, hur kommer vattenläckage od. att påverka byggnaden, brandsäkerhet mm). Färg är långt ifrån miljövänlig varesig vid tillverkning eller användning. Generellt gäller att denna omfattande exploatering av områden inte kommer att gagna Huddingeborna utan möjligen Stockholms bostadskö. Vissa kulturskatter är av riksintresse riskerar att försvinna för all framtid och därmed en del av Sveriges historia. Att kalla bostadsbyggande för utveckling känns närmast som ett skämt gentemot oss som bor i kommunen. Fabeges Flemingsberg är ett bevis för gammalt 80–90 tals tänkande med gigantiska gallerier och mycket höga hus (resultatet ska man inte blunda för ur flera synpunkter). Förtätning av villaområden med flerfamiljshus/höghus gagnar inte oss som bor i kommunen, utan löser möjligen några få politikere.

Att bygga en traditionell spårväg vilken ska förbinda områden som idag inte finns, gör att vi som kommuninnevånare skuldsätts på ett ofördelaktigt sätt. Samtidigt tvingas vi bebygga stora områden för att skapa underlag för denna. Kan inte se hur denna 18-1900 tals konstruktion ska kunna konkurrera med övrig trafikutveckling i 100 år. Förhoppningsvis kommer världens befolkningsexplosion att avta markant. Tillväxt måste baseras på andra faktorer än att vi ska bli fler människor. Detta gäller både globalt och lokalt Varför vill kommunen bygga nära kollektivtrafik täta områden. Svaret på detta är givetvis att utgångspunkten är att alla reser från sin bostadsort till arbetet troligen liggande till stor del i Stockholm.

Låter det inte mycket rimligare att se en kommun utvecklas där arbetsplatstillfällena och bostäder men också samhällsservice ges en närhetsprincip. Några fördelar med ett sådant tänkande: 1. Kortare resvägar resulterar i ett minskat behov av energi 2. Lokalservice får en helt annan betydelse 3. Lokalproduktion i viss utsträckning 4. Folk lär känna varandra vilket bidrar till



tryggare områden 5. Cykling eller gående till arbetet ger såväl motion som besparade resekostnader 6. Ökad fritid och ett meningsfullt föreningsliv.

Att sedan bygga högt för att bevara natur och inte behöva bebygga gröna områden är väl ett av de sämsta argument som jag tagit del av på länge. Det finns ingen anledning att offra vår kommun för gigantiska byggprojekt. Utbyggnadstakt måste ges i andra faktorer än att endast räkna hur många bostäder som producerats. Kulturbevarande I Huddinge finns mycket äldre bebyggelse värd att bevara det vill säga ger området dess karaktär. Att i dessa områden ändra detaljplaner som nu ges möjlighet till är att fördärva karaktären totalt. Flerfamiljshus ibland villor är knappast anledningen till att jag som invånare valde att flytta hit och göra kanske mitt livs största investering. Kulturskatter som Gamla Göta landsväg som är en viktig del av Huddinges kulturarv måste till varje pris bevaras och rustas upp, inte begravas. Vägen borde kunna utvecklas till en attraktiv turistattraktion i samverkan med Botkyrka m fl. kommuner. I Huddinge finns ett antal gamla källor, byggnader mm som inte alls beaktas. Många har redan förstörts t ex. Källbrinks källa.

## Privatperson 28 – Boende i Fullersta

Målen är flummiga. ÖP är jätte viktig! Mål 1: Huddinge behöver inte bli "större". Vi har redan problem som måste tas om hand. Kommunikationer har försumrats under många år. Vi är lika många som i större städer i Sverige och vad har vi? Ett överlastat pendeltåg och för bilar Häradsvägen, Glömstavägen och Huddingevägen. Linköping har C-ring och Y-ring. Luftföroreningarna ökar med sämre vägar. (Glömde mig - vi ska ju inte ha bilar!) Mål 2: Bevara Huddinge som en förort nära naturen - bebygg inte friluftsområden. Lappa först ihop Huddinge - kommunikationer - vatten och avlopp! Sluta urbanisera – vi vill bo på landet – annars hade vi dragit till stan! Mål 3: Fortsatt så kallad urbanisering leder till fortsatt förslumning. Fundera på hur man ska bryta upp befintliga höghusområden och underlätta för utrikes födda och deras barn att anpassa sig till samhället. Vi och de som kommit hit är värda det! Inte mer! Huddinge ska, även om det är omöjligt stanna på den befolkningens mängd vi har nu! Mål 4: Minskad klimatpåverkan? Vad målet innebär framgår inte. Vackra ord? Bullshit Bingo? Hur ser kommunen på detta mål? Vad är det vi ska göra respektive inte göra?

## Privatperson 29 – Boende vid Morkullevägen (Segeltorp)

I år, till Höstterminen, öppnar Långsjöskolan sin verksamhet för årskurs F-3 i nybyggda skolan vid Lövsångarvägen.

Troligaste(?) bilvägen till skolan kommer bli att köra på Morkullevägen.

En väg som idag är nästan rak och inbjuder till högre hastighet än skyltad 30 km/tim.

Vägen har tre avsmalningar som INTE utgör något hinder för framkomligheten.

Som en av de sista(?) lokalgatorna utan farthinder, så borde väggupp införas SNARAST!

Vi vill INTE att det ska inträffa någon olycka för barn och alla andra.



Görs INTE någon åtgärd, så får man döpa om Morkullevägen till ”Motorvägen”.

### Privatperson 30 – Verksam i Huddinge

Jag önskar hög exploateringsgrad av fastigheten Glömsta 1:317, Gamla Stockholmsvägen 279.

Fastigheten är på ca. 3200 kvm och är i princip helt plan och ligger inom, se gul prick område Glömsta där kommunen angivit högre exploateringsgrad i anslutning till Spårväg syd.

### Privatperson 31 – Boende i Glömsta

Hej, gällande utbyggnad av fritidshusområde Norra Glömsta så har ni felaktiga uppgifter angående beläggningsgraden på helårsboende. Tjänstemän har gjort det lätt för sig och vänt sig till SRV för att se vilka som har sophämtning året runt, och jag vet åtminstone 2 fastigheter bara i mitt område som inte använder sophämtning men bor året runt. (Ett kort överslag ger ungefär 15% för lågt räknat på boende, av totalt 194 fastigheter). Så ert underlag är felaktigt, vilket gör behovet att bygga ut VA ännu mer angeläget. Dessutom ligger det en stor gammal nedgrävd bilskrot innanför parkeringen på Dammtorpsvägen, som urlakas via diken till Tyresåns vattensystem. Jag har påtalat detta 2 ggr för folk på miljökontoret men inget händer. Detta rimmar illa med översiktsplanens mål med att höja vattenkvaliteten i kommunen. (sida 5,34). Således bör VA och sanering i Norra Glömsta omgäende prioriteras upp i kommunens planering.

### Privatperson 32 – Boende i Flemingsberg

Förstår behovet av tillväxt men Huddinge dras med vägar och genomfarter från 70 talet. Trafiken är numera i våran förort en ohanterbar företeelse under flera perioder av varje dag. Hur ska det byggas och Huddinge växer med en ökad befolkning med vår nuvarande trafiknät?? Den ekvation gör att jag inte kan stödja nybyggande utan vettiga billösningar utan dagliga köer som nu finns runt omkring oss.

### Privatperson 33 – Boende i Vårby

Jag tycker att det är dags att bygga ett nytt centrum i Vårby Gård.

### Privatperson 34– Boende i Skogås

Upplust övergångsställe vid gatan mot Östra Gymnasiet (från pendeltåget)  
Tillgång till fler närpolis i Skogås / Trångsund

### Privatperson 35 – Boende i Segeltorp

Fantastiskt att ni planerar att Segeltorps industriområde söder om Häradsvägen ska omvandlas till ett bostadsområde! För oss som bor i det kulturmiljöhistoriskt intressanta Jakobslund är det särskilt önskvärt att den del som ligger söder om G:a Södertäljevägen (kv. Slänten) omvandlas till ett bostadsområde. Förutom att själva industrikåken inte kan sägas ligga i linje med den omkringliggande bostadsbebyggelsen så innehåller denna del verksamheter som inte lämpar sig för ett bostadsområde (bl.a. en lastbilsverkstad=tung lastbilstrafik som drar igång 05.30=inte kul för de som bor i dess direkta närhet). Det är oklart varför det har



tillåtits att sådan verksamhet har fått etablera sig i ett villaområde över huvud taget. Så låt Jakobslund bli helt igen - bygg bostäder i kv. Slänten. Och bygg ännu fler bostäder i den del som ligger norr om G:a Södertäljevägen.

### Privatperson 36 – Boende i Segeltorp

Vi är drygt 60 år nu, och vi vill verkligen veta hur många år till vi kan bo kvar här innan helvetet brakar lös på riktigt och man börjar riva hela industriområdet och bygger nytt? Och vem skyddar oss uppe på berget från ljudet från Spårväg syd som kommer att leda rakt upp hit som alla andra ljud nere från industriområdet? Ska vi räkna med att vi har kvar 5 år, 10 år eller 20 år? För oss är det en himla skillnad. Och det är också därför vi ser fram emot en Översiktsplan som även inrymmer Segeltorp!

Du är välkommen hit och besöka oss närhelst du vill. Vi är som sagt hemma för det mesta. Och den 2/7 deltar vi i 1000 trädgårdar. Så kan jag visa dig runt i min del av Huddinge! Och jag antar att Ära skickade vidare mina synpunkter om översiktsplanen till dig, så dom har du förhoppningsvis redan läst.

### Privatperson 37 – Boende i Skogås

Verkar som Östra delen inte innefattas 2030, snarare då som ett 'utvecklingsområde' för 2050! Mycket vagt! Östra delen verkar ju endast ligga i er horisont och bara streckat i er plankarta. En av era fyra inriktningar är ju en ökad sammanhållning genom att olika delar binds samman.... hur ska man tro på dessa fina ord såsom boende i Östra!? Se till att få med Östra även för 2030:s planering om vi ska känna någon samhörighet med övriga Huddinge. Detta spär ju annars på önskan om egen kommundel, inte minst geografiskt.

### Privatperson 38 – Boende i Sjödalen

Hej, Jag och min familj bor i Solgård och vi tillstyrker att detta område bevaras till sin allmänna karaktär, men att det också kan prövas för utveckling. Bra. Vår enda invändning är att enligt förslaget berget som idag har ett vattentorn, söder om Fornborgsvägen, också omfattas av möjligheten till utveckling. Idag finns där en fornborg och området är en uppskattad plats för promenader. Kommunen har investerat i informationstavlor, utkiksplats och kommunal belysning. Denna del av Solgård tycker vi som bor intill ska skyddas mot annan utveckling än sådan som hör till en orörd skog med spridda inslag av fornlämningar.

### Privatperson 39 - Besökare i Huddinge

Det är väsentligt att den gröna kilen från Gömmaren till Flottsbro bevaras med god kontinuitet för passage över Glömstadalen. Såväl för friluftsliv, rekreation och motion, även jakt och viltvård samt fauna och flora. I övrigt bör naturen bevaras runt naturreservaten (Kungens kurva/Masmo, Loviseberg/Kästa, Vistaberg/Källbrink samt Visättra/Sundby och så vidare) för som det nu planeras så försvinner allt mer av riktig skog. Tunnlar och broar för att inte skapa barriärer, liksom att bevara skog och grönområden mer än vad planen visar vore mest hållbart. Försvinner attraktionen, så försvinner besökarna till kommunen.



## Privatperson 40 – Boende i Stuvsta

Ej fler nybyggnation i STUVSTA.

## Privatperson 41 – Boende i Vårby

För att bevara någon typ av miljö o kultur bör man enligt tidigare kultur- o miljöinventering vara oerhört försiktig med bebyggelse, rödlistade växter och djur i Masmö. Eftersom i princip inget i området är bevarat är Masmövägen m Vårby Fittja Hembygdsförening, Masmö Gård, Dalhyddan o dom få hus i övrigt som finns kvar vara en stolthet för Huddinge. I tidigare miljöinventering har framhållits att området är så värdefullt att det ska vårdas, värnas och underhållas. Så många människor som promenerar och uttrycker sin glädje över att något är bevarat. Tänker man sig arbeten med tunga fordon bör man vara extra noga med att kontrollera markförhållanden före eventuella ändringar med tanke på sandmarken som gör att dom gamla husen fått omfattande skador vid tidigare markarbeten. Framtiden borde kunna inkludera både bevarande av miljöer (som är så viktigt idag) samt en del förändring. Huddinge Kommun har förändrats väldigt mycket under årtiondena. Idag verkar fler och fler vilja söka sig till miljöer man känner igen, där man kan "andas".

## Privatperson 42 – Boende i Sjödalen

Kommunen godkänner förtätning i gamla villaområden på sätt som inte fungerar med hur dessa områden sedan gammalt är planerade. På gamla enskilda fastigheter godkänns förtätning med parhus plus ett Attefallshus. Det innebär att tre familjer med tillhörande bilar flyttar in på en fastighet i områden som inte har utformning av gatumarken som fungerar. Fastigheterna har inte mark för egna parkeringar utan man använder dom gamla trånga vägarna som egna parkeringsplatser. Det blir problem för boenden, post och renhållning. Förekommer i hela kommunen men problemet uppstår framförallt i gamla villaområden.

## Privatperson 43 – Boende i Stuvsta

Mål 3. Ett Huddinge som håller ihop. Jag tycker att Sjödalsparken borde användas till 100 %. Lokaltidningen skulle varje vecka ha flera förslag till att folk kan träffas kring allt från att plocka svamp eller bär, gå till elljusslingan, lyssna på fåglar med en ledare, plocka skräp, en mansgrupp, sorgegrupp, en fikaträff med knytkalas, fira din födelsedag den veckan och lära känna andra huddingebor som fyller år då, uppe på scenen. (Också knytis) Pratgrupper om ditt ursprung i Sverige eller utomlands. Även ta med någon som har hemtjänst eller äldreboende. Förnya dessa boenden med flexibla lösningar för den som vill bo kvar i villan hemma sommartid och då hyra ut platsen på boendet till någon tillfällig hyresgäst. Bygg fler små boenden utan höghuskänsla nära natur. Scenen i Rådsparken används för sällan. Där kan man ha små grupper (5 - 7 pers) typ syjunta, lättgymna, avslappning, massage, judo, seniorbalett, diskussionsgrupp, hundgrupp, målargrupp, sång, visa foton och berätta för varandra, babygrupp, bokcirkel, spola is för skridskoåkning, lära sig danska/norska mm. Allt detta ökar sammanhållningen mellan folk. Vi är alla olika även inom landet!



Jag gör ett tillägg till mina förslag: att träffas i grupper ska inte vara som en studiecirkel med avgifter, redovisning och elevlistor. Endast en telefonlista för att avboka när man inte kommer. Inga kostnader att redovisa. Fika med egen termos och vandrande fikabrödsbjudning i gruppen. Inget tvång, den som inte kan bjuda, slipper det. 100 % rättvisa finns inte i livet. Åldersmässigt kan gruppen ”Berätta 10 min. om din uppväxt” vara från 15 - 100 år. Den som bara vill lyssna är också välkommen. Sorgegruppen funkar bäst på en promenad. Någon kan dra rullstolen om hen inte kan gå så bra. Till sist kan en blandgrupp vara att man ses 5-6 ggr med olika aktiviteter: qigong, musik, fiske, utegym, fotografering, dans eller annat. Många står och tittar på när det är Zumba i parken, men vågar inte försöka, känner sig utanför. En grupp löser det problemet. ❤️

#### Privatperson 44 – Boende i Skogås

Generellt för hela planen: \* Bevara alla naturreservat intakta. De är en av kommunens största styrkor. \* Även utanför naturreservaten behöver grönområden bevaras nära alla människor (max 300 m). De ger så många viktiga ekosystemtjänster som till exempel möjlighet till friluftsliv, rekreation, luftrening och temperaturreglering vid värmeböljor. \* Bygg inte Tvärförbindelse Södertörn. Beslutet behöver rivras upp då det strider både mot klimatmålen och merparten av övriga nationella miljö kvalitetsmål. Specifikt för Skogås-Trångsund \* Även i kollektivtrafikhöga områden behöver grönområden bevaras och utvecklas. Det är mycket viktigt att inte bygga bort dem, eftersom de bidrar så mycket till områdets särart. Många har bosatt sig här just på grund av att det är så lummigt och grönt.

#### Privatperson 45 – Boende i Sjödalen

Jag har synpunkter angående att man vill förtäta i kollektivtrafikhöga områden, mycket pga spårväg syd. Det kan inte vara så att det ska tryckas ihop höga skyskrapor bland villor och lägre hus i och i nära omgivning av Huddinge centrum. För oss som bor runt centrum skulle alla planerade byggen pågå i ca 25 år. Hur inverkar det i form av buller, dålig luft, trafikökning samt att de få grönområden som finns blir ännu mindre. Varför inte satsa på att bygga lite längre bort och i stället bygga ut kollektivtrafiken? Bussar är också en del av kollektivtrafiken och tar sig fram där inga spår finns. Det är ändå glädjande att det i avsnittet om Klockarbacken framgår att det är ett "Välmående grönområde med hög biologisk mångfald. Naturvärdesinventering visar ett högt naturvärde och Boreal skog som bidrar till mer koldioxidupptag. Det är ju viktigt i dessa tider av försämrade världsmiljö så det ju oerhört viktigt att bevara hela den skogen på Klockarbacken och inte bebyggas alls. Den beskrivs också som en tätortsnära naturområde och att tillgänglighet till större grönområden i Huddinge centrum är lägre än i andra områden. Ännu ett argument för att inte skövla några träd alls utan behålla och inte bebygga någon del. Inriktningen är ju enligt öp 2050 att de höga skogsvärderna i Klockarbacken fortsättningsvis ska bevaras. Så jag förutsätter att alla träd i Klockarbacken samt andra grönområden bevaras i sin helhet och att byggplaner sker på andra platser. Man skulle ju kunna bygga skyskrapor på andra platser än i nära anslutning till Huddinge centrum. Jag har många förslag på platser som ni kan utreda i stället för att klämma ihop en massa hus i Huddinge centrum. Det är också bra att det hänvisas till



Kulturmiljöinventering och Kulturmiljöprogrammets delar. Det gäller att inte bara hänvisa till materialet utan också att utgå ifrån det och respektera innehållet oavsett om det passar dåligt i vissa eller flera byggplaner. Natur går inte lika bra att kompensera för det tår lång tid men att göra rätt från början och bygga hus där det påverkar miljön mindre är värt mycket mer både på kort och lång sikt.

## Privatperson 46 – Boende i Fullersta

Huddinges översiktsplan 2050 Synpunkter 2022-03-03 Som medborgare och lekman kan man omöjligt sätta sig in i detaljer i översiktsplanen. Desto viktigare att försöka förstå de övergripande målen. För ÖP 2050 är de fyra: 1 Ett levande och växande Huddinge 2 Ett Huddinge i samspel med naturen 3 Ett Huddinge som håller ihop 4 Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan Högt över dessa mål svävar osynliga de senaste 50 årens miljö- och klimatkriser. Med IPCC:s rapporter har dock de senaste två decennierna präglats av växande insikter om de hot vi står inför. I måndags den 28 februari 2022 släpptes den senaste, som handlar om klimatanpassning. Rapportens slutsatser är högst relevanta för en översiktsplan men kan naturligtvis inte ha beaktats i nuvarande ÖP. (Men delmålet 2.2 "Vi skapar miljöer som kan möta konsekvenserna av ett förändrat klimat" ska handla om detta.) I juni 2021 släpptes den näst senaste rapporten, som handlar om de faktiska och allt snabbare klimatförändringarna. Rapportens budskap sammanfattas i Dagens Nyheter 2021-06-24: "Vi behöver en transformation. Genomgripande förändringar på processer och beteenden på alla nivåer: På individnivå, samhällsnivå, i näringslivet, våra institutioner och regeringar". "Vi måste omdefiniera vårt sätt att leva och konsumera." IPCC:s arbete kan knappast överskattas. Deras slutsatser är avgörande och icke förhandlingsbara förutsättningar för all samhällsplanering. I ÖP:s fall gäller detta alla de fyra målen men särskilt mål 2 och 4. I detta ljus är "Mål 4 - Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan" visserligen sakligt korrekt men alldeles på tok för lamt! Många kommuner i landet har nu skaffat sig klimatbudgetar, som anger de ramar, som utvecklingen måste hålla sig inom. Måste! Jag efterlyser en klimatbudget för Huddinge. Mitt allmänna intryck av ÖP är en planering, som på ett ambitiöst sätt försöker tillgodose befintliga och presumtiva kommuninnevänares alla moderna krav på en god boendemiljö. Allt ska finnas där, för nuet och en ljus framtid! Översiktsplanen som ett medel för en glättig marknadsföring. Kommunen vill locka hit fler invånare och fler arbetsplatser. Många fler. Ingenting i målen andas om hoten och de begränsningar - rentav försakelser - som rimligen måste bli nödvändiga med "genomgripande förändringar på processer och beteenden". Ingenting om vad det innebär att "omdefiniera vårt sätt att leva och konsumera". Måste inte en ansvarsfull planering för kanske 150 000 individer innehålla en seriös beskrivning av det existentiellt nödvändiga? Om konflikter och begränsningar? Hit men inte längre? Framtiden är faktiskt inte särskilt ljus. Den är full av minor och kommer att kräva uppoffringar. Vi kan - nej vi får - inte resa som tidigare. Bilismen måste minska dramatiskt liksom våra boendearior och vår energiförbrukning. Till sist något positivt: Huddinges stora fördel är den stora andelen skyddad natur och närheten till stora skogsområden! Dessa måste till varje pris fortsatt skyddas! För den



biologiska mångfaldens, koldioxidupptagningens och ytterst den mänskliga livsvävens skull!

## Privatperson 47 – Boende i Högmora

### *Allmänt*

I samrådsversionen av ÖP 2050 saknas utvärdering av de mål som sattes upp i Översiktsplan 2030. I registret över interna planeringsunderlag finns bara tre av 51 dokument som av titeln antyder att en uppföljning gjorts:

*Trafikanalyser i arbetet med reviderad ÖP för Huddinge kommun, 2021*

*Uppföljning av Hållbart Huddinge 2030, 2020*

*Uppföljning av trafikstrategin 2020*

Uppföljning och redovisning av måluppfyllnad är en självklarhet när vi ska staka ut nya mål.

Det ger både kommunens anställda och oss invånare en bild av framstegen och grund för stolthet, eller självrannsakan.

Ett exempel: Målet att uppnå en kvot på 1,0 för antalet arbetstillfällen i relation till antalet förvärvsarbetande Huddingebor finns inte med i den nya översiktsplanen.

Beror det på att målet uppnåtts eller har det utgått?

### *Utbyggnad av kollektivtrafik måste gå i takt med ökade behov*

Den nya översiktsplanen saknar reella förbättringar i spårbunden kollektivtrafik till, från och genom Huddinge. De förstärkningar som görs och planeras i regionen kommer inte Huddinge till del.

När det gäller pendeltåg är det bara kapaciteten i Trångsund och Skogås som nämns.

T-bana finns bara i Masmö och Vårby Gård. En station i Kungens Kurva ligger bortom 2050.

Spårväg Syd kommer framförallt att försörja Glömstadalen med kommunikation till pendeltågsstationen Flemingsberg och handelsområdet Kungens Kurva.

Det är med andra ord dagens kapacitet vi har att räkna med när det gäller resor med spårbunden trafik till, från och genom Huddinge.

Huddinge är stort och buss är idag inget alternativ för att nå stadskärnor och pendeltåg.

Bussnäten, linjer och turtäthet, måste förstärkas mycket kraftigt för att klara både dagens och kommande resebehov för alla som inte bor eller verkar längs pendeltågslinjer.

Annars kommer dagens bilberoende inte bara kvarstå, det kommer att öka.

Genom att styra utvecklingen så att följer den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, scenario 3, får Huddinge en tillväxt som har bäst möjlighet att skapa en bra miljö för kommunens invånare, idag och 2050.



## Privatperson 48 & 49 – Boende i Flemingsberg

Enligt filmen "Presentation av översiktsplan" vill ni framför allt att man svarar på tre frågor.

### *1. Är det rätt områden som pekats ut där stor del av utvecklingen ska ske?*

Nej. Det är en mycket dålig idé att fylla på med ca 15 000 bostäder i Flemingsbergsområdet.

Det är det område i Huddinge som är allra minst attraktivt. Det är ingen bra idé att bygga enorma mängder bostäder på en plats där folk inte vill bo. Nybyggda bostäder blir också mycket dyra men de välbeställda lär inte vilja flytta till Flemingsberg. Så de nya bostäderna kommer antagligen att bebos av människor med låga inkomster och för att man ska ha råd behöver det bo många i varje lägenhet och det blir trångboddhet.

De som bor och trivs i Flemingsbergsområdet nu kanske inte längre trivs efter en så stor förändring som planeras och om det förtätas så den egna bostaden blir sämre. Då flyttar de som har möjlighet. Kvar blir de mest utsatta som inte har möjlighet att flytta även om de inte trivs.

Så samlar man mängder av socioekonomiskt utsatta människor med många sociala riskfaktorer som låg inkomst, låg utbildningsnivå, dåliga eller inga kunskaper i svenska, låg förvärvsfrekvens, trångboddhet osv tätt inpå varandra i bostäder där man bor bara för att man inte har andra valmöjligheter i ett område som redan är belastat med sociala problem, kriminalitet, skjutningar och annat elände.

Vi antar att Huddinge kommun tror att genomförs de här planerna blir det attraktivt att bo i Flemingsberg. Men det blir inte bra bara för att man bygger och utvecklar en plats till något mycket större. Förtätning i gamla bostadsområden där befintliga bostäder får försämrat läge och man bygger bort viktiga, uppskattade boendekvalitéer gör bara att de som inte längre trivs och har möjlighet flyttar medan de mest utsatta blir kvar. Det behövs andra insatser, däribland en ungdomsgård och det blir konstigt att läsa om alla dessa storslagna planer för Flemingsbergsområdet samtidigt som kommunen inte kan ordna fritidsgårdar för de unga i Grantorp och Visättra, och ett riktigt bibliotek.

Ni riskerar att göra ett gigantiskt misstag och skapa ett enda stort jättegetto fullt av socioekonomiskt utsatta människor med små möjligheter och många sociala riskfaktorer som bor där bara för att de inte kan flytta till nåt bättre.

Ni vill storsatsa i Flemingsbergsområdet. Men ni måste gå sakta fram och vara varsamma med Grantorp och Visättra. Båda områdena har kvalitéer men också problem och gör ni fel kan det bli riktigt illa. Ska det byggas är det viktigt att man börjar med själva Flemingsbergsdalen. Se till att det kommer dit arbetsplatser och att Flemingsbergsområdet blir attraktivt innan det byggs fler bostäder. Höjd attraktivitet först. Bostäder sen, när de kan attrahera väletablerade människor och även svenskar så området blir blandat. Börjar man bygga massa bostäder innan området blivit attraktivt kommer det att fyllas av ännu fler socioekonomiskt utsatta med ökade problem, kriminalitet mm som följd. Då blir ryktet och



anseendet ännu sämre och hur ska man då nånsin kunna attrahera etablerade människor utan diverse sociala riskfaktorer och få dem att bosätta sig Flemingsberg.

## *2. Värnar man tillräckligt om våra grönområden med det här förslaget?*

Ja, när det gäller naturskyddsområden.

Nej, när det gäller mindre grönytor och skog mellan och vid husen i bostadsområden med flerfamiljshus. Bitar av sparad natur, skog och grönytor vid husen är oerhört viktigt för bostadsmiljön, boendekvalitén och de boendes trivsel och välmående. Remsor av skog mellan bostadshus och annat; vägar, andra anläggningar och andra hus, höjer både boendetrivsel och attraktivitet. Även en smal strimma skog gör stor skillnad.

Men Huddinge kommun verkar bara se små bostadsnära grönområden och skog i och vid flerfamiljshusområden som en markresurs för förtätning.

## *3. Kan förslaget leda till en mindre segregerad kommun på sikt?*

Nej, vi tror att delar av förslaget i stället ökar segregationen.

Förtätning i redan tätt bebyggda flerfamiljshusområden med låg attraktivitet riskerar att bara öka segregationen. Man försämrar befintliga bostäder och boendemiljöer. Det är inte attraktivt att bo i tätt byggda hus med andra hus tätt inpå, mycket insyn, för lite sol, för lite luftighet och rymd bland husen, ingen utsikt osv i en förort med många hus på liten yta och få grönytor. De som har möjligheter flyttar därifrån, de mest utsatta som inte har så många möjligheter blir kvar, de nya som flyttar in är i hög grad de som inte har möjligheter att bo bättre. Så koncentrerar man de mest socioekonomiskt utsatta med många sociala riskfaktorer till vissa bostadsområden och det är oftast invandrare så man koncentrerar invandrarna till vissa områden. Den här uppdelningen finns redan och vi är rädda att de här planerna bara kommer att stärka och cementera den utvecklingen.

Flemingsberg är kommunens minst attraktiva del. Framför allt Grantorp, men även Visättra har låg status. Många med utländsk bakgrund bor i Flemingsberg och många svenskar vill inte flytta dit eller flyttar därifrån. De planer som presenterats hittills för Flemingsberg och pågående förtätning i Grantorp har fått många boende att flytta. Det är i hög grad svenskar och väl etablerade invandrade med stadig inkomst och stadiga liv som flyttar. Det har blivit alltmer stökigt, och Grantorp och Visättra har satts upp på polisens lista över utsatta områden. Och här i Flemingsbergsområdet vill man bygga som allra flest nya bostäder, ca 15 000. Det blir svårt att fylla 15 000 bostäder i Huddinges minst attraktiva del där en stor mängd boende är socioekonomiskt utsatta människor med utländsk bakgrund och kläna svenskunskaper med annat än fler socioekonomiskt utsatta människor med utländsk bakgrund och kläna svenskunskaper och därmed öka segregationen.

Det finns en övertro på att byggs det bostadsrätter intill hyreshus minskar segregationen men det behöver inte alls bli så. Bostadsrätter i socioekonomiskt utsatta områden har ofta mycket lågt pris för att vara i Stockholm. Bostadskön är lång. Människor som inte varit så länge i Sverige kan skipa bostadskön genom



att gå ihop och ha råd att köpa en mindre bostadsrätt i ett sånt område. Trångboddheten blir stor när det bor flera familjer i t.ex. en tvåa eller trea och andelen invandrade och utsatta i bostadsområdet ökar. Många svenskar och väletablerade med utländsk bakgrund vill inte flytta till såna ställen även om det är till bostadsrätt. Och bygger man bostadsrätter i ett område genom okänslig förtätning så bostadsområdet blir sämre med mindre trivsel stannar folk inte kvar om de får bättre ekonomi. Trivs man inte i ett område och får bättre ekonomi och möjlighet att flytta så flyttar man bort från området.

Att bygga ett antal villor eller nån radhuslänga på mark som tidigare varit gemensam rekreationsyta i ett utsatt lägenhetsområde är ingen god idé. De som har råd med villa/radhus väljer kanske inte att bosätta sig där. De som bor i området och har fått det bättre vill oftast därifrån och ”lyfta sig” genom att flytta till ett annat område med bättre anseende.

Det finns också risk för motsättningar inom området om ytor som varit gemensamma för områdets alla lägenhetsboende tas i anspråk av villa-/radhusboende och deras privata tomter.

Förslag på var man kan bygga bostäder i stället, fler än enligt nuvarande planer:

Centrala Huddinge, det är där många vill bo och man kan bygga mycket tätt och högt för fler vill bo i höghus i centrala Huddinge än i Flemingsberg.

Den nya stadsdelen Loviseberg. Där kan man planera nytt från grunden med hög och tät bebyggelse utan att förstöra befintliga boendemiljöer och orsaka massflytt av boende med fler möjligheter, goda svenskkunskaper, fast jobb osv. som det blivit i Grantorp och troligtvis blir i Visättra också om man fyller på med fler hus och även där förstör områdets bästa boendemiljöer genom okänslig förtätning.

Kungens Kurva-området kan också utökas med betydligt fler bostäder, där börjar man till stor del på nytt istället för att pressa in fler bostäder tätt inpå befintliga och försämra befintlig boendemiljö.

Utred om det finns möjlighet att bygga ihop nya Vårby Udde och Vårby Gård och ha skola, fritidsgård etc nästan på mitten så barn och unga från de båda delarna växer upp tillsammans.

Bygg också flerfamiljshus, helst hyresrätter, i, intill och runt villaområden i Huddinge och skolor och förskolor där barnen från både villor och hyreshus går. Då kan man åtgärda segregationen. Man kan bygga på stora tomter och på hela eller delar av allmänningar vid villorna. Villaborna har ju sina egna tomter så de blir mindre påverkade av minskad allmän mark än boende i lägenheter. Ja, det kan innebära att en del villabor får sin närmiljö förändrad med sämre utsikt, insyn, mindre sol i bostaden etc. Precis det som drabbar lägenhetsbor när man förtätar. Skillnaden är att villaborna ändå har en grönyta, en privat, egen tomt, medan lägenhetsborna förlorar den gröna yta som de delar med så många andra. Och att antalet villor som drabbas inte är många medan antalet hushåll i lägenheter vars boendekvalité försämras när man bygger nytt intill kan vara många hundratal.

Ska Huddinge växa så här mycket de närmaste decennierna måste man satsa på helt nya bostadsområden som t.ex. Loviseberg. Det funkar inte att bygga mängder



av nya bostäder bara genom förtätning av befintliga bostadsområden. Det blir sån hård förtätning så man skapar oattraktiva bostadsområden med av oattraktiva bostäder.

#### Angående Flemingsbergsområdet:

Flemingsbergsområdets gamla bostadsområden Grantorp och Visättra är i grunden bra men har en del problem, framför allt Grantorp. Ska de kunna vara bra bostadsområden där folk vill bo och stanna kvar måste ni vara mycket varsamma och se till att inte förstöra de kvalitéer som finns. Det blir också svårt att få storsatsningen i Flemingsbergdalen att bli nånting bra om folk inte trivs i Grantorp och Visättra och de är stökiga områden med kriminalitet osv.

Bygg i Flemingsbergdalen och bygg det som är på gång längs Hälsovägen i Grantorp. Låt för övrigt Grantorp och Visättra vara som de är utan vidare förtätning. Förtätar man bygger man på ytor som är viktiga tillgångar för de här områdena.

Grantorp har pågående förtätning. Området har förlorat sitt mycket uppskattade lilla skogsparti och miljön nära de 1000 bostadsrätterna på Terapivägen förändras mycket. Den lokala lilla ”gräddhyllan” vid Brf Grantorps hus där lägenheterna ansetts vara Grantorps bästa med sitt fria läge och utsikt över skog och natur finns inte längre för de lägenheterna har inte längre något ”premiumläge” med högre boendekvalitet.

När kommunen presenterade förtättningsplanerna var det som att trycka på en knapp och folk började flytta. De med mer möjligheter, svenskar och väletablerade invandrade, folk med stadig inkomst och goda svenskkunskaper, som trivts och inte tidigare tänkt flytta, som bott där länge, känt många och i hög grad bidragit till områdets stabilitet.

Vi kan se tanken med att försöka knyta ihop ”högskolesidan” med ”gamla Grantorp-sidan” genom ny bebyggelse vid Hälsovägen. Men det har blivit ett för stort och okänsligt ingrepp i Grantorps miljö. Brf Grantorps bostäder har påverkats mycket och tappat i trivsel och attraktivitet. Att den lilla skogsbiten är borta har fått stora negativa konsekvenser.

Gjort är gjort men gör inte likadant med Visättra som med Grantorp.

Grantorp har förändrats mycket på senaste tiden. Det lilla skogspartiet, trädallén längs Gula Gången, små skogsdungar här och var med mera är borta. Den gamla miljön med sparad naturmark är inte kvar, man har förändrat den grönskande förorten och vill göra Grantorp mer som en stad.

Om det absolut ska byggas, omvandlas och byggas ihop på fler ställen i Flemingsbergsområdet än i själva Flemingsbergdalen tycker vi att man ska göra det med Grantorp eftersom det redan är påbörjat där och platsen redan har tappat mycket av sin tidigare karaktär.

Låt Visättra behålla nuvarande karaktär med mer grönt så blir det variation och Flemingsberg kan erbjuda flera olika typer av boendemiljöer. Vi tror det är viktigt att Flemingsbergsområdet kan erbjuda att man kan bo i lägenhet i olika typer av miljöer. Det är många som tycker att ska de bo i förort utanför stan vill de ha



förortens fördelar med grönska, man är inte intresserad av att bo långt från stan men ändå ha stadens nackdelar.

Visättra har en del med väldigt annorlunda karaktär än övriga Visättra och Grantorp, Sågstuvägens borte del. Där är glesare bebyggt, lugnt och fridfullt, med skog och natur. Där är både hyreshus och bostadsrättshus. Längsmed hyreshusens baksida finns en promenadväg mellan husen och en remsa skog, det är en jättefin miljö och det är fantastiskt att man kan bo så fint och bra i hyreshus i en förort. Promenadvägen fortsätter längre bort på baksidan av bostadsrättshus, där är en bostadsrättsförening i ett mycket välskött litet område.

Bostadsrättsområdet är som en trädgårdsstad fast det är flerfamiljshus. Vackra planteringar och boende som på eget initiativ går ut och planterar blommor i rabatterna. Det är ett stabilt område, många har bott där länge, de äldsta sen husen byggdes på 1960-talet.

Det här är enda delen i Grantorp-Visättra med markant annorlunda boendemiljö och bättre läge och den mest attraktiva delen. Det vore rent vansinne att bygga där vid de husen och förstöra den mest attraktiva delen för att kunna klämma in lite fler nya hus.

De här gamla 60- och 70-talsområdena har låg status och diverse problem men också kvalitéer med t.ex bitar av sparad mark vid husen, och de behöver behålla de tillgångar de har. Den sparade marken behövs som en väsentlig del av kulturmiljön i de här områdena. Och för boendes trivsel. De flesta husen står tätt inpå varann och man ser inte mycket annat än andra hus utanför fönstren. Bostäderna har insyn, inte mycket sol, ingen utsikt. Men det finns också några hus med bättre, friare läge som helt eller delvis vetter mot grönska. De som bor i husen med bättre läge bor ofta länge och är viktiga för områdenas stabilitet. Det är inte ovanligt att de som bor där har möjlighet att flytta till något annat ställe med bättre anseende men de stannar ändå, så länge de trivs.

De husen måste få behålla sina bättre lägen så det finns variation i bostadsbeståndet. De tillgångar som finns bland bostäderna i de här gamla husen måste behållas. Att bo i de gamla bostäderna i Flemingsberg får inte blir synonymt med att bo dåligt.

Man måste kunna bo bra i Flemingsbergs gamla 60- och 70-talshus. Bygger man nytt så de äldre bostadshusen med bättre läge blir inbyggda och förlorar sina fördelar blir uppfattningen att man överhuvudtaget inte kan bo bra i de här gamla husen. Då får Grantorp och Visättra ännu sämre anseende och områdena riskerar att på sikt förslummas helt.

Det behövs gröna ytor och sparad mark med skog och natur i flerfamiljshusområden, för lek och rekreation, som andningshål och boendes gemensamma trädgård. Det behövs luft och rymd mellan husen. Man behöver kunna se grönt. Bostadsnära skog och grönytor i flerfamiljshusområden är oerhört viktiga. De behövs för trivseln och för att de boende ska må bra. De kan inte ersättas av någon stadsdelspark här och där för det som behövs är gröna ytor som är riktigt bostadsnära, som man har i sin närmiljö, och möjlighet att se grönt från den egna lägenheten. Många undersökningar visar att grönska i boendemiljön har



starka positiva effekter på människors psykiska och fysiska hälsa, även så små saker som att man kan se ett träd utanför sitt fönster ger effekt.

Kommunens planerare och beslutsfattare måste börja se kvalitéerna som finns i Flemingsbergsområdets befintliga gamla bostadsområden och förstå hur stor betydelse de kvalitéerna har för de boende och för bostadsområdenas attraktivitet och därigenom för hela kommundelen Flemingsberg.

Släng inte ut barnet med badvattnet i denna stora omvandling av vår kommun.

## Privatperson 50 m.fl. – Boende i Gladö-Lisma

Vi tycker att en uppdaterad översiktsplan är behövlig och mycket bra. Vi har dock några synpunkter. Se nedanstående!

### *1. Småskalig bebyggelse på landsbygd måste främjas för att hålla odlingslandskapen öppna*

Vi upplever det som svårare och svårare att bibehålla lönsamhet inom jordbruket.

Trenden går åt att allt fler jordbruksenheter läggs samman för att öka skalfördelarna och konkurrenskraften på en marknad som blir allt mer global. I den storstadsregion om hela Huddinge kommun ändå tillhör är det svårt att lägga samman flera jordbruksenheter för att skapa mer rationella jordbruk. Detta på grund av att markpriserna är högre närmre stad och tätort samt att det helt enkelt inte finns så mycket mark att tillgå. Det finns därför en risk att de jordbruk som finns idag inte kan konkurrera på samma sätt i framtiden. Även om kommunen är den största markägaren på landsbygden och bestämmer markanvändningen vill det till att det finns någon arrendator som finner lönsamhet i att bruka jorden.

Förutsättningen för att markanvändningen *Odlingslandskap* i översiktsplaneringen på ett hållbart sätt skall kunna finnas kvar i framtiden är att de öppna landskapen fortsätter att hållas öppna. Det är inget som sker med automatik utan det kräver ett ständigt arbete. Om odlingslandskapen riskerar att inte hållas öppna genom skörd och/eller bete inom ramen för jordbruket är det därför extremt viktigt att kommunen inte stänger några dörrar för andra ändamål inom markanvändningen som också bidrar till att hålla landskapen öppna.

Det kan exempelvis handla om byggande av enskilda eller få samlade småhus som inte lokaliseras på just den värdefulla åter- och betesmarken utan till ett skogsparti intill åter- och betesmarken. Precis på samma sätt som framväxten av det kulturlandskap vi försöker bevara. På så sätt skapas en levande landsbygd och eftersom det är människorna som verkar där som i slutändan gör arbetet för att hålla efter i sin närmiljö så behövs just människor runt dessa åter- och betesmarker.

Det kan även vara tillkomst av andra mindre bondgårdar där djurhållningen eller växtodlingarna innehas mer utifrån ett intresse snarare än inkomst. Det kan exempelvis vara mindre hästgårdar eller gårdar där människor bor och verkar mer utifrån livsstil där värden som närproducerat, ekologiskt och hållbart är viktigt. Om man då har sin huvudsakliga inkomst från annat håll än de gröna näringarna är lönsamheten inte lika viktig.



Med anledning av ovanstående ser vi rätt när vi läser formuleringar som nedanstående.

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

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

Kommunen får i sin framtidsbedömning för landsbygden inte låsa fast sig vid att jorden kan brukas storskaligt överallt under de kommande 30 åren. Man måste också vara öppen för att nya småskaliga jordbruk tillåts växa fram och på så sätt bevara en levande landsbygd och minska risken för att det öppna landskapet växer igen vilket ändå måste vara det främsta syftet med markanvändningen *Odlingslandskap*. Men mer småskalighet medför fler människor som behöver någonstans att bo och verka. Byggnation och etableringar som inte går emot syftet med markanvändningen bör därför främjas istället för motverkas. Annars riskerar odlingslandskapen att fungera som övergivna museum där bilden av den levande landsbygden inte får upplevas av kommande generationer.

## *2. Viss ökad småhusbebyggelse längs Ebbadalsvägen från Ådran till Björksättra gård*

Fritidshusområdet Ådran samt några fastigheter in på Ebbadalsvägen från den södra infarten från väg 259 pekas i översiktsplanen ut som *Fritidshusområde inför omvandling* samt även som *Sammanhängande bebyggelse*. Vi menar att denna sammanhängande bebyggelse bör sträcka sig vidare norrut längs Ebbadalsvägen fram till Björksättra gård (utan att inkludera just Björksättra gård). En sträckning som redan idag har bebyggelse och där viss kompletterande småskalig småhusbebyggelse bör kunna tillåtas.

Med den nya Tvärförbindelse Södertörn stärks hela områdets kommunikationsmöjligheter väsentligt och gör det enkelt att ta sig till exempelvis Haninge, Jordbro och Flemingsberg vilket är attraktivt. I vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn tas även den södra infarten till Ebbadalsvägen bort och Ebbadalsvägen förlängs istället in i Ådran med en tunnel under Tvärförbindelse Södertörn. Det gör att Ådran och Ebbadalsvägen växer samman (vilket översiktsplanens *Fritidshusområde inför omvandling* samt *Sammanhängande bebyggelse* också visar). Men då är det också rimligt att den bebyggda delen av Ebbadalsvägen fram till Björksättra gård inkluderas i denna markanvändning eller i någon annan markanvändning som medger viss ökad småhusbebyggelse.

Sannolikt behöver även Ådrans försörjning av kommunalt vatten och avlopp dras via Ebbadalsvägen vilket gör det rimligt att även ansluta den bebyggelse som redan finns längs Ebbadalsvägen mellan Björksättra gård och Ådran. Att ansluta Björksättra gård till kommunalt vatten och avlopp skulle även innebära stora miljömässiga förbättringar för sjön Orlången.



### *3. Gräns för tyst område bör dras längs Ebbadalsvägen och inte närmre Tvärförbindelse Södertörn*

Översiktsplanen redogör för tysta områden. Vi är positiva till denna hänsyn men menar att de delar av det tysta område som sträcker sig in sydväst över Ebbadalsvägen inte utgör ett tyst område. Det förekommer visst buller från dagens väg 259 och det kommer enligt beräkningar att öka i samband med att Tvärförbindelse Södertörn står klar. Att klassificera någon mark mellan Tvärförbindelse Södertörn och Ebbadalsvägen som tyst anser vi är felaktigt eftersom Tvärförbindelse Södertörn ändå kommer överrösta annat buller. Om hänsyn behöver tas till sjön Orångens stränder bör gränsen istället gå längs Ebbadalsvägen där det idag redan finns bullerplank.

### *4. Utför anslutande gång- och cykelvägar utmed*

Tvärförbindelse Södertörn

#### **Gång- och cykelväg längs Lissmavägen**

Cykelvägarna och landsvägarna längs sträckan Lännavägen – Ebbadalsvägen – Lissma skolväg är väldigt populära bland landsvägscyklister. Samtidigt kommer den planerade gång- och cykelvägen längs med Tvärförbindelse Södertörn att ytterligare förstärka populariteten bland cyklister. De flesta cyklisterna väljer därefter Lissmavägen, som inte har någon gång- och cykelväg, för att ta sig vidare till Länna och väg 73 där nya gång- och cykelvägar tar vid. I Huddinge kommuns cykelplan pekas därför Lissmavägen ut som ett huvudcykelstråk och planer finns för att uppföra en gång- och cykelväg på den norra sidan om Lissmavägen. Eftersom Lissmavägen är en farlig väg att cykla på önskar vi att planerna för en belyst gång- och cykelväg påskyndas och samordnas för att i framtiden ansluta med Tvärförbindelse Södertörns gång- och cykelväg.

#### **Gång- och cykelväg mellan Ebbadalsvägen och Vidjavägen**

Det populära cykelstråket längs Lännavägen – Ebbadalsvägen – Lissma skolväg – Lissmavägen bör kompletteras med en genare väg där en belyst gång- och cykelväg utförs mellan Ebbadalsvägen och Vidjavägen. Även detta pekats ut i Huddinge kommuns cykelplan och det skulle vara mycket positivt för cyklister då de både får en genare väg och slipper riskera livet längs Lissmavägen i väntan på att den gång- och cykelvägen är utförd. Redan idag används en gammal traktorväg mellan Ebbadalsvägen och Vidjavägen av gångtrafikanter och cyklister men den är i dåligt skick och svår att hitta för dem som inte redan vet att den finns där.

#### **Gång- och cykelväg mellan Gräsvreten och Hermanstorp/Vega**

Det har tidigare diskuterats en gång- och cykelväg mellan Gräsvreten i Huddinge kommun och Hermanstorp i Haninge kommun. Med planerad utbyggnad av Gräsvretens industriområde är det eventuellt även möjligt låta gång- och cykelvägen sträcka sig mer i riktning mot Vega i Haninge kommun. Oavsett hur man drar gång- och cykelvägen så har båda kommunerna tidigare ställt sig positiva till detta eftersom den är viktig för att främja ett mer hållbart resande. Eftersom den förväntade längden på gång- och cykelvägen är i storleksordningen 100 meter borde samhällsnyttan i relation till kostnaden vara väldigt god och därför bör den prioriteras högt. Gång- och cykelvägen gör även att Gräsvretens



industriområde får gångavstånd till spårbunden kollektivtrafik i Vega vilket är mycket positivt för områdets möjlighet att skapa arbetstillfällen.

### *5. Utför pendlarparkering för bilar och cyklar utmed*

Tvärförbindelse Södertörn Vid de planerade trafikplatserna Gladö och Lissma utmed Tvärförbindelse Södertörn behöver kommunen planera in pendlarparkeringar för bilar. För att främja kollektivtrafikens kvalitet, ett bättre klimat, mer hållbara resor samt för att minska trängseln i och runt Stockholm är det rimligt att anlägga belysta parkeringar för bilar i anslutning till busshållplatslägena.

Även pendlarparkering för cyklar behöver planeras in av samma anledning som ovan. Belysta cykelställ under väderskydd torde vara tillräckligt.

### *6. Kynäs bör klassas som ett Område för komplettering och dagens Stortorp bör vara förebilden*

Området Kynäs nordväst om sjön Trehörningen har i översiktsplanen markanvändningen *Område där komplettering kan prövas*. Vi anser att det är helt fel att inte klassificera detta område som *Område för komplettering*. I jämförelse med Myrängen och Snättringe som båda klassificeras som *Område för komplettering* ligger Kynäs lika nära eller närmre spårbunden kollektivtrafik. Snättringe och Myrängen har dessutom närmst till Stuvsta som enligt översiktsplanen skall exploateras mycket mindre än Huddinges centrala delar dit Kynäs gränisar. Huddinges centrala delar är illröda på kartan och Kynäs borde därför få en gul färg på sin markanvändning. Många av Kynäs detaljplaner är så gamla som från 1945 och en modernisering av dem för att möjliggöra småskalig och gradvis förtätning vore att föredra. Det handlar om ökad service i Kynäs mer bebyggda delar samt förtätning i småhusområdena. Vi föreslår en utveckling för Kynäs i likhet med den som redan skett i Stortorp. Under år 2000 gjordes en ändringsdetaljplan (0126K-13174) för Stortorp 1:2 m.fl. där bestämmelserna för minsta tomtstorlek för både småhus och parhus ändrades. Detta har under de senaste två decennierna skapat ett mer dynamiskt Stortorp med mer blandade bostäder och upplåtelseformer. Med en minsta tomtstorlek för småhus om 600 m<sup>2</sup> kan man i Kynäs på ett liknande sätt behålla villakvarterskänslan samtidigt som området gradvis förtätas där det är lämpligt. Möjligheten till ännu mindre tomter för parhus skapar också en större variation och ökade förutsättningar för en god bostadsförsörjning i området intill kommuncentrumet.