



Datum  
2022-05-12

Diarienummer  
KS-2020/635

Handläggare  
Sara Nordenskjöld  
sara.nordenskjold@huddinge.se  
Maria Strandberg  
maria.strandberg@huddinge.se  
Kommunstyrelsens förvaltning

## **Samrådsredogörelse – samråd om Vårt framtida Huddinge, översiktsplan för Huddinge kommun**



## Sammanfattning

Samrådet av översiktsplanen *Vårt framtida Huddinge* genomfördes mellan den 3 december 2021 och 3 mars 2022.

Samrådet har annonserats på kommunens anslagstavla, hemsida samt i annons i Mitti Huddinge. I samband med samrådstiden skärptes restriktionerna till följd av pågående pandemi, vilket innebar att planerade fysiska samrådsträffar med framför allt allmänheten runt om i kommunen fick ställas om till digitala träffar. I slutet av samrådstiden lättade restriktionerna och ett fysiskt samrådsmöte anordnades i centrala Huddinge.

Utöver samrådsmöten med allmänheten har även en barndialog genomförts med tre skolklasser i årskurs två på Vistaskolan. Möten med näringsliv, grannkommuner och myndigheter har ägt rum.

Totalt har drygt 100 yttrandet kommit in under samrådet, från såväl privatpersoner, grannkommuner, myndigheter, intresseorganisationer som markägare.

De synpunkter som inkommit rör alla områden av planen. I något högre grad har man tyckt till om påverkan på grönstruktur och i något mindre grad om frågor som rör en sammanhållen kommun. Bland privatpersoner rör sig synpunkterna primärt om förbättringsförslag rörande det egna området och att vissa områden inte redovisas på samma detaljeringsgrad som andra. Från privata markägare har synpunkterna framför allt rört förslag på ytterligare områden för utveckling. Synpunkter från grannkommuner och myndigheter rör främst redovisning av riksintressen, ytterligare kopplingar mellan kommuner och beskrivning av fler mellankommunala frågor. Synpunkterna rör också generellt att översiktsplanen bör nå längre i sina rekommendationer och strategier. Från nämnder internt i kommunen rör synpunkterna invändningar mot ianspråktagandet av delar av naturmarken, att åtgärder för minskat klimatpåverkan inte når tillräckligt långt och behov av förtydliganden för att underlätta i den efterföljande planeringen.

Förändringar har sedan gjorts i planförslaget inför granskning. Förändringarna har gjorts dels utifrån inkomna samrådssynpunkter, dels utifrån de åtgärdsförslag som funnits i den parallella processen för hållbarhetsbedömning samt andra kompletteringar som inte var med i samrådshandlingarna.

Samrådsredogörelsen uppställd utifrån översiktsplanens rubriker, där de också bemöts samlat under respektive rubrik. För att se samrådsyttrandena i sin helhet finns en remissammanställning som bilaga.



<b>Inledning</b> .....	<b>5</b>
Samrådsredogörelse – vad är det? .....	5
Hur har samrådet gått till? .....	5
Remissutskick, annonsering och information .....	5
Webbformulär – ett sätt att lämna synpunkter .....	5
Samrådsmöten .....	5
Barndialog .....	6
Vilka har lämnat synpunkter? .....	6
Förändringar av översiktsplanen efter samrådet .....	7
<b>Synpunkter på samrådsförslaget</b> .....	<b>10</b>
Samrådet och processen .....	10
Digital översiktsplan.....	11
Översiktsplanens mål.....	12
Mål och delmål för samhällsbyggandet .....	12
Utgångspunkter i planeringen.....	15
Agenda 2030 – från globalt till lokalt .....	17
Plankarta.....	18
Markanvändningskarta.....	18
Hänsynskarta .....	21
Inriktningar – hela kommunen .....	22
Ett levande och växande Huddinge .....	22
God arkitektur och gestaltning .....	22
Ett bra vardagsliv .....	24
Varierat och kreativt näringsliv.....	27
Hälsosamma och säkra livsmiljöer .....	28
Ett Huddinge i samklang med naturen.....	32
Välmående grönområden .....	32
Vattensystem i balans.....	39
Nära till natur och parker.....	42
Klimatanpassning för att minska risker.....	44
Ett Huddinge som håller ihop.....	49
Bygga för sammanhållning.....	49
En genomtänkt bostadsförsörjning .....	51
Jämlika möjligheter och delaktighet .....	53
Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan .....	55
Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning.....	55
Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik .....	57
Hållbar teknisk infrastruktur .....	62

Inriktningar – geografiska områden .....	67
Regionala stads kärnor och utvecklingsområden .....	67
Flemingsberg.....	67
Kungens kurva.....	71
Centrala Huddinge – Sjödalen/Fullersta .....	74
Vårby.....	78
Skogås och Trångsund .....	82
Loviseberg.....	86
Segeltorp.....	88
Utveckling övrig bebyggelse.....	90
Område för komplettering.....	90
Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd .....	92
Verksamhetsområden .....	96
Regionala och statliga intressen .....	98
Mellankommunala intressen.....	98
Riksintressen .....	101
Om översiktsplanen .....	106
Så läser du översiktsplanen .....	106
Planeringsunderlag.....	107
Hållbarhetskonsekvensbeskrivning .....	110



## Inledning

Samrådsredogörelsen innehåller en beskrivning av samrådet, gjorda förändringar samt framför allt en sammanställning av inkomna synpunkter inklusive bemötande. De är sammanfattade i detta dokument och insorterade under rubriker som följer översiktsplanens struktur. Synpunkterna bemöts samlat under respektive rubrik. För att se samrådsyttrandena i sin helhet se bilaga *Remissammanställning*.

## Samrådsredogörelse – vad är det?

Enligt kap 3. 11 § i plan och bygglagen ska resultatet i samrådet redovisas i en samrådsredogörelse. Redogörelsen ska innehålla en sammanställning av de synpunkter som har kommit in under samrådet samt en redovisning av kommunens ställningstaganden och förslag med anledning av synpunkterna. Samrådsredogörelsen ger viktig insyn i hur kommunen har resonerat och visar på vilka som har eller inte har fått sina synpunkter tillgodosedda.

## Hur har samrådet gått till?

Översiktsplaneförslaget var på samråd under tiden 3 december 2021 till och med 3 mars 2022. Under denna tid har planförslaget funnits tillgängligt digitalt och förslaget har varit möjligt att skriva ut i en PDF-version. Det har även funnits en tryckt version att hämta på kommunens servicecenter och ta del av på bibliotek och i kommunhusets reception. På servicecentret och biblioteken har det också funnits foldrar som kort beskrivit planförslaget, var man kan läsa mer och hur man kan lämna synpunkter.

## Remissutskick, annonsering och information

Förslaget till översiktsplan har skickats ut på remiss till ett stort antal remissinstanser, till exempel myndigheter, föreningar och grannkommuner.

För att sprida information om möjligheten att tycka till och delta i samrådsmöten har annonsering skett i lokaltidningen Mitt i Huddinge vid flera tillfällen och information om samrådet har funnits på kommunens hemsida och i det digitala översiktsplaneförslaget. En folder med information skickades ut till alla hushåll i kommunen under samrådstiden.

## Webbformulär – ett sätt att lämna synpunkter

För att underlätta för allmänheten att lämna synpunkter har det varit möjligt att lämna synpunkter och kommentarer på olika sätt, bland annat direkt i ett webbformulär som har funnits tillsammans med det digitala översiktsplaneförslaget.

## Samrådsmöten

Inför samrådet planerade kommunen för två digitala möten och fyra fysiska möten i olika delar av kommunen (Flemingsberg, Skogås, Vårby och centrala Huddinge). På grund av restriktionerna under pandemin fick de planerade fysiska mötena ställas om till digitala samrådsmöten. I slutet av samrådstiden lättade



restriktionerna och det vara då möjligt att med kort varsel anordna ett fysiskt möte, i form av ett öppet hus, i centrala Huddinge.

## Barndialog

Under samrådet har en barndialog genomförts tillsammans med tre skolklasser i årskurs två på Vistaskolan. Klasserna har först fått information om översiktsplanen, sedan individuellt rita och fundera på vad de tycker för att därefter få stöd i att skicka in ett formellt yttrande med klassernas samlade synpunkter.

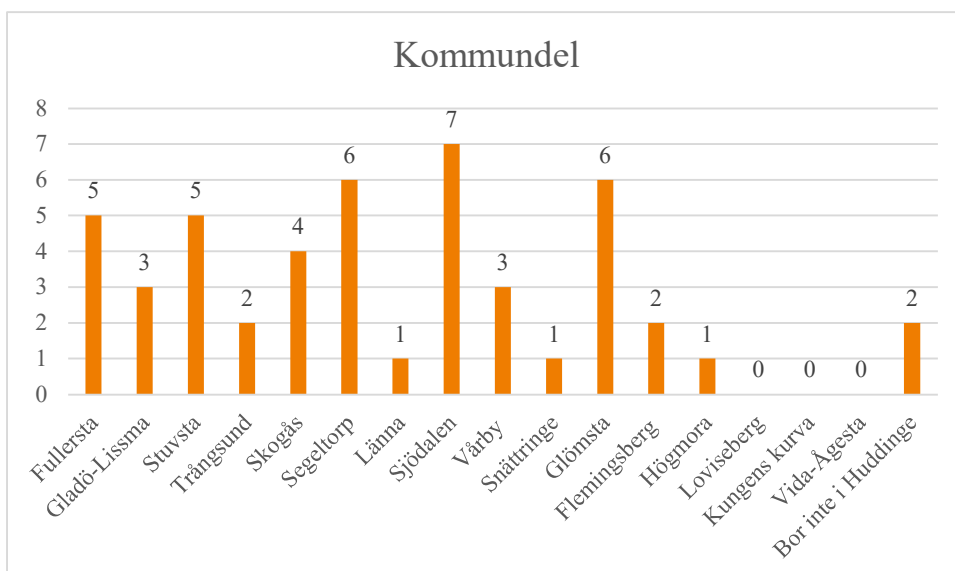
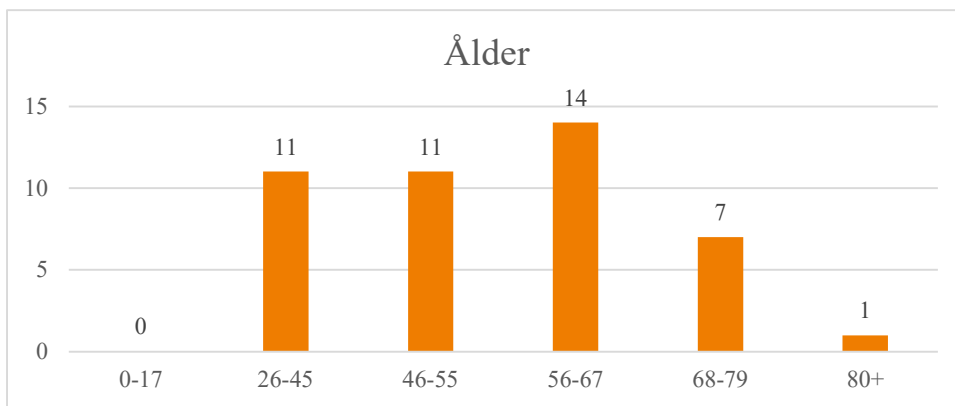
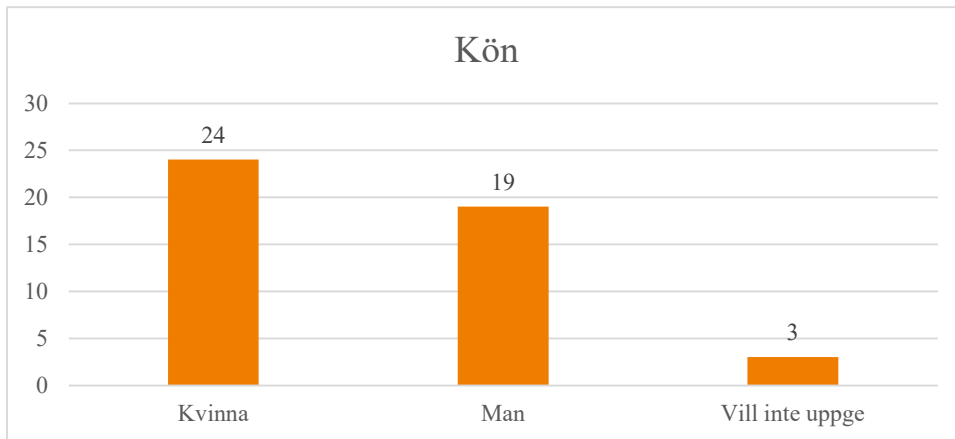
## Vilka har lämnat synpunkter?

Under samrådet har totalt 103 yttranden kommit in från privatpersoner, organisationer, företag och myndigheter. Dessa har lämnat synpunkter via vanlig post, e-post, webbformulär och i samband barnsamrådet då synpunkter från 76 barn i tre skolklasser insamlades.

<b>Inkomna yttranden</b>	
Statliga och regionala instanser	7 (11*)
Ledningsägare	3
Kommuner	8
Huddinge kommuns nämnder och råd	7
Huddinge kommuns bolag	5
Föreningar och övriga	17
Större fastighetsägare	8
Privatpersoner	49
<b>Summa</b>	<b>104</b>

*\*Yttranden från Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut, Luftfartsverket, Post- och telestyrelsen bemöts samlat i förvaltningens svar på yttrandet från Länsstyrelsen.*

Bland privatpersonerna som lämnat in synpunkter vid det webbformuläret är 24 kvinnor och 19 män. Tre personer har ej velat uppge sitt kön. De som lämnat synpunkter har uteslutande varit vuxna fördelade i åldrarna 26–80+. Det begränsade antalet svarande gör det svårt att dra några slutsatser kring fördelningen på kommunelnivå. Noterbart är dock att flest svarande bor i kommunens mellersta kommundelar samt Segeltorp. Inga svarande bor i Loviseberg, Kungens kurva och Vidja-Ågesta, kommundelar som i dagsläget har ett mycket lågt invånarantal. Två personer som bor utanför kommunen har också lämnat synpunkter på samrådsförslaget.



## Förändringar av översiktsplanen efter samrådet

Ett antal större förändringar har gjorts av planförslaget, framför allt utifrån att de inte var färdigbehandlade till samrådsversionen.



## *Ett par större förändringar*

De större förändringar som skett är:

- Skogås och Trångsund har konkretiserats på markanvändningskartan så att detta utvecklingsområde redovisas med samma detaljeringsgrad som övriga utvecklingsområden. Kategorin *Utvecklingsområde under pågående fördjupning* har därför utgått. (Övrig komplettering, samrådssynpunkter)
- Plankartans tidigare två aspekter (Hänsynskarta och Markanvändningskarta) har kompletterats med en *Utvecklingsinriktning på karta* som syftar till att ge en övergripande bild av den fysiska utvecklingen i kommunen. (övrig komplettering)
- De geografiska inriktningarna har kompletterats dels utifrån åtgärdsförslag i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen, dels utifrån inkomna yttranden. Exempelvis har förtydliganden skett rörande utsattheten för buller och luftföroreningar, hänsyn och planering av grönstruktur i respektive område, samt förtydliganden av var föreslagen utveckling sammanfaller med viktiga kulturmiljöer. (Övrig komplettering, HKB, samrådssynpunkt)
- Verksamhetsområde under utredning vid Lissma mot Jordbro till har tagits bort (samrådssynpunkt, HKB).
- Ett planerat byte av kommunens webbkartssystem inom ramen för Södertörns kommunernas geodatasamarbete har genomförts, vilket förändrat utseendet och funktionerna i den digitala kartan något (övrig komplettering).

## *Många mindre förändringar*

Utöver de ovan listade större förändringarna har ett stort antal mindre justeringar gjorts. Ett urval listas nedan, baserat framför allt på inkomna samrådssynpunkter, men även utifrån övriga grunder. De är listade efter:

- målområdena,
- inriktningar för geografiska områden samt
- övriga avsnitt

## Ett levande och växande Huddinge

- Förtydliganden som rör hur kulturmiljöer ska hanteras i den efterföljande planeringen samt bygglovsgivningen (HKB samt samrådssynpunkt).
- Förtydliganden som rör samhällsservice för att tydliggöra vad kommunen ansvarar för, samt kompletteringar av lokaliseringsprinciper för olika typer av samhällsservice (övrig komplettering, samrådssynpunkt).
- Förtydliganden kring att varför förorenad mark kan komma i fråga för bebyggelse samt att markundersökningar behövs för att på så sätt kunna undvika att placera känsliga verksamheter på platsen. (samrådssynpunkt, HKB)

## Ett Huddinge i samklang med naturen





- Förtydliganden av skillnaden mellan regionala gröna svaga samband och lokala gröna spridningssamband (samrådssynpunkt).
- Justeringar av tidigare felaktig skrivning om höjdsättning i förhållande till Tyresås vattensystem (samrådssynpunkt).
- Tydliggörande av underlag för vatten (Samrådssynpunkt, HKB),

## Ett Huddinge som håller ihop

- Tydliggöranden kring huruvida olika infrastrukturåtgärder befinner sig i formell planeringsprocess eller inte för att ge en antydning om hur säkra åtgärderna är (samrådssynpunkt).
- Tydliggörande av konsekvenser av Tvärförbindelsen kommunen behöver hantera i form av exempelvis barriäreffekter och buller, samt förslag på åtgärder (samrådssynpunkt).

## Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

- Inlyft skarpare miljömål från det nyligen beslutade Miljöprogrammet om att kommunen ska nå netto nollutsläpp 2040 (övrig komplettering, samrådssynpunkt).
- Justeringar av text rörande framtida behov av återvinningscentraler, baserat på SRV:s planerade inriktning på alternativ till ÅVC:er, exempelvis mini-ÅVC (samrådssynpunkt).

## Inriktningar för geografiska områden

- Justeringar i ställningstagande kring tillkommande bebyggelse på landsbygd med syfte att öppna för mindre kompletteringar som syftar till att hålla odlingslandskapet öppet eller främja lokal livsmedelsproduktion (samrådssynpunkt).
- Tidpunkten för genomförandet av bebyggelsereserven utpekad i markanvändningskartan har öppnats upp till att kunna gälla i slutet av planperioden. Beskrivningen av avgränsningen av området i text har vidgats till att även kunna inkludera ett område på andra sidan Ågestavägen på sikt (samrådssynpunkt).
- Utvecklande av beskrivningen av området där upphävande av del av naturreservat Gömmarens föreslås, med begränsningar i vad som bedömas kunna tillkomma på platsen (samrådssynpunkt, HKB).

## Övriga avsnitt samt planeringsunderlag

- Beskrivningen av hur hänsyn till riksintressen för kommunikationer ska säkerställas har utvecklats (samrådssynpunkt).
- En egen avgränsning av riksintresse för rörligt friluftsliv har gjorts, då Länsstyrelsen endast gjort en schematisk avgränsning som är tänkt att tolkas lokalt (övrig komplettering).
- Förtydligande av förhållandet mellan olika framtida befolkningssiffror och planerade bostäder (HKB, samrådssynpunkt).



- Planeringsunderlag för trafikanalyser har kompletterats med ett scenario baserat på antaganden i enlighet med hur Trafikverket gör trafikanalyser (samrådssynpunkt).

## Synpunkter på samrådsförslaget

Nedan redovisas de synpunkter som inkom under samrådet sorterat efter översiktsplanens rubriker. Förvaltningens kommentarer och ställningstaganden redovisas i kursiv stil efter varje rubrik i översiktsplanen. Samtliga yttranden går att läsa i sin helhet, inklusive bifogade bilder och kartor, i en separat remissammanställning.

### Samrådet och processen

*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, som har försenats med minst ett år. Detta innebär att markanvändningskartan pekar ut kommundelen som utvecklingsområde och gör det svårt att få en bild över ambitionerna för området. Partiet menar att 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.

Drevvikenpartiet menar vidare förslaget till Översiktsplan är helt digital 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. Partiet är även kritiskt till att det inte tillräckligt tydligt har framgått att denna samrådsförslaget som PDF funnit tillgänglig på biblioteken.

*Kristdemokraterna* påpekar att det är djupt olyckligt att markanvändningskartan för Skogås och Trångsund i stort sett markerat hela kommundelarna 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.

*Privatperson 13 i Fullersta och Privatperson 18 i Sjödalen* är kritiska till att folderutskicket gjorde för nära inpå samrådsmötet 13/1–22 vilket enbart gav 5 dagar att sätta sig in i översiktsplanen.

### Förvaltningens svar

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Förvaltningen instämmer i att det är olyckligt att Skogås och Trångsund inte kunnat redovisas tydligare på kartan under samrådet, vilket beror på att arbetet med utvecklingsplanen varit pausat under en tid. Förvaltningen vill dock understryka att i Huddinge kommun jobbar vi med en rullande översiktlig planering, vilket innebär att vi successivt fördjupar oss i olika delar - geografiska områden eller sakfrågor - efter behov. Då processerna är*



*omfattande innebär det att det inte alltid är möjligt att färdigställa ett uppdrag innan nästa behöver påbörjas. Ibland löper arbetet med den kommunövergripande översiktsplanen och fördjupningarna i olika geografiska områden parallellt. Innehållet i översiktsplanens markanvändningskarta har detaljerats inför granskningssskedet så att redovisningen är på samma nivå för alla utvecklingsområden där utvecklingsplan pågår/är färdigställd. Arbetet med utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund har parallellt startats upp på nytt. När förslaget till utvecklingsplan är färdigt kommer även det att samrådas med kommunens invånare och andra aktörer.*

*Att majoriteten av de genomförda samrådsmötena har skett digitalt beror på restriktioner kopplade till coronapandemin, vilka gjorde det omöjligt att genomföra fysiska samrådsmöten och gjorde det nödvändigt för oss att anpassa till den rådande situationen. Då restriktionerna lättades mot slutet av samrådstiden planerade vi med kort varsel in ett fysiskt möte. Översiktsplanen är mycket riktigt digital, men en PDF-version har under hela samrådet funnits att ladda ned på ÖP-webben samt att tillgå i fysisk form på kommunens servicecenter, bibliotek samt i kommunhusets reception. Information om översiktsplanen samt samrådsmötena har offentliggjorts vid samrådets start i början av december bland annat i lokaltidningen, på kommunens anslagstavla samt på kommunens hemsida. För att sprida informationen om samrådsmötena skickades informationsfoldrar med kort varsel ut till kommunens samtliga hushåll.*

## **Digital översiktsplan**

*Privatperson 19 i Södalen framför att det inte går att hitta översiktsplanen.*

*Södertälje kommun vill 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.*

*Segeltorps Villaägarförening uppskattar planens ambitionsnivå samt att planen finns i digitalt utförande, vilket medfört att referensmaterialet lätt kan hittas.*

*Huge Bostäder tycker att det är bra att översiktsplanen är digital eftersom det bidrar till att göra det enklare att hitta relevant information i översiktsplanen.*

*Socialnämnden menar att översiktsplanen är svårnavigerad och svårtolkad. En demokratisk risk med detta är att kommuninvånare får en begränsad möjlighet att ta till sig av viktig samhällsinformation.*

*Drevvikenpartiet menar att 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. Teckenförklaringarna 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.*

*Under det digitala samrådsmötet med fokus på Vårby och nordvästra Huddinge den 3 februari 2022 framfördes följande:*



- Borde det inte finnas en sökruta för att lättare hitta olika delar i översiktsplanen.

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna och beklagar att översiktsplanen av några remissinstanser har upplevts som svårnavigerad. För att underlätta navigering har beskrivningen av översiktsplanens innehåll på startsidan förtydligats inför granskningsskedet. Direktlänkar till var det går att läsa mer om ett likartat ämne har även lagts in på fler ställen i planen. Översiktsplanen innehåller en sökfunktion som kan användas för att navigera innehållet. Syftet med att tillhandahålla en PDF-version trots att översiktsplanen i första hand ska läsas digitalt är just att underlätta för dem som har svårt att ta till sig det digitala materialet.*

### **Översiktsplanens mål**

#### **Mål och delmål för samhällsbyggandet**

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen planerar för en ambitiös utveckling av bostäder och arbetsplatser. Kommunen tar höjd för en befolkningsökning som är större än vad som antas i RUF5 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 tillgodoses. 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.

*Svenska kyrkan ser positivt på inriktningen med de fyra målen för samhällsbyggande och ambitionerna om en hållbar men vill därtill lyfta in en fjärde dimension av hållbarhet, den andliga och existentiella. till exempel 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.

*Södertörns högskola* efterfrågar tydligare mål/delmål kopplade till kommunens kulturmiljö, kulturarv och kulturhistoria, exempelvis Vårby gravfält (se remissammanställning för utförligare resonemang).

*Stockholm stad, stadsledningskontoret och stadsbyggnadsnämnden*, 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.

*Segeltorps Villaägarförening* kommenterar följande skrivning:

*"Målen ska visa vägen för en hållbar samhällsutveckling i Huddinge fram till år 2050"*

Föreningen 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. Vidare efterfrågas 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 nämnt om hur kommunen vill samarbeta med sina invånare. Dock uppskattar föreningen delmålet "*Vi skapar det framtida Huddinge tillsammans genom att ge förutsättningar för att vara delaktig i samhället och dess utveckling*". Föreningen utgår ifrån att detta är nytt eftersom de inte har upplevt delaktighet hitintills.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* efterfrågar ett tydliggörande om att kommunen enligt remissversionen av förslaget till nytt miljöprogram har som mål att vara klimatneutral 2040. Vidare saknas tillvägagångssätt för att konkretisera de delar av mål 2 och 4 som rör minskad klimatpåverkan.

*Stockholms universitet* menar att 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. Universitetet menar vidare att 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. Sammantaget menar universitetet att 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.

*Kristdemokraterna* konstaterar att översiktsplanen är det främsta styrdokumentet för att precisera avvägningen mellan att utveckla kommunen mot en stor förväntad befolkningsökning och samtidigt bevara kommunens karaktär av trädgårdsstad och friluftskommun.

*Fastighets AB Balder* 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.

*Huge bostäder AB* tycker att planen ger ett bra stöd och en god bild av kommunens inriktning i framtiden och är tydligt förankrad i kommunens vision och målbeskrivning.

*Huddinge pensionärsråd* tycker att planförslaget ger en mycket bra, delvis spännande och pedagogisk beskrivning av kommunens framtida utveckling.

*Förskolenämnden* är positiv till den utveckling som föreslås av översiktsplanen.

*Arena Huddinge* ser positivt på översiktsplanens fyra mål. I samspel med de övriga målen som beskrivs är målet ett levande och växande Huddinge viktigt för att Huddinge ska kunna ta på sig ledartröjan i regionens utveckling.

*Privatperson 28 i Fullersta* tycker att målen är flummiga och kommenterar samtliga. Mål 1: Kommunen behöver inte växa. Först bör dagens problem hanteras såsom överbelastad kollektivtrafik, för tät biltrafik, dåliga vägar och ökande luftföroreningar. Mål 2: Bevara Huddinge som en förort till naturen, sluta urbanisera och bebygga friluftsområden. Vi som bor här vill bo på landet, annars hade vi flyttat till stan. Se i stället till att lappa ihop kommunikationer samt vatten och avlopp. Mål 3: Urbanisering leder till förslumning. Fundera på hur befintliga höghusområden ska bytas upp och integrationen ska förbättras. Mål 4: Det framgår inte vad målet om minskad klimatpåverkan syftar till. Vackra ord?

*Privatperson 46 i Fullersta* tycker att översiktsplanen borde ta större hänsyn till slutsatserna i IPCC:s rapporter som utgör avgörande och icke förhandlingsbara ramar för samhällsplaneringen. Synpunktslämnaren lyfter att samhället behöver en transformation. Genomgripande förändringar på processer och beteenden på alla nivåer: På individnivå, samhällsnivå, i näringslivet, våra institutioner och regeringar. Att vi måste omdefiniera vårt sätt att leva och konsumera. I ÖP:s fall påverkar detta alla de fyra målen men särskilt mål 2 och 4. I detta ljus uppfattas Mål 4 som 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. Synpunktslämnaren efterlyser en klimatbudget för Huddinge. Vidare påpekas att nuvarande förslag beskriver en tillväxt som framstår som orealistisk och oseriös mot ljuset av dagens utmaningar och kriser. Slutligen understryker synpunktslämnaren vikten av att Huddinges skyddade natur och skogsområden skyddas till varje pris. För den biologiska mångfaldens, koldioxidupptagningens och ytterst den mänskliga livsvävens skull.



*Privatperson 47 i Högmora saknar utvärdering av målen i föregående ÖP 2030. Exempelvis finns inte målet om att uppnå en kvot på 1,0 för antalet arbetstillfällen i relation till antalet förvärvsarbetande Huddingebor i den nya översiktsplanen. Beror det på att målet uppnåtts eller har det utgått?*

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna på översiktsplanens mål. Då målen är politiskt beslutade av Kommunfullmäktige i december 2020, vilket framgår under rubriken Fyra mål för en hållbar samhällsplanering, kommer inte målen att justeras utifrån inkomna synpunkter.*

*Förhållningssätt till kulturmiljö, kulturarv och kulturhistoria i planeringen har tydliggjorts under rubriken God arkitektur och gestaltning.*

*Målsättningen om att kommunen ska vara klimatneutral 2040 som återfinns i remissversionen av förslaget till nytt miljöprogram har lagts till i översiktsplanen under rubriken Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning, samt i inledande avsnitt om Nationella mål under rubriken Agenda 2030 – från globalt till lokalt.*

*Översiktsplanen behandlar de områden där samhällsplaneringen kan bidra till minskad klimatpåverkan, vilket i första hand är kopplat till transporter, bostäder och byggnation, avfallshantering samt energiproduktion/energiförbrukning. Frågan om kommunen ska anta en koldioxidbudget innebär ett separat politiskt beslut och ligger utanför överstiksplanens påverkansområde.*

*Målen i Översiktsplan 2030 har inte utvärderats inom ramarna för den reviderade översiktsplanen. Däremot genomförs en årlig uppföljning av målen i Översiktsplan 2030, vilken redovisas i andra sammanhang.*

*Gällande synpunkter på verksamhetsområde under utredning i anslutning till Jordbro, samt påverkan på riksintresse för kommunikationer så bemöts de specifikt under "Geografiska inriktningar – Verksamhetsområden" samt "Riksintressen". Verksamhetsområde under utredning i anslutning till Jordbro har utgått ur planförslaget inför granskning.*

### **Utgångspunkter i planeringen**

*Länsstyrelsen tycker att översiktsplanen för tydlighets skull bör innehålla en rubrik "Förenlighet med regionplan RUFS 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. 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.*

*Länsstyrelsen ser att kommunen har en ambitiös målsättning för bostadsbyggandet som innebär en större befolkningsutveckling än den som beräknas i RUFS.*

*Trafikverket påpekar att Kommunens mål för befolkningsutveckling är höga och ligger över utveckling enligt RUFS 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. Trafikverket konstaterar att biltrafiken sammantaget kommer öka även om ambitionen att det totala trafikarbetet ska minska framgår i planen (se utvecklat resonemang i remissammanställning).

Trafikverket efterfrågar ett tydligare förhållningssätt till nollvisionen i avsnitt om mål och andra relevanta delar, ett ökat fokus på fotgängare och cyklister inom ramen för nollvisionen vore önskvärt. Trafikverket vill även lyfta fram utgångspunkter rörande trafiksäkerhet som hållbarhetsaspekt, kopplat till barnkonventionen samt det ökande antalet äldre som skadas i fallolyckor i vägmiljö.

*Huddinge pensionärsråd* undrar hur kommunen räknar ut befolkningsutvecklingen. Räknar man med en befolkningsrörelse inom landet, eller ett mycket högt barnafödande? Planen räknar med en ökning allt mellan 30 000 – 60 000 nya invånare fram till år 2050. Med samma beräkning skulle Sveriges befolkning öka med mellan 3-6 miljoner invånare.

*HSB Brf Förstugan & Brf Rådstugan* är kritiska mot den starka befolkningsökning som beskrivs i förslaget. Att öka befolkningen med till 185 000 till år 2050 (64 %) och hänvisa dessa till redan tätbebyggda områden innebär en våldsam press på inte minst kollektivtrafiken. Föreningarna påpekar att RUFSS har ett lägre inriktningsmål om 145 000 invånare.

*Region Stockholm* vill 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. Relationen mellan utvecklingsplanerna 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 kan vidare 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.

Under det *digitala samrådsmötet med fokus på Vårby och nordvästra Huddinge den 3 februari 2022* framfördes följande:

- Varför siktar man på att få ytterligare 72000 invånare mellan 2020 och 2050? det är ju en ökning med ca 65%. Den regionala utvecklingsplanen planerar ju för en betydligt lägre siffra. Skillnaden är ju hela 40000 individer i dessa planer. Att tränga in dessa i redan täta områden påverkar





oss invånare mycket. Med tanke på nuvarande och troligen kommande pandemier är det en klok satsning?

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. En kompletterande trafikanalys utifrån Trafikverkets basprognos har genomförts och bilagts som ett planeringsunderlag till översiktsplanen. En hänvisning till nollvisionen har lagts till under avsnittet Hälsosamma och säkra livsmiljöer.*

*Hur scenarion för befolkningsutvecklingen har räknats fram finns beskrivet under rubriken Utgångspunkter i planeringen - Hur många människor planerar vi för? Scenariona utgår från olika antaganden om bostadsbyggnation, födslokal med mera. Den höga beräknade befolkningsutvecklingen är ett resultat av högt satta bostadsmål, vilka är beslutade i samband med Sverigeförhandlingen kommunen undertecknat tillsammans med staten. Bostadsmålen är inte beslutade i översiktsplanen utan en utgångspunkt planen förhåller sig till och beskriver hur de kan genomföras.*

*Det är korrekt att kommunens scenario är högre bedömt än vad som är utgångspunkt i RUFSS 2050. Förhållandet mellan bostadsmål, befolkningsutveckling samt de siffror för bostadsutveckling som anges under respektive geografiskt område i planen har inför granskning förtydligats under rubriken Utgångspunkter i planeringen - Hur många människor planerar vi för? Covid-19 pandemin har inte förändrat kommunens planerade befolkningstillväxt, men stärker behoven av att planera för hälsosamma och fungerande närmiljöer i bostadsområden.*

*Relationen mellan utvecklingsplanerna och översiktsplanen har tydliggjorts under rubriken Regionala stadskärnor och utvecklingsområden.*

*Planförslaget har inför granskning kompletterats med en rubrik under mellankommunala intressen om förenlighet med regionplanen, samt förtydliganden gällande detta.*

### **Agenda 2030 – från globalt till lokalt**

*Arena Huddinge uppskattar att Huddinge nämner sin position i det globala sammanhanget, men tycker samtidigt att Huddinges roll i regionen såväl som Huddinges koppling till Stockholm kommuns och regionens tillväxt borde lyftas tydligare i översiktsplanens inledning.*

### **Förvaltningens svar**

*Huddinges roll i regionen finns beskrivet under rubriken Agenda 2030 – från globalt till lokalt. Kopplingen till grannkommuners och övriga regionens utveckling beskrivs även under Mellankommunala och regionala intressen, samt bland de sakfrågor där det bedömts vara relevant. Förvaltningen anser att Huddinges roll redan finns beskriven i tillräcklig utsträckning.*



## Plankarta

### Markanvändningskarta

*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. Länsstyrelsen ser vidare att starka och svaga gröna samband i översiktsplanen inte stämmer helt överens med kartunderlaget i RUFSS 2050. Här bör kommunen se över underlaget och tydligare motivera eventuella avvikelser i förhållande till RUFSS 2050.

*Trafikverket* framför följande synpunkter på markanvändningskartan:

- Det borde framgå tydligare vad som är befintlig och planerad infrastruktur.
- Väg 259 redovisas 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.
- Trafikverket har studerat utredningsstråket för regionalt cykelstråk genom Flemingsbergsskogen inom projekt Tvärförbindelse Södertörn och alternativet har avförts. Trafikverket kommer inte driva 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. Arbetet 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.
- 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.

*Region Stockholm* anser att den digitala översiktsplanen är ett positivt steg mot en ökad tillgänglighet, men markanvändningskartan kan med fördel utvecklas. En utvecklingspotential består i att kärnorna är svåra att utläsa på kartan. Detta kan med fördel justeras i linje med kommunens ambitionsnivå att utveckla de regionala stadskärnorna.

*SVOA* ser positivt på att dagvattenanläggningar, inklusive översvämningssytor, framgår i markanvändningskartan men önskar dock ett förtydligande gällande vilka anläggningar som är befintliga respektive vilka anläggningar som det planeras för. Vidare påpekas att rubrikerna under ”Inriktning -geografiska



områden” bör finnas som lager i den digitala markanvändningskartan. Det är ottydligt 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. Avslutningsvis är hänsynskartan 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.

*Haninge kommun* 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 RUF.

*Vårby-Fittja hembygdsförening* menar att planens kartmaterial är svårare att läsa och tyda än föregående översiktsplan.

*Drevvikenpartiet* menar att det inte är 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.

*Huddinge Samhällsfastigheter* tycker att det är oklart om det är någon skillnad mellan ”Utvecklingsområde under utredning ÖP” och ”Utvecklingsområde pågående fördjupning ÖP.”

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* tycker att färgskalan på lagren som visar infrastruktur i kartan är svåräst i utskrivet format (s. 16). Nämnden lämnar även synpunkter på användningen av namn i planen som 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 bygglövs- och tillsynsnämnden. Följande felaktigheter har identifierats:

- *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).

*Privatperson 20 i Fullersta* påpekar att kartorna är grova och menar att utpekande av odlingslandskap runt hela Ormlången är väl schematiskt. Vidare efterfrågas namn på fler stadsdelar samt namn på större gator. Slutligen påpekas att symbolsättning och teckenförklaring inte fungerar i alla externa webbläsare.

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Vad som är befintlig och planerad infrastruktur har förtydligats i kartans attributtavell. Gällande väg 259 har vi förtydligat i text och i attributtavell att särskild process krävs för vägen ska övergå till kommunalt väghållarskap. Markanvändningskartan visar önskad markanvändning år 2050, varför vägen fortsatt pekas ut som kommunal väg i kartan. Gällande omledningsväg har vi inte gjort någon åtgärd i översiktsplanen, men vi kommer att beskriva det närmre i den vägtrafikplan som är under framtagande. Gällande cykelstråket utmed Glömstavägen har vi förtydligat i kartans attributtavell samt i text att stråkets funktion kan komma att förändras.*

*Gällande verksamhetsområde under utredning i Lissma, vid gränsen mot Haninge, Jordbro som fanns med i samrådsförslaget så har detta område utgått i granskningsversionen bland annat på grund av inkomna synpunkter från Länsstyrelsen och klimat- och stadsmiljönämnden. Områdets utveckling som verksamhetsområde bedöms vara osäkert och få alltför stora negativa konsekvenser på naturvärden och riksintresse för friluftsliv. Området är i stället utpekade som skogsområde, för fortsatt bevarande.*



*De regionala stadskärnorna märks ut i kartan med en yttre linje, vilket förvaltningen anser vara en tillräcklig markering i markanvändningskartan. Granskningsversionen har även kompletterats med en utvecklingsinriktning på karta, vilket är en strategisk karta som visar den övergripande utvecklingen i kommunen, där de regionala stadskärnorna har en mer framträdande position.*

*I kartans attributtabell anges om dagvattenanläggningarna är befintliga eller planerade, inget ytterligare förtydligande har gjorts.*

*Det stämmer att rubrikerna i planens textdel inte är direkt överensstämmande med lagren i markanvändningskartan. Det beror på att exempelvis avsnittet "Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområdena samt landsbygd" omfattar flera olika lager i markanvändningskartan. För att guida läsaren finns i stället ett utsnitt av kartan med de lager som är aktuella för respektive avsnitt i direkt anslutning till texten.*

*Betydelsen av de gröna pilarna i markanvändningskartan har förtydligats. De gröna svaga sambanden för den regionala grönstrukturen återfinns i hänsynskartan. I planens textdel har vi förtydligat skillnaden på de kommunala och regionala gröna pilarna samt gjort tydligare hänvisningar till vart man hittar dem.*

*Färgsättningen i kartan har setts över för att bli tydligare avseende vägnät och cykelnät, vars färgsättning var närliggande. Felaktig namnsättning i karta och text har justerats.*

*Det stämmer att kartorna är schematiska, översiktsplanens uppgift är att redogöra för den övergripande markanvändningen i hela kommunen. Att en yta är utmärkt exempelvis som odlingslandskap betyder därför att det är den huvudsakliga markanvändningen i området, men att kategorin även kan inrymma exempelvis befintliga byggnader och skogspartier. För namn på gator och liknande hänvisas läsaren till andra typer av kartor.*

*Kommunen har mellan samråds- och granskningskedet bytt webbkartesystem, vilket förhoppningsvis löser de problem som funnits kopplat till vissa webbläsare med att öppna lager, samt att visa symbolsättning och teckenförklaring.*

*Gällande förtydliganden av elnäten, så har attributtabell förtydligats med information om vad som utgör transmissions – respektive distributionsnät.*

## Hänsynskarta

*Länsstyrelsen lyfter att skiktet Miljö kvalitetsnormer sjöar god status ÖP 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 kartskikten. Sådan information skulle kommunen med fördel kunna komplettera översiktsplanen med.*

*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 svåränvänd. Kulturmiljö kan med fördel förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

### ***Förvaltningens svar***

*Förvaltningen tackar för synpunkterna, men instämmer inte i att kulturmiljö ska redovisas i markanvändningskartan då den inte utgör markanvändning i sig utan snarare en klassificering av byggnader och miljöer. Dessutom rekommenderar Boverket i sin modell för digitala översiktsplaner att kulturmiljö redovisas i hänsynskartan.*

*Det omnämnda kartsiktet har bytt namn för att undvika missförstånd om att god status redan råder i de utpekade sjöarna. Inget ytterligare kartsikt har lagts till, däremot har planhandlingen inför granskning kompletterats med en tabell som redovisar aktuell status i sjöar och vattendrag, under avsnittet "Vattensystem i balans".*

### **Inriktningar – hela kommunen**

Ett levande och växande Huddinge

#### ***God arkitektur och gestaltning***

*Länsstyrelsen* anser att det finns anledning att ge mer konkret vägledning i översiktsplanen gällande hur kulturmiljövärden ska hanteras i efterföljande planering. Länsstyrelsen saknar även en övergripande redogörelse för kommunens fornlämningar, som är skyddade enligt 2 kap. kulturmiljölagen, i översiktsplanen och hur dessa ska hanteras.

*Svenska kyrkan* menar att kulturmiljöfrågor omnämns för lite i översiktsplanen, det är 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 solitärer utan att även den omgivande miljön bevaras vilket ger människor en totalupplevelse av det förgångna.

*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 RUFSS 2050 och Kulturstrategi för Stockholmsregionen, som är en del av RUFSS 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.



Vidare efterfrågar regionen en beskrivning av kulturmiljö som allmänt intresse och upplysningar om hur kommunen förhåller sig till detta. Regionen föreslår även att begreppet kulturmiljö förklaras i planens ordlista, för att underlätta förståelsen för kulturmiljöers potential hos allmänheten.

*SVOA* (s. 21 "I Huddinges utvecklingsområden bygger vi tätt") understryker vikten av 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.

*Stockholms universitet* ser att arkitektur och gestaltning är en viktig komponent för att uppnå översiktsplanens mål. 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.

*SFAB* föreslår att isfria ytor kan anläggas för att skapa en genomtänkt och välplanerad gestaltning. 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.

*Kristdemokraterna* understryker behovet av en god arkitektur och god gestaltning för att skapa långsiktigt hållbara miljöer när så många nya byggnader kommer att uppföras i kommunen. Partiet ser gärna att det finns en tydlig referens till kommunens arkitekturstrategi i översiktsplanen och att den ska beaktas vid alla större exploateringsprojekt.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* menar att 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 (s. 20, punkt 2).

Nämnden menar vidare att 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” (s. 20, punkt 6).

*Privatperson 27 i Sjödalen* understryker vikten av att bevara kommunens kulturskatter och bevara den befintliga karaktären i områden istället för att bygga på höjden. Författaren menar att benämmandet av bostadsbyggande som utveckling är ett skämt och att förtätning med flerbostadshus i villaområden inte gagnar kommuninvånarna.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Granskningsförslaget har kompletterats med information och ställningstagande om fornlämningar i kommunen.*

*Granskningsförslaget har kompletterats med tydligare ställningstaganden samt nulägesbeskrivning när det gäller kulturmiljöfrågor och kulturvärden. I respektive område har det förtydligats när utpekad utveckling sammanfaller med värdefulla kulturmiljöer för att underlätta för efterföljande planering. Planförslaget har också förtydligats med hur antikvarisk kompetens och utredningar kan behövas i såväl planskede som i bygglovsskede.*

*I granskningsförslaget lyfts att kulturmiljöer i första hand bör användas som en resurs i utvecklingen. I den efterföljande planeringen behöver fortsatta avvägningar ske i hur kulturmiljöerna kan tas tillvara. Till stöd för det finns Huddinge kommuns kulturmiljöprogram där en inventering skett av kulturmiljöer i kommunen, samt medskick kring hur hänsyn bäst tas. Granskningsförslaget har även kompletterats med text för att förtydliga hur gestaltungsprinciper kan tas vidare och säkras i planbestämmelser och avtal. Ordlistan har kompletterats med begreppet kulturmiljö.*

*Att dra fjärrvärmeledning under marken för att skapa isfria ytor till exempel vid äldreboenden och tågstationer kan vara ett bra förslag, men frågan hanteras inte närmare i översiktsplanen.*

*Redan i samrådsversionen av översiktsplanen betonas vikten av att utgå från platsen. Planförslaget har också i jämförelse med tidigare förslag förtydligats var kompletteringar främst är önskvärt.*

### **Ett bra vardagsliv**

*Föreningen Huddinge Kulturhus* instämmer i ambitionerna om att främja kommunens kultur- och föreningsliv. Det ges dock inte tillräckliga förutsättningar för att leva upp till ambitionerna. Föreningen önskar fortsatta ansträngningar för att utveckla och ge utrymme och förutsättningar för att tillgängliggöra kulturarvet samt levande kulturverksamheter i hela kommunen. Hänvisning görs till en undersökning från Myndigheten för Kulturanalys som säger att Huddinge ligger på plats 23 av 26 bland Stockholms kommuner när det gäller utgifter för kulturverksamheter. Vidare understryker föreningen 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 och vara öppet vardagar och helger både dagtid och kvällar för kulturarbetare och allmänhet. Avslutningsvis betonas





kulturens avgörande roll för att kommunen ska kunna bli en av de tre populäraste kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i.

*Huddinge Samhällsfastigheter* efterfrågar ett ställningstagande för att hantera konflikten mellan det täta stadsbyggnadsidealet och tillgången till friyta. Bolaget efterfrågar även att KSF anger även riktlinjer om hur kommunala lokaler såsom skolgårdar ska utformas och användas utanför verksamhetens öppettider, antingen i beställning eller funktionsprogram. Vidare påpekar bolaget att äldreboende och LSS-boende inte ingår i definitionen av *grundläggande samhällsservice* och att detta borde förtydligas.

*Förskolenämnden* påpekar behovet av att hela kommunens utveckling tas i beaktning i översiktsplanen. Även i befintliga områden som inte omfattas av utvecklingsplaner finns ett behov av att säkerställa god status på förskolor och andra ytor där barn befinner sig. Förskolor i sämre skick kan komma att behöva större åtgärder eller behöva ersättas vilket kan innebära betydande investeringar för kommunen. Nya förskolor bör placeras i kollektivtrafikhöga lägen för att underlätta för familjer. Nämnden påpekar också behovet av att tidigt ta säkerställa ytor för förskolor och lekplatser tidigt i alla områden som planeras och påminner om att barnkonventionen alltid ska ligga till grund för all samhällsplanering. Kopplat till detta bör även områden där barn vistas ses över gällande säkra skolvägar. Till exempel att säkerställa god orientering i området, god belysning, breda trottoarer och trafikljus på viktiga punkter.

*Grundskolenämnden* delar Förskolenämndens yttrande, men med betoning på att säkerställa tillgången till grundskolor. Nämnden lyfter även att områden bör planeras för att underlätta att barn i äldre åldrar kan ta sig mellan skola, hem, vänner och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt för att uppmuntras att bli en självständig individ.

*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. Nämnden påpekar även behovet att kollektivtrafiken tillgängliggörs i så hög grad som möjligt för alla personer som nyttjar nämndens verksamheter.

*Kultur och Fritidsnämnden* 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. Förvaltningen lyfter också behovet av en tydligare inriktning kring nivån på framtida lokalutbud i kommunens delar ur ett kultur- och fritidsperspektiv. Nämnden ser att översiktsplanen tar höjd för kraftig väntad befolkningsökning på drygt 60% fram till år 2050 och konstaterar att trycket på kommunal service kommer öka i motsvarande grad. Förvaltningen saknar även kopplingar till kommunens nyligen antagna idrottspolitiska program.



Barnen i årskurs två på Vistaskolan tycker att det är mycket viktigt att översiktsplanen möjliggör för alla barns möjlighet till aktiviteter, lek och fysisk rörelse för att de ska må bra. Näst efter hemmet och skolan pekar flera barn ut platser och lokaler för aktiviteter som bra platser i kommunen. Utöver detta nämns specifikt behovet av ytterligare anläggningar. Bland förslagen nämns en rolig och lekvänlig simhall, i Flemingsberg och/eller centrala Huddinge eller i Vistaberg som skulle kunna heta "Krukan". En hockeyhall i Glömsta, en ny idrottshall som borde kallas "Zebran", konstgräsplaner vid Vistaskolan och vid Honungsparken samt en rullskidskohall med svåra ramper i centrala Huddinge. Vistaskolans skolgård föreslås rustas upp med bland annat en skridskobana, lekpark i skogen med kojor, en stor gunga. Nya lekplatser med färgglada teman föreslås i centrala Huddinge, Vistaberg, Glömsta, Kästa, Honungsparken och vid Bidrottningens väg samt skogslekplatser i Glömsta och Vistaberg. Slutligen uttrycks en önskan om ett gult, svart och rött bibliotek i Vistaberg. Sammantaget uttrycker barnen en önskan om att kommunen ska tillgodose behovet av lokaler, ytor och platser för lek och fritidsaktiviteter samt att i allmänhet underlätta villkoren för föreningslivet. Det beskrivs även hur aktiviteter bör vara gratis och lättillgängliga med kollektivtrafik, cykel och för fotgängare.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Vi har utvecklat texten om hur vi ökar förutsättningarna för att tillgängliggöra kultur i hela kommunen. Vi har även kompletterat med en beskrivning av behovet av kulturverksamheter i kommunens samtliga delar på likartat sätt samt lagt till att vi även prioriterar lokalisering av större kulturverksamheter i kommuncentrum.*

*Vi har tydliggjort principer för lokalisering av förskolor, skolor och annan typ av samhällsservice. Gällande säkra skolvägar ska vi alltid i vår planering ta hänsyn till barns resvägar och att barn kan förflytta sig så säkert som möjligt. På vilket sätt detta görs är dock platsberoende och lämnas till efterföljande planering att hantera.*

*Målkonflikten mellan förtätning och tillgång till friyta beskrivs i översiktsplanen och hanteras genom att i efterföljande planering följa kommunens riktlinjer för storlek på friyta vid förskolor och skolor. Hur kommunala lokaler och skolgårdar ska utformas lämnas till efterföljande planering och projekt att beskriva.*

*Gymnasieskola, äldreboende och LSS-boende ingår inte i vår definition av grundläggande samhällsservice (se ordlista för definition). Däremot är dessa delar av den övriga samhällsservices som kommunen erbjuder, vilket har beskrivits tydligare.*

*Förvaltningen har säkerställt att det idrottspolitiska programmets innehåll finns omhändertaget i tillräcklig omfattning i översiktsplanen. Förvaltningen har lagt till idrottspolitiska programmet som planeringsunderlag till översiktsplanen.*

*Förvaltningen tackar för idéerna kring nya fritids-, lek- och idrottsplatser. Dessa frågor hanteras dock inte översiktsplanen, utan det är vår kultur- och fritidsförvaltning som bedömer behovet av olika typer av kultur- och fritidsverksamheter runt om i kommunen. Innehåll och utformning av skolgårdar och lekplatser hanteras också i den efterföljande planeringen. Förvaltningen har i planen*



*förtydligat vikten av fysisk aktivitet hos barn samt hur vi planerar för god tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter för barn.*

### *Varierat och kreativt näringsliv*

*Svensk handel* vill att planen tar höjd för de omvälvningar handeln genomgår just nu med digitalisering, med ändrade besöksflöden, nya transportbehov samt värnar bilens funktion i dagens handel. 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.

*Kristdemokraterna* instämmer i behovet av plats för företag som vill etablera sig i eller expandera i Huddinge. Även om partiet ser att det finns ett stort behov av fler tjänste- och kunskapsföretag i kommunen är det dock tveksamt om enbart dessa ska prioriteras utan vill att översiktsplanen även tar hänsyn till etableringar av mer traditionell industriell verksamhet, hantverk och småskalig handel.

*Arena Huddinge* ser positivt på att näringslivsutveckling lyfts på tydligt sätt men understryker samtidigt 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 arbetstillfällen ska prioriteras och beaktas i kommunens kommande utveckling måste finnas.

*Barnen i årskurs två på Vistaskolan* lyfter vikten av att affärer, restauranger och nöjesutbudet i kommunen också riktar sig mot barn.

*Föreningen Huddinge Kulturhus* lyfter att kulturens ekonomiska potential inte framgår i översiktsplanen men återfinns i Huddinges kulturpolitiska program. Kommunen har en viktig roll att spela för att stimulera kreativa och konstnärliga företagsetableringar som kan bidra till att öka attraktionen för att både bo och arbeta i Huddinge samt att ha kommunen som besöksmål.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna.*

*När det rör synpunkter på att ge förutsättningar för handeln, så ser förvaltningen att det är en av Huddinges största och viktigaste branscher för sysselsättning. Den genererar varje år tusentals besökare i Huddinges större handelsområden Kungens kurva och Länna. I översiktsplanen beskrivs att vi i områden med en blandning av mer storskalig handel samt bostäder och andra funktioner arbetar med zonerings för att på ett bra sätt kunna förlägga verksamheter och bostäder intill varandra. Detta har förtydligats i granskningsförslaget.*

*Rörande inriktningen för näringslivet så beskrivs i översiktsplanen behovet av att prioritera olika branscher i olika områden för att ge möjligheter för ett näringsliv*



*som försörjer både andra företag och invånare. Därmed är det viktigt att ge goda förutsättningar både för tjänste- och kunskapsföretag i flera områden, samt att bibehålla och utvidga de verksamhetsområden där stadsstödjande och samhällsviktiga företag som inte kan kombineras med bostäder kan rymmas. I översiktsplanen har dock en avvägning gjorts för ett par kollektivtrafikhärla verksamhetsområden/industriområden, där bedömningen är att dessa områden bör kompletteras med andra funktioner sett till det goda kollektivtrafikhärla läget.*

*När det gäller inriktningen på affärs- och nöjesutbudet så styrs det inte i översiktsplanen. Det kommunen kan göra är att ge möjligheter i detaljplaner och bygglov för exempelvis handel i allmänhet, samt att i dialog försöka locka till sig den typen av aktörer till kommunen. I granskningsförslaget av översiktsplanen har ett tillägg gjorts som handlar just om att kommunen ska möjliggöra för kommersiell service, såsom handel, caféer och restauranger, i bland annat kollektivtrafikhärla lägen, som därmed är möjligt att nå för exempelvis unga utan tillgång till egen bil.*

*Förvaltningen instämmer i beskrivningen av kulturens potential. Granskningsförslaget har kompletterats med kulturella verksamheters potential att bidra till funktionsblandade miljöer under detta avsnitt. Frågan omhändertas också i andra processer och dokument, bland annat i det kulturpolitiska programmet som omnämns, men även exempelvis i utvecklingen av Flemingsberg.*

### *Hälsosamma och säkra livsmiljöer*

*Länsstyrelsen tycker att kommunens ambition att växa främst genom förtätning inom de regionala stadskärnorna och kollektivtrafikhärla 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.*

*Gällande buller ser Länsstyrelsen att kommunens ambition om att den framtida bebyggelseutvecklingen främst ska ske i kollektivtrafikhärla lägen och i anslutning till de regionala stadskärnorna har flera fördelar. Samtidigt riskerar områdena 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.

*Trafikverket* anser att det vore bra med ett avsnitt om behovet av byggnadsfritt avstånd invid statliga vägar och järnvägar (se utvecklat resonemang i remissammanställning).

Beträffande förorenad mark noterar *Länsstyrelsen* 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 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.

Beträffande farligt gods lyfter *Länsstyrelsen* att kommunen behöver 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.



Trafikverket efterfrågar också en komplettering med information om stomljud. Trafikverket anser att 32 dBA L<sub>max</sub>(F) ska tillämpas vid nybyggnad intill statlig infrastruktur.

SVOA (s. 28) föreslår att även skyfallshantering och översvänningsrisker bör nämnas i avsnittet, då dessa är förutsättningar för hälsa och säkerhet.

Segeltorps Villaägarförening menar att de möjligheter till minskning av buller som räknas upp har funnits länge, men att ingenting har hänt i Segeltorp trots upprepad framstöt. Föreningen saknar konkretisering och påpekar att 60 km/tim genom villaområde inte är att ta ansvar för buller idag. Vidare är föreningen skeptisk till att uppfyllandet av ambitionen om att skapa tillgång till solljus eftersom den inte efterföljs i arbetet med lekplatsen på Lövdungen 2.

Brf Trädgården lyfter att översiktsplanen inte beskriver hur kommunen säkerställer tillgången till skyddsrum, vilket inte är fallet i nuläget. Hänvisning görs till MSB:s skyddsrumskarta<sup>1</sup>.

Huddinge samhällsfastigheter menar att förskole- och grundskolegårdar behöver prioritera en blandning mellan sol och skugga, inte bra att prioritera bara sol som kommentar på följande delmål:

*“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.”*

Bygglövs- och tillsynsnämnden lämnar följande synpunkter på avsnittet:

- Det är motsägelsefullt att planen säger att vi planerar för bostäder och andra platser där människor vistas för att luftkvaliteten och bullernivåer ska bli så goda som möjligt, samtidigt som planeringen primärt sker i närhet av trafikleder och annat där luftkvaliteten och bullersituationen kan anses vara värst. Det kan vidare 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. (s. 28, punkt 1).
- Förskolegårdar bör inkluderas i skrivning (s. 28, punkt 2).
- 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 (s. 28, punkt 7 och 8).

Nämnden ser även gärna ett förtydligande om hur kompetens inom olika delar av kommunens organisation ska tas tillvara och i vilka skeden av samhällsbyggnadsprocessen dessa kontaktas. Det påpekas även att det bör finnas riktlinjer eller andra styrdokument som tydliggör hur föroreningsfrågan uppmärksammas i tidiga skeden men även i senare skeden som exempelvis i äldre detaljplaner eller utanför detaljplanelagt område. Det finns

<sup>1</sup><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>



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 slutligen ett generellt ställningstagande till hur kommunen arbetar med att få ”gamla synder”, exempelvis gamla deponier, att åtgärdas.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Förtydliganden har gjorts inför granskning gällande luftkvaliteten, att miljö kvalitetsmålet Frisk luft ska vara utgångspunkten vid all planering i kommunen.*

*Planförslaget har inför granskning kompletterats med en rad förtydliganden gällande buller. En text som beskriver gällande riktvärden för bullernivåer vid nybyggnad av bostäder och att dessa ska följas har lagts till. Avsnittet har också kompletterats med förtydliganden gällande verksamhetsbuller och att det också behöver tas hänsyn till när utveckling sker i områden som idag är verksamhetsområden, samt att det är viktigt med åtgärder framför allt där det finns flera bullerkällor. Kompletteringar har också gjorts för att förtydliga behovet av att minimera en negativ påverkan under byggtid på boende och intilliggande miljö av exempelvis buller och luft genom att byggaktörerna tar fram så kallade kontrollprogram.*

*Planförslaget har även kompletterats under ”inriktningar för geografiska områden” i respektive område som är bullerutsatta med tydligare ställningstaganden gällande kommunens bedömning att utveckling i kollektivtrafiknära lägen väger högre än att inte utveckla i bullerutsatta lägen. Texterna har också kompletterats med förslag och exempel på åtgärder till den efterföljande planeringen. Gällande skrivningar om förskolegårdar inkluderar begreppet skolgård även förskolegårdar i Naturvårdsverkets skrift Riktvärdena för buller på skolgårdar.*

*Planförslaget har inför granskning kompletterats med ett avsnitt om byggnadsfritt avstånd invid statliga vägar och järnvägar, med hänvisning till relevant planeringsunderlag.*

*Avsnittet har även kompletterats med beskrivning av hänsyn vid markföroreningar, och specifikt om att föroreningar som är spridningsbenägna, exempelvis klorerade lösningsmedel, bör beaktas tidigt i processen.*

*Planförslaget har kompletterats med bakgrundstext för transport av farligt gods med hänvisning till relevant planeringsunderlag.*

*Komplettering har också skett gällande behovet av tillgång till skugga på mötesplatser, förskole- och skolgårdar.*

*Planförslaget har inför granskning kompletterats med ställningstagande och bakgrundstext om radonförekomster samt förtydligats gällande trafiksäkerhet och hänvisning till nollvisionen.*



*En hänvisning har lagts till där det framgår att frågor om till exempel skyfall och översvämningrisker hanteras i kapitlet Klimatanpassning för att minska risker.*

*Planeringen av skyddsrum samordnas av myndigheten för skydd och beredskap och är inte en fråga för Huddinges översiktsplan. En utredning pågår på myndigheten gällande om fler skyddsrum bör byggas.<sup>2</sup>*

*Processfrågor om hur kompetens inom olika delar av kommunens organisation ska tas tillvara samt i vilka skeden av samhällsbyggnadsprocessen dessa kontaktas bedömer förvaltningen bäst hanteras i processbeskrivningar eller andra forum, och behandlas därför inte i översiktsplanen.*

## Ett Huddinge i samklang med naturen

### *Välmående grönområden*

*Länsstyrelsen anser gällande den regionala 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.*

*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 inlämningsanspråket 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.*

*Huddinge hembygdsförening menar att intresset för naturområden inte bör begränsas till växtlivet. Åtgärder för bevarande av befintliga torp/byggnader bör stimuleras/tillgodose liksom underhåll och anläggning av vandringsleder. Fornstigen är ett gott exempel. Men detta understryks även vikten av att naturområden med fornlämningar såsom Paradiset, gravfälten i Vista och Vårby, runristad berghäll i Loviseberg m.m. bevaras. Föreningen vill även att kommunens kvarvarande gårdar bevaras oavsett om de är i privat eller offentlig ägo.*

---

<sup>2</sup> [Frågor och svar om skyddsrum \(msb.se\)](https://www.msb.se/fragor-och-svar-om-skyddsrum)





*Svenska kyrkan* påpekar att den prognosticerade befolkningstillväxten innebär att det kommer behövas fler gravplatser. 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.

*SVOA* menar att grönområden bör sammanfalla med lågpunkter i terrängen, där vatten naturligt samlas vid kraftig nederbörd. Ytorna "Större anläggning för dagvatten ÖP" och/eller "Behov av åtgärd översvänningsrisk 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* med oro på det stora området med översvänningsrisk i Loviseberg.

*Stockholm stad, Stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret*, anser att Huddinges gröstrukturplanering 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.

*Naturskyddsföreningen Huddinge* är positiv till att naturreservat görs mer tillgängliga och att nya föreslås, men negativa till att man vill ändra andra befintliga naturreservatsgränser och minska dem. Föreningen 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.

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

*Klimat- och stadsmiljönämnden* påpekar att bevarandeområde eller benämningen pågående markanvändning är två helt olika begrepp. Nämnden för ett ingående resonemang rörande benämningen samt beskriven markanvändning av kommunens naturområden (se remissammanställning). Förvaltningens slutsats är att angivandet av bevarandeområden i markanvändningskartan är en av de viktigaste strategiska frågorna i översiktsplanen, lika viktig som att ange var exploatering av bebyggelse och verksamhetsområden kan ske. Förvaltningen anser att begreppet bevarandeområde ska kvarstå på samma sätt som i kommunens nuvarande översiktsplan.



Klimat- och stadsmiljönämnden noterar att delar av naturreservat 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. 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 det är tveksamt om det är möjligt att justera reservatsgränsen. 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.

Klimat- och stadsmiljönämnden 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”.

Klimat- och stadsmiljönämnden menar att det skulle kunna läggas till något om att skapa ängsmarker istället för gräsmattor under *Välmående grönområden* eller *Närhet till natur och parker*.

Klimat och stadsmiljönämnden ser att det på sidan 40 anges fem platser 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.

*Glömsta Fastighets AB* vill få till stånd en undersökning av möjligheten att upphäva den del av Gömmarens naturreservat som omfattas av Masmö 1:7. Detta för att möjliggöra utveckling av naturnära småhusbebyggelse, vilket saknas i samrådsförslaget enligt bolaget, samt verksamhetslokaler och en förstärkning av kvaliteter på kvarvarande reservatsyta. Bolaget bedömer att förslaget skulle tillföra betydande samhällsnytta och möjliggöra för kommunen att uppfylla sina åtaganden i Sverigeförhandlingen. Kompensation för förlorad naturreservatsmark kan göras i Flottsbro (detaljerad information återfinns i yttrandet, se remissammanställningen).

*Fastighetsägare av Källbrink 1:6* är mycket besvikna på hur de blivit behandlade av kommunen i diskussionen om utvecklingen av fastigheten (se yttrande för utvecklat resonemang). I översiktsplanen vill fastighetsägarna att fastigheten ska



pekas ut så att den möjliggör planläggning av marken. För detta önskar fastighetsägarna att en konstruktiv dialog initieras.

*Huddinge samhällsfastigheter* påminner om att en utredning om reservatsbildning för Flottsbro bör ta hänsyn till befintlig verksamhet på området samt att denna utredning bör ske i dialog med fastighetsägaren (HusF).

*Snättringe sportklubb* beskriver hur föreningen bedriver en omfattande orienteringsverksamhet med skogarna runt om i Huddinge som arena. Föreningens 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. Sportklubben motsätter sig 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.

*Vårby-Fittja hembygdsförening* menar att inga ingrepp på Gömmarens naturreservat kan accepteras i samband med utbyggnaden av Spårväg Syd och att detta även påtalats i remissyttrande till Region Stockholm. Föreningen menar att förslaget att inskränkningar i Gömmarens Naturreservat vid Kungens Kurva 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. Hembygdsföreningen är även beklämd över att ÖP 2050 inte berör hur naturreservaten ska klara av trycket från en ökad folkmängd.

*DeLaval*, fastighetsägare av Björksättra 1:3, uppger om att bolaget har inlett dialog med Länsstyrelsen om inrättandet av naturreservat i Rudträsket och att bolaget ser fram emot att driva denna process i samverkan med kommunen. Bolaget ser även att befintlig lagakraftvunnen detaljplan för golfbana i fastighetens västra del inte längre är aktuell utan snarare bör bevaras till förmån för det rörliga friluftslivet.

*Barnen i årskurs två på Vistaskolan* pekar ut det tätortsnära skogarna som bra platser eftersom de är härliga, roliga att leka i, får en att känna sig fri samt luktar gott av mossa. Samtidigt beskrivs som läskig, särskilt när det är mörkt. Skogen bakom Vistaskolan som används för lek och som skolväg beskrivs som otrygg när det är mörkt. Barnen beskriver ett trasigt hus där det ibland ligger tändstickor och ibland kan det hända märkliga saker. Några tycker att delar av skogen bakom skolan borde vara upplyst på kvällen. Även skogen bakom Glömstaskolan beskrivs på liknande sätt, men av färre elever. Gömmaren beskrivs som en annan viktig målpunkt, inte minst för sjöns varma badvatten. Det beskrivs dock att bryggan kan vara läskig då den sitter inte helt fast utan guppar runt. Barnen ser att ett segelsällskap skulle kunna hålla till vid sjön för att ge alla möjlighet att lära sig segla.

*Privatperson 20 i Fullersta* bor i Vistaberg och ser positivt på att det populära Flottsbro friluftsområde bevaras och menar att området borde göras till naturreservat. Synpunktslämnaren ser negativt på att industriområdet runt Gladö



utökas, området är idag en ”öken” och kommunen borde stoppa ny exploatering av skogen, samt förebygga försämrad vattenkvalitet i Ornlången. Det är vidare negativt att bebyggelsereserven pekas ut vid i ett tätortsnära friluftsområde med oexploaterad skog, höga naturvärden, utan goda kommunikationer men nära Magelungen som har problem med vattenkvalitén. Synpunktslämnaren menar att området borde pekas ut som tätortsnära naturområde. Vidare påpekas att ”entré till större friluftsområde” saknas vid Paradisets naturreservat

*En grupp privatpersoner (nr 50) i Gladö-Lisma är kritiska till att kommunen inte möjliggör för småskalig utveckling i odlingslandskapen och dess omgivning. Argumentationen är att det kommer bli allt svårare att bedriva storskaligt jordbruk i kommunen vilket kan få som konsekvensens att odlingslandskapen växer igen och odlingslandskapen blir till levande museum. Gruppen menar att kommunen för att skapa en levande landsbygd bör möjliggöra för småskalig bebyggelse och etablering i anslutning till odlingslandskapen.*

*Privatperson 15 i Stuvsta påpekar att 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 Ornlångens naturreservat (Ebbadalsvägen), Glömsta ängs naturreservat, Nyboviksbadet osv. De naturliga ängarna är kraftigt skuggade och hävden är för svag. Om ängarna ska bevaras så kommer det att behövas ett mycket större engagemang från kommunen. Här nämns 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 39, besökare i Huddinge, understryker vikten av att bevara den gröna kilen från Gömmaren till Flottsbro med god kontinuitet för passage över Glömstadalen. Tunnlar och broar förespråkas för att inte skapa barriärer eller göra ingrepp på naturen.*

*Privatperson 44 i Skogås understryker vikten av håll 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 heller inte Tvärförbindelse Södertörn. Beslutet behöver rivas upp då det strider både mot klimatmålen och merparten av övriga nationella miljökvalitetsmål.*

*Privatperson 11 i Segeltorp motsätter sig planerna på att göra intrång i Gömmarens naturreservat av ren princip. Naturreservat får under inga omständigheter exploateras för ekonomisk vinning.*

### **Svar från förvaltningen:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna.*

*Planförslaget har inför granskning förtydligats gällande de svaga gröna sambanden, dels genom att förtydliga skillnaden mellan de kommunalt utpekade*



*lokala spridningsambanden och de regionalt utpekade svaga sambanden, dels genom att lyfta fram dem i respektive "inriktning för geografiska områden" för att underlätta för efterföljande planering.*

*De i översiktsplanen utpekade naturområden såsom exempelvis skogsområden, tätortsnära natur med mera, är utpekade för bevarande och hänsyn med grund i såväl värden kopplat till naturen, som värden kopplat till människans behov av rekreation eller andra ekosystemtjänster som naturen kan uppfylla. Dock beskrivs människans behov av tillgång till naturen främst under avsnittet om "Närhet till natur och parker", medan avsnittet "Välstånd grönområden" beskriver det första perspektivet.*

*För utpekade områden för odlingslandskap och skogslandskap gäller en fortsatt inriktning att bevara dessa områden, liksom i nu gällande översiktsplan (Översiktsplan 2030). Avsikten att bevara områdena har förtydligats till granskningsversionen av förslaget i såväl ställningstaganden som i attributtavell i markanvändningskartan. Användningen är fortfarande beskriven som "pågående markanvändning", då vi följer Boverkets ÖP-modell, där benämningen "bevarandeområden" inte finns. Benämningen av Entré större friluftsområde har setts över så att det står samma i text och karta.*

*Förvaltningen instämmer i vikten av en sammanhängande grönstruktur från Gömmaren ner mot Flottsbro, i den regionalt viktiga Bornsjökilen. Den påverkas av Tvärförbindelse Södertörn, men åtgärder för att minimera denna påverkan planeras inom ramen för vägplanen för den kommande vägen. Beskrivningar finns sedan tidigare i översiktsplanen kring att hänsyn behöver tas till Bornsjökilen i utvecklingen av Loviseberg.*

*Inga ytterligare områden för tätortsnära natur har pekats ut till granskningsförslaget, förutom i områdena Skogås och Trångsund där markanvändningen har detaljerats i jämförelse med samrådsförslaget, då de områden med hög biologisk mångfald som inte täckts in återfinns antingen inom utredningsområden, där vi inte specificerar markanvändningen i detta skede, i vissa fall i redan bebyggda områden, eller där annan avvägning gjorts i utvecklingsplanerna.*

*Förvaltningen instämmer i att möjligheterna att hålla odlingslandskapet öppet med andra medel än storskaligt jordbruk bör finnas och har därför vidgat skrivningarna kring möjligheterna för tillkommande bebyggelse på landsbygden något, med hänvisning till just livsmedelsproduktion och att hålla odlingslandskapen öppna. Det beskrivs under avsnittet som rör landsbygden under inriktningar för geografiska områden.*

*Förvaltningen instämmer i att inriktningen bör vara att undvika att ta i anspråk naturreservat för annan användning, utan tvärtom vara en garant för långsiktigt bevarande. Förslaget till översiktsplan innehåller därför bara ett sådant förslag, i anslutning till Kungens kurva där en liten del av Gömmarens naturreservat föreslås utredas för annan användning, utöver de förändringar som sker inom ramen för pågående järnvägs- och vägplanprocess för Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn. Området i Kungens kurva fanns utpekade redan i ÖP*



2030, och är alltså inte något nytt förslag. Planförslaget har till granskningsskedet förtydligats med begränsningar i vad som kan tillkomma i det utpekade området i Kungens kurva, samt att det rör sig om ett upphävande av naturreservat som i sig är en egen process där grunderna för detta noggrant prövas, samt förtydligande kring att synnerliga skäl krävs. Granskningsförslaget av översiktsplanen har i stort kompletterats med beskrivningar av viktiga värden på de platser där ianspråktagande i större omfattning planeras, samt behov av kompensation.

Utpekandet av naturreservatsbildningen i Flottsbro har till granskningsförslaget förtydligats med att det bör ske med hänsyn till pågående och framtida verksamhet på platsen. Den i markanvändningskartan utpekade bebyggelsereserven (i närheten av Högmora) behöver utredas vidare, men i text beskrivs att det viktiga gröna sambandet mot Stockholm bör bevaras. Kommunen ser positivt på De Lavals planer att inrätta naturreservat i Rudträsket och att det område som tidigare planerats som golfbana i stället avses för friluftslivets intressen – det stämmer väl med kommunens intentioner. Inga ändringar har skett i planförslaget.

Vad gäller förslag som rör bebyggelse i utpekade naturreservat eller inom det som tidigare benämnts som bevarandeområden (Masmo 1:4/1:7 samt Källbrink 1:6) så har förvaltningen inte haft i uppdrag att utreda eller föreslå bebyggelse inom naturreservat eller inom tidigare utpekade bevarandeområden utöver sådant som redan är utpekade i tidigare planer eller pågående processer. Den målbild för översiktsplanen som beslutades tidigt i processen ger en tydlig inriktning att utveckling primärt ska ske i anslutning till ett urval av goda kollektivtrafiklägen, samt att värna våra grönområden. Flera av förslagen rör Gömmarens naturreservat och grönområden i anslutning till Gömmaren som är ett grönområde som omges av flera utvecklingsområden, varför ytterligare inskränkningar i detta grönområde inte är lämpligt utöver det som föreslagits i anslutning till Kungens Kurva.

Ett par undantag i kommunen som helhet har gjorts för att föreslå utvidgning av befintliga verksamhetsområden för verksamheter som inte går att kombinera med bostäder. Undantagen har beskrivits tydligare i granskningsförslaget till översiktsplanen. Att sådana förslag finns med beror på att vi omvandlar mycket verksamhetsmark i kollektivtrafiknära lägen, där viss ersättningsmark då behövs. Vid de förslagen finns också beskrivet viktiga naturvärden på platsen och medskick till efterföljande planering rörande kompensation och liknande.

Förvaltningen instämmer i eleverna från Vistaskolan målade beskrivningar av värdet av skogarna och naturen närmast intill bebyggelsen. Värdet av dessa är också något som har förtydligats i detta planförslag jämfört med nu gällande översiktsplan (ÖP2030), genom att peka ut områden som just tätortsnära natur och att de särskilt ska bevaras. Vad gäller skötsel och belysning så är det något som inte styrs i detalj i en översiktsplan, men vi skickar vidare de synpunkter som inkommit till den del av kommunorganisationen som kan hantera det. I avsnittet om jämlika möjligheter och delaktighet säger översiktsplanen att vi alltid ska göra trygghetsanalyser när vi bygger eller har projekt i områden med upplevd



*otrygghet, och då finns möjlighet att göra åtgärder. Förvaltningen instämmer också i beskrivningen och vikten av sjön Gömmaren och det omkringliggande naturreservatet.*

*Vissa fornminnen, såsom runristningen i Loviseberg med mera är beskrivet i översiktsplanen och kommer att beaktas i efterföljande planering. Fornminnen har ett starkt skydd i lagstiftningen. Kapitlet har till granskningsversionen kompletterats med en skrivning om att ersätta gräsmattor med ängsmarker där så är möjligt. Förslaget till översiktsplan har kompletterats med vikten av St. Botvids begravningsplats och dess troliga behov av utvidgning under texten om Loviseberg.*

*En ökad befolkning medför en ökad användning av befintliga naturområden och naturreservat. Det är en fråga för drift och skötsel, men i översiktsplanen beskrivs övergripande att den ökande befolkningen innebär en ökad belastning på naturområden och parker, som får konsekvenser för drift och underhåll i dessa områden. Detta har synliggjorts i avsnittet "nära till natur och parker". Övriga synpunkter om skötsel av betesmarker och dylikt är frågor som inte behandlas i översiktsplanen, men de förmedlas vidare till den del av kommunorganisationen det berör.*

*Förvaltningen instämmer i SVOA:s synpunkt att många lågpunkter sammanfaller med planerad bebyggelse, då de ofta också är belägna i kollektivtrafiknära lägen där kommunen prioriterar utbyggnad. Utpekade områden för bebyggelse ska dock även inkludera utrymmen för skyfallshantering, mindre parker med mera. Skrivningarna i översiktsplanen är förtydligade med att grönytor bör sammanfalla med lågpunkter i områdena. Översvämningsrisken i Loviseberg är känd, och beskriven redan i samrådsversionen av översiktsplanen.*

*I markanvändningskartan till översiktsplanen pekats lokala starka och svaga spridningssamband för vissa signalarter ut. I hänsynskartan pekats de regionala svaga sambanden ut, från den regionala utvecklingsplanen. Förhållandet mellan dessa utpekade samband och skillnaden dem emellan är förtydligad i planförslaget. Förvaltningen är positivt inställd till fortsatt samverkan i planeringen av grönstrukturer över kommungränserna.*

### **Vattensystem i balans**

*Länsstyrelsen anser 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.

Beträffande miljö kvalitetsnormer för vatten tycker Länsstyrelsen att 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 hållbarhetskonskvensbeskrivningen 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 \(lansstyrelsen.se\)](http://Valkommen.till.VISS.lansstyrelsen.se)

Länsstyrelsen ser vidare att 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.

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.

Här nämns vidare 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.





*Stockholm stads, stadsbyggnadsnämnden*, ser positivt på 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 översvämningsrisk och skyfallsproblematik. Vattenskyddsområdet för Östra Mälaren finns 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.

*Naturskyddsföreningen Huddinge* ser med glädje fokuseringen på skötsel och utvecklingen av våra gemensamma grönområden, vatten och vattendrag. Föreningen hoppas 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.

*Botkyrka kommun* påpekar vikten av att de klimatanpassningsåtgärder som planeras för att ta hand om kraftiga skyfall inte påverkar vattenkvaliteten i Albysjön och Mälaren negativt utan bidrar till att miljö kvalitetskravet för kemiskt god status uppnås, vilket inte är fallet i dag.

*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. 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.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* ser positivt på 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 även gärna se att översiktsplanen behandlar utbyggnadsplaner för kommunalt VA samt redovisar områden med enskilt VA.

### ***Förvaltningens svar:***

*Förvaltningen tackar för synpunkterna.*

*Förvaltningen har inför granskning förtydligat den text som fanns om strandskydd med förtydliganden och hänvisningar till beslut om utvidgat strandskydd, samt var strandskyddet kan riskera att sammanfalla med planerad utveckling.*

*Dagvattenstrategin ska uppdateras, synpunkter på denna tas med till det arbetet. Granskningsförslaget av översiktsplanen har kompletterats med beskrivningar av behovet av dagvattenhantering i gatumiljön. SVOA kommer givetvis göras delaktig i det fortsatta arbetet. Förslaget till översiktsplan innehåller redan sedan*



*Samrådskedet bredare skrivningar kring att förbättra vattensituationen och bidra till att miljö kvalitetsnormerna uppnås.*

*Planförslaget har inför granskning kompletterats med en tabell över aktuell status gällande miljö kvalitetsnormer i vattenförekomsterna, samt en övergripande beskrivning av vilken typ av åtgärder som kan komma ifråga. I övrigt hänvisar vi frågan vidare för fördjupning i efterföljande planering.*

*Planförslaget inför granskning har kompletterats med skrivningar kring vattenskyddsområdet Östra Mälaren, men det visas fortsatt inte i hänsynskartan. Förvaltningen instämmer i att varken Mälaren eller Albysjön ska påverkas negativt av några klimatanpassningsåtgärder.*

*I översiktsplanen pekade inte några reservvattentäkter för dricksvatten ut. Dock finns grundvattentäkter vid Huddinge sjukhus samt vid Vårby källa som i princip kan göras om till dricksvattentäkter. Dessa finns beskrivna i översiktsplanen redan i samrådsversionen av översiktsplanen, och beskrivningen kvarstår.*

#### *Nära till natur och parker*

*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 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 försämrade funktion som omfattar såväl minskade förutsättningar för den regionala gröstrukturen och den gröna infrastrukturen som försämrade upplevelser för besökarna.*

*Stockholms universitet ser positivt på att översiktsplanen gynnar och försöker värna kommunens naturområden. 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.*

*Kristdemokraterna 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.

*Huddinge Botkyrka Trädgårdsförening* anser att kommunen behöver rikta ett större fokus mot att tillgängliggöra natur och grönska i den enskilde individens nära vardagsmiljö. Föreningen hänvisar till en studie<sup>3</sup> som föreslår införandet av principen 3-30-300. Dvs. att varje invånare ska kunna se minst tre träd från sitt fönster, att 30 procent av marken ska skuggas av träd samt att alla ska ha ett maximalt avstånd om 300 meter till ett grönområde. Detta bland annat för att motverka värmeöar. Föreningen menar vidare att kommunen och privata aktörer snarast bör anta en policy om att plantera två nya träd i anslutning till varje borttaget träd. I sammanhanget påpekas att träd skyddar mot buller.

Trädgårdsföreningen föreslår att mer grönska kan skapas genom skapandet av fler, odlingslotter, pallkragar, stadsträdgårdsodlingar och en hälsoträdgård vilket kan bidra till att öka kommunens grad av självförsörjande. Föreningen hänvisar även till de psykiska och fysiska hälsofördelarna samt de sociala fördelarna med trädgårdsarbete. I samma anda som att alla människor ska kunna finna grönska i sin närhet så föreslås att den växtlighet som planteras ut i kommunen i huvudsak ska vara ätlig. Frukträd skapar lika mycket skugga och bullerskydd som ett prydnadsträd, men kan glädja så många fler. Detta skulle även utveckla Huddinges miljö för pollinerande insekter. Slutligen poängterar föreningen att kommunen borde ta underhåll och skötsel av grönskan på större allvar.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* tycker att planen kan förtydligas kring hur det planeras för att uppfylla riktvärden för buller vad gäller friluftsområden och andra rekreativsområden.

*En grupp privatpersoner (nr. 50) i Gladö-Lisma* menar att det är felaktigt att klassa Ebbadalsvägen som tyst område på grund av buller från väg 259 samt kommande buller från Tvärförbindelse Södertörn. Om hänsyn behöver tas till sjön Örlångens stränder bör gränsen istället gå längs Ebbadalsvägen där det idag redan finns bullerplank.

*Privatperson 43 i Stuvsta* tycker att användningen av Sjödalsparken borde utvecklas för att uppfylla mål 3. Ett Huddinge som håller ihop. Olika grupper skulle kunna hålla aktiviteter som annonseras i lokaltidningen. Även scenen i Rådsparken borde användas oftare (Se remissammanställningen för förslag på aktiviteter).

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Översiktsplanen har inför granskningsskedet förtydligats kring behovet av att öka resurserna för drift och skötsel när besöksstrycket i våra parker, naturreservat och övriga naturområden övar i samband med att befolkningen ökar.*

*Redan i samrådsförslaget av översiktsplanen fanns ställningstaganden om att det bör vara max 300 m till ett mindre grönområde samt park, samt 800 meter till*

---

<sup>3</sup> <https://iucnurbanalliance.org/promoting-health-and-wellbeing-through-urban-forests-introducing-the-3-30-300-rule/>



*större grönområde. Detta kvarstår i granskningsförslaget. Granskningsförslaget har kompletterats med att det utifrån målsättningen att ha 300 meter till park finns ett antal bristområden i kommunen där närhet till park saknas för att tydliggöra till efterföljande planering.*

*Förvaltningen har till granskningsskedet gjort en egen avgränsning av den schematiska avgränsningen av riksintresse för rörligt friluftsliv, samt förtydligat ställningstagandet kopplat till detta. Se även under riksintressen.*

*Frågor som lyfts av remissinstanserna om till exempel park- och lekplatsprogrammen, vikten av träd, odlingslotter och miljöer för pollinerande insekter är viktiga aspekter som tas med till efterföljande planering.*

*Befintliga och planerade parker ingår i kategorin tätortsnära natur samt ytterligare mindre parker i samtliga bebyggelselager i kartan. Detta har förtydligats till granskningsförslaget. I markanvändningskartan redovisas enbart stadsdelsparker, på samma sätt som i samrådsförslaget.*

*Förvaltningen instämmer i att det finns många fördelar med odling i stadsmiljö, och planförslaget innehåller redan ställningstaganden kring att utveckla småskaliga odlingsmöjligheter i och i anslutning till bebyggda områden. Sjödalsparken i centrala Huddinge har nyligen rustats upp och försetts med nya sittmöbler, vattenspeglar, äppelträd med mera.*

*Utpekandet av tysta områden i hänsynskartan har setts över till granskningsförslaget, och justeringar gjorts avseende vilka områden som pekas ut.*

#### *Klimatanpassning för att minska risker*

*Länsstyrelsen menar att 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.*

*Beträffande översvämningsrisk anser Länsstyrelsen 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 nivån +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.

Vidare efterfrågar Länsstyrelsen 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 översvämningssrisk 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 platspecifika. 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.

Länsstyrelsen påpekar även att det 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.*

*Trafikverket* påpekar vikten av 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.

*SVOA* önskar en fortsatt dialog om ytorna "Större anläggning för dagvatten" och "Behov av åtgärd för översvämningsrisk". *SVOA* önskar 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* (s. 41) ser positivt på att man i avsnittet lyfter fram vikten av god höjdsättning och att avsätta ytor för att minska risk för översvämningar. 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.

*Stockholm stads, stadsbyggnadsnämnden*, ser positivt på att lokala åtgärdsprogram och samverkan med berörda grannkommuner lyfts fram som en viktig förutsättning för att nå målet "Vattensystem i balans". 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 översvämningsrisk och skyfallsproblematik. Vattenskyddsområdet för Östra Mälaren finns inte med på hänsynskartan. Kontoret anser att det kan vara bra att komplettera med det.

*Naturskyddsföreningen Huddinge* 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 miljöstörningar uppstår. Det gäller förstås främst planerad byggnation, markanvändning och transportsystem.



*Klimat- och stadsmiljönämnden* ser att texten om klimatanpassning på sidan 41, punkt 2 anger 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.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* ser det positiva i att riskerna med klimatförändringar lyfts i samband med förorenade områden. Nämnden påpekar dock att punkt 3 på sida 42 om att bebyggelse inte kan komma tillstånd under +2,8 över havet (RH2000) inte överensstämmer med Länsstyrelsens rekommendationer om lägsta grundläggningsnivå. 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 Tyresås 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 samhälleliga 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.

### ***Förvaltningens svar:***

*Förvaltningen tackar för synpunkterna.*

*Gällande synpunkter på att de geologiska och geotekniska förhållandena inom kommunen bör synliggöras i kartform, där riskområden för ras, skred och erosion finns anser kommunen att det fanns redan i samrådshandlingen. I hänsynskartan finns kartlager under rubriken "klimatrisker" som rör skredrisk, ett kombinerat lager som visar ras- och skredrisk i kombination med potentiellt förorenade områden. Riskerna finns även oaktat klimatförändringar, men förvaltningen har valt att beskriva det i ett samlat avsnitt.*

*Gällande synpunkten om att tydligare peka ut vilka områden som riskerar att utsättas för översvämning i den digitala kartan så anser kommunen att detta redan är gjort i samrådshandlingen, genom att peka ut "åtgärdsområden översvämningsrisk". Åtgärder för detta anser vi är en för detaljerad nivå för denna översiktsplan, men förtydliganden har gjorts i attributtabell att åtgärder kan ske antingen på dessa platser eller uppströms.*

*Planförslaget har inför granskning kompletterats med information om farliga verksamheter samt förhållningssätt till dessa.*



*Med den gemensamma målsättningen om att tillkommande bebyggelse bör ske i kollektivtrafikhärlä lägen kan Trafikverkets anläggningar påverkas av den utveckling som planeras i översiktsplanen. Den utveckling som planeras ska självklart göras på ett sådant sätt att riskerna inte ökar, och innebär också möjligheter att omhänderta redan befintliga risker. I granskningsförslaget till översiktsplanen har de områdesvisa rekommendationerna och riskerna förtydligats i text. Kopplingarna mellan text och plankartan har generellt förtydligats för att underlätta för den efterföljande planeringen.*

*Gällande synpunkter på de båda kartsiktet som i samrådsversionen benämns som "större dagvattenanläggning" och "åtgärdsområde översvänningsrisk" så baseras det första kartsiktet på SVOA:s egna skikt om större dagvattenanläggningar, samt planerade åtgärder från de lokala åtgärdsprogrammen. Till granskningsversionen så har skiktet bytt namn till "dagvattenåtgärder" och tydligare beskrivits i attributtabelen. Det andra kartsiktet baseras på de områden med högst risker som sorterats ut utifrån en skyfallskartering gjort utifrån såväl Köpenhamnsregn som 100-årsregn, beräknat på både flöden och vattendjup. Kompletteringar har också gjorts i Trångsunds industriområde och i Flemingsberg utifrån att vi har djupare kunskap i de områdena.*

*För åtgärder rörande klimatpåverkan så har granskningsförslaget kompletterats med ett par förtydliganden kring åtgärder som kan bidra till en minskad klimatpåverkan, utöver det fokus på kollektivtrafikhärlä utveckling och att prioritera utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik under avsnittet om "minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning". Granskningsförslaget har också kompletterats med ett kommunalt, skarpare mål för när netto-nollutsläpp ska uppnås. Mycket arbete kvarstår dock kring att peka ut vägen och vidta åtgärder för att nå dit.*

*Gällande synpunkter på föreslagen bebyggelse inom områden för översvänningsrisk, så instämmer förvaltningen i att det finns en målkonflikt inom dessa områden. De områdena sammanfaller i flera fall med föreslagna utvecklingsområden. Bebyggelsekategorierna i markanvändningskartan inrymmer dock även åtgärder för klimatanpassning, skyfallshantering m.m. och förtydliganden har gjorts i text kring hur planeringen bör förhålla sig till dessa områden. Trots att utveckling föreslås i anslutning till dessa områden är det fortfarande en inriktning att undvika bebyggelse där så är möjligt.*

*Gällande höjdsättningen så har granskningsförslaget reviderats och kompletterats med höjdsättning relaterat till Tyresåns vattensystem och en hänvisning till de nivåer som Länsstyrelsen anger. Den tidigare felaktiga skrivningen om samhällsviktiga funktioner i bottenplan har tagits bort. Ett förtydligande gällande utryckningsvägar kopplat till översvänningsrisk har gjorts.*





## Ett Huddinge som håller ihop

### *Bygga för sammanhållning*

*Länsstyrelsen* önskar att kommunen tydligare resonerar kring spårvägens, och även Tvärförbindelse Södertörns, barriärverkan och påverkan på grönstrukturen.

*Trafikverket* anser att det tydligare bör framgå vilka infrastrukturprojekt som är beslutade och där formell planläggning pågår. Trafikverket lämnar 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.

*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. Region Stockholm ser fram emot fortsatt nära samverkan med Huddinge kommun i frågan om spårvägens dragning, för att hitta det mest lämpliga alternativet. Ett sådant alternativ kan därefter redovisas i översiktsplanen.

*Stockholm stad, stadsbyggnadsnämnden*, vill lyfta att ytterligare spår på Västra stambanan även möjliggör förstärkning av kopplingen till Arlanda. Vidare kommer andra sträckningar för Spårväg syd 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. Kontoret ser positivt på att studera kapacitetsstark kollektivtrafik på linje 172, där framtida utredningar får klargöra färdmedel, sträckning och utformning.



*Naturskyddsföreningen Huddinge* är starkt kritisk 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. Föreningen 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. Föreningen bifogar sitt senaste yttrande till Trafikverket angående "Tvärförbindelse Södertörn" (se ärende KS-2020/635).

*Klimat och stadsmiljönämnden* saknar relevant information om när Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn ska byggas, byggtid etcetera.

*Vårby-Fittja hembygdsförening* uttrycker en stark oro för de konsekvenser Tvärförbindelse Södertörn och utbygganden av E4/E20 kommer ha för samhällsutvecklingen i Vårby. Farhågorna rör brutala ingrepp i natur och livsmiljöer, ökade trafikmängder, buller, avgaser, partiklar i luften och kraftig klimatpåverkan. Särskilt nämns vikten av att bevara Hagstaeken i Glömsta som hotas av projektet. Föreningen är också kritisk till att Gömmarens trafikplats benämns som "sociodukt" och "grön koppling" för att mildra faktumet att vägen planeras ta upp 14 filer i bredd vid Vårby källa. Föreningen menar att kommunen undviker att kommentera ovanstående problem och förespråkar att projekt Tvärförbindelse Södertörn stoppas.

*Huddinges pensionärsråd* efterlyser en ringlinje för att förbättra avståndet mellan kommundelarna.

Under det *digitala samrådsmötet med fokus på centrala Huddinge den 13 januari 2022* framfördes följande:

- Tvärförbindelse Södertörn ska gå igenom två av våra största naturreservat, hur ser det ut ihop med att man vill värna om Huddinges grönområden? Huddinge är ju unikt i Stockholm med sin närhet till flera stora naturreservat.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna och instämmer i vikten av nära samverkan mellan Region Stockholm och Trafikverket och samordning i de stora infrastrukturprojekten. Planförslaget har under respektive "inriktning för geografiska områden" förtydligats med var barriäreffekter riskerar uppstå till följd av planerad infrastruktur, i övrigt hänvisas dessa frågor till pågående*



*parallella planeringsprocesser för Tvärförbindelse Södertörn respektive Spårväg syd.*

*Gällande de olika projektens tidplaner och processer har förvaltningen tydligare beskrivit när projekt befinner sig i en formell planlägningsprocess, samt justerat så att det står korrekt planlägningsprocess, vägplan, för Tvärförbindelse Södertörn. Vi skriver dock inte ut tidplaner eller exakt vilka beslut som finns tagna, då detta kan förändras och därmed snabbt kan bli inaktuell information. Synpunkter på riksintressena bemöts vidare under avsnittet om riksintressen.*

*Gällande Spårväg syd framgår i markanvändningskartan, samt för respektive område att spårvägens sträckning och läge för stationer kan komma att justeras efter fördjupade studier. Förvaltningen noterar Stockholms stads positiva inställning till att studera linje 172 vidare.*

*Gällande Tvärförbindelse Södertörn finns en samsyn mellan stat, region och kommun att denna ska genomföras. Tvärförbindelse Södertörn finns också med i kommunens nu gällande översiktsplan 2030 (men kallas för Södertörnsleden). Projektet är så pass långt gånget i sin planeringsprocess då vägplanen är klar och skickad för fastställelse, med en planerad byggstart under 2023. Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn har därför varit en förutsättning i revideringen av översiktsplanen och för kommunens långsiktiga planering. Däremot instämmer förvaltningen att den nya vägen riskerar att skapa barriärer, öka buller och utsläpp. Denna målkonflikt lyfts i översiktsplanen och var det därmed är särskilt viktigt att planera för åtgärder som minimerar dess negativa klimat- och miljöpåverkan. Var barriäreffekter riskerar att uppstå och där åtgärder behövs har också förtydligats i respektive område i granskningsversionen av översiktsplanen. Dessa frågor hanteras delvis inom ramen för projektet och den formella planlägningsprocessen för Tvärförbindelse Södertörn där olika intressen prövas och en miljökonsekvensbedömning görs med tillhörande kompensationsåtgärder. Förvaltningen har dock förtydligat i översiktsplanen att det handlar om en koppling vid Gömmarens trafikplats och inte en sociodukt.*

*Förvaltningen föreslår ingen särskild "ringlinje" för Huddinge, men i översiktsplanen framgår behov av stärkta kopplingar som syftar till att förbättra tillgängligheten mellan kommundelarna.*

### **En genomtänkt bostadsförsörjning**

*Länsstyrelsen tycker att kommunen på ett bra sätt beskriver 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.*



*Segeltorps Villaägarförening* tolkar skrivningen "Vi strävar efter en variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar i kommunen" som att kommunen inte har några konkreta planer i frågan.

*Kristdemokraterna* skriver att 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. Partiet menar därför att:

- Utbyggnad av flerbostadshus ska främst ske i kollektivtrafikhöga lägen och inte i våra befintliga eller planerade småhusområden.
- Översiktsplanen måste reservera tillräckligt med mark för en fortsatt ökande småhusbebyggelse.
- Bebyggelseservan i Högmora bör reserveras för småhusbebyggelse.
- Vid etapp 3 bör inledas före år 2050 och ingå i översiktsplanen, reserverad för småhusbebyggelse.

*Huge Bostäder* ser att avsnittet om bostadsförsörjning är angeläget för bolaget som delar kommunens strävan att åstadkomma en varierad projektportfölj sett till upplåtelseform, hustyp och bostadsstorlek. I en av punkterna berörs strävan att möjliggöra prisrimliga bostäder men benämns endast i anslutning till upprustning. Huge menar att strävan även borde gälla vid nyproduktion. En nyproducerad bostads hyresnivå påverkas i stor grad även av de förutsättningar som ges vid planarbetet.

*Barnen i årskurs två på Vistaskolan* tycker att kommunen år 2050 har ordnat med boende för hemlösa där det går att få hjälp med utbildning och jobb så att alla ska må bra.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Ambitionen kring variation av bostäder är uttryckt på ett övergripande plan i översiktsplanen, dock finns redan i samrådsversionen av översiktsplanen uttryckt hur vi går tillväga inför planering av ett område, där det inför att nya bostäder ska göras en analys göras av vilken typ av bostäder som behöver tillföras i ett område för att uppnå variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar. Analysen behöver göras både på en liten skala där man tittar på närområdet och en större skala där man tittar på kommundelnivå.*

*Rörande flerbostadshus så redovisar översiktsplanen var större förändring och högre täthet bör tillkomma, som i vissa fall innebär att högre täthet möjliggörs i områden som idag utgör småhusområden. Dessa lägen är utpekade utifrån närhet till kollektivtrafik. Detta förslag till översiktsplanen är tydligare jämfört med nu gällande översiktsplan kring var i kommunen endast mindre kompletteringar bör vara möjliga, dessa områden är i första hand kommunens befintliga villaområden.*

*Det område som benämns som bebyggelseservan är i varken detta förslag eller i nu gällande översiktsplan reserverat för enbart småhusbebyggelse. Bedömningen har gjorts att det för att svara mot målbilden för översiktsplanen, samt att i någon*



*mån täcka de investeringar som krävs i ett helt obebyggt område avseende exempelvis infrastruktur, offentliga platser och samhällsservice, är rimligt med en högre exploatering. Området är dock inte studerat i detalj.*

*Det som benämns som Vidja etapp 3 ingår i delar i översiktsplanen, och är utpekad som fritidshusområde inför omvandling. Här möjliggörs för småhus.*

*Förvaltningen instämmer i att insatser för hemlösa behövs. Vid sidan om översiktsplanen finns "riktlinjer för bostadsförsörjning", där arbetet kring bostadsförsörjningen fördjupas bland annat för att tydliggöra kommunens möjligheter att minska hemlösheten.*

### *Jämlika möjligheter och delaktighet*

*Socialnämnden lyfter att kommunen saknar 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 när det gäller kommunens utveckling är det viktigt att personer med olika funktionsvariationer såväl fysiska som psykiska samt människor i olika åldrar ska kunna inkluderas även under byggtiden. Nämnden lyfter att hänsyn även måste tas till planernas påverkan på befintliga verksamheter så att ansvarig nämnd kan prognosticera och planera sitt lokalbehov med tillräcklig framförhållning.*

*Huddinges pensionärsråd efterlyser ett förtydligande rörande att andelen äldre i kommunen kommer öka kraftigt till år 2050 samt en beskrivning av kommunens hur kommunen satsar i paritet med detta, på 65+-boende och SÄBO i olika kommundelar. I detta avseende är några områden särskilt angelägna för den äldre generationen som t.ex. närhet till natur och parker, tillgång till samlingslokaler som i dagsläget är undermålig. Rådet önskar även ett förtydligande av vad som menas med:*

*"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"*

*Pensionärsrådet påminner slutligen om att Översiktsplanen är skapad innan kommunens beslut om att följa WHO:s riktlinjer om en äldre vänlig kommun och att denna handlingsplan måste tillföras översiktsplanen.*

*Kultur- och fritidsnämnden är positiv till att översiktsplanen nämnder vikten av att tillgodose behovet av mötesplatser.*

*Barn i årskurs två på Vistaskolan 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 och att gångvägen är för smal. Här nämns specifikt den smala gångvägen vid Högsättersvägen. Även busshållplatsen vid Vistabergs allé känns ibland otrygg på grund av äldre barn som busar eller är elaka. Flera barn önskar att deras utemiljö kunde vara bättre upplyst på kvällen för att det ska kännas tryggare, det kan handla om välbesökta skogsområden, bostadsgårdar, idrottsplatser och gångvägar. Specifikt nämns Visättra IP och ett dåligt upplyst stråk längs Hagebyvägen.*



Svenska kyrkan understryker vikten av att utveckla icke-kommersiella mötesplatser. 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.

Svenska kyrkan understryker också vikten att arbeta vidare med och utveckla samverkan med civilsamhällesaktörer för att uppfylla Agenda 2030:s mål 16 om fredliga och inkluderande samhällen. Huddinge pastorat är berett att på alla sätt vi kan vara med i dialog och att bidra till en hållbar utveckling för Huddinge kommun.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Hur vi samverkar internt i kommunen beskrivs inte närmare i översiktsplanen, utan hänvisas till andra dokument och processutveckling. Förvaltningen ser dock positivt på ett förbättrat samarbete med socialnämnden inom ramen för samhällsplaneringen, och diskuterar gärna vidare hur det görs på bästa sätt. Idag sker samverkan bland annat inom bostadsförsörjningen.*

*Inom målen för Översiktsplanen finns flera delmål som tillsammans definierar vad som betyder social hållbarhet för samhällsplanering i Huddinge. Det finns även en vägledning: "Social hållbarhet i fysisk planering" som är ett stöd för efterföljande samhällsplanering och samhällsbyggande, som så småningom ska uppdateras utifrån den då antagna översiktsplanen. Redan i samrådsversionen av översiktsplanen beskrivs frågor om social hållbarhet, mötesplatser, trygghet och samverkan med civilsamhälle med mera för att uppnå mål i Agenda 2030. Till granskning har förslaget tydliggjorts något avseende utrymmen för föreningslivet (se "ett bra vardagsliv"). Förvaltningen instämmer i behovet av ickekommersiella mötesplatser och ser positivt på samnyttjande av lokaler, något som blir extra viktigt i täta stadsmiljöer.*

*Redan i samrådsversionen av översiktsplanen finns ett stort fokus på jämlikhetsfrågor och inkludering, där till exempel äldre samt personer med funktionsvariationer lyfts fram. Gällande WHO:s nätverk för äldrevänlig kommuner så ser förvaltningen inte att beslut om att gå med i detta har fattats, däremot ett beslut om att utreda om så bör ske. Inga ändringar har gjorts i översiktsplanen. Till granskningsversionen av översiktsplanen har ordlistan kompletterats med begreppet "universell utformning" inklusive förklaring.*

*Gällande trygghet och säkerhet så instämmer förvaltningen i att det är viktiga frågor att arbeta med för att exempelvis barn ska kunna röra sig runt om i kommunen. I översiktsplanen beskrivs detta på en övergripande nivå och när särskilda analyser behöver göras när det byggs nytt för att då också förbättra befintliga miljöer. Inga ändringar har gjorts till granskningsversionen. Specifika synpunkter rörande drift och belysning förmedlas vidare till miljö- och*



*bygglovsförvaltningen, men kan också felanmälas via kommunens app eller via kommunens servicecenter. Information finns på kommunens hemsida.*

## Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

SFAB anser att ytterligare samordning och en tydligt utpekad ansvarig organisation krävs för att kommunen ska kunna planera och minska masshanteringen i den utbyggnad kommunen står inför.

*Huddinge samhällsfastigheter. Sid 6, Mål 4. Målet kan 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.”*

## Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning

SVOA ser positivt på följande citat:

*”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”*

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.

I formuleringen (s. 54) ”Vi använder marken smart” bör kommunen även ta hänsyn till områdets geografiska placering i förhållande till lågpunkter och översvämningrisker. På sida 96 hänvisas till vatten och avloppsutbyggnadsprogrammet och VA-utvecklingsprogrammet. Är detta två olika dokument?

*Klimat- och stadsmiljönämnden* menar att översiktplanen inte kopplar 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. Förvaltningen önskar 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.

Klimat- och stadsmiljönämnden undrar vidare hur den jordbruksmark som tas i anspråk i Loviseberg 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).

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* ser att den höga exploateringstakt som finns i kommunen kommer innebära störningar från pågående byggprojekt under byggtiden och att det därför kan förtydligas att det ska tas fram kontrollprogram för byggtiden med syfte att förebygga och kontrollera påverkan på miljö och boende i närheten. Nämnden ser vidare att beskrivningen av samordnad masshantering är positiv, men att planen kan uppmana till en hållbar masshantering på ett tydligare sätt genom att förespråka behandling av förorening på plats i första hand, behandling på annan anläggning i andra hand och deponering i sista hand. Nämnden efterfrågar även ett förtydligande om att sulfidförande berg ska utredas i tidigt skede. Hantering av sulfidförande berg bör vara del av kontrollprogrammet för byggtiden.

*Huddinge Samhällsfastigheter*. S. 55. Avsnittet ”Så här gör vi...” 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.

Vidare menar bolaget att kommunen behöver säkerställa att den renovering som beskrivs i sista stycket i ”Nuläge och bakgrund” kan utföras klimatsmart.

*Arena Huddinge* instämmer i att minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning är en viktig aspekt i kommunens planering framöver. Det understryks att 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.

*Privatperson 27 i Sjödalen* uppmanar planförfattarna att se längre än 2050 och fundera på vad som är hållbart i längden, t.ex. gällande materialval i ny bebyggelse. Vidare motsätter sig författaren idén om att bygga kollektivtrafiknära för att underlätta längre resor istället för att bygga ett samhälle baserat på en närhetsprincip.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna och har gjort följande kompletteringar i översiktsplanen:*

- *Avsnittet ”Klimatanpassning för att minska risker” har kompletterats med att vi även tar hänsyn till risken för översvämning genom att undvika att placera byggnader i lågpunkter.*
- *Avsnittet ”Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning” har kompletterats med text om vikten av minskad klimatpåverkan av byggnation, klimatsmarta renoveringar, hållbar masshantering samt hantering av sulfidberg. Avsnittet har också förtydligats med den skarpaste målsättning om nettonollutsläpp till 2040 som beslutats om inom ramen för kommunens miljöprogram.*





- Avsnittet ”minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning” har kompletterats med en skrivning om behovet av att minska föroreningar i masshanteringen.
- Avsnittet ”Hälsosamma och säkra livsmiljöer” har kompletterats med en skrivning om framtagande av kontrollprogram under byggtid.

Gällande övriga synpunkter om tillägg så hänvisar vi till kommunens miljöprogram, bland annat gällande mål för om klimatneutralitet och återbruk för respektive bolag. Eventuell stadsdelscertifiering är en fråga för efterföljande planering. Förvaltningen instämmer dock i att ytterligare arbete krävs för att ytterligare förtydliga och utvärdera hur målet om minskad klimatpåverkan ska uppnås.

Gällande synpunkter på målen för översiktsplanen så har de beslutats i kommunfullmäktige i december 2020 och är därför inte föremål för förändringar.

Förvaltningen instämmer att dialog med byggaktörer gällande minskad klimatpåverkan från byggande bör ske. Detta bör ske i den efterföljande planeringen, t ex genom hållbarhetsprogram/arbete i program- och planarbeten.

Översiktsplanen gör även viss utblick bortom planperioden. Dock pågår teknikutvecklingen konstant och det går fort. Därför behöver översiktsplanen vara tillräcklig flexibel och ha beredskap för nya tekniska lösningar som kan minska klimatpåverkan i byggnation, t ex gällande materialval. Förvaltningen vill förtydliga att den kollektivtrafiknära utvecklingen också innebär förtätning och funktionsblandning i kollektivtrafiknära lägen för att minska avstånden till de vardagliga funktionerna, vilket framgår i avsnittet om minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning.

#### **Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik**

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

Trafikverket framför att Spårväg Syds planerade passage vid väg 226 behöver ske planskilt.

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 ställningstagande 7 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.

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.

Trafikverket ser att en övergripande inriktning vad gäller trafiksäkerhet skulle vara behöva 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.

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

*Region Stockholm* ser positivt på att kommunens stamnät för kollektivtrafik utvecklas och Region Stockholm via sin trafikförvaltning vill fortsatt samverka med kommunen i frågan. 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. Region Stockholm delar Huddinges utgångspunkt att vidare utvecklingsbehov i kollektivtrafiken, t.ex. linje 172, behöver utredas gemensamt.

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 stomnätsskorridor Scandinavian - Mediterranean. Region Stockholm anser att översiktsplanen med fördel kan kompletteras med detta nationella och europeiska perspektiv samt förhållningssätt för att säkra denna funktion.

Region Stockholm är även positiv till att planen ger utrymme för att öka kapaciteten i spårtrafiken längs Västra Stambanan med två ytterligare spår Järna – Flemingsberg samt planens ambition att prioritera gång- och cykel och redovisningen av det regionala cykelstråket.

*Segeltorps Villaägareförening* tycker att bilens betydelse för majoriteten av invånarna berörs för lite. 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. Transportlösningar hanteras per typ och inte "end to end". Många resor omfattar flera transportslag. 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. Vidare nämns inte Elbilarnas påverkan på infrastruktur, bland annat laddningsstationer, nämns inte alls.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* 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.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* påpekar att beskrivningen av hur transporterna måste bli både fossilfria och mer energieffektiva (s. 59) uteslutande fokuserar 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.

*Kristdemokraterna* påpekar att kommunen måste planera för busstrafik med hög kapacitet och god framkomlighet, t ex genom kollektivtrafikkörfält även på vissa kommunala gator, detta eftersom vi planerar för en stor befolkningsökning. Partiet menar även att en busslinje genom Högmora måste ingå i stamnätet för kollektivtrafik.

*Huddinge pensionärsråd* framför ett antal frågor rörande trafik:

- Har planen tillgodosett en fortsatt utveckling av ”familjebilen” med tillräckligt många parkeringsplatser?



- Har planen tagit i beräkning att flygandet kanske minskar och semesterresandet inrikes ökar?
- Har kommunen planerat för ett utökat antal handikapplatser till en åldrande befolkning samt personer med funktionsnedsättning?
- Beräknas fortfarande 0,6 bil per nybyggd lägenhet som norm eller kommer den att minskas? Har man planerat för parkeringsplatser utifrån nuvarande normer i t.ex. Loviseberg och Vårby Udde?

*En grupp privatpersoner (nr. 50) i Gladö-Lisma* menar att Lissmavägen är en farlig väg att cykla och önskar att planerna för en belyst gång- och cykelväg påskyndas och samordnas för att i framtiden ansluta med Tvärförbindelse Södertörns gång- och cykelväg. Vidare vill gruppen att det populära cykelstråket längs Lännavägen – Ebbadalsvägen – Lissma skolväg – Lissmavägen ska kompletteras med en genare väg där en belyst gång- och cykelväg utförs mellan Ebbadalsvägen och Vidjavägen. 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. Gruppen efterfrågar också en gång- och cykelväg mellan Gräsvreten och Vega i Haninge. Detta för att främja hållbart resande och ge Gräsvretens industriområden gångavstånd till spårbunden kollektivtrafik. Slutligen vill gruppen att kommunen ska planera för belysta in pendlarparkeringar för såväl bilar som cyklar (väderskyddade) i anslutning till busshållplatslägena vid de planerade trafikplatserna Gladö och Lissma utmed Tvärförbindelse Södertörn.

*Privatperson 16, verksam i Huddinge*, efterfrågar en skrivning 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 47 i Högmora* påpekar att 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 Masmo 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 utan också öka. Genom att styra så att utvecklingen 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 18 i Länna* tycker att det borde gå en buss längs Lännavägen.



*Privatperson 6 i Segeltorp hittar ingen information om kollektivtrafiken som upplevs vara dålig i Huddinge. Mer T-bana, fler bussar och spårväg syd efterfrågas.*

*Privatperson 27 i Sjödalen påpekar att spårvägen innebär ofördelaktig skuldsättning för kommuninvånarna eftersom nya trafikslag kommer vara bättre ur ett 100-årsperspektiv.*

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Följande kompletteringar har gjorts i översiktsplanen:*

- *Ett nytt ställningstagande om trafiksäkerhet och prioriteringar i Huddinge trafiksäkerhetsarbete i avsnittet om "Hälsosamma och säkra livsmiljöer".*
- *Komplettering av den kommunövergripande trafikanalysen med ett nytt scenario som liknar Trafikverkets basprognos, för att tydligare redovisa översiktsplanens trafikpåverkan på statlig infrastruktur. Detta arbete kommer fördjupas i kommande vägtrafikplan.*
- *Förtydligande i både karta och text i avsnittet "Bygga för sammanhållning" att det regionala cykelstråket, Glömstastråket, kan komma att få annan sträckning efter fördjupade studier.*
- *Komplettering med ställningstagande om hur kommunen säkrar utrymme för busstrafik på övriga gator än stamnätet samt hur samverkan med Region Stockholm och trafikoperatörerna sker i efterföljande planering.*
- *Förtydligande av hur kommunen kan jobba med delningslösningar i hela kommunen. Då detta inte är områdesspecifikt har därmed text om delningslösningar tagits bort i de geografiska inriktningarna.*
- *Komplettering med skrivning om cykelparkering. I övrigt beskrivs kommunens arbete med cykelparkering närmre i kommunens cykelplan och parkeringsprogram.*

*Förvaltningen instämmer i behovet av att bostadsutbyggnad behöver ske parallellt med utbyggnad av transportinfrastruktur.*

*Förvaltningen väljer att beskriva olika vägars funktion, t ex TEN-T-nätet, närmre i kommande vägtrafikplan. Förvaltningen instämmer i att passagen för Spårväg syd vid väg 226 behöver ske planskilt.*

*Översiktsplanen beskriver bilens roll och plats i kommunen bland annat genom de förbättringar i vägnätet som planeras, i avsnittet "Bygga för sammanhållning". Bilens roll och åtgärder i väginfrastrukturen kommer fördjupas i kommande vägtrafikplan. Frågor rörande parkering, såsom infartsparkering, parkeringsefterfrågan och parkering för rörelsehindrade, hanteras i den efterföljande planeringen, exempelvis i exploateringsprojekt och i kommunens arbete med infartsparkering för bil och cykel. Huddinge kommuns aktuella parkeringsnorm beskrivs i parkeringsprogrammet som ligger som planeringsunderlag till översiktsplanen.*

*Beskrivningar av laddinfrastruktur finns redan i samrådsversionen av översiktsplanen under avsnittet "Hållbar teknisk infrastruktur", och kommer att*



*fördjupas i efterföljande planering. Inga ändringar har gjorts till granskningsförslaget.*

*Gällande det föreslagna utredningsstråket för regionalt cykelstråk mellan Flemingsberg och Haninge, finns detta stråk redan utpekad i kommunens cykelplan samt i den regionala cykelplanen. Stråkets behov är därmed redan klarlagd. Dock behöver cykelstråkets utformning och sträckning studeras närmre i efterföljande planering där förslagets påverkan på exempelvis naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö behöver prövas.*

*För önskemål gällande ny gång- och cykelinfrastruktur längs Lissmavägen, hänvisas till Trafikverket då vägen är deras ansvar. Gällande kopplingen mellan Ebbadalsvägen och Vidjavägen, finns en gång- och cykelkoppling utpekad som utredningsstråk i översiktsplanen. Marken ägs dock inte av Huddinge kommun och genomförandet behöver därför ske i samverkan med fastighetsägaren. En gång- och cykelväg planeras dock redan mellan Gräsvreten och Vega inom ramen för utvecklingen av Gräsvreten.*

*Gällande kollektivtrafik är det Region Stockholm, Trafikförvaltningen som ansvarar för kollektivtrafikens utveckling och planerar för dess trafikering. Översiktsplanen utgår från den bedömningen som gjorts i regional kollektivtrafikplan 2050. Kommunen kan möjliggöra för kollektivtrafiken genom att ge tillräckligt med utrymme och bygga vägar för buss att trafikera på. Spårväg syd är ett behov som klarlagt sedan tidigare. På längre sikt, bortom planperioden, kommer ytterligare kollektivtrafik att behövas, varav några beskrivs i avsnittet "Bygga för sammanhållning".*

*Behovet av kollektivtrafikkörfält, eller andra typer av åtgärder som prioriterar kollektivtrafiken, är som störst längs stamnätet och i vissa korsningar där belastningen kan vara stor. Exakt vilken typ av åtgärd som är möjlig och lämplig hanteras i efterföljande arbete, t ex i projekt och planer där infrastrukturen för kollektivtrafiken påverkas. Kommunen planerar för att tillsammans med Trafikförvaltningen möjliggöra för busstrafik genom Högmora. Dock är detta inte en del av stamnätet då antalet resenärer inte motiverar detta. Där resandeunderlag för kapacitetsstark kollektivtrafik saknas, kompletterar vi tillsammans med Trafikförvaltningen med lokal busstrafik som matas till spårstationer, där det är viktigt med effektiva byten.*

#### **Hållbar teknisk infrastruktur**

*Länsstyrelsen tycker att kommunen i samråd med ledningsägare bör se över behovet av markreservat för framtida ledningsdragningar och redovisa detta översiktsplanen.*

*Länsstyrelsen vill även 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.*

*Trafikverket konstaterar 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 utkrävande men också kräva ett utbyggt elnät.

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. Bolaget påpekar även vikten av samordning mellan SVOA, Huddinge kommun och Trafikverket gällande tidplaner, och ytor för exploatering och övrig utbyggnad. Hänsyn behöver tas till befintliga VA-anläggningar då dessa är stora, komplexa och mycket krävande att flytta.

SVOA ser även behovet av ett gemensamt forum för avstämning och samordning inom respektive utvecklingsområde, inte minst i fråga om hantering och dagvatten. Det är centralt att dessa frågor lyfts över detaljplanegränserna.

SFAB anser att energibolaget med fjärr- och kraftvärme bidrar till kommunens prioritering om att minimera energiförsörjningens negativa inverkan på klimatet och att detta borde vara en del av översiktsplanen. Bolaget menar att ett sätt att göra det är genom att välja/förorda kraftvärme där det är möjligt. Vidare vill bolaget att följande tilläggs under rubriken ”Så här gör vi...” (s. 62):

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

Samt att stycket under rubriken ”Mark kan behöva reserveras för ledningar för värmeförsörjning byts ut till:

*”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 förstärkningar av näten men kommunen behöver i dialog med SFAB se över eventuellt behov av markreservation för ledningar.”*

Vattenfall Eldistribution upplyser om att bolaget gjort ett ställningstagande gällande teknikval för spänningsnivå 70 kV eller högre som innebär att



luftledning generellt ska förordas i ansökningar för linjekoncession i alla typer av ärenden. Bolaget efterfrågar även ett förtydligande av följande stycke (s. 64):

*”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”.*

Vattenfall understryker 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.

*Vattenfall och Skanova* önskar medverka i den efterföljande planeringen i tidigt skede för att få med befintliga ledningar för att kunna tillgodose markbehov och hänsyn för ledningar och stationer.

*Svenska Kraftnät* har ett flertal 220 och 400 kV-ledningar inom Huddinge kommun samt projekt som pågår för att utöka kapaciteten. Kopplat till pågående kapacitetshöjningen av StorStockholm Väst är det av största vikt att reservatsområdet från ÖP2010 återinförs mellan befintlig ledningskorsning över Glömstavägen öster om Myrstuguberget 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 spänning höja i sin helhet, kommer inte behövlig kapacitetsökning inom Stockholmsområdet att kunna genomföras i tid, vilket leder till förlängd kapacitetsbrist i området (se bifogade utredningskorridorer i remissammanställningen).

Svenska kraftnät anser elsystemets roll borde synliggöras tydligare i planen mot bakgrund av dess centrala samhällsfunktion. Myndigheten menar att det är svårt att ta ställning till planen eftersom den inte redovisar transmissionsnätet. 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. Svenska kraftnät lämnar även allmän information, bland annat rörande elberedskap, planeringshänsyn och magnetfält.

*Salems kommun* lyfter det positiva i kommunernas gemensamma avfallsplan och samarbete genom SRV Återvinning. Kommunen betonar vikten av att mark avsätts för avfallshantering i planarbetet.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* efterfrågar ett förtydligande avseende att återvinningsstationer, som har återkommande nedskräpningsproblematik, ska förläggas och utformas på ett sätt som motverkar nedskräpning och andra





olägenheter. Vidare påpekas att det för utvecklingsområden som omfattas av vattenskyddsområde bör 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.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* efterfrågar kompletteringar under *Hållbar teknisk infrastruktur* (s.62–63) där det 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. Det 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.

Klimat- och stadsmiljönämnden anser att översiktsplanen 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 pekas ut områden för solcellsparker, mindre vindkraftsanläggningar etcetera.

*Barnen i årskurs två på Vistaskolan* understryker behovet av en utbyggd laddinfrastruktur i framtidens Huddinge.

SRV lyfter att återvinningscentralerna (ÅVC) i Skyttbrink i Botkyrka, Jordbro i Haninge och ÅVC Fittja i Botkyrka men även ÅVCer i Stockholms kommun på kort sikt kommer få ett ökat inflöde vid nedläggning av Flemingsbergs ÅVC. Bolaget understryker även vikten av att den fysiska miljö i nya bostadsområden planeras för ett ökat återbruk och möjligheten att lämna grovavfall nära bostaden.

Vidare föreslår SRV att Nuvarande skrivning (s.62):

*”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.”*

Ersätts med:

*”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.”*

Slutligen påpekas att Avfallsplanen 2021 – 2030 som är kommunens egna dokument felaktigt ligger under rubriken ”Externt planeringsunderlag” och istället bör placeras under rubriken ”Interna planeringsunderlag”.

**Förvaltningens svar:**



Förvaltningen tackar för synpunkterna. I förslaget till översiktsplan anges att kommunen tidigt i planeringsprocessen samverkar med ledningsägare för att tillgodose eventuella markbehov för framtida ledningar. Kommunen träffar ledningsägare regelbundet varje år för att informera om kommunens utbyggnadsplaner på både kort och lång sikt och ledningsägarna har möjlighet att delta tidigt i den efterföljande planeringen. Behov av nya markreservat för ledningar har inte lagts in i markanvändningskartan men beskrivits i text. Förtydliganden har gjorts om eventuella behov av nya ledningssträckningar, som ingår i arbetet med kapacitetshöjande åtgärder i Stockholmsområde.

Utbyggnadsordningen för kommunalt vatten och avlopp i kommunens fritidshusområden bestäms i kommunens VA-utbyggnadsprogram, som beslutades 2017 – detta ligger som ett planeringsunderlag till översiktsplanen. En revidering av programmet planeras och då kan områdena som ingår komma att förändras. När projekt ska startas beslutas i kommunens plan för samhällsbyggnad där samtliga projekt vägs in.

Förvaltningen håller med om behovet av en utbyggd laddinfrastruktur i framtidens Huddinge. Behovet av utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon finns beskrivet i samrådsversionen av översiktsplanen under avsnittet "Hållbar teknisk infrastruktur", med fokus på den publika laddinfrastrukturen. Arbetet med att etablera en tillfredställande struktur tas vidare i den efterföljande planeringen. För vägledning kring etablering av privat laddinfrastruktur kan privatpersoner och bostadsrättsföreningar vända sig till kommunens klimatrådgivning.

Ändring har gjorts om att fjärrvärmens i Igelstaverket till 99 procent produceras av förnybara bränslen.

Texten om att vi verkar för markförlagda ledningar i anslutning till bebyggelse kvarstår i granskningsförslaget. Detta då det är kommunens önskan för att möjliggöra en effektivare användning av marken för bebyggelse.

Skillnaden mellan transmissions- och distributionsnät har tydliggjorts i attributtabell i markanvändningskartan.

Förvaltningen instämmer inte i att översiktsplanen enbart innehåller ställningstagande kring solceller på tak, utan planen ger ett brett stöd för att arbeta vidare med etablering av olika typer av lokalt producerad och förnybar energi. Översiktsplanen pekar dock inte ut platser för solcellsparker eller mindre vindkraftsanläggningar etcetera, men ger stöd för att ta vidare frågorna i den efterföljande planeringen, till exempel i arbetet med att ta fram en handlingsplan för klimat- och energifrågor.

Frågan om var återvinningsstationer ska förläggas och hur de ska utformas är inte en fråga som omhändertas i översiktsplanen utan de frågorna behandlas i efterföljande planering.

Granskningsförslaget har förtydligats angående behovet av framtida ÅVC:er, utifrån att SRV understrukit att de avser arbeta för alternativa ÅVC-lösningar och i nuläget inte vill ersätta ÅVC:n i Flemingsberg med en ÅVC i samma storlek i



*Gladö. Formuleringen har justerats med syfte att understödja denna ambition hos SRV.*

*Avfallsplanen har flyttats till rubriken Interna planeringsunderlag.*

## **Inriktningar – geografiska områden**

*Trafikverket vill 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 åtgärdsvalsstudier. 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. Trafikverket kommenterar översiktligt delar av de geografiska, hänvisar även till tidigare yttranden om utvecklingsplanerna för områdena Flemingsberg, Kungens kurva, Centrala Huddinge-Sjödalen/Fullersta och Vårby hänvisar. 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.*

## **Regionala stadskärnor och utvecklingsområden**

### *Flemingsberg*

*Trafikverket påpekar att 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. Inte heller överdäckningen av järnväg är beslutad och det återstår utredningar för att säkerställa genomförbarhet. Vidare behöver resultatet av genomförda åtgärdsvalstudier såsom väg 226 Vårsta – Södra länken och bytespunkt Flemingsberg beaktas i planen.*

*Huddinge hembygdsförening slår vakt om Flemingsbergs gård och att gränserna för naturvårdsområdena bevaras.*

*Region Stockholm stödjer kommunens ambition att utveckla de regionala stadskärnorna i linje med RUF 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. Region Stockholm är positiv till kommunens ambition att knyta samman Flemingsbergs olika delar och överbrygga befintliga barriärer, se också under rubriken Transportsystem. Region Stockholm påtalar vidare att det saknas en finansiering för nedsänkning av Huddingevägen hos ansvariga parter.*



Region Stockholm anser att det ska framgå av planen att särskild hänsyn behöver tas till flygkorridorer för helikopter från Karolinska sjukhuset i den fortsatta planeringen av bostäder och verksamheter, så att en framtida utveckling av ambulansflyget inte försvåras eller fördröjas.

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

*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.

*Södertörns högskola* efterfrågar förtydliganden kring vilka åtgärder, samverkansformer 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. Högskolan efterfrågar även konkretisering av vad kommunen vill uppnå när det gäller kulturverksamhet och kulturföretagsamhet samt hur detta ska uppnås. Det skulle exempelvis 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. Slutligen efterfrågas en tydligare beskrivning av Campus Flemingsbergs/lärosätenas roll och betydelse för kommunens långsiktiga utveckling samt ett omnämnande av möjligheten för Södertörns högskola att nå universitetsstatus (se remissammanställning för utförligare resonemang i högskolans fullständiga yttrande).

*Klimat- och stadsmiljönämnden* ser 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.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* menar att det kan 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. Detta för att möjliggöra en dynamisk utveckling som kan hantera osäkerheten i området genom att området används under omvandlingstiden. 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 Flemingsberg 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.

*Botkyrka kommun* vill att översiktsplanen tydliggörs gällande den redan väletablerade samverkan mellan de två kommunerna inom utvecklingsområdet kring den regionala stadskärnan Flemingsberg. 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.

*Jernhusen AB*, som äger fastigheterna Visättra 1:3 och Generatorm 3, välkomnar utveckling i strategiska lägen nära kollektivtrafik och lämnar synpunkter fokuserade på bytespunkten inom Flemingsberg. Bolaget ser positivt på en utveckling av bytespunkten, men betonar samtidigt vikten av att de funktioner som idag används av många resenärer bevaras. Viktiga faktorer pekas ut för att uppnå en attraktiv och trygg stadsmiljö för fotgängare och cyklister i centrala Flemingsberg. Bland annat behovet att uppgradera dagens bro över spår med en omsorgsfull gestaltning av det offentliga rummet, effektiva omstigningsmöjligheter mellan trafikslag, levande bottenvåningar, lättillgänglig service och orienterbarhet genom effektivt markutnyttjande. Bolaget beskriver hur god orienterbarhet och sömlös kontinuitet mellan station och stadsrum kan bidra till att minska barriärer och upplevt avstånd mellan olika delområden.

Jernhusen ser gärna att nuvarande trafikstrategi uppdateras med en tydlig trafikhierarki och mobilitetsstrategi, gärna med särskilt fokus på barns trygga skolvägar samt trygga och säkra trafikmiljöer vid bytesnoder. Vidare påpekar bolaget att fysiska skalor och mått i området måste anpassas till upplevelser i gånghastighet för att uppnå önskade vistelsekvaliteter. Bolaget tycker att en cykelparkering bör placeras på allmänplatsmark för att stadsmiljöbidrag ska kunna nyttjas och för att kommunens ska kunna reglera parkeringen. Även ett parkeringshus bör placeras i närheten av stationen för att tillgodose billtrafikanternas önskemål om smidig parkering i anslutning till resa, det bedöms öka affärsresenärers vilja att välja tåget framför bilen.

Gällande gestaltning av offentliga miljön pekar Jernhusen på vikten av god belysning och tydliga siktlinjer, att höjdskillnader integreras i stadsmiljön utan att skapa barriärer samt att dagens lågkvalitativa gångtunnlar utvecklas.

*Privatperson 32 i Flemingsberg* ställer sig frågande till hur nya bostäder och befolkningstillväxt ska vara möjlig utan att göra något åt den ohållbara trafiksituationen i området med lösningar från 70-talet.

*Privatperson 48 och 49 i Flemingsberg* tycker att det är dålig idé att fylla på med ca 15 000 bostäder i Flemingsbergsområdet och frågar sig om det verkligen finns en tillräcklig efterfrågan på bostäderna. Vidare är det inte säkert att de som idag



bor området kommer trivas efter en stor förändring. Risken blir att bara de med lägst inkomster blir kvar vilket späder på dagens problem med segregation. Författarna menar att det blir motsägelsefullt med de storslagna planerna för området samtidigt som kommunen inte kan ordna med fritidsgårdar i Grantorp och bibliotek i Visättra. Författarna ser även kritiskt på att grönytor vid bostadsområden exploateras vid förtätning. Vidare menar författarna att översiktsplanen kommer leda till en mer segregerad kommun. Detta genom förtätning av och försämras boendemiljö i flerfamiljshusområden som redan har låg attraktivitet. Det beskrivs hur förtätning och exploatering har försämrat Grantorp och det varnas för att göra motsvarande i Visättra. Istället föreslås nya bostäder i några av kommunens andra utvecklingsområden. Avslutningsvis uppmanar synpunktslämnarna kommunens planerar att se till dagens områdens befintliga kvaliteter och förstå dess betydelse för de boende.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Förvaltningen har förståelse för att oro kan uppstå över den stora utveckling som planeras i området. Utveckling föreslås på många ställen i kommunen och en viktig inriktning i planförslaget är att inte ytterligare öka segregationen, exempelvis genom att tillkommande bebyggelse ska vara i blandande former, förbättrade samband med mera.*

*Gällande de infrastrukturprojekt som utgör grund för utvecklingen i området så har planförslaget förtydligats under Avsnittet bygga för sammanhållning huruvida de befinner sig i formell planeringsprocess eller ej, samt om åtgärdsvalsstudie finns genomförd. Nedsänkning av väg 226 och överdäckning i någon mån utgör fortfarande förutsättning för den planerade utvecklingen i området, och eventuella alternativa scenarios får hanteras i den efterföljande planeringen. Planförslaget har förtydligats med hänsyn till transporter till sjukhuset, exempelvis flygkorridorer för ambulansflyg.*

*Planförslaget har kompletterats med förtydliganden där identifierade kulturmiljöområden sammanfaller med planerad utveckling och att särskild hänsyn behöver tas, exempelvis gällande Flemingsbergs gård.*

*Förvaltningen instämmer i problembilden gällande hantering av dagvatten, dricksvatten och spillvatten, och instämmer i värdet av fortsatt samverkan i frågan.*

*När det gäller uppföljning av översiktsplanens mål så kommer det arbetet konkretiseras, bland annat för att kunna göra en årlig uppföljning av inriktningen. Planförslaget har till granskningsskedet kompletterats med ställningstagande om att samverka för att Södertörns högskola ska uppnå universitetsstatus. Planförslaget är också förtydligat något avseende tillgången till kultur och behovet av kulturella näringar, främst under de kommunövergripande inriktningarna.*

*Gällande synpunkter på avsaknad av åtgärder för minskad klimatpåverkan i samband med byggnation i respektive utvecklingsområde så beskrivs det under kommunövergripande inriktningar, då endast fördjupade eller avvikande ställningstaganden beskrivs under de områdesvisa riktlinjerna.*



*Förvaltningen instämmer i behovet av tillfälliga åtgärder under långa byggtider och har i planförslaget förtydligat detta under avsnittet om God arkitektur och gestaltning och exemplifierat med bl.a. Flemingsberg i syfte att ge stöd vid bygglovsgivning.*

*Förvaltningen instämmer även i synpunkter gällande att utvecklingen av den regionala kärnan bygger på fortsatt samverkan över kommungräns och har förtydligat detta i förslaget, samt behovet av tillgänglighet till och från kärnan.*

*Specifika synpunkter kring utformning av exempelvis stationsområdet, parkeringshus med mera bör framföras i samråd i respektive projekt, men förvaltningen noterar synpunkterna för efterföljande planering.*

### *Kungens kurva*

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

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

*SVOA hänvisar till tidigare yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257) gällande kapacitet för dricksvatten. Rörande spillvatten ser SVOA ser god avledningskapacitet från kommunområdet till reningsverk via spillvattentunnel. Tillkomst av exploateringar kommer däremot i många fall kräva utbyggnad av spillvattennätet, i övrigt hänvisas till yttrande. Beträffande dagvatten sker avledning 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. Volymen 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. För mer information om kapacitetsbristen i dagvattennätet i Kungens kurva hänvisas till ovan nämnda yttrande.*

*Stockholm stad, stadsledningskontoret, ser att översiktsplanen ger förutsättningar för en ny tunnelbanestation i Kungens kurva, bortom 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.

*Fastighets AB Balder* betonar vikten av förstärkt kollektivtrafik och GC-banor mellan Kungens kurva och Skärholmen fram till dess att Spårväg syd är i drift. Bolagets planerade utveckling av minst 3 500 bostäder i Kungens kurva är en viktig pusselbit i sverigeförhandlingen och förutsätter god kollektivtrafikförsörjning. Vidare betonas 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 ställer sig bolaget bakom yttrandet från *Kungens kurva Skärholmens fastighetsägares ekonomiska förening*.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* menar att det kan 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. Detta för att möjliggöra en dynamisk utveckling som kan hantera osäkerheten i området genom att området används under omvandlingstiden. 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.

*Huddinge hembygdsförening* varnar för att ett upphävande av del av Gömmarens naturreservat kan få följderna att fler reservat upphävs.

*Vårby-Fittja hembygdsförening* är positivt inställd till planeringen av Diametern, dock med invändningen att Gömmarens naturreservat behöver skyddas mot ökad belastning och att inget nytt får byggas inom reservatets gränser. Föreningen varnar för att tät exploatering i Kungens kurva generellt sett utgör ett hot mot Gömmarens naturreservat, i synnerhet exploatering söder om Kungens kurvaleden som sedan många år utgör en naturlig gräns mellan handelsområdet och den skyddade skogen. Gömmarens naturreservat fyller viktiga funktioner för djur-, växt-, och fågelliv samt en rad rekreativområden, inte minst under coronapandemin då det rörliga friluftslivet i tätortsnära skogar ökat dramatiskt. Vegetationen runt sjön är redan hårt nersliten av besökare, största försiktighet behöver därför iakttas i planeringen för att kunna orka med bördan av ytterligare ca 30 000 människor (10 000 bostäder och 3000 arbetsplatser). Hembygdsföreningen är starkt kritiskt till förslaget om att flytta naturreservatsgränsen söderut vilket uppfattas som både provocerande och utmanande mot bakgrund av de naturvärden som hotas och säger bestämt nej till förslaget. Föreningen är även beklämd över att ÖP 2050 inte berör hur naturreservatet ska klara av trycket från en ökad folkmängd. Föreningen menar vidare att planens resonemang om att kompensera ingrepp i naturreservatet med





ett nytt reservat i Flottsbro inte håller ihop eftersom utbyggnaden av Loviseberg och Tvärförbindelse Södertörn innebär exploatering även inom det planerade naturreservatsområdet i Flottsbro. Slutligen säger Vårby-Fittja hembygdsförening ja till en bro- eller tunnelpassage för fotgängare som vill nå skogen söder om Kungens kurvaleden. För ytterligare synpunkter hänvisar Vårby-Fittja hembygdsförening till sitt yttrande om utvecklingsplan för Kungens kurva.

*Kungens kurva Skärholmens fastighetsägares ekonomiska förening* 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. Vidare pekar föreningen på att vikten av samplanering med Stockholm kring kopplingen till Skärholmen bör lyftas ännu tydligare i text såväl som kartmaterial i avsnittet om Kungens kurva. Föreningen hänvisar slutligen till sitt svar på utvecklingsplanen för Kungens kurva som vägledning i frågan om zonerings.

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Att den överdäckning av E4/E20 mellan Kungens kurva och Skärholmen som föreslås bortom planperioden kan påverka riksintresset har förtydligats i planen i avsnittet under riksintressen. Här har också förtydligats planeringsstatus, dvs. att åtgärden inte är närmare studerad. Förvaltningen anser att frågan bör utredas vidare.*

*Förvaltningen instämmer i att samverkan med grannkommunen Stockholm är av största vikt för att utveckla den regionala kärnan. Vikten av samverkan med Stockholms stad för att utveckla den regionala kärnan har förtydligats i avsnittet om Kungens kurva. Framkomlighet för buss behandlas under avsnittet Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik och har utvecklats något till granskningsförslaget.*

*Förvaltningen instämmer i problembilden gällande hantering av dagvatten, dricksvatten och spillvatten, och instämmer i värdet av fortsatt samverkan i frågan. Planförslaget har inför granskning kompletterats med ställningstaganden och nulägesbeskrivningar kring behovet av dagvattenhantering i området, samt vattenskyddsföreskrifter för Mälaren.*

*Gällande tillgång till kollektivtrafik i väntan på att Spårväg syd färdigställs så instämmer förvaltningen i behovet av en förstärkt kollektivtrafik. Ökad befolkning i området ger ett ökat underlag för busstrafik fram till det att spårvägen är färdigställd, som kan påverka utbudet. Utbud och turtäthet för busstrafik beslutas dock av Region Stockholm. Gällande tunnelbanereservat till Kungens Kurva hänvisar förvaltningen till regionens kollektivtrafikplan som varit ute på remiss och som beskriver potentialen för denna åtgärd efter 2050. Förvaltningen instämmer i att åtgärden behöver utredas vidare innan ett reservat kan pekas ut, det finns därför inte något reservat på Huddinges sida av kommungränsen.*

*Granskningsförslaget av översiktsplanen har kompletterats med ställningstagande om behovet av tillfälliga åtgärder i Kungens kurva samt i andra områden där utveckling kommer att pågå under lång tid framåt. Det har beskrivits i avsnittet om God*



*arkitektur och gestaltning, med hänvisning till våra utvecklingsområden och med syfte att fungera som stöd för bygglov för temporära åtgärder.*

*Området i Gömmarens naturreservat i anslutning till Kungens kurva som pekats ut för utredning för annan användning fanns utpekade redan i nu gällande översiktsplan 2030, och är alltså inte något nytt förslag. Planförslaget har till granskningsskedet förtydligats med begränsningar i vad som kan tillkomma i det utpekade området i Kungens kurva, samt att det rör sig om ett upphävande av naturreservat som i sig är en egen process där grunderna för detta noggrant prövas.*

*Att kommunen behöver hantera den ökade belastningen på naturreservat och naturområden som en ökad befolkning leder till har förtydligats under avsnittet Nära till naturen. Beskrivningar finns sedan samrådsförslaget om behovet av att tillgängliggöra Gömmarens naturreservat samt att skapa nya entréer in i området.*

*Förvaltningen instämmer i att zonerings är en metod som speciellt kan bli aktuell i Kungens kurva och har därför kompletterat texten med ställningstagande om hur metoden kan användas i utvecklingen av området.*

### **Centrala Huddinge – Sjödalen/Fullersta**

*Trafikverket påpekar att 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. Vidare bör skrivningen 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. Slutligen behöver resultatet av genomförda åtgärdsvalstudier såsom väg 226 Vårsta – Södra länken och bytespunkt Flemingsberg beaktas i planen.*

*Huddinge hembygdsförening vill att gränserna för kommande hög- och flerfamiljshusbebyggelse och villaområdena kring Huddinge station, Stuvsta station och Kvarnbergsplan bör dras så att delar av bebyggelsen från municipals tid bevaras. Föreningen framför även att den baxnar över målsättningen 10 500 nya bostäder i centrala Huddinge, samtidigt försvinner i Storängen ett stort antal arbetsplatser. Slutligen understryker föreningen att Fullerstsparken, Rådsparken, Sjödalsparken, Skeppsmyreparken m.fl. är oaser av synnerligen vikt för de boende.*

*Svenska kyrkan 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.

*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. Regionen Stockholm ser därutöver 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.

*SVOA* hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för centrala Huddinge (KS-2018/279) gällande kapacitet för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

*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 Översvämningportalen på [msb.se](http://msb.se)

*Huddinge Samhällsfastigheter* önskar en mer schematisk markering av stadsdelsparken på fastigheterna Gymnasiet 4 och 5 för att inte begränsa HusFs möjligheter att nyttja marken för samhällsfastigheter eller till att sälja för bostadsutveckling.

*HSB Brf Förstugan & Brf Rådstugan* menar att utvecklingsplanens och översiktsplanens skrivelser om ett centrala Huddinge som är hållbart, grönt och attraktivt, samt om småstadens fördelar inte går ihop med översiktsplanens vision om att bygga högt och tätt i centrala Huddinge. Föreningarna beskriver fördelarna med dagens situation, att äldre kan bosätta sig i bekväma lägenheter i centrala Huddinge med närhet till service och kollektivtrafik och samtidigt ha nära till den omgivande grönskan. Nuvarande situation hotas av idén om ett centrum ska utvecklas mot att bli en tätare och serva de omkringliggande villaområdena. Visionen om den gröna hållbara staden blir då en hägring i den täta stadsöknen. Föreningarna menar att kommunen tappar riktning i strävan att attrahera nya invånare, fokus borde ligga på att ge befintlig invånare en draglig tillvaro.

Gällande mötesplatser ser föreningarna att tillgången inte är tillräcklig i kommundelen och att kommunen prioriterat att tillgodose barns behov före äldres. Det betonas även att äldre har svårt för att cykla och att gå längre sträckor,



avståndet till större naturområden och naturreservat blir för långa för den som ska gå med rullator. Även ett avstånd om 500 meter till park kan vara väl långt. Vidare beskrivs hur äldres rörelsefrihet hindras av dåligt vinterunderhåll av gångvägar. Föreningarna föreslår en extra pendeltågsuppgång för att få fler att välja att åka kollektivt.

Föreningarna menar att åtgärder som satts in för att stoppa vattenmassor vid pendeltågsuppgången inte varit tillräckliga och frågar om kommunen ser andra möjligheter till hantering av skyfall? Att hårdgöra grönytor rimmar illa med detta arbete. Föreningarna hoppas att stora delar av planen inte genomförs i verkligheten och frågar sig hur de boende ska kunna förhålla sig till en verklighet som kanske blir eller inte blir som ni tänker och planerar?

*Brf Trädgården* vid Patron Pehrs väg i centrala Huddinge vädrar en oro för att ytterligare förtätning av deras närområde ska leda till en sämre ljusförhållanden överfull kollektivtrafik och generellt sämre boendemiljö. Föreningen understryker vikten av att närliggande grönområden bevaras i befintligt, i synnerhet den mycket uppskattade Fullerstaparken.

*Barnen i årskurs två på Vistaskolan* beskriver Huddinge centrum som en bra målpunkt för service och vissa aktiviteter, men också ibland som otryggt på grund av äldre barn som busar eller är elaka.

*Privatperson 3 i Fullersta*, tycker att kommunen ska bygga tätt när kollektivtrafiken för att skapa underlag för ytterligare centrumbildning. Synpunktslämnaren vill inte se nya flerbostadshus i ”skogen”, men kan tänka sig en utveckling av ny småhusbebyggelse i anslutning till befintliga småhusområden.

*Privatperson 12 och 13 i Fullersta* är kritisk till detaljplan för Udden 8 som påstås skapa insyn i lägenheter, förstöra utsikten och allmänt försämra boendemiljön för boende i området.

*Privatperson 45 i Sjödalen* vill inte se förtätning i centrala Huddinge. Varför inte bygga längre bort och bygga ut kollektivtrafiken?

*Privatperson 38 i Sjödalen* tillstyrker att Solgård bevaras till sin allmänna karaktär. Även berget som idag har ett vattentorn, söder om Fornborgsvägen, också bör undantas från 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.

*Privatperson 18 i Sjödalen* önskar att så många grönområden som möjligt bevaras eftersom varje litet träd, insekt och vattendrag räknas.

*Privatperson 18 i Länna* tycker det är otydligt hur det ska säkerställas att Kvarnbergsplan har bra kommunikationer.

Under det *digitala samrådsmötet med fokus på centrala Huddinge den 13 januari 2022* framfördes följande:

- Utfarten från Solgård mot Storängsleden bedrövlig idag, med ökad förtätning och att Tvärförbindelsen omöjliggör utfart gentemot Flemingsberg. Hur löser ni detta?



## **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Kommuns förhållningssätt till de statliga vägarna, genomförandet av genomförda åtgärdsvalstudier samt hänsyn till riksintresse för befintlig väg 259/226 har förtydligats i planen inför granskning. Kommunen har även förtydligt beskrivning av hänsyn till riksintresse för Västra stambanan. Kommunens ställningstagande kring ytterligare spår inom befintligt riksintresse för Västra stambanan norr om Flemingsberg till kommungräns kvarstår dock, med ett tydliggörande om att Trafikverket har en annan ståndpunkt. Se utförligare svar under avsnittet om Riksintressen.*

*När det gäller avgränsningarna för tillkommande bebyggelse i centrala Huddinge baseras dessa på den tidigare beslutade utvecklingsplanen, och några justeringar av gränser har inte skett. Det stämmer också att en stor bostadsutveckling ska ske här. Att utveckling föreslås just här beror på läget vid en spårstation och att översiktsplanen har inriktningen att utveckling ska koncentreras till kapacitetsstark kollektivtrafik för att spara på våra omgivande naturområden och möjliggöra ett hållbart resande. Förtydliganden har dock gjorts i kartan var bebyggelseutveckling och särskilt värdefulla kulturmiljöer sammanfaller samt vilken hänsyn som behöver tas i de områdena.*

*Översiktsplanen är samtidigt tydlig med att en parallell utveckling av tätortsnära grönområden och parker ska ske samt att goda livsmiljöer avseende exempelvis ljusförhållanden ska skapas. Förvaltningen instämmer i att befintliga parker är av stor vikt för de boende. Inriktningen i översiktsplanen är att befintliga parker ska bevaras samt att nya ska utvecklas. Riktlinjen för boendes närhet till park har skärpts från 500 meter till 300 meter från bostaden. Förvaltningen instämmer i att tillkommande parker bör ritas ut mer schematiskt för att inte påverka fastighetsvärdet och har justerat detta i hela plankartan. I planen pekas även viktiga tätortsnära naturområden ut, där inriktningen är att de ska bevaras.*

*Att det saknas finansiering för att utveckla bytespunkten i centrala Huddinge har indirekt förtydligats i granskningsförslaget genom att lyfta fram de infrastrukturåtgärder som befinner sig i formell planeringsprocess eller där åtgärdsvalsstudie är genomförd. Ingetdera finns för bytespunkten i centrala Huddinge. Planen har kompletterats med att Region Stockholm ser ett behov av en depåfunktion för buss i kommunens centrala delar under Mellankommunala intressen, då kommunen ser att frågan är av mellankommunal vikt, men är beskriven på så sätt att det framgår att frågan inte är färdigutredd.*

*Förvaltningen instämmer i problembilden gällande hantering av dagvatten, dricksvatten och spillvatten, och specifikt i att dagvattenhanteringen behöver säkerställas i Storängen. Översiktsplanen pekar ut platser där större dagvattenåtgärder behöver säkerställas samt ytor där åtgärder för översvämningsrisker behöver genomföras samt anger övergripande förhållningssätt. I övrigt hanteras frågan i den efterföljande planeringen. Förvaltningen instämmer i värdet av fortsatt samverkan i frågan.*

*Gällande kommunikationer till Kvarnbergsplan så beskrivs redan i samrådsversionen av planen hur kommunen inte ska omöjliggöra en omvandling*



*av dagens linje 172 till ett mer kapacitetsstarkt kollektivtrafikslag, något som berör Kvarnbergsplan och gymnasieområdet på sikt.*

*Förvaltningen håller inte med om att barns behov har prioriterats före äldres, då äldre behov kopplat till exempelvis bostadsplanering och mötesplatser beskrivs i planen. Planen har till granskningsskedet förtydligats med att kommunen möjliggör för ytterligare en pendeltågsuppgång i Huddinge centrum, något som dock kräver samverkan med Region Stockholm och Trafikverket för att få till.*

*Gällande att Huddinge kommun är en bra målpunkt med mycket service så instämmer förvaltningen. Översiktsplanen möjliggör för fler boende i området som kan ge ytterligare underlag för service och på så sätt möjliggöra för att fler rör sig i området som kan bidra till en ökad trygghet.*

*När det gäller synpunkter på specifika pågående detaljplaneprojekt, såsom Udden 8, hanteras dessa inte inom ramen för översiktsplanen. Förvaltningen hänvisar i stället till samråd/granskning för respektive projekt.*

*Gällande utfart från Solgård så pågår arbete hos Trafikverket med att signalreglera korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden för att öka kapaciteten i korsningen och få till bättre flöden. Inom ramen för projektet för Tvärförbindelse Södertörn kommer en vägbro anläggas för att bibehålla kopplingen mellan Solgård och Flemingsberg. För mer information hänvisas till Trafikverket.*

## **Vårby**

*Trafikverket menar att 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 lokaliseringsutredning. 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 E4/E20 utan en passage under vägen som gör att sambandet mellan Vårby och Gömmaren stärks.*

*Huddinge hembygdsförening vill se framtida möjligheter för expansion av såväl Flottbro friluftsområde som St. Botvids begravningsplats. Låt även 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.*

*Region Stockholm är positiv till att planen möjliggör anslutning av kollektivtrafik på vatten vid Vårby.*

*SVOA hänvisar till tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Vårby (KS-(KS-2018/266) gällande kapacitet för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.*

*Stockholm stad, stadsbyggnadskontoret, påpekar att staden äger en del av Vårby, fastigheten Masmo 1:4 i Masmo. 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. *Stadsbyggnadskontoret* instämmer i ovan, vidare konstaterar kontoret att Masmo 1:4 är en bra plats för stadsutveckling om det skulle vara möjligt att upphäva delar av Gömmarens naturreservat likt den kommunen föreslår i Kungens kurva.

*Fastighets AB Balder* är inte eniga med kommunen rörande utvecklingen av Vårby Gård med omnejd. Bolaget anser att kommunen i utvecklingsplan och således indirekt i översiktsplan motarbetar Huddinges intention om att utveckla området med fler bostäder, torg, fler och bättre park- och grönområden samt ökad trygghet. Specifikt nämns att ÖP pekar ut för stora tätortsnära naturområden som ska bevaras vilket kommer begränsa möjlighet att skapa levande och trygg stadsmiljö. Utan snarare bevara känslan av isolering. Vidare hänvisas till bolagets yttrande mot utvecklingsplanen för Vårby som redovisar de områden där bolaget anser att kommunen gjort felaktiga bedömningar, tematiskt handlar synpunkterna om *förtätning, omlokalisering av Vårbyskolan, Vårbyravinen och Gömmaren, uteblivna bygggrätter, trygghet, offentliga funktioner och skolor*. Slutsatsen är att förslaget behöver arbetas om till vissa delar eftersom det 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.

*Huddinge Samhällsfastigheter*. S. 78. I Vårby gårds stadsdelscentrum behöver bostäder och samhällsservice gemensamt stärkas och samverka för att åstadkomma ett tryggt och levande centrum. Bolaget lämnar även följande synpunkter på Vårby i markanvändningskartan:

- Bostadsområdet nordväst om Vårbackaskolan är utpekad i kulturmiljöprogrammet, ska det verkligen ingå i "utvecklingsområde med större förändring"?
- I utvecklingsplanen pekades området väster om nyckelpigan ut för "hög täthet", ÖP ser snarare ut att ange grönområde? (bildmaterial i remissammanställningen)
- (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. (bildmaterial i remissammanställningen)

*Vårby-Fittja hembygdsförening* är positivt inställd till planeringen av Vårby Udde, dock med invändningen att de tre punkthus som planeras längst ut på udden utgör ett brutalt ingrepp på strandlinjen och strider mot strandskyddet. Föreningen menar vidare att exploateringen av Masmokilen bör utgå ur planerna så att området istället kan inlemmas i Gömmarens naturreservat för att kompensera delar av Tvärförbindelsens inverkan på kommunens naturreservat. Den tilltänkta bebyggelsen vid Masmokilen föreslås ersättas med bebyggelse på en överdäckning av Botkyrkaleden.

*Vårby-Fittja hembygdsförening* protesterar även mot att kommunen lämnat positivt planbesked till utveckling längs Solhagavägen och detta har skett utan att allmänheten har informerats eller konsulterats i samråd samt att den föreslagna utvecklingen inte omnämns i översiktsplanen. Vidare påtalar hembygdsföreningen att såväl natur- som kulturmiljöhänsyn talar mot föreslagen bebyggelse längs Masmovägen från Glömstadalen ner mot vattnet. 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. Synpunkterna i stycket delas med *Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga*.

Hembygdsföreningen slår också fast att Vårbys kulturhistoriska miljöer och verksamheter måste bevaras. Dels Hagalunds Tvätterimuseum samt övrig kulturhistorisk bebyggelse längs Albysjöns strand måste bevaras. Dels området kring Vårby Källa, med rötter ned i 1700-talets hälsobrunnsverksamhet, som påverkas allvarligt av utbyggnaden av E4/E20, Tvärförbindelsen och Vårby.

Hembygdsföreningen vill slå vakt om existerande grönområden i Vårby Gård och ser positivt på markanvändningskartans inriktning att lyfta fram vattenflödet i Vårbäckens ravin, men är samtidigt kritisk till planerna på ny bebyggelse utmed vattenflödet. Vidare bör Korpbergets biotopskyddsområde få förstärkt skydd som naturreservat och utökas så att anslutande Herrgårdsparken, tillämpliga delar av Bäckravinen samt ej planlagd och annan oskyddad natur också ingår. Eventuellt bör också Vårbygravfältet också ingå, föreningen slår fast att en lokalisering av Vårbyskolan till Vårbygravfältet är otänkbar. Andra skogsområden som bör skyddas är Mogårdsberget, Lammholmsberget samt lämpliga delar av Duvberget.

För ytterligare synpunkter hänvisar Vårby-Fittja hembygdsförening till sitt yttrande om utvecklingsplan för Vårby.

*Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga* menar att Tvärförbindelse Södertörn och E4/E20 får allvarliga följder som förstör området med avgaser, buller och luftföroreningar. Föreningen undrar varför det inte finns förslag på att förlägga sträckningen från Kungens kurva i tunnel för att möjliggöra för ett sammanhängande bostadsområde likt Rinkeby och Tensta. Föreningen är vidare kritisk till att tvärförbindelsen skadar 7 naturreservat och slår fast att vägbygget måste stoppas alternativt förläggas i tunnel. Föreningen är vidare kritisk till





bristande samordning mellan tvärförbindelsen och spårvägen vilket omöjliggör en dragning av spårvägen på en bro över Gömmarravinen.

Lokala Hyresgästföreningen i Vårby-Haga är positiva till projekt Vårby Udde, dock med invändningen att de 3 punkthusen som placeras längst ut på udden strider mot strandskyddet. Föreningen säger avslutningsvis skarpt nej till idén om att flytta Vårbyskolan till Vårbygravfältet.

*Kultur- och fritidsnämnden* menar att påståendet att Vårby har lägst andel barn i kulturskolan är en nivå av detaljinformation som inte bör finnas med i en översiktsplan.

*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.

*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.

*Privatperson 17 i Vårby* tycker att samspelet med naturen är viktigt.

*Privatperson 41 i Vårby* understryker vikten av att bevara rödlistade växter och djur samt kulturmiljön i Vårby och Masmö, inte minst under byggperioden.

*Privatperson 33 i Vårby* vill att det byggs ett nytt centrum i Vårby gård.

Under det *digitala samrådsmötet med fokus på Vårby och nordvästra Huddinge den 3 februari 2022* framfördes följande:

- Många tycker att det inte är ett bra förslag att flytta skolan i Vårby-gård till gravfältet, det finns andra platser som kan användas.

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Hur kommunen beaktar befintligt riksintresse för väg 259 har förtydligats under avsnittet Riksintressen samt i attributtabell där det anges att väg 259 betraktas som riksintresse till dess att annat beslut är fattat. I översiktsplanen redovisas planerad dragning för Spårväg syd, men understryker samtidigt att en separat process för järnvägsplan pågår samt att sträckningen kan komma att justeras. Det har förtydligats i planen vilken typ av passage mellan Vårby och Gömmaren under E4/E20 det rör sig om.*

*Att möjliggöra för ett eventuellt framtida behov av expansion av Flottsbro friluftsområde samt St. Botvids begravningsplats har förtydligats i planen. Den föreslagna bebyggelsen längs Vårbystranden vid Masmövägen har justerats i enlighet med utvecklingsplanen för Vårby.*

*Vad gäller förslag som rör bebyggelse i utpekade naturreservat på del av fastigheten Masmö 1:4 så har förvaltningen inte haft i uppdrag att utreda eller föreslå bebyggelse inom naturreservat förutom sådana som redan är utpekade i tidigare planer eller pågående processer.*



*Gällande utvecklingen i Vårby gård lutar sig översiktsplanen på den i kommunfullmäktige beslutade utvecklingsplanen för Vårby och plankartan har inför granskningen justerats utifrån utvecklingsplanens föreslagna bebyggelseutveckling. I översiktsplanen hanteras inte en eventuell flytt av Vårby skola.*

*Hanteringen av strandskyddet i detaljplaneringen av Vårby udde är inte en fråga som hanteras inom ramen för översiktsplanen. Förvaltningen anser att Masmokilen är en strategisk viktig möjlighet till exploatering i området på grund av sin närhet till den regionalt utpekade bytespunkten för kollektivtrafik i Masmo samt för att möjliggöra ett ökat befolkningsunderlag för service i området som idag är underförsörjt. Att överdäcka Botkyrkaleden saknar idag ekonomiska förutsättningarna då en sådan inte skulle resultera i tillräckligt mycket ny exploaterbar mark.*

*Processen för planbesked längs Solhagavägen har följt kommunens ordinarie hantering. Planprocessen ser enligt lagstiftningen ut så att först i samrådsskedet bjuds allmänheten in till att lämna synpunkter. När det gäller synpunkter på specifika pågående detaljplaneprojekt hanteras dessa inte inom ramen för översiktsplanen. Förvaltningen hänvisar istället till samrådet för respektive projekt.*

*Förvaltningen förstår föreningens oro över Tvärförbindelsen Södertörns konsekvenser, men vägens utformning samt minimering av dess negativa konsekvenser hanteras inom ramen för projektet, där även miljökonsekvensbedömning görs.*

*Skrivningen att Vårby har lägst andel barn i kulturskolan har strukits ur texten och beskrivningen av tillgången till fritidsaktiviteter i de olika områdena har setts över för att bli mer konsekvent.*

### **Skogås och Trångsund**

*Trafikverket menar att resultatet av genomförd åtgärdsvalstudie för väg 73 behöver beaktas. Viktigt är även att säkerställa goda förutsättningar för kollektivtrafik då väg 73 har och fortsatt kommer ha framkomlighetsproblem.*

*SVOA kan inte uttala sig om kapaciteten för dricksvatten är tillräcklig i området innan omfattning av kommande utveckling klarlagts. Gällande kapaciteten för spillvatten 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.*

*Beträffande dagvattenhantering avleds de västra delarna av Skogås mot Magelungen för vilken SVOA har en uppbyggd, kalibrerad hydraulisk*



dagvattenmodell. Dock saknas en modell för framtidsscenarioet. 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 i remissammanställningen). 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.

*Fastighetsägare av Beatebergskolan 2*, den fastighet som både har "Gamla Beatebergsskolan" och "Nya Beatebergsskolan", vill 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. Beträffande Skogås – Trångsund medverkar fastighetsägarna gärna till förverkligandet av den väldigt positiva bild som målas upp genom att utveckla fastigheten till en sammanlänkande och levande mötesplats med verksamheter dygnet runt.

*Drevvikenpartiet* lämnar vidare följande synpunkter på planens innehåll om Skogås och Trångsund:

- Visionen om 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. Geografin är svår 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 partiet.
- Planen 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...*".

Synpunkter på avsnittet "Så här gör vi för att uppnå målen":

- I beskrivningen 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?*

Synpunkter på avsnittet "Nuläge och bakgrund":

Drevviken påpekar att avsnittet innehåller felaktigheter som bör 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.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* undrar hur skrivningen om att kommunen utvecklar en levande strand- och vattenlinje med verksamheter förhåller sig till strandskyddet.

*Privatperson 4 i Trångsund* vill att bensinmacken flyttas till den stora rondellen vid infart Skogås och att tomten används till att bygga ett nytt flerbostadshus. Synpunktlämnaren vill även att Skogås gamla dagis öppnas som fritidsgård för åk 4-9. Slutligen slås ett slag för plantering av fler träd och anläggningen av ängsytor.

*Privatperson 26 i Trångsund* oroar sig för ökad kriminalitet och otrygghet och vill inte ha fler hyresrätter som leder till att låginkomsttagare flyttar till området. Synpunktlämnaren är besviken på skolornas kvalitet och avsaknaden av ett bibliotek.

*Privatperson 14 i Skogås* vill se mer trygghetsskapande åtgärder samt mer polis och väktare i området.



*Privatperson 34 i Skogås* önskar bättre belysning vid gatan mellan Östra gymnasiet och pendeltåget samt fler närpolis i området.

*Privatperson 37 Skogås* är besviken på att utvecklingen inte beskrivs närmare i den östra kommundelen och menar att detta får negativ effekt på kommunens sammanhållning, mål 3.

*Privatperson 44 i Skogås* understryker vikten av att 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.

Under det *digitala samrådsmötet med fokus Skogås och Trångsund den 20 januari 2022* framfördes följande:

- I senaste mål och budget tillsattes medel för utredning om cykelbro över till Tyresö. Tas översiktsplanen hänsyn till att det skulle kunna ge ökat underlag för fler pendeltågsstopp i Trångsund och/eller Skogås?
- Nej till cykelbro genom naturreservat.
- Förtätning i Stortorp är inte optimalt på grund av gamla och svaga VA-ledningar.
- Anlägg en badplats vid Magelungen.
- Drevvikens naturreservat blir mer isolerat med er översiktsplan. I tidigare översiktsplan har en svag grön länk (det ni kallar spridningssamband) varit identifierad mellan drevvikens naturreservat och Orlångens naturreservat. Sambandet borde inte planeras bort dels då det inte bör byggas i området kring Beateberg, jordlotsföreningen och ner mot drevvikens naturreservat. Som ni vet är områdena en sänka och avrinning från Drevviken till Magelungen. Bättre att stärka konnektiviteten än att bygga bort den.

### **Förvaltningens svar**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Genomförande av överenskomna åtgärder i åtgärdsvalstudie för väg 73 har förtydligats såväl under detta avsnitt som i avsnittet "Bygga för sammanhållning". Studien har också bilagts som planeringsunderlag. För att säkerställa goda förutsättningar för kollektivtrafik beskriver planen att ökad kapacitet på Nynäsbanan behöver komma Östra Huddinge till del, samt genom utpekande av stamnät för kollektivtrafiken.*

*Planeringen av en eventuell cykelbro mellan Huddinge och Tyresö befinner sig i ett mycket tidigt utredningsskede och pekas i översiktsplanen bara ut som ett mellankommunalt samband som behöver stärkas. Ett eventuellt framtida planarbete har många utmaningar att hantera, däribland frågan om lokalisering. Föreslås ett intrång i naturreservat innebär detta en separat egen process där grunderna för detta prövas noggrant. Förvaltningen ser att en framtida cykelbro mellan Skogås och Tyresö skulle utgöra underlag i dialogen om områdets behov av kollektivtrafik med regionen.*

*Det finns inga utpekade svaga gröna samband eller länkar mellan Drevvikens naturreservat och Orlångens naturreservat i varken tidigare översiktsplan eller regional utvecklingsplan (RUFs). Inför granskningskedet pekas området*



*omkring Beateberg och jordlottsföreningen ut som utvecklingsområde för fortsatt utredning, bland annat inom ramen för det pågående arbetet med utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund. Nämnade frågor rörande skyfall och ekologiska samband blir viktiga att hantera i arbetet.*

*Förvaltningen delar problembilden gällande hantering av dagvatten, dricksvatten och spillvatten, och ser behovet av fortsatt samverkan gällande kapacitetsutredningar för att dimensionera ledningsnäten för framtida bebyggelse.*

*Antalet bostäder som möjliggörs i området kommer att studeras närmare i den kommande utvecklingsplanen, vilket gör att någon siffra för möjlig bostadsutveckling inte nämns i översiktsplanen. Skrivningen kring utvecklingen av strandlinjen har justerats för att tona ner utvecklingen och håller sig till att beskriva behovet av promenadstråk och badplatser. Med uttrycket "Skogås-Trångsunds struktur och karaktär av årsringar" menas att området har en bebyggelse från olika tidsepoker som växt fram över tid, vars specifika karaktärer kommunen avser bevara ut kulturmiljöhänsyn. Listade oklarheter och sakfel har rättats till i texten inför granskning.*

*För förvaltningens svar på synpunkten om att det är negativt att utvecklingen i området inte beskrivs närmare hänvisas till rubriken Samrådet och processen högre upp i detta dokument där omständigheterna förklaras.*

*Synpunkter som gäller specifika och detaljerade förslag kring åtgärder i den fysiska miljön skickas vidare till den efterföljande planeringen.*

## *Loviseberg*

*Huddinge hembygdsförening 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.*

*Region Stockholm påtalar vikten av att säkerställa den regionala grönstrukturens funktioner samt jordbrukets och livsmedelsförsörjningens förutsättningar i Loviseberg i så hög utsträckning som möjligt, eftersom området delvis ligger på jordbruksmark.*

*SVOA kan inte uttala sig om kapaciteten för dricksvatten är tillräcklig i området innan omfattning av kommande utveckling klarlagts. Gällande kapaciteten för dagvatten kommer SVOA behöva bygga ut dagvattennätet vid exploatering. Gällande kapaciteten för spillvatten ingår Loviseberg i den framtidsmodell som byggts upp Flemingsberg för att säkra kapacitet i spillvattennätet framöver.*

*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 Orlången/Flemingsbergs våtmarksanläggning. Se SVOAs tidigare utlåtande i Remissvar gällande yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Flemingsberg (KS-2018/290).

*Vårby-Fittja hembygdsförening* menar att Spårväg Syd inte kan villkoras till utbyggnaden Loviseberg. Dels utifrån trafikhänsyn, den minskade mängden biltrafik som kommer av ett ökat kollektivt resande med spårvägen kommer inte motsvara den nya biltrafik som genereras Loviseberg. Föreningen föreslår istället att Spårvägen dras genom det med kollektivtrafik försedda Glömstaområdet. Föreningen menar också att ingen spårvägsdepå bör byggas i Glömstadalen. Dels miljöhänsyn, föreningen påpekar att Loviseberg planeras på värdefull natur- och jordbruksmark som annars kan bli viktiga delar i Flottsbro naturreservat. Snarare än att knyta ihop kommunens olika delar bidrar utbyggnaden av Loviseberg och Spårväg syd till att skära sönder viktiga biologiska samband, gröna kilar.

*Botkyrka kommun* ser att förslaget 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.

*Arena Huddinge* ser positivt på att Loviseberg ska utredas som utvecklingsområde och ser fram emot en strukturerad dialog i tidiga skeden med fokus på de viktiga frågorna som översiktsplanen lyfter på sidan 85 i samrådsversionen.

*Länsstyrelsen* delar kommunens bedömning att utveckling av bostäder i detta läge väger tyngre än bevarande av kvarvarande jordbruksmark som efter genomförande av pågående infrastrukturprojekt blir fragmenterad och minskar i storlek. Jordbruksmarken tappar därmed kvalitet och brukningsvärde.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Valet av utvecklingsområde följer tidigare översiktsplan samt bygger på den dragning av Spårväg syd som överenskommit i Sverigeförhandlingen. En avvägning har gjorts till fördel för tillkommande bebyggelse på platsen på bekostnad av jordbruksmarken, bland annat utifrån att kvarvarande jordbruksmark efter Tvärförbindelse Södertörns tillkomst kommer att vara fragmenterad. Dock pekas möjligheter för småskalig stadsodling specifikt ut. För Loviseberg kommer en utvecklingsplan tas fram där möjlighet att tycka till om utvecklingen kommer att finnas. Dragningen av Spårväg syd prövas också i den järnvägsplan som är under framtagande. Planförslaget har förtydligats kring att gröna samband riskerar att försvagas och att särskild hänsyn behöver tas i den efterföljande planeringen.*



*Gällande synpunkter på specifika kulturmiljöer så beskrivs hänsyn till runristningen i text och Glömsta gård finns utpekad i kulturmiljöprogrammet. Det täcks endast i delar in av det utpekade utvecklingsområdet under utredning.*

*Förvaltningen instämmer i bedömningen att system för dricks- och dagvatten behöver byggas ut när ett helt nytt område kommer till stånd. Problematiken kring dagvattenhantering och översvämningsrisker är känd hos kommunen. Planförslaget har i detta avsnitt förtydligats med dessa risker.*

## **Segeltorp**

SVOA hänvisar till tidigare yttrande vid plansamråd rörande utvecklingsplan för Kungens Kurva (KS-2018/257) för utlåtande om kapaciteten för dricksvatten. Rörande spillvatten finns det idag ingen utbyggd detaljerad hydraulisk modell över spillvattennätet. Delar av befintligt ledningsnät har idag en kapacitetsbrist vid kraftig nederbörd. Utpekade 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 utpekad problemområde i Jakobslund. Innan vidare exploatering bör kapacitetsutredning genomföras för att säkerställa att tillkommande flöde kan omhändertas utan att förvärpa situationen i kommundelen. Kapaciteten för den tunnel som avleder spillvatten från kommundelen anses vara god, både för nuläge samt framtid med tillkommande exploateringar.

Beträffande kapaciteten att hantera dagvatten ser SVOA behov av ytterligare utredningar för Segeltorps södra tekniska avrinningsområde. Förutsättningarna för detta beskrivs närmare i det ovan nämnda yttrandet. Vidare påpekas att det inom utvecklingsområdet finns flera sträckor med kapacitetsbrist på dagvattennätet (se figur i remissammanställning). Det rör sig om delar av Segeltorp närmast Södertäljevägen som ligger inom ett större 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.

*Segeltorps Villaägareförening* menar att bristen på att 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.

*Kultur- och fritidsnämnden* påpekar att det 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.





*Privatperson 29 i Segeltorp* uppmanar kommunen att snarast anlägga farthinder på Morkullevägen som leder till nybyggda Lövsångarskolan.

*Privatperson 35 i Segeltorp* ser positivt på den planerade omvandlingen av Segeltorps industriområden. Specifikt nämns en att en omvandling av kv. Slänten med bullriga verksamheter som viktigt för synpunktslämnaren som bor i Jakobslund.

*Privatperson 36 i Segeltorp* är 60 år och undrar hur många år det är kvar innan helvetet brakar lös och man börjar riva industriområdet och bygger nytt. Synpunktslämnaren undrar också hur de boende ska skyddas från den planerade spårvägens buller.

*Privatperson 21 Segeltorp* är besviken på att alla träd mellan Smista Allé och E4:an har tagits bort vilket ökat bullernivån i området. Synpunktslämnaren är av egen erfarenhet mycket skeptisk till om den nya bebyggelsen skyddar mot bullret eftersom ljudet studsar mellan husen. För den del av Segeltorp som ligger upphöjt på berg är nuvarande skydd inte tillräckligt. Synpunktslämnaren är också orolig för om spårvägen kommer öka bullernivåerna i området ytterligare.

Gällande trafik påpekas att dagens busskapacitet är tillräcklig och att spårvägen inte kommer göra någon skillnad. Tvärtom är risken att vissa busslinjer försvinner när spårvägen kommer. Dessutom är busshållplatstätheten större. Att Spårväg Syd dras på andra sidan motorvägen är negativt eftersom E4:an skär itu upptagningsområdet, bättre vore att dra spårvägen längs Gamla Södertäljevägen. Dessutom har Bredäng-Sätra-Skärholmen redan tunnelbana.

Beträffande kopplingen mot Sätra anges att det ska finnas en naturlig koppling. Synpunktslämnaren ställer sig frågande till var behovet ligger. En koppling till Skärholmen vore naturligare för service. För den som vill till stan är Fruängen närmast. Beträffande kopplingen mot Fruängen framförs kritik mot bristande samordning för planeringen av gång- och cykelväg längs Gamla Södertäljevägen.

Synpunktslämnaren som arbetar på Mall of Scandinavia är kritisk till att det inte finns fler arbetsplatser i närheten. Därför är det synd att många arbetsplatser riskerar att försvinna i och med omvandlingen av Segeltorps industriområde. Att ersätta arbetsplatserna med flerbostadshus med lokaler i bottenvåningar är inte samma sak. Varför måste en spårväg villkoras med bostäder? Är det inte minst lika bra att spårvägen leder till arbetsplatser, t.ex. likt hållplatsen Solna Business Park.

Beträffande Segeltorps centrum är synpunktslämnaren skeptisk till om det finns underlag för centrum i området med tanke på att folk i området handlar i Kungens kurva. Avslutningsvis efterfrågar synpunktslämnaren fler lekplatser och ser positivt på en upprustning av grönområdet vid Långsjön, men undrar varför det har dröjt 30 år och nu med planen kan dröja 30 år till.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Förvaltningen noterar både positiva och negativa inställningar till omvandling och komplettering av dagens verksamhetsområde. Avvägningen att föreslå mer ett mer effektivt användande av*



marken följer av den ökade tillgängligheten till följd av Spårväg syd. Förvaltningen instämmer dock i vikten av att värna arbetstillfällena vid komplettering av området med andra funktioner, något som också beskrivs i planförslaget. Tidpunkten för omvandling av verksamhetsområdet är ännu inte bestämd, men kan antas följa utvecklingen av Spårväg syd. Arbetet med ett planprogram för området är tänkt att startas upp under 2022.

Dragningen av Spårväg syd följer den överenskomna sträckningen i Sverigeförhandlingen, men kommer att prövas formellt i den järnvägsplan som nu är under uppstart. Sträckningen kan komma att justeras. Förändringar i det framtida bussnätet till följd av Spårväg syd utreds inom spårvägsprojektet.

Planförslaget har kompletterats med beskrivningar av bristande kapacitet för spillvatten i delar av området som medskick för efterföljande planering.

Förvaltningen instämmer i att redovisningen i utvecklingsområdena bör vara likartad, information om fritidsgård har därför tagits bort.

Farthinder är inte en fråga som hanteras i översiktsplanen, utan bör anmälas via felanmälan på kommunens hemsida eller via appen felanmälan.

Förvaltningen instämmer i att kopplingen mot Fruängen är viktig och vikten av att samordna gång- och cykelkopplingar över kommungräns.

## Utveckling övrig bebyggelse

### Område för komplettering

SVOA kan inte uttala sig om kapaciteten i befintliga VA-system är tillräcklig i områdena innan omfattning av kommande utveckling klarlagts.

Kristdemokraterna är positiva till en stegvis förtätning av bebyggelsen med flerbostadshus i direkt anslutning till Stuvsta Centrum och kring korsningen Huddingevägen – Ågestavägen. Däremot lämpar sig inte att hela det område som angetts som Stuvsta 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.

Bygglöv- och tillsynsnämnden menar att utpekade områden redan är inom detaljplan, om inte bör det framgå att bygglov inte ges utan föregående detaljplanering.

Drevvikenpartiet beklagar 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.

Privatperson 3 i Stuvsta lägger fram en kort strukturplan för Stuvsta som går ut på att binda ihop området över järnvägen genom att förlägga spår i tunnel och bygga lokaler ovanpå. Hyresrätter och bostadsrätter tillförs och hela stationen moderniseras och görs tryggare. En utveckling av Skeppsmyreparken med roligare lektyr för barn och en skridskobana på vintern är också önskvärd.



*Privatperson 9 i Stuvsta* är kritisk till att området är kulturmärkt och därmed undantaget möjligheten att tillföra attefallshus. Synpunktlämnaren understryker Stuvstas centrala och attraktiva läge, bostadsbristen och summerar med att konstatera att vi måste hänga med i utvecklingen och inte begränsa oss till hur allt såg ut 1986.

*Privatperson 40 i Stuvsta* vill inte se någon nybyggnation i Stuvsta.

*Privatperson 40 i Snättringe* får ibland vatten i källaren och vill att kommunen prioriterar att öka kapaciteten i områdets underdimensionerade system.

*En grupp privatpersoner (nr. 50) i Gladö-Lisma* anser att Kynäs borde klassificeras ”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. Vidare är 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. Gruppen föreslår en utveckling för Kynäs i likhet med den som redan skett i Stortorp.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för synpunkterna. Urvalet av områden utpekade för den typ av utveckling som föreslås för områden för komplettering, där vi ser att större kompletteringar utanför våra stora utvecklingsområden är mer lämpliga, är baserade på antingen gångavstånd till spårbunden kollektivtrafik (inom 1200 meter) eller gångavstånd till busshållplats (400 meter) med god tillgänglighet till viktiga målpunkter. Kynäs faller inte inom någon av ovanstående kategorier.*

*De utpekade områdena på markanvändningskartan ska läsas tillsammans med texten som hör till dessa områden, där det går att utläsa exempelvis att kompletteringar med flerbostadshus inte är tänkt i hela Stuvsta, utan i vissa delar. Att Stuvsta inte är utpekad för större utveckling än så är fastslaget redan i den målbild för översiktsplanen som beslutades i kommunfullmäktige december 2020.*

*Att delar av Stuvsta är utpekad som särskilt värdefull kulturmiljö innebär inte att kompletteringar inte alls är möjligt här, bara att det behöver prövas med bygglov och att särskild hänsyn behöver tas.*

*Gällande överdäckning av spår så är det staten genom Trafikverket som ansvarar för Västra stambanan som också är ett så kallat riksintresse. Att förlägga befintliga spår i tunnel är inget som planeras, dock förordar kommunen att eventuella ytterligare tillkommande spår bör förläggas i tunnel eller liknande. Förvaltningen instämmer dock i att barriäreffekterna av spåren behöver minskas, något som också finns beskrivet i texten.*

*Skeppsmyreparken är utpekad som stadsdelspark i översiktsplanen, men synpunkter på innehåll och förbättringar hänvisas till när eventuell upprustning av den blir aktuell.*



*Planförslaget har till granskningsomgången förtydligats med vad som gäller i områden där detaljplan inte finns, med hänsyn till efterföljande bygglovsprövning.*

*Stockholms vatten och avfall (SVOA) ansvarar för befintliga ledningsnät. Förvaltningen instämmer i att kapaciteten för ledningsnät för vatten och avlopp till följd av ytterligare utveckling behöver studeras vidare i efterföljande planering, i samverkan mellan kommunen och SVOA.*

*Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd Trafikverket framför 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.*

*SVOA kommenterar generellt kring möjligheterna till god planering av VA-utbyggnad önskar SVOA att alla omvandlingsområden enligt VA-utbyggnadsprogrammet ska detaljplaneläggas 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.*

*I övrigt har inte SVOA 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.*

*Stockholm stad, stadsledningskontoret, ser positivt på att bebyggelsereserven Högmora pekas ut för framtida stadsutveckling 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.*

*Stadsbyggnadsnämnden instämmer och understryker vikten av bra busskollektivtrafik till området vid en stadsutveckling. Vidare anser kontoret att en stadsutveckling på fastigheten bör ligga inom planperioden och inte som en bebyggelsereserv efter planperioden.*

*Solbackens tomtägarförening tycker att det är anmärkningsvärt att översiktsplan 2050 helt saknar planer för angränsande Hammardals uppläggningsområde/industriområde. 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. Föreningen vet att Coeli, ett svenskt kapitalförvaltningsbolag som köpte fastigheten för snart 5 år sedan, har visioner och viljan att på platsen projektera för bostäder. Detta skulle enligt oss passa mycket bättre in i närmiljön i stället för befintliga bullriga och miljökritiska verksamheter, trots att området inte ens har indraget vatten och avlopp med påföljande miljörisker. Föreningen uppmanar kommunen att genom*



dialog med markägaren och i samråd med närliggande bostadsområden revidera planen genom att prioritera detta område för utveckling till bostäder.

*Bygglov- och tillsynsnämnden* menar att förslaget i stort saknar skrivningar 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 detaljplanläggning 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.

Nämnden påpekar vidare att 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. Skrivningen 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.

*Fastighets Orlångsjö 2:7* påpekar att både översiktsplanens kommunövergripande inriktningar och RUF 2050 ger stöd åt en utveckling av fastigheten Orlångsjö 2:7. Bolaget menar att en utveckling av fastigheten kan tillgodose översiktsplanens inriktningar om dels en här varierad bebyggelse, välmående grönområden och tillgång till bostadsnära natur, minskad klimatpåverkan genom en mer effektiv markanvändning av fastigheten.

*DeLaval*, fastighetsägare av Björksättra 1:3, efterfrågar att översiktsplanen möjliggör för nya småhusbostäder intill sjön Ådran. Detta skulle bland annat bidra till bättre förutsättningar för utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp. Bebyggelse skulle enligt bolaget bidra till kommunens bostadsmål och tillföra kvalitéer men också innebära ingrepp på regionala gröna kilarna i området. För ändamålet önskar bolaget att omvandlingsområdet utökas åt nordväst fram till den luftburna kraftledningen (illustration i yttrande).

*Privatperson 2 i Gladö-Lisma* menar att det händer för mycket i Gladö Kvarn och att kommunen borde förhindra vidare exploatering av området.

*Privatperson 8 i Gladö-Lisma* undrar om det är förenligt med lagstiftning att undanta särskilt områden från möjligheten till attefallsåtgärder om de är särskilt värdefulla ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt? Gladö Kvarn borde vara föremål för sådant undantag.

*En grupp privatpersoner (nr. 50) i Gladö-Lisma* menar att den befintliga bebyggelsen längs Ebbadalsvägen bör inkluderas i det angränsande "Fritidshusområden inför omvandling" till och med (men utan att inkludera Björksättra gård). Med Tvärförbindelse Södertörn stärks områdets



kommunikationer väsentligt mot Haninge, Jordbro och Flemingsberg. Detta motiverar att området även ges möjlighet till viss ökad småhusbebyggelse. Gruppen påpekar även nyttorna med att ansluta området och Björksättra gård till kommunalt VA i samband med att Ådran ansluts.

*Privatperson 23 i Glömsta* bor på Ryttnarvägen och vill få möjligheten att själv bestämma över husets storlek. Dagen situation beskrivs som ohållbar. Sommarstugeidyllen finns inte. Husen i området förfaller och det ser ovårdat och stökigt ut på tomtarna. Övriga hus är permanentboende utan kommunalt VA.

*Privatperson 24 i Glömsta* instämmer, men tillägger att det behövs fler utegym och lekplatser i området. Även *Privatperson 25 i Glömsta* önskar fler lekplatser, men även en upplyst cykelväg till Gömmaren samt en flottbastu som går att hyra i sjön.

*Privatperson 26 i Glömsta* vill se fler fartgupp i området.

*Privatperson 31 i Glömsta* vill upplysa om att kommunen har felaktiga uppgifter gällande beläggningsgraden på helårsboende i fritidshusområde Norra Glömsta. Tjänstemän har gjort det lätt för sig och vänt sig till SRV för att se vilka som har sophämtning året runt, åtminstone 2 fastigheter bara i synpunktslämnarens område använder inte sophämtning men bor där året runt. (Ett kort överslag ger ungefär 15% för lågt räknat på boende, av totalt 194 fastigheter). Så kommunens 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. Detta har påtalats 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 omgående prioriteras upp i kommunens planering.

*Privatperson 31 som är verksam i Huddinge* vill se en hög exploateringsgrad på fastigheten Glömsta 1:317.

*Privatperson 42 i Sjödalen* menar att kommunen godkänner förtätning i området på ett sätt som inte fungerar med den ursprungliga planeringen. T.ex. att enskilda fastigheter godkänns för förtätning med parhus och attefallshus. Detta leder till en ohållbar posthantering, renhållning samt parkerings- och trafiksituation.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen instämmer i risken för ett högt bilanvändande vid större kompletteringar i fritidshusområden. Många bosätter sig permanent här oavsett, med risk för påverkan på sjöars vattenkvalitet, inom utpekade områden. Fritidshusområden inför omvandling, som framför allt är inom redan ianspråktagen mark, har därför enbart marginellt justerats. Inga ytterligare områden pekas ut utifrån att de ej ligger inom kollektivtrafiknära lägen.*

*Förvaltningen instämmer i behovet av en revidering av VA-utbyggnadsprogrammet, vilket också planeras.*



*När det gäller den utpekade bebyggelsesreserven så har planförslaget ändrats inför granskning med öppningar för att området kan utvecklas i slutet av planperioden eller bortom planperioden, vilken sträcker sig till 2050.*

*När det gäller lovprövning utanför detaljplanelagt område har planförslaget ändrats inför granskningen med förtydligande att lovprövning på lucktomter och viss komplettering kan ske så länge detaljplanekravet inte aktualiseras. Förvaltningen instämmer ej i kommentarerna om Österhagen och Vista Skogshöjd, inga ändringar har gjorts.*

*Orlångsjö 2:7 är fortsatt utpekad som område där komplettering kan prövas samt naturreservat, vilket innebär att mindre kompletteringar är möjligt utanför naturreservatet. Förvaltningen ser det dock inte som lämpligt med större kompletteringar i dagsläget, framför allt utifrån bristande tillgång till kollektivtrafik. När och om planeringen av den utpekade bebyggelsesreserven sker fram mot slutet av planperioden kan det vara aktuellt att se över detta område igen. Planförslaget har förtydligats rörande detta.*

*Björksättra 1:3 är fortsatt utpekad som skogsområde och fritidshusområde inför omvandling. Det senare utgörs framför allt av redan i anspråkstaget område, vilket innebär att kompletteringar kan prövas med syftet att området ska få bättre förutsättningar för året runt boende när det planläggs. Någon större bostadsutveckling bedöms inte som lämpligt då det ligger långt från kollektivtrafik och riskerar påverka de gröna kilarna som är av regional vikt.*

*För området Gladö Kvarn finns en detaljplan med genomförandetid, i den regleras exploateringen för området.*

*Områden utpekade som fritidshusområden inför omvandling i markanvändningskartan omfattar de områden i kommunens VA-utbyggnadsprogram eller föregående översiktsplan med minst 40 fastigheter. En revidering av programmet planeras och då kan områdena som ingår komma förändras.*

*Utplacering av fartgupp är inget som regleras i översiktsplanen, men behovet kan uppmärksammas genom felanmälan via hemsidan eller appen för felanmälan.*

*Plan -och bygglagen reglerar att bygglov krävs i områden utpekade som särskilt värdefulla kulturmiljöer, planförslaget har förtydligats gällande detta.*

*VA-planering görs för hela kommunen och områden pekats ut i VA -utbyggnadsprogrammet, där även områdena får en prioritetsordning, norra Glömsta samt Rytta vägen och Glömsta 1:317 ingår i detta. En revidering av programmet planeras. När projekt ska startas beslutas i plan för samhällsbyggnad där samtliga projekt vägs in. I detaljplaneprocessen prövas sedan lämplig exploateringsgrad i området som helhet. Förvaltningen vidarebefordrar informationen om bilskroten till miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.*

*Kommunen ser problematiken med Attefallsreformen som ibland innebär en högre exploatering än vad som avsetts från början, det är dock utanför kommunens*



*påverkansram. Bygglovsprövningen görs mot gällande detaljplaner i vilka exploateringsgraden redan har prövats i detaljplanprocessen.*

### *Verksamhetsområden*

*Länsstyrelsen* har synpunkter gällande det möjliga framtida verksamhetsområde vid kommungränsen mot Haninge kommun och Jordbro industriområde, 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.

*Trafikverket* tolkar det som att verksamhetsområdet som redovisas i närheten av Jordbro i Haninge kommun 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.

*Region Stockholm* stödjer kommunens bedömning rörande det utpekade utredningsområdet för verksamhetsmark i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen. För att göra bästa avvägning och hitta lösningar som stärker befintliga natur- och landskapsvärden, anser Region Stockholm att kommunernas kunskap och synpunkter väger tungt. De gröna kilarna behöver markeras i markanvändningskartan.

*SVOA* påpekar att det inom verksamhetsområden är 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.

*SVOA* kommenterar också Länaområdet med följande: Mängden dagvatten som kan avledas till Lissmaån från planerade och utökade verksamhetsområden i Gräsvreten och Läna 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 Läna, 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 Läna industriområde (områden med teoretisk kapacitetsbrist visas i figur i remissammanställningen).





*Haninge kommun* vill framföra att gällande ny verksamhetsmark vid kommungränsen mot Haninge 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.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* anser att det är högst olämpligt att föreslå verksamhetsområdet under utredning är beläget inom riksintresse för friluftsliv (FAB 08 Hanveden). Enligt den regionala utvecklingsplanen (RUF 2050) ska ny bebyggelse samt nya anläggningar och verksamheter som kan försvaga funktionen i ett grönt, svagt samband undvikas. Detta framgår även i beskrivningen samt under avsnittet om inriktningar för geografiska områden på sidan 100. Värden i riksintresseområden ska tillgodoseas i den kommunala planeringen och ska skyddas mot sådana åtgärder som kan orsaka påtaglig skada.

*Bygglövs- och tillsynsnämnden* efterfrågar ett förtydligande avseende 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.

*DeLaval*, fastighetsägare av Björksättra 1:3, vill utöka det befintliga verksamhetsområdet Gladö i norra delen av bolagets fastighet. Syftet är att initialt kunna återvinna massor från större bygg- och infrastrukturprojekt i regionen, i synnerhet Tvärförbindelse Södertörn vilket bland annat förväntas kunna bidra till miljövinster såsom minskade tunga transporter och mer materialåtervinning. På sikt vill bolaget skapa och tillgängliggöra verksamhetsmark för småindustrier, lager m.m. Ytorna behövs även för att inrymma skyddsvallar och dammar för rening av dagvatten. Bolaget 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. Det är vidare 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 kollektivtrafiknära lägen 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 kollektivtrafiknära lägen skulle kunna förtydligas ytterligare i planen.



## **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Gällande verksamhetsområde under utredning i Lissma, vid gränsen mot Haninge, Jordbro som fanns med i samrådsförslaget så har detta område utgått i granskningsversionen bland annat på grund av inkomna synpunkter från Länsstyrelsen och klimat- och stadsmiljönämnden. Områdets utveckling som verksamhetsområde bedöms vara osäkert och få alltför stora negativa konsekvenser på naturvärden och riksintresse för friluftsliv. Området är i stället utpekat som skogsområde, för fortsatt bevarande. Se även under Riksintressen.*

*Planförslaget har förtydligats på ett generellt plan om behovet av att tänka in dagvattenhantering och fördröjning särskilt i verksamhetsområden som ofta innefattar många hårdgjorda ytor. Förvaltningen tackar för specifika medskick kring Lissmaån, som hanteras i efterföljande planering.*

*Verksamhetsområden som planeras för omvandling/komplettering är beskrivna under respektive utvecklingsområde där de är belägna. Hammardals upplagsområde är utpekat på samma sätt som i dagens översiktsplan, dvs. möjligt att komplettera med annan bebyggelse. Planförslaget har inför granskning kompletterats med en utförligare beskrivning under avsnittet om bebyggelsereserven (under rubriken Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd) att möjlighet finns att se över detta område i samband med att bebyggelsereserven studeras vidare.*

*Gällande Gladö så pekas verksamhetsområdet ut med samma avgränsning som i samrådsförslaget, dock har granskningsförslaget kompletterats i text med att avgränsningen är schematisk och kommer att studeras närmare i efterföljande planering. Texten har också kompletterats med vilka värden för friluftslivet och naturen som finns i närområdet utöver riksintresset. Förvaltningen för gärna fortsatta diskussioner med DeLaval om utvecklingen av Gladö.*

## **Regionala och statliga intressen**

### **Mellankommunala intressen**

*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. Kommunen 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 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. I övrigt ser kommunens positivt på 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.*



*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.

*Region Stockholm* betonar vikten av att Huddinge kommun samverkar med angränsande kommuner, särskilt i Kungens kurva, Flemingsberg och Vårby. Region Stockholm ser vidare positivt på att kommunen pekar ut Sofielunds återvinningsanläggning i Gladö som är utpekad i RUF5 2050 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.

*Stockholm stad* ser att inriktningen för mellankommunala frågor sammantaget kommer bidra till en positiv utveckling för regionen och Stockholm.

*Klimat- och stadsmiljönämnden* saknar en skrivning om miljö och klimat i kapitlet. Klimat är en regional fråga.

*Haninge kommun* 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. Förvaltningen kan dock 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. Haninge kommun anser vidare att avrinningsområdena för Kagghamraån, Vitsån och Husbyån vilka delas av Haninge och Huddinge bör nämnas som en mellankommunal fråga. Kommunen instämmer i ambitionen om att skapa en regional balans och ge förutsättning för arbetstillfällen på södra sidan genom pågående utveckling av Flemingsberg. Slutligen efterfrågas ett förtydligande av hur Huddinge kommun samverkar, samarbetar och verkar för i delen Mellankommunala intressen.

*Tyresö kommun* lyfter att Huddinge och Tyresö som Södertörnskommuner påverkar varandras planering ömsesidigt och ser gärna att fler frågor kan drivas gemensamt genom samarbetet. Tyresö kommun ser att översiktsplanen hanterat



frågor rörande Tyresö och Huddinge på ett bra sätt. Särskilt nämns ställningstagandet rörande god vattenkvalitet i Drevviken samt behovet av stärkt samband mellan Skogås och Trollbäcken, kommunen menar att det senare kan tydliggöras kring att det i framtiden kan bli aktuellt med en broförbindelse. Tyresö kommun ser att utvecklingen med både kunskapsintensiva och yrkrävande arbetsplatser i Flemingsberg är positivt för hela Södertörn. Inriktningen bidrar till att minska obalansen i pendling mellan norra- och södra regionshalvan och gör det mer attraktivt att bo och verka i Huddinge med grannkommuner. Kopplat till detta ser Tyresö det som angeläget att möjliggöra för Tyresöborna att nå Huddinge och Flemingsberg genom kapacitetsstark kollektivtrafik. En sträckning som diskuteras inom ramen för Södertörnsamarbetet är spårburen trafik via Haninge mot Flemingsberg. Även om en sådan koppling sannolikt kan komma till stånd först efter 2050 ser vi att den bör nämnas i översiktsplanen för att beaktas i efterföljande planering och säkerställa att Huddinge inte bygger bort eller fördyrar möjligheten.

*Salems kommun* ser det som positivt att Huddinge kommun ser möjligheter att driva utvecklingen mot att skapa fler arbetsplatser i södra Stockholmsregionen för att jämna ut nu rådande regionala obalans samt att det finns resonemang kring hur nya arbetsplatser placeras i förhållande till kollektivtrafiken.

*Botkyrka kommun* är positiv till förslaget 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. Botkyrka kommun ser vidare behovet av mellankommunal samplanering och samverkan kring idrottsanläggningar och mötesplatser i de stadsdelar som gränsar till varandra, till exempel Vårby och Fittja. Även bostadsförsörjningen är en mellankommunal fråga, Huddinge kommun uttrycker att man eftersträvar ett mer blandat bostadsbestånd, vilket även Botkyrka gör. Botkyrka kommun påpekar vikten att ta hänsyn till närliggande stadsdelar även utanför kommungränsen för att skapa förutsättningar för sammanhängande stadsdelar. Slutligen understryker Botkyrka kommun vikten av att varken projekt Tvärförbindelse Södertörn eller Spårväg Syd omöjliggörs med hänsyn till dess viktiga delregionala funktion.

*Kultur- och fritidsnämnden* 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.

**Förvaltningens svar:**



*Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter. Planförslaget har förtydligats i respektive avsnitt om de regionala kärnorna (geografiska inriktningar) kring vikten av mellankommunal samverkan kring de regionala kärnorna. I övrigt anser förvaltningen att det regionala perspektivet finns beskrivet i översiktsplanen, i såväl övergripande avsnitt i planen som under avsnittet om mellankommunala frågor.*

*Förvaltningen har förtydligat planförslaget inför granskning rörande behovet av ökad kapacitet i elnäten kopplat till kommunens expansiva utveckling, och hänvisar i övrigt till det planeringsunderlag som kommunen tagit fram rörande teknisk försörjning i ett 2050-perspektiv, vilket finns publicerat på översiktsplanens webbsida.*

*Planförslaget har inför granskning förtydligats med utrymme för och behovet av transporter till sjukhuset framför allt. Tillgängligheten i stort till Flemingsberg anser förvaltningen redan vara belyst.*

*Gällande klimatpåverkan så instämmer förvaltningen i att det är en fråga som påverkas av vad som händer utanför kommunens gränser. Planförslaget har i detta avsnitt förtydligats med att det även är en mellankommunal fråga.*

*Gällande att peka ut utrymme för framtida spår mot Haninge vidare mot Tyresö så har förvaltningen valt att inte beskriva det i översiktsplanen. När det gäller framtida kollektivtrafiksatsningar så har förvaltningen valt att luta sig mot Region Stockholms planering, och specifikt sådan som beskrivs i remissversionen av regionens kollektivtrafikplan, då det är orimligt att hålla öppet för den typ av stora investeringar utan att något stöd från regionen finns. Dock beskrivs i planen behovet av bra kollektivtrafikkopplingar i stort mellan de regionala stadskärnorna, och förvaltningen är öppen för om framtida utredningar visar på något mer konkret. Förvaltningen instämmer annars i stort i synpunkten om att kopplingar mellan stadsdelar över kommungräns behöver stärkas, och planförslaget innehåller därför de röda pilar som symboliserar sociala samband som behöver stärkas och som ibland sträcker sig över kommungräns.*

*När det gäller samutnyttjande av lokalutbudet över kommungräns så ställer sig förvaltningen positiv till det. Det beskrivs övergripande i planförslaget som stöd för en fortsatt samverkan mellan kommunernas respektive förvaltning.*

## Riksintressen

*Länsstyrelsen tycker att 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-yltor 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.

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.

Beträffande Geografiska riksintressen enligt 4 kap. 1 och 2 § miljöbalken utgör de särskilda hushållningsreglerna 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.

Länsstyrelsen önskar även följande förtydliganden avseende riksintressen för kommunikationer:

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

- 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.

*Trafikverket* vill att 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 eventuell 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 vill förutom ovan lämna följande kommentarer på översiktsplanens ställningstaganden rörande riksintressen:



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 utpekat 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 spårriktningar. 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 regionaltåg där.

*Försvarsmakten* bedömer att riksintressen för totalförsvarets militära del i stort är korrekt redovisade och beskrivna i översiktsplanen. Försvarsmakten vill betona att det är av stor vikt att exempelvis kommande planer, lov och tillståndsärenden remitteras Försvarsmakten. Detta för att bland annat säkerställa att ingen skada sker på riksintressen som omfattas av sekretess som inte kan redovisas öppet på en karta.

**Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för lämnade synpunkter. Planförslaget har inför granskning kompletterats med kartsikt gällande riksintresse för sjöfarten, flygplatserna Bromma och Arlanda, samt yrkesfisket samt med ställningstagande rörande riksintresse för flygplatserna och luftfarten.*

*Planförslaget har inför granskning reviderats med avseende på hur riksintressena för kommunikationer beskrivs. Planförslaget har förtydligats med hur hänsyn till riksintressena för vägar och järnvägar ska tas, exempelvis avseende influensområden. Beskrivningar av de överdäckningar som befinner sig i olika skeden av planeringsprocessen har ändrats till att beskriva att dessa är något som kan påverka riksintresset snarare än att det är ett sätt att beakta riksintressena. Beskrivningarna av överdäckningen i Flemingsberg och vid Kungens kurva har förtydligats med i vilket skede i planeringen de befinner sig.*

*Kommunens ställningstagande kring att ytterligare spår inom befintligt riksintresse för Västra stambanan norr om Flemingsberg till kommungräns helt eller i delar bör förläggas i tunnel kvarstår, med ett tydliggörande om att Trafikverket har en annan ståndpunkt. De markanspråk de parallella spårdragningarna ger upphov till tar inte bara befintlig infrastruktur och boende- och kulturmiljöer i anspråk utan försvårar också ytterligare för Huddinges möjligheter att utveckla attraktiva områden. Det skulle vara önskvärt om behovet av nya spår kan lösas genom placering i tunnel eller på annat sätt som möjliggör fortsatt utveckling av centrala Huddinge och Stuvsta. Omfattningen av hänsyn till riksintresset behöver diskuteras vidare i efterföljande planering.*



*Gällande Länsstyrelsens synpunkter för Västra stambanan så utgår kommunen från att det är just de tillkommande spåren norr om Flemingsberg till kommungräns som avses med ”överdäckning norr om Flemingsberg”, inte den överdäckning som ingår i åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Flemingsberg.*

*Beskrivningen av planerade och befintliga riksintressen har reviderats i enlighet med Trafikverkets benämningar. Planförslaget har förtydligats gällande att riksintresseanspråket följer väg 259 till dess att annat beslut har fattats, men med ett tydliggörande kring kommunens ståndpunkt.*

*Benämningen av bytespunkter följer benämningen i RUF5. Inga ändringar har gjorts i planförslaget.*

*Gällande verksamhetsområde under utredning i Lissma, vid gränsen mot Haninge, Jordbro som fanns med i samrådsförslaget så har detta område utgått i granskningsversionen bland annat på grund av inkomna synpunkter från Länsstyrelsen och klimat- och stadsmiljönämnden. Områdets utveckling som verksamhetsområde bedöms vara osäkert och få alltför stora negativa konsekvenser på naturvärden och riksintresse för friluftsliv. Området är i stället utpekade som skogsområde, för fortsatt bevarande.*

*Förvaltningen har inför granskning gjort en egen avgränsning av den schematiska avgränsningen av riksintresse för rörligt friluftsliv i anslutning till Vårby, samt kompletterat det tidigare ställningstagandet med anledning av detta. Riksintresse för rörligt friluftsliv är dock inte beläget i anslutning till det tidigare utpekade utredningsområdet för verksamhetsmark i Lissma/i anslutning till Jordbro, men förvaltningen antar att det är riksintresse för friluftsliv som avses i Länsstyrelsens synpunkter.*

## **Om översiktsplanen**

### **Så läser du översiktsplanen**

*Huddinge Samhällsfastigheter menar att 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?*

*Segeltorps Villaägareförening instämmer i att läsanvisningen borde placeras i dokumentets början. Vidare anser föreningen att språket ibland är onödigt abstrakt och svårtolkat.*

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för lämnade synpunkter. Planförslaget är tänkt att i första hand läsas digitalt, och på översiktsplanens webbsida finns det inget ”början och slut” på samma sätt som i ett pappersdokument, utan man klickar sig i menyn mellan de avsnitt man är intresserad av. För att underlätta läsningen har ÖP-*



*webbens startsida kompletterats med var läsaren hittar information om hur översiktsplanen ska läsas.*

*”Vi:et” i planförslaget syftar specifikt till kommunen som aktör, vilket betyder att det är kommunen som bär huvudansvaret. I planförslaget tydliggör vi löpande där vi ser att andra aktörer behöver vara med och bidra till genomförandet.*

## Planeringsunderlag

*Trafikverket kan inte relatera kommunens trafikanalys till Trafikverkets basprognos på ett bra sätt vilket gör det svårt att dra säkra slutsatser om konsekvenser för det övergripande vägnätet. Trafikverket saknar i Trafikanalysen ett resonemang om näringslivets transporter, särskilt kopplat till tung godstrafik. 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 att det är viktigt att dialogen om kommunens modell och trafikanalys fortsätter. Det är särskilt viktigt eftersom trafikanalysen visar på framkomlighetsproblem på vägar som är utpekade som riksintresse.*

*Huddinge hembygdsförening menar att ”Huddinge kulturinventering” daterad 1986 innehållandes graderade kulturmiljöer borde beaktas i ÖP, särskilt gradering A, B, LA och I.*

*Klimat- och stadsmiljönämnden är kritisk till att förvaltningen inte getts möjlighet att lämna synpunkter i framtagandet av grön och blåstrukturplanen. Synpunkter på planen bifogas därför till yttrandet och redogörs för nedan:*

- Underlaget saknar 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. I stället 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.

*Huddinge Villaägareförening, Hörningsnäs Villaägareförening* påpekar att planeringsunderlagen i många fall saknar uppgifter om version och datering samt i många fall förefaller vara inaktuella. Föreningarna påpekar även att många av underlagen inte går att identifiera på kommunens hemsida via sökfunktionen. Föreningarna understryker vikten av framtida bebyggelse och komplettering i småhusområden ska ta hänsyn till kulturmiljöprogrammets skrivelser om att befintlig bebyggelse ska värnas samt att byggnaders ursprungliga arkitektoniska uttryck ska bevaras och vara vägledande vid om och tillbyggnad. Föreningarna ser att detta inte varit fallet i arbetet med detaljplanen för Hängbjörken 1—7 och Hörningsnäs 1:1 med flera

*Segeltorps Villaägareförening* instämmer i ovan och påpekar vidare att översiktsplanen inte alltid följer redovisade underlag. 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. Föreningen 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 felet 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.

Under det *digitala samrådsmötet med fokus på Vårby och nordvästra Huddinge den 3 februari 2022* framfördes följande:

- Två underlag som det refereras till i planen är från 2013, nio år gamla. Trafikstrategi och Dagvattenstrategi. Det bör väl finnas nyare studier om konsekvenser av de strategier som tillämpats under dessa nio år som kanske inte varit så lyckade inom trafikstrategin. Var skall alla bilar parkera? Det är kaos i många nya bostadsområden som planerats för 0,5 bil/lgh. De flesta barnfamiljer har och 'måste ha en för att klara vardagslivet. Inom dagvattenhantering finns nya moderna hållbara tillämpningar, exempel från Nya Zeeland där man tagit hand om dagvattnet på ett smart sätt.

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för lämnade synpunkter. Planeringsunderlaget för översiktsplanen rörande trafikanalyser har inför granskningen kompletterats med en trafikanalys baserad på Trafikverkets önskemål. Godstransporters roll i framtida Huddinge kommun och påverkan på framkomlighet, restidspålitlighet och tillgänglighet beskrivs närmre i Huddinges godstrafikplan, som är planeringsunderlag till översiktsplanen. Förvaltningen saknar dock prognos på förväntade godstransporter då tillförlitligt prognosverktyg för detta saknas. Trafikanalysen fokuserar på persontransporter. Dock redogörs för framtida noder och stråk för godstransporter i godstrafikplanen*

*Då kommunen har en uppdaterat kulturmiljöinventering från 2019 är det detta underlag vi utgår från i översiktsplanen.*

*Förvaltningen tackar för synpunkterna på Planeringsunderlaget för grön- och blåstruktur, men då detta dokument utgör ett underlag till översiktsplanen görs endast mindre justeringar i dokumentet inför granskningen. Planeringsunderlaget syftar främst till att vara ett stöd i den långsiktiga samhällsplaneringen och har inte haft ett fokus på hur driften bör bedrivas i detalj. Större utvecklingsförslag hänvisas till kommande processer. De justeringar som gjorts är att döpa om underlaget till Planeringsunderlag för grön- och blåstruktur, samt ändra benämningarna av strategier och inriktningar för att tydliggöra att det rör sig om just ett planeringsunderlag, inte ett politiskt beslutat styrdokument. Planeringsunderlaget har också justerats något avseende rekommendationer för att förhindra spridning av invasiva arter samt kompletterats med rekommendationer kring hur kommunen kan arbeta med stadsodling.*



*Förvaltningen instämmer inte i att planeringsunderlagen i många fall saknar uppgifter om version och datering då samtliga interna planeringsunderlag är märkta med årtal för framtagande.*

*Förvaltningen instämmer inte i att översiktsplanen inte följer de interna planeringsunderlag och strategier som hänvisas till, tvärt om har översiktsplanen hämtat ställningstagande direkt från exempelvis Arkitekturstrategin, vilket innebär att de harmoniserar väl med varandra.*

*Gällande aktualiteten för trafikstrategin och dagvatten så instämmer förvaltningen i behovet av att se över dagvattenstrategin, ett arbete som också planeras för. Trafikstrategin bedöms vara aktuell, och kompletteras successivt med fördjupningar, exempelvis finns ett parkeringsprogram som är framtaget senare.*

### **Hållbarhetskonskvensbeskrivning**

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

*Socialnämnden vill att 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.*

### **Förvaltningens svar:**

*Förvaltningen tackar för lämnade synpunkter. Konsekvensbedömningen av sociala hållbarhetsaspekter har inför granskningen kompletterats med en mer omfattande bedömning av sociala konsekvenser.*