



Datum  
2022-08-31

Diarienummer  
KS-2020/635

Handläggare  
Maria Strandberg  
maria.strandberg@huddinge.se  
Kommunstyrelsens förvaltning

## **Remissammanställning från granskning av Vårt framtida Huddinge – översiktsplan för Huddinge kommun**



## Innehållsförteckning

Läsanvisning .....	3
Statliga och regionala instanser .....	3
Länsstyrelsen Stockholm .....	3
Region Stockholm .....	6
Södertörns Högskola .....	9
Karolinska Institutet .....	9
Trafikverket, Region Stockholm .....	11
Karolinska sjukhuset .....	16
Ledningsägare .....	17
Stockholm vatten och avfall (SVOA) .....	17
Vattenfall .....	20
Svenska kraftnät .....	20
Kommuner .....	22
Tyresö kommun .....	22
Nykvarns kommun .....	22
Salems kommun .....	22
Haninge kommun .....	22
Huddinge kommuns nämnder och råd .....	23
Klimat och stadsmiljönämnden .....	23
Bygglövs och tillsynsnämnden .....	26
Grundskolenämnden .....	31
Förskolenämnden .....	32
Huddinge kommuns hel/delägda bolag .....	33
Huddinge samhällsfastigheter .....	33
Söderenergi/Södertörns Fjärrvärme AB .....	33
Föreningar och övriga .....	34
Vårby-Fittja Hembygdsförening .....	34
Stora Mellansjö samfällighetsförening .....	42
Drevvikenpartiet .....	43
Fastighets AB Orålsjö .....	46
Naturskyddsföreningen Huddinge .....	47
Skogås-Trångsunds FF (STFF) .....	49
Snättringe Sportklubb .....	50
Större fastighetsägare .....	51
DeLaval .....	51
Defra Återvinning AB .....	53
Fabege .....	55
Gladö Kapital AB .....	56
Privatpersoner .....	58
Privatperson 1 & 2 .....	58



## Läsanvisning

Nedan redovisas samtliga diarietförda yttranden om förslaget på reviderad översiktsplan under granskningsskedet. Privatpersoner som skrivit under yttranden med namn har anonymiserats. Utöver det redovisas yttrandena i princip ordagrant. För yttrandena i sin helhet hänvisas till diariet, dnr KS-2020/635. För svar på synpunkterna se *Särskilt utlåtande från granskning av Vårt framtida Huddinge – översiktsplan för Huddinge kommun.*

## Statliga och regionala instanser

Länsstyrelsen Stockholm

### *Bakgrundsinformation*

Huddinge kommun har den 17 juni 2022 sänt förslag till översiktsplan till Länsstyrelsen för yttrande i samband med granskning enligt 3 kap. 12 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsens gransknings-yttrande utgår från innehållet 3 kap. 16 § PBL. Under beredningen av granskningsyttrandet har Länsstyrelsen tagit del av synpunkter från Trafikverket.

Granskningsyttrandet ska enligt 3 kap. 20 § PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del ska det anmärkas i den antagna planen.

### *Riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken*

Områden som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Trafikverket har den 26 september 2022 uppdaterat sina riksintresseanspråk (TRV 2020/131663). Kommunen behöver uppdatera översiktsplanen så att beskrivningarna av riksintressena stämmer överens med Trafikverkets funktions-beskrivningar för berörda riksintressen.

Västra stambanan

Kommunen anger att riksintresset Västra stambanan kan påverkas av den överdäckning som planeras i Flemingsberg. Enligt Trafikverket omfattar riksintresset möjligheten att förlägga ytterligare spår i ytläge. Länsstyrelsen kan utifrån översiktsplanen inte bedöma om en överdäckning påtagligt försvårar tillkomsten av flera spår. Vid kommande detaljplanering behöver kommunen därför i samråd med Trafikverket utreda under vilka förutsättningar en eventuell överdäckning kan bli genomförbar. Utifrån vad som hittills framkommit i översiktsplanen bedömer Länsstyrelsen att kommunen inte har visat hur riksintresset kan tillgodoses.

Väg E4/E20

Länsstyrelsen kan på nuvarande underlag inte utesluta att planerad överdäckning i Kungens kurva kan komma att påtagligt försvåra utnyttjandet av väg E4/E20. Förslaget är inte närmare studerat och Trafikverket har inte tagit ställning till kommunens önskemål. Vid efterföljande planering behöver kommunen i samråd med



Trafikverket utreda under vilka förutsättningar en eventuell överdäckning kan bli genomförbar. Utifrån vad som hittills framkommit i översiktsplanen bedömer Länsstyrelsen att kommunen inte har visat hur riksintresset kan tillgodoses.

### *Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken*

Länsstyrelsen bedömer att kommunen i tillräcklig utsträckning har angett inriktning för den långsiktiga utvecklingen av den byggda miljön och hur kommunen i samband därmed anser att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska följas. Översiktsplanen innehåller information om vad som är god vattenhantering, vilka åtgärder som kan vara bra i olika områden och vid olika situationer. I flera fall saknas dock information om vad de beskrivna åtgärderna ska åstadkomma med hänsyn till behoven i respektive vattenförekomst. Likaså saknas information om i vilken vattenförekomst man kommer kunna se en effekt av planerade åtgärder. En sådan direkt koppling i beskrivande text hade underlättat förståelsen för varför specifika åtgärder kan komma att bli nödvändiga på vissa platser inom kommunen.

### *Mellankommunal samordning*

#### Regional grönstruktur

Länsstyrelsen kan utifrån befintligt underlag inte fullt ut bedöma de föreslagna utbyggnadsområdenas konsekvenser för den regionala gröna infrastrukturen eller grönstrukturen i RUFSS 2050. Kommunen har inte redovisat hur de ingrepp i naturområden som görs i exempelvis Flemingsberg, Kungens kurva, Loviseberg och Högmora påverkar denna grönstruktur. Förutsättningarna för bebyggelse i dessa områden kommer därför behöva studeras närmare i kommande detaljplanering och samråd med berörda kommuner.

### *Hälsa eller säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion*

#### Buller

Kommunen har i enlighet med Länsstyrelsens samrådsyttrande kompletterat avsnittet om hälsosamma och säkra livsmiljöer med hänvisning till gällande riktvärden. Länsstyrelsen ser dock att ny bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa om den läggs inom bullerutsatta områden. Det är därför viktigt att omgivningsbullret uppmärksammas tidigt, för att klarlägga under vilka förutsättningar bebyggelsen kan bli lämplig. Val av byggnaders placering och utformning kan få en avgörande betydelse för att klara kraven i trafikbullerförordningen.

#### Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att kommunen saknar en tydlig övergripande strategi för hantering av förorenade områden till stöd för efterföljande planering för att kunna säkerställa att bebyggelse inte utgör någon risk för människors hälsa. Utan en helhetsbild av föroreningsproblematiken inom kommunen går kommunen miste om möjligheten att i översiktsplanen peka ut bebyggelseområden efter dessa förutsättningar. Kommunen går även miste om möjligheten att utarbeta tydliga planeringsstrategier till dessa problemområden, till stöd för efterföljande detaljplanering. Med hänsyn till detta bedömer Länsstyrelsen att kommunen inte har visat att föreslagna utbyggnadsområden blir lämpliga.



Översiktsplanen pekar inte ut några särskilda områden som är olämpliga att bebygga ur ett hälsoperspektiv eller som kan påverkas negativt i ett förändrat klimat. I hänsynskartan är potentiellt förorenade områden markerade med en koordinat. I verkligheten kan en förorening breda ut sig över en större yta eller område.

Vidare beskriver översiktsplanen översiktligt att det inom kommunen finns ett antal avfallsupplag, varav några är riskklassificerade. Upplagen är dock inte särskilt markerade på hänsynskartan. Det blir därför oklart om och i så fall hur avfallsupplagen ska beaktas i kommande detaljplanering.

Översiktsplanen uppmanar till att beakta förekomsten av klorerade lösningsmedel tidigt i detaljplaneprocessen. Den information som finns på hänsynskartan visar en övergripande bild av var föroreningar har påträffats eller objekt har legat som skulle ha kunnat bidra till föroreningar. Men det går inte att med hjälp av kartan få en överblicksbild över var klorerade lösningsmedel skulle kunna finnas, utan att klicka på varje enskilt objekt i kommunens databas (bland kommunens ca 320 objekt). Länsstyrelsen bedömer att det hade underlättat för efterföljande detaljplanering om översiktsplanen innehöll ett kartunderlag som tydligt pekade ut problemområdena.

Översiktsplanen saknar information om förorenade områden som kan påverka dricksvattenförsörjning i områden utan kommunalt VA, på grund av förhöjda föroreningshalter i grundvattnet.

Risker med transporter av farligt gods samt Sevesoklassade och andra farliga verksamheter

Kommunen har sedan samrådet kompletterat med information och hänvisningar till planeringsunderlag, vilket ökat tydligheten i kommunens risker och hur de är tänkta att hanteras. Sevesoklassade och andra farliga verksamheter har dock inte redovisats på hänsynskartan, vilket kan utgöra en risk för att framtida planering inte beaktar sådana risker.

Risk för ras, skred och erosion

Kommunen redovisar områden med risk för ras och skred under rubriken Klimatrisker. Länsstyrelsen vill betona att sådana risker även kan finnas med dagens förhållanden, det vill säga oberoende av ett förändrat klimat.

Kommunen anger att områden med risk för ras och skred finns utpekade i hänsynskartan. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att det enbart är områden med risk för skred som redovisas i hänsynskartans lager "Områden med skredrisk ÖP". Övriga lager som rör risk för ras och skred verkar baseras på samma lager och redovisar i sådana fall inte risk för ras. Länsstyrelsen anser att översiktsplanen inte tydliggör vilka risker som respektive lager avser samt vilka behov som eventuellt finns att hantera ytterligare risker i efterföljande detaljplanering.

Klimatrelaterade risker

Av 3 kap. 5 § PBL följer att översiktsplanen ska redogöra för kommunens syn på klimatrelaterade risker för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion. Det ska även framgå hur sådana risker kan minska eller upphöra.



En del bebyggelseområden sammanfaller med områden som är särskilt utsatta för översvämningensrisk. Det framgår inte av översiktsplanen om gjorda karteringar av översvämningensrisker utgår från ett klimatkompenserat 100-årsregn. Det kan därför finns ännu fler problemområden än vad som framgår av planen.

Översvämningensproblematiken kan därmed vara värre än vad karteringen beskriver. Länsstyrelsen bedömer därför att det finns en risk att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till nämnda risker.

I förslaget till översiktsplan har kommunen uttryckt att de planerar för att kunna hantera översvämningar och övriga konsekvenser som följer av ett förändrat klimat. Kommunen har dock inte utvecklat sina intentioner så att det tydligt framgår hur man avser att agera för att riskerna ska minska eller upphöra. I nuläget går kommunen miste om möjligheterna att i översiktsplanen utarbeta tydliga strategier och vid behov tex. reservera mark för riskreducerande åtgärder. Detta hade kunnat underlätta planeringen och genomförandet av flera detaljplaner belägna inom problemområden.

I efterföljande planering bör kommunen ta stöd från innehållet i fakta-bladet *Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall*, Länsstyrelsen Stockholm (2018)<sup>1</sup>. De digitala kartorna ger kommunen möjlighet att öka detaljeringsnivån vid redovisning av riskerna med översvämning i kommunen, både för den befintliga och den planerade miljön. Vid riskbedömningen behöver hänsyn tas både till sannolikheten för och konsekvenserna av skador på den byggda miljön.

## Region Stockholm

### *Allmänna synpunkter*

I samrådsyttrandet påtalade Region Stockholm svårigheten med att kommunen hanterat en del av de frågor som vanligtvis hanteras i en PBLprocess i stället i sina utvecklingsplaner för olika geografiska områden. Huddinge kommun har i det nya planförslaget förtydligt att övergripande avvägningar prövas formellt i översiktsplanen, och att den formella prövningen av mer detaljerade frågor sker i planprogram eller detaljplaneskedet. Region Stockholm är positiv till förtydligandet, men vidhåller att större målkonflikter ska hanteras inom ordinarie planprocesser.

Region Stockholm är positiv till de förändringar och förtydliganden som har gjorts i markanvändningskartan. Den strategiska kartan som visar kommunens utvecklingsinriktning fram till 2050 är ett välkommet tillskott som förtydligar Huddinges planering på en övergripande nivå. I utvecklingsinriktningen syns också de regionala stadskärnorna tydligt.

### *Mellankommunala frågor av regionalt intresse*

I granskningsversionen finns ett nytt avsnitt som heter ”Förenlighet med regionplan”, som tar upp för Huddinge viktiga mellankommunala frågor som också tas upp i RUF 2050. De frågor som nämns är bostadsförsörjning, planeringen för regionala stadskärnor och fokusområden, regional infrastruktur som bidrar till ökad tillgänglighet, arbetsmarknad och utbildning, regional grönstruktur, god vattenkvalitet, kommunövergripande teknisk försörjning, mötesplatser samt Södertörnssamarbetet.



Region Stockholm tycker det är positivt att på detta sätt synliggöra de mellankommunala och regionala frågorna och understryka vikten av regionalt samarbete. Region Stockholm delar bilden av att dessa är de viktigaste frågorna att samarbeta om på regional nivå, men skulle vilja lägga till trygghet och social sammanhållning i listan.

I samrådsyttrandet ansåg Region Stockholm att teknisk infrastruktur och kraftförsörjning med fördel kan lyftas in som en strategisk regional fråga och utvecklas i planen, mot bakgrund av den befolkningstillväxt som planen tar höjd för. Region Stockholm är positiva till att texterna om risken för kapacitetsbrist i elnätet har utvecklats och att problematiken lyfts fram ytterligare i granskningsversionen.

### *Regionala stadskärnor*

Region Stockholm är positiv till att den reviderade planen tydligare lyfter fram att de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Skärholmen/Kungens kurva ska utvecklas som regionala stadskärnor tillsammans med Botkyrka kommun respektive Stockholms stad och Region Stockholm. Detta står nu som egna riktlinjer under avsnitten om Flemingsberg respektive Kungens kurva.

### *Kollektivtrafik och vägnät*

Sedan samrådet av översiktsplanen har Region Stockholms trafiknämnd antagit Kollektivtrafikplan 2050. De stycken som refererar till remissversionen av Kollektivtrafikplan bör i stället hänvisa till den antagna planen.

Region Stockholm vill återigen belysa vikten av ytor för terminaler och depåer för ett väl fungerande kollektivtrafiksystem. Region Stockholm ser att Huddinge har lyft in behovet av depåkapacitet under mellankommunala frågor.

Terminalfunktionerna nämns dock inte alls i översiktsplanen. Region Stockholm anser att bevakande av terminalernas funktion ska lyftas i översiktsplanen, i synnerhet i centrala Huddinge och vid en framtida bytespunkt Flemingsberg.

Spårväg Syd-projektet fortsätter utreda lokaliseringalternativ och har samråd september/oktober 2022 och planerar för att besluta om en korridor för en utbyggd Spårväg Syd under 2023. Det är därmed bra att översiktsplanen tar höjd för justeringar av korridoren genom framför allt Kungens Kurva/Skärholmen och Segeltorp. Region Stockholm ser en risk att plankartans tydliga spårlinje kan tolkas som mer slutgiltig än vad den är. Det vore därför önskvärt att Huddinge lägger till att linjen i plankartan kan komma att ritas om så snart slutgiltig korridor är fastlagd under 2023.

Region Stockholm anser att Segeltorp är mest problematiskt eftersom referenslinjens dragning kräver omdaning av befintlig bebyggelse.

Översiktsplanen redovisar inget konkret kring detta utan hänvisar till projekt Spårväg Syd. Region Stockholms trafikförvaltning kan som järnvägsbyggare enbart ta mark i anspråk som är behövlig för järnvägens permanenta funktioner, samt tillfälliga markytor som krävs för ett genomförande. Mer konkretisering av hur kommunen ska ändra markanvändningen i Segeltorps industriområde behövs för att referenslinjen ska fungera som vald korridor före andra alternativ.





Det är också viktigt att Huddinge kommun anger inriktning för lokalisering av de 18 500 bostäder som kommunen åtagit sig att planlägga för inom ramen för Sverigeförhandlingen. Detta är av särskild vikt för områdena Loviseberg och Segeltorp, där kommande bostäder utgör motivering till spårvägens dragning.

I samrådet påtalade Region Stockholm att det saknas finansiering av den planerade nedsänkning av Huddingevägen och överdäckningen av järnvägen. Detta har Huddinge indirekt förtydligat i granskningsförslaget genom att lyfta fram de infrastrukturåtgärder som befinner sig i formell planeringsprocess eller där åtgärdsvalsstudie är genomförd.

Huddinge pekar ut ett behov av vägkoppling för vägtransporter mellan Katrinebergsvägen och högskolans trafikplats. Region Stockholm vill understryka att en sådan möjlig vägkoppling inte får medföra störningar på ambulansstrafiken och leveranser till sjukhuset, eller försvåra utvecklingen av sjukhusområdet. Det är viktigt att Region Stockholm deltar i arbetet med utformningen av en eventuell ny vägkoppling.

#### *Flygkorridorer för helikopter*

Region Stockholm välkomnar att planförslaget har förtydligats i text med att hänsyn ska tas till transporter till sjukhuset, exempelvis flygkorridorer för ambulansflyg.

#### *Gröna livsmiljöer och grönstruktur*

Region Stockholm påpekade i samrådsyttrandet att de regionala grönkilarna behövde markeras i markanvändningskartan. De gröna kilarna har nu förts in i hänsynskartan, men skulle behöva synliggöras också i markanvändningskartan eftersom de fyller en viktig funktion för hela regionen. De regionala grönkilarna nämns bara kort på två ställen i översiktsplanen, och deras viktiga funktion för spridningssamband och biologisk mångfald bör lyftas mer.

#### *Kultur och kulturmiljö*

Region Stockholm är positiv till att kommunen tydligare uttrycker en ambition att använda kulturmiljön som en resurs i samhällsutvecklingen och har beskrivit kulturmiljöperspektivet utförligare i målet om "Ett levande och växande Huddinge". I avsnittet "God arkitektur och gestaltning" konkretiserar kommunen sitt ställningstagande för hur kulturmiljöfrågor ska hanteras och att tidigare formuleringar som ställt utveckling och bevarande mot varandra har mildrats och formulerats i termer av samspel och avvägning.

Region Stockholm tycker att det är en positiv förbättring att granskningsförslaget på flera ställen hänvisar till kulturmiljöprogrammet för vägledning och anger att kulturmiljöprogrammet ska aktiveras vid bygglov och planering i eller i anslutning till områden med utpekade värdefulla kulturmiljöer eller byggnader. Kommunen skriver också i planförslaget att ytterligare kulturmiljöutredningar eller bedömningar kan göras samt att antikvarisk kompetens ska delta i plan- och bygglovsprocesser.

Hänsynskartans länkar till kulturmiljöprogrammet fungerar vid detta granskningstillfälle inte och kulturmiljöprogrammets råd och riktlinjer är





fortfarande svårtillgängliga. För att översiktsplanen ska kunna användas på ett optimalt sätt behöver kommunen se över användarvänligheten och ansvara för att alla kunskapsunderlag är lättillgängliga.

### *Ekonomiska konsekvenser*

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

### Södertörns Högskola

Södertörns högskola har ombetts inkomma med synpunkter på det reviderade förslaget till översiktsplan för Huddinge kommun.

Högskolan har redan i mars 2022 lämnat utförliga synpunkter på samrådsversionen av översiktsplanen. Högskolan konstaterar positivt att dess förslag på kompletteringar av formuleringar kring kulturarv och kulturmiljö beaktats, liksom att högskolans strävanden att nå universitetsstatus uttryckligen stöds av kommunen.

I den övergripande planeringen saknas dock fortfarande skrivningar om hur arbetet med kultur och kulturmiljöer ska bedrivas på en övergripande nivå. De fyra målen som presenteras som utgångspunkt inkluderar inte kulturmiljö, och kultur/kulturmiljö finns inte heller nämnda på den strategiska karta som visar de stora dragen i Huddinges utveckling fram till 2050. Södertörns högskola ser fram emot fortsatt samarbete i dessa frågor inom ramen för det strategiska partnerskapet med kommunen.

### Karolinska Institutet

Remissvaret begränsar sig till att föra Karolinska Institutet (KI) talan som part i stadsplaneprocessen och levererar inga resonemang om översiktsplanen för Huddinge utifrån KIs vetenskapliga kunskaper inom hälsa och vård. Universitetets vikt för utvecklingen av en universitetsstad är viktig men i översiktsplanen är universitetens roll oklar. Utvecklingen av KIs utbildning och forskning är i samverkan med övergripande samhälle och samhällsfunktioner. Fokus på Flemingsberg i översiktsplanen för Huddinge är dock något som KI ser som positivt.

### Kommunövergripande

#### Strategisk placering

KIs strategiska placering gäller främst närheten och samverkan med Karolinska universitetssjukhuset Huddinge (K Huddinge). Men även till viss del de andra universiteten och högskolorna i Flemingsberg. Skulle det finnas planer på att flytta K Huddinge från Flemingsberg, inom Huddinge, måste diskussionen också föras med Karolinska Institutet.

#### Medieförsörjning



Forskningen på KI är i hög grad beroende av olika mediaförsörjningar. Det finns naturligtvis media som KI själva ombesörjer genom fastighetens egna system – så som flytande kväve som levereras i stora tankar på tomten. Men det finns också mycket viktig media som KI inte kan påverka tillgången till och som kan få stora konsekvenser om tillgången inte möter upp kommande behov eller om tillgången inte är stabil utan drabbas av återkommande avbrott.

Till dessa hör i nuläget:

1. Elektricitet 2. Tappvatten 3. Fjärrkyla 4. Fjärrvärme 5. Transportvägar 6. Färdvägar och kollektivtrafik 7. Avfallshantering 8. Internet Sid: 2 / 3 9. Plats för gastankrar 10. Parkeringar 11. Laddningsstolpar

Flemingsberg

Utbyggnadsmöjligheter i anslutning till K Huddinge

Den strategiska placeringen till K Huddinge handlar om meter snarare än hundratals meter. Många forskare har anställning och arbetar både för KI och K Huddinge och i respektive lokaler. Dessa kan behöva gå mellan KI och K Huddinge dagligen. Därav är det viktigt att planera för eventuell expansion för eller omflyttning av KI inom Flemingsberg i direkt anslutning till K Huddinge. Att tänka som om KI och K Huddinge vore ”samma byggnadskomplex”.

Störningar

Lika viktigt som att lokalerna går att bygga om – lika viktigt är det att förståelse och hänsyn tas till den forskningsverksamhet som ständigt pågår i lokalerna. Forskningen är beroende av mycket känslig utrustning samt djurhus och kan jobba med långa mätningsserier. Går utrustningen sönder, försöksdjuren dör eller blir stressade eller mätningarna förstörs av externa faktorer t.ex. vid byggnationer med sprängningar och media-stopp kan det förstöra flera års forskning och innebära katastrof för enskilda forskare och KI. I lagstiftningen verkar det inte finnas något regelrätt skydd för vilka störningar som är acceptabla för laboratorieverksamhet. Därför skulle kommunen behöva ställa dessa övergripande krav i översiktsplanen för en så laboratorietät stadsdel som Flemingsberg. Redan idag har önskemål om miniminivåer på störningar vid byggarbeten i området mötts av frågetecknen från kommunens tjänstemän. En kravställning från kommunen skulle förenkla kommunikationen jämt mot byggherrar m.fl.

Studentbostäder och utträngning av forskningen?

KI ställer sig positiva till fler studentbostäder i området riktade till KIs studenter, det skulle öka KIs attraktivitet som universitet. Dock måste alltid önskan om ”en blandad stadsdel” med bostäder, skolor, företagande, kultur, idrott m.m. ställas i relation till den SciLife verksamhet som utgör grunden i campus Flemingsberg. Utbildningens och forskningens lokalbehov får inte drabbas av någon utträngningseffekt utan måste ges prioritet i stadsplaneringen. Frågor gällande mer preciserade tilltänkta ytor:

• I det blå området med ”Blandstad med fokus vård/utbildning samt bostäder”, hur mycket byggyta är tilltänkt till högskola och universitet?



- Det nämns också att ”längs Alfred Nobels allé finns plats för fler forskningsintensiva verksamheter” – exakt hur mycket då?
- Vilka är tanken ska etablera sig i ”forskningshubben” i det nya Resecentrum?

## Samverkansforum

Kommer det att upprättas något samverkans forum för Flemingsberg, där universiteten och högskolorna är deltagande, för att utveckla översiktsplanens mål och intentioner? KI deltar gärna i ett sådant forum.

## Klimatrisker

Vilka prognoser gällande värmeböljor, översvämning, skred m.m. finns som den känsliga forskningsverksamheten skulle behöva ta hänsyn till? Hälsövägen vid Neo verkar ha risk för översvämning och hela Flemingsberg är ett riskområde för urban värme.

## Trafikverket, Region Stockholm

Trafikverket har tagit del av granskning av Översiktsplan för Huddinge kommun. Trafikverket yttrar sig i egenskap som förvaltare för statlig väg- och järnvägsinfrastruktur och ansvarig myndighet för transportslagsövergripande och långsiktig planering av det statliga transportsystemet. Trafikverket ansvarar även för att peka ut riksintressen för kommunikationer. Trafikverket vill framföra följande.

### *Övergripande synpunkter, mål och inriktning*

Trafikverket anser, likt vi framförde i samrådsskedet, att det är ett bra underlag för fortsatt planeringsarbete med mål och inriktningar som kan bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket anser att översiktsplanens mål om en hållbar samhällsplanering och utveckling innehåller bra utgångspunkter och inriktningar som även kan bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Trafikverket ser positivt på de justeringar kommunen gjort efter tidigare framförda synpunkter.

Kommunens mål för befolkningsutveckling är höga och ligger över utveckling enligt RUFSS och över utvecklingen i Trafikverkets rikstäckande basprognos. Flera olika scenarier för befolkningsutvecklingen redovisas. Det ger en god förståelse för osäkerheterna i befolkningsutvecklingen. Beskrivningen av Scenario 4 bör kompletteras med årtal för SCBs framskrivning då den tenderar att variera från år till år.

### *Riksintressen*

De riksintressen för kommunikationer som är befintliga eller planerade som berör kommunen är Västra stambanan, Nynäsbanan, E4/E20, E4 Förbifart Stockholm, Väg 73, Nynäsvägen, Väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, Del av väg 226 norr om väg 259, Huddingevägen, Arlanda och Bromma flygplatser, farled längs Riddarfjärden – Södra Björkfjärden.

Riksintresset för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar



samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets påverkansområden. Det är viktigt att redovisa hur den planerade markanvändningen tar hänsyn till Trafikverkets riksintresseanspråk. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.

Trafikverket har fattat ett beslut daterat 2022-09-26 (TRV 2020/131663) om uppdaterade riksintresseanspråk. Trafikverket hänvisar till detta beslut för ytterligare information gällande funktionsbeskrivningar för respektive riksintresse. Kommunen kan med fördel uppdatera kartunderlag så att kommunens beskrivning av riksintressena stämmer överens med funktionsbeskrivningarna som Trafikverket tagit fram alternativt tydligt hänvisa till Trafikverket hemsida för mer information.

Trafikverket ser positivt på att kommunen arbetet in en del av de synpunkter vi framförd i samrådsskedet. Trafikverket vill fortsatt lyfta följande synpunkter.

Trafikverket vill poängtera att riksintresset för Västra stambanan omfattar möjligheten att förlägga ytterligare spår i ytläge, om inte ytterligare spår i ytläge beaktas anser Trafikverket att det kan ses som påtaglig skada på riksintresset för Västra Stambanan. Kommunen skriver även att Riksintresset för Västra stambanan kan påverkas av den överdäckning som planeras i Flemingsberg i enlighet med den åtgärdsvalsstudie som är gjord. Trafikverket anser att planering och stadsutveckling ska ske så att riksintressets markanspråk, funktion enligt dess funktionsbeskrivning och påverkansområde beaktas så att påtaglig skada inte uppstår. 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.

Kommunen skriver att Riksintresse för E4/E20 kan påverkas av den överdäckning som möjliggörs vid Kungens kurva bortom planperioden. Åtgärden är inte närmare studerad. Trafikverket vidhåller synpunkter från samrådsskedet, att vi 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 än att beakta riksintresset. Planering och stadsutveckling ska ske så att riksintressets markanspråk, funktion enligt dess funktionsbeskrivning och påverkansområde beaktas så att påtaglig skada inte uppstår.

Trafikverket har även noterat att viss text i kommunens beskrivningar i kartorna verkar ha fallit bort, vilka kan behöva ses över

### *Markanvändning*

Kommunen planerar i huvudsak ny bebyggelse i lägen med resursstark kollektivtrafik, vilket bidrar till en hållbar samhällsplanering och är positivt. Trafikverket vidhåller synpunkt om att bebyggelseutveckling i mindre centrala lägen inte bidrar till ett hållbart och transporteffektivt trafiksystem. Där



kommunen ser möjligheter att omvandla fritidshusområden till mer permanenta bostadsområden vore det önskvärt att omfattningen av omvandlingen kommenteras för respektive geografiskt område, och utifrån tillkommande åtgärder för kollektivtrafik, service och gång/cykelvägar inom dessa områden. Och om dessa omvandlingsområden påverkan på statlig infrastruktur så som t ex påverkan på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och ökad trafikbelastning.

Det är positivt att kommunen i kartan för Utvecklingsinriktning (sida 7) på en översiktlig nivå pekar ut tyngdpunkter för t ex cykelstråk och kollektivtrafik och övrig infrastruktur som behöver stärkas, liksom sociala samband.

Kommunen anger att vad som är befintlig och planerad infrastruktur har förtydligats i kartans attributtabell från samråd till granskning. Kartmaterialet kopplat till infrastruktur skulle med fördel förbättras med tydligare färger och illustrationer. Statligt och kommunalt vägnät är till viss del svårt att urskilja från varandra, liksom information om vilka gång/cykel kopplingar som finns (d v s är befintliga) samt vilka som planeras i framtiden.

I den digitala kartans attributtabell för vägnät anges under Hänsyn att de statliga vägarna är av riksintresse. För ökad tydlighet bör det framgå vilka som är av riksintresse och vilka som inte är det eftersom alla statliga vägar inte är av riksintresse.

Trafikverket vidhåller synpunkt från samrådet att Trafikverket inte avser utreda vidare cykelväg genom Flemingsbergsskogen.

Trafikverket vidhåller även tidigare synpunkt att 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. Inriktning för gång- och cykelvägar inom Tvärförbindelse Södertörn är att uppnå regional standard men avvikelser kan förekomma. Arbete pågår med att förtydliga gång- och cykelvägarna i området inom projekt Tvärförbindelse Södertörn. Mellan Vårby och väg 226 driver Trafikverket projekt som påverkar gång- och cykelvägar som redovisas i översiktsplanen. Arbete pågår och resultat kan innebära förslag på annan redovisning av exempelvis sträckning av regionala cykelstråk.

### *Inriktningar*

#### Bebyggelse i närheten av statliga vägar och järnvägar

Det är positivt att kommunen lagt till avsnitt om behovet av ett byggnadsfritt avstånd från väg och järnväg och att Trafikverkets riktlinjer ska följas. Trafikverket anser dock att skrivningen under avsnittet Säkerhetsavstånd mellan infrastruktur och ny bebyggelse bör ändras och utvecklas.



Vad gäller byggnadsfritt avstånd från järnväg är utgångspunkten 30 meter från närmsta spårmitt. 25 meter kan tillämpas från framtida spår. Ytterligare avstånd kan vara nödvändigt beroende på buller, vibrationer, stomljud risk med mera.

Som framfördes under samrådet bör det även framgå att det behöver säkerställas att tunnelanläggningar inte riskerar att påverkas negativt och att intrång i tunnlar skyddszon inte ska ske.

### *Trafik*

Trafikverket ser positivt på att kommunen har tagit fram prognosscenarier som relaterar till basprognosen 2040, enligt framförda synpunkter i samrådet. Det ger ett bra underlag för att få en bild av trafikpåverkan till följd kommunens exploateringar. Analyserna (se tex figur 41 och 42) visar att den analyserade utvecklingen gör att trängseln i vägnätet ökar på flera sträckor, bland annat på den nationellt sammanbindande E4 och även på Huddingevägen. Trängseln är mindre påtaglig i scenarierna som baseras på RUFSS (se figur 22), vilket delvis bedöms bero på att dessa scenarier omfattar styrmedel för dämpad biltrafik såsom utvidgad trängselskatt och högre parkeringsavgifter (dvs ej beslutade styrmedel).

Det är även viktigt att göra kompletterande och mer detaljerade trafikanalyser i efterföljande planeringsskeden få en mer detaljerad bild av trafikpåverkan i olika delar av transportsystemet och hur brister i statlig infrastruktur kan hanteras. Det är av stor vikt att den trafikpåverkan som kommunens exploatering medför på befintlig och planerad infrastruktur analyseras noggrant, samt att i tidigt skede säkerställa hur brister som uppstår med anledning av exploateringar kan hanteras. Former och förutsättningar för nödvändiga åtgärder som berör statlig infrastruktur bör vara överenskomna innan detaljplaneskede. Som även tidigare är framfört så är det väsentligt med kommunala huvudgator med tillräcklig kapacitet som kan omhänderta lokal trafik så att inte den lokala trafiken omfördelas till det övergripande vägnätet.

### Infrastrukturprojekt

Status för prioriterade infrastrukturprojekt har tydliggjorts på sida 54 vilket Trafikverket ser positivt på. Trafikverket vill framhålla följande:

- Punkt 2. Vi vidhåller tidigare framförda synpunkter att ytterligare spår i ytläge norr om Flemingsberg behöver beaktas.
- Punkt 4. Nedsänkning av väg 226 är en viktig del för att möjliggöra en spårväghållplats på regulatorbron och för att uppnå planerade inriktningar för trafiksystemet i Flemingsberg och långsiktiga målbilden för väg 226 genom Flemingsberg. I nuläget är åtgärden inte prioriterad i länsplan men ytterligare utredning avses genomföras.

### Gång- och cykel

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





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

*Hälsa, miljö klimat*

### Klimatanpassning och minskad klimatpåverkan

Som framgår av tidigare synpunkter så anser Trafikverket att kommunen redovisar på ett ambitiöst sätt tänkta områden som behöver anpassas till ett framtida klimat med t ex skyfallsytor. Trafikverket har liksom kommunen gjort en regional klimat- och sårbarhetsanalys och identifierat ett antal platser där det förekommer lågpunkter intill infrastruktur kopplat till där kommunen planerar ny bebyggelse (t ex vid Flemingsberg). Dialog och samverkan behövs för att uppnå kostnadseffektiva åtgärder och prioriteringar.

### Buller, vibrationer och luftkvalitet

Som kommunen lyfter och som Trafikverket nämnde i samrådsskedet så är det viktigt att buller, vibrationer och luftkvalitet kan hanteras utifrån riktvärden och miljö kvalitetsmål i kommande planer. Utifrån aktuell och prognostiserad trafik. Trafikverket vidhåller att avsnittet om hälsosamma och livskraftiga livsmiljöer skulle kunna kompletteras med information om stömljud. Trafikverket anser att gällande riktvärden (år 2022 32 dBA L<sub>max</sub>(F)) ska tillämpas vid nybyggnad intill statlig infrastruktur. Trafikverket vill återigen lyfta att vid planering i närheten av statliga vägar och järnvägar anser Trafikverket att hantering av buller, vibrationer, luftkvalitet och stömljud ska kunna hanteras inom planområdet och inte vara beroende av åtgärder på statlig infrastruktur eller inom vägområde eller järnvägsfastighet.

### *Geografiska inriktningar*

Av översiktsplanen framgår att det pågår en fördjupad planering i arbete med utvecklingsplaner. Trafikverket ser fram emot möjligheten delta i arbetet att ta fram utvecklingsplanerna och där kunna lämna mer detaljerade synpunkter. Trafikverket vill som i samrådet poängtera vikten av att den trafikpåverkan som kommunens planerade exploateringar medför analyseras noggrant. Brister och åtgärdsförslag som berör statlig infrastruktur samt hur dessa kan hanteras behöver tas upp för dialog med Trafikverket i tidigt skede.

Trafikverket yttrade sig över de geografiska inriktningarna i samrådsskedet, vilka vi fortsatt hänvisar till. Skogås och Trångsund, Loviseberg och Segeltorp ingick inte i samrådsunderlaget, därför vill vi nu även nämna några övergripande synpunkter kopplat till de områdena.

Det är positivt att bebyggelse avses koncentreras till stationsnära lägen. Väg 73 är trängseldrabbat vid högt trafik och det finns begränsade möjligheter att öka kapaciteten. Det är viktigt att i planeringen beakta resultat av åtgärdsvalstudie för väg 73. Förutsättningar för vidare utredningar för stärkta samband som korsar väg 73 och Nynäsbanan behöver diskuteras med Trafikverket.





Lovisberg och Segeltorp- I det fortsatta utredningsarbetet måste hänsyn tas till E4/E20 och Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverket deltar gärna i utredningsarbetet.

## Karolinska sjukhuset

Karolinska sjukhuset har fått möjlighet att yttra sig över förslaget på Huddinge kommuns nya översiktsplan. Den nya översiktsplanen är ett strategiskt dokument där Huddinge kommun ska redogöra för hur deras planer ser ut vad gäller bebyggelse, naturområden och infrastruktur. En översiktsplan innehåller få detaljer och fokuserar på det långsiktiga med stora penseldrag, det är därför svårt för Karolinska att kommentera planerna annat än i övergripande ordalag.

Karolinska har tagit del av materialet och fokuserat på den biten som berör Flemingsberg där Karolinskas intressen ligger placerade. Karolinska är positiv till utvecklingen av området och ser flera fördelar för sjukhusets medarbetare och patienter. Det är dock av stor vikt att Karolinska får möjlighet att delta och yttra sig när nya detaljplaner börjar tas fram och den fysiska planeringens utformning tar form. Det gäller inte bara genom fastighetsägaren Locum utan också sjukhusets egen organisation. Detta konkretiseras närmare längre ner i texten.

- Karolinska sjukhuset tillstyrker samtliga förslag.

## *Särskilda synpunkter*

- Karolinska är positiv till att Huddinge kommun möjliggör för att sjukhuset ska kunna växa om behov uppstår långsiktigt.
- Om förändringar av transport till och från sjukhuset ska göras, som nämns i översiktsplanen, vill Karolinska ha möjlighet att yttra sig om ändringarna. Detta för att säkerställa att transporter till och från Karolinska inte påverkas negativt. Exempelvis så måste framtida koppling mellan Alfred Nobels Allé och Katrinebergsvägen (genom parken) beakta sjukhusets behov av transporter, framtida utvecklingsplaner av sjukhusområdet etc. Det gäller även om nya rondeller tillkommer då detta kan påverka ambulanser och andra akuta sjukhusflöden.
- Alla kollektivtrafikförändringar till Flemingsberg ses som positiva åtgärder. Detta då det bidrar till att medarbetare lättare kan ta sig till Karolinska. Sjukhuset vill vara en attraktiv arbetsgivare och vill även att patienter ska kunna ta sig till sjukhuset snabbt och smidigt vilket ett utbyggt kollektivtrafikenät bidrar till.
- Även om det lyfts fram i översiktsplanen vill Karolinska ändå särskilt betona att Karolinska anser att byggnation inte under några omständigheter får påverka inflygningskorridoren för ambulanshelikoptrar negativt. Det gäller både byggnaders placering, höjd samt vilka bullerkrav nya byggnader medför.
- På ett mer övergripande plan är Karolinska positiva till ett samhälle med mer gång- och cykeltrafik, samt ett samhälle med mer tillgång till parker och grönområden. Detta då dessa har en positiv koppling till ökad folkhälsa.



## Ledningsägare

### Stockholm vatten och avfall (SVOA)

#### *Inledning*

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har i detta yttrande fokuserat på ansvaret att som VA-huvudman säkra framtida kapacitet i VA-systemen, samt bidra till god hantering av dagvatten i Huddinge kommun. Detta enligt de utbyggnadsplaner som beskrivs i förslaget till Översiktsplan 2050. Mycket av informationen och synpunkterna i detta yttrande har även lyfts i SVOAs tidigare yttranden (samråd ÖP 2050 samt för Utvecklingsplanerna).

I kapitlet "Bakgrund" beskrivs översiktligt de utmaningar som SVOA står inför på grund av ändrade förutsättningar. Därefter följer generella synpunkter avseende Huddinge kommuns planerade utbyggnad utifrån VA-huvudmannens perspektiv. Vidare beskrivs kapaciteten i VA-systemen med utgångspunkt från de "regionala stadskärnorna och utvecklingsområden" samt "Utveckling övrig bebyggelse" som beskrivs i förslaget till Översiktsplan 2050.

Med hjälp av befintliga underlag och kunskap har SVOA i grova drag beskrivit var nuvarande och framtida utmaningar i VA-systemen ligger, med koppling till föreslagen bebyggelse i Översiktsplanen. För de områden där omfattning och utbredning av kommande exploateringar saknas i granskningsunderlaget har SVOA inte haft möjlighet att uttala sig om kapacitet i befintliga VA-systemen eller gällande hantering av dagvatten. I de fall där SVOA tidigare har lämnat remissyttranden för Utvecklingsplaner hänvisas till dessa som bilagor i detta yttrande. Slutligen följer SVOAs kommentarer på granskningshandlingarna.

#### *Bakgrund*

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

- Det finns ny branschstandard avseende bland annat dimensionering av VA-system som innebär att det idag vid nybyggnad, men även viss upprustning av befintliga VA-system, behövs större dimensioner och större robusthet än tidigare. Extra utmanande blir det om VA-systemet ska ansluta nedströms till ett befintligt VA-nät med tidigare gällande standard.
- VA-huvudmannen har inte längre kvar de historiska kvalitet- och kapacitetsmarginaler som VA-systemen tidigare utfördes med.
- Även om VA-huvudmannen inte ska bygga för extrema regnhändelser så krävs en samplanering mellan Kommunens skyfallsplan och VA-huvudmannens dagvattenhantering. Klimatförändringarnas påverkan på nederbördsmönster generellt har även ändrat randvillkoren för VA-



systemen, och är något man behöver ta höjd för vid planering och utredning.

- Lagkrav och riktlinjer från myndigheter att ta hänsyn till vid utbyggnad av VA har ändrats och utvecklats. Detta kräver mer i form av exempelvis utredningar, anmälningar/tillstånd med mera vid utbyggnad av nya VA-system, jämfört med hur utbyggnad skett historiskt.
- Efterlevnad av miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster ställer stora krav på rening och fördröjning av dagvatten och vilka utrymmen för hantering som krävs. Då tydliga verktyg i lagstiftningen saknas för att möta kraven på ett bra sätt blir behovet av samordning mellan SVOA och Kommunen än större.

### *Generella synpunkter*

- SVOA vill understryka att utbyggnad av VA-systemen tar lång tid. Översiktsplanen innebär ett behov av omfattande utredningsarbeten, något som ofta är mycket tid- och resurskrävande. SVOA önskar därför även fortsatt vara involverade tidigt i utbyggnadsplanerna för att ta del av vilken bebyggelse typ, 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.
- Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan det ibland vara svårt att försvara de höga kostnader det innebär att bebygga platser med stora geografiska utmaningar så som till exempel lågpunkter, intressekonflikter, svåra markförhållanden etc.
- För en väl fungerande helhetslösning och effektiv planering krävs samordning mellan SVOA, Huddinge kommun och i vissa fall även andra aktörer (t.ex Trafikverket, Region Stockholm) gällande tidplaner och ytor för kommande exploateringar och övrig utbyggnad. Det pågår nu utredning och planering av flera stora infrastrukturprojekt (väg/spårväg) som påverkar SVOA. SVOA önskar en mer tydlig och hållbar styrning av den samordning som krävs för att SVOA ska kunna planera eventuella åtgärder på VA-systemet till följd av dessa projekt. Dessa måste även samordnas med pågående och kommande exploateringar för att VA-systemet ska fungera i sin helhet.
- I kommande exploateringar behöver hänsyn tas till de befintliga VA-anläggningarnas placering, då dessa är stora och komplexa system. Flytt av VA-anläggningar innebär stora kostnader, är tidskrävande och har en stor klimat- och miljöpåverkan. Flytt av befintliga VA-anläggningar bör därmed undvikas där så är möjligt.
- SVOA ser behov av ett gemensamt forum för avstämning och samordning inom respektive utvecklingsområde.
- Det är viktigt att SVOA och Kommunen i samspel ser över hantering av dagvatten och skyfall inför kommande stadsutveckling. Områden för att hantera skyfall, både uppsamlade ytor men även rinnvägar, bör beaktas i stadsbyggnadsprocessens samtliga steg. Från övergripande nivå i Översiktsplanen till planeringsnivå i utvecklings- och detaljplaner. Dessa områden bör ligga till grund för planering och placering av ny bebyggelse.



- Dagvattenaspekter som tas upp i Översiktsplanen ska följas upp genom hela planeringsprocessen och lyftas in i framtagandet av nya detaljplaner. Dagvatten och skyfall hänger samman över plangränserna och behöver ses ur ett större perspektiv och allra helst avrinningsområdesvis (både vad beträffar naturliga men även tekniska avrinningsområden).
- Kommunen behöver säkerställa att recipientnivåer tas hänsyn till vid exploatering eller utveckling av områden nära recipient, eller i områden som ligger lågt i förhållande till recipientens nivå. Kommunen behöver även säkerställa att de antaganden som MSB gjort i de utredningar som tagits fram för översvämning från sjöar i kommunen stämmer innan man nyttjar detta underlag (se "Översvämningportalen" på MSB.se).
- Grönområden bör om möjligt sammanfalla med lågpunkter i terrängen, där vatten naturligt samlas vid kraftig nederbörd. Ytorna "Större anläggning för dagvatten ÖP" och/eller "Behov av åtgärd översvämningrisk ÖP" ligger ofta i områden som planeras byggas ut, förtätas eller liknande. Dessa lågpunkter bör istället sammanfalla med grönområden, exempelvis "Stadsdelspark ÖP" eller "Tätortsnära naturområde ÖP", så som det exempelvis planeras vid entrén till Långsjön. Exempelvis ser SVOA oroande på det stora området med översvämningrisk i Loviseberg.
- SVOA önskar en fortsatt dialog om ytorna "Större anläggning för dagvatten" och "Behov av åtgärd för översvämningrisk". Dock önskar SVOA se ett förtydligande gällande vilka underlag ytorna baseras på och hur ska ytorna användas i det fortsatta planeringsarbetet. Finns exempelvis ytor som inte ska bebyggas på grund av översvämningrisken? Har även befintliga miljöer studerats med hänsyn till skyfall och översvämningrisk? Önskvärt vore att identifiera platser som inte bör bebyggas och markera dessa i karta/planeringsverktyg.
- 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.
- Det beskrivs i granskningshandlingarna för Översiktsplanen att dagvatten ska renas innan det släpps till SVOAs ledningsnät. Vi vill poängtera att det även är viktigt att dagvattnet fördröjs för att anpassas till kapaciteten i SVOAs befintliga dagvattennät.
- De dammar som planeras för inom ramen för det Lokala Åtgärdsprogrammet (LÅP) i Översiktsplanen måste stämmas av med kommande exploateringar och dess eventuella dagvattenanläggningar. Detta för att anpassa LÅP:arnas reningskapacitet.
- SVOAs yttrande gällande Kommunens utvecklingsplaner gäller sedan tidigare. SVOA har i dessa yttranden uttalat sig om kapaciteten baserat på den information om utbyggnadstakt och markanvändningsområden som Kommunen har presenterat. När Kommunen har ny/mer information om kommande utbyggnadsplaner ska SVOA kontaktas så tidigt som möjligt



## Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB noterar att kommunen håller kvar texten om ”I anslutning till bebyggelse verkar vi för markförlagda ledningar”. Vattenfall Eldistribution AB vill fortsatt hänvisa om att ledningar i regionnätet generellt byggs i luftledningsutförande eftersom det ger ett säkert, tillförlitligt och effektivt regionnät. Vattenfall Eldistribution AB är därför restriktiva beträffande markförläggning av ledningar inom regionnätet. Mer information angående teknikvalet i regionnätet finns på följande

adress: <https://www.vattenfalleldistribution.se/vart-arbete/teknikval/>

Vidare önskar Vattenfall Eldistribution AB att kommunen är behjälpliga med markbehov för såväl ledningar som för stationer.

## Svenska kraftnät

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

Svenska kraftnät har kvarstående synpunkter efter kommunens ändringar efter samrådsskedet.

### *Reservatsområde kraftledning*

Under samma rubrik som ovan med underrubrik ”Nuläge och bakgrund” på sidan 71 (Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 Granskningsversion 2022-06-17) har kommunen uppgett ett geografiskt område som motsvarar det reservatsområde som fanns med i markanvändningskartan i ÖP 2000. Svenska kraftnät anser att det även ska markeras i aktuell markanvändningskarta (se bilaga 1 för kartan från ÖP 2000). Detta kan till exempel göras med ett tillägg till texten ”*vilket är en del av reservatsområdet enligt markanvändningskartan*”.

### *Transmissionsnät och distributionsnät*

Svenska kraftnät påpekade i samrådet att det är av vikt att särskilja transmissionsnätet från distributionsnätet och att det tydlig bör framgå i en markanvändnings-karta. Kommunen har lagt till en text som man kan läsa om man klickar på en ledning, sedan samråd. Svenska kraftnät anser dock att det fortfarande är otydligt. Det är dessutom svårt att urskilja ledningar överhuvudtaget i markanvändningskartan. Svenska kraftnät föreslår att kommunen till exempel använder olika färger för olika ledningar och att det framgår i en legend utan att det behövs klickas på för att få information.

### *Luftledningar och markkabel*

Under rubrik Hållbar teknisk infrastruktur (sid.69, Vårt framtida Huddinge - Översiktsplan 2050 Granskningsversion 2022-06-17) uppger kommunen att ”I anslutning till bebyggelse verkar vi för markförlagda ledningar”. Svenska kraftnät vill uppmärksamma kommunen på att markförläggning av transmissionsnätets ledningar tillhörande transmissionsnätet sällan är tekniskt möjligt och att frågan om teknik-val ägs av Svenska kraftnät. Det är vidare Energimarknadsinspektionen som beslutar om koncession för kraftledningar, såväl för nyanläggningar som vid förlängning av befintliga. Det är sålunda inte en kommunal fråga att avgöra. Markförläggning av ledningar riskerar att påverka den svenska elförsörjningen negativt genom att det blir ett mindre driftsäkert

och dyrare elsystem. Skrivningen i kommunens översiktsplan kan därmed bli missvisande och statens respektive kommunens roller bör förtydligas.

De tekniska förutsättningarna för markkabel i transmissionsnätet för växelström innebär att en markkabel har lägre tillgänglighet än en luftledning och kan orsaka försämrad elkvalitet. Den lägre tillgängligheten beror på att det oftare uppstår fel i en 220- eller 400 kV-växelströmskabelförbindelse än i en motsvarande förbindelse i luftutförande, fel som dessutom är svårare och tar längre tid att åtgärda. För transmissionsnätets del är en hög tillgänglighet viktig för att minimera antalet an-läggningar som behöver byggas för att klara avbrottsfria elleveranser. Försämrad elkvalitet på grund av markkabel i högspänningsnätet är något som har uppmärksammats på senare år.

Elkvalitet är viktigt av många skäl men i detta sammanhang bland annat för att undvika haverier i närliggande anläggningar i nätet och skadlig uppvärmning av elkraftteknisk apparatur. På grund av dessa tekniska förutsättningar är den mängd kabel som, med dagens teknik, kan hanteras i transmissionsnätet begränsad. Där-för måste användandet av kabelteknik i transmissionsnätet tillämpas restriktivt och med beaktande av effekterna för systemet som helhet.

Förenklat och generellt uttryckt kan man därför säga att markkabel endast övervägs i transmissionsnätet när det är tekniskt svårt eller omöjligt att bygga en luft-ledning på platsen (till exempel i stora vattenområden) eller där det inte är möjligt att hitta en lokalisering där en luftledning skulle anses tillåtlig enligt miljöbalken (till exempel i storstadsområden). Svenska kraftnät söker i första hand alltid identifiera en lämplig sträckning i luft innan en markförläggning övervägs.

När markkabel övervägs i transmissionsnätet görs det på så kort sträcka som möjligt. Om andra skyddsåtgärder kan tillämpas väljs dessa före en markförläggning. Det är inte heller givet att en 220- eller 400-kV växelströms kabelförbindelse skulle medföra mindre påverkan än en luftledning. Markkabel har större påverkan på till exempel hydrologin och markbundna värden eftersom markkabel på dessa spänningsnivåer kräver stora markingrepp (normalt två eller tre schakt med tvärsnittsarea ca 2,6 m<sup>2</sup>/schakt och ett djup om 1,5 meter). Vid övergången från luftledning till markkabel måste terminalplatser anläggas (minst ca 50 x 50 m). Är markkabeln längre än ca 5 km kan även reaktiv kompenseringstrustning krävas, antingen i terminalplatserna eller i dedikerade kompenseringstationer (cirka 80 x 80 meter) längs med markkabeln. Skarvar måste anläggas i schakten ungefär var 550-750 meter och till dessa skarvplatser måste tillfartsvägar finnas under anläggningens hela livslängd. Slutligen är investerings- och underhållskostnaden för en markkabel väsentligt högre än för motsvarande luftledning. Markkabel har därtill kortare teknisk livslängd än en luftledning.

### *Riksintresse*

Det kan vara av intresse att ta med i översiktsplanen att transmissionsnätets mark- och vattenanspråk utreds för riksintresseanspråk inom totalförsvarets civila del enligt 3 kap. 9 § Miljöbalken (MB) (1998:808) av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Transmissionsnätets verksamhet med dess tillhörande mark- och vattenanspråk är även ett allmänt intresse enligt 2 kap. Plan- och bygglag (2010:900) och 3 kap 8-9 §§ (MB) eftersom elförsörjningen är en grundförutsättning för att samhället ska fungera i fred, kris och krig.

### *Spårväg Syd*





Svenska kraftnät har yttrat sig i regionens samråd oktober 2022 i ärende med dnr: svk 2022/2680 daterat den 14 oktober 2022

Svenska kraftnäts rekommendationer ska följas i aktuell översiktsplan.

## **Kommuner**

### **Tyresö kommun**

Huddinge kommuns förslag till reviderad översiktsplan har lämnats till Tyresö kommun för remiss under granskningsskedet. Tyresö kommun ser överlag positivt på Huddinge granskningsförslag till översiktsplan och särskilt positivt på Huddinges ambition om att driva utvecklingen för att skapa nya arbetsplatser i södra Stockholmsregionen. Huddinge och specifikt Flemingsberg kommer utgöra en viktig målpunkt för många Södertörnsbor liksom Tyresöbor framöver. Vi ser det därför som fortsatt av vikt att kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik gör det möjligt att nå Flemingsberg från Tyresö utan att behöva bilpendla. Även om en sådan koppling sannolikt kan komma till stånd först efter 2050 ser vi att det bör nämnas i översiktsplanen för att beaktas i planeringen och att Huddinge inte bygger bort eller fördyra en sådan framtida möjlighet.

Tyresö kommun är vidare kritiska till den planerade utbyggnaden av Länna gårds handelsområde. En sådan utveckling riskerar att försämra tillgången till tillgänglig kommersiell service i Tyresö såväl som övrigt omland till Länna. Den kommer också bidra till ökad biltrafik på det regionala vägnätet

### **Nykvarns kommun**

Huddinge kommuns översiktsplan är väl genomarbetad. Nykvarn kommun ser inte att översiktsplanen har påverkan på Nykvarns kommun och har därför inga synpunkter.

### **Salems kommun**

Salems kommun har fått granskningsversion av Huddinges översiktsplan på remiss. Remissperioden pågår till och med den 15 oktober. Under vintern 2022 var planförslaget ute på samråd och nu har Huddinge kommun sammanställt inkomna synpunkter och planförslaget reviderats.

Salems kommun var i sitt samrådsyttrande positiva till den målstruktur som översiktsplanen och det är positivt att målstrukturen är densamma i granskningsversionen.

De övriga smärre synpunkter som kommunen hade på samrådsversionen har besvarats i samrådsredogörelsen och kommunen har inte några ytterligare synpunkter på granskningsversionen.

### **Haninge kommun**

Huddinge kommuns översiktsplan var föremål för samråd 2021-12-03 till 2022-03-03. Med utgångspunkt i de synpunkter som då framfördes i Haninge kommuns samrådsyttrande, yttrar sig nu förvaltningen över granskningsversionen.





Förvaltningen noterar att en majoritet av de synpunkter som framfördes i samrådsyttrande har tillgodosetts genom revideringar i text och i kartor. Det har bidragit till att planen är tydligare och mer lättolkad.

Förvaltningen kan dock konstatera att synpunkten rörande beskrivning av en eventuell framtida spårförbindelse till Haninge och vidare mot Tyresö inte har tillmötesgått, med motiveringen att: "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."

Kommunstyrelseförvaltningen förstår resonemanget rörande osäkerheten då regionen inte har med spårutbyggnad i sina planer, men anser att spårutbyggnad bör kunna redovisas som en möjlighet för en framtida kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan de regionala kärnorna och grannkommunerna

## **Huddinge kommuns nämnder och råd**

### **Klimat och stadsmiljönämnden**

Förvaltningen tycker att det är bra att det i granskningshandlingen har förtydligats vilka åtgärder som kan bidra till en minskad klimatpåverkan. Här skulle även kommunens miljöprogram, som vägleder arbetet mot ett netto-noll-utsläpp, kunna nämnas.

Förvaltningen är positiv till förtydligandet av byggandets och markanvändningens klimatpåverkan under avsnittet "minskad klimatpåverkan från byggande och markanvändning". Det är dock viktigt att förtydliga att framtida exploatering innebär stora utsläpp, vilket försvårar arbetet med att nå kommunens miljömål. Det krävs transparens om att det innebär stora utsläpp och stor miljöpåverkan och att det är en utmaning att hålla nere denna miljöpåverkan så mycket som möjligt.

Förvaltningen vill att sista meningen under "omvärldstrender förändrar hur vi reser" (s. 66) skärps, förslagsvis till "kommunen spelar en viktig roll i omställningen, där en flexibilitet och öppenhet i planeringen är grundläggande".

Minskad klimatpåverkan uppnås genom att minska energianvändningen och öka produktionen av förnybar energi. I samrådsredogörelsen står det att översiktsplanen inte ska peka ut platser för solcellsparker, mindre vindkraftsanläggningar med mera, men att den utgör stöd för att planera frågorna vidare. Förvaltningen vet av erfarenhet att det kan vara svårt att få med detta i efterföljande planering. Resonemanget om förnyelsebar energiproduktion är övergripande och luddigt. Produktion av förnybar energi bör även inkluderas i planen för minskad klimatpåverkan (s. 61 och framåt).



Bilens roll saknas i texten om ”bygga för sammanhållning”. Förvaltningen önskar en tydligare vision om bilens roll i framtiden, även om mer detaljerad planering sker i ett senare skede i samhällsplaneringen.

I förslaget står det att småskalig stadsodling ska ersätta den jordbruksmark som tas i anspråk. Förvaltningen är tveksam till om stadsodling fullt ut kan kompensera för jordbruksmark, då stadsodling ofta sker i väldigt liten skala.

Förvaltningen vill upplysa om att det nu finns ett nytt GIS-skikt i kommunens karttjänst HuGIS, med vattenåtgärder från de nyligen beslutade lokala åtgärdsprogrammen för Magelungen, Långsjön och Drevviken. Åtgärderna i markanvändningskartan måste ses över för att synka med åtgärderna i de lokala åtgärdsprogrammen. Observera dock att åtgärden nära Sjötorp (Drevvikens åtgärdsprogram) just nu ligger på fel sida om spåret i GIS-skiktet. Den åtgärden ska genomföras inom området för detaljplan Österhagen.

### *Markanvändning – benämning av markslag*

”Bevarandeområde” och ”pågående markanvändning” är två helt olika begrepp. En översiktsplan ska peka ut riktningen för den långsiktiga markanvändningen. I normalfallet används begreppet ”pågående markanvändning” för icke exploaterad mark avseende jord- eller skogsbruk. I föreslagen översiktsplan anges markanvändningen ”odlingslandskap” respektive ”skogsområde”. Enligt förvaltningen är det inte ett ställningstagande för att bevara gröna kvaliteter såsom friluftsliv och biologisk mångfald, att ange ett område som ”pågående markanvändning”. Det är endast ett stöd för de areella näringarna. I och med att kommunen inte bedriver ett konventionellt skogsbruk som areell näring rör benämningen ytterligare till begreppen.

Den viktigaste strategiska frågan i översiktsplanen är enligt förvaltningen att ange bevarandeområden i markanvändningskartan. Frågan är lika viktig som att ange var exploatering av bebyggelse och verksamhetsområden ska ske. Det visar en tydlig ambitionsnivå att ange ett område som bevarandeområde och visar vad kommunen vill med de gröna kilarna, riksintresseområden för rörligt friluftsliv och andra viktiga grönområden där kommunen inte har för avsikt att exploatera.

Förvaltningen anser att benämningen bevarandeområde tydligare stöder framtida strategiska beslut och tydligare kopplar an till miljöbalkens hushållningsbestämmelser (främst 3 kap. § 2 och 6).

Det kan få juridisk betydelse om ett område benämns som ”bevarandeområde” eller som ”pågående markanvändning” i översiktsplanen. Ett bevarandeområde i översiktsplanen har ett mycket starkare juridiskt skydd än ett område benämnt som ”pågående markanvändning”, om det till exempel föreslås ingrepp som påverka de gröna värdena (sambanden). Överprövande instanser utgår ofta från vad som står i översiktsplanen för att fälla ett avgörande.

Förvaltningen vill alltså att begreppet ”bevarandeområde” ska kvarstå på samma sätt som i kommunens tidigare översiktsplaner. Det är dock viktigt att i text tydliggöra att utpekandet av bevarandeområden inte är ett ställningstagande för att marken ska skyddas som naturreservat.



## *Naturvård*

Förvaltningen vill understryka att ett naturreservat har ett strikt skydd mot exploatering med stöd av miljöbalken och att det är okonventionellt att i en översiktsplan (markanvändningskartan, s. 17) peka ut delar av ett naturreservat som område som ska utredas för exploatering. Exploatering där skulle kräva att Gömmarens naturreservat helt eller delvis upphävs, vilket enligt miljöbalken skulle kräva synnerliga skäl. Lagstiftningen om upphävande av naturreservat är mycket restriktiv, varför det också är mycket ovanligt att upphäva naturreservat. Ett beslut om upphävande kan överklagas i flera led. Området är därtill del av en regional grön kil.

Förvaltningen är starkt kritisk till dragningen av ”utredningsstråk regionala cykelstråk” genom Flemingsbergsskogen som visas i markanvändningskartan (s. 17). Tvärförbindelse Södertörn ska gå i en tunnel under Flemingsbergsskogen eftersom det är ett naturreservat. I Huddinge kommuns kulturmiljöprogram pekas Stensättra dessutom ut som särskilt värdefull kulturmiljö. Att då lägga en modern cykelväg där i stället vore olyckligt. Det skulle fragmentera ett stort skogsområde, exploatera natur med högsta och näst högsta naturvärde och negativt påverka ett område som är riksintresse för friluftslivet. Landskapet i Stensättra är ålderdomligt och har en landsväg som delvis är klassad som övrig kulturhistorisk lämning. Även detta gör det olämpligt att förlägga en cykelväg där. Förvaltningen anser att det är anmärkningsvärt att föreslå en cykelväg i Flemingsbergsskogens naturreservat och menar att dragningen ska tas bort från markanvändningskartan.

Samtliga områden som i grön- och blåstrukturplanen klassas som ”områden med högt värde för biologisk mångfald”, också kallat ”grönt kapital”, bör enligt förvaltningen pekas ut som ”tätorts nära natur” i översiktsplanen.

Under avsnittet ”friluftsliv och naturupplevelser för alla” (s. 47) står det att vid entréerna till större friluftsområden tillgängliggörs naturområden genom bland annat gångvägar, cykelvägar, motionsanläggningar med mera. Förvaltningen understryker att anläggningar och vägar generellt sett är förbjudna eller kräver tillstånd för att genomföras i naturreservat. Förvaltningen är mycket positiv till att stärka och bibehålla svaga samband. Var förstärkningsåtgärder i de gröna kilarna planeras skulle dock behöva förtydligas i kartbild eller i illustration och text. Det framgår alltså var de gröna sambanden ska försvagas genom exploatering, men inte var eller hur de ska förstärkas.

Förvaltningen anser att det under rubriken ”välmående grönområden” bör läggas till en punkt under ”så här gör vi för att uppnå målen” om att utse nya ESKO-områden baserat på ekosystemtjänstanalysen och att det bör läggas in en karta som visar dessa områden.

## *Grön- och blåstrukturplanen*

Grön- och blåstrukturplanen är ett ambitiöst och värdefullt underlag i den fysiska planeringen. Förvaltningen saknar redovisning av Länsstyrelsens underlag för grön infrastruktur vad gäller värde trakt för strandängar respektive ek och täthet av värdekärnor för barr- och blandskog.



Under avsnittet ”grönt i framtiden – ekosystemtjänster i områden i omvandling” (s. 22) lyfts konceptuella bilder från flera utvecklingsplaner. Förvaltningen är kritisk till begrepp såsom ”Flemingsbergs gröna stjärna”, ”Huddinges gröna gradienter” och ”Vårbys gröna kam”, som får det att låta som att exploatering av naturmark kommer att få positiv effekt på ekosystemtjänster och grönstruktur. Förvaltningen vill att det i grön- och blåstrukturplanen förtydligas att ekosystemtjänster minskar eller försvinner där natur tas bort.

Förvaltningen är mycket kritisk till att områden där naturmark exploateras enligt planen är ”framtida reservoar[er] av ekosystemtjänster”. Avsnittet ”grönt i framtiden” bör skrivas om utifrån en analys av hur ekosystemtjänsterna kvalitativt och kvantitativt påverkas av exploatering av utvecklingsplanerna. Avsnittet bör också kompletteras med förslag på kompensationsåtgärder. Förvaltningen önskar att det i den heltäckande ekosystemkartläggningen i arbetet med grön- och blåstrukturplanen analyseras hur ekosystemtjänster kommer att se ut i framtiden och om de ekosystemtjänster som återskapas är tillräckliga för att kompensera för bortfallet.

Avsnittet ”områden i utveckling, gröna investeringsbehov och grönt kapital” (s. 51) behöver tydligare redogöra för hur mycket ekosystemtjänster som förväntas försvinna till följd av exploatering, samt hur mycket ekosystemtjänster som kan nyskapas. Då skulle det bli lättare att se om det blir en nettoförlust inom utvecklingsplanerna och hur det i så fall skulle kunna kompenseras för inom eller utanför utvecklingsplanerna. Det behöver också förtydligas vilka ekosystemtjänster som försvinner inom respektive utvecklingsplan.

#### *Redaktionella synpunkter*

Kartor i grön- och blåstrukturplanen (bland annat på s. 25) behöver bättre upplösning för att teckenförklaringen ska bli läsbar.

På sida 132 i översiktsplanen bör det läggas till att miljöprogrammet sträcker sig till 2025.

#### **Bygglovs och tillsynsnämnden**

Förvaltningen konstaterar att flera av nämndens tidigare lämnade synpunkter har omhändertagits i granskningsversionen. Föreslagen översiktsplan ser ut att kunna användas som underlag för bedömningar och i dialog med invånare i mycket större utsträckning än vad som är möjligt med nu gällande översiktsplan.

#### *Ett bra vardagsliv (s. 27 och framåt)*

Det är bra att folkhälsoperspektivet lyfts, men det är motsägelsefullt att kommunen planerar att bygga bostäder på de platser i kommunen som har mest bullerstörningar och potentiellt hälsoskadliga bullernivåer.

#### *Hälsosamma och säkra livsmiljöer (s. 33 och framåt)*

Förvaltningen vill se en tydlig målsättning om att människor ska skyddas från skadligt buller. Översiktsplanen kan på ett tydligare sätt lyfta fram att det ska säkerställas att byggnation i bullerutsatta lägen inte får leda till risker för människors hälsa.



Riktvärden för vibrationsstörningar kan hinna ändras under den tid översiktsplanen är giltig. Det är därför problematiskt att ha med sifferfatta värden i översiktsplanen (s. 34). Det bör även förtydligas om målsättningen i fråga rör mer än eller enbart nybyggnation. Vidare efterlyser förvaltningen att vibrationsfrågan lyfts tydligare för respektive utvecklingsområde och att en analys över vilka områden som skulle kunna vara särskilt utsatta för buller genomförs. Förvaltningen undrar vad som menas med att ”vibrationer förstärker upplevelsen av buller”.

Meningen om att ”minimera en negativ påverkan under byggtid” (s. 34) bör förtydligas för att visa att det handlar om luftföroreningar.

Texterna om markföroreningar och radon bör delas upp under separata rubriker eftersom det handlar om två vitt skilda saker. Annars kan det tolkas som att radon är en markförorening, vilket inte är fallet. Radon är en gas som förekommer i äldre byggnadsmaterial, i dricksvatten från vissa enskilda brunnar och naturligt i marken (markradon). I texten bör det förtydligas att det är markradon som åsyftas.

Förvaltningen tycker att det är olämpligt att i översiktsplanen hänvisa till specifika regler och lagstiftning, eftersom dessa kan ändras. Hänvisningen till Boverkets byggregler bör därför tas bort. Ett alternativ är att skriva att vid nybyggnation ska gällande lagstiftning om radon följas och att radonhalten i inomhusluft ska hållas så låg som möjligt.

Det är ett krav att bygga radonsäkert. I översiktsplanen står det att ”vi undersöker radonförekomster vid detaljplaneläggning [...] alternativt bygger radonsäkert”. Det kan vara ekonomiskt fördelaktigt att tidigt i byggprocessen mäta markradonhalten, men denna kan inte säga något om halten radon i inomhusluften. Bostäder måste därför planeras på så sätt att det enkelt går att vidta radonreducerande åtgärder när byggnaden är färdigställd.

Kommunen bör ta ställning till hur gamla markföroreningar, exempelvis deponier, kan hanteras i översiktsplanen och i samhällsbyggnadsplaneringen i stort. Avsnittet om markföroreningar kan förtydligas med att det finns risk för markföroreningar i all mark där det förekommit någon typ av industri eller där mark har fyllts ut. Beskrivningen av respektive geografiskt område kan kompletteras med risker för förorenad mark just där, baserat på historik och kända föroreningar.

Förvaltningen efterfrågar ett tydligt kommunalt styrdokument om hantering av förorenad mark, vilket även Länsstyrelsen har påpekat.

Förvaltningen föreslår att verksamhetsområden kategoriseras utifrån om och hur de kan störa sin omgivning. Det kan underlätta bedömningen av om en verksamhet är lämplig att placera nära bostäder och underlätta bedömningar i den efterföljande planeringen. Boverkets skrift ”Bättre plats för arbete” kan ge viss vägledning, men eftersom skriften är gammal kan vidare utredning krävas. Det går också att i översiktsplanen tydliggöra hur bedömningen av vilka verksamheter som är lämpliga ska göras.



### *Vattensystem i balans (s. 40 och framåt)*

Förvaltningen anser att vattenskyddsområdet bör visas i hänsynskartan. Det skulle kunna bli ett viktigt underlag i kommande planering.

### *Nära till natur och parker (s. 45 och framåt)*

Texten saknar en beskrivning av buller och hur riktvärdena ska nås. Det framgår inte hur riktvärdena ska nås i de så kallade tysta områdena. Buller kan komma från närliggande områden, vilket eventuellt kan lösas med buffertar kring de så kallade tysta områdena.

Förvaltningen önskar att begreppen ”tyst” och ”fritt från buller” på sidan 46 förklaras under ”förklaring av begrepp och ordlista” på sida 124.

Gömmarens naturreservat är ett av de områden som enligt översiktsplanen ska värnas för att förbli bullerfria (s. 47). Samtidigt ska en process inledas för att utreda möjligheten att upphäva en del av naturreservatet för att möjliggöra för ny bebyggelse med mera (s. 80). Förvaltningen saknar en förklaring till hur naturreservatet ska kunna hållas fritt från buller om en del av naturreservatet ska exploateras.

### *Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning (s. 61 och framåt)*

Förvaltningen är positiv till skrivelser om att återanvända material och massor vid ny- och ombyggnation och att ha cirkulära system. Det vore dock bra att förtydliga att massor i mesta möjliga mån bör återanvändas på plats samt att det bör undersökas om förorenade massor kan behandlas på plats. Bortschaktning av föroreningar har hög klimatpåverkan. Dessutom riskerar masshantering att sprida invasiva arter.

Avsnittet kan kompletteras med vikten av att byggaktörer tar fram kontrollprogram för omgivningspåverkan under byggtiden. Där kan frågor såsom klimatpåverkan, byggmaterial och uppkomst och hantering av avfall tas upp.

### *Inriktningar – geografiska områden (s. 73 och framåt)*

Det står på flera ställen att vegetation ska planteras för att dämpa buller. Förvaltningen menar att vegetation kan vara bullerdämpande, men det kräver hög och djup vegetation, vilket ofta är platskrävande. Markvegetation såsom gräsmattor runt spårtrafik kan ha bullerdämpande effekt och gröna banvallar kan dessutom ge många miljövinster.

I planförslaget lyfts ett ”kollektivtrafiknära läge” fram som någonting positivt. Flera av kommunens kollektivtrafiknära områden är särskilt bullerutsatta. Det står ingenting om hur kommunen ska lösa denna konflikt och säkra att nya bostäder inte innebär fara för människors hälsa.

Det framgår inte när buller- och luftsituationen ska utredas och vad utredningen ska syfta till. Förvaltningen vill även se en skarpare skrivning än att ”vi prövar lösningar ...”. Det lämpar sig bättre att skriva att kommunen ”säkerställer att byggnader placeras och gaturum utformas på ett sådant sätt som säkerställer att människor skyddas från hälsoskadligt buller och hälsoskadliga luftföroreningar”.





Förvaltningen önskar en högre ambitionsnivå, att ingen del av husets fasad eller uteplats utsätts för höga ljudnivåer.

Vid byggnation är det vanligt att bostäder i ett bullerutsatt område får en tyst sida, men att det sedan anläggs en ljudalstrande verksamhet på den tysta sidan, där det därmed inte längre är tyst. Ett exempel är förskolor på innergårdar.

Översiktsplanen bör därför innehålla ett tydligt ställningstagande om att den tysta sidan ska värnas och förbli tyst, utan risk för störning från verksamheter.

Förvaltningen är positiv till att verksamheter som går att kombinera med bostäder planeras för att agera bullerdämpande för bostadsområden. Här vill förvaltningen betona vikten av att dessa byggnader planeras först, om de är en förutsättning för att skapa en god boendemiljö.

Hur arbetet för att införliva målsättningarna om bland annat cirkulära flöden, masshantering och samordning ska ske kan med fördel nämnas under respektive område.

### *Regionala stadskärnor och utvecklingsområden (s. 74 och framåt)*

#### *Flemingsberg*

Utmaningarna som kommer av planerade stora förändringar i Flemingsbergsområdet kan lyftas fram tydligare, bland annat kombinationen av verksamheter och bostäder. Det är även viktigt att lyfta upp kontrollprogram för omgivningspåverkan under byggtiden för detta område.

Kapacitet och lösningar för dagvatten och skyfall för området som helhet måste planeras tidigt, särskilt om dagvattenhanteringen i enskilda detaljplaner bygger på att det ska tillkomma lösningar utanför detaljplanen.

För verksamhetsområden som omvandlas bör det även lyftas fram uppgifter om kända och potentiella föroreningar. Det har bland annat förekommit hantering av klorerade lösningsmedel i Flemingsbergsdagen, som behöver utredas inför kommande detaljplaner.

#### *Kungens kurva*

På grund av tungt trafikerad infrastruktur i närheten är området utpekat som utsatt för buller och luftföroreningar. Det finns dessutom flera bullrande verksamheter i området idag. Samtidigt finns planer på att möjliggöra byggnation av 10 000 nya bostäder. Förvaltningen vill se en förklaring av hur det ska vara möjligt att bygga bostäder i de mest bullerutsatta delarna av Kungens kurva, utan att riskera människors hälsa.

Området står inför en stor exploatering. Ovanstående synpunkter angående Flemingsberg avseende kombination av verksamheter och bostäder, kontrollprogram under byggtiden, och hantering av dagvatten och markföroreningar gäller därför även för Kungens kurva. Det är även viktigt att hantering av material och avfall samordnas vid exploatering. Området ligger inom vattenskyddsområde. Därför ställs höga krav på att minska risken för att sprida föroreningar till vatten.

Miljöbalkens 7 kap. 7 § reglerar upphävande av naturreservat. Det krävs synnerliga skäl och kompensation i skäligen utsträckning för att det ska vara tillåtet.





## *Vårby*

Förvaltningen efterfrågar en beskrivning av hur vidare utveckling av området står sig i förhållande till risken för människors hälsa, med tanke på buller och luftföroreningar från planerade infrastruktursatsningar. Förvaltningen är kritisk till att i detta skede skapa förutsättningar för framtida intressekonflikter. Det är bättre att i detta skede skapa långsiktiga förutsättningar för hälsosäkra boendemiljöer än att skjuta problemet på framtiden. Det framgår inte heller hur konflikten ska komma att lösas.

Kända och potentiella markföroreningar bör lyftas i avsnittet. I området bör risk för föroreningar till följd av båthamn och tidigare industri särskilt beaktas.

Direkt närhet till Mälaren ställer krav på dagvattenhantering, samtidigt som vattenskyddsområdet riskerar att påverkas.

## *Skogås och Trångsund*

Texten om samarbete med Region Stockholm för att kapacitet på Nynäsbanan ska komma östra Huddinge till del i högre utsträckning är enligt förvaltningen otydlig. Förvaltningen undrar om detta innebär att trafikeringen av Nynäsbanan kommer att öka, och om det i sin tur kan öka risken för buller- och vibrationsstörningar.

Risker för markföroreningar måste utredas när verksamhetsområden omvandlas. Kända och potentiella markföroreningar bör lyftas i avsnittet.

## *Loviseberg*

Liknande strävan och tydliga mål som formuleringen om buller på sida 96 ("vi planerar åtgärder för att skydda kommande bebyggelse ...") efterlyses för de andra utvecklingsområdena, samt för annan infrastruktur än bara Tvärförbindelse Södertörn. Kommande bebyggelse i fler områden skulle kunna skyddas. Dessutom bör Spårväg Syd läggas till i meningen.

## *Centrala Segeltorp*

Förvaltningen efterfrågar ett tydligare resonemang om buller och luftkvalitet, och att kommunen bör sträva efter att skydda boende från buller i de fall bullerutredningen konstaterar skadliga bullernivåer.

Det är bra att befintliga byggnader behålls eftersom de ofta är bra och kostnadseffektiva bullerskydd. Det behövs dock fortsatta utredningar så att det inte är störningskänsliga verksamheter som påverkas negativt i byggnaderna. Värt att notera är att bullerskydd är som mest effektiva nära störningskällan.

Förvaltningen önskar ett förtydligande av vad som menas med att kommunen vill värna om verksamheter som går att kombinera med bostäder, eftersom det vore olämpligt att ha bostäder i de byggnader som ska utgöra bullerskydd.

Risker för markföroreningar måste utredas när verksamhetsområden omvandlas. Kända och potentiella markföroreningar bör lyftas i avsnittet.

Segeltorp ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, vilket behöver beaktas.



### *Utveckling övrig bebyggelse (s. 102 och framåt)*

Förvaltningen vill se ett tydligt ställningstagande om att kommunen inte endast avser utreda och skaffa sig kunskap om bullerstörningar och luftföroreningar, utan även ska säkerställa att människors hälsa värnas och inte påverkas negativt av dessa faktorer.

Gladö industriområde pekas ut som lämpligt för utveckling av tyngre industri och mer störande verksamheter. Förvaltningen vill att det tydliggörs att en sådan expansion inte får ske på bekostnad av de boendes hälsa. Här avses både de som bor i fritidshus och de som bor i permanentbostäder. Det är även viktigt att bedöma påverkan på friluftsområden och möjligheten att klara bullerriktvärden där.

Verksamhetsområden i närheten av bostäder kan orsaka problem. Högmora upplagsområde saknas på kartan. Förvaltningen undrar om det innebär att verksamheterna där ska avvecklas på sikt.

Återigen vill förvaltningen lyfta att det är viktigt att planera för lämpliga typer av verksamheter nära bostäder eller andra störningskänsliga områden eller verksamheter. Det saknas till exempel en definition av vilka typer av verksamheter som är störande.

De nya områden för stadsstödjande verksamheter och verksamheter som inte kan förenas med bostäder bör pekas ut på kartan. Förvaltningen har ovan föreslagit att kategorisera verksamhetstyper. Störningar från verksamhetsområden begränsas sällan till aktuella fastigheter utan kräver avstånd. Närhet till verksamhetsområden kan även skapa obehag, en känsla av otrygghet och medföra andra störningar.

Slutligen är det viktigt att beakta risken för föroreningar från historisk och nuvarande verksamhet i samband med eventuella utbyggnader och omvandlingar av verksamhetsområden.

### *Hållbarhet och barnkonventionen*

Förvaltningens förslag till beslut innehåller synpunkter som syftar till att stärka ekologisk och social hållbarhet. Förvaltningens förslag till beslut bedöms inte få några direkta konsekvenser ur ett barnrättsperspektiv utöver det som ingår i hållbarhetsperspektivet.

### **Grundskolenämnden**

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



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

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

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

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

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

## Förskolenämnden

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

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

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

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

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

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

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



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

## Huddinge kommuns hel/delägda bolag

### Huddinge samhällsfastigheter

Huddinge samhällsfastigheter har inget att erinra.

### Söderenergi/Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme tillsammans med Söderenergi lämnar följande synpunkter på Huddinge kommuns reviderade översiktsplan:

- Sid 62 punkt två står det: ”Vi uppmanar byggaktörer att använda sig av cirkulära system inom exempelvis avfall, avlopp och energi i nya fastigheter. Detta gör vi exempelvis genom kravställning i markanvisningar och att uppmantra till användning av olika typer av miljöcertifieringar.” Lyft gärna fjärrvärmens bidrag till de cirkulära flöden i samhället, titta gärna på vårt remissvar till Huddinges miljöprogram. Här har Huddinge kommun stor rådighet till att bidra till de cirkulära flödena då de dels är delägare i fjärrvärmebolag och dels i återvinningsbolag (SRV).
- Sid 63 står det: ”För att bli klimatneutralt ska Huddinge minska koldioxidutsläppen inom den geografiska ytan med 85 procent jämfört med 1990.” Här borde man trycka på att gå ifrån kommungränsen och istället höja blicken till ett bredare systemperspektiv. Det blir svårt att jobba med så snäva systemgränser för den infrastruktur som är viktig för bland annat energiförsörjning
- På sid 64 skriver ni om cirkulär ekonomi (se urklipp nedan) – återigen önskar vi att ni lyfter fjärrvärmens positiva och unika förmåga att faktiskt bidra till cirkularitet, resurseffektivitet och att sluta kretsloppet.

#### **Cirkulär ekonomi för minskad klimatpåverkan**

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

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

- I avsnittet Hållbar teknisk infrastruktur skriver ni flera gånger om ”förnyelsebara energikällor” Här skulle vi gärna vilja att de använder sig av begreppet ”Förnyelsebara och återvunna” energikällor. De skriver ”öka andelen



lokalt producerad el från förnyelsebara källor” men nämner inget om kraftvärmen som en del av lokalt/förnyelsebart. Kommunens egna energiproduktion borde få mer omnämnde i planen och man borde se SFAB och Söderenergi som aktörer som bidrar till minskad klimatpåverkan men även vår verksamhet som en möjliggörare i energiomställningen.

- Flera av de regionala stadskärnorna och utvecklingsområdena som nämns (Flemingsberg, Kungens Kurva, Centrala Huddinge- Sjödalen/Fullersta, Vårby, Skogås Trångsund mfl) är till stora delar anslutna till fjärrvärmen. Här borde ni lyfta styrkan i att kraft- och fjärrvärmen borde förordas vid utbyggnad/expansion då man har stor del av infrastrukturen på plats (ledning, pumpstationer etc)

## Föreningar och övriga

### Vårby-Fittja Hembygdsförening

Vårby-Fittja hembygdsförening har i vårt yttrande 19/3 2021 över "Utvecklingsplan för Vårby - KS-2018/266" redan ingående berört Översiktsplanens inverkan på Vårby 2050. Samt dess inverkan på Kungens Kurva med yttrandet "Utvecklingsplan Kungens kurva 2050" 18/3 2021.

Till vårt yttrande här ang. ÖP 2050 bifogar vi därför också, som del av vårt yttrande över ÖP, även de båda tidigare yttrandena över Utvecklingsplanerna.

Vi bekräftar nu här våra tidigare ställningstaganden och hänvisar till ytterligare bakgrunder för dessa ståndpunkter i yttrandena över Utvecklingsplanerna från den 19/3 2021(Vårby) och 18/3 2021 /Kungens Kurva).

### *Tvärförbindelse Södertörn*

*Tvärförbindelse Södertörn är i Utvecklingsplanen för Vårby som "elefanten i rummet". Den som klampar in och styr allt, men som man helst inte nämner eller dess allvarliga följder. Är det möjligen också för planförfattarna på det viset, som man kan höra vårbybor kommentera vägplanerna: "Min hjärna abdikerar när jag ser detta".*

Ovanstående kursiv är hämtad ur vårt yttrande över Utvecklingsplanen och uttrycker den oro för samhällsutvecklingen i Vårby som Tvärförbindelse Södertörn och utbyggnaden av E4/E20 väcker bland vårbyborna. Oro för brutala ingrepp i natur och livsmiljöer, för ökande trafikmängder, för buller, avgaser, partiklar i luften och kraftig påverkan på klimatet. En grundläggande åtgärd för att skapa en lockande framtid i Vårby, måste därför vara att stoppa bygget av Tvärförbindelse Södertörn.

Att Huddinges äldsta träd bevaras, den fridlysta Hagstaeken i Glömsta hotad av Trafikverket/Tvärförbindelsen, är också en del av detta med högsta prioritet.

Tvärförbindelse Södertörn är den avgörande faktorn i planerna för framtiden i Vårby, men planförfattarna både till Utvecklingsplan 2050 och ÖP 2050 vill helst undvika att kommentera detta faktum.



Att benämna Gömmarens trafikplats mellan E4/E20 och Tvärförbindelse Södertörn, med minst 14 filer i bredd i närheten av Vårby källa, för en "sociodukt" och en "grön koppling", torde vara i närheten av en straffbar mörklägning av de verkliga omständigheterna.

Kartmaterialet är liksom i Utvecklingsplanen svårläst och svårtytt (svårare än i ÖP 2030), men vi ger oss ändå in på uppgiften att ytterligare kommentera ÖP 2050:

### *1/ Vårby Udde och Diametern.*

Vi anser att bostadsområdena Vårby Udde och Diametern i Kungens Kurva är projekt som kan genomföras. Dock med följande invändningar:

Vårby udde: De 3 punkthusen längts ut på Vårby Udde strider allvarligt mot strandskyddet. De är ett brutalt ingrepp i strandlinjen och kan inte få byggas. Diametern: Ingrepp i Gömmarens Naturreservat i anslutning till Diametern är varken nu eller i framtiden acceptabla. Belastningen på Gömmarens naturreservat får inte bli för stor! Planen hänvisar till att ev. ingrepp i naturreservatet ska kompenseras på annat håll, särskilt nämns Flottsbro. Men resonemanget håller inte ihop. Både Tvärförbindelse Södertörn och planerade bebyggelsen vid Loviseberg, innebär exploatering av naturmark som tidigare inräknats i blivande Flottsbro naturreservat. Se foton/kartor!

### *2/ Masmokilen.*

Bygget av 2 stora flerfamiljshus i Solhagaparken, blivande Vårby Udde och blivande Diametern innebär ett kraftigt tillskott av bostäder här i kommunens västra delar och planerna på exploatering av Masmokilen på Masmoberget vid Masmo T-station bör därför utgå ur planerna. Masmokilen tillhör topografiskt och naturligt Gömmarens naturreservat, och bör således snarast inlemmas i naturreservatet. De ingrepp tunnelbygget för Tvärförbindelse Södertörn gör i reservatet är inte acceptabla och måste kompenseras, lämpligen med Masmokilen. 7 olika naturreservat skadas av Tvärförbindelsen på dess väg österut mot Haninge och det borde inte få ske.

Den tänkta bebyggelsen i Masmokilen skulle kunna ersättas med en överdäckning av Botkyrkaleden mellan Masmo T-station och Myrstuguberget. Med plats för bostäder och en station för Spårväg syd, som sägs ska passera Masmo i tunnel.

### *Planbesked Solhagavägen*

Mitt under pågående remissrunda för ÖP 2050 upptäcker nu samtidigt en av föreningens medlemmar på Facebook att: Kommunstyrelsen lämnar ett positivt planbesked avseende planläggning för fastigheterna Drakskeppet 1 och del av Haga 1:108. Ett beslut som togs redan den 11/3 2021 om kommande 500 bostäder längs Solhagavägen och Ormen Långe. Vi protesterar mot att inget lokalt samråd skett kring detta och att Vårby-Fittja hembygdsförening och övrig allmänhet nästan ett år senare ännu inte informerats om beslutet. Att inget nämns i ÖP 2050 om dessa byggplaner ser ut som ännu en (se sociodukt/grön koppling ovan) planlagd mörklägning!





### *3/ Masmovägen.*

Enligt kartmaterialet förefaller det som man tänker sig en framtida utbyggnad av bostäder längs Masmovägen från Glömstadalen och ner mot vattnet. Mot detta talar kulturmiljöhänsyn och även hänsyn till naturmiljön. Från den ekodukt som planeras över Tvärförbindelsen vid Myrstuguberget måste en ostörd spridningskorridor för biologisk mångfald finnas kvar mot Albysjöns strandmarker/Flottsbro blivande naturreservat och även mot Botkyrka via Flottsbro.

Verksamheten vid Hagalunds Tvätterimuseum, vid Albysjöns strand utmed Masmovägen, måste säkras för framtiden. Den äldre bebyggelsen här är exempel på den idag kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse som från andra hälften av 1800talet växte fram längs Albysjöns och Hagavikens (heter inte Fittjaviken) stränder.

Ett annat område av stor kulturhistorisk betydelse är området kring Vårby Källa, med rötter ned i 1700-talets hälsobrunnsverksamhet. Både utbyggnaden av E4/E20, Tvärförbindelsen och Vårby udde innebär allvarliga ingrepp i den kultur- och naturhistoriska miljön kring Vårby Källa. Mycket kraft och intresse måste därför riktas in på att minska ingreppens följder.

### *4/ Vårby gård.*

I Vårby Gård vill vi slå vakt om de ännu existerande grönområdena.

Kanske kan vi tyda kartmaterialet i ÖP 2050 så att man lyfter fram möjligheten att återinföra vattenflödet i Vårbäckens (kallas även Smistaån) ravin genom Vårby gård? En fråga som vi länge arbetat för att den ska genomföras och något liknande har nu genomförts i Sjödalsparken, Huddinge C. Mer skeptiska är vi till idéerna om ny tillkommande bebyggelse utmed vattenflödet i ravinen.

Korpbergets Biotopskyddsområde bör få förstärkt skydd som naturreservat och utökas så att ännu ej planlagda och ej skyddade natur- och skogsområden i anslutning till Korpberget också bör ingå. Naturreservatet bör även omfatta den anslutande gamla Herrgårdsparken och tillämpliga delar av bäckravinen. Ev. bör även Vårbygravfältet ingå. Det är helt olämpligt med idén att flytta Vårbyskolan till Vårbygravfältet. Inte tänkbart!

Andra skogsområden i Vårby Gård som bör skyddas från exploatering är Mogårdsberget och Lammholmsberget, samt i lämpliga delar Duvberget.

### *5/ Spårväg Syd och Loviseberg.*

Region Stockholm har, utan att i detalj ha fastställt dragningen av Spårväg Syd, skickat ut en remiss om spårvägens förmodade miljöpåverkan. Vårt svar på detta är att inga ingrepp i Gömmarens naturreservat kan accepteras. Vidare att Spårväg Syd inte kan villkoras till utbyggnaden av en ny stadsdel Loviseberg i Glömstadalen. Argumenten för Spårväg Syd är att den ska minska biltrafiken, men genom spårvägens förutsättning, en utbyggnad av Loviseberg, kommer ny biltrafik att genereras från detta bostadsområde så att Spårvägs Syds begränsande effekt på biltrafiken uteblir här.





Istället för till en utbyggnad av Loviseberg bör Spårväg Syd dras genom det nu expansiva och med kollektivtrafik dåligt försedda Glömstaområdet. Så kan en verklig minskning av biltrafiken åstadkommas. Någon depå för spårvägen bör inte byggas i Glömstadalen.

För att Loviseberg inte bör byggas ut talar även att det är värdefull natur- och jordbruksmark som kommer att exploateras för utbyggnaden. Värdefull natur- och jordbruksmark som annars skulle blivit viktiga delar av blivande Flottsbro naturreservat. Samtidigt innebär det stora inskränkningar i Flottsbro Friluftsområde. Planförfattarna för fram att en utbyggnad av Loviseberg skulle bättre knyta ihop kommunens olika delar. Snarare är det så att utbyggnaden av Loviseberg och Spårväg Syd skär sönder viktiga biologiska samband i södra Stockholmsområdets s.k. Gröna kilar.

Att som planförfattarna föreslå inskränkningar i Gömmarens Naturreservat vid Kungens Kurva och samtidigt föreslå att dessa inskränkningar ska kompenseras vid Flottsbro, blir svårt att få ihop när Tvärförbindelse Södertörn och Loviseberg samtidigt gör stora inskränkningar i det som varit avsett att bli Flottsbro naturreservat. Se bif. foton/kartor!

## *6/ Kungens Kurva och Gömmarens naturreservat*

Vårby-Fittja hembygdsförening har i tre tidigare yttranden (2019-03-17, 2021-03-18 och 2021-10-26) redovisat allvarliga invändningar mot delar av bostadsplanerna i Kungens Kurva.

Vi har varnat för att de planerade täta stadskvarteren utgör ett hot mot Gömmarens naturreservat, om exploatering sker söder om Kungens kurvaleden. Denna trafikled utgör sedan många år en naturlig gräns mellan handelsområdet och den skyddade skogen. Nu ser vi att kommunen struntar i våra invändningar. Översiktsplan 2050 anger mark söder om leden som ett utredningsområde. Syftet är att flytta gränsen för naturreservatet söderut mot sjön Gömmaren för att skapa ytterligare ytor för bostäder. De redan känsliga skogs- och strövområdena ska alltså reduceras till förmån för ny bebyggelse. Förslaget är både provocerande och utmanande mot bakgrund av de naturvärden som hotas.

Som en följd av coronapandemin har det rörliga friluftslivet i tätortsnära skogar ökat dramatiskt. I Paradisets naturreservat handlar det om tio gånger så många besökare. Negativ påverkan på naturen i form av parkeringskaos, nötta eller leriga stigar och nedskräpning har redovisats i hela Stockholms län.

Gömmarens naturreservat kan tyckas stort om man som ensam vandrare strövar bland gran och tall, sumpmarker och hälleberg. Men utvecklingsplanens flygfoton med inkopierad nybyggnation visar hur kort avståndet är från Kungens Kurva till bad- och fiskesjön Gömmaren. Vegetationen runt sjön är redan hårt nersliten av besökare från intilliggande bostadsområden och andra delar av Huddinge och Botkyrka samt Stockholms sydvästra förorter. Sand, barr och frilagda trädrötter krälar på strandnära mark som saknar mylla, mossa och bärris.

Största försiktighet behövs i planeringen av naturnära bostäder och annan verksamhet i framtidens Kungens Kurva. Gömmarens naturreservat måste



hanteras med respekt och varsamhet om denna för vår hälsofrämjande avkoppling så viktiga gröna lunga ska orka med bördan av ytterligare 10 000 bostäder (läs: 30 000 människor) och 3 000 nya arbetsplatser.

En rad aktiviteter samsas i Gömmarskogens famn: jakt och fiske, svamp- och bärplockning, rastning av hundar, promenader, jogging, skidåkning, orienteringstävlingar. Balans och hänsyn till djur- och fågelliv krävs i utnyttjandet av naturresurserna. Det är beklämmande att ÖP 2050 inte alls tar upp frågan hur naturreservatet ska klara trycket av en ökad folkmängd. Hur kan vi säkra en framtida skötsel av dessa värden? Inte bara skapa nya entréer till skogen utan främja dess bestånd. Låta den oexploaterade marken leva och utvecklas i stället för att slitas ner.

Gömmarens naturreservat hotas även av den planerade Tvärförbindelse Södertörns tunnelmynningar i Masmoberget, gigantiska påfarter och viadukter och hälsovådliga utsläpp.

Vårby-Fittja hembygdsförening säger ja till en bro- eller tunnelpassage för fotgängare som vill nå skogen söder om Kungens kurvaleden.

Föreningen säger bestämt nej till all ytterligare exploatering och flyttning av reservatets gräns söder om leden.

Bifogade foton:



Natur och kultur i Flottsbro skogen, hotad av Tvärförbindelsen och exploatering av Loviseberg. Vandringspunkt 6 på «Skogsrundan» i Flottsbro friluftsområde. ”Nu befinner du dig på en av Skogsrundans höjdpunkter och kan ta en vilopaus. Vid den gamla tallen och gränsröset finns en plats för eftertanke och begrundan. Vilka var de människor som byggde det gamla gränsröset mellan Huddinge och Botkyrka kommuner, mellan gårdarna Glömsta och Älvesta? Trädet har säkert





*sett det ske.*” Ur ”Vandra i Flottsbro” HUGE Fastigheter AB 2005. foto & text:  
Olle Magnusson



”Den gamla tallen” foto: Olle Magnusson.





### Naturmiljö - skyddade områden och utpekade värden



Fig. 6. Stora delar av utredningsområdet omfattas av naturreservat och foreslagna naturreservat. Inom korridoren finns även nyckelbiotoper och skyddsvärda trädmiljöer. Ett Natura 2000-område ligger strax utanför korridoren söder om Granby.

Överst: Detalj av karta ur "Vandra i Flottsbro" / Skogsrundan i rött  
Underst: Foreslagna naturreservat. Flottsbro Naturreservat inringat, omfattande bl.a. området kring Loviseberg. Fördjupad landskapsanalys Tvärförbindelse Södertörn - Trafikverket. Samrådshandling 2017-12-20



## Stora Mellansjö samfällighetsförening

Stora Mellansjö ligger i Huddinge kommuns östra del, Trångsunds kommunedel, och sträcker sig från Svartviksvägen/Norråvågen i väst till Ågestabron i öst. Samfälligheten omfattar 190 fastigheter.

Samfälligheten yttrar sig här endast om sådana frågor som påverkar Samfällighetens medlemmar.

Om översiktsplan 2030, i reviderad form

Samfälligheten kan konstatera att ÖP i den utformning som föreligger inte är genomförbar i och med att frågan om trafiken i och kring Stora Mellansjö överhuvudtaget inte behandlas. För att kunna ligga till grund för fortsatt planarbete förutsätts att denna fråga hanteras, ytterligare utredning är där erforderlig.

Genom den bebyggelse som planeras i ÖP får Ågestavägen/Ågesta Broväg - i brist på utpekade alternativ - karaktären av genomfartsled mellan Stuvsta och Högmora (och väg 226) respektive Farsta Strand (och väg 279).

Ågestavägen/Ågesta Broväg går idag genom Stora Mellansjö där de har karaktären av villagata med småhusbebyggelse på båda sidor. Trots gällande hastighetsbegränsning på 40 km/h överskrider bullernivåerna redan enligt de mätningar och beräkningar som Huddinge kommun genomförde 2013 respektive 2019 tillåtna nivåer.

Samfälligheten har i brist på senare underlag låtit en professionell konsult ta fram en bullerberäkning. Beräkningen visar att bullernivåerna på bland annat Ågestavägen, Vidjavägen och Ågesta Broväg - i likhet med kommunens tidigare mätningar - idag väsentligt överstiger gränsvärdet om 55dB.3 Trafiken – i synnerhet tung trafik - på Ågestavägen/Ågesta Broväg torde snarast behöva minskas eller hastigheten sänkas ytterligare vilket är oförenligt med skrivningarna i ÖP om att vägen ska vara huvudstråk i kollektivtrafiken. Konsultens beräkning visar även att trafiken och det buller den för med sig skulle öka påtagligt till 2050 även utan den utbyggnad av norra Huddinge som beskrivs i ÖP. Dessa förhållanden tas överhuvudtaget inte upp i planen.

Om ytterligare bostäder anläggs i norra delen av Huddinge (Myrängen, Högmora, Svartvik) kräver det sålunda att andra anslutningar till huvudvägnätet (länsväg 226, 279), än Ågestavägen/Ågesta Broväg skapas. Utbyggnad av kollektivtrafik är skälen ovan inte heller möjlig utan att denna leds annan väg än genom Stora Mellansjö (sträckningen är inte heller som anges i ÖP20504 lämplig som stamnät för kollektivtrafik.)

Motsvarande gäller även vid ökad bebyggelse i Vidja. Idag är den enda anslutningen till huvudvägnätet (väg 226, 229) via Vidjavägen och Ågestavägen/Ågesta Broväg. Trots att Vidja ligger i omedelbar anslutning till väg 259 saknas idag förbindelse med denna. Vidjavägen går genom ett naturreservat, genom Ågesta friluftsområde, och korsar dessutom gårdsplanen på Ågesta Gård





vilket medför att varken ökad trafikvolym på befintlig väg eller utbyggnad av vägen är möjlig, inte heller är ökad frekvens av busstrafik möjlig på Vidjavägen. Rörande avlastning av Vidjavägen finns emellertid en uppenbar lösning i att dra en väg från Vidja till väg 259, det ger dels en väsentligt kortare resväg för de flesta (sträckan från Vidja till väg 279 är 6,3 km vilket ska jämföras med cirka 0,4 km för en tänkt anslutning till väg 259), dels skulle en sådan väg kunna anläggas utan att behöva påverka naturreservaten. Även busstrafik för anslutning till spårtrafik kan dras den vägen (till Station Handen eller Jordbro).

Styrelsen för Stora Mellansjö Samfällighetsförening

## Drevvikenpartiet

### Allmänna synpunkter

Drevvikenpartiet vidhåller synpunkterna från samrådsskedet att det är såväl olyckligt som olämpligt att arbetet med revision av Översiktsplanen startar innan den pågående utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund har beslutats. Nu är den utvecklingsplanen dessutom försenad med ytterligare minst ett år.

Markanvändningskartan över Skogås och Trångsund, som i samrådsversionen pekades ut som utvecklingsområde, har nu konkretiserats men det är fortfarande svårt att få en bild över ambitionerna för området. Inte heller den förklarande texten i stycket "Så här gör vi för att uppnå målen" ger några detaljer utan är allmänt hållna punkter som skulle passa för vilket område som helst i kommunen.

Vi menar inte att utvecklingen måste se likadan ut i hela kommunen, men invånarna måste få möjlighet att förstå vad den nya Översiktsplanen innebär även för Östra Huddinge. Det var inte möjligt i samrådsförslaget och inte heller nu i granskningsversionen.

DP hade hellre sett att den pågående utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund hade getts förutsättningar för att komma vidare med de goda ambitioner som finns i den nu gällande Översiktsplan 2030. Den innehåller, till skillnad från förslaget till Översiktsplan 2050, många bra och detaljerade förslag.

Arbetet med utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund samt revideringen av Översiktsplan får inte innebära att redan påbörjade och planerade projekt i området avstannar under tiden.

Att förslaget till Översiktsplan är helt digital och att inga dialogmöten genomförs i detta skede har försvårat för invånarna att ta till sig och lämna synpunkter på gransknings-förslaget.

Det är också svårt att sätta sig in i de olika kartlagren och veta vad de olika symbolerna betyder. Den omfattande Pdf på 134 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, på sidan 17 och inte på varje kart-sida. Det blir omständligt om man till exempel vill hitta förklaring till kartan över Skogås och Trångsund som finns på sidan 91. 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.



Synpunkter på planen för Östra Huddinge:

Visionen för 2050 är tilltalande men att tro att förbättrade kopplingar (uttryckt som gång- och cykelväg längs Magelungen) skulle göra att Östra Huddinge hänger ihop med övriga kommundelar är naivt och högst orealistiskt. Den geografiska svårheten att göra något åt hur mycket man än skulle vilja, likaså det mentala avståndet till centrala Huddinge. Kopplingarna mot Farsta och Vega kan däremot bli bättre och är värdefulla för oss.

Den genomgående benämningen ”stadsdel” i stället för ”kommundel” eller ”område” är främmande för oss som bor i kommundelen. Planen pratar omväxlande om Östra Huddinge (vilket även innefattar Länna och Vidja) och Skogås-Trångsund vilket gör det svårt att förstå vilket område som menas.

Så gör vi för att uppnå målen:

I motsvarande stycke för övriga områden i kommunen framgår att man planerar för ett stort antal bostäder och arbetsplatser, men för Östra finns ingen sådan ambition alls utan man hänvisar till den pågående utvecklingsplanen. 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.

Man pratar om viktiga stråk och noder men det framgår inte vilka det är eller varför de är viktiga. Likaså texten om ”årsringar” ger frågor om vad som verkligen menas.

Punkten om Entré Skogås känns som att vi är tillbaka på ruta ett. Allt som nämns har redan beaktats i den mångåriga utredningen som ju landade i att projektet lades ner. I stället blev vi lovade att något skyndsamt skulle göras för att snygga upp området, utan större investeringar. Av detta har vi inte sett ett spår, tvärtom är området illa skött och de få blomlådorna som ställs ut under sommaren tillför inte särskilt mycket. Hela vinterhalvåret finns inga planeringar eller annan utsmyckning i rondellen och platsen kring den nya fotbollsplanen.

Punkten om hänsyn till buller- och luftsituationen vid nybyggnation är lovvärd, men det finns ett stort antal boende i befintliga bostäder och besökare som redan nu upplever buller från väg 73 och järnvägen, något som också borde åtgärdas.

Punkten om tillgängligheten till vatten är viktig och mycket kan göras bättre. Här anser vi att man i första hand ska genomföra de åtgärder som finns i badplatsprogrammet från 2015, det vill säga att inrätta ett kommunalt bad i Magelungen, Linatorpsbadet.

Punkten om samband mellan Skogås/Trångsund och de västra delarna av kommunen löses inte genom en ny gång- och cykelväg till Ågesta även om det blir ett bra tillskott och som redan finns med i projektplanen. Gång och cykelväg mellan Länna och Skogås finns redan, medan det som måste till är en ny koppling när Österhagen byggs.

Pilen på markanvändningskartan mellan östra och västra Skogås är vi däremot tveksamma till. Vi skulle hellre se ett tydligt förstärkt samband mellan Skogås och Trångsund på västra sidan om järnvägen. Det kan ske genom omvandling av



verksamhetsområdet till bostäder, så som det beskrivs i nuvarande Översiktsplan 2030.

Förstärkta mellankommunala kopplingar är bra så länge vi menar Länna/Vega och Stortorp/Farsta. En eventuell gång- och cykelbro över Drevviken har enligt oss ett marginellt värde för invånarna på Skogås-sidan och skulle innebära stora kostnader samt onödigt intrång i naturreservaten.

Väg 73 samt Nynäsbanan nämns i punkterna och på sidan 118 men det går inte att utläsa vad ambitionerna innebär.

## Nuläge och bakgrund

De rena felaktigheter som vi påpekade i vårt remissvar på samrådsversionen har till stor del rättats till. Dock har några nya tillkommit. Vi förutsätter att de rättas till:

Påståendet ”I Skogås är järnvägen nedsänkt men inte överbyggd vilket gör att den endast kan passeras vid ett fåtal punkter” stämmer inte då järnvägen på bara på ett fåtal ställen är nedsänkt medan den på andra är upphöjd. Det finns alltså passager för bilar, gång och cykel både över och under järnvägen.

Likaså är påståendet att ”Österleden utgör en annan barriär i Skogås med sitt stora gaturum och svaga kopplingar till omgivande områden” starkt överdrivet. Här finns flera övergångar och gångtunnlar både på östra och västra sidan av järnvägen.

Påståendet att ”Mellan Skogås och Länna är kopplingarna bristande både för gång, cykel och kollektivtrafik” har vi redan påpekat att det inte stämmer, då det finns en relativt ny gång- och cykelväg längs gamla Nynäsvägen samt genom Södra Skogås in i Länna.

Beskrivningen av tillgången på grönområden är till stor del bra men här skulle däremot skötseln av de befintliga grönområdena kunna bli betydligt bättre. Uppfattningen att det skulle saknas parker i villaområdena delar vi inte.

## Slutliga kommentarer

För att råda bot på 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 Översiktsplanen i huvudsak tagits fram 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 lyssnade på av förtroendevalda och tjänstemän, som naturligtvis skulle känna till och värna om vårt område.



## Fastighets AB Orlångsjö

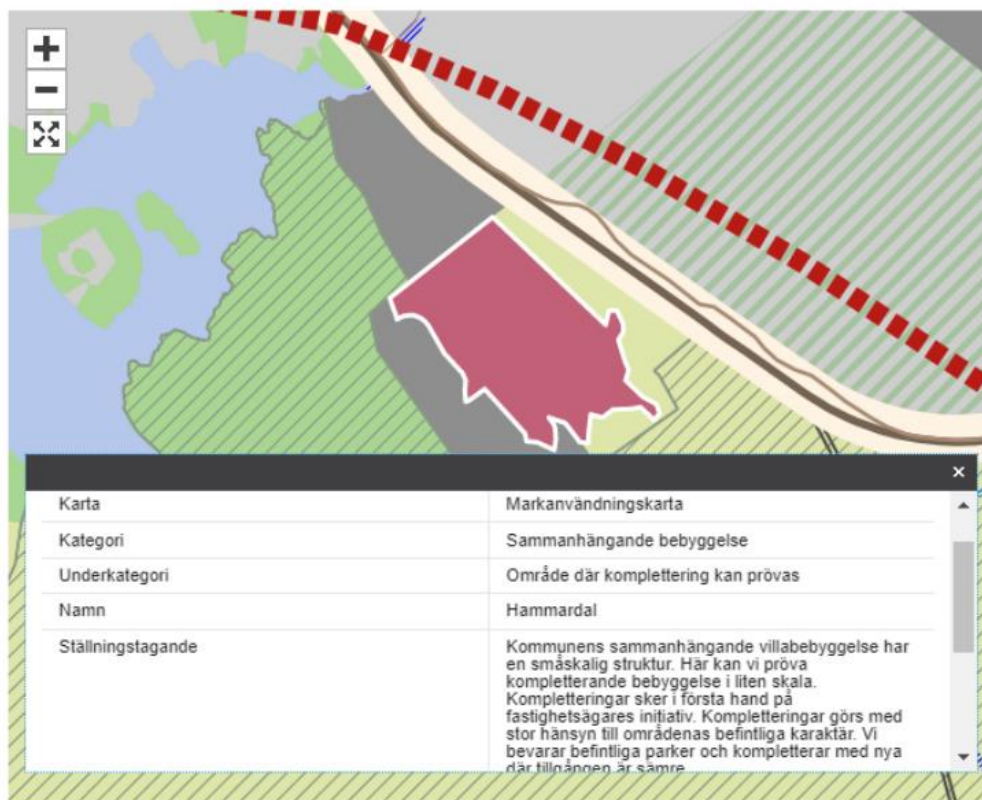
### Sammanfattning

Fastighets AB Orlångsjö önskar att Orlångsjö 2:7 omfattas av kommunens planer avseende utveckling för bostadsändamål med blandad bebyggelse. Nuvarande förslag att fastigheten kan kompletteras med bebyggelse i liten skala anser vi inte är genomförbart på grund av fastighetens nuvarande användning.

### Synpunkt

Vi har svårt att förstå vad som menas gällande kommunens ”ställningstagande” (se bilaga 1) i den föreslagna översiktsplanen.

### Mark- och vattenanvändningskarta



Inom vår fastighet så finns ingen villabebyggelse varför det är svårt att komplettera med ”bebyggelse i liten skala”. Vad gäller områdets ”befintliga karaktär” så är det idag ett område som hyrs ut till mindre lokala företagare som bedriver olika typer av verksamhet på platsen. Vi tolkar dock kommunens ställningstagande som att det finns en positiv syn på att bebygga fastigheten med ”småskalig bebyggelse” vilket vi i grunden ser som någonting bra. Att endast bebygga denna fastighet ”småskaligt” och i ”liten skala” är dock komplicerat då vi bedömer det som att bostäder och befintliga verksamheter inte kan fungera gemensamt på platsen. Vi föreslår därför att fastigheten borde omfattas av



kommunens planer avseende utveckling för bostadsändamål och blandad bebyggelse.

I övrigt så hänvisar vi till yttrandet som skickades i samband med att översiktsplanen var på samråd.

## Naturskyddsföreningen Huddinge

Våra synpunkter Naturskyddsföreningen strävar i alla sammanhang att slå vakt om vår natur och miljö. Vi arbetar långsiktigt mot alla former av natur- och miljöförstöring, samt negativ påverkan på vårt klimat. Vi förstår och noterar att Huddinge kommun växer med dess centrala läge till huvudstaden och förespråkar därför att den reviderade Översiktsplanen 2030 tar så mycket som möjligt stor hänsyn till alla de befintliga naturvärden som finns i kommunen. Vi ser en del goda ambitioner av att vilja slå vakt om natur och miljö i Översiktsplanen 2030 och är positiva till att Huddinges natur och en minskad klimatpåverkan har fått två viktiga målområden. Vi finner det däremot anmärkningsvärt och nedslående att hållbarhetsbeskrivningen av Översiktsplanen gjord av utomstående konsult ändå visar pilar och beskrivande text i fel nedåtgående riktning i dessa två målområden.

1. Vi vill se att Översiktsplanen skapar många fler tydliga och färdiga lösningar som ger minsta möjliga negativa påverkan på människa, natur, klimat och biologisk mångfald. För varje dag blir det klarare att vi står inför stora framtida utmaningar vad gäller människans påverkan på dessa tre områden. Senast i raden, i slutet av augusti 2022, var uppropet från över 1900 st. ledande svenska forskare och professorer inom området som anser att vi står på randen av en stor klimatkatastrof och de styrande i Sverige och därmed även de i Huddinge kommun måste vakna upp och kraftigt öka sina insatser på miljö och klimatområdet. Vi saknar alltså liksom forskarna starkare fokus på åtgärder i Översiktsplanen 2030 så att mindre klimatproblem och miljöstörningar uppstår. Det gäller förstås främst planerad framtida byggnation, framtida markanvändning och föreslagna transportsystem.

2. Vi tänker i detta sammanhang påminna om att Huddinges skogar är en viktig del av räddningen för både klimat och den biologiska mångfalden och därför bör speciellt skogen så mycket som möjligt skyddas. Skogarna är habitat för däggdjur, fåglar, groddjur, insekter, lavar och svampar. I Huddinge kommun finns många skogar och 13 st. naturreservat. Är vi rädda om våra skogar, så främjar vi den biologiska mångfalden. Även för människans välbefinnande har skogen betydande värde – det borde vara varje barns rättighet att växa upp med tillgång till skog, grönområden och solitära träd. Därtill tar skogarna och enskilda träd hand om koldioxidutsläpp på ett sätt som inte överträffas av någon teknik som människan ännu uppfunnit genom att binda kol. Skogen och träden lagrar 30% av vår planets kol och jorden -mikromet 70%. Kolförråden i träd och skogsmark överstiger dessutom vida kolförrådet i atmosfären ovanför Sverige. Ju mer kol som lagras i skogen, desto mindre koldioxid i atmosfären. Medan utsläppen av växthusgaser hela tiden adderar till atmosfärens koldioxidinnehåll, kontrar skogarna med en minskning. Det finns en stor outnyttjad potential att öka dessa kolförråd, genom att låta skog stå och fortsätta växa och genom att utöka skogsarealerna. Skogarna är i själva verket ett av våra främsta verktyg för att





kunna dämpa en livsfarlig klimatförändring. Inget ger större framtidshopp än detta, i synnerhet eftersom det dessutom samtidigt främjar den biologiska mångfalden. Huddinge kommun är en skogrik kommun och har en hög andel av kommunytan skyddad som naturreservat vilket är bra. Kommunen driver också ett aktivt arbete för att främja friluftslivet i kommunens natur med många lyckade satsningar. Naturskyddsföreningen Huddinge anser att alla befintliga skogar, skogsdungar och träd i vår kommun därför måste omfattas av ett skydd. Principen måste vara att kvarvarande skog, även skogsdungar och enskilda gamla träd i kommunen måste bevaras så långt som möjligt. Kommunen måste aktivt verka för att skydda skog på de sätt som är möjliga – genom avtal med markägarna, genom utökad reservatsbildning och genom att skogar och dungar på kommunal mark inte offras för andra ändamål. Skogen är det värdefullaste redskap vi har för att minska klimatutsläppen och rädda den biologiska mångfalden. Naturskyddsföreningen hänvisar till IPCC-rapporter som understryker att betydande negativa utsläpp av koldioxid – minuseffekt – inom de närmaste 10 – 15 åren endast kan uppstå genom naturbaserade klimatlösningar inom markanvändning.

3. Vi är fortfarande mycket negativa till den framtida vägtransportlösningen "Tvärförbindelse Södertörn" som planeras och som kommer att radikalt påverka stora delar av Huddinge. I Översiktsplanen 2030 berörs detta vägprojekt och även närliggande projekt "Förbifart Stockholm". Det framtida målet för Huddinge kommun måste vara att inte öka utan istället minska den miljöbelastande vägtrafiken. Känt faktum är att ytterligare stora vägar leder till sk. "inducerad trafik" d.v.s ökning av trafiken. Mycket lite nämns också om den mycket stora mängd godstrafik med lastbil från hamnen i Norvik/Nynäshamn som kommer att gå rakt igenom kommunen. Vi tror istället att mycket kan vinnas på att utveckla, bygga och förbättra systemen för kollektivtrafik, där den framtida "Spårväg Syd" utgör ett gott exempel i annan riktning. Självfallet bör kollektivtrafiken gynnas i de nya föreslagna utbyggnadsområdena, men resonemanget gäller förstås hela kommunen. Ett utökat kollektivåkande i kombination med förbättrade möjligheter för cykel- och gångtrafikanter leder till att trycket på det nu befintliga nätverket av bilvägar i kommunen kan minska. Nu befintligt vägnät behöver också renoveras och förbättras för att minska trängsel och olycksfrekvens då inte många investeringar gjorts på många år. Ingen har heller, vilket vi finner mycket upprörande, och allra minst ansvarig myndighet "Trafikverket" studerat möjligheten till andra transportlösningar än föreslagna motorväg som skär tvärs rakt igenom Huddinges natur och bebyggelse med alla dess negativa konsekvenser.

4. Vi är positiva till att man gör naturreservat mer tillgängliga och även föreslår några nya, men negativa till att man vill ändra i andra befintliga naturreservatsgränser och i en del fall minska dem. Vi uppskattar att ambitionen för ny föreslagen nybyggnation sker så långt som möjligt i områden där marken redan har använts för tidigare byggnader och verksamhet. Vi hänvisar naturligtvis till resonemanget vi för i punkt 2 i detta dokument. När naturmark/skog tyvärr ändå föreslås försvinna måste den därför ersättas med stora kompensationsytor med växtlighet såsom, nyplanterad skog, parker, grönområden, växtlighet på tak och liknande lösningar. 5. Vi ser med glädje att ambitionerna för skötsel och





utvecklingen av våra gemensamma befintliga grönområden, skogar och vattendrag fortsätter. Vi hoppas däremot att kommunen ökar sina insatser rejält i Översiktsplan 2030 då tyvärr flera av sjöarna i Tyresåns vattensystem är i väldigt dåligt skick. Insatserna för att motverka översvämningar behöver också effektiviseras snarast. Vi bifogar som förra gången med detta vårt yttrande om Översiktsplan 2030 i Pdf våra senaste yttranden till Trafikverket angående "Tvärförbindelse Södertörn" för er info. Styrelsen Naturskyddsföreningen Huddinge / Magnus Berglund

## Skogås-Trångsunds FF (STFF)

Översiktsplanen tar sats utifrån att Huddinge är och kommer fortsatt vara den näst största kommunen i Stockholms län. Det är svårt att beräkna hur många invånare Huddinge kommun kommer inneha om trettio år. Men vi kan troligen med stor säkerhet peka på att trenden inte kommer brytas utan Huddinge kommun kommer fortsättningsvis växa stadigt i antal invånare. I översiktsplanen finns det planer på att bygga ihop Skogås och Trångsund till en mer sammanhållen stadsdel. Det är säkert bra för Östra delen av Huddinge att bygga bort fysiska barriärer och förtäta. Vi noterar att kommunen anser att det är viktigt att även bygga bort sociala barriärer och underlätta vardagslivet. Vi som fotbollsförening tycker också det är viktigt och anser att det bör prioriteras. Kommunens bild verkar vara att det är gott om idrottsplatser i Skogås och Trångsund. Vår bestämda uppfattning är att så är inte fallet. Huddinge kommun ligger oerhört lågt i antal planer utifrån de riktlinjer som Svenska fotbollsforbundet pekat ut i förhållande till antal barn och ungdomar som bor i ett område. Det är bekymmersamt om man vill vara en kommun i framkant för sammanhållning och inkludering. Det är fastlagt att idrott i allmänhet och i synnerhet fotboll är en inkluderande idrott. Det är mer tillgängligt och sporten utövas världen över, det är lätt att känna igen sig och framförallt är det en billigare idrott än många andra.

Vi har goda erfarenheter av att fotboll förenar och bygger gemenskap och är otroligt viktigt för att främja samhörighet och integration. Det spelar ingen roll från vilken samhällsklass man kommer för när man spelar fotboll är alla lika inför varandra på fotbollsplanen. Skogås-Trångsunds fotbollsförening (STFF) har under många år förenat nytta med nöje. Vi har målmedvetet arbetat med att inkludera barn och ungdomar, satsat på att unga spelare ska spela så länge som möjligt. Investerat i att utbilda ungdomar för att bli unga ledare inom föreningen och inte minst utbildat unga spelare till domare som också ger en möjlighet till inkomst. Vi anser att idrott och i synnerhet fotboll är en viktig nyckel för att arbeta med integration och förhindra att unga dras in i utanförskap och kriminalitet.

De senaste åren har vi vuxit i antal medlemmar och utövare av fotboll till mer än 1000 medlemmar. Så pass att vi har svårt att på ett tillfredsställande sätt hitta plantider för alla lagen. Trots att planen vid Vreten tillkommit (som på många sätt är ett sorgebarn) kan inte äldre spelare använda den då den är för hård men inte heller går att spela matcher på då målen inte får plats för en 11-mannaplan. Dessutom är den planen byggd för en kortsiktig lösning för användning på ca tio år. Idag är vi starkt bekymrade för hur vi ska möta framtiden då det är ett stort intresse för fotboll men antal planer är för få. Fotboll är en året runt idrott och



på så sätt än mer tillgänglig sport än vad många tror, och vår förening utövar fotboll året runt trots att förutsättningarna kunde vara bättre. Framförallt hur snön ska hanteras på vintern på ett bra och miljösäkert sätt. Är det en snörik vinter blir planytan mindre och mindre då snön måste stanna kvar inne på planen... Vi anser att det är av stor vikt att när man planerar för idrottsanläggningar måste det planeras i nära samarbete med föreningslivet.

Antal planytor är av största vikt att de blir fler i Östra delen av Huddinge. Idag ligger Huddinge kommun i botten av länets kommuner i antal planytor utifrån hur Svenska Fotbollsförbundet pekat ut antal unga invånare kontra antal fotbollsplaner. Det måste ändras om Huddinge kommun vill vara relevant i arbetet kring social inkludering. Det borde vara en långsiktig satsning att fler får möjlighet att utöva idrott, av hälsoskäl men inte minst för att tillväxten till gängkriminalitet inte ska vara ett alternativ.

I augusti träffade vi flera politiska partier med politiska företrädare som fattar beslut kring kultur och fritid på Nytorps Mosse i vårt klubbhus för att diskutera situationen i Skogås/Trångsund. Det var ett givande samtal och det blev tydligt för var och av partierna att fotboll utövas året runt och att det behövs fler planytor för att kunna utveckla föreningen till att kunna arbeta med det vi är bäst på. Arbeta med gemenskap och ett inkluderande samhälle.

För att tillmötesgå att riva sociala barriärer och bygga ett inkluderande samhälle i Skogås och Trångsund: - Satsa på att bygga fler planytor, en fullstor gräsplan intill Nytorps Mosse som är uppvärmd med tält eller vad som är bäst miljömässigt. - Planytor vid nya skolor, planera så de är användbara för föreningslivet i bl.a. storlek på planytan. Infrastruktur, toaletter osv finns redan.

## Snättringe Sportklubb

Snättringe Sportklubb har informerats om att det pågår samråd vad gäller revidering av översiktsplan 2030.

Snättringe SK har funnits sedan 1931 och har idag ca 600 medlemmar och ungefär hälften är ungdomar. Vi är en av Stockholmsregionens tre största orienteringsklubbar.

Klubben har sedan slutet av 80-talet sin hemvist vid Källbrinks IP där vi 1991 även uppfört ett eget klubbhus. Från vårt klubbhus vid Källbrinks IP och skogen runt Gömmaren bedriver vi träning året runt, samt orienteringsutbildning för barn, ungdomar och vuxna. Vår arena inkluderar även skogarna runt i Huddinge, men även i övriga Södertörn. Här genomför vi våra veckoträningar och alla dessa skogar är viktiga och frekvent använda för vår verksamhet. Orientering innebär att ta sig fram i skog med karta och kompass utan kännedom om bana och område i förväg, och för att någorlunda kunna erbjuda detta behöver vi ha mer än bara några få platser tillgängliga i skogen, för tävling och träning. Klubbarna i området samarbetar därför flitigt med varandra för att erbjuda kartor, och banor med variation på områden som inte är helt bekanta för löparna, då kan områden återkomma med lite mellanrum för att inte bli alltför välbekanta.



Orientering bedrivs för alla åldrar. Barn, ungdomar, vuxna och pensionärer deltar ofta gemensamt på samma arrangemang och samma tillfälle. Många deltar för motion efter egen förmåga och utan stora kostnader för deltagarna, eller stora allmänna kostnader för infrastruktur och anläggningar.

För oss orienterare är skogen vår arena, varför större sammanhängande skogsområden är en förutsättning för att vi ska kunna utöva vår sport med träningar och tävlingar. Lämpliga skogsområden minskar successivt till följd av att regionens utvecklingsplaner förverkligas. Kommunens ägda marker är också mycket viktiga för oss, eftersom det tenderar att bli allt svårare för oss att få tillstånd av enskilda markägare att få arrangera tävlingar på deras mark.

Därför blir vi mycket oroad när vi nu ser på översiktsplanen att flera av våra viktiga skogsområden kommer att minska betydligt. Skogen närmast vår klubbstuga vid Källbrink kommer att bebyggas i och med det nya området Vista Skogshöjd, området Loviseberg vid Flottsbro, utbyggnaden av Björnkulla samt förslaget om att minska området vid Gömmarens naturreservat kan i förlängningen påverka oss så mycket att vi inte kan fortsätta att bedriva vår sport i kommunen. Detta påverkar även de övriga klubbarna i Stockholm och landet, eftersom vi då inte heller kan arrangera de tävlingar som de vill springa.

Den kraftiga exploateringen som skett i Huddinge har redan idag minskat vår möjlighet att använda skogsområden i kommunen, de kvarvarande blir då som en följd än mer belastade och kan för vår del då dessutom bli belagda med restriktioner. Därmed hindras allmänheten att utöva vår sport, andra motionsaktiviteter samt liknande fritidsintressen. Extra oroliga är vi över alla de ungdomar som varje år hittar till orienteringen, som snart inte har skogar kvar att träna i. För ungdomar är det extra viktigt att ha möjlighet till träning i närheten av där de bor.

Sammanfattning.

Vår åsikt är att befintlig exploatering i Huddingeområdet är så omfattande att den skog som finns i kommunen och delar av Södertörn måste bevaras för rekreation och annan verksamhet

som idag bedrivs där. Vi motsätter oss därför all bebyggelse där skogsområden runt Källbrink och Vistaberg tas i anspråk, förminskning av Gömmarens naturreservat samt vid Flottsbro.

Om den nya stadsdelen Loviseberg byggs är det mycket viktigt att en ”grön kil” behålls från Kungens Kurva ned till Flottsbroskogen, så att det inte blir uppdelat i två helt separata skogar.

## **Större fastighetsägare**

### **DeLaval**

DeLaval äger fastigheten Björksättra 1:3. Fastigheten ligger i ett strategiskt läge utifrån infrastruktur med närhet till kollektivtrafik, huvudcykelstråk och Haningeleden (väg 259), men också nära värdefull natur. Vi önskar utöka det i samråd utpekade verksamhetsområdet Gladö (Sofielund) i norra delen av



Björksättra 1 :3 med ett utredningsområde. DeLaval lämnade även ett yttrande under samrådet och har tagit del av samrådsredogörelsen.

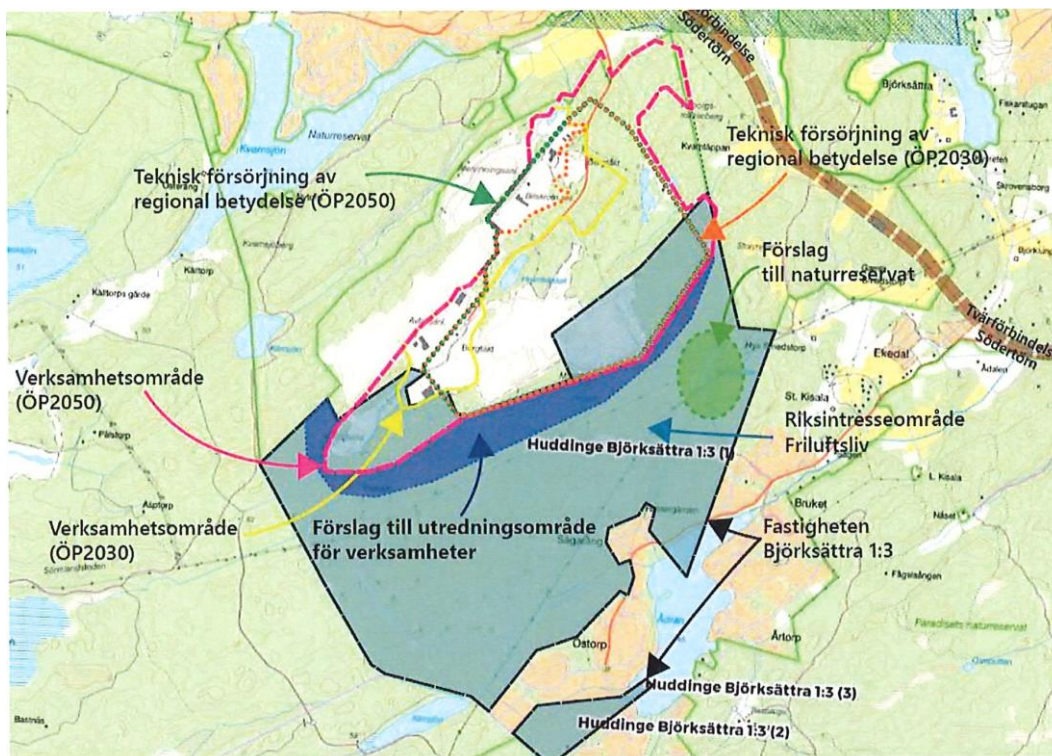
### *Utöka med utredningsområde för verksamhetsområdet Gladö*

Vi anser att det omarkerade området mellan verksamhetsområdet Gladö och Gränsen för riksintresset för rörligt friluftsliv bör anges som ett utredningsområde (se det lila området i bifogad illustration nedan). De tänkta utredningsytorna säkerställer att vi tillsammans med kommunen kan titta på lämpligt nyttjande av marken i framtiden.

DeLaval har gett uppdrag till WSP att ta fram ett PM "Arbetsstillfällena i verksamhetsområdena i Huddinge kommun " för att få en uppfattning om hur planerad stadsutveckling av fler verksamhetsområden i kommunen kan komma att påverka möjliga arbetsstillfällena. Inom de studerade verksamhetsområdena, Trångsund, Segeltorp, Storängen/Sjödalen,

Flemmingsbergsdalen, Kungens Kurva, Vårby Haga, finns totalt nästan 7 000 arbetsstillfällena. I hela Huddinge kommun finns cirka 47 200 arbetsstillfällena. Vid omvandling av de aktuella verksamhetsområdena är det mest sannolikt att minst 3000 arbetsstillfällena kommer behöva försvinna från dessa områden. Vi antar att Huddinge kommun vill att de arbetsplatser som berörs fortfarande kan finnas kvar inom kommunen men att de skapas i andra kommundelar där det är lämpligt.

DeLaval anser att utökning av Gladö verksamhetsområde möjliggör att behålla och skapa nya arbetsplatser. Gladö verksamhetsområde är beläget långt ifrån bostäder vilken innebär att den även lämpar sig för placering av störande verksamheter. Områdets storlek möjliggör också etableringar av ytkrävande verksamheter. En satsning på Gladö verksamhetsområde bidrar starkt till Huddinges mål, med en arbetsplatskvot på 1.0.



Illustrationen visar DeLavalsförslag till utredningsområde av Gladö verksamhetsområde (lila).

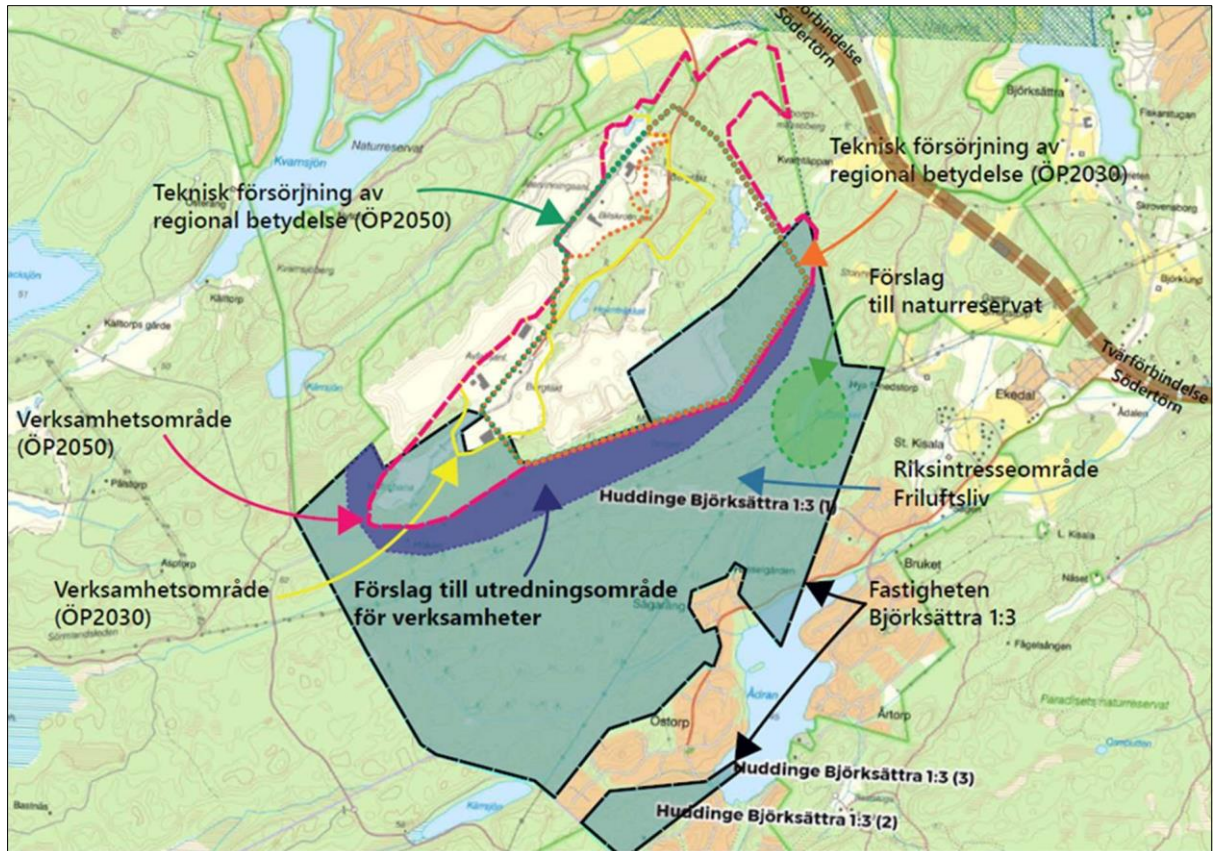
### Defra Återvinning AB

Defra Återvinning AB (Defra) är ett samägt bolag av Frentab Återvinning och DeLaval, med en gemensam ambition om att tillsammans utveckla delar av fastigheten Björksättra 1:3, som ligger inom verksamhetsområde Gladö (Sofielund). Defra önskar utöka det i samrådshandlingen föreslagna verksamhetsområdet Gladö i norra delen av Björksättra 1:3 med ett utredningsområde. Det lila området i bilden nedan.





Bild 1



Defra vill utöka det i samrådshandlingen föreslagna verksamhetsområdet Gladö, för att initialt kunna återvinna berg- och schaktmassor från större bygg och infrastrukturprojekt i regionen, men i förlängningen även tillgängliggöra mer verksamhetsmark för småindustrier, lager med mera.

Vi ser att det finns goda förutsättningar att gränsen för verksamhetsområdet kan ligga dikt ann gränsen för riksintresset för det rörliga friluftslivet (se bild 1). Det föreslagna utredningsområdet skulle vara en viktig resurs för kommunen i framtiden, för att möta de stora omvandlingar som planeras ske i kommunen. Defra vill gärna vara med och i samråd med kommunen utreda möjligheterna att på bästa sätt nyttja marken.

DeLaval har gett uppdrag till WSP att ta fram ett PM "Arbetsstillfällena i verksamhetsområdena i Huddinge kommun" för att få en uppfattning om hur planerad stadsutveckling av fler verksamhetsområden i kommunen kan komma att påverka möjliga arbetsstillfällena. Vid omvandling av de aktuella verksamhetsområdena är det mest sannolikt att minst 3000 arbetsstillfällena kommer behöva försvinna från dessa områden. Defra ser att verksamhetsområdet Gladö kan på ett mycket bra sätt bidra till kommunens mål om arbetsplatskvot 1,0. PM 'et bifogas, se bilagan.

Utökning av Gladö verksamhetsområde möjliggör att behålla och skapa nya arbetsplatser i kommunen. Gladö verksamhetsområde är beläget långt ifrån bostäder vilken innebär att den lämpar sig för placering av störande verksamheter.





Områdets storlek möjliggör etableringar av ytkrävande verksamheter. Vidare är lokaliseringen till den planerade Trafikförbindelsen Södertörn mycket gynnsam.

Frentab Återvinning har lång erfarenhet av att bedriva täkt- och återvinningsverksamhet och DeLaval äger marken.

Både Frentab Återvinning och DeLaval ser marken som en stor resurs i kommunen och kan möta delar av de behov som kommunen har i form av verksamhetsområden men också vad gäller masshantering i kommunen och i regionen.

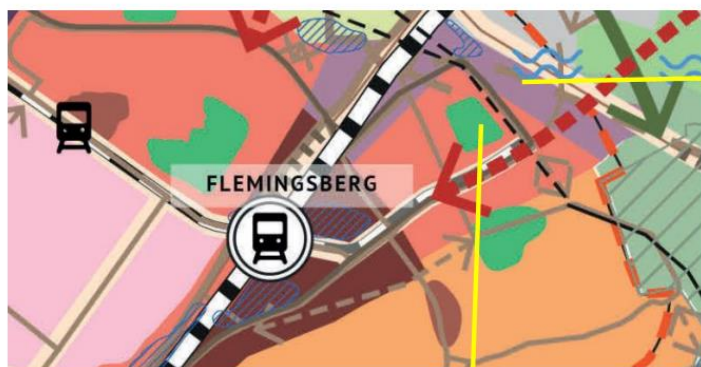
Därav hoppas Defra att detta yttrande tas i beaktande och det angivna området biläggs översiktsplanen 2050 som ett utredningsområde.

## Fabege

Fabege har tagit del av granskningshandlingarna för revidering av Översiktsplan 2030. Fabege medverkar i utvecklingen av Flemingsberg genom engagemang i Planprogram Flemingsbergsdalen, godkänt i april 2020 samt i pågående planarbete för Generatoren 10 och 11 m fl.

Översiktsplanen är i princip i linje med upprättat planprogram, med planeringshorisont 2050, men vi ser ett behov att markanvändningen beskrivs mer översiktligt. Av kartan har ett föreslaget läge för stadsdelspark preciserats enligt nedan.

I pågående planarbete inom kv Generatoren 10 m fl och i kommande planarbete för Regulatorn 2 och 3 kommer stadsdelsparkens slutliga placering och utbredning utredas vidare utifrån huvudsaklig användning i planprogrammet. Att hela parken skulle placeras inom Regulatorn 3 är inte ett troligt scenario.



De verksamheter som planeras mot vägar och järnvägar bör kategoriseras "Stadsutvecklingsområde för större förändring ÖP" då det ska utgöra en buller/risk-skärm till planerad bostadsbebyggelse. Dessa verksamheter får ej vara störande för intilliggande planerade bostäder.

Stadsdelspark, lokalisering inom stadsdelen kan komma att förändras.

Beskrivningen av "Stadsutvecklingsområde för mindre/större förändring ÖP" har fått olika färgkodning i markanvändningskartorna. Vi tolkar att korrekt kulör är angiven i karta "Helhet". Karta "Enbart infrastruktur" är svår att följa då färgkodningen är snarlik för de olika vägtyperna.



Gladö Kapital AB

*Förslag på bättre markutnyttjande Lissma 4:7, Invid väg 259.*

Jag har sedan 2016 framfört min uppfattning om att ovanstående fastighet (20,05 hektar avstyckad 2019) är lämplig som verksamhetsområde, mitt förslag har väl inte fallit i så god jord mest för att det ansett vara ett intrång i det rörliga friluftslivet samt att avfart ej planerats till området av trafikverket, jag vill nu med detta brev argumentera för min sak.

4:7 ingår i den numera hårt sönderhackade "gröna kilen" i närområdet har Ekuddens transformatorstation på 1980 talet anlagts, under 1990 ändrades väg 259 med sträckning mellan Lissma och Jordbro, innan dessa utbyggnader var tillgängligheten väsentligt bättre till 4.7 för allmänheten, idag finns det ingen naturlig entre till området.

Den enda väganslutning som finns är Solängsvägen vid Lissmavägen förbi fd Beijer bygg (under 2022 sålt till ett fastighetsbolag som helreoverar fastigheten just nu) förbi den fastigheten är vägen tomtmark, även Wiklunds åkeri äger del av vägen, det är trångt och ett ständigt manövrerande för att ta sig förbi på deras tomtmark då jag skall ta mig till min huvudfastighet Lissma 4:6 där jag bor, hur det ska bli efter reoveringen då nya hyresgäster behöver parkeringsytor och svängrum får framtiden utvisa, det kommer hur som helst inte bli mer plats, där finns även en lastbilsverkstad med många utrymmeskrävande fordon, det är således ingen lämplig p-plats för det rörliga friluftslivet som skall besöka 4:7, inga p-platser varken på Solängsvägen eller Lissmavägen.

Lissma 4:6 gränsar till Haninge kommun i den kraftledningsgata som finns till Ekuddens elstation, inte heller där finns någon lämplig angöring till 4:7 eftersom det är inhägnade fårhagar och odlad åkermark.

Då Tvärförbindelse Södertörn är färdigställd (fyra körfält) kommer den att fungera som en barriär för friluftslivet, visserligen blir det invid väg 259 en gång och cykelväg men likväl ingen lämplig parkering för besökare.

Som jag beskrivit det enligt ovan så är 4:7 idag en väldigt isolerad fastighet med ett ringa värde för besökare och framför allt få besökare, den består till största delen av ett oländigt berg, delvis direkt farligt att beträda på grund av stora höjdskillnader, det finns i dagsläget nyckelbiotop och fornlämning som får åtgärdas i särskild ordning inför en verksamhetsplan.

Att det inte är planerat en in/utfart från/till väg 259 är förstås bekymmersamt men trafikverket har inte haft någon anledning att planera en sådan eftersom det ej efterfrågats, däremot planeras det en poliskontrollplats i omedelbar närhet som förmodligen kan utvecklas till in/utfart om det önskemålet framförs.

Att planera för ett verksamhetsområde så här nära en större väg följer den praxis som numera verkar finnas, man lägger verksamhetsområden som ett bullerskydd



invid den störande vägen för att skydda omgivande områden, det ser man på många ställen utefter motorvägar och trafikplatser.

Mitt förslag är följande, Lissma 4:7 omvandlas till verksamhetsområde för en godsterminal för batteridrivna lastbilar som hämtar gods i Norviks hamn, godset lastas över i batteridrivna paketbilar för vidare leveranser i Stockholmsområdet, även annan verksamhet kan vara aktuell, om sådan efterfrågas, inom området överläts två ytor för parkering åt friluftslivet där laddstolpar monteras. Jag har tidigare överlämnat mer detaljerade beskrivning till kommunen hur det kan utföras. Datafil över detta bifogas.

Trafikverket har mellan min fastighet och Jordbro industriområde även planerat en gångbro över 259 som ansluter till Sörmlandsleden.

Huddinge kommun äger en kilformad markbit mellan 259 och 4:7 som jag vill byta till mig, som bytesvaluta får kommunen mark inom 4:6, kilen (Lissma 4:245) övergår till 4:7.

Den mark som kommunen får från mig (4:6) gränsar till Haninge i kraftledningsgatan, jag överlåter en remsa som är lämplig för friluftslivet att vandra på, bredden på remsan får bli en senare diskussion, även p-platserna inom 4:7 ingår i detta byte.

Om ovanstående blir verklighet kan även den besvärliga trafiksituationen vid början på Solängsvägen där den går över tomtmark lösas genom en utfart via verksamhetsområdet till väg 259, i dagsläget finns det ingen rättighet att köra över de två tomter som ägs av företag i början på Solängsvägen, endast av hävd använder jag tomtmarken/vägen.

Jag ser uppenbara fördelar för tillgängligheten till hela området på vår sida av väg 259 med mitt förslag, visserligen försvinner 4:7, men den förlusten kompensera kraftfullt genom åkomst till andra områden, exempelvis kan man då parkera inom 4:7 och därefter välja om man vill gå Södertörnsleden eller Rudans naturreservat, omvänt får Haningeborna samma möjligheter inom Huddinge kommun. Gatuadressen i Haninge där remsan börjar som jag lämnar i byte är Björkdalen.

Närmast sammanhållen bebyggelse är Kvarntorp i Huddinge och Björkdalen i Haninge, det är så stort avstånd så eventuella störningar under byggtiden kommer att vara blygsamma, om man skyndar på besluten kan utbyggnaden av väg 259 och 4:7 ske samtidigt så eventuella störningar än mer minskas.

Ägaren av en grannfastighet har även de ett intresse av omvandling den familjen har ca 100 hektar mark, vidare så är Huddinge kommuns markinnehav Lissma 4:245 på andra sidan väg 259 omfattande, för en framtid kan dessa områden byggas ihop med Jordbro industriområde och kanske minska den skriande brist som finns på verksamhetsmark inom kommunen.



Den konsultfirma som tagit fram underlag för en terminal bedömde 2021 att kostnaden för terminalen var ungefär 850 milj kronor, i dagsläget borde det vara ca 1000 milj kronor, samma konsult uppskattade antalet arbetstillfällen då terminalen var färdigbyggd till ca 3000 stycken.

## Privatpersoner

### Privatperson 1 & 2

Bygg inte så mycket i Flemingsbergsområdet. Området är oattraktivt. Det är en plats där många inte vill bo. Grantorp - Visättra står på polisens lista över utsatta områden. Många boende är socioekonomiskt utsatta, invandrade med dåliga eller inga kunskaper i svenska, saknar jobb, har låg utbildning, dålig förankring i det svenska samhället osv. och det finns en hel del problem.

Vi tror inte man får 15 000 hushåll som har råd att bo i nybyggda dyra bostäder, människor som har jobb, talar svenska och har alternativ i livet, att flytta till Flemingsberg. Risken är stor att de som flyttar in till stor del är fler socioekonomiskt utsatta och invandrade som dessutom måste tränga ihop sig flera familjer i varje lägenhet för att ha råd att bo i de nya dyra bostäderna så det blir svår trångboddhet ovanpå allt annat. Man samlar ännu fler människor med svåra levnadsförhållanden på samma plats och då blir det ännu mer problem. Det kan bli ett enda stort jättegetto.

Minska antalet planerade bostäder. Låt det växa fram sakta, arbetsplatser, skolor, ungdomsgårdar mm. måste ordnas samtidigt med bostadsbyggandet, det behövs många olika insatser och attraktiviteten måste öka. Så man inte står där med tusentals bostäder där ingen egentligen vill bo. Folk måste vilja flytta till Flemingsbergsområdet och folk måste vilja bo kvar. Annars blir det bara de sämst ställda som inte har så många alternativ som bor där medan de som har eller får det bättre flyttar ut och området fylls ständigt på med nya utsatta människor.

Blandade boendeformer är bra men det finns en viss övertro på det som lösning på det här. Trivs man inte i ett område och får det bättre flyttar man därifrån. Inte till ett radhus i samma område.

Att bygga bostadsrättslägenheter, radhus, småhus i ett utsatt område är ingen självklar lösning på problemet med segregation och många utsatta boende på samma plats. Möjligheten att köpa såna bostäder kan göra att någon köper en bostad och fyller den med många boende som inte har råd med egen bostad. I stället för det man hoppats på, en resursstark familj i varje bostad, får man många socioekonomiskt utsatta i varje bostad. Ett område som förtätats med sådana boendeformer för att minska segregation och öka antalet väletablerade boende kan istället få rejäl påfyllning av boende som har det allra sämst. Risken är störst i de minst attraktiva områdena och en av anledningarna till att Flemingsbergs attraktivitet behöver öka innan man bygger så mycket nytt.

Bygg inte så det försämrar befintliga bostadsmiljöer i de gamla bostadsområdena Grantorp och Visättra. Områdena behöver behålla de tillgångar de har.



Förtätning i redan tätt bebyggda flerfamiljshusområden med låg attraktivitet riskerar att bara öka segregationen. Man försämrar befintliga bostäder och boendemiljöer. Det är inte attraktivt att bo i tätt byggda hus med andra hus tätt inpå, mycket insyn, ingen utsikt osv. De som har möjligheter flyttar därifrån, de mest utsatta som inte har så många möjligheter blir kvar, de nya som flyttar in är i hög grad de som inte har möjligheter att bo bättre. Så koncentrerar man de mest socioekonomiskt utsatta med många sociala riskfaktorer till vissa bostadsområden och det är oftast invandrare så man koncentrerar invandrarna till vissa områden. Den här uppdelningen finns redan och vi tror att förtätning i Flemingsbergsområdet bara kommer att stärka och cementera den utvecklingen.

I Flemingsbergsdalen finns plats att bygga mycket nytt och skapa en mer stadsliknande miljö. Där finns också plats för lite radhus och småhus längre bort i dalen och de kan byggas där utan att man förstör viktiga boendekvaliteter och bebygger annan mark som är en viktig tillgång för befintliga flerfamiljshus. Ska Flemingsbergsdalens bebyggelse möta Grantorps och Visättras måste det göras varsamt så det nya inte försämrar det gamla.

Grantorp har pågående förtätning. Miljön nära de 1000 bostadsrätterna på Terapivägen förändras mycket. Där fanns en lokal liten "gräddhylla", Grantorps mest attraktiva lägenheter, bostadsrättshuset Terapivägen 18. Lägenheter med ljus, luft och rymd och fritt läge mot skog och grönska, ett "premiumläge" med högre boendekvalitet än de övriga tätt placerade höghusen. När planerna på att bebygga en del av Grantorps uppskattade lilla skogsparti och förtäta längs Hälsovägen presenterades och de boende insåg att de här lägenheterna ska bli inbyggda som Grantorps andra lägenheter flyttade många därifrån eftersom de inte kunde acceptera den försämrade boendemiljön. Det var svenskar och väletablerade invandrare, folk med stadig inkomst och stadiga liv, som bott där länge, trivts, kände många och bidrog till områdets stabilitet.

Vi ser tanken med att försöka knyta ihop "högskolesidan" med "gamla Grantorpsidan" genom ny bebyggelse vid Hälsovägen. Men det är ett för stort och okänsligt ingrepp i Grantorps miljö. Det sker på bekostnad av Grantorps bästa bostäder och hela bostadsområdet förlorar på att inte längre ha lägenheter med bättre läge och att mer resursstarka boende lämnar området.

Det är ingen bra idé att försämma ett mindre attraktivt bostadsområdes bästa lägenheter och orsaka massflytt av mer resursstarka boende.

Gör inte samma misstag i Visättra som i Grantorp.

Ska det absolut byggas, omvandlas och byggas ihop på fler ställen i Flemingsbergsområdet än i själva Flemingsbergsdalen så gör det med Grantorp. Förtätning och ihopbyggnad där är redan påbörjad, platsen har tappat sin tidigare karaktär som grön förort med sparad natur, och där finns närheten till högskola, Huddinge sjukhus, pendeltåg mm.

Låt Visättra behålla nuvarande karaktär med mer grönt så blir det variation och Flemingsberg kan erbjuda flera olika typer av boendemiljöer. Det är viktigt att det nya Flemingsbergsområdet kan erbjuda ett varierat lägenhetsboende i olika typer av miljöer. Det blir inte bra om lägenhetsboende blir synonymt med att bo tätt





med insyn. Många tycker att ska man bo i förort utanför stan vill man ha förortens fördelar med grönska, man är inte intresserad av att bo långt utanför stan men ändå ha stadens nackdelar med tät bebyggelse.

Visättras östraste del, den bortre delen av Sågstuvägen, har en annan karaktär än övriga Visättra. Mindre bebyggelse, grönare miljö med skog och natur. Lugnt och inte stökigt som övriga delen av Visättra kan vara. Det är först hyreshus och längst bort en bostadsrättsförening som är som en trädgårdsstad. Ett stabilt och välskött område där många har bott länge. Mellan de här husen vid Sågstuvägens bortre del och Visättra sportcenter är det en remsa skog. Gräsmattor, lekplatser och en promenadväg löper mellan skogen och husen längs hela sträckan ända fram till där husen tar slut. Det är fantastiskt fint, ett härligt ställe för barn att leka på och växa upp på och en spontan mötesplats för vuxna. Det är en stor tillgång för platsen och för dem som bor där.

Förstör inte den fina miljön.

Förtäta inte där. Försämra inte boendemiljön och bostäderna där så Visättra förlorar sin mest attraktiva boendemiljö. Det är det här gamla 60-talsområdets ”gräddhylla”. Folk väljer att bosätta sig där på grund av områdets speciella karaktär med skog inpå knuten. Skogsmarken längsmed husen är oerhört viktig för platsens karaktär och attraktivitet, för boendekvaliteten och boendetrivseln.

Det är enda delen av Grantorp-Visättra med markant annorlunda boendemiljö och bättre läge och den mest attraktiva delen. Det vore rent vansinne att bygga där vid de husen och förstöra den mest attraktiva delen för att kunna klämma in lite fler nya hus.

Förtäta inte där bara för att det finns några kvadratmeter obebyggd mark att klämma in fler hus på. Det är inte en markresurs lämplig för exploatering. Marken är viktig för platsen, ni måste inse att den inte kan bebyggas utan att platsens karaktär förändras rejält och mängder av lägenheter försämras med sänkt boendekvalitet och sänkt attraktivitet och sånt får stora negativa konsekvenser.

Marken är en mycket större resurs för Visättra som väsentligt inslag i en trevlig och attraktiv boendemiljö än som mark för bygge av några hus.

Det är trevligare och mer attraktivt att bo med utsikt över grönska utan insyn men det finns inte så många lägenheter med de egenskaperna. Det är viktigt att bevara dem som finns, särskilt i ett lågstatus-förortsområde. Visättra behöver behålla de tillgångar det har. Lägenheter som attraherar mer resursstarka hushåll, där även svenskar flyttar in och kan bidra till att området inte blir helt segregerat. Det får inte bli så att man inte kan bo bra någonstans i de gamla husen i Flemingsbergsområdet.

Hela Visättra och hela det nya Flemingsbergsområde som ska växa fram skulle bli lidande av att den allra finaste boendemiljön försvann. Ett utsatt område med dåligt rykte förlorar stort på att den allra mest attraktiva och lugnaste delen försvinner. Förtätar man och bygger intill och runt om de gamla bostadshusen så lägenheterna med bäst läge blir inbyggda med insyn osv. skiljer platsen inte ut sig.





De mer resursstarka människor som bosätter sig där har inte längre någon anledning att flytta dit eller stanna kvar om husen förlorar sitt fina läge.

Flemingsberg är på väg utför, det är kriminalitet, skjutningar och diverse elände, det blir allt färre svenskar och väletablerade invandrare och de som bor där verkar allt sämre på att prata svenska. I den här jättesatsningen på att omvandla platsen till regional kärna med mängder av nya bostäder måste ni vara varsamma. Ni måste bevara det som är bra. Inte försämrade i iveren att bygga nytt överallt. Ni måste se kvalitéerna som finns och förstå att de har stor betydelse för de boende och för bostadsområdenas attraktivitet och därigenom för hela den nya regionala kärnan Flemingsberg som ska växa fram.

Bygg färre bostäder i Flemingsberg, bygg i stället mängder av nya bostäder i t. ex. Centrala Huddinge, fler vill bo där än i Flemingsberg och där kan det byggas tätt och högt för fler vill bo i höghus i täta kvarter om de ligger i centrala Huddinge än i Flemingsberg.

Loviseberg, där börjar man på nytt och kan bygga mycket utan att förstöra befintliga boendemiljöer och orsaka massflytt av de boende som har fler möjligheter i sina liv och som kan flytta, som det blivit i Grantorp och troligtvis blir i Visättra också om man även där förstör områdets bästa boendemiljöer genom okänslig förtätning.

Kungens Kurva-området kan också utökas med fler bostäder för även där börjar man till stor del på nytt.

Bygg ihop nya Vårby Udde och Vårby Gård, med skola, fritidsgård etc. där områdena möts så möts boende och barn och unga från de båda delarna växer upp tillsammans.

Huddinges villaområden, bygg flerfamiljshus, helst hyresrätter, i och intill villaområdena på stora tomter och allmänningar. Så blandas villabor med lägenhetsbor, barnen växer upp och går på samma skolor, lägenhetsbor med utländsk bakgrund får goda möjligheter att lära sig bra svenska, skapa nätverk och verkligen komma in i det svenska samhället. Förtätning med flerfamiljshus, företrädesvis hyresrätter, i mestadels helsvenska villaområden är en verklig insats för att minska segregationen i kommunen. Villabor har sina tomter och blir mindre påverkade av minskad allmän mark än lägenhetsbor när det byggs på allmänna ytor vid flerfamiljshusområden. Det kan innebära att en del villabor får sin närmiljö förändrad med sämre utsikt, insyn, mindre sol i bostaden etc. Precis det som drabbar lägenhetsbor när man förtätar bland flerfamiljshus. Skillnaden är att villaborna ändå har en grönyta, en egen tomt, medan lägenhetsborna förlorar den gröna yta som de delar med så många andra, samt att antalet villor som drabbas inte är många medan antalet hushåll i lägenheter vars boendekvalité försämras när man bygger nytt intill kan vara många hundratals.

Företrädare för kommunen menar att villaområdenas karaktär inte ska förändras. Men ska kommunen växa med så många nya bostäder och det anses att mycket ska tillkomma genom förtätning kan inte alla villaområden vara helig mark utan även där bör man utreda om det kan byggas och förtätas. Det blir också märkligt om vår kommun gör sån skillnad på olika kommuninvånare - de som bor i villa



får behålla sina bostäder och bostadsområden oförändrade även när kommunen ska utvecklas och växa kraftigt. Medan flerfamiljshusområden kan förtätas och förändras mycket och lägenhetsboende som valt att bosätta sig på en viss plats för att de trivs med platsens karaktär kan drabbas av stora förändringar och försämringar.

Till sist: ska Huddinge växa så här mycket de närmaste decennierna måste man satsa på helt nya bostadsområden. Det är inte rimligt att bygga så många bostäder huvudsakligen genom förtätning av befintliga bostadsområden. Det blir bara en så hård förtätning att man skapar oattraktiva bostadsområden med oattraktiva bostäder. Man kan i stället skapa nytt och bra och bygga mycket t.ex. längs Tvärförbindelse Södertörns och Spårväg Syds sträckningar.