



Datum
2022-12-20

Diarienummer
KS-2020/635

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

Särskilt utlåtande från granskning av Vårt framtida Huddinge – översiktsplan för Huddinge kommun



Sammanfattning

Granskning av översiktsplanen *Vårt framtida Huddinge – översiktsplan för Huddinge kommun* genomfördes mellan den 17 juni 2022 till och med 15 oktober 2022. Granskningen har annonserats på kommunens anslagstavla, hemsida samt i annons i Mitti Huddinge. Inga möten med allmänheten har ordnats under granskningstiden, däremot kortare avstämningar med statliga företrädare.

Totalt har 31 yttranden kommit in under granskningstiden, framför allt från statliga och regionala instanser, intresseorganisationer, föreningar och övriga. De synpunkter som inkommit rör flera områden av planen och flera justeringar har gjorts inför antagandet. Dessa bedöms dock inte som väsentliga, utan rör sig om förtydliganden och liknande.

Det särskilda utlåtandet för granskningen är uppställd utifrån översiktsplanens rubriker, där de också bemöts samlat under respektive rubrik. För att se samtliga granskningsyttranden i sin helhet finns en remissammanställning som bilaga.



Innehållsförteckning

Inledning	5
Särskilt utlåtande – vad är det?	5
Hur har granskningen gått till?	5
Remissutskick, annonsering och information	5
Möjlighet att lämna synpunkter	5
Vilka har lämnat synpunkter?	5
Förändringar av översiktsplanen efter granskningen	6
Synpunkter på granskningsförslaget	9
Granskningen och processen	9
Översiktsplanens mål	9
Mål och delmål för samhällsbyggandet	9
Utgångspunkter i planeringen	10
Agenda 2030 – från globalt till lokalt	10
Utvecklingsinriktning	10
Plankarta	10
Markanvändningskarta	10
Hänsynskarta	12
Inriktningar – hela kommunen	13
Ett levande och växande Huddinge	13
God arkitektur och gestaltning	13
Ett bra vardagsliv	13
Varierat och kreativt näringsliv Inga inkomna synpunkter	15
Hälsosamma och säkra livsmiljöer	15
Ett Huddinge i samklang med naturen	19
Välmående grönområden	19
Vattensystem i balans	21
Nära till natur och parker	22
Klimatanpassning för att minska risker	23
Ett Huddinge som håller ihop	26
Bygga för sammanhållning	26
En genomtänkt bostadsförsörjning	29
Jämlika möjligheter och delaktighet	32
Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan	32
Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning	32
Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik	34
Hållbar teknisk infrastruktur	38
Inriktningar – geografiska områden	41
Regionala stadskärnor och utvecklingsområden	41



Övergripande synpunkter	41
Flemingsberg.....	43
Kungens kurva.....	46
Centrala Huddinge – Sjödalén/Fullersta	49
Vårby.....	49
Skogås och Trångsund	51
Loviseberg.....	56
Segeltorp.....	57
Utveckling övrig bebyggelse.....	58
Område för komplettering.....	58
Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd	58
Verksamhetsområden	60
Regionala och statliga intressen	62
Mellankommunala intressen.....	62
Riksintressen	63
Om översiktsplanen	65
Så läser du översiktsplanen	65
Planeringsunderlag.....	65
Hållbarhetskonsekvensbeskrivning	66



Inledning

Det särskilda utlåtandet från granskningen innehåller en beskrivning av granskningen, gjorda förändringar samt framför allt en sammanställning av inkomna synpunkter inklusive kommunens bemötande. Synpunkterna är sammanfattade i detta dokument och insorterade under rubriker som följer översiktsplanens struktur. Synpunkterna bemöts samlat under respektive rubrik. För att se granskningsyttrandena i sin helhet se bilagan *Remissammanställning*.

Särskilt utlåtande – vad är det?

Enligt kap 3. § 17 i plan och bygglagen ska kommunen efter granskningstiden sammanställa de synpunkter som kommit fram i granskningen i ett *särskilt utlåtande* och redovisa de ändringar som synpunkterna gett anledning till.

Hur har granskningen gått till?

Översiktsplaneförslaget var på granskning under tiden 17 juni 2022 till och med 15 oktober 2022. Under denna tid har planförslaget funnits tillgängligt digitalt samt varit möjligt att skriva ut i en PDF-version. Det har även funnits en tryckt version att hämta på kommunens servicecenter och i kommunhusets reception. Tillsammans med planförslaget har även hållbarhetskonskvensbeskrivningen för granskningsförslaget funnits tillgänglig, samt samrådsförslaget av planen inklusive samrådsredogörelse och tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning för samrådsförslaget.

Remissutskick, annonsering och information

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

För att sprida information om möjligheten att tycka till har annonsering skett i lokaltidningen Mitt i Huddinge och information om granskningen har funnits på kommunens anslagstavla, hemsida och i det digitala översiktsplaneförslaget.

Möjlighet att lämna synpunkter

I granskningsskedet har möjligheterna att lämna synpunkter varit genom brev eller mejl till en funktionsbrevlåda. Inga möten med allmänheten har ordnats under granskningstiden, däremot kortare avstämningar med statliga företrädare.

Vilka har lämnat synpunkter?

Under granskningsperioden har totalt 31 yttranden kommit in från privatpersoner, organisationer, företag och myndigheter. Dessa har lämnat synpunkter via vanlig post eller e-post.

Inkomna yttranden	
Statliga och regionala instanser	4
Ledningsägare	1
Grannkommuner	4
Huddinge kommuns nämnder och råd	4*
Huddinge kommuns bolag	3
Föreningar och övriga	8



Större fastighetsägare	6
Privatpersoner	1
Summa	31

*två av nämnderna har vidhållit samrådssynpunkterna till granskningsskedet, då beredningstiden blev för kort på grund av administrativa hinder.

Förändringar av översiktsplanen efter granskningen

Ett antal mindre justeringar har gjorts av planförslaget efter granskningen framför allt utifrån synpunkter inkomna under granskningsskedet. Nedan är ett urval av ändringar baserat på vad som kan vara av intresse för remissinstanser. Inga justeringar bedöms vara väsentliga ändringar.

Ändringar i karta

- Mindre justeringar av ”rekreativa värden” i **Utvecklingsinriktning** på karta
- Kvalitetsgranskat och kompletterat kategorin ”Tätortsnära natur” i markanvändningskartan
- Redovisat **utredningsstråk för kraftledning** i markanvändningskartan
- Mindre justeringar i markanvändningskartan, ex. justering av **vägnätet** i Flemingsbergsdalen och Björnkulla utifrån aktuell planering
- Ny sortering av innehållet i **Hänsynskartan** inkl. nya rubriker
- Förtydligat att skikten ”**Risk för skred**”, ”Strandnära områden med risk för skred” samt ”Potentiellt förorenade områden med risk för skred” enbart visar risk för skred och inte både ras och skred.
- Lagt till **Vattenskyddsområden** i Hänsynskartan samt skrivning om hänsyn till Vattenskyddsområden i planeringen under Segeltorp och Loviseberg (fanns sedan tidigare under Vårby och Kungens kurva)
- Lagt till ett nytt lager i hänsynskartan – Områden med höga värden för kulturella **ekosystemtjänster** (syntes tidigare i Utvecklingsinriktningen)
- Ny geografisk utbredning för **riksintresse** för planerad väg (Tvärförbindelsen), i enlighet med Trafikverkets nyligen beslutade uppdatering av riksintresseanspråk. Endast förändringar i karta.

Ändringar i inriktningar för hela kommunen

- Förtydligat **målkonflikten att framtida exploatering innebär stora utsläpp**, vilket kan försvåra arbetet med att nå kommunens klimatmål
- Lyft ut **kvantitativa bostadsmål** från ÖP och hänvisar dem istället till riktlinjer för bostadsförsörjning där målen beskrivs idag, med syfte att ÖP inte ska bli inaktuell om målsättningarna justeras
- Förtydligat principer för att **planera för ökad trygghet**, exempelvis att planera för väl upplysta stråk



- Förtydligat i text kring vad som kan komma till inom **naturreservaten** kopplat till rekreation, och vad som behöver komma till utanför reservatsgräns
- Förtydligat skrivningar kring att **öka lokalt producerad energi**
- Kompletterat att det finns **risk för markföroreningar** på alla platser det förekommit industri eller där mark har fyllts ut
- Förtydligat i text vad kartsiktet ”**Potentiellt förorenade områden**” i Hänsynskartan visar
- Förtydligat att vi ska planera för att minimera påverkan på de **tysta områdena**
- Förtydligat att **schaktmassor** i mesta möjliga mån bör återanvändas på plats samt att det bör undersökas om förorenade massor kan behandlas på plats
- Lagt till att **kontrollprogram för omgivningspåverkan** kopplat till klimatpåverkan kan tas fram.
- Utvecklat beskrivning av **åtgärder för bullerhantering** – ex. att planera för genomgående lägenheter med tillgång till bullerdämpad sida
- Förtydligat att **tyst sida i bostäder** ska värnas från ljudalstrande verksamheter
- Förtydligat att **nedsänkning av väg 226** är en viktig del för att möjliggöra en spårvagnshållplats på regulatorbron
- Förtydligat att **Spårväg syds sträckning** kan dras om så snart slutgiltig korridor är fastlagd
- Förtydligat skrivning om att verka för **markförlagda ledningar** i anslutning till bebyggelse med att det kan ske för att möjliggöra ny bebyggelse
- Lagt till skrivning om att det finns stor potential i att **återställa våtmarker** för minskade koldioxidutsläpp
- Förtydligat att **skyfallsmodelleringen** är gjord med klimatfaktorn 1,25
- Förtydligat att vi kommer utreda kopplingen mellan utvecklingen i olika områden och möjligheten att följa **miljökvalitetsnormer** i berörda vattenförekomster i kommande uppdateringen av dagvattenstrategin samt kommande Vattentjänstplan.
- Förtydligat skrivningar kring utveckling i ”**område där komplettering kan prövas**” för att inte omöjliggöra olika typer av kompletterande bebyggelse och boendeformer.



Ändringar i geografiska inriktningar

- Förtydligat skrivningar kring hur den **regionala grönstrukturen** och de svaga gröna sambanden samt hur de ska värnas och stärkas kopplat till den planerade bebyggelseutvecklingen för respektive geografiskt område
- Förtydligat beskrivningen av åtgärder för **bullerhantering** i samtliga utvecklingsområden
- Beskrivit behov av **terminalfunktioner** Flemingsberg och centrala Huddinge
- Angett intervall för antal bostäder vi möjliggör för i **Segeltorp**
- Tagit bort skrivning om att prioritera handel vid utvidgning av handels/verksamhetsområdet i **Länna**
- Utvecklat områdesvisa ställningstaganden kring **trygghet** från underlagsutredning om ”Lyckoparadoxen”
- Förtydligat att verksamheter som placeras som bullerskydd mot infrastruktur i **Flemingsberg** inte får vara störande för befintliga eller planerade bostäder
- Förtydligat att järnvägen i **Skogås** är både upphöjd och nedsänkt
- Förtydligat att kopplingarna behöver stärkas med kollektivtrafik mellan **Skogås** och Länna, samt med gång och cykel mellan Skogås och Österhagen

Ändringar riksintressen och mellankommunala frågor

- Förtydligat att planerad **överdäckning** av väg E4/E20 samt Västra stambanan vid Flemingsberg inte får påverka riksintresset
- Lagt till att det pågår en utredning om riksintresseanspråk för **transmissionsnätet** för elförsörjning
- Se beskrivning av riksintresse för **planerad väg** (Tvärförbindelsen) under förändringar i karta.

Ändringar i planeringsunderlag

- Planeringsunderlaget ”**Trafikanalyser** i arbetet med reviderad översiktsplan för Huddinge kommun” har uppdaterats då det upptäcktes ett fel i trafikmodellen. Den hade tidigare överskattat inköpsresorna till Huddinge (främst Kungens kurva), vilket påverkar resultatet gällande flöden, flaskhalsar mm. Dock påverkar detta inte våra ställningstaganden i översiktsplanen.



Synpunkter på granskningsförslaget

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

Granskningen och processen

Region Stockholm lyfte i samrådsyttrandet svårigheten med att kommunen hanterat en del av de frågor som vanligtvis hanteras i en PBL-process i stället i sina utvecklingsplaner för olika geografiska områden. Huddinge kommun har i det nya planförslaget förtydligat 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.

Huddinge samhällsfastigheter har inget att erinra.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Större målkonflikter har beskrivits och hanterats inom översiktsplanen.

Utvecklingsplanerna har också varit föremål för minst ett samråd och återstående målkonflikter kommer att hanteras i efterföljande detaljplaneskede.

Översiktsplanens mål

Mål och delmål för samhällsbyggandet

Trafikverket anser, likt 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. Trafikverket anser dock att 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.

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.



Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Den högt beräknade **befolkningsutvecklingen i scenario 2** är mycket riktigt högre än utvecklingen enligt RUFs. Bedömningen är dock ett resultat av högt satta bostadsmål, vilka är beslutade i samband med Sverigeförhandlingen kommunen undertecknat tillsammans med staten. Bostadsmålen är inte beslutade i översiktsplanen utan en utgångspunkt planen förhåller sig till och beskriver hur de kan genomföras.*

Beskrivningen av scenarios för befolkningsutvecklingen har förtydligats gällande årtal för SCB:s framskrivning som ligger till grund för scenario 4.

Utgångspunkter i planeringen

Inga inkomna synpunkter

Agenda 2030 – från globalt till lokalt

Inga inkomna synpunkter

Utvecklingsinriktning

Trafikverket framför att det är positivt att kommunen i utvecklingsinriktningen på karta på en översiktlig nivå pekar ut tyngdpunkter för t ex cykelstråk och kollektivtrafik och övrig infrastruktur som behöver stärkas, liksom sociala samband.

Region Stockholm anser att 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Plankarta

Markanvändningskarta

Vårby-Fittja hembygdsförening menar att kartmaterialet liksom i Utvecklingsplanen är svårläst och svårtytt (svårare än i ÖP 2030).

Trafikverket framför att det trots ändringar sedan samrådshandlingen kring vad som är befintlig och planerad infrastruktur i kartans attributtabell fortfarande är otydligt. 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.



Svenska kraftnät påpekade i samrådet att det är av vikt att särskilja transmissionsnätet från distributionsnätet och att det tydlig bör framgå i en markanvändningskarta. 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.

Klimat och stadsmiljönämnden påpekar att ”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.

Nämnden 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.

Nämnden 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.

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 ”tätortsnära natur” i översiktsplanen.

Region Stockholm är positiv till de förändringar och förtydliganden som har gjorts i markanvändningskartan.



Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Markanvändningskartans cykel och vägnät har inför antagandet förtydligats genom val av färgsättning i syfte att öka läsbarheten. Förvaltningen instämmer i behovet av att vara tydlig med vilka vägar som är av riksintresse, varför denna information har lagts till i attributtabeln. Här har också förtydligats vilka vägar som är befintliga och vilka som är planerade.

Den digitala kartan rymmer överlag mycket information, och för att öka läsbarheten är det möjligt att släcka och tända lager för att bättre se de man är intresserad av. **Inga ändringar har dock gjorts gällande kraftledning**, då flera färgsättningar påverkar hela kartan. Det som går att utläsa ur kartan är huruvida en ledning är markförlagt eller luftburen, och huruvida det är region- eller transmissionsnät går att hitta i attributtabeln.

Inga ändringar har gjorts gällande **namnsättning för områden som ska bevaras**. Dock finns liksom tidigare skarpa ställningstaganden om bevarande av dessa områden, utan att benämna dem som framtida naturreservat, samt med möjlighet att utveckla naturvärden på platsen. Förvaltningen anser att ett sådant ställningstagande har tillräcklig tyngd som skydd för området.

En **mindre komplettering av kartsiktet "tätortsnära natur"** i markanvändningskartan har gjorts utifrån skiktet i hänsynskartan för "hög biologisk mångfald" samt utifrån beslutade utvecklingsplaner för Flemingsberg och centrala Huddinge, dock med principen att inte rita ut tätortsnära natur på enskilda villatomter eller i "utvecklingsområden under utredning".

Hänsynskarta

Klimat och stadsmiljönämnden 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. Åtgärder i markanvändningskartan måste ses över för att synka med åtgärder 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.

Region Stockholm påpekar att 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Förvaltningen beklagar att **länkarna inte fungerat** och har gjort en genomgång inför antagande och säkerställt att de fungerar.

Förvaltningen har inte haft utrymme uppdatera **dagvattenskiktet** utifrån det nya skiktet innehållande åtgärder i de lokala åtgärdsprogrammen för sjöarna



utifrån det underlag om funnits tillgängligt, då en större utredning kring vilka åtgärder som borde tas med hade behövt föregå en sådan uppdatering. Förvaltningen ser dock att det vore önskvärt med ett samarbete framåt för att säkerställa användbara GIS-underlag på området som kan uppdateras löpande.

Inriktningar – hela kommunen

Ett levande och växande Huddinge

God arkitektur och gestaltning

Södertörns högskola framför att de 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Inga ändringar har gjorts inför antagandet. Målbilden för översiktsplanen inkluderar **hänsyn till kulturmiljö** genom beskrivningar av att utgångspunkt i utvecklingen ska vara områdets lokala förutsättningar och kvaliteter. Utifrån detta och det nyligt framtagna planeringsunderlaget "Huddinges kulturmiljöprogram" har inriktningar för planeringen formats.*

Ett bra vardagsliv

Bygglövs och tillsynsnämnden tycker att 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.

Förskolenämnden och Grundskolenämnden ställer sig positiva till den utveckling som föreslås, men påpekar behovet av att hela kommunens utveckling tas i beaktning i översiktsplanen. Även i de befintliga områden som inte omfattas av utvecklingsplaner finns ett behov av att säkerställa god status på förskolor, grundskolor 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. 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 skjutas av andra. 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Inga ändringar har gjorts inför antagande när det gäller **utpekande av föreslagen bebyggelse i bullerutsatta lägen**. Dock har vi **förtydligt ställningstagandena gällande buller** i respektive utvecklingsområde inför antagandet i syfte att skärpa ställningstagandet och göra beskrivningarna likvärdiga i de utvecklingsområden som är utsatta för buller- och luftföroreningar.*

Vi är medvetna om att det finns en målkonflikt mellan att komplettera bebyggelsen i kollektivtrafiknära lägen som fyller en rad andra viktiga syften, och att dessa miljöer ofta är utsatta för buller och störningar. I översiktsplanen har vi synliggjort målkonflikten och pekar på att det behövs en rad olika åtgärder i den efterföljande planeringen för att minimera risken för påverkan på människors hälsa.

*Inga ändringar har gjorts inför antagandet gällande lokalisering av samhällsservice, däremot skedde **inför granskningen tydliggöranden av principer för lokalisering av förskolor**, skolor och annan typ av samhällsservice, inga ytterligare justeringar har gjorts inför antagande. Gällande säkra skolvägar ska vi alltid i vår planering ta hänsyn till barns resvägar och att barn kan förflytta sig så säkert som möjligt. På vilket sätt detta görs är dock platsberoende och lämnas till efterföljande planering att hantera.*

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

*Inför antagande har vi **tydliggjort principer för att planera för ökad trygghet**, exempelvis genom att planera för väl upplysta stråk, vilket främjar barn och ungas möjlighet att röra sig i sina områden, på väg till skola eller fritidsaktiviteter.*



Varierat och kreativt näringsliv

Inga inkomna synpunkter

Hälsosamma och säkra livsmiljöer

Länsstyrelsen anger att kommunen i enlighet med Länsstyrelsens samrådsyttrande har kompletterat avsnittet om hälsosamma och säkra livsmiljöer med hänvisning till gällande riktvärden för **buller**. 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.

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.

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.

Bygglovs och tillsynsnämnden 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.

Trafikverket framför att 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 spårmit. 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.

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 stomljud. Trafikverket anser att gällande riktvärden (år 2022 32 dBA Lmax(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 stomljud ska kunna hanteras inom planområdet och inte vara beroende av åtgärder på statlig infrastruktur eller inom vägområde eller järnvägsfastighet.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Gällande **bullerhantering** har beskrivningen kompletterats med utförligare beskrivningar och exemplifieringar av åtgärder vid bullerkällan, samt kring placering och utformning av byggnader, exempelvis genom att planerna för genomgående lägenheter. Ställningstaganden för hur vi ska planera för goda ljudmiljöer och luftkvalitet har även utvecklats i respektive geografiskt område där utveckling nära trafikintensiv infrastruktur planeras, samt kompletterats med exempel på åtgärder.*

*Inför antagandet har texten kring potentiellt **förorenade områden** förtydligats för att beskriva att kartunderlaget visar både kända och misstänkt förorenade områden, och inte enbart kända föroreningar. Texten har även förtydligats med att avfallsupplagen är ett exempel på vad kartskiktet med potentiellt förorenade områden visar. Fler exempel på vilken typ av områden som finns kartlagda i skiktet har även lagts till i text. Förvaltningen anser att det är omöjligt att ge en*



tydlig överblicksbild i karta av alla olika typer av föroreningar som kan existera på kommunnivå. I stället är syftet med kartsiktet att man när detaljerad planering ska starta i ett område kan använda skiktet till att se vilka risker som existerar på och omkring just den platsen, genom att klicka på respektive objekt i skiktet. Förvaltningen är medveten om att en förorening kan breda ut sig över en större yta eller område, trots att de är markerade med en koordinat i kartsiktet, och detta är något som beaktas i den efterföljande planeringen. Ofta är det först i den efterföljande planeringen som det också är möjligt att närmare avgränsa föroreningarnas utbredning.

Förvaltningen anser att översiktsplanen redan innehåller planeringsstrategier för att hantera förorenade områden i den efterföljande planeringen på en nivå som är lämplig för en översiktsplan, exempelvis genom ställningstaganden som beskriver att vi ska samarbeta med berörda aktörer för att genomföra markundersökningar tidigt i planeringsprocessen med syfte att undvika att placera känsliga verksamheter, exempelvis förskola, där högst föroreningsrisk finns. Det pågår även ett parallellt arbete med att inventera och fördjupa kunskapen kring förorenade områden i kommunen.

Sevesoklassade verksamheter finns beskrivna i text sedan samrådsversionen av översiktsplanen. Då det enbart finns två sådana verksamheter i kommunen, där båda är placerade i verksamhetsområdet i Gladö bedömer förvaltningen inte att det är nödvändigt att peka ut dem på karta för att det ska bli tydligt vilka risker som ska beaktas i den efterföljande planeringen. När det gäller mindre riskklassade eller miljöfarliga verksamheter som bilverkstäder och likande anser kommunen att det är för detaljerad information för att peka ut i kartan till en översiktsplan, men kommunen har fungerande rutiner för att beakta dessa risker i den efterföljande planeringen.

Mindre förtydliganden har gjorts inför antagandet för att **tydliggöra att det är luftföroreningar avses**, samt förtydligt skrivningarna kring **markradon**.

Gällande synpunkten om **markföroreningar** så har avsnittet förtydligats med att det finns risk för markföroreningar i all mark där det förekommit någon typ av industri eller där mark har fyllts ut. Utifrån den information vi har i dagsläget ser vi att det är svårt att peka ut specifika områden på ett konsekvent sätt som ger stöd i efterföljande planering.

Vi har inför antagandet **förtydligt i enlighet med synpunkten om säkerhetsavstånd**, så att det framgår att säkerhetsavståndet är 30 meter från närmsta spårmit, och att 25 meter avser avståndet från framtida spår.

Inför antagande har det ställningstagande som tidigare enbart stod under avsnittet om Loviseberg gällande att **tunnelanläggningar inte ska riskeras att påverkas negativt** och att intrång i tunnlar skyddszon inte ska ske vid tillkommande bebyggelse lyfts till detta kommunövergripande avsnitt för att också gälla tunnlar i Förbifarten.

Avsnittet har **kompletterats med information om stomljud**, inklusive en hänvisning till Trafikverkets riktlinjer



Ett Huddinge i samklang med naturen

Välmående grönområden

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.

Snättringe Sportklubb framför att för 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 oroadade 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.

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.

Naturskyddsföreningen Huddinge 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. 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. Vi ser med glädje att ambitionerna för skötsel och utvecklingen av våra gemensamma befintliga grönområden, skogar och vattendrag fortsätter.

Klimat och stadsmiljönämnden 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.

Nämnden 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.

Vårby-Fittja hembygdsförening anser 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 (se remissammanställning)!

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

De regionala grönkilarna pekas fortfarande ut enbart i hänsynskartan. Dock har en genomgång gjorts av de områdesvisa riktlinjerna för att få en likvärdig beskrivning i alla berörda områden av hur de regionala svaga sambanden berörs av planerad utveckling, samt hur dessa ska stärkas, inklusive exempel på åtgärder. I markanvändningskartan finns sedan tidigare de tätortsnära naturområdena, odlingslandskap och skogsområden som upprätthåller funktionen i de gröna kilarna. Sedan tidigare finns även de svaga sambanden med i utvecklingsinriktningen på karta. Synpunkten anses därmed hanterad.

Gällande ianspråktagandet av skogsområden så har inga ändringar gjorts inför antagandet. De områden som omnämns bland synpunkterna fanns utpekade redan i gällande översiktsplan 2030 och är därför inga nya ställningstaganden. Översiktsplanen har flera ställningstaganden kopplade till bevarande av skogar, som bland annat innebär att i första hand ska naturvärdena bevaras så långt det är möjligt och när det inte är möjligt kompenseras samt att möjliggöra utredningar av ytterligare naturreservat i kommunen.

Synpunkten gällande att peka ut nya ESKO-områden med grund i ekosystemanalysen anser förvaltningen redan vara hanterad, då utredningen resulterade i utpekandet av Huddinges sjöar.

Gällande Gömmarens naturreservat och eventuella inskränkningar i detta så är en sådan prövning en separat process. Översiktsplanen förslår ingen exakt

avgränsning av föreslagna tillkommande naturreservat för exempelvis Flottsbro. Utbredningen av Loviseberg klarlades redan i föregående översiktsplan.

Vattensystem i balans

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.

SVOA lämnar följande synpunkter:

- 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).
- 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.

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

Naturskyddsföreningen Huddinge 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Översiktsplanen har kompletterats med information om att förvaltningen inom ramen för kommande revidering av kommunens dagvattenstrategi kommer att utreda vilka krav som behöver ställas på dagvattenhanteringen i kommunens olika



utvecklingsområden utifrån att **miljökvalitetsnormerna för vatten** ska uppnås. I översiktsplanen lyfts också de lokala åtgärdsprogrammen för sjöarna Drevviken, Långsjön, Ormlången, Magelungen och Trehörningen. Länsstyrelsens efterfrågade information om vad de beskrivna åtgärderna ska åstadkomma med hänsyn till behoven i respektive vattenförekomst finns i de lokala åtgärdsprogrammen. Förvaltningen anser att den informationen är för detaljerad för översiktsplanen och redan har en god tillgänglighet för berörda aktörer och den efterföljande planeringen genom redovisning och uppföljning av respektive lokalt åtgärdsprogram.

Förvaltningen instämmer i vikten av att planera för ett fullgott **omhändertagande av dagvatten** både när det gäller rening och fördröjning. Fortsatt arbete med detta kommer att ske i kommunens arbete med att uppdatera dagvattenstrategin, samt i efterföljande detaljplanering.

Förvaltningen instämmer i behovet av att fortsatt **samordna och stämma av åtgärder enligt de lokala åtgärdsprogrammen** och kommande exploatering för att säkra att kapaciteten är tillräcklig. Kommunen arbetar vidare efter de lokala åtgärdsprogram som har tagits fram och arbetar även aktivt med dagvattenhanteringen vid framtagandet av nya detaljplaner.

Förvaltningen instämmer också i **behovet av att synliggöra Mälarens vattenskyddsområde** och har därför lagt till detta i hänsynskartan inför antagandet, samt hänvisat till det i riktlinjerna för fler områden än tidigare.

Förvaltningen kommer att arbeta vidare med olika insatser för att **förbättra vattenkvaliteten i kommunens sjöar och för att motverka översvämningsrisker**, till exempel i arbetet med att revidera dagvattenstrategin, vid framtagandet av en vattentjänstplan samt i efterföljande detaljplanering.

Nära till natur och parker

Bygglövs och tillsynsnämnden påpekar att 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.

Klimat och stadsmiljönämnden påpekar att det under avsnittet ”friluftsliv och naturupplevelser för alla” (s. 47) står 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.



Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Beskrivningen av **tysta områden** har förtydligats i text och kartans attribut så att det tydligare framgår att hänsyn ska tas till dessa.

Förvaltningen instämmer i att **beskrivningen av hur entréerna till större friluftsområden kan tillgängliggöras** var otydlig kring vad som är möjligt inom reservatsgräns. Detta ställningstagande har inför antagandet förtydligats med att vissa åtgärder kan behöva ske utanför reservatsgräns beroende på reservatsföreskrifter och skötselplaner.

Klimatanpassning för att minska risker

Länsstyrelsen påpekar att 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.

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 översvämning. Det framgår inte av översiktsplanen om gjorda karteringar av översvämningrisker utgår från ett klimatkompenserat 100-årsregn. Det kan därför finnas ännu fler problemområden än vad som framgår av planen.

Översvämningssproblematiken 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)¹. 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.

SVOA har lämnat följande synpunkter:

- 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 "Översvänningsportalen" 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 översvänningsrisk ÖP" ligger ofta i områden som planeras byggas ut, förtätas eller liknande. Dessa lågpunkter bör istället sammanfalla med grönområden, exempelvis "Stadsdelspark ÖP" eller "Tätortsnära naturområde ÖP", så som det exempelvis planeras vid entrén till Långsjön. Exempelvis ser SVOA oroande på det stora området med översvänningsrisk i Loviseberg.
- SVOA önskar en fortsatt dialog om ytorna "Större anläggning för dagvatten" och "Behov av åtgärd för översvänningsrisk". 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 översvänningsrisken? Har även befintliga miljöer studerats med hänsyn till skyfall och översvänningsrisk? Önskvärt vore att identifiera platser som inte bör bebyggas och markera dessa i karta/planeringsverktyg.

Trafikverket anser, likt i tidigare lämnade synpunkter, att kommunen på ett ambitiöst sätt redovisar 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.

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

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Begreppet **klimatrisker** behöver inte enbart innebära risker som uppstår på grund av ett förändrat klimat och kan därför innefatta även klimatrelaterade risker som*



uppstår i dagens klimat, som exempelvis översvämning, ras, skred och erosion. I hänsynskartan har vi därför valt rubriken klimatrisker för de kartsikt som berör dessa frågor. I texten har förvaltningen dock valt att beskriva frågorna i ett samlat avsnitt, men är medveten om att risker för exempelvis skred även finns oaktat klimatförändringar.

Förvaltningen har förtydligat att kartunderlaget i Hänsynskartan enbart visar **risk för skred** och inte ras och skred både i översiktsplanens text och kartor. Skiktet "Ras och skred, väg, tunnelbana och järnväg" har lyfts ur hänsynskartan då det inte innehöll komplett information om vägar och tunnelbana. Informationen kan istället fås genom överlagring av skikten "Risk för skred" med Vägnät och Spår. I dag finns inte något kartunderlag kopplat till risk för ras i Huddinge kommun på den myndighetsgemensamma kartvisningstjänsten Ras, skred och erosion.

Texten i översiktsplanen har förtydligats med att i den efterföljande planeringen ska hänsyn tas till ett 100-årsregn som ska vara **klimatkompenserat**. Texten har även förtydligats med att de redovisade översvänningsområdena i kommunens skyfallskartering är framtagna utifrån ett 100-årsregn med klimatafaktor 1,25.

Förvaltningen anser att översiktsplanen redan innehåller planeringsstrategier för att hantera **översvänningsrisker** i den efterföljande planeringen på en nivå som är lämplig för en översiktsplan. De strategier som anges i planen är att undvika att planera ny bebyggelse i låglänta eller instängda områden som är känsliga för översvämning samt att parker och grönområden med fördel kan lokaliseras till lågpunkter och därmed också fungera som översvänningsytor vid skyfall. I översiktsplanens markanvändningskarta finns områden med behov av åtgärder för översvänningsrisk utpekade. Åtgärderna kan se olika ut på olika platser och att beskriva hur kommunen avser att agera för att riskerna ska minska eller upphöra i alla de utpekade områdena anser vi är en för detaljerad nivå för en översiktsplan. I den efterföljande planeringen tar kommunen stöd av de rekommendationer kring översvänningsrisker som Länsstyrelsen har tagit fram.

Förvaltningen för gärna en fortsatt dialog med SVOA utifrån det underlag som finns i översiktsplanen och inför fortsatt arbete med såväl dagvattenstrategi som kommande detaljplanering. I dessa skeden får vi utreda vidare i vilken utsträckning som resultaten från MSB:s utredningar kan användas eller eventuell behöver kompletteras.

Angående **synpunkterna på kartunderlaget** så baseras "större anläggning för dagvatten" på de lokala åtgärdsprogrammen för sjöarna samt övriga större anläggningar. Skiktet är framtaget i samarbete med SVOA. De är framförallt utpekade för att omhänderta påverkan från befintlig bebyggelse, ytterligare dagvattenåtgärder kommer därför att behövas. Områden utpekade som "behov av åtgärd översvänningsrisk" baseras på kommunens skyfallskartering och MSB:s kartering av flöden för Tyresån och är de områden som konstaterats ha högst risker.

Inga områden har undantagits för bebyggelse utifrån dessa karteringar, förutom det större översvänningsområde i Loviseberg som beskrivs i text, där också



riskerna tydligt beskrivs. Förvaltningen instämmer i att lågpunkter bör sammanfalla med grönytor, och har också ett sådant ställningstagande i detta avsnitt rörande detta. Inom områden utpekade för bebyggelse ska även mindre parker och naturområden bevaras och tillskapas, det är enbart stadsdelsparker som är markerade på markanvändningskartan.

*Förvaltningen instämmer i Trafikverkets bedömning och **samverkar gärna fortsatt** för att hitta gemensamma nyttor, kostnadseffektiva åtgärder och prioriteringar för att minska riskerna för översvämningar som påverkar infrastrukturen eller intilliggande bebyggelse.*

*För att **identifiera de risker** som KI omnämner så finns som underlag för översiktsplanen en uppdaterad klimat- och sårbarhetsanalys som synliggör risker kopplade till såväl värmeböljor som översvämningar och skred. Denna finns att ta del av på översiktsplanewebben.*

Ett Huddinge som håller ihop

Bygga för sammanhållning

Trafikverket vidhåller tidigare framförd 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.

Trafikverket framför även att inriktningen för gång- och cykelvägar inom Tvärförbindelse Södertörn är att uppnå regional standard men avvikelser kan förekomma. Arbetet pågår med att förtydliga gång- och cykelvägarna i området inom projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket vill också framför att de ser positivt på att status för prioriterade infrastrukturprojekt har tydliggjorts, men ett par synpunkter återstår:

- 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.

Naturskyddsföreningen i Huddinge 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 s.k. "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.

Klimat och stadsmiljönämnden anser att 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.

Tyresö kommun betonar vikten 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.

Haninge kommun konstaterar 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

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Väg 259 är även fortsatt utpekad som kommunal huvudgata i markanvändningskartan, utifrån principen att det är kommunens planeringsinriktning för år 2050, som markanvändningskartan visar. Förvaltningen är införstådd med att ett beslut behöver fattas för att en övergång



från statligt till kommunalt huvudmannaskap ska ske. För att tillgodose Trafikverkets synpunkt har förtydliganden skett till antagandeverisionen i attributtablerna att väg 259 är statlig fram tills beslut om ändring av väghållarskap finns.

Till antagandeverisionen har även förtydliganden skett i inriktningar för respektive geografiskt område att delar av väg 259 kan komma att fortsatt behöva fylla en funktion för omlodning och att detta behöver överenskommas med kommunen.

Gällande **Trafikverkets synpunkt avseende cykelvägar** inom Tvärförbindelse Södertörn så har inga ändringar gjorts till antagandet. Dock framgår sedan granskningskedet i attributtabeln för båda de cykelstråk som går längs Glömstavägen att arbete med att förtydliga gång- och cykelvägar i stråket pågår och att sträckningen kan komma att justeras.

När det gäller kvarstående synpunkter på **redovisningen av infrastrukturprojekten** så har till antagandet en hänvisning gjorts i detta avsnitt till beskrivningen av riksintressen, där kommunens ställningstaganden till ytterligare spår i ytläge norr om Flemingsberg framgår. Vi har också förtydligat enligt Trafikverkets förslag angående vikten av åtgärden ”nedsänkning av väg 226” för att uppnå andra nyttor i Flemingsberg.

Inga ändringar har skett till antagandet **rörande framtida spår till Tyresö/Haninge**. Förvaltningen har valt att inte beskriva detta i översiktsplanen, då beskrivningen av framtida kollektivtrafiksatsningar lutar sig mot Region Stockholms planering och specifikt regionens kollektivtrafikplan. Förvaltningen anser att det är orimligt att hålla öppet för den typ av stora investeringar utan att stöd från regionen finns. Förvaltningen möjliggör dock för framtida stomlinje J som delvis kommer att fylla funktionen att koppla samman Tyresö- Haninge – Flemingsberg och vidare på Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm med stombusstrafik. I planen beskrivs behovet av bra kollektivtrafikkopplingar i stort mellan de regionala stadskärnorna och förvaltningen är öppen för om framtida utredningar visar på behovet av något mer konkret.

Gällande **Tvärförbindelse Södertörn** finns en samsyn mellan stat, region och kommun att denna ska genomföras. Tvärförbindelse Södertörn finns också med i kommunens nu gällande översiktsplan 2030 (men kallas för Södertörnsleden). Projektet är så pass långt gånget i sin planeringsprocess då vägplanen är klar och skickad för fastställelse, med en planerad byggstart under 2023. Byggandet av Tvärförbindelse Södertörn har därför varit en förutsättning i revideringen av översiktsplanen och för kommunens långsiktiga planering. Inga ändringar har gjorts till antagandet.

Förvaltningen instämmer i vikten av att beskriva **bilens roll i framtiden**, särskilt då stora strukturella förändringar planeras inom kommunen. En sådan beskrivning finns i den kommunövergripande inriktningen ”prioritera gång, cykel och kollektivtrafik”. Inga ändringar har skett inför antagandet.



En genomtänkt bostadsförsörjning

Privatperson 1 och 2 vill inte att det ska byggas 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

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. 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. 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. 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. 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. Vi ser tanken med att försöka knyta ihop "högskolesidan" med "gamla Grantorp-sidan" genom ny bebyggelse vid Hälsovägen. Men det är ett för stort och okänsligt ingrepp i Grantorps miljö.

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. 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. Förtäta inte där. Försämra inte boendemiljön och bostäderna där så Visättra förlorar sin mest attraktiva boendemiljö.

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 lågstatusförortsområde. 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.

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 försämra 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.

Region Stockholm anser att det är 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Gällande synpunkter rörande bostadsförsörjningen för respektive utvecklingsområde så bemöts dessa på en övergripande nivå i detta avsnitt.

*Utpekandet av **Flemingsberg** som utvecklingsområde baseras på att den sedan decennier tillbaka är utpekad i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län som en så kallad regional kärna och ett av de prioriterade utvecklingsområdena i Stockholmsregionen. Inriktningen som beskrivs i översiktsplanen syftar till att binda samman området i dag uppdelade karaktär, inklusive kopplingar till omkringliggande stadsdelar.*

Utvecklingen av Flemingsberg kommer att ta tid, och löpa under flera årtionden och definitivt inkludera fler funktioner än bara bostäder. Förvaltningen instämmer dock i att inkludering och minskad segregation inte löses genom



åtgärder inom området, utan behöver ses i en större geografisk kontext på såväl kommunnivå som regionnivå.

***Utveckling planeras också ske i de övriga områden** som synpunktställarna omnämner, såsom centrala Huddinge, Vårby Gård och Vårby Udde samt Kungens kurva. Principerna för utveckling i kommunens villaområden finns beskriven i planen, med förtydliganden om var utveckling lämpar sig särskilt väl och på vilket sätt. Ett inledande ställningstagande i arbetet med översiktsplanen var att i denna översiktsplan att utveckla resurseffektivt och inte ta mer naturmark i anspråk än nödvändigt, varför inriktningen varit att peka ut utveckling framförallt inom befintliga områden.*

***Gällande lokalisering av bostäderna** inom Sverigeförhandlingen så har utgångspunkten för planförslaget har varit att inrymma de avtalade antalet bostäder inom spårvägens influensområde. I inriktningarna för geografiska områden finns sedan tidigare angivet hur mycket tillkommande bostäder vi möjliggör för. Loviseberg och Segeltorp rymmer större osäkerheter än övriga områden då planeringen inte kommit lika långt för dessa områden. Till antagandet har planförslaget kompletterats med ett troligt spann för tillkommande bostäder i Segeltorp för att ge tydligare vägledning, medan uppgifterna för Loviseberg behöver avvakta kommande planering.*

Jämlika möjligheter och delaktighet

Inga inkomna synpunkter

Ett Huddinge med minskad klimatpåverkan

Minskad klimatpåverkan av byggande och markanvändning

Bygglövs och tillsynsnämnden 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.

***Naturskyddsföreningen Huddinge** 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.*



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.

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.



Klimat – och stadsmiljönämnden 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.

Nämnden 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Vi har förtydligat ställningstagandet om **masshantering** utifrån synpunkten om att i största möjliga mån återanvända och undersöka massorna på plats.*

*Avsnittet har också kompletterats med ett ställningstagande om **kontrollprogram för omgivningsprogram** under byggtid, som hänvisar till avsnittet om **Hälsosamma och säkra livsmiljöer** där det förtydligas vad kontrollprogrammen kan innehålla.*

*Förvaltningen är medvetna om de utmaningar som finns kopplat till att **växa och utveckla kommunen, samtidigt som klimat- och miljöpåverkan ska minska**. Denna **målkonflikt** är sedan tidigare beskriven i planen, men har förtydligats ytterligare till antagandet som synliggör utmaningarna med att uppnå kommunens miljömål. Kommunens miljöprogram som vägleder arbetet på kort sikt mot ett netto-noll-utsläpp finns sedan tidigare hänvisat till i översiktsplanens inledande kapitel. Till antagandet har även detta avsnitt kompletterats med en hänvisning till miljöprogrammet.*

*Förvaltningen instämmer i **vikten av att värna kommunens skogar** både för att minska klimatpåverkan och för att bevara den biologiska mångfalden. Under avsnittet ”Välmående grönområden” finns flera ställningstaganden kopplade till bevarande av skogar, som bland annat innebär att i första hand ska naturvärdena bevaras så långt möjligt och när det inte är möjligt kompenseras samt att möjliggöra utredningar av ytterligare naturreservat i kommunen.*

*Till antagandet har vi förtydligat att **bevarandet och återställandet av våtmarker har stor potential att binda koldioxid**, inklusive en hänvisning till avsnittet om ”Vattensystemet i balans” där vi förtydligat klimataspekten i att bevara och återställa våtmarker. Till antagandet har också skrivningarna om skogens roll som kolsänka och bidrag till en minskad klimatpåverkan förtydligats.*

Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik

Vårby-Fittja hembygdsförening skriver att 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 följer. Är det möjligen också för planförfattarna på det viset, som man kan höra vårbybor kommentera vägplanerna: ”Min hjärna abdikerar när jag ser detta”.



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

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

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

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

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.

Region Stockholms trafiknämnd har sedan samrådet av översiktsplanen 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.

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.

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.

Trafikverket framför att 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.

Klimat och stadsmiljönämnden 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.

Nämnden 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”.



Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Gällande **Tvärförbindelse Södertörn** finns en samsyn mellan stat, region och kommun att denna ska genomföras. **Tvärförbindelse Södertörn** finns också med i kommunens nu gällande översiktsplan 2030 (men kallas för Södertörnsleden). Projektet är så pass långt gånget i sin planeringsprocess då vägplanen är klar och skickad för fastställelse, med en planerad byggstart under 2023. Byggandet av **Tvärförbindelse Södertörn** har därför varit en förutsättning i revideringen av översiktsplanen och för kommunens långsiktiga planering. Planförslaget har fokuserat på att förtydliga var barriäreffekter uppstår och hur dessa ska överbryggas. Benämningen av förbättrade kopplingar som **sociodukt** har ändrats redan inför granskning. Inga ändringar har gjorts till antagandet.

Utpekandet av **Loviseberg** som utvecklingsområde följer tidigare översiktsplan och bygger på den dragning av Spårväg sd som överenskommit i Sverigeförhandlingen. Förvaltningen ser att den kommer öka möjligheterna för resor med kollektivtrafik på tvären och kommer också komma dagens Glömsta till del. Den exakta **dragningen av Spårväg syd** är osäker, då planering pågår parallellt. Till antagandet har denna osäkerhet synliggjorts ytterligare genom förtydliganden i attributtabeln om att sträckningen kan komma att justeras under 2023. När det gäller en konkretiserad markanvändning i Segeltorps industriområde så hanteras detta i efterföljande programarbete, där planeringen ska synka med planeringen av Spårväg syd.

Hänvisning till **Regionens kollektivtrafikplan** har uppdaterats så att det är till den beslutade versionen. Förvaltningen instämmer i att fortsatt dialog behövs mellan Region Stockholm, kommunen och Trafikverket särskilt gällande de infrastrukturprojekt som idag saknar finansiering.

Till antagandet har vikten av att **säkerställa terminalfunktioner** vid bytespunkterna i Huddinge centrum samt Flemingsberg tydliggjorts under de geografiska inriktningarna för dessa två områden.

När det gäller synpunkter på cykelstråk så har inga justeringar gjorts till antagandet. För cykelstråken längs Glömstavägen framgår sedan tidigare i attributtabeln att arbete med att förtydliga gång- och cykelvägarna längs stråket pågår, och kan innebära att sträckning av huvudcykelstråken kan komma att justeras. Gällande utredningsstråket genom Flemingsbergsskogen så baseras detta på utpekat stråk i såväl kommunens cykelplan som i den regionala cykelplanen. Stråkets behov är därmed klarlagd, dock behöver dess utformning och sträckning studeras närmare i efterföljande planering där förslagets påverkan på exempelvis naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö behöver prövas. Inga justeringar har gjorts inför antagande.

Till antagandet har förtydliganden skett gällande att kommunen har en viktig roll i omställningen av resmöjligheterna, i enlighet med synpunkten.



Hållbar teknisk infrastruktur

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

- Det finns ny branschstandard avseende bland annat dimensionering av VA-system som innebär att det idag vid nybyggnad, men även viss upprustning av befintliga VA-system, behövs större dimensioner och större robusthet än tidigare. Extra utmanande blir det om VA-systemet ska ansluta nedströms till ett befintligt 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 miljökvalitetsnormer 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.
- SVOA vill understryka att utbyggnad av VA-systemen tar lång tid. Översiktsplanen innebär ett behov av omfattande utredningsarbeten, något som ofta är mycket tid- och resurskrävande. SVOA önskar därför även fortsatt vara involverade tidigt i utbyggnadsplanerna för att ta del av vilken bebyggelse, omfattning samt fördelning som avses. Detta för att i god tid ha möjlighet att påbörja utredningar av utbyggnadsbehov för VA-system för att kunna uppfylla SVOAs åtagande som VA-huvudman.
- 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.
- 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.

Svenska kraftnät. 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".

Under rubrik Hållbar teknisk infrastruktur uppger kommunen att "I anslutning till bebyggelse verkar vi för markförlagda ledningar". Svenska kraftnät vill uppmärksamma kommunen på att markförläggning av transmissionsnätsledningar tillhörande transmissionsnätet sällan är tekniskt möjligt och att frågan om teknikval 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



försämrade elkvalitet. Den lägre tillgängligheten beror på att det oftare uppstår fel i en 220- eller 400 kV-växelsströmskabelförbindelse 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 anläggningar som behöver byggas för att klara avbrottsfria elleveranser. Försämrade elkvalitet på grund av markkablar 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. Därför 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 luftledning 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 växelsströmskabelförbindelse 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 markgrepp (normalt två eller tre schakt med tvärsnittsarea ca 2,6 m²/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 kompenseringsutrustning krävas, antingen i terminalplatserna eller i dedikerade kompenseringsstationer (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.

SFAB och Söderenergi framför att översiktsplanen på ett tydligare sätt bör lyfta fram fjärrvärmens potential att bidra till de cirkulära flödena i samhället, där Huddinge kommun har stor rådighet som delägare i såväl fjärrvärmebolag som återvinningsbolag. De framför också att beskrivningen av "förnyelsebara energikällor" bör kompletteras med att även inkludera "förnyelsebara och återvunna energikällor" där kraftvärmen kan bidra. SFAB och Söderenergi lyfter även att flera av utvecklingsområdena idag är anslutna till fjärrvärmesystemet och att anslutning till kraft- och fjärrvärmen borde vara något som förordas vid fortsatt utbyggnad, då stor del av infrastrukturen redan finns på plats.



SFAB och Söderenergi framför också att ambitionerna om att bli klimatneutrala bör innefatta att se bortanför kommungränsen.

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

Klimat och stadsmiljönämnden understryker att 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).

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Förvaltningen instämmer i de formulerade utmaningarna gällande planering och utveckling av VA-systemen. Förvaltningen instämmer i vikten av att involvera SVOA i fortsatt planering. Till antagandet har förtydliganden gjorts när det gäller kommande arbete med **vattentjänstplan** och dess roll.*

*Gällande önskemål om reservat för framtida eventuell kraftledning, så har förvaltningen i dialog med Svenska Kraftnät till antagandet synliggjort ett **framtida behov i form av ett utredningsstråk**, då kommunens bedömning är att frågan befinner sig i ett tidigt planeringsskede där utbredningen av ett eventuellt reservat är fortsatt oklart. Behovet är på detta sätt synliggjort både i text och karta.*

*Gällande **markförlagda ledningar** har förvaltningen till antagandet förtydligat syftet med markförlagda ledningar samt i vilka situationer kommunen ser att det är viktigast.*

*Mindre justeringar har gjorts inför antagandet för att förtydliga hur **energiproduktionens påverkan på klimatet** kan minska och tydligare ambitioner för att öka den lokala produktionen.*

Inriktningar – geografiska områden

Regionala stadskärnor och utvecklingsområden

Övergripande synpunkter

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 samrådskedet, vilka de fortsatt hänvisar till och framför specifika synpunkter på de planer som ej varit föremål för samråd under respektive område.

Bygglövs och tillsynsnämnden påpekar att det på flera ställen står 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 "kollektivtrafikhärläge" fram som någonting positivt. Flera av kommunens kollektivtrafikhärlägen 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. Översiktsplanen bör därför innehålla ett tydligt ställningstagande om att den tysta sidan ska värnas.

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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

En översyn har gjorts inför antagandet så att ställningstaganden rörande buller och luftföroreningar förtydligats något och beskrivs likvärdigt i samtliga utvecklingsområden utsatta för buller och luftföroreningar. Även fler exempel på åtgärder listas.



Flemingsberg

Bygglövs- och tillsynsnämnden tycker att 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 Flemingsbergsdalen, som behöver utredas inför kommande detaljplaner.

Region Stockholm noterar att 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.

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

Karolinska Universitetssjukhuset ställer sig i stort positiv till utvecklingen i Flemingsbergsområdet, där Karolinska sjukhuset har sina främsta intressen. Karolinska ställer sig i stort positiv till att Huddinge kommun möjliggör för att sjukhuset ska kunna växa om behov uppstår långsiktigt.

Sjukhuset vill dock ges möjlighet att delta och yttra sig i kommande detaljplaner, både genom fastighetsägaren Locum, men också utifrån sjukhusets egna organisation. Sjukhuset gör ett par specifika medskick, nedan sammanfattat i punktform.

- 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.
- Sjukhuset ställer sig positiv till alla kollektivtrafikförbättringar som underlättar för medarbetare att ta sig till sjukhuset.
- 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 mer tillgång till parker och grönområden. Detta då dessa har en positiv koppling till ökad folkhälsa.

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.

Karolinska institutet anger att KI:s 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.

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 9. Plats för gastankrar 10. Parkeringar 11. Laddningsstolpar



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”.

Lika viktigt som att lokalerna går att bygga om 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.

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 tilltänt 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?

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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*För att tydliggöra att **tillkommande verksamheter i Flemingsbergsdalen** ska planeras så att de inte stör vare sig befintlig eller tillkommande bostadsbebyggelse har ändringar skett i såväl text som attributtabell. Rörande synpunkten om **kontrollprogram** så lyfts den frågan i inriktningar för hela kommunen – ”hälsosamma och säkra livsmiljöer” och har också utvecklats något sedan granskningsskedet.*



Gällande synpunkten om **potentiella föroreningar** i verksamheten som omvandlas så beskrivs det redan på ett generellt plan i det kommunövergripande avsnittet ”säkra och hälsosamma livsmiljöer”. Utifrån den information vi har i dagsläget ser vi att det är svårt att peka ut specifika områden på ett konsekvent sätt som ger stöd i efterföljande planering.

Inga ändringar har gjorts inför antagandet utifrån **synpunkterna på infrastruktur**, förutom att redovisningen i karta förtydligats något i valet av färgsättning för att öka läsbarheten. Förvaltningen instämmer i och är medvetna om blåljustransporternas behov och har med det i fortsatt planering. Blåljustransporternas behov kommer också förtydligas i pågående arbete med Vägtrafikplan. Förvaltningen är också väl bekanta med att Trafikverket inte avser utreda cykelväg genom Flemingsbergsskogen vidare.

Redovisningen av **stadsdelsparken i Flemingsbergsdalen** har justerats för att signalera en mindre exakt lokalisering.

Inga ändringar har gjorts gällande **förhållande till forskningsmiljöerna i Flemingsberg**. I översiktsplanen ställer vi inga enskilda krav rörande minimering av störning på känsliga laboratorieverksamheter, men vi ser det som viktigt med kontinuerlig dialog med KI i frågorna och beskriver också sedan tidigare generella medskick till byggskedet genom att hänvisa till kontrollprogram för byggskedet m.m.

Vad gäller **ytor för bostäder respektive lokaler** i området kring sjukhuset så är detta område i översiktsplanen utpekade för sjukvård och högre utbildning, även om där finns studentbostäder redan i dag. I utvecklingsplanen för Flemingsberg, som är en konkretisering av översiktsplanen, så har en potential identifierats för fler bostäder även om fortsatt inriktning för området är sjukvård och högre utbildning, som synpunkten verkar hänvisa till. Ingen fördelning av ytor är gjord och hänvisas till vidare undersökning i efterföljande planering om markägare är intresserade av fastighetsutveckling. Det gäller även omfattningen av ytterligare forskningsintensiva verksamheter längs Alfred Nobels allé.

Önskemål om samverkansforum är inte en fråga för översiktsplanen, men tas vidare till berörda inom kommunorganisationen.

Kungens kurva

Bygglövs- och tillsynsnämnden 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. På grund av tungt trafikerad infrastruktur i närheten är området utpekade 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.

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 skälig utsträckning för att det ska vara tillåtet.

Vårby-Fittja hembygdsförening anser att 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 (se remissammanställning)!

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.

Klimat och stadsmiljönämnden 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Gällande **bostadsbebyggelse i bullerutsatta lägen** så har bostadsbebyggelsen främst placerats i de inre delarna av området, inte mot E4/E20. All bebyggelse som planeras ska också nå gällande riktvärden för buller. Ställningstagandet rörande buller- och luftsituationen har skärpts något, samt exemplifierats med åtgärder.*

*Gällande **utredningsområdet i dagens Gömmarens naturreservat** så är förvaltningen medveten om att ett eventuellt upphävande är en separat process. Till antagandet har vissa förtydliganden gjorts kopplat till den regionala grönstrukturen och hur hänsyn ska tas till denna i fortsatt process.*

Redan inför granskning gjordes förtydliganden kring vad förvaltningen ser kan tillkomma på platsen i form av begränsningar i bebyggelsen och grönytor för att hantera översvämningsproblematik i intilliggande område och förbättrade kopplingar in i reservatet.

*Sedan tidigare finns ett ställningstagande kopplat till att skötsel av naturreservaten behöver ta höjd för en **ökad belastning på samtliga naturreservat** till följd av en ökad befolkning. Detta ställningstagande finns under den kommunövergripande inriktningen "Nära till naturen".*



Vi redogör även för **kontrollprogram** kopplat till byggskedet under kommunövergripande inriktningar, avsnittet "hälsosamma och säkra livsmiljöer", som gäller för hela kommunen.

Centrala Huddinge – Sjödalen/Fullersta

Inga inkomna synpunkter

Vårby

Bygglövs- och tillsynsnämnden 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.

Vårby-Fittja hembygdsförening anser att de 3 punkthusen längts ut på Vårby Udde strider allvarligt mot strandskyddet. De är ett brutalt ingrepp i strandlinjen och kan inte få byggas

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.

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 mörkläggnings!

Enligt kartmaterialet förefaller det som man tänker sig en framtida utbyggnad av bostäder längs Masmovägen från Glömstadalen och ner mot vattnet. Mot detta



tar 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.

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.

Förvaltningens svar

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Förtydliganden har gjorts inför antagandet i ställningstaganden **rörande buller- och luftsituationen** i området, samt exemplifierats med åtgärder med syfte att skärpa ställningstagandet något samt hålla beskrivningarna på samma nivå i våra olika utvecklingsområden utsatta för buller- och luftföroreningar.*

*När det gäller att peka ut **risk för föroreningar** så gör vi det sedan tidigare i den kommunövergripande inriktningen "hälsosamma och säkra livsmiljöer" som gäller kommunen som helhet. Information finns också i hänsynskartan. Utifrån den information vi har i dagsläget ser vi att det är svårt att peka ut specifika områden på ett konsekvent sätt som ger stöd i efterföljande planering.*



Vad gäller **området vid Masmokilen** så kvarstår det som del av utvecklingsområdet i översiktsplanen och är i den beslutade utvecklingsplanen för Vårby utpekad för ny bebyggelse.

Synpunkter på **specifika och pågående planer** hänvisas till de detaljplaneprocesserna. Gällande utvecklingen av fastigheterna Drakskeppet 1 och del av Haga 1:108 har stöd i såväl översiktsplan som utvecklingsplan, och kommer att samrådas i den pågående detaljplaneprocessen i enlighet med gällande lagstiftning.

Spridningskorridor från ekodukten över Tvärförbindelsen ner mot vattnet finns utpekad i översiktsplanen sedan tidigare, och en komplettering av bostäder längs Glömstavägen planeras att ske varsamt. Den äldre bebyggelsen ner mot vattnet inkluderande Tvätterimuseet planeras för fortsatt bevarande.

Påverkan på **kulturmiljön** vid Vårby källa har prövats och kommer att fortsatt prövas inom ramen för de pågående processerna för vägplan och detaljplan i området.

Bäcken i **Vårbyravinen** planeras mycket riktigt att lyftas fram ur dagens kulvert och beskrivs i såväl översiktsplanen som mer detaljerat i den beslutade utvecklingsplanen för Vårby.

Skogås och Trångsund

Bygglövs- och tillsynsnämnden tycker att texten samarbete med Region Stockholm för att kapacitet på Nynäsbanan ska komma östra Huddinge till del i högre utsträckning är 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.

Drevvikenpartiet anser att 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 geografien är svår att göra något åt hur mycket man än skulle vilja, likaså det mentala avståndet till centrala Huddinge. Kopplingarna mot Farsta och Vega kan däremot bli bättre och är värdefulla för 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.

Likasa 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 kommunindelning 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.

Trafikverket anser att det är positivt att bebyggelse avses koncentreras till stationsnära lägen. Väg 73 är trängseldrabbad vid högtrafik 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.

Skogås-Trångsunds FF (STFF) ser att 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



fotbollsförbundet 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 föreningar och bygger gemenskap och är otroligt viktigt för att främja samhörighet och integration. Det spelar ingen roll från vilken samhällsklass man kommer från 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 planytor 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Vi har justerat i markanvändningskartan och tagit bort den tidigare pil som indikerade **behov av stärkt samband över/under järnvägen**. Det är ett fortsatt viktigt samband, men frågan om förbättrade samband inom och mellan kommundelarna i Skogås/Trångsund hänvisas till pågående arbete med utvecklingsplan då fler viktiga samband utöver just detta finns och bättre beskrivs där. Även beskrivningen av **Nynäsbanans höjdsättning** i delsträckan genom området justeras inför antagandet.*

*Gällande synpunkten om förstärkt samband på västra sidan järnvägen genom **omvandling av Trångsunds verksamhetsområde** så har denna ambition förtydligats med ett ställningstagande som beskriver en varsam omvandling av verksamhetsområdet. Det är ett förtydligande av den användning som redan i granskningsskedet angavs i markanvändningskartan med stöd i nuläge/bakgrund. Frågan studeras vidare i kommande utvecklingsplan för Skogås/Trångsund.*

*Förtydliganden har gjorts inför antagandet i ställningstaganden **rörande buller- och luftsituationen** i området, samt exemplifierats med åtgärder med syfte att skärpa ställningstagandet något samt hålla beskrivningarna på samma nivå i våra utvecklingsområden utsatta för buller- och luftföroreningar.*

*När det gäller att peka ut **risk för föroreningar** så gör vi det sedan tidigare i den kommunövergripande inriktningen "hälsosamma och säkra livsmiljöer" som gäller kommunen som helhet. Utifrån den information vi har i dagsläget ser vi att det är svårt att peka ut specifika områden på ett konsekvent sätt som ger stöd i efterföljande planering. Information finns också i hänsynskartan.*

*Avsnittet om samarbete med Region Stockholm för att **Nynäsbanans kapacitet** ska komma Skogås- och Trångsundsborna till del i högre utsträckning syftar i första hand till att verka för att pendeltågstrafiken oftare ska stanna i Skogås och Trångsund. Inga beslut finns om utökad trafik på Nynäsbanan. Förknippade risker för ökade buller- och vibrationsstörningar beskrivs i den kommunövergripande inriktningen, "Hälsosamma och säkra livsmiljöer". Övriga frågor kopplade till risker och hälsosamma livsmiljöer hanteras i den efterföljande planeringen.*

*Gällande **behov av förbättrade kopplingar** mellan Skogås och Länna har texten förtydligats med att behov av förstärkta kopplingar mellan områdena främst rör kollektivtrafiken, samtidigt som det finns ett behov av stärkta kopplingar för gång och cykel mellan Skogås och delområdet Österhagen där ny bebyggelse planeras. Vi ser att sambanden mellan Skogås och Länna behöver stärkas på ett övergripande plan för att skapa bättre kopplingar mellan kommundelarna. Frågan om en eventuell cykelbro mellan Huddinge och Tyresö är i ett tidigt utredningsskede och pekas i översiktsplanen bara ut som ett mellankommunalt*



samband som behöver stärkas. Ett eventuellt framtida planarbete har många utmaningar att hantera, däribland frågan om lokalisering. Förvaltningen vidhåller beskrivningen av att Österledens gaturum utgör en barriär mellan Skogås delområden.

Vidare planering av frågor som rör **väg 73 och Nynäsbanan** sker i dialog med Trafikverket och Åtgärdsvalsstudien för väg 73 finns med som planeringsunderlag till såväl översiktsplanen som kommande utvecklingsplan.

Förvaltningen ser positivt på det lokala föreningslivets arbete för att främja inkludering och tillgång till meningsfulla fritidsaktiviteter för barn och ungdomar i Skogås och Trångsund. När det gäller **tillgången till idrottsplatser** delar förvaltningen bilden av att fler idrottsplatser behöver tillkomma, och formuleringen kring detta har därför justerats inför antagandet.

Vidare synpunkter gällande specifika och detaljerade förslag kring åtgärder i den fysiska miljön skickas vidare till den efterföljande planeringen

Loviseberg

Bygglövs- och tillsynsnämnden efterlyser en liknande strävan och tydliga mål som formuleringen om buller på sida 96 ("vi planerar åtgärder för att skydda kommande bebyggelse ...") 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.

Trafikverket framför att hänsyn måste tas till E4/E20 och Tvärförbindelse Södertörn i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket deltar gärna i utredningsarbetet.

Klimat och stadsmiljönämnden påpekar att det i förslaget står 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.

Naturskyddsföreningen påpekar att Loviseberg inte bör byggas ut då 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Till antagandet har ställningstagandet om **buller** skärpts och exemplifierats med åtgärder, samt justerats för att inkludera även Spårväg syd som framtida bullerkälla. Ställningstaganden om buller har setts över även i övriga utvecklingsområden, se de avsnitten för mer info.



Avvägningen att ianspråkta **jordbruksmarken** i Loviseberg har gjorts utifrån gällande praxis, utifrån genomgång av den jordbruksmark som finns på platsen, bedömning av alternativa lokaliseringar och förtydliganden av det väsentliga samhällsintresse som omfattningen av det bostadsbyggande som är tänkt att ske på platsen innebär. Denna avvägning har också stöd i den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050. Stora delar av jordbruksmarken ianspråkats redan i byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Förvaltningen ser inte heller att den stadsodling som föreslås på platsen kompenserar för den ianspråkta jordbruksmarken, och det är inte heller så det beskrivs i översiktsplanen.

Segeltorp

Bygglövs- och tillsynsnämnden 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.

Trafikverket framför att hänsyn måste tas till E4/E20 och Tvärförbindelse Södertörn i det fortsatta utredningsarbetet. Trafikverket deltar gärna i utredningsarbetet.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Förtydliganden har gjorts inför antagandet i ställningstaganden **rörande buller- och luftsituationen** i området, samt exemplifierats med åtgärder med syfte att skärpa ställningstagandet något samt hålla beskrivningarna på samma nivå i våra utvecklingsområden utsatta för buller- och luftföroreningar.

Inför antagandet har avsnittet om Segeltorp kompletterats med ett ställningstagande om **hänsyn till Östra Mälarens vattenskyddsområde**, samt att Vattenskyddsområdet är inlagt i hänsynskartan.

Gällande synpunkten om vad det innebär att värna verksamheter som går att kombinera med bostäder så avser skrivningen verksamheter inne i området som inte är tänkta att fungera som bullerskärm.



Utveckling övrig bebyggelse

Område för komplettering

Inga inkomna synpunkter

Sammanhängande bebyggelse utanför utvecklingsområden samt landsbygd
Trafikverket framför att kommunen i huvudsak planerar 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.

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. Vi har svårt att förstå vad som menas gällande kommunens ”ställningstagande” i den föreslagna översiktsplanen.

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 bygga 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.

Stora Mellansjö samfällighetsförening konstaterar 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 ÖP2050 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).

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Inga ändringar har gjorts i detta avsnitt inför antagande.

*Gällande synpunkten om att **förtydliga omfattningen av tillkommande småhus** i respektive område så förstår kommunen behovet, men frågan rymmer osäkerheter som hänger ihop med i vilken omfattning VA-utbyggnad behöver ske på respektive plats. Frågan kommer ytterligare belysas i kommande arbete med uppdatering av VA-utbyggnadsprogrammet. Områdena är dock inte utpekade som något av områdena för prioriterad utveckling enligt målbilden.*

*Inga ändringar har gjorts avseende **Orlångsjö 2:7** sedan granskningsskedet. Det framgår sedan samrådsversionen att förvaltningen anser att området kan ses över i sin helhet tillsammans med det område som benämns som "bebyggelseserv"*



på andra sidan Ågestavägen mot slutet av planperioden, och att ingen omfattande utveckling av ny bebyggelse är lämplig i området i närtid..

Gällande infrastruktur och störningar från trafiken längs Ågestavägen/Ågesta Broväg så är området vid Stora Mellansjö så är utpekat som område där komplettering kan prövas, dvs komplettering av bebyggelse kan ske i liten skala och då på initiativ av fastighetsägare. Trafikalstringar och trafikutredningar kommer hanteras i efterföljande planering.

Ågestavägen är en utpekad huvudgata och har funktionen som genomfartsled. Vi kommer göra ny bullerkartläggning under 2023 och ta fram åtgärdsprogram kopplat till detta. Vi är medvetna om att biltrafiken riskerar att öka i takt med befolkningsutvecklingen. I översiktsplanen beskriver vi därför förhållningssätt för att minimera biltrafikens negativa påverkan avseende t.ex. buller, utsläpp, och förutsättningarna för ett hållbart resande. Att Ågestavägen är en huvudgata och samtidigt utpekat som stamnät för kollektivtrafiken är i sig ingen konflikt. Däremot är det viktigt att kollektivtrafiken har god framkomlighet på Ågestavägen. Enligt vårans kommunövergripande trafikmodell ser man inga framtida framkomlighetsproblem på Ågestavägen, även om trafiken kommer att öka.

I kommande vägtrafikplan beskrivs behov av ytterligare vägkopplingar, främst för kollektivtrafik.

Utifrån kommunens utveckling av Vidja ser vi inget behov av att kopplat Vidjavägen söderut mot väg 259. Däremot ser vi ett behov att få till en koppling för gång- och cykeltrafik i denna relation.

Verksamhetsområden

Defra Återvinning AB önskar utöka det i samrådshandlingen föreslagna verksamhetsområdet Gladö i norra delen av Björksättra 1:3 med ett utredningsområde.

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. Bolagen 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.

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.

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.

Gladö kapital AB framför att fastigheten Lissma 4:7 är bör vara lämplig som verksamhetsområde och därför pekas ut som sådant. Till yttrandet finns ett förslag



bifogat. Tidigare framförda synpunkter har avfärdats med hänsyn till att det ansetts vara ett intrång i det rörliga friluftslivet samt att avfart ej planerats till området av Trafikverket. Förslaget består i att 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. Synpunktslämnaren menar att allmänhetens tillgänglighet till området var bättre innan ändringar av väg 259 under 1990-talet.

Synpunktslämnaren framför också att när Tvärförbindelse Södertörn är färdigställd kommer den att fungera som en barriär för friluftslivet, och att frånvaron av planerad anslutning till ovan nämnda fastighet från den framtida motorvägen kan lösas genom en utveckling av den poliskontrollplats som planeras i närheten. Förslaget innefattar ett markbyte med kommunen, samt att det inom området överläts två ytor för parkering åt friluftslivet där laddstolpar monteras i nära anslutning till den gångbro som Trafikverket planerar över framtida Tvärförbindelse Södertörn med anslutning till Sörmlandsleden (se förslag för utförligare beskrivning).

Tyresö kommun är 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

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Inför antagandet har beskrivningen av **utbyggnaden av Länna gårds handelsområde** justerats så att användningen här inte begränsas till handel.*

*Gällande att utöka **verksamhetsområdet i Gladö** så har inga justeringar gjorts till antagandet. Området är utpekat utifrån naturvärden, riksintresse för friluftsliv, begränsningar i form av dagens deponi. Avgränsningen för området är dock schematiskt gjord och behöver studeras vidare inom ramen för det planprogram/fördjupade utredning som planeras.*

Gällande Lissma 4:7 så har inga ändringar skett, framför allt med hänsyn till att området är utpekat som riksintresse.

Regionala och statliga intressen

Mellankommunala intressen

Länsstyrelsen kan utifrån befintligt underlag inte fullt ut bedöma de föreslagna utbyggnadsområdenas konsekvenser för den **regionala gröna infrastrukturen** eller grönstrukturen i RUF 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 samrådas med berörda kommuner.



Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Inför antagandet har beskrivningen kring ingrepp i Gömmarens naturreservat vid Kungens kurva förtydligats med hur naturvärden i området ska värnas.

*Beskrivningen har även utvecklats kring hur den **regionala grönstrukturen** och de svaga gröna sambanden ska värnas och stärkas i respektive geografiskt område samt kompletterats med exempel på åtgärder för hur det kan gå till.*

Förvaltningen är medveten om att beskrivningen i detta skede är på en övergripande nivå och att åtgärder i dessa områden kommer att behöva studeras närmare i kommande detaljplanering.

Riksintressen

Länsstyrelsen anger att 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.

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.

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.

Trafikverket framför att de har fattat ett beslut daterat 2022-09-26 (TRV 2020/131663) om uppdaterade riksintresseanspråk och att här finns 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 arbetat in en del av de synpunkter vi framförd i samrådsskedet. Trafikverket vill dock fortsatt lyfta ett par 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.
- Trafikverket anser att skrivningen om att Riksintresset för Västra stambanan kan påverkas av den överdäckning som planeras i Flemingsberg såväl som skrivningen om en framtida överdäckning av E4 vid Kungens kurva är missvisande och bör justeras så att riksintresset ska beaktas i den fortsatta planeringen. Åtgärder för att utveckla Flemingsberg Station utifrån Åtgärdsvalstudie bytespunkt Flemingsberg samt överdäckning vid Kungens kurva är inte beslutade och det återstår utredningsbehov. Huddinge kommuns förslag och framförda behov av utveckling av Huddinge station har inte Trafikverket tagit ställning till.

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

Svenska kraftnät menar att det i översiktsplanen kan tas med 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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

*Förvaltningen har sett över Trafikverkets **uppdaterade riksintresseanspråk** och kartunderlaget för riksintresse för planerad väg har uppdaterats i Hänsynskartan då det har fått en ny utbredning. Då stationer utmed järnväg av riksintresse inte längre pekas ut som enskilda anläggningar utan ingår i riksintresset för järnvägen har detta justerats i attributen. Dock ligger stationerna kvar i kartan som ett eget lager då förvaltningen anser det blir tydligare så. Kommunen ser inte att de uppdaterade funktionsbeskrivningarna för riksintressen påverkar innehållet i planen då de är på en övergripande nivå, och därför har inga ändringar gjorts utifrån dem.*

*Inför antagandet har **ställningstagandena om framtida överdäckningar** av såväl E4/E20 setts över. Förvaltningen instämmer i att formuleringen som beskriver att riksintresset för Västra stambanan och väg E4/E20 "kan påverkas" av de överdäckningar som översiktsplanen medger inte bidrar till att visa att riksintresset ska tillgodoses. Ställningstagandet har därför justerats och förtydligats så att det beskriver att hänsyn till riksintresset ska tas i den fortsatta planeringen. Sedan samrådsversionen av planen beskrivs att riksintresset tillgodoses genom att kommunen i planeringen beaktar riksintressets markanspråk, funktionen samt dess påverkansområde.*



*Generellt har **attributtabellerna setts över** inför antagandet och kompletterats med text som tidigare fallit bort.*

*Inför antagandet har översiktsplanen kompletterats med en text om att **transmissionsnätets mark- och vattenanspråk utreds för riksintresseanspråk.***

Inga ändringar har gjorts gällande beskrivningarna av Västra stambanan. Omfattningen av hänsyn till riksintresset behöver diskuteras vidare i efterföljande planering.

Om översiktsplanen

Så läser du översiktsplanen

Inga inkomna synpunkter

Planeringsunderlag

Trafikverket ser positivt på att kommunen har tagit fram prognosscenarier som relaterar till basprognosen 2040, enligt framförda synpunkter i samrådet. 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).

Trafikverket anser även att det är 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. 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.

Klimat och stadsmiljönämnden anser att Grön- och blåstrukturplanen är ett ambitiöst och värdefullt underlag i den fysiska planeringen. Nämnden saknar redovisning av Länsstyrelsens underlag för grön infrastruktur vad gäller värdeakt 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 ”Vårby's 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.

Nämnden 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.

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.

Förvaltningens svar:

Förvaltningen tackar för inkomna synpunkter.

Planeringsunderlaget ”Trafikanalys i arbetet med reviderad översiktsplan för Huddinge kommun” har uppdaterats med anledning av att det upptäcktes ett fel i trafikmodellen. Trafikmodellen hade tidigare överskattat inköpsresorna till Huddinge (främst Kungens kurva), vilket påverkar resultatet i trafikanalysen gällande flöden, flaskhalsar osv. Dock påverkar detta inte slutsatserna kring jämförelse mellan de olika scenarios och därmed inte våra ställningstaganden i översiktsplanen.

Gällande behovet av åtgärder och funktionen av kommunala huvudgator så beskrivs detta närmre i kommande vägtrafikplan. Behovet av kompletterande trafikanalys ses över och genomförs inom ramen för efterföljande planering.

Vi har justerat att miljöprogrammets giltighetstid är 2022–2025 i enlighet med synpunkten.

Gällande synpunkter på planeringsunderlaget för grön- och blåstruktur så har inga ändringar gjorts i detta skede. Underlaget är inget beslutat dokument, utan fungerar just som planeringsunderlag för de ställningstaganden som görs i översiktsplanen.

HållbarhetskONSEKVENSBESKRIVNING

Inga inkomna synpunkter.