

# Social konsekvensanalys

## Fastigheten Diametern 2 med flera – etapp 1



ÄWL Planprogrammet för Diametern m.fl.

# Innehåll

---

## **3 Inledning**

- 4 Bakgrund
- 5 Platsen
- 6 Övergripande planering
- 9 Nulägesanalys
- 10 Trygghet

## **11 Social konsekvensanalys**

- 12 Funktioner
- 13 Bostäder
- 14 Arbetsplatser
- 15 Kommersiell service
- 16 Samhällsservice, kulturell service och rekreation
- 17 Bebyggelsestruktur
- 19 Platser
- 20 Lärmiljö
- 21 Kulturmiljö
- 22 Lokal försörjning
- 23 Transporter
- 26 Digital samhällsbyggnad

## **27 Rekommendationer**

## **33 Referenser**

# Inledning

## Introduktion till social konsekvensanalys

En social konsekvensanalys (SKA) är en analysmodell som utgår från människors olika livssituationer och behov när en fysisk förändring ska genomföras (Boverket, 2019). Det är nödvändigt att identifiera och utvärdera sociala aspekter, dock existerar en viss utmaning i att underbygga sociala konsekvensanalyser med en tydlig disciplinär kunskapsgrund, enligt rapporten "Storstäder i samverkan" (Arkitekturskolan KTH, 2015). Eftersom sociala konsekvensanalyser har möjligheten att identifiera flera olika konsekvenser som detaljplaner och byggnadsprojekt kan ha på samhället, är det omöjligt att begränsa sig till en definition av vad det sociala innebär, eller vad en social konsekvensanalys exakt avser. Forskningens konsensus i hur en god praktik inom

"Målet för bostadspolitikerna är att alla skall ges förutsättningar att leva i goda bostäder till rimliga kostnader och i en stimulerande och trygg miljö inom långsiktigt hållbara ramar. Boende- och bebyggelsemiljön skall bidra till jämlika och värdiga levnadsförhållanden och särskilt främja en god uppväxt för barn och ungdomar. Vid planering, byggande och förvaltning skall en ekologiskt, ekonomisk och social hållbar utveckling vara grund för verksamheten"

Nationellt bostadspolitiskt mål, 2002

sociala konsekvensanalyser utförs är att de är deltagande, stödjer berörda befolkningsgrupper och myndigheter, ökar förståelsen för hur förändring kan åstadkommas och stärker de involverades kapaciteter att förhålla sig till förändring. De ska också självklart inkludera en bred förståelse av sociala konsekvenser.

## Uppdraget

Ett planprogram har tagits fram för fastigheten Diametern 2 m.fl. Området beräknas kunna inrymma totalt ca 3600 bostäder. Detta uppdrag innefattar en social konsekvensanalys för detaljplaneförslaget för den första etappen som är under detaljplanering.

I etapp 1 planeras det för ca 1500 bostäder, tre förskolor, en skola för ca 900 elever, ett vårdboende och en stadsdelspark.

Under år 2021 beräknas detaljplanen för etapp 1 gå ut på samråd och ställas ut för allmänheten.

## Syfte

Syftet med en social konsekvensanalys är att få en ökad förståelse för platsens användare och identifiera sociala aspekter för området i relation till den byggda miljön – och utifrån detta belysa planförslagets styrkor och förbättringsområden.

Rekommendationer i denna rapport ska ses som förslag för platsen utifrån ett socialt värdeskapande perspektiv samt ses som möjliga aspekter att arbeta vidare med i kommande skeden av plan- och genomförandeprocessen samt i förvaltningsskedet.

## Metod

Vår modell bygger på en analys av de globala målen i kombination med de åtta första fokusområdena i Citylab utifrån ett helhetsperspektiv. De åtta första fokusområdena är följande: funktioner, bebyggelsestruktur, platser, lärmiljöer, kulturmiljöer, lokal försörjning, transporter och digital samhällsbyggnad. Urvalet har gjorts eftersom dessa fokusområden är de med störst koppling till social hållbarhet medan de resterande nio fokusområdena berör den mer miljömässiga hållbarheten.

Vi tar avstamp i områdets nuläge genom statistik, intervjuer och en digital enkät. På så sätt skapar vi en bred förståelse för hur området används idag samt vilka utmaningar och kvaliteter platsen har. Nulägesanalysen tas sedan med som bakgrund i nästa steg, vilket innefattar en analys av planförslaget. Avslutningsvis mynnar analys av nuläge och planförslag ut i ett antal rekommendationer som berör planerings-, genomförande- och/eller förvaltningsfasen.

Följande underlag och genomförda moment ligger till grund för den sociala konsekvensanalysen:

- Planprogram med tillhörande utredningar i form av barnkonsekvensanalys och hållbarhetsprogram
- Andra relevanta styrdokument som Huddinges översiktsplan och Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF 2050)
- Utredningar till detaljplan för etapp 1, till exempel trafikutredning
- Dialog med boende och verksamheter i närliggande områden genom intervjuer på plats och en digital webbenkät, båda delarna baserade på samma frågor
- Intervjuer med representanter för Bostadsutveckling Kungens kurva AB, landskapsarkitekt på ÅWL Arkitekter och representanter från Huddinge kommun
- Intern workshop med personer besittande kompetens inom detaljplanering, social hållbarhet, miljömässig hållbarhet, Citylab, landskapsarkitektur, digitalisering, strategiskt hållbarhetsarbete, platssamverkan och platsutveckling
- Analys av svar från enkät och dialog samt redan befintligt material som samlats in
- Framtagande av rekommendationer och analys utifrån områdets förutsättningar

# Bakgrund

## Social hållbarhet

Hållbar utveckling brukar vanligtvis beskrivas genom de tre dimensionerna ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Den sistnämnda sätter människan i fokus och syftar till välbefinnande, rättvisa, makt, rättigheter och individens behov. En del av dessa parametrar kan kvantifieras medan andra är mer kvalitativa (KTH, 2020). Inom samhällsbyggnad handlar social hållbarhet om att skapa platser där människor trivs och är trygga, där de grundläggande mänskliga behoven tillgodoses och där det finns goda förutsättningar att leva ett gott och hälsosamt liv.

## Globala målen

De globala målen för hållbar utveckling och handlingsplanen Agenda 2030 antogs av FN år 2015. De består av 17 hållbarhetsmål med totalt 169 delmål vilka ska vara uppnådda år 2030 (Regeringen, 2020). Regeringen har som mål att Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan, vilket innebär en successiv omställning som modern och hållbar välfärdsstat.

## Citylab

Sweden Green Building Council lanserade år 2019 Citylab. Citylab är en verktygslåda för hållbar stadsutveckling som tagits fram under flera års arbete med tusentals involverade och kan användas från tidiga skeden till och med förvaltningsstadiet. Citylab bidrar till att uppfylla de globala målen och inkluderar

samtliga tre hållbarhetsdimensioner (SGBC, 2019). I Citylab preciseras 17 fokusområden och vi utgår från åtta av dessa i den sociala konsekvensanalysen vilka utgör rumsliga och integrerade stadskvaliteter samt infrastruktur för tillgänglighet och närhet med rubrikerna; Funktioner, Bebyggelsestruktur, Platser, Lärmiljöer, Kulturmiljöer, Lokal försörjning, Transporter och Digital samhällsbyggnad.

## Barnkonventionen

Det är grundläggande att ha ett barnperspektiv i stadsplaneringen då platser fysiska struktur och dess planering påverkar barn. Barnkonventionen blev Svensk lag i januari 2020 och syftet med konventionen är att stärka barns rättigheter samt lyfta fram barnrättsperspektivet. Barn ska även få möjlighet att vara delaktiga i frågor som rör dem (Socialstyrelsen, 2020).



\_\_\_\_\_

5

# Övergripande planering

## Regional utvecklingsplan för Stockholms län

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUF 2050, syftar till att regionen ska uppnå sina långsiktiga mål och största regionala nytta senast 2050 (RUF 2050, 2018). I den regionala utvecklingsplanen redovisas visionen om att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion och för att nå dit presenteras fyra regionala mål att uppfylla till år 2050:

- en tillgänglig region med god livsmiljö
- en öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
- en ledande tillväxt- och kunskapsregion
- en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

I RUF 2050 pekas Kungens kurva-Skärholmen ut som en av de regionala stadskärnorna i Stockholm och tillsammans utgör områdena Skandinavien största shoppingområde. I visionen för Kungens kurva Skärholmen beskrivs en levande stadskärna med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation.

## Huddinge Översiktsplan 2030

Målet är att Kungens kurva och Skärholmen ska utvecklas till ett gemensamt område. Inriktningen är att skapa ett blandat område som är levande och har en tydlig struktur för de som bor, arbetar och besöker området.

Översiktsplanen beskriver att handel och arbetsplatser i området är viktiga att ta tillvara på och utveckla. Detta ska utvecklas tillsammans med en mer mångsidig användning så som utbildning, icke störande verksamheter, kontor och bostäder. Området föreslås få urbana kvaliteter och skapa en tät bebyggelsestruktur som ger förutsättningar för hållbar utveckling.

Kopplingar till omkringliggande områden och förbättrad kollektivtrafik identifieras som betydelsefulla delar att utveckla. En överdäckning mellan Kungens kurva och Skärholmen är utpekad som en långsiktig vision och även kompletterande åtgärder för att minska barriärerna mellan områdena för flera trafikslag ska utvecklas.

## Planprogram

Fastigheterna Diametern 1, 2 och Vinkeln 4 i Kungens kurva har ingått som en del av ett planprogram framtaget av Huddinge kommuns samhällsbyggnadsavdelning tillsammans med KF Fastigheter AB vilka äger fastigheterna som planprogrammet avser (idag ägs området gemensamt med Balder). Ambitionen med programmet är att utveckla en ny tät och blandad stadsdel med en egen identitet.

Planprogrammet föreslår totalt ca 3600 bostäder och den preliminära tidsplanen anger att hela området kan vara utbyggt fram till år 2040.

Många boende, arbetsplatser, park, mötesplatser, kultur och offentlig service är en del av målbilden för stadsdelen – där faktorer som att bygga högt och tätt beskrivs som centrala för att få till ett stadsliv. Området innehåller en stor och central park vilken ska erbjuda invånarna rekreation, mötesplatser och grönska.



Illustrationsplan för hela det tilltänkta utbyggnadsområdet, ÄWL, hämtad från planprogrammet

# Övergripande planering

Den övergripande visionen med planprogrammet har sammanfattats under fyra rubriker:

- den täta stadsdelen
- stadsdelen med livet i centrum
- stadsdelen med det gröna centrum
- den nära stadsdelen.

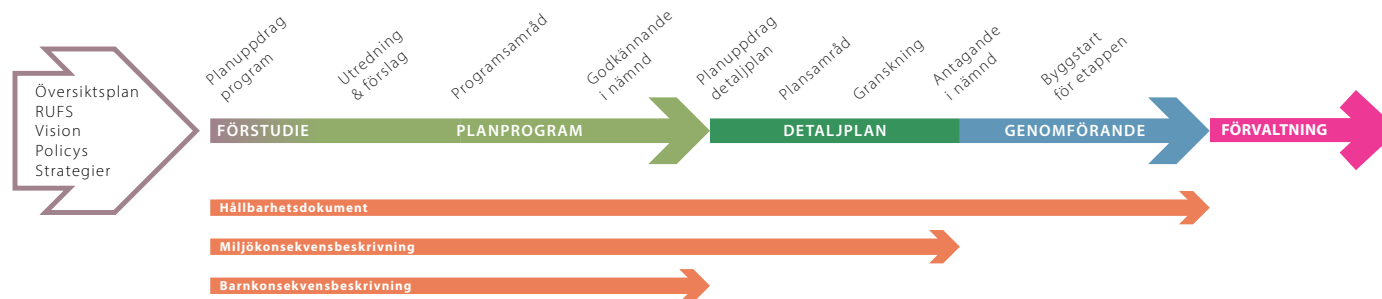
Målet är att skapa en tät stad med spännande arkitektur som ger upphov för stora flöden av människor och variation i varje gatuhörn. Det ska finnas boende, besökare och arbetande som befolkar stadsdelen dygnet runt på de olika mötesplatserna i syfte att skapa en känsla av trygghet och hemtrevlighet. De boende ska kunna dela sina liv mellan lugnet i naturen och tempot i den urbana stadsdelen där det finns plats för alla människor i olika åldrar, livsskeden och behov. Vidare har grönskan fått en stor del av planprogrammet. Stadsdelsparken, gröna gator som leder de boende till parken och träd längs med gatorna som tar ned de stora byggnadernas skala för att skapa en behaglig stadsmiljö är metoder som visionen beskriver. Dessutom ska vardagslivet vara enkelt och stadsdelen ska erbjuda verksamheter, närservice, kultur, grönska, idrott, rekreation och kollektivtrafik nära de boende.

I planprogrammet föreslås det totalt ca 3600 bostäder med små kvarter som sluter sig mot gaturummet för att skapa tydliga offentliga stråk och privata bostadsgårdar. Vissa kvarter innehåller förskola i bottenvåningen och är därför större. Hög bebyggelse planeras i områdets norra del och byggnaderna mot parken är generellt lägre för att ge fler utsikt mot parken. Utvecklingen av området beskrivs vara tydligt urban. Bebyggelsestrukturen ska vara öppen, bidra till fria siktlinjer och trygga offentliga mötesplatser dygnet alla timmar.

Samtidigt som stadsdelen planerar att på sikt kunna erbjuda de boende alla bekvämligheter, gränsar området också till norra Europas

största handelsområde och på andra sidan gatan Kungens kurvaleden finns Gömmarens naturreservat. Strukturen drar nytta av detta och är anpassad till läget inom Kungens kurva; bebyggelsen öppnar sig mot ett planerat hållplatsläge för spårväg syd i nordväst och mot Gömmaren i öst. För att binda samman de mest aktiva mötesplatserna i området; det kommersiella stråket, torget, parken och områdets skola har ett tydligt diagonalt stråk mellan hållplatsläget och Gömmaren planerats för. Bostäderna kommer bidra med en ökad nattbefolkning i Kungens kurva som idag främst är aktiv under dagar och helger, och närheten till handelsområdet bidrar till att det finns tillgång till kultur

och handel från första början. I planprogrammet påpekas det att närheten till E4/E20 och närområdets befintliga innehåll kommer ge upphov till störningar så som biltrafik, buller och luftföroreningar, samtidigt som att närheten till Gömmaren bidrar med gröna kvaliteter. För att uppnå strukturen kommer de befintliga verksamhetsbyggnaderna i området ersättas, den obebyggda skogen att bebyggas och områdets kuperade höjdsättning att påverkas. Planprogrammet ger därför exempel på hur vegetation kan skapas i den nya strukturen och förslag på platser där befintlig vegetation och höjdsättning kan bevaras.



Processdiagram som visar de olika skedena av planeringsprocessen där etapp 1 för aktuellt uppdrag ligger inom ramen för detaljplan och har föregåtts av ett planprogram.

# Övergripande planering

## KA planprogram

När planprogrammet togs fram gjordes samtidigt en barnkonsekvensanalys på uppdrag av plansektionen vid Huddinge kommun (Barnkonsekvensanalys, ny stadsdel i Kungens kurva, 2018). Syftet med analysen var att ta fram underlag för arbetet med den nya stadsdelen och på så sätt möjliggöra planering som skapar goda levnadsvillkor för barn och unga i det nya området. För att fånga barn- och ungdomsperspektivet hölls dialog med högstadieselever i årskurs nio på Segeltorpskolan som ligger i närheten av det planerade området.

I barnkonsekvensanalysen framgår bland annat att ett brett utbud av mötesplatser är essentiellt för att ge barn och ungdomar möjlighet att träffas, se andra och även bli sedda. Dialogen med ungdomarna visade att spontana mötesplatser ofta uppstår vid exempelvis mataffärer och butiker, varför kommersiella butiker, caféer och matbutiker är betydelsefulla för att det planerade området ska bli lockande för ungdomar. Dessutom nämns vikten av att erbjuda platser som är öppna och gratis att vara på för ungdomar, exempelvis bibliotek och fritidsgårdar med generösa öppettider.

I analysen diskuteras även vikten av aktiva stråk och att stadsdelens målpunkter ligger nära varandra och är väl sammankopplade, detta

eftersom ungdomar generellt rör sig mycket till fots och med cykel. I dialogen framkom även att det finns en mental barriär mellan Kungens kurva och Skärholmen, en barriär som möjligen kan minska för barn och unga som bor i stadsdelen till följd av den nya spårvägsshall-platsen. Dock nämns det i rapporten att de trafikerade gator som omger stadsdelen är en barriär för barn och att passager över dem behöver beaktas särskilt.

I övrigt diskuteras att stadsdelens geografiska läge som erbjuder närhet till exempelvis idrottshall, fotbollsplan och ridning kommer ge barn och ungdomar möjlighet att på egen hand ta sig till sina fritidsaktiviteter.

Då det finns få bostadshus i närheten av skolan kan skolgården bli en plats för ungdomar att få vara ifred på. En plats där de inte stör visade sig i dialogen vara efterfrågat hos ungdomar.

Samtidigt som det är bra med en ostörd plats för ungdomar riskerar skolgården att bli en otrygg plats och åtgärder för att undvika detta genom exempelvis fler ögon på platsen är önskvärt.

Utöver det belyser barnkonsekvensanalysen hur barn som bor på de större bostadsgårdarna kan påverkas negativt av att gårdarna kommer vara otillgängliga då dem nyttjas av förskolor under dagtid. Att en del byggnader

dessutom är väldigt höga kan leda till att barn som bor i dessa hus riskerar att inte få vara ensamma på gården eftersom de bor för långt upp i husen, en negativ följd för barn på grund av hög bebyggelse.

## Hållbarhetsprogram planprogram

Ett hållbarhetsprogram innehållande övergripande mål och ambitioner har tagits fram för programområdet (Huddinge kommun, 2019). Hållbarhetsprogrammet följer med som bilaga till planprogrammet och är tänkt att fungera som ett dokument som aktualiseras och revideras allteftersom utvecklingen av den nya stadsdelen sker. I hållbarhetsprogrammet lyfts visionen om en tät stadsdel med livet och det gröna i centrum. Ett centralt torg i mitten av stadsdelen ska bidra till liv och rörelse dygnet runt och tillsammans med den grönskande stadsdelsparken bli en naturlig mötesplats för boende och besökare. Tanken är att liv och rörelse ska skapa en känsla av trygghet. Visionen handlar även om att skapa den nära stadsdelen med verksamheter, närservice, kultur och förskolor samt genom närhet till naturservat, idrottsliv och Europas största handelsområde.

Hållbarhetsprogrammet lyfter flera fokusområden med övergripande mål och delmål för projektet samt hur dessa ska uppfyllas

(Huddinge kommun, 2019). Till varje fokusområde tas i beaktning vilka av FN:s globala mål som är relevanta för området. Ett av de fokusområden som diskuteras är Platser med det övergripande målet "Den byggda och naturliga miljön erbjuder trygga, säkra och attraktiva offentliga och semi-offentliga platser och stråk för människor oavsett bakgrund, kön, funktionsnedsättning eller ålder." (s. 9). Till fokusområdet finns fyra delmål varav ett fokuserar på att det ska finnas trygga, säkra och attraktiva offentliga platser och stråk i den byggda miljön. Ett annat betydande fokusområde som benämns i programmet är Funktioner med ett övergripande mål om att bland annat skapa förutsättningar för stor mångfald och variation i gestaltningen. Ett av målen är att det ska finnas tillgång till multifunktionella lokaler som kan samutnyttjas för olika ändamål, där skolbyggnaden som planeras fyller en viktig funktion för det ändamålet.

# Nulägesanalys

## Befolkning och social struktur

Då det inte finns några boende i området idag, är det nödvändigt att samla in demografiska aspekter från besökare och arbetande från omkringliggande områden för att skapa förståelse för det stadsutvecklingsområde som planeras vid Kungens kurva. En avsevärd del av denna nulägesanalys bestod av svar och synpunkter från en digital enkät som togs fram för detta syfte, samt från intervjuer och möten på plats. Även befintlig statistik från tidigare dialoger har inkluderats i helhetsbilden.

Härefter presenteras data kring befolkning och social struktur för områdena Segeltorp/Kungens kurva, Vårby och Skärholmen vilka är de områden som ligger i närmast anslutning till aktuellt detaljplaneområde.

### Segeltorp/Kungens kurva

Under år 2019 var antalet invånare i Segeltorp/Kungens kurva 9 634 personer (Huddinge kommun, demografi). Den största åldersgruppen samma år var invånare mellan 25–64 år, vilka utgjorde 52% av befolkningen i Segeltorp/Kungens kurva. Samma åldersgrupp visade sig även vara störst i Huddinge kommun där den utgjorde 54%. Enligt Huddinge kommuns befolkningsprognos förväntas det

totala antalet invånare år 2029 ha uppgått till 11 960 i Segeltorp/Kungens kurva, en procentuell ökning med 24% i jämförelse med 2019 (Huddinge kommun, kommunstyrelsens förvaltning, 2020).

Statistik från 2018 visar att 48% av de boende i Segeltorp har eftergymnasial utbildning och att andelen förvärvsarbetande uppgick till 86% (Huddinge kommun, demografi).

### Vårby

I Vårby var 2019 antalet invånare 10 688 personer (Huddinge kommun, demografi). Även i denna kommun del utgjordes den största åldersgruppen av invånare mellan 25–64 år. Mellan åren 2019–2029 förväntas antalet invånare i Vårby att öka från 10 688 till 12 950 enligt Huddinge kommuns befolkningsprognos, en procentuell ökning med 21% (Huddinge kommun, kommunstyrelsens förvaltning, 2020).

Enligt statistik från 2018 har 29% av de boende i Vårby eftergymnasial utbildning och andelen förvärvsarbetande var 66% (Huddinge kommun, demografi).

### Skärholmen

Skärholmen tillhör Stockholms stad och hade 2019 en befolkningsmängd på 8 962 personer (Skärholmen, Stockholm stad). Åldersgruppen 25–64 utgjorde den största med 4 652 personer motsvarande 51,9%. Enligt Stockholms stads befolkningsprognos förväntas antalet invånare vara 9 614 år 2029. Även då visar

prognosen att åldersgruppen 25–64 kommer vara den största. Enligt statistik från 2019 har 32,3% av de boende (i åldern 25–64) i Skärholmen eftergymnasial utbildning och andelen förvärvsarbetande mellan 20–64 år låg 2018 på totalt 63,9% (Stockholm stad, u.å).

## Befintligt bostadsbestånd

### Fördelning på upplåtelseformer

| Hyresrätter | Hyresrätter | Bostadsrätter | Äganderätter | Totalt antal |
|-------------|-------------|---------------|--------------|--------------|
| Segeltorp   | 6,7%        | 26,8%         | 63,5%        | 3444         |
| Vårby       | 73,4%       | 24,7%         | 1,9%         | 4391         |
| Skärholmen  | 64,8%       | 19,4%         | 15,8%        | 3434         |

\* det finns idag 4 småhus som räknas in i Kungens kurva vilka inte ingår i siffrorna ovan

### Lägenhetsfördelning för flerbostadshus, övriga hus och specialbostäder (exkl. småhus)

|            | Lgh utan kök | 1 RoK alt. kokvrå | 2 RoK alt. Kokvrå | 3 RoK | 4 RoK | 5 RoK | 6 RoK  | Uppgift saknas |
|------------|--------------|-------------------|-------------------|-------|-------|-------|--------|----------------|
| Segeltorp  | 0,6 %        | 6,65%             | 42,2%             | 29,2% | 14,4% | 1,9%  | 0      | 5%             |
| Vårby      | 0,17%        | 14,5%             | 34,7%             | 41,2% | 7,5%  | 1%    | 0,024% | 0,9%           |
| Skärholmen | 1,6%         | 9%                | 28,3%             | 38,6% | 17,4% | 1,3%* | -      | 0,04%          |

\* Uppgift innehåller 5 RoK och större

Uppgifter om bostadsbestånd hämtade från Huddinge kommun och Stockholms stad

# Trygghet

## Trygghet enligt enkätstudie

Många av de synpunkter och reflektioner rörande platsen som framkom från enkät och intervjuer utförda av PE Teknik & Arkitektur handlade om otrygghet i området under kvällar och nätter. Det är en allmänt otrygg plats efter stängningsdags, särskilt för de som inte är bilburna pga. dålig belysning, folktomt, stora avstånd. Flertalet respondenter upplever att det förekommer brottslighet, så som inbrott i bilar, drogförsäljning och bilrace.

De flesta är positivt inställda till att området förtätas med bostäder och skolor. Det behövs fler familjer och folkliv för att förändra området och göra det tryggt och trevligt, är en generell uppfattning av de tillfrågade. En annan viktig aspekt handlar om att på ett bra sätt knyta ihop Kungens kurva med de kringliggande områdena Skärholmen och Segeltorp, och att göra det lätt att ta sig till och från området under alla tider och väder, till fots, med cykel eller kollektivt.

I följande avsnitt har trygghetsundersökningar från närområdena Segeltorp, Vårby gård och Masmo utförda av Huddinge kommun sammanställts för att skapa en grundläggande bild av trygghetsstatusen i Kungens kurva och dess närområde.

## Segeltorp

I början av år 2020 genomfördes en trygghetsundersökning i Segeltorp (Trygghetsenkät i Segeltorp, 2020). Resultatet visade att majoriteten av de som svarade känner sig ganska trygga (43,7%) eller mycket trygga (41,4%) när de går ut ensamma på dagtid i Segeltorp. Många upplever dessutom att de känner sig ganska trygga (44,8%) när de går ut ensamma fast på kvällstid, även om fler upplever en känsla av otrygghet på kvällen än på dagen. På kvällen känner sig 23% ganska otrygga och 18,4% mycket otrygga i jämförelse med 14,9% ganska otrygga och 0% mycket otrygga på dagen. Generellt går det att se hur skadegörelse, nedskräpning och klotter, vårdslöst körande, mörker (till exempel vintertid och dålig belysning), inbrott, okända bilar som cirkulerar eller är övergivna samt våldsbrott bidrar till oro i området. Det finns en önskan hos respondenterna om att införa åtgärder som exempelvis att säkerställa god belysning, anordna fritidsaktiviteter för ungdomar, ta bort klotter och hålla rent samt ha socialtjänsten mer närvarande i området, för att öka tryggheten. Det föreslås även polisiära insatser som mer patrullerande i särskilda områden.

## Vårby

I Vårby känner sig fler otrygga när de går ut ensamma på kvällen än när de rör sig själva under dagtid, det visar en enkätundersökning som gjorts i början av 2019 (Trygghetsdialog/enkät i Vårby, 2019). Det har även visat sig att oron för brott påverkar livskvaliteten. Av de som svarade känner sig de flesta (46,7%) ganska trygga och många (35,6%) även mycket trygga när de går ensamma på dagen i Vårby. Under kvällstid känner sig 42,2% ganska trygga medan endast 4,4% känner sig mycket trygga. Den stora skillnaden ligger dock i hur många som känner sig mycket otrygga, under kvällstid är det 20% till skillnad från 0% på dagen. Undersökningen visar även att 11,1% inte går ut ensamma under kvällstid.

De orsaker som framförallt orsakar oro i området är mörker, skadegörelse, nedskräpning och klotter, vårdslöst körande, våldsbrott, drogpåverkade personer och droghandel samt grupper av människor och ungdomsgrupper. För att komma till rätta med dessa problem finns det önskemål om att anordna fritidsaktiviteter för ungdomar, säkerställa god belysning, arbeta med tryggheten runt krogar och restauranger, förebygga segregation i större utsträckning och att ta bort klotter samt hålla rent. Även i det här området finns det en önskan om ökad polisiär närvaro.

## Masmo (Vårby Haga)

Masmo (Vårby Haga) ligger i Huddinge kommun och människor som rör sig i området upplever generellt att det är mer tryggt att gå ensam i Masmo på dagarna än på kvällen (Trygghetsdialog/enkät i Masmo/Vårby Haga, 2018). På dagtid upplever 53,1% att det är ganska tryggt och 28,1% mycket tryggt att gå ensam i området. Detta till skillnad mot kvällen när 25% känner sig ganska trygga och 6,2% mycket trygga. Undersökningen visar också att 31,2% tycker det är mycket otryggt att gå ensam på kvällen till skillnad mot 6,2% på dagen. Det har också visat sig att 18,8% inte går ut ensamma på kvällen och att många upplever att oron för brott påverkat livskvaliteten.

Skadegörelse, nedskräpning och klotter samt skott och smällare är orsaker till den otrygghet som upplevs. Utöver det bidrar även drogpåverkade personer och droghandel, mörker och grupper av människor/ungdomsgrupper till en känsla av otrygghet. För att öka tryggheten finns en önskan om att Huddinge kommun och deras samarbetspartners ska säkerställa god belysning, främja fritidsaktiviteter för ungdomar, genomföra hastighetsdämpande åtgärder, förebygga segregation i större utsträckning och ta bort klotter samt hålla rent i större utsträckning.

# Social konsekvensanalys

# 1 Funktioner

## Bakgrund

Med fokusområdet "Funktioner" belyser Citylab (2019) vikten av att skapa förutsättningar för ett nära, tillgängligt och blandat utbud av bostäder, arbetsplatser, service, kultur och rekreation i det planerade området. En mångfald av funktioner lägger grunden för en stad att kunna präglas av jämlikhet och en mångfald av människor. En variation av olika funktioner skapar förutsättningar för dag- och nattbefolkning och därmed rörelse på stadens gator under en större del av dygnet, vilket i sin tur kan ge en ökad trygghet på stadens gator. Ett brett utbud av funktioner innebär också att underlätta för människor att leva en hållbar livsstil med närhet till kommunikationer, offentlig och kommersiell service, arbetsplats eller skola och boende.



Citylab Guide (2019) menar att stadsutvecklingsprojekt bör ha en plan som säkerställer att området får en god tillgång till social service, kommersiell service, kulturell service och rekreation samt socialt blandat boende i form av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och prisnivåer. Tillgången till dessa olika sorters service bör säkerställas i takt med färdigställande och inflyttning. Utbudet bör även komplettera befintligt utbud i det direkta närområdet och projektet bör också ha identifierat och tagit hänsyn till utmaningar relaterade till utbyggnadstiden för eventuella befintliga verksamheter under genomförandefasen.

## Nuläge

Det framtida området är planerat på en plats som idag av många anses som både otrygg, ogästvänlig och otillgänglig, särskilt under kvälls- och nattid då handelsplatsens butiker och storköp stänger, och när andra aktiviteter tar dess plats. I dagsläget finns inga bostäder på området, förutom tillfälliga illegala bosättningar och en handfull företag som aktiverar platsen, ett budgethotell och ett lägenhetshotell är öppna dygnet runt och Heron city med bland annat biograf som är öppet till runt midnatt.

Det område som planeras för att utvecklas i

etapp 1 består idag till största del av ett naturområde.

I närområdet Kungens kurva finns Sveriges största handelsplats bortsett från storstädernas cityhandel, som lockar ca 20 miljoner besökare per år. Utöver IKEA erbjuder området idag volymhandel, byggvarubutiker, livsmedelsbutiker, restauranger, systembolag, modebutiker och elföretag men även kultur och nöjen så som en stor biograf, trampolinpark, inomhuslekland och träningsanläggningar. Läget nära motorvägen och med bra kollektivförbindelser gör att handelsområdet lockar många besökare utifrån, bilburna såväl som genom kollektivtrafik.



Bild som visar det område som berörs av etapp 1 i ungefärligt läge med gul begränsningslinje. Bilden visar att de flesta befintliga byggnader står kvar till senare etapper och att etapp 1 till största del består av ett stort naturområde

# Funktioner: Bostäder

## Bakgrund

Citylab Guide (2019) föreslår att en blandning av bostäder bör eftersträvas utifrån en social kontext. Här är det viktigt att erbjuda boendeformer utifrån olika skeden i livet som exempelvis olika storlekar och priser på bostäder, samt bostäder som är anpassade utefter olika behov. LSS-boende, senior- och ungdomsbostäder är exempel på detta. Här belyser Citylab Guide även att möjliggöra för olika förvaltningsformer som exempelvis bo- och byggemenskaper. Som riktvärde anger Citylab Guide 70–30% vad gäller bostadsarea relativt area för service- och arbetslokaler som vägledning och med beaktande av närområdet.

## Nuläge

Området präglas av den tydliga uppdelningen mellan Kungens kurva och omkringliggande områden, där Kungens kurva betraktas som ett handels- och verksamhetsområde. Det finns inte några bostäder inom området idag men omkringliggande områden kan ge en bild av nuläget för det större området.

I Segeltorp består största delen av bostadsbeståndet av småhus, men det finns också en del bostadsrätter och en liten del hyresrätter. För de lägenheter som finns i området är andelen av storlekarna 2 RoK, 3 RoK och 4 RoK störst. Det finns ett fåtal 1 RoK och 5 RoK.

I Vårby består största delen av bostadsbeståndet av hyresrätter, det finns också en del bostadsrätter men ett fåtal äganderätter. Lägenhetsfördelningen visar att det finns många 3 RoK i området och även en stor del 2 RoK. Däremot finns mycket få 4 RoK och större.

I Skärholmen består största delen av bostadsbeståndet av hyresrätter, det finns också en del både bostadsrätter och äganderätter. Lägenhetsfördelningen visar att det finns många 3 RoK och 2 RoK, en del 4 RoK och betydligt färre 1 RoK och 5 RoK.

## Analys av planförslag

Planprogrammet föreslår att ca 3600 bostäder ska uppföras totalt. I planprogrammet redogörs det att förslaget kommer att komplettera handelsområdet och Segeltorps villaområde. Genom att skapa ett tillskott av bostäder som kompletterar närliggande områdens utbud kan aktuellt område erbjuda möjligheten att bo kvar i närområdet under olika livsskeden (Planprogram, 2019).

Kvarterstrukturen som består av många mindre hus kommer bland annat kunna dela på gemensamma investeringar som exempelvis garage och gårdar. Detta möjliggör även för byggemenskaper eller kollektivboenden. Planprogrammet presenterar också möjligheten att erbjuda studentbostäder i området

samt bostäder för de med behov av boendestöd. Just blandningen av bostadsstorlekar, bostadspriser och upplåtelseformer påpekas i planprogrammet som viktigt för området, för att få till en mångfald som kan befolka och bidra till ett aktivt stadsliv under dygnets olika timmar.

I etapp 1 kommer sannolikt en stor andel av bostäderna att upplåtas som bostadsrätter eller äganderätter och hyresrätter kommer också finnas. Andel hyresrätter kommer troligtvis uppgå till 20–30% enligt representant för Bostadsutveckling i Kungens kurva AB (2020-12-11).

Evidens har gjort en målgrupps- och marknadsanalys inklusive en bedömning av fördelning av lägenhetsstorlekar för etapp 1 med fokus på betalningsvilja för nyproducerade bostadsrätter. I utredningen konstaterar Evidens (2020) att ca en tredjedel av kundunderlaget troligen kommer att komma från närmast liggande områden så som Skärholmen samt en del från övriga Huddinge och Norra Botkyrka. Evidens rekommenderar en blandning av bostäder men att det ska ligga en tonvikt på mindre lägenheter där små och stora 2 RoK prioriteras. 1 RoK, 3 RoK och 4 RoK får mindre andelar, 5 RoK inkluderas inte.

För att skapa en socialt hållbar blandstad är en variation av bostadsstorlekar, priser och upplå-

telseformer en viktig komponent. Det bidrar med fungerande flyttkedjor där människor kan bo kvar i området i flera livsskeden när behoven förändras. I ett område där en mångfald av människor som befinner sig i olika livsskeden bor bidrar till ett levande stadsliv.

Något som påverkar möjlig efterfrågan av nya bostäder är vilka bostadsstorlekar som finns i de närliggande områdena. I både Skärholmen och Vårby saknas ett utbud av större lägenheter med många rum, 4 RoK och uppåt. I och med att det saknas större lägenheter i omkringliggande områden har de som exempelvis utökar familjen begränsade möjligheter att flytta till en större lägenhet i närområdet när behov uppstår.

I de närliggande områdena finns det även en stor andel hyresrätter. I Segeltorp finns det till största del småhus. Att planera för en mindre andel hyresrätter i just detta område och inte planera för ett mer blandat område skulle därmed eventuellt kunna motiveras, även om det påverkar blandningen i det nya området.

För att bredda utbudet ytterligare kan flera andra typer av boende inkluderas inom segmentet bostadsrätter och hyresrätter så som exempelvis kollektivboende, studentlägenheter eller boende för tex. 55+.

# Funktioner: Arbetsplatser

## Bakgrund

I området och dess närområden bör det finnas möjlighet till försörjningsmöjligheter, arbetsplatser och verksamheter enligt Citylab Guide (2019). Genom att möjliggöra för service, rekreation, bostäder och arbetsplatser skapas ett nätverk av målpunkter för olika målgrupper. Möjlighet till försörjning är grundläggande för människors vardagsliv och ger upphov till jämlikhet, hälsa och välbefinnande (Citylab, 2019).

## Nuläge

Det finns ungefär 2 500 arbetsplatser i Kungens kurva idag. Inom området som berörs av planprogrammet finns idag runt 100 arbetsplatser. I de befintliga kontorsbyggnaderna är många lokaler tomställda men en del är uthyrda till IKEA vilka används för varuutlämning. Det finns även ett hunddagis, ett budgethotell och ett lägenhetshotell i det aktuella området. Dessa är alla belägna i delen som tillhör senare utbyggnadsetapper.

## Analys av planförslag

Den nya stadsdelen kommer främst att erbjuda bostäder men även samhällsservice och lokaler i bostadsvåningar i vissa strategiska lägen. Antalet arbetsplatser som kommer att finnas när hela området är utbyggt beräknas till omkring 500 arbetsplatser.

Kontorslokaler är beroende av närhet till kollektivtrafik och därför bedöms möjligheten att skapa sådana störst nära det planerade hållplatsläget för spårvägen. Detta kan ske först i senare etapper vilket dock kan anses vara fördelaktigt, då området lär vara mer etablerat och därför vara tillgängligt för en större marknad för arbetsplatser. Det planeras dock inte för några renodlade kontorsbyggnader.

Inom området finns det ett antal befintliga byggnader med lokaler som är både uthyrda och tomställda. Som det ser ut i dagsläget är tanken att alla befintliga byggnader ska stå kvar under tiden den första etappen planeras för och byggs ut. Senare, när resten av området byggs ut planeras alla befintliga byggnader att rivas och befintliga verksamheter och arbetsplatser försvinner i och med detta.

De befintliga verksamheter som finns på platsen idag får gärna stanna kvar så länge som möjligt enligt representant för Bostadsutveckling i Kungens kurva AB, då det både innebär

att området hålls levande samt innebär en intäkt för lokalerna. Huruvida det kommer att finnas möjlighet att erbjuda verksamheterna andra lokaler eller ett rivningskontrakt är ännu inte bestämt (2020-12-10).

En av de verksamheter som bedrivs på platsen idag och som hoppas på att få stanna kvar är ägaren till hunddagiset (Intervju på plats, 2020-12-11). I den digitala enkäten har det framkommit att hunddagiset är uppskattat. En annan verksamhet på området är budgethotellet som i dagsläget är den enda verksamheten som är öppen dygnet runt och även agerar "ögon på platsen". Att skapa förutsättningar för ett hotell skulle kunna hjälpa till att skapa en tryggare miljö i hela området fler timmar på dygnet.

Det är inte klargjort hur de befintliga verksamheterna kommer att beröras i form av störningar under byggtid varför det i detta skede inte är klargjort i vilken omfattning eller om det kommer att vara möjligt att låta verksamheterna vara kvar när etapp 1 byggs ut. I den digitala enkäten har liv och rörelse tagits upp som en viktig del för att känna trygghet i området vilket dessa verksamheter skulle kunna bidra med.

Hur de befintliga verksamheterna möjligen kan få hjälp att omlokalisera i närområdet eller

om det skulle finnas möjlighet att integrera i aktuellt område i senare etapper är en fråga för berörda parter att diskutera vidare.

Antalet arbetsplatser som kommer att tillkomma i och med den nya strukturen kommer, även om befintliga arbetsplatser försvinner, bli betydligt fler än vad som finns idag.



Bild över naturområdet där etapp 1 planeras och några av de befintliga byggnader och verksamheter på platsen. Foto: PE Teknik och Arkitektur



Bild över befintligt hotell som finns på platsen idag. Foto: PE Teknik och Arkitektur

# Funktioner: Kommersiell service

## Bakgrund

Vad gäller kommersiell service som livsmedelsbutiker, affärer och restauranger så lyfter Citylab Guide (2019) upp strategin att möjliggöra för publika verksamheter och service i bottenvåningar längs områdets huvudstråk samt hörnlägen. Kvällsöppna verksamheter som restauranger är betydelsefulla för att kunna möjliggöra för stadsliv under kvällstid och därmed bidra till en tryggare stadsdel.

## Nuläge

Utifrån den genomförda enkäten och dialog som förts med medborgare som har anknytning till Kungens kurva går det att konstatera att många av de som besöker Kungens kurva är där i syfte att handla och besöka de affärer som finns. En majoritet förklarar också att de besöker restauranger som ligger i området och rör sig i närheten på grund av nöjesaktiviteter så som exempelvis biografen i Heron City. Det stora utbudet och att det mesta som ett hushåll kan behöva finns på ett ställe ses av många som positivt. Däremot framgår det av enkätsvaren att handelsområdet i sig upplevs som relativt tråkigt och att det är svårt att röra sig mellan de olika butikerna utan bil. Det huddagis som ligger i området är uppskattat och några av respondenterna hoppas på att det kommer finnas kvar.

## Analys av planförslag

Närheten till handelsplatsen i Kungens kurva innebär både utmaningar och möjligheter. Samtidigt som den redan väletablerade handelsplatsen kommer kunna ge de första boende på plats i det nya området ett stort serviceutbud från start och även bidra till ett större underlag för att etablera ytterligare verksamheter, utgör den också konkurrens för områdets kommande mindre aktörer. I intervju med representant för Bostadsutveckling Kungens kurva AB diskuteras dock att handelsplatsen och den kommersiella service som planeras i området kan komplettera varandra, och att de förmodligen har olika målgrupper. Det är dock först i senare etapper som shoppingstråket med fler lokaler tillkommer. För att skapa en positiv synergi mellan handelsområdet och den nya stadsdelen föreslår planprogrammet att entrétorget och gångstråket i senare etapp bör utformas för att kunna attrahera besökare till stadsdelen från handelsområdet. Entrétorget kommer därmed fungera som områdets främsta entré och leda in människor i området.

Den täta stadsstrukturen ger flera fördelar för de boende i att bo med nära avstånd till bekvämligheter och utbudet förväntas bestå av närservice, en livsmedelsbutik centralt vid

torget för att utgöra ett alternativ för gående snarare än bilburna som övriga livsmedelsbutiker gör i närområdet. Vidare kommer restauranger, caféer, hämtmatsrestauranger och andra mindre specialiserade verksamheter strategiskt förläggas runt omkring i stadsdelen enligt planprogrammets bottenvåningsstrategi vid särskilda dragpunkter och stråk.

Totalt föreslår planprogrammet ca 37 000 kvm kommersiella lokaler. I den första etappen planeras det för ett mindre utbud av aktiverade bottenvåningar och restauranglokaler vilket innebär att de som flyttar in i den första etappen från början inte kommer att kunna tillgå det stora kommersiella utbud som planeras för. Det blir därför särskilt viktigt att tidigt skapa säkra och trygga anslutningar mellan etapp 1 och handelsområdet för att de boende ska ha möjlighet att utnyttja utbudet som finns där under tiden. Att kunna aktivera etapp 1 på ett bra sätt under genomförandefasen för etapp 1 och nästkommande etapp är väsentligt för att kunna skapa en aktiv, livfull stad där de boende känner sig trygga – inte isolerade. Kommersiell verksamhet bidrar mycket till att aktivera staden och skapa rörelse på gatorna och om det förbises i etapp 1 så riskerar stadsdelen att bli en "sovstad" med för lite aktivitet under dag- och kvällstid. Om det inte heller finns ett tillräckligt starkt utbud av

service, bristande aktivitet i området kombinerat med dåliga kopplingar till närområdet, kan invånarna känna sig otrygga att till exempel transportera sig på ett hållbart sätt – via cykel och gång – och istället utveckla ett bilberoende. Med tanke på att etapp 1 och nästkommande etapper lär genomföras under många år – som skulle kunna motsvara ett barns uppväxt, är det därför av största vikt att ta hänsyn till dessa aspekter under genomförandefasen.

# Funktioner: Samhällsservice, kulturell service och rekreation

## Bakgrund

Det är grundläggande att säkerställa ett gott utbud av kommersiell, social och kulturell service i stadsutvecklingsprojekt enligt Citylab Guide (2019). Det är nödvändigt att planera för samtliga delar och samhällsservice innefattar till exempel förskola, grundskola och vårdcentral.

Som del av en funktionsblandad stad inkluderar Citylab Guide (2019) kulturell service och rekreation. Exempel på utbud inom detta kan till exempel vara bibliotek, samlingslokaler, kulturskola, idrottsanläggningar och parker. Platser som dessa, som bidrar till möten, aktiviteter, rekreation och vila påverkar stort på människors hälsa och välbefinnande. Aktivitet utomhus bidrar även till att området kan upplevas tryggare eftersom människor vistas där.

## Nuläge

Det framkommer i både intervjuerna och enkätsvaren att flera besöker Gömmarens naturreservat, Segeltorps IP, Segeltorps idrotts-hall och ridhuset. Gömmarens naturreservat pekas ut som en av huvudkvaliteterna i stadsdelen Kungens kurva. Naturreservatet är ungefär 750 hektar stort och erbjuder rekreation och friluftsliv genom sina stora skogsområden, badsjö, elljusspår och uteträningsmöjligheter.

Skärholmen kompletterar kulturutbudet i Kungens kurva med exempelvis stadsteater och flera olika religiösa byggnader, där finns även Skärholmens galleria samt torg med stort handels- och restaurangutbud samt traditionell torghandel.

## Analys av planförslag

### Samhällsservice

I denna stadsdel ska det gå att bo under alla olika skeden i livet. Därför kommer det att finnas skola, förskola, vårdboende och bostäder anpassade för människor med särskilda behov i sin boendemiljö.

Vårdboendet kommer att samlokalisera med en av förskolorna och skulle därmed kunna dra nytta av varandras verksamheter både socialt mellan barnen och de boende men även genom att effektivisera lokalytorna genom att dela på funktioner så som exempelvis kök.

I och med att brukare inte är inkopplade till alla lokaler som planeras ännu, saknas funktioner så som vårdcentral och tandläkare vilka kan vara samhällsservicefunktioner av stor vikt att få till i området på sikt pga. avstånd till omkringliggande områden och det stora antalet nya boende.

### Kulturell service och rekreation

De boende i det nya området kommer få en direkt närhet till rekreation i form av Gömmarens naturreservat som erbjuder ett brett friluftsliv samt genom de fickparker och den stora stadsdelsparken i stadsmiljön.

Planprogrammet redogör för att stadsdelen kommer kunna möjliggöra för kulturverksamheter och en byggnad på torget med multifunktionella lokaler har som syfte att kunna inrymma offentlig verksamhet, till exempel bibliotek, till uppträdanden eller kulturella och utbildande aktiviteter. Det föreslås att kunna upplåta skolans lokaler och idrottshall utanför skoltid för föreningar och aktiviteter och genom detta skapa fler tillfällen för kultur.

Konst lyfts också upp i planprogrammet och stadsdelsparken, gröna stråk, entréer och mötesplatser nämns som potentiella platser att införa offentlig konst på. Visionen är att skapa en väl integrerad konstnärlig gestaltning som skapar en platsidentitet samt karaktäriserar stadsdelen och som även kan bidra till en ökad trygghet i det offentliga rummet i form av att skapa en sammanhållen identitet och orienterbarhet.

Totalt föreslår planprogrammet 400 kvm kultur, vilket avser kulturhuset på torget som ingår i senare etapp. I och med detta saknar etapp

1 en tydlig dragpunkt för kulturell service om inte skolan som inkluderas i etapp 1 möjliggör för sådan användning.

I och med att det finns en del tomställda lokaler har det funnits tankar kring att skapa tillfälliga lösningar enligt representanter för Bostadsutveckling i Kungens kurva AB. Det som varit mest aktuellt har varit att försöka skapa en koppling till kultur, genom att till exempel att hyra ut lokaler till konstnärer eller kulturverksamhet med inspiration från Nobelberget.

Som tidigare nämnts så finns diskussionen uppe att ha pop-up-verksamheter och det finns även förslag på multifunktionalitet i skolans lokaler - vilket skulle tillgodose kulturverksamheter för de boende i etapp 1. Inför utvecklingen av kulturhuset i senare etapp finns också möjlighet att involvera de boende i närområdet samt inom etapp 1 genom att föra en medborgardialog för att skapa en så relevant etablering för invånarna som möjligt.

## ② Bebyggelsestruktur

### Bakgrund

För att uppnå en fysiskt och socialt sammanhängande stad är det grundläggande att marken används på ett resurseffektivt sätt och att befintlig och ny bebyggelse länkas samman. Planläggningen bör därmed ske med lokala förutsättningar och omvärldsförutsättningar i åtanke (Citylab Guide, 2019).

Bebyggelsestruktur kan vara avgörande när det kommer till att skapa en integrerad stad med resurseffektiv markanvändning och minimala barriäreffekter för alla medborgare. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv kan en väl fungerande bebyggelsestruktur förbättra människors upplevelse av staden och platserna mellan husen genom att främja orienterbarhet och framkomlighet. Vid nya områden är det viktigt hur stadsdelen ansluts till den befintliga staden eller bebyggelsen i närområdet. En väl integrerad stadsdel kan tillsammans med andra sociala och ekonomiska hjälpmedel motverka gentrifiering exempelvis.

Stadsutvecklingsprojektet bör även säkerställa

att området är tillgängligt och integrerar under utbyggnadstiden inom ramen för vad som är möjligt ur säkerhetssynpunkt. Detta kan uppnås bland annat genom sammanhängande stråk och förbindelser inom det planerade området och dess närområden, dessa kan vara temporära för att sedan successivt bli permanenta.

Citylab menar att ny bebyggelse i största möjliga mån bör utvecklas i samspel med stadens befintliga, tekniska och ekologiska strukturer och system med hållbar utveckling som mål. Barriärer och begränsningar som förhindrar rumslig och social integration i den byggda miljön bör minimeras och den byggda miljön bör tillgängliggöra hållbara, säkra och trygga transportsätt; gång-, cykel- och kollektivtrafik med hänsyn till människors olika behov och funktionsvariationer. Vidare bör bebyggelsetätheten och byggnadshöjden vara väl avvägd i förhållande till dagsljusinfall, god ljudkvalitet, tillgång till rekreation och insyn samt överblickbarhet. Bebyggelsen ska också främja en tillgänglig och trygg miljö

för olika målgrupper; kön, ålder och funktionalitet - vilket kan uppnås genom bland annat överblickbarhet och god belysning.

Lika grundläggande är det att stadsutvecklingsprojekt kan tillgodose en fungerande och trygg miljö under genomförandefasen. Detta bör ses över i tidigt skede när utbyggnadsordning samt färdigställande av platser och stråk planeras enligt Citylab Guide (2019). Vidare kan hjälpmedel för att sprida information till berörda människor i stadsdelen under utbyggnadsfasen behöva beaktas.

### Nuläge

I närområdet finns flera bostadsområden med olika karaktär. I nordöst finns Segeltorps villaområde. Flerbostadshusområdena Vårby gård och Masmo söder om Kungens kurva växte fram under 1960–1970-talet, Vårberg och Skärholmen öster om Kungens kurva växte fram på 1960-talet.

Skärholmen tillsammans med Kungens kurva är utpekad som en regional stadskärna. Kopplingarna mellan områdena är dåligt utvecklade med otrygga och svårnavigerade gång- och cykelstråk under eller över E4/E20.

Det finns en gång och cykelbro till Skärholmen och en tunnel som håller på att rustas upp där entrén blir strax intill IKEA, vilken blir en framträdande plats att säkerställa goda kopplingar till.

Den nuvarande bebyggelsestrukturen i aktuellt område består av befintliga kontorshus samt ett par mindre byggnadsstrukturer. Kontorshusen är av kulturhistoriskt värde, är storskaliga och präglas av den tid de uppfördes.

När frågan om människor känner sig trygga i området dyker upp i den digitala enkäten eller under dialog, råder det delade meningar bland de svarande. Generellt sett känner sig många trygga när de rör sig i området, en stor del av de svarande nämner däremot att de känner sig mindre trygga kvällstid än dagtid och att det varierar lite mellan de olika områdena. Något som även framkommer i tidigare genomförda trygghetsmätningar. Som anledning till att inte känna sig trygg på kvällstid och när det mörknar nämns bland annat bilräce, inbrott i bilar, grupperingar av människor som "bara hänger runt", nedskräpning samt hemlösa och missbrukare. Många upplever också området som väldigt trafikerat och med höga ljudnivåer från trafiken.

Något annat som bidrar till en minskad trygghetskänsla är trafiken och att det upplevs svårt att ta sig fram som gångtrafikanter eller på cykel, dels för att cykelvägar saknas på vissa områden, dels för att vissa gång- och cykelvägar upplevs mörka och inte tillräckligt upplysta. För att kunna ta sig runt väljer många därför istället att ta bilen, både för att det upplevs enklare och mer tryggt.



## Analys av planförslag

Till skillnad från omgivningens olika områden; storskalig handel och villabebyggelse, föreslås den nya stadsdelen få en tydlig rutnätsstruktur med hög täthet och i varierande höjder. Tätheten är möjlig då den kompletteras av en stor stadsdelspark, ett centralt torg och mindre platsbildningar. Det är positivt att hänsyn tagits till omgivningens tekniska, ekologiska och ekonomiska strukturer. Den högsta bebyggelsen är placerad för att framhäva stadsdelens entréer och torg, men blir lägre inåt stadsdelen där torget är beläget; variationen i bebyggelsehöjderna syftar till att bryta ned den stora skalan. Torget och stadsdelsparken är placerade centralt för att ge alla närhet till den och har tydliga gröna stråk som leder in till parken – detta för att skapa en orienterbarhet inom och till stadsdelen.

De befintliga kontorshusen ligger längs med Dialoggatan och på grund av att strukturen inte är uppbruten saknas kopplingar in till området vilket gör det svårt att orientera sig och bidrar till en "baksida". Kontorshusen kommer att rivas i en senare etapp och ersätas med blandstadsbebyggelse med bostäder och lokaler i bottenvåningar. Den nya bebyggelsen kommer att få flera nya kopplingar in i området. Fram tills att detta sker och etapp 1 är delvis eller helt utbyggt behövs åtgärder för att

skapa liv och rörelse och minimera känslan av att det är just en baksida.

Området blir nattetid delvis isolerat i det kringliggande verksamhetsområdet vilket behöver belysas ur framförallt ett kommunikations- och trygghetsperspektiv. Det blir viktigt att skapa möjligheter att kunna ta sig till, från och genom området under alla byggskenen, från att de första flyttar in, och gärna utan bil. Att området i dagsläget även är utformat för bilar, gör utmaningen med att introducera hållbart resande ett tidigt skede ännu större.

Det finns också ett antal risker under genomförandefasen, exempelvis att byggstängsel runt områden för byggbodar, material och tung trafik m.m. kommer utgöra barriärer och därmed bidra till att vissa delar blir otillgängliga. Detta kan i sin tur skapa otrygghet under kvällstid.

Vidare är det av stor vikt att den nordöstra kopplingen i etapp 1 blir tydlig då den stora höjdskillnaden medför begränsade kopplingar till öst.

Huvudentrén till området och det diagonala stråket som leder in till områdets torg och park tillhör senare etapp vilket förstärker behovet av att tydliggöra tillfälliga stråk som leder in till besökare och boende till området på ett tryggt och säkert sätt.



Bild som visar Heron city och den del som blir etapp 1 entré från nordväst innan senare etapper genomförs. Foto: PE Teknik och Arkitektur



Bild som visar höjdskillnad i den östra delen av området, taket på handelsbyggnaden syns här. Foto: PE Teknik och Arkitektur

## 3 Platser

### Bakgrund

Stadsdelen ska kunna erbjuda trygga och tillgängliga platser och stråk – både offentliga och semi-offentliga. Platser utformning spelar stor roll i hur stadsrummet uppfattas och används, därmed bör utformningen ske med målet att bidra till välbefinnande och sociala möten. Platser ska där det är möjligt erbjuda öppenhet mot kringliggande offentliga friytor – även platser på kvartersmark såsom innergårdar, takträdgårdar eller takterrasser vilka kan vända sig utåt då det ökar områdets överblickbarhet och bygger en social sammanhållning.

Utifrån nulägesanalysen bör projektet säkerställa att det i området finns offentliga friytor enligt riktvärdet 15%, en mångfald av offentliga platser, tydliga förbindelser mellan offentliga platser och trygga, tillgängliga platser och stråk (Citylab Guide, 2019).

Under genomförandet bör projektet prioritera tillgång till säkra och trygga offentliga friytor och platser samt kopplingarna emellan om det finns flera samt hur offentliga friytor som tagits i anspråk under genomförandet kan ersättas eller kompenseras. Det bör även ske en samordning med de olika parterna involverade i utvecklingsprojektet med syfte att minimera störningar.

### Nuläge

I Kungens kurva finns det få icke-kommersiella ytor för möten, lek och samvaro. Det som finns i Kungens kurva som helhet är Segeltorps IP som erbjuder möjligheter till idrott och Gömmarens naturreservat för naturupplevelse, friluftsliv, motionsspår och bad. Detta är också platser som många i enkäten har svarat är platser de uppskattar och värnar om.

### Analys av planförslag

Det planeras för flera offentliga platser inom ramen för etapp 1. Förutom den stora stadsdelsparken som ingår i den första etappen ingår även en fickpark. Utöver de offentliga platserna planeras ett antal bostadsgårdar, förskolegårdar och en skolgård. Detta innebär förutsättningar för att skapa en mångfald av såväl offentliga som mer privata platser med många olika funktioner och innehåll för flera målgrupper. Dessa platser fungerar även som målpunkter för såväl boende som besökare och det är viktigt att det finns goda kopplingar som är trygga och tillgängliga till och från platserna både inom området och till omkringliggande delar.

Exakt utformning och innehåll för de olika platserna är inte fastlagt ännu och det kan finnas stora möjligheter i att skapa såväl en stark identitet för området såväl som inkludering och dialog med medborgare under planeringen av innehåll för de olika platserna.

### Tillfällig platsanvändning och placemaking

För att skapa identitet och närvaro på platsen under hela projekttiden kan tillfälliga och föränderliga mötesplatser och funktioner skapas i de olika etapperna och skedena parallellt med att byggnationen pågår. Dessa kan innebära allt

från tillfälliga marknadsplatser och foodcourts till utomhusbio eller temporär minigolfbana eller skulpturpark. Samarbeten med omkringliggande företag och handelsplatser kan initieras i gemensamma temporära projekt.

I intervju med verksamma inom Huddinge kommun framgår att det hos kommunen finns ett intresse för temporära mötespunkter under genomförandefasen och att detta diskuteras initialt, exempelvis skulle pop-up-restauranger kunna vara ett alternativ. I och med att det redan under etapp 1 kommer ske markförberedelser för nästa etapp diskuterades att dessa ytor kan användas för just pop-up-funktioner, något som blir värdefullt för de boende eftersom genomförandet kommer pågå under en längre tidsperiod. Huddinge kommun ser också att ett alternativ skulle vara att involvera ungdomar så att de får vara med och påverka utformningen av eventuella temporära platser. Att involvera ungdomar från flera närområden, som exempelvis Skärholmen och Segeltorp, skulle kunna minska den både fysiska och mentala barriär som enligt tidigare barnkonsekvensanalys finns mellan Skärholmen och Segeltorp. I övrigt kan temporära mötesplatser bidra till en miljö där barn, ungdomar och vuxna som flyttar in tidigt kan socialisera och vara aktiva.



## 4 Lärmiljö

### Bakgrund

I stadsutvecklingsprojekt är det grundläggande att skolor och förskolor finns i tillräcklig utsträckning i närområdet och att dessa är hållbart integrerade i stadsmiljön, till exempel genom trygga och säkra skolvägar (Citylab Guide, 2019). Utöver det är det betydelsefullt att ta i beaktan att barn spenderar en stor del av sin uppväxt i miljöer som byggs för utbildning och pedagogisk verksamhet, varför dessa miljöer behöver utformas med goda inom- och utomhusmiljöer. Buller, luft och dagsljus är några av de delar som ska tas med i planeringen, men också kvaliteter som bidrar till att miljön blir hälsosam, trygg, studiefrämjande, rekreativ och kreativ som lärmiljö.

### Analys av planförslag

#### Förskolor

I etapp 1 planeras det för tre förskolor med 120 barn per förskola. Dessa är placerade i flerbostadshusens bottenvåningar och tar upp en

stor del av bostadskvarterens gårdar. Stadsdelen ligger inom 600 m från det föreslagna hållplatsläget för spårväg syd och kan därför enligt Huddinge kommuns riktlinjer för friytor göra avsteg från Boverkets rekommendationer om friyta per förskolebarn. Riktlinjerna sorteras i tre zoner och området uppfyller riktlinjerna för zon A. Detta innebär att strukturen föreslår förskolegårdar med minst 2000 kvm sammanhängande friyta samt 20 kvm per barn vilket inte uppnås om 120 barn ska gå på respektive förskola. Detta förklaras även i textruta nedan.

I och med att en del av förskolorna ligger på innergårdar begränsas storleken på förskolegårdarna, vilket gör att barn och anställda får mindre yta att röra sig på när de är utomhus. På grund av detta uppfyller förskolorna inte heller kommunens riktlinjer vad gäller kvadratmeter per barn. Närheten till naturen och till den stora stadsdelsparken skulle däremot kunna kompensera för detta, vilket i sin tur ställer extra stora krav på utformningen av gatumil-

jön för att det ska vara tryggt och säkert att ta sig mellan förskolan och de gröna områdena.

Kvarteren där förskolorna placerats är uteslutande slutna kvarter vilket är bra för trafiksäkerhetsmiljön för barnen. Däremot är det, eftersom förskolorna är placerade på bottenvåningar, viktigt att fundera kring hur förskolornas inomhusmiljö planeras för att både barn och anställda på förskolan ska få en insynsskyddad miljö.

Planprogrammet presenterar möjligheten att samordna vårdboendets verksamhet med förskoleverksamheten i vissa aspekter, något som skulle främja det sociala utbytet mellan generationer och stärka sammanhållningen i stadsdelen.

#### Zon A

##### Tät stadsmiljö 600 m från spårbunden kollektivtrafik

- Förskolans friyta minst 20 m<sup>2</sup> per barn
- Sammanhängande yta om minst 2000 m<sup>2</sup>
- Grundskolans friyta minst 15 m<sup>2</sup> per barn
- Sammanhängande yta minst 2000 m<sup>2</sup>
- Tillgängliga och lekvänliga stråk med koppling till naturområde inom 300 meter

### Skolor

Det planeras för en grundskola för ca 900 elever i området vilken är en del av etapp 1. Skolan kommer troligtvis att byggas ut i etapper. Skolan kommer inte att bli en kommunal grundskola utan hyras ut till en privat skolaktör vilken ännu inte är inkopplad i projektet.

Det är positivt att en skola byggs i området då det finns brist på elevplatser i Segeltorp. Detta innebär att det är möjligt att barn kommer att röra sig mellan Segeltorp och området vilket innebär att säkra skolvägar behöver planeras för.

I och med att skolan planeras att byggas ut i etapper är det viktigt att tänka på boendemiljön när de första flyttar in. Med tanke på att skolan förmodligen kommer fyllas på med elever allteftersom är det även nödvändigt att ha i åtanke hur deras skolmiljö kommer se ut. Det är även av vikt att säkerställa trygga vägar till och från skollokalerna vid hämtning och lämning av eleverna, men även till stadsdelen under genomförandefasen med tanke på den tunga trafik som byggarbetsplatser ofta orsakar. Buller under byggtiden är också något som kan komma att störa skolverksamheterna. Närheten till all natur är en stor fördel med skolans placering och möjliggör för kunskapsfrämjande inom ekologisk hållbarhet som exempelvis biologisk mångfald.



## 5 Kulturmiljö

### Bakgrund

Enligt Citylab Guide (2019) är det viktigt att platsens historia och befintliga kulturmiljö agerar utgångspunkt för utformningen av den tillkommande miljön. De kulturvärden som finns ska tas tillvara på genom att i olika grad nyttjas, bevaras och synliggöras i den nya bebyggelsemiljön. För att det ska vara möjligt att synliggöra betydelsefulla berättelser och framhäva exempelvis befintlig bebyggelse bör det planeras för detta. I guiden (Citylab Guide, 2019) lyfts även dialog och samverkan mellan aktörer inom till exempel konst och arkitektur samt aktörer med specifik kännedom om plan- och byggprocessen som en styrka för att möjliggöra att kulturvärden tas tillvara på.



### Nuläge

De högsta kulturvärdena ligger som del av en senare etapp vilket innefattar de befintliga kontorsbyggnaderna som LM Ericsson uppförde åren 1975–1977. Andra kulturhistoriska värden på platsen består av landskapselement så som kopplingar till området som plats för lantbruk med ett antal torpgrunder och rester av bebyggelse från den tiden. Platsen är även mycket naturnära och topografin särskild då etapp 1 till stora delar idag består av en naturkulle.



Bilder som visar bebyggelsestrukturer på platsen idag. Foto: PE Teknik och Arkitektur

### Analys av planförslag

Det är ur kulturmiljösynpunkt positivt att landskapselement bevaras i form av att dagens topografi blir en del av etapp 1. Det bidrar dock till relativt stora höjdskillnader vilket påverkar bland annat tillgänglighetsfrågor och kopplingar till omgivningen.

Naturreservatet är av stor vikt ur karaktärssynpunkt. Den öppning som föreslås från stadsparken ger en siktlinje till naturen och området fungerar även som en entré till naturreservatet vilket gör att fler kan hitta dit.

Möjlighet till att spinna vidare på områdets identitet som naturnära plats, besöksmål för handel och upplevelser samt namngivelser av parker och gator med koppling till historien om Kungens kurva skulle bidra positivt ur kulturhistorisk synpunkt samt vara identitetsskapande.

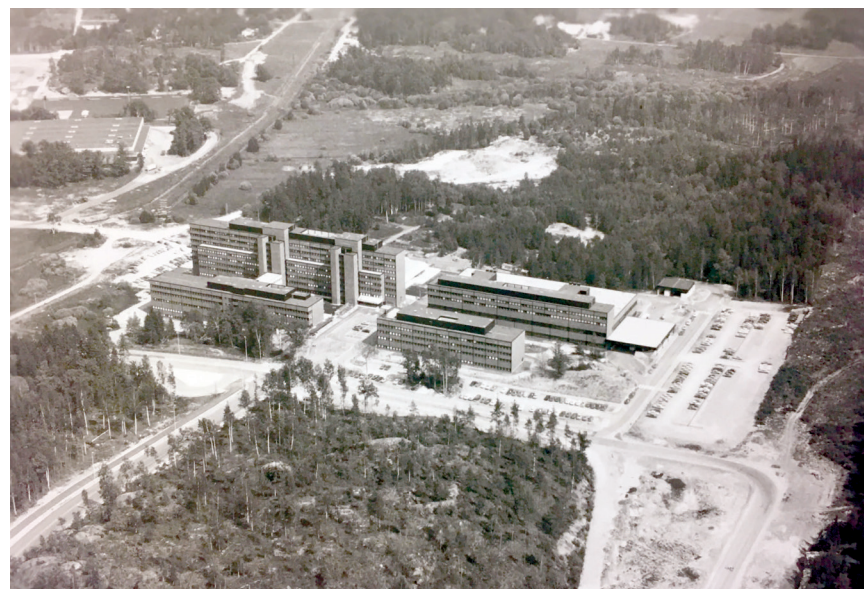


Foto över LM Ericssons nya kontorsanläggning. Foto: Centrum för Näringslivshistoria

## 6 Lokal försörjning

### Bakgrund

I ett stadsutvecklingsprojekt är det essentiellt att skapa förutsättningar för lokal försörjning, både i projektets genomförande och för bestående samt lokala försörjningsmöjligheter under förvaltningsskedet (Citylab Guide, 2019). Relationer, samarbetsmönster och arbetstillfällena som skapas under antingen en nybyggnation eller renovering kan generera underlag för en bestående och inkluderande lokal ekonomi.

Citylab Guide (2019) förklarar att sociala klausuler kan användas av medverkande aktörer i ett stadsutvecklingsprojekt för att stödja social inkludering och sammanhållning samt bidra till en lokal ekonomi baserad på lokala arbets-

tillfällen. Sociala klausuler kan exempelvis innebära att etablering av sociala och konstnärliga näringar i området, att byggaktörer eller fastighetsbolag i samband med upphandling anlitar personer som bor eller verkar i området.

Ett lokalt aktivt område ska ha möjlighet att skapa förutsättningar för en omgivning, platsidentitet och gemenskap som bygger på lokalt anpassad cirkulär ekonomi (Citylab Guide, 2019). Detta kan till exempel innebära att införa en lokal bytes- och låneverksamhet som skulle kunna minska behovet av både godstransporter och parkeringsplatser, vilket i sin tur skulle kunna minska trafiken i området och gynna en god utomhusmiljö.

### Analys av planförslag

#### Lokal ekonomi

Det finns stor potential att stärka den lokala försörjningen på platsen genom projektet under planerings-, genomförande- och förvaltningsskede.

Områdets placering intill handelsområdet innebär goda förutsättningar och kundunderlag för att etablera restauranger och liknande inne i området. Fler små och bra restauranger i området var något som exempelvis föreslogs i enkäten, och ofta av människor som jobbade i området vid intervjuer på plats.

Även möjlighet till att skapa mindre lokaler för ateljéer, verkstäder och liknande kan möjliggöra lokala försörjningsmöjligheter och samtidigt bidra med relationer och samarbete.

Den stora knäckfrågan blir dock att skapa lokala försörjningsmöjligheter som inte konkurreras ut av handels- och verksamhetsområdet.

Det finns även möjlighet att under genomförandet bidra med jobb till människor som står utanför arbetsmarknaden, genom att till exempel anställa personer med försörjnings-stöd eller unga som varken arbetar eller studerar.

#### Cirkulär ekonomi

Det finns många spännande förutsättningar för lokalt företagande och cirkulära flöden i framtiden när området står klart.

Lokalt entreprenörskap och lokal ekonomi är svåra att planera för, mer än att lämna utrymme för lokaler och praktiska funktioner så som lokal avfallshantering och energiförsörjning.

I Kungens kurva skapar det kringliggande området många intressanta förutsättningar för nya slags lokala värdekedjor och cirkulära flöden baserade på befintliga företags andra-hand och tredjehandsmarknad. Även olika former av supporttillverkning och tredjehands-tillverkning mot befintliga företag exempelvis IKEA kan vara intressant.



# 7 Transporter

## Bakgrund

Genom att främja hållbara resvanor där de som bor eller arbetar främst väljer att resa genom kollektivtrafik eller aktiv mobilitet som exempelvis gång och cykel, innebär detta inte bara en lägre klimatpåverkan, utan det främjar också människors hälsa och välbefinnande. I ett stadsutvecklingsprojekt bör man därför prioritera hållbara färd sätt och logistiklösningar (Citylab Guide, 2019). Stadsstrukturen i den fysiska miljön bör underlätta hållbara resor för samtliga målgrupper och även logistiklösningar kan skapas för att underlätta hållbara transporter för stadens varor och avfall. Detta kan i sin tur även bidra till en bättre ljud- och luftkvalitet.

Om underlaget är tillräckligt stort kan till exempel nya kollektivtrafikstråk skapas.

Även avstånd till hållplatser för kollektivtrafik i området och knutpunkters utformning, i form av exempelvis säker cykelväg och cykelparkering, bör tas i beaktan. I stadsutvecklingsprojektet är det även viktigt att beakta mobilitetsfrågorna under byggtiden.

## Nuläge

Idag är Kungens kurva ett bilorienterat område och människor som arbetar i Kungens kurva eller besöker platsen gör det i största utsträckning med bil enligt enkätundersökningen. Många i enkätundersökningen uttryckte oro kring trafiksituationen generellt i Kungens kurva, som beskrivs som ett "kaos". Det är också otrött att ta sig till fots eller med cykel utanför affärstider och att det skulle vara önskvärt om det blev enklare att sig fram till fots i handelsområdet och Kungens kurva generellt.

Kollektivtrafikförbindelserna till Kungens kurva består idag av ett antal bussförbindelser, både lokalbuss och stombuss. I Skärholmen och Vårby gård finns närmaste tunnelbanestationer. Kungens kurva kommer att få spår bunden kollektivtrafik i och med genomförandet av spårväg syd där planeringsprojektet planeras att pågå fram till år 2030. Spårväg syd planeras att gå mellan Flemingsberg, via Masmo till

Kungens kurva och vidare till Älvsjö via bland annat Fruängen.

Det finns ett antal regionala- och huvudcykelstråk i Kungens kurva, där delar av nätet inte är utbyggt. I vissa delar av området finns det väl planerade och säkra cykelvägar och i andra finns det vissa brister.

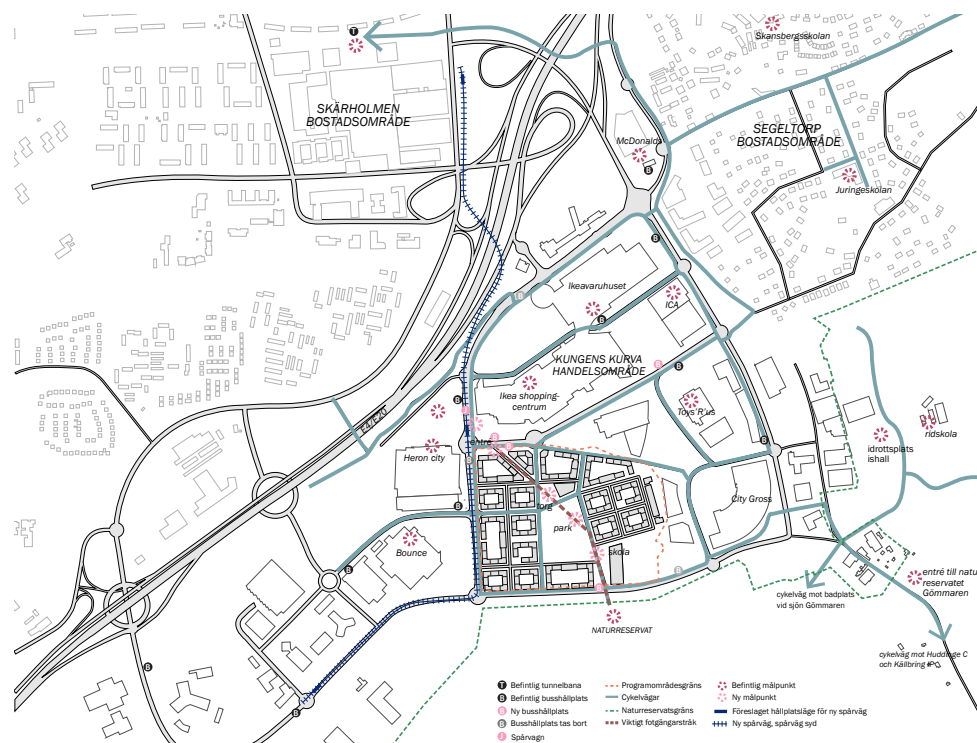


Bild från planprogrammet som visar målpunkter och kollektivtrafik.



## Analys av planförslag

Fram till år 2030 beräknas vägnätet vara delvis utbyggt för att försörja etapp 1 med alla trafikslag enligt bild nedan. Trafikutredningen visar att trafiksituationen inne i det nya området inte kommer att vara högt belastat. Parkering planeras till att ligga i underjordiska garage under kvarteren. Det blir särskilt viktigt att säkerställa att de nya boende har flera olika transportalternativ tillgänglig utöver bilen, särskilt med bakgrund i de utmaningar som finns med mycket trafik i området i stort.



Situationsplan för etapp 1 där omfattningen av utbyggt gatunät för etapp 1 kan ses.

## Kollektivtrafik

Spårväg syd kommer inte att vara färdigutbyggd när etapp 1 står klart. Det blir därför avgörande att planera in goda förutsättningar för människor att åka kollektivt till- och från området under tiden samt att det finns trygga kopplingar till och från kollektivtrafik-hållplatser. Det planeras i dagsläget inte för att buss ska trafikera inne i området. Det föreslås dock flera nya hållplatser både norr vid Ingvar Kamprads allé och i söder nära skolan vilket gör att området borde kunna ses som välförsörjt under tiden spårväg syd byggs ut.

## Gång- och cykel

I den trafikutredning som tagits fram av WSP för etapp 1 bedöms vägnätet inom området inte behöva vara fullt utbyggt fram till år 2030 pga. låga trafikflöden i området. En vägkoppling mot öster har också analyserats och bedömdes inte vara nödvändig då det inte ger några avlastande effekter på vägnätet varken inom eller utanför fastigheten Diametern 2 (Trafikutredning, WSP).

Även om vägnätet ur en trafikal synpunkt inte bedöms behöva byggas ut kan det finnas andra aspekter att väga in. Tillgängliga och gena kopplingar för gående och cyklister är en sådan aspekt som bör vägas in om målet är att

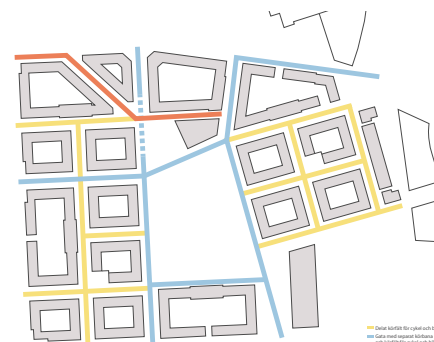


Diagram på hur cykel planeras, hämtad från planprogrammet

minska bilberoende hos boende. Att etablera hållbara resvanor från start är viktigt även på lång sikt. Om det inte byggs ut några ytterligare stråk i det område som tillhör senare etapper kommer detta leda till att det kommer att finnas stora begränsningar i genhet för gående och cyklister vilket både kan bidra till bilberoende såväl som otrygghet. För att skapa trygghet hos gående behövs många kopplingar.

Möjlig koppling mot öster skulle också koppla samman området med Segeltorp och skapa en ny koppling till Segeltorps IP som är mer befolkad än Kungens kurvaleden som karaktäriseras av trafik i höga hastigheter och otryggt kvällstid.

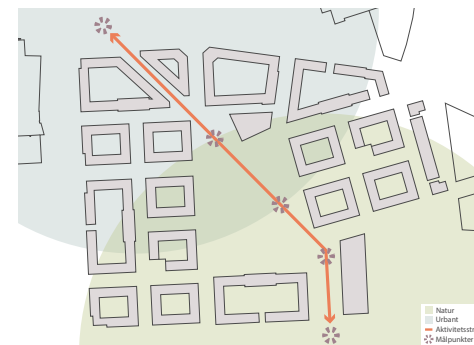


Diagram som visar målpunkter och aktivitetsstråk, hämtad från planprogrammet

Det diagonala stråket som är planerat enligt planprogrammet planeras inte att byggas ut i etapp 1. Detta bidrar till ett mindre gät för gående och cyklister och det blir svårare att hitta in till området då det är områdets självklara entré. I och med att parken byggs ut i etapp 1 är det möjligt att parken blir ett besöksmål och för att lyckas med det behövs tydliga entréer till området.

Trygghet är en grundläggande aspekt för att människor ska välja att gå eller cykla. Det finns många aspekter som påverkar trygghet och en av dessa är bra och rätt placerad belysning.

## Logistik och varutransporter

### Varuleveranser

Leveranser kommer främst att ske till förskolorna, skolan och vårdboendet. Var leveransplatserna till dessa funktioner planeras är inte fastlagt. Vid förskolorna och skolan bör placeringen av lastintag undvikas att komma i konflikt med barns skolvägar, plats för lämning/hämtning samt cykelvägar.

### Avfallshantering

I planområdet föreslås avfall hanteras genom kärl i varje hus för att klara lagstadgade krav på avstånd från bostaden. Detta innebär att ett hämtningsfordon behöver trafikera området och angöra flera av entréerna. Hämtning kommer att ske i närheten av såväl förskolor, skola, park och på gator där körfält delas med cyklister. Detta innebär ett antal trafiksäkerhetsrisker.

### Bygglogistik

Tung trafik under genomförande behöver begränsas och olika former av samlade bygglogistiklösningar kan vara nyckeln för att skapa en bättre boendemiljö under byggtid.

## Mobilitetstjänster och parkering

Parkering kommer att ske i garage under husen. Ett antal mobilitetstjänster föreslås enligt den trafikutredning som WSP tagit fram för etapp 1, dessa föreslås implementeras för att minska efterfrågan på bilparkering. De åtgärder som föreslås är kompletterande åtgärder enligt kommunens riktlinjer för flexibla parkeringstal vilka inkluderar cykelparkering av god kvalitet, elcykelpool och bilpool. Utöver detta föreslås ytterligare åtgärder såsom marknadsföring och kommunikation, kollektivtrafikkort, cykelservice, leveransskåp, digitala informationsskyltar i entréer och anpassad prissättning på bilparkeringsplatser.

Väl planerade, tillgängliga och trygga cykelrum och cykelparkering är avgörande för att det ska bli attraktivt att välja cykeln som transportsätt. Även plats för större cyklar med lådor eller kärror behöver beaktas, särskilt med tanke på närheten till handelsområdet där det blir viktigt att uppmana till att ta sig till butiker gåendes eller med cykel.

Att boende får god tillgång till olika former av mobilitetstjänster ger goda förutsättningar för de boende att välja hållbara resesätt vilket bidrar både till en bättre boendemiljö och bidrar till mindre förbränningsutsläpp.

## 8 Digital samhällsbyggnad

### Bakgrund

Genom att aktörer i stadsutvecklingens olika skeden gör den information som tas fram tillgänglig för andra aktörer skapas en öppenhet och transparens som ger förutsättningar till innovativ och hållbar stadsutveckling (Citylab Guide, 2019). Exempelvis kan informations- och kommunikationsteknik användas för att tillgängliggöra lokala tjänster och utbud som underlättar för de boende att ha en mer hållbar livsstil. Även Big data och artificiell intelligens (AI) kan användas på olika sätt för att utveckla städer till att bli mer hållbara.

Digitalisering är viktigt ur ett socialt hållbart perspektiv eftersom det har potential att höja livskvaliteten genom både tillgång till samhällsservice som media och kultur, men också för att det bidrar till social sammanhåll-

ning (Regeringskansliet, 2017). Med tanke på det stora antalet boende som kommer flytta in i området finns det möjlighet att ta ett större grepp kring de digitala frågorna. Många möjliga tjänster och innovativa lösningar skulle kunna prövas i området såväl under planering, genomförande och förvaltning. Exempelvis skulle digital medborgardialog kunna genomföras

Det är attraktivt att erbjuda olika former av digitala lösningar för såväl information, kommunikation och annat så som uppföljning av energiförbrukning. Genom att erbjuda digital information och tjänster om olika former av digitala informationslösningar väljs är det av stor vikt att alla målgrupper fortfarande kan ta del av information vilket inkluderar att exempelvis inte utesluta vissa äldre.



# Rekommendationer

# Rekommendationer

## 1. Funktioner

### Bostäder

#### Planeringsskede

- En mångfald av människor i området kan skapas om utbudet av bostäder är varierat; i storlek, priser och upplåtelseformer. Genom att attrahera olika målgrupper till området kommer stadsdelen kunna leva fler timmar om dygnet, ge bättre underlag för kommersiell service vilket skapar jobb och dessutom möjlighet till sociala utbyten och sammanhållning.
- Bostäder med många rum skulle kunna vara efterfrågat med tanke på bostadsutbudet i närliggande områden.
- En metod att locka olika målgrupper är genom att erbjuda olika former av boende så som kollektivboende, studentlägenheter eller boende för 55+.
- Utnyttja mindre attraktiva lägen för lägenheter för exempelvis sociala kontrakt.

#### Genomförandeskede

- Genomförandefasen för stadsdelen kan innefatta en stor del av ett barns uppväxt, därför är det viktigt att skapa trygghet och trivsel under projektets alla faser, inte minst för att kunna attrahera barnfamiljer i första etappen.

- Att försöka etablera och bibehålla de värden och kvaliteter som är målbilder i det färdigställda området genom hela genomförandeprocessen, via temporära funktioner och platser, kan vara ett sätt att skapa ett levande område som utvecklas genom hela byggskedet.

### Arbetsplatser

#### Genomförandeskede

- Det finns välfungerande befintliga verksamheter inom området som ligger inom de områden som tillhör senare etapper men som troligen kommer att beröras på grund av störningar under byggtid av etapp 1. Det skulle vara värdefullt att i den utsträckning som det är möjligt låta dessa befintliga verksamheter integreras i det nya området. De skulle bidra med att arbetsmöjligheter tas tillvara på samt fungera som dragpunkter och bidra med mervärden i det framtida bostadsområdet.
- Vara behjälpliga och eftersöka möjligheter till att stötta med omlokalisering för befintliga verksamheter i samråd med aktörerna när deras lokaler ska rivas.

### Kommersiell service

#### Genomförandeskede

- De som flyttar in i den första etappen kommer från början inte att kunna tillgå det stora kommersiella utbud som planeras för. Det blir därför särskilt betydelsefullt att tidigt skapa säkra och trygga anslutningar mellan etapp 1 och handelsområdet för att de boende ska ha möjlighet att utnyttja utbudet som finns där under tiden. Ett förslag är att skapa ett tillfälligt gång- och cykelstråk genom det område som ännu inte kommer utvecklas för att koppla ihop området med Heron City.
- För att minska risken för att etapp 1 blir en "sovstad" behöver temporära och permanenta verksamheter och aktiviteter inkorporeras som bidrar till stadsliv - förslagsvis i samverkan med befintliga aktörer och fastighetsägare i närområdet. Dragpunkter inom etapp 1 kommer bli viktigt för att skapa rörelse på dygnets alla timmar, trygghet och motverka att etapp 1 blir en isolerad stadsdel. Exempel på möjliga dragpunkter:
  - genom att använda skolan multifunktionellt till kulturverksamhet och idrott på kvälls- och helgtid blir detta en målpunkt större del av tiden.

- en temporär utomhusbio kopplad till Filmstaden i Heron City skulle tex. kunna etableras någon gång under processen.

- verkställa konst och identitetsskapande gestaltning i enighet med det som föreslås i planprogrammet.

- etablera andra tillfälliga användningar så som en food court, pop-up verksamheter i de vakanta lokaler som redan finns inom område.

#### Förvaltningsskede

- Under genomförandet men även i förvaltningsfasen kan sociala mervärden skapas genom samverkan mellan det nya området och kringliggande funktioner som Heron City, IKEA med flera genom event, marknader, konserter och så vidare.
- Skapa förutsättningar för samt implementera lokala och cirkulära värdekedjor.

### Samhällsservice

- Planera för samutnyttjande och möjliggöra för multifunktionella lokaler, där skolan kan fungera som en icke-kommersiell mötesplats för områdets invånare för andra ändamål utanför skoltid.

### Kulturell service

- Skapa förutsättningar för tillgång till kulturverksamheter i etapp 1, eftersom kulturell kommersiell service är planerad i nästkommande etapp.
- Utnyttja skolans lokaler till kultur- och idrottsverksamhet samt samlingslokaler när de är lediga.
- Inkorporera gröna stråk, konst och gestaltning likt planprogrammet föreslår tidigt under etapp 1 för att skapa en dragkraft till parken och miljön runt omkring. Detta skapar orienterbarhet och låter de boende tidigt få tillgång till rekreation.
- Inför planering och etablering av kulturhuset i senare etapp är det viktigt att få till en dialog med brukare i tidigt skede för att säkerställa en relevant och hållbar etablering.

## 2. Bebyggelsestruktur

### Planeringsskede

- Stadsdelsparken kommer att skilja sig i karaktär under utbyggnadstiden, från en odefinierad plats, till en tydligt definierad park med omkringliggande urban bebyggelse. Det är därför centralt att tillgängliggöra parken till omgivande områden mellan etapp 1 och fortsatt utbyggnad.

Gör parken till en plats att besöka genom tydliga stråk, skyltningar och konst som skapar identitet.

- Huvudentrén till området och det diagonala stråket som leder in till områdets torg och park tillhör senare etapp och tillkommer därmed i senare utbyggnad av området. Det förstärker behovet av att i första etappen tydliggöra tillfälliga stråk som leder in till området.
- Höga byggnader kräver mänsklig skala i form av hög detaljeringsgrad i marknivå, exempelvis genom entrétäthet och utsmyckning.
- Skolgården ser ut att kunna bli avskärmad från resten av området. Belysning och insyn är exempel på åtgärder som kan öka tryggheten. Aktiviteter i skolans lokaler kvällstid som skapar rörelse likaså.

### Genomförandeskede

- Det är avgörande att säkerställa trygga gång- och cykelstråk utanför och i området som leder in och ut till närområdet för gång- och cykeltrafikanter, i syfte att främja hållbart resande och trygghet för de boende. Under genomförandefasen finns det risk för att områden blir otillgängliga på grund av exempelvis byggstängsel, byggbodas och tung trafik, vilket kan skapa barriärer som i sin

tur riskerar leda till bilberoende på grund av otrygga vägar ut och in till området. Möjliga åtgärder inom ramen för detta är att arbeta med god belysning, skyltning och street art vid exempelvis byggstängsel.

- Dialog mellan samtliga aktörer involverade för att få en så bra upplevelse och boendemiljö som möjligt under genomförandeprocessen.
- Skapa ett temporärt stråk mellan Heron City och etapp 1 för att minska det mentala avståndet mellan området och handelsområdet och därmed främja hållbara transportsätt.

### Förvaltningsskede

- När etapp 1 är klar är det nödvändigt att arbeta med information till de boende kring vad som sker med senare etapper och när i tiden åtgärder kommer att börja påverka boendemiljön.

## 3. Platser

### Planeringsskede

- Eftersom de parker och fickparker som planeras är till för flera målgrupper är det viktigt att dessa blir varierande och planeras på ett inkluderande sätt tillsammans med medborgare.

- I området som planeras är det grundläggande att säkerställa att det finns platser för olika åldrar, exempelvis parklek för barn och avskilda platser för ungdomar. Det är därmed väsentligt att involvera flera olika målgrupper vid utformade av platserna i området.
- För att skapa engagemang, samverkan och fler "ögon på plats" kan platser för stadsodling och parkodling planeras.
- Genom att placera tvättstugor och gemensamhetsytor på markplan kan känslan av trygghet hos de boende öka för att det ger fler "ögon på gatan".
- Planera från start för goda kopplingar som är trygga och tillgängliga till och från målpunkter, både inom området och till omkringliggande delar. Belysning är bland annat en avgörande del för att göra platser trygga.
- Planera för klimatskyddade, regnskyddade offentliga platser för åretruntbruk.
- Stadsdelsparken kan tänkas bli dragplatser för omgivningen, därmed finns möjlighet att kommunicera och marknadsföra platsen i tidigt skede för att etablera användning av parken.
- Fundera kring hur det går att skapa möjlighet för de som bor och vistas i området att

inte behöva konsumera för att vistas på publika platser. Framförallt inomhus eftersom området redan erbjuder bra alternativ utomhus.

- Skapa möjligheter för olika aktiviteter som exempelvis badminton och padel samt unika restauranger och butiker.

#### Genomförandeskede

- Temporära mötesplatser och funktioner, som exempelvis stadsodlingar, popup food courts, vattenlek och marknader på mark som omfattas av senare etapper kan skapa trygga stråk samt liv och rörelse i området för de som flyttar in tidigt.
- Under genomförandet och vid senare skeden kan temporära aktiviteter, exempelvis utomhusbio i samverkan med Heron city-biografen, skapa engagemang i området.
- Skapa gröna platser och ytor för rekreation under byggtid.
- Ha en väl etablerad medborgardialog under genomförandet samt samråd med involverade parter vid planering av offentliga platser.

#### Förvaltningsskede

- För att skapa närvaro året runt på platser i området är det bra att aktivera platser

utifrån tid på dygn och årstid. Området erbjuder exempelvis stadsdelsparken som inbjuder aktivitet framförallt under sommarhalvåret, här kan det vara bra att utforma platser som inbjuder aktivitet även under vinterhalvåret när parken kanske inte är lika lockande.

- Skapa en årlig utomhusmarknad under sommaren för kringliggande butiker och varuhus, det kan marknadsföra platsen, skapa social närvaro och sammanhållning.
- Offentliga platser med mycket folk kan leda till nedskräpning som gör platserna mindre attraktiva och mindre trygga. Se över lösningar, som exempelvis antalet papperskorgar, för att minska risken för otrygghet av den anledningen.
- Intresserad driven samverkan som tex. stadsodling skapar ofta en slags lokal förvaltning av odlingen och området runtomkring, och håller det därmed både tryggare och snyggare.

## 4. Lärmiljöer

#### Genomförandeskede

- Med hänsyn till den ökade tunga trafik som kommer finnas under genomförandefasen behöver det säkerställas att skol- och förskoleklasser kan ta sig till parkleken

i parken på ett säkert och tryggt sätt. Detta gäller även kring trygga vägar vid hämtning och lämning.

#### Förvaltningsskede

- Med närheten till naturen möjliggörs kunskapsfrämjande om biologisk mångfald i och runt omkring den byggda miljön. Möjlighet att kunna besöka naturreservatet, gemensam odling, gröna tak, mångfald av växter är exempel på detta.
- Samverkan mellan förskolans och vårdboendets verksamheter kan främja sociala utbyten och sammanhållningen i området.
- Bidra till lokal demokrati och samverkansforum för alla åldrar och bakgrund.

## 5. Kulturmiljöer

- Ur kulturmiljösynpunkt är det positivt att bevara områdets topografi i etapp 1, däremot innebär detta höjdskillnader som påverkar tillgängligheten därmed blir kopplingar österut särskilt viktiga att planera för.
- Områdets identitet är idag präglad av handelsområdet och Gömmarens naturreservat. Siktlinjen mellan handelsområdet och naturen som skapas i och med bebyggelsestrukturen kommer förstärka denna naturnära och gröna identitet vilket

är positivt för platsen och bör genomföras enligt nuvarande plan.

- De gröna värdena som omger området är viktiga att ta tillvara på, därför är stadsdelsparken betydelsefull och likaså kopplingarna till Gömmarens naturreservat.
- Områdets namn Kungens kurva kommer från en annorlunda och rolig historia som med fördel skulle kunna inkorporeras i stadsdelen för att skapa en tydlig platsidentitet. Detta kan med fördel genomföras i samverkan med medborgarna. Exempel på hur detta kan utnyttjas är genom en temalekplats, konst, gatunamn och verksamhetsnamn i "Kungens kurva"-anda.
- Återanvändning av material som kopplar till platsen.

## 6. Lokal försörjning

- Möjliggöra nya arbetstillfällen för människor som står utanför arbetsmarknaden genom exempelvis samarbete med arbetsförmedlingen.
- Koppla samman lokalt nätverk för entreprenörer med befintliga företagsnätverk i området.

- Supporttillverkning och cirkulära flöden baserade på befintliga företags (ex. IKEA) andrahand och tredjehandsmarknad samt makerspace med egen tillverkning.
- Flexibilitet i lokaler som byggs och planering för hur de ska ge liv till stadsdelen även vid vakans.
- Pop-ups och pandemisäkra kaffeställen utomhus.
- Skapa förutsättningar för delningsekonomi för exempelvis verktyg, fordon, cyklar, dammsugare etc.
- Hunddagiset skulle kunna vara kvar i någon form, genom att exempelvis nyttja parken och skapa liv eller omlokaliseras i närområdet.
- Tillfälliga eller permanenta kommunala lokaler för tex. arbetsträning kopplat till kultur eller utbildning.
- Plats för temporär stadsodling på pausade och ej ännu exploaterade platser och i olika skala.

## 7. Transporter

### Planeringsskede

- Se över planerad utbyggnad av gång- och cykelnät under byggtid samt för etapp 1 tills att senare etapper är utbyggda.

Trygga, gena och tillgängliga kopplingar för olika hjälpmedel är viktiga för att människor ska välja att gå och cykla istället för att ta bilen (särskilt vid planering av parkering under varje kvarter).

- Gång- och cykelkoppling i nordöst viktig för att området inte ska bli separerat från de östra delarna av Kungens kurva.
- Överväga annan avfallshanteringslösning. Det planerade antalet bostäder bidrar till många körningar med hämtningsfordon i miljöer där många barn rör sig samt på gator där körfält delas med cyklister. En sopsugslösning hade gjort att hämtningsfordon skulle kunna angöra i utkanten av området istället.
- Gemensam logistiklösning när det kommer till leveranser och avfallshantering kan vara ett sätt att minska tung trafik i området och därmed bidra till en bättre stadsmiljö för människor att vistas i.
- Planera för delade transportslag mellan grannar så som bilpool och cykelpool.
- Plats för lådcyklar och cykelkärror i cykelrummen.
- Trygga gång- och cykelkopplingar som är väl belysta med god drift.
- Planering för säkra varuleveranser till förskola, skola och vårdboende.

### Genomförandeskede

- Goda kopplingar till kollektivtrafik under genomförandet för de som flyttar in genom att planera för att undvika barriärer och omvägar för gående och cyklister vilka bör prioriteras.
- Välplanerade och smarta bygglogistiklösningar som minskar tung trafik för att bidra till en säker och trevlig boendemiljö under genomförande.
- Enligt enkät och intervjuer på plats är trafikfrågan en av de allra mest påpekade. Både besökande och arbetande i kungens kurva och boende från de närliggande områdena var bekymrade över hur det redan ansträngda trafikläget i området ska utvecklas när flera tusen boenden tillkommer. Detta behöver belysas i såväl kommunikationsinsatser som vid planering av byggleveranser m.m.

### Förvaltningsskede

- Ett brett utbud av mobilitetstjänster enligt förslag i trafikutredning kan möjliggöra för hållbara resvanor.

## 8. Digital samhällsbyggnad

### Planeringsskede

- Digital idétavla där medborgare och aktörer får tycka till om området och utvecklingen av det.
- Undersöka möjlighet att utnyttja nya lösningar för trafikstyrning i och med utmaningar med trafik enligt medborgare.
- Sprida information och marknadsföra platsen på bred front med tydlig identitet och målpunkter att marknadsföra.
- Planera i tidigt skede för möjlighet att samutnyttja lokaler och fastigheter genom "smarta nycklar" och bokningssystem.
- Möjlighet att aktivera ytor och funktioner genom tex. belysning på bollplaner, vattenlek etc.

### Genomförandeskede

- Digitalt informationssystem och lokala forum för boende och/eller för de som ska flytta in, där ett särskilt stort behov finns under byggtid för information, lämna synpunkter m.m.

### Förvaltningsskede

- Mäta antalet cyklister för att uppmuntra till fler rörelsemönster som skapar tryggare miljöer.
- Digital projektplattform som kan användas i förvaltning av byggnader.
- Integrerade digitala lösningar i boendemiljön för att öka samverkan mellan boende genom digitala verktyg i gemensamma utrymmen för bokning, delningslösningar och annan relevant information.
- App som samordnar de boende på olika sätt vilket kan inkludera alltifrån samåk-ningsapp, digitala grupper för grannar, delande av saker och lokaler, idéforum osv. för att skapa sammanhållning och trygghet i området.
- Tändbara och öppningsbara funktioner för idrottsanläggningar, gemensamma utrymmen m.m. via app för boende i området.
- Digital information till boende för exempelvis återvinning, vattenförbrukning, energiförbrukning och annat.

# Referenser

---

Boverket. (27 november 2019) Konsekvensanalyser. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/kunskapsinhamtning/konsekvensanalyser/>

Citylab (2019) Citylab Guide - Hållbar stadsutveckling i planering och genomförande <https://www.sgbc.se/app/uploads/2019/06/Citylab-Guide-H%C3%A5llbar-stadsutveckling-i-planering-och-genomf%C3%B6rande.pdf> (sgbc.se)

Evidens (2020) Marknadsanalys Kungens Kurva.

Huddinge kommun (2019) Hållbarhetsprogram för bostäder i Kungens kurva.

Huddinge kommun (2014) Huddinge kommun Översiktsplan 2030 [https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/\\_gemensamma/styrdokument-overgripande/strategi/oversiktsplan-2030/oversiktsplan-huddinge-kommun-2030](https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/strategi/oversiktsplan-2030/oversiktsplan-huddinge-kommun-2030)

Huddinge Kommun (2018) Rapport Trygghetsenkät Masmö

Huddinge kommun (2018) Rapport Trygghetsenkät Segeltorp

Huddinge kommun (2019) Rapport Trygghetsenkät Vårby

Huddinge kommun, Ekonomiavdelningen, Budget och kvalitetssektionen (u.å) Tabeller befolkningsprognos 2020-2029 (PowerPoint-presentation)

Huddinge kommun, kommunstyrelsens förvaltning, (2020). Huddinge kommun Befolkningsprognos 2020-2029

KTH. (10 juli 2020) Social hållbarhet. <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/social-hallbarhet-1.373774>

Legeby, A., Marcus, L., Berghauser Pont, M., Tahvilzadeh, N. (2015) Storstäder i samverkan – Stadsbyggandets sociala dimension. Arkitekturskolan KTH.

Regeringen. (17 juni 2020). Agenda 2020 och globala målen. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030>

Regeringskansliet (2017) För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi. [https://www.regeringen.se/49adea/contentassets/5429e024be6847fc907b786ab954228f/digitaliseringsstrategi\\_slutlig\\_170518-2.pdf](https://www.regeringen.se/49adea/contentassets/5429e024be6847fc907b786ab954228f/digitaliseringsstrategi_slutlig_170518-2.pdf)

RUF5 2050 (2018). Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen [http://www.rufs.se/globalassets/e.-rufs-2050/rufs\\_regional\\_utvecklingsplan\\_for\\_stockholmsregionen\\_2050\\_tillganglig.pdf](http://www.rufs.se/globalassets/e.-rufs-2050/rufs_regional_utvecklingsplan_for_stockholmsregionen_2050_tillganglig.pdf)

SCB (Hämtad 2020-12-15) Antal lägenheter efter region och år. <https://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/98803>

Socialstyrelsen (2020-06-30), Barnets rättigheter och barnkonventionen. <https://www.socialstyrelsen.se/stod-i-arbetet/barn-och-unga/barnets-rattigheter-och-barnkonventionen/>

Stockholms stad (u.å) Områdesfakta Skärholmen stadsdel (PowerPoint-presentation)

Stockholms läns landsting/TRF (2017) Boendestrukturen i Stockholms län och delområden 2017 – en registerstudie. Befolkningsprognos 2019-2027/60 [http://rufs.se/globalassets/f.-demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/demografiska-rapporter/2018/2018\\_9-boendestrukturen-i-stockholms-lan-och-delomraden-2017--en-registerstudie.pdf](http://rufs.se/globalassets/f.-demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/demografiska-rapporter/2018/2018_9-boendestrukturen-i-stockholms-lan-och-delomraden-2017--en-registerstudie.pdf)

TEMA Arkitekter numera PE Teknik & Arkitektur (2019) Planprogram för Diametern 2 m.fl.

TEMA Arkitekter numera PE Teknik och Arkitektur (2018). Barnkonsekvensanalys ny stadsdel, Kungens kurva. <https://www.huddinge.se/contentassets/1f4dd158145b4405bf917dcb850f21aa/barnkonsekvensanalys.pdf>

WSP (2020) Trafikutredning Diametern 2, Kungens kurva.