

Fördjupad Översiktsplan Kungens kurva – samrådsförslag

# Del 1 Planförslag



Bilder/illustrationer

Foto framsida: Flygbild över Kungens kurva. Foto: Jacob Forsell

Där inte annat anges är bilderna framtagna av AIX Arkitekter AB i samarbete med TEMA, Spacescape AB, och Ramböll Sverige AB.

## MEDVERKANDE SAMRÅDSHANDLING

Samrådsförslaget för Kungens kurva har tagits fram av kommunstyrelsens förvaltning i samverkan med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och konsulter. Miljökonsekvensutredningen har tagits fram av Ramböll Sverige AB Gunilla Sundström, ledningskontoret, projektledare

Jesper Skiöld, gatu- och trafikavdelningen

Johanna Tullhage Wadhstorp, planavdelningen

Susanne Werlinder, planavdelningen

Susanna Udd, planavdelningen

Britt Inger Sjökvist, planavdelningen

Bo Nyberg, bygglovsavdelningen

Anders Biberg, mark- och exploateringsavdelningen

Medverkande konsulter:

AIX Arkitekter AB

Spacescape AB

TEMA

Ramböll Sverige AB

## Läsanvisning

Den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva består av tre delar: del 1 – planförslaget, del 2 – planförutsättningar och del 3 – miljökonsekvensbeskrivning. Delarna är fristående från varandra.

Del 1 är indelad i fyra avsnitt. Efter det inledande avsnittet presenteras planförslaget. Därefter följer en redovisning av planens genomförande. I det fjärde avsnittet redovisas en konsekvensbeskrivning som innehåller en bedömning av planens sociala och ekonomiska konsekvenser samt en sammanfattning av planens miljökonsekvenser.

I del 2 redovisas förutsättningarna för planen och där finns bland annat bakgrundsinformation om områdets historia och nuläge.

I del 3 miljökonsekvensbeskrivningen redovisas konsekvenserna av planförslaget i jämförelse med nuläget och ett nollalternativ. Dessa alternativ redovisas tillsammans med syftet och avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen under de inledande två avsnitten. Därefter följer en beskrivning av de mest betydande miljökonsekvenserna för området under avsnitt tre. Under avsnitt fyra summeras konsekvenser och de föreslagna åtgärderna. Därefter följer en ordlista som förklarar svåra ord i miljökonsekvensbeskrivningen och en referenslista.



Karta över kungens kurva

## SAMMANFATTNING

### Fördjupad översiktsplan för Kungens kurva

Detta förslag till fördjupad översiktsplan för Kungens kurva har tagits fram av kommunstyrelsens förvaltning och miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i samverkan. Arbetet har skett på uppdrag av kommunstyrelsen i Huddinge kommun. En översiktsplan, i det här fallet en fördjupning av översiktsplanen, är kommunens viktigaste strategiska instrument för att visa hur man på lång sikt önskar utveckla ett område. Den fördjupade översiktsplanen ska fungera som planprogram för kommande detaljplaner i Kungens kurva.

Denna rapport är ett samrådsförslag. Under samrådet finns det möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Efter samrådsfasen kommer ett slutligt förslag att tas fram och ställas ut. Därefter fattar kommunfullmäktige beslut att anta den fördjupade översiktsplanen.

### Övergripande mål och syfte

Kungens kurva är tillsammans med Skärholmen en av Stockholms regionala stadskärnor och ett av Huddinge kommuns viktigaste utvecklingsområden. Kungens kurva – Skärholmen är också Skandinaviens största handelplatser utanför citykärnorna. Målet är att Kungens kurva – Skärholmen ska utvecklas till ett gemensamt område. Inriktningen är att skapa ett blandat område som är levande och har en tydlig struktur för dem som arbetar och besöker området samt för de som bor i närheten.

Syftet med den fördjupade översiktsplanen för Kungen kurva är att klarlägga och ge en samlad bild av den fortsatta utvecklingen av området både på kort och på lång sikt samt att redovisa konsekvenserna av utvecklingen. Den fördjupade översiktsplanen ska också fungera som stöd för kommunens och privata aktörers fortsatta planering och utveckling av området.

### Huvudinriktning

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen utgår från befintlig bebyggelse och befintliga verksamheter i området och anger hur området kan fortsätta att utvecklas både på kort och på lång sikt. I arbetet har beaktats vad som anges i det strategiska utvecklingsprogrammet för Kungens kurva – Skärholmen och Stockholm stads och

Huddinge kommuns arbete med gemensamma planeringsförutsättningar för området. Önskemål om ändrad markanvändning som inkommit från fastighetsägare har också utgjort underlag i arbetet. Vissa delar av planförslaget kan förverkligas inom de närmaste åren, medan andra delar skall ses på längre sikt.

Planförslaget medger en tätare gatu- och bebyggelsestruktur och en högre exploateringsgrad än dagens och tanken är att området ska utvecklas och få en tydligare stadsbild och kvartersstruktur för att göra området mer attraktivt för besökare. Den tätare bebyggelsestrukturen är även ur ett hållbarhetsperspektiv önskvärd då den skapar förutsättningar för en god teknisk infrastruktur, lokalt färre transporter och ökad rörelse för gång- och cykeltrafik. Generellt föreslås en relativt flexibel markanvändning för att kunna skapa utvecklingsmöjligheter för fastighetsägare. Detta ger även förutsättningar för att utveckla verksamheter som kompletterar dagens handel och ger en mer blandad och mångsidig användning av området. På sikt finns möjligheter att genom en överdäckning av motorvägsområdet knyta samman Kungens kurva och Skärholmen i höjd med Skärholmens centrum.

Dagens handelsområde föreslås utvidgas västerut och omfatta området kring Dialoggatan. Jämfört med idag föreslås också viss handel kunna tillkomma kring den i planen angivna nya trafikplatsen som bland annat ansluter Förbifart Stockholm till Kungens kurva och Skärholmen. Planen föreslår också att gränsen för Gömmarens naturreservat ändras söder om Kungens kurvaleden så att det blir möjligt att bebygga området närmast vägen. Föreslagen inriktning är där upplevelser/idrott/icke störande verksamheter/viss handel, gärna med anknytning till naturreservatet på något sätt.

Strukturplan  
offentlig mark + kvartersmark

-  Kommungräns
-  FÖP-områdesgräns
-  Kvartersmark
-  Kvartersmark inom Naturreservat
-  Framtida överdäckningsområde
-  Torg / Park / Natur
-  Nyckelbiotop
-  Naturreservat
-  Förslag till ny gräns för Naturreservat
-  Nuvarande gräns för Naturreservat
-  Planerad spårvägsdragning
-  Planerat läge för spårvägsstation
-  Möjlig alternativ koppling
-  Nya / Ombyggda stråk



Fördjupad översiktsplan Kungens kurva, strukturplan

# INNEHÅLL

<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>	<b>4 Konsekvensbeskrivning</b>	<b>48</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>6</b>	4.1 Sociala konsekvenser	48
1.1 Syfte	6	4.2 Ekonomiska konsekvenser	49
1.2 Mål och visioner	7	4.3 Miljömässiga konsekvenser	50
1.3 Vad är en fördjupad översiktsplan	8	<b>Del 2 Planförutsättningar</b>	<b>51</b>
1.4 Förstudie - inriktning	9	<b>Del 3 Miljökonsekvensbeskrivning</b>	<b>51</b>
1.5 Kungen kurva – Skärholmen en regional stadskärna	10		
1.6 Gemensamma planeringsförutsättningar	10		
<b>2 Planförslag</b>	<b>13</b>		
2.1 Planområdets avgränsning och läge	13		
2.2 Planens huvuddrag	14		
2.3 Markanvändning och exploateringsgrad	14		
2.4 Bebyggelsestruktur och gestaltning	18		
2.5 Gator och trafik	20		
2.6 Parkstråk och mötesplatser	27		
2.7 Riktlinjer för olika delområden	28		
2.8 Integrering med omgivningen	35		
2.9 Grönstruktur	36		
2.10 Ändrad gräns för Gömmarens naturreservat	39		
2.11 Ett mer hållbart Kungens kurva	40		
<b>3. Genomförande</b>	<b>42</b>		
3.1 Allmänt	42		
3.2 Huvudmannaskap	42		
3.3 Utvecklingsetapper	42		
3.4 Planläggningens konsekvenser	47		

# 1 INLEDNING

Kungens kurva ligger i den västra delen av Huddinge, intill E4/E20 och gränsar till Stockholm stad vid Skärholmens centrum. Området omges av bostadsbebyggelse i Smista, Juringe, Vårby gård och Skärholmen samt gränsar mot Gömmarens naturreservat i syd/sydöst.

Området är tillsammans med Skärholmen en av Stockholms regionala stadskärnor och ett av Huddinge kommuns viktigaste utvecklingsområden. Kungens kurva – Skärholmen är Skandinaviens största handelsplats utanför citykärnorna. Handeln i området omsätter cirka 7,3 miljarder kronor årligen och cirka 30 miljoner människor besöker området varje år. I området finns bland annat världen största IKEA, Nordens största biografanläggning Filmstaden Heron City, Skärholmens centrum SKHLM och flera internationella företag.

Kungens kurva har utvecklats i etapper sedan mitten av 1960-talet då IKEA etablerade sig i området. Fram till 1980-talet planades och utvecklades området för kontor och industrier. Under mitten av 1990-talet ökade efterfrågan på etablering av handel inom Kungens kurva och dagens regionala handelsområde i områdets östra del började växa fram.

Handelsområdet är idag i stort sett utbyggt enligt det program som kommunfullmäktige godkände i januari 1998. Samtidigt finns det önskemål från ett flertal fastighetsägare om planändring för ny- och ombyggnad för ytterligare handel. Önskemålen om förändringar är påtagliga i området kring Dialoggatan men finns också på andra håll både inom och utanför dagens handelsområde. I några fall har tillfälliga bygglov för handel medgivits och i något fall har planer ändrats för att medge att pågående tillfällig användning för handel med livsmedel permanentats. Kungens kurva – Skärholmen har i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5, pekats ut som en regional stadskärna med stor utvecklingspotential.

Enligt Huddinge kommuns översiktsplan, Översiktsplan 2000, är inriktningen att ingen planläggning för ytterligare handel ska ske och att ytterligare livsmedelshandel inte ska tillkomma. Översiktsplanen är i dessa delar att betrakta som inaktuell.

Idag kommer den största andelen besökare till Kungens kurva med bil. E4/E20 i nord-sydlig riktning är den huvudsakliga kommunikationslänken till och från Kungen kurva. Under högtrafik förekommer köer på E4/E20 förbi området men även verksamheterna i Kungens kurva orsakar periodvis trafikstörningar på områdets trafikplatser. Inom Kungens kurva finns det framkomlighetsproblem i ett antal korsningspunkter. För en fortsatt utveckling av Kungens kurva behöver tillgängligheten till området ökas. Det gäller både att förbättra förutsättningarna att ta sig till området med kollektivtrafik, att öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter samt att öka tillgängligheten för biltrafik till och från samt inom området.

Mot bakgrund av ovanstående kan konstateras att det idag saknas en aktuell och övergripande plan med riktlinjer för den fortsatta utvecklingen av Kungens kurvaområdet som kan möta dagens efterfrågan om ändrad markanvändning samtidigt som hänsyn tas till att området tillsammans med Skärholmen ska utvecklas till en regional stadskärna i Stockholmsområdet.

Tidshorizonten för den fördjupade översiktsplanen är långsiktig, en bedömning är att det kan ta minst 20 år innan hela området har utvecklats enligt visionen. Samtidigt kan vissa delar komma att förändras inom en snar framtid, till exempel pågår parallellt med den fördjupade översiktsplanen programarbete för utveckling av fastigheterna längs Dialoggatan och för fastigheten Vinkeln 7 (Toys”R”Us). Tidsperspektivet är alltså både kort och långsiktigt.

## 1.1 Syfte

Syftet med den fördjupade översiktsplanen för Kungen kurva är att klarlägga och ge en samlad bild av den fortsatta utvecklingen av både på kort och på lång sikt samt att redovisa konsekvenserna av utvecklingen. Den fördjupade översiktsplanen ska också fungera som stöd för fortsatt planering och utveckling av området. Avsikten är att den fördjupade översiktsplanen ska vara vägledande när nya detaljplaner tas fram inom området. Planen är därför utformad så att den kan användas som ett program för kommande detaljplaner. Genom att se området som en helhet skapas förutsättningar för en sammanhållen planering.



## 1.2 Mål och visioner

Idag finns ett samarbete mellan Huddinge kommun, Stockholms stad och fastighetsägare i området. Syftet med samarbetet är att Kungens kurva – Skärholmen ska utvecklas som ett gemensamt område och att aktörerna som leder områdets utveckling arbetar mot en den gemensamt framtagna visionen för området.

### Vision för Kungens kurva – Skärholmen

*Kungens kurva Skärholmen är en levande förstad med en attraktiv mix av handel, arbete, bostäder, kultur och rekreation. Allt inom räckhåll gör området till ett alternativ till city.*

*Förbifart Stockholm, Södertörnsleden och Spårväg Syd gör det lätt att komma hit oavsett var man är i regionen. Ett lättorienterat hållbart kommunikationssystem med säkra, trygga och upplevelserika bil-, gång- och cykelvägar gör det enkelt att ta sig emellan Kungens kurva – Skärholmen olika delar och skapar attraktiva miljöer för uteserveringar och oväntade möten.*

*Tillsammans utgör Kungens kurva – Skärholmen Skandinaviens mest attraktiva och största område inom familjeshopping. Besökare njuter av områdets turist- och upplevelseattraktioner och ett mångsidigt utbud av varor. Arbetsplatser, butiker, bostäder, den mångkulturella och pulserande atmosfären tillsammans med den goda miljön har skapat en levande förstad.*

En förutsättning för områdets utveckling är att man ser på helheten och hur Kungens kurva och Skärholmen kompletterar varandra. Detta gäller både utbud och innehåll. Tanken med visionen är att den ska genomsyra områdets framtida utveckling. Inriktningen är att skapa ett blandat område som är levande och har en tydlig struktur för dem som arbetar och besöker området och för de som bor i närheten. Visionen är en bearbetning av den vision som ingick i det strategiska utvecklingsprogram som Stockholms stad och Huddinge kommun fattade beslut om 2004 (Huddinge kommunstyrelse 2004-06-14, §148).

Målen för den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva kan sammanfattas i följande:

### • Skapa ett övergripande gatunät och lokala entréstråk

För att ge god framkomlighet, tillgänglighet och tydlig orienterbarhet för kollektivtrafik, cyklister, fotgängare och bilar i hela Kungens kurva behöver gatustrukturen i området förstärkas. Befintliga anslutningar till E4/E20 behöver utvecklas till följd av existerande kapacitetsproblem vid anslutningspunkterna. För en fortsatt utveckling av området behöver kapaciteten förstärkas även inom området. Kungens kurva behöver på ett tydligare sätt kopplas ihop med omgivande områden, särskilt sammanbindningen med Skärholmen.

### • Skapa förutsättningar för fast kollektiv förbindelse till området

För att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande till Kungens kurva och för att attrahera investeringar för nya arbetsplatser för kontor, utbildning, upplevelser och kultur är det viktigt att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik till området och att säkerställa möjligheten att anlägga spårbunden trafik till Kungens kurva. Ett reservat för en framtida snabbspårväg, Spårväg Syd, behöver säkerställas. Spårbunden kollektivtrafik är också en viktig förutsättning för att uppnå en blandad markanvändning inom området.

### • Skapa offentliga parkstråk och lokala mötesplatser

Kultur, upplevelser och rekreation spelar en allt större roll för ett områdes attraktionskraft. För att få fler människor att stanna kvar i området och att röra sig till fots behövs attraktiva, upplevelserika och naturliga mötesplatser. Mötesplatser och aktiviteter som kan skapa oväntade möten ger möjlighet till mer försäljning för handeln eftersom allt fler väljer att stanna längre i området. Shoppingturism är också en underskattad del av områdets utveckling, även om Kungens kurva – Skärholmen står högt på många besökslista. Skapa en mångfald av attraktioner i området och skapa vistelse och rekreationskvaliteter.

Bevara så mycket som möjligt av befintlig grönstruktur, förbättra tillgänglighet och entréer till Gömmarens naturreservat, förstärk grönstrukturen i området med nyplanteringar av träd och övrig grönska.

### • Skapa storkvarter med märkesbyggnader och öka exploateringsgraden

För att uppnå en effektiv markanvändning behöver området ges en tätare gatu- och bebyggelsestruktur än dagens. Riktlinjer behövs för att i den fortsatta utvecklingen av

området uppnå en tydligare stadsbild och kvartersstruktur samt för att skapa förutsättningar för trygga och yteffektiva parkeringslösningar. Genom att bryta upp de stora sammanhängande områdena i mindre områden, så kallade storkvarter, ges förutsättningar för att utveckla ett mer stadslikt område och en mer tilltalande skala för människor att röra sig i. Det ger i sin tur underlag för folkliv och intensitet. Märkesbyggnader bör skapas inom storkvarteren som synliggör mångfalden av handelskoncepten i Kungens kurva.

- **Handeln fortsatt drivkraft för området men komplettera med andra verksamheter**

Handeln ska fortsätta att vara områdets drivkraft och lämplig avgränsning föreslås i planen. För att utveckla områdets attraktionskraft och få en mer urban miljö behöver Kungens kurva utvecklas med andra verksamheter som kompletterar handeln till exempel skulle ett större inslag av kultur och upplevelser få besökare att stanna längre i området. En komplettering med kontor och utbildning skulle också vara bra för områdets allsidighet. Enligt kommunstyrelsens beslut ska Kungens kurva inte utvecklas med bostäder.

- **Koppla ihop Kungens kurva med omgivande områden**

Kungens kurvas integrering med sin närmaste omgivning behöver bli bättre. Förbättrade samband med Skärholmen är särskilt viktigt för den regionala stadskärnans utveckling. Inledningsvis för gång- och cykeltrafik samt biltrafik och på sikt även för spårtrafik. På längre sikt bör inriktningen vara att bygga samman områdena genom en överbyggnad över E4/E20. Förbättrade samband med Vårby gård och Segeltorp är också viktiga.

- **Utveckla former för ett mer hållbart Kungens kurva**

En viktig utgångspunkt är att jobba för en utveckling mot ett mer hållbart resande. Öka tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Nyttillkommande handel och andra besöksintensiva verksamheter bör planeras i kollektivtrafiknära lägen. Ökad tillgänglighet gör också handeln mer socialt hållbar. En kombination av shopping och offentliga mötesplatser ger en levande och tryggare stadsmiljö. Minska områdets energiförbrukning genom energieffektivt byggande och energieffektiva transporter. Utnyttja grönytor och dammar för rening av dagvatten.

### 1.3 Vad är en fördjupad översiktsplan

En kommuntäckande översiktsplan är kommunens viktigaste strategiska instrument för att visa hur man på lång sikt avser att använda marken. Enligt plan- och bygglagen är kommunen skyldig att ha en aktuell översiktsplan för hela kommunen. En översiktsplan ska ge vägledning för beslut och användning av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ska innehålla en redovisning av de allmänna intressena och de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas. Översiktsplanen kan fördjupas för en viss del av kommunen för att ge mer tydliga riktlinjer för hur det området ska utvecklas, än vad en kommunomfattande översiktsplan kan. Den fördjupade översiktsplanen ger en gemensam vision för områdets utveckling som sedan preciseras i de följande detaljplanerna. En fördjupning av översiktsplanen följer samma lagstiftning som en kommunomfattande översiktsplan.

En översiktsplan är vägledande, men till skillnad från en detaljplan, inte juridiskt bindande. Detta dokument är ett samrådsförslag för en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen för området Kungens kurva.

Till alla översiktsplaner ska en miljökonsekvensbeskrivning göras. I del 3 av den fördjupade översiktsplan finns en miljökonsekvensbeskrivning av planförslaget.

#### Planprocessen

Det är en förhållandevis lång process att ta fram en fördjupad översiktsplan. I inledningsskedet inhämtas information från bland annat kommunens olika förvaltningar, institutioner, företag och boende. Detta utgör sedan underlag för det fortsatta planarbetet. När ett förslag tagits fram inleds samrådsskedet. Då ges allmänhet, intresseföreningar, kommunala nämnder, politiska partier, myndigheter, förvaltningar, grannkommuner med flera, möjlighet att framföra sina åsikter om planen. Därefter följer ett arbete med att revidera förslaget så att relevanta synpunkter kan inarbetas. Efter detta ställs det reviderade förslaget ut och då finns det ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter. Även dessa nya synpunkter kan innebära vissa justeringar i det slutgiltiga förslaget. Sedan fortsätter den politiska beslutsprocessen och den fördjupade översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige. Processen för miljökonsekvensbeskrivningen följer samma process som den fördjupade översiktsplanen.

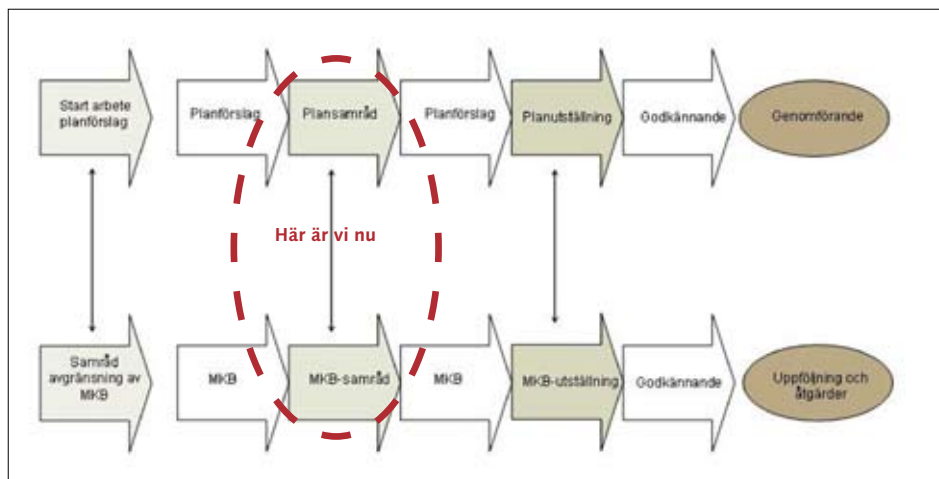


Bild 1. Planprocessen för fördjupning av översiktplanen (FÖP) och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Samråd kring planförslag och miljökonsekvensbeskrivning sker under 2 kvartalet 2010. Efter erforderlig bearbetning beräknas utställning av planförslaget kunna påbörjas i slutet av 4 kvartalet 2010. Den fördjupade översiktplanen skulle då kunna antas av kommunfullmäktige under våren 2011.

#### 1.4 Förstudie - inriktning

I mars 2007 fattade kommunstyrelsen i Huddinge kommun beslut om att en fördjupning av översiktplanen ska göras för Kungens kurva och vilken inriktning fördjupningen ska ha samt vilka frågor som ska klargöras i planen. Underlaget till inriktningen för den fördjupade översiktplanen grundade sig på parallella uppdrag som under 2006 genomfördes av fyra arkitektföretag för att ge idéer om områdets fortsatta utveckling.

Arbetet med den fördjupade översiktplanen ska utgå från befintlig bebyggelse och befintliga verksamheter i området och ange hur området kan fortsätta att utvecklas både på kort och på lång sikt. I arbetet ska beaktas vad som anges i det strategiska utvecklingsprogrammet för Kungen kurva – Skärholmen och Stockholms stads

och Huddinge kommun arbete med gemensamma planeringsförutsättningar för området. Önskemål om ändrad markanvändning som inkommit från fastighetsägare ska prövas.

Viktiga frågor som den fördjupade översiktplanen ska klargöra är:

- Inriktning för områdets fortsatta markanvändning och lämplig exploateringsgrad
- Utvecklingen av Dialoggatan och området intill
- Utveckling av gatustrukturen i området
- Framtida anslutningar till det regionala vägnätet
- Reservat för en framtida snabbspårväg genom området
- Riktlinjer för utvecklingen av kvartersstruktur, rumsbildning och det offentliga rummet
- Utveckla och tydliggöra grönstrukturen
- Integrering med omgivningen

I uppdragsbeslutet framgick att bostäder skulle kunna vara ett intressant sätt att utveckla en mer allsidig markanvändning i området och att ett beslutsunderlag skulle tas fram för att bestämma om planarbetet skulle inriktas mot att komplettera Kungens kurva med bostadsbebyggelse. En översiktlig utredning som belyste förutsättningar och konsekvenser togs fram av WSP. Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 14 maj 2007 (§106) och beslöt att planarbetet inte skulle kompletteras med fortsatta utredningar om bostäder då nackdelarna med att bebygga Kungens kurva med bostäder överväger fördelarna, bland annat gör de områden som bäst stödjer en god boendemiljö intrång i värdefulla naturmiljöer, nackdelar är också höga bullernivåer och höga utsläppshalter.

Kungens kurva gränsar i söder till Gömmarens naturreservat. Reservatet ingår i den så kallade Bornsjökilen som sträcker sig i öst-västlig riktning söder om Mälarens strand. Kommunstyrelsen beslöt i juni 2005 att ett förslag till ändring av Gömmarens naturreservats geografiska omfattning ska tas fram. Förslaget ska innehålla en utvidgning av reservatet med ett område mellan Masmo och Flottsbro och att delar av naturreservatet närmast Kungens kurva upphävs. Arbetet samordnas med arbetet med den fördjupade översiktplanen.

## 1.5 Kungen kurva – Skärholmen en regional stadskärna

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUFS 2001 slog fast att regionen ska utveckla en flerkärning bebyggelsestruktur med yttre regionala stadskärnor som komplement till den centrala stadskärnan. Förslaget till RUFS 2010 bygger i huvudsak vidare på denna struktur och flerkärnighet är en av de sex strategierna i planförslaget. tillsammans med Skärholmen är en av åtta regionala stadskärnor De andra regionala stadskärnorna är Barkarby-Jakobsberg, Kista-Sollentuna-Häggvik, Flemingsberg, Södertälje, Täby centrum-Arninge och Arlanda.

Syftet bakom den flerkärniga strukturen är att motverka gles och spridd bebyggelse som skapar ineffektiv markanvändning och ger dåligt underlag för kollektivtrafik. Med föreslagen struktur av koncentrerad utspridning i regionala stadskärnor kan istället många fördelar uppnås såsom högre effektivitet för tekniska system, förbättrad tillgång till regional service, kultur, vård och utbildning vilket gynnar den sociala utvecklingen. Minskade transporter gynnar miljön och ökar säkerheten. (Källa: Regionala stadskärnor, Regionplane- och trafikkontoret, rapport 1:2009)

I förslag till RUFS 2010 anges viktiga faktorer för utvecklingen i de regionala stadskärnorna och här sammanfattas några av dessa. Hög tillgänglighet är en förutsättning för tillväxt. Goda vägförbindelser liksom bra kollektivtrafikförbindelser är grundläggande faktorer för att näringslivet ska betrakta stadskärnorna som attraktiva alternativ för sina verksamheter. En stadskärna bör därför ha god tillgänglighet i järnvägsnät, regionalt vägnät och tunnelbana/spårväg.

Det är viktigt att utveckla de yttre stadskärnornas urbana värden. Stadsbyggandet bör inriktas mot en funktionsintegrering med bostäder, verksamheter, handel och annan service. I flera regionala stadskärnor behövs insatser för att förbättra den fysiska miljön, avlägsna trafikbarriärer och tillföra upplevelsevärden, mötesplatser och grönska. Ett brett och tillgängligt utbud av nöjen, kultur och shopping utgör en väsentlig del av storstadsregionernas unika attraktionskraft. Planeringsberedskap behöver därför utnyttjas för att skapa goda förutsättningar för en dynamisk och levande stad med många kvällsöppna verksamheter. Detaljhandel är en viktig attraktionsfaktor i de regionala stadskärnorna och bedöms expandera. Markutnyttjandet intensifieras och det ökar behoven av flerplanslösningar för såväl handelsytor som parkeringar.

De gröna kilarna ska bevaras, utvecklas och göras tillgängliga för invånare. Det kräver ett aktivt förhållningssätt och en medveten integrering av bebyggelse- och grönskastruktur på både lokal och regional nivå. Genom att bättre knyta samman regional och lokal grönskastruktur ska det bli lättare och mer lockande för människor att ta sig ut i större naturområden. En god stadsplanering med inslag av grönska och tydliga gröna stråk, som alléer, boulevarder och cykel- och gångstråk bidrar till en god livsmiljö i både stenstaden och gröna områden.

## 1.6 Gemensamma planeringsförutsättningar

Stockholms stad och Huddinge kommun har under en längre tid samarbetat kring en del sakfrågor som rör utvecklingen i Kungens kurva och Skärholmen. Under de senaste åren har samarbetet fått en alltmer tydlig struktur och det finns en organisation för samarbetet där både privata och offentliga aktörer i området ingår. Inom ramen för detta arbete togs 2004 fram ett strategiskt utvecklingsprogram och en vision. Visionen har senare bearbetats och redovisas i avsnittet Mål och visioner, sid 9. Både Stockholms stad och Huddinge kommun har fattat beslut om att det strategiska programmet ska ligga till grund för det kommungemensamma arbetet. Viktiga utmaningar i arbetet är att skapa ett gemensamt område, att skapa allsidighet samt att skapa en tillgänglig och attraktiv stadsmiljö. Områdets nuvarande roll som regionens ledande handelsplats och regional stadskärna ska förstärkas samtidigt som allsidigheten förbättras genom nytillskott av servicefunktioner, arbetsplatser och kulturverksamheter.

Inom ramen för det gemensamma utvecklingsarbetet pågår ett arbete med att ta fram gemensamma planeringsförutsättningar där syftet är att visa hur områdena successivt kan växa samman. Inriktningen är att i ett första utvecklingsskede skapa förutsättningar för ett ökat flöde av människor mellan Kungens kurva och Skärholmen och på lång sikt fysiskt kunna bygga samman områdena över motorvägen i höjd med Skärholmens centrum.

Som en del i arbetet med de gemensamma planeringsförutsättningarna har under hösten 2009 en visionsbild med tillhörande beskrivning tagits fram som illustrerar och beskriver en önskad framtida utveckling av området. Arbetet har samordnats med arbetet med den fördjupade översiktsplanen. De viktigaste utgångspunkterna för den framtida utvecklingen av Kungens kurva – Skärholmen beskrivs på nästa sida.



Bild 2. Utbyggnadsvision Kungens kurva – Skärholmen. Illustration David Wiberg

### **Utbyggnadsvision för Kungens kurva-Skärholmen**

I det följande redovisas de utgångspunkter och gemensamma planeringsförutsättningar som varit viktiga för utbyggnadsvisionen och som beskriver hur visionen för Kungens kurva – Skärholmen kan uppfyllas ur det fysiska perspektivet.

De centrala delarna av området erbjuder nu även en mängd olika upplevelser liksom attraktiv kontorsbebyggelse och hotellbebyggelse kopplat till shopping. Nya anläggningar för upplevelser och idrott har tillkommit och kulturutbudet har utvecklats ytterligare.

I omlandet kring den centrala delen av Kungens kurva - Skärholmen har cirka 3000 nya lägenheter byggts i Bredäng, Sättra, Skärholmen, Smista, Segeltorp, Värberg och Vårby gård.

Förbifart Stockholm har byggts ut med bra kopplingar till området vilket har förstärkt området som ett viktigt strategiskt läge i regionen, bland annat har en ny trafikplats byggts centralt i området.

Spårväg Syd har färdigställts och det har skapat goda förbindelser mellan de olika områdena och knutit samman kollektivtrafiksystemen i form av bussar, tunnelbana, pendel- och regionaltåg. Hållplaster finns vid Smista allé, Skärholmens centrum, Dialoggatan och Kungens kurvaleden.

Kungens kurvas norr trafikplats har byggts om för bättre tillgänglighet till området för såväl bilar som gående och cyklister. Värbergsvägen har knutits samman med Ekgårdsvägen. Framkomligheten och kapaciteten har blivit mycket bättre och det har också blivit mycket lättare att ta sig mellan Kungens kurva och Skärholmen som gående och cyklist sedan den nya spårvägsbron över E4/E20 försetts med en gång- och cykelbanan.

Bebyggelsen på båda sidor om E4/E20 har närmast sig varandra och den regionala kärnan gör sig påmind för alla som passerar på E4/E20. På längre sikt kommer utbyggnaden av de båda områdena kopplas till en första överdäckning med bostäder och kommersiella lokaler över E20 och med en högre byggnad, som markerar dess plats i staden.

Den goda mixen av handel och upplevelseverksamheter har lett till ett samarbete med ledande aktörer i området för satsningar på utbildning inom handel och turism.

Den offentliga miljön har förbättrats med bland annat nya torgbildningar, mötesplatser samt trevliga och tillgängliga stråk. Gång- och cykelvägnätet har blivit väl utbyggt. Därmed har det skapats en tryggare, säkrare och mer stadslik karaktär i området, vilket också inneburit att alltfler väljer att gå eller cykla i området. Huddinge kommun och Stockholms stad har infört en gemensam skyltning och gestaltning av den offentliga miljön och nya förbindelser, såsom gång- och cykelvägar samt allmänna ytor.

Både Gömmaren och Sättraskogens naturreservat har fått tydliga och formgivna entréer. Skyltningen till de båda områdena har utformats på liknande sätt. Mellan de båda naturreservaten har det skapats ett attraktivt och välskyltat gångstråk som förbinder Sättraskogen och Gömmaren med varandra.

## 2 PLANFÖRSLAG

### 2.1 Planområdets avgränsning och läge

Kungens kurva ligger i den nordvästra delen av Huddinge kommun, utmed väg E4/E20. På andra sidan vägen ligger stadsdelen Skärholmen i Stockholms stad. Området riktar sig mot Skärholmens centrum med dess inglasade köpcentrum och högre exploatering av bostadsbebyggelse men avgränsas från området av den barriär som E4/E20 innebär. Planområdet omfattar också Lindvretens verksamhetsområde som ligger norr om E4/E20. Kungens kurvas storskaliga bebyggelse trappar ned i storlek mot Segeltorps villabebyggelse men viss handel har spridit sig in i villa-

bebyggelsen utmed Gamla Södertäljevägen. Österut och söderut gränsar Kungens kurva till Gömmarens naturreservat som avskiljer området från de mer centrala delarna av Huddinge kommun. Planområdet för den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva omfattar cirka 240 ha och begränsas av villabebyggelse i Segeltorp i öster, Skärholmsvägen i väster och Skärholmens centrum i norr. I söder avgränsas planområdet av Gömmarens naturreservat.



Bild 3. Karta som visar Kungens kurvas läge i kommunen



Bild 4. Karta som visar planområdets avgränsnings

## 2.2 Planens huvuddrag

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen utgår från befintlig bebyggelse och verksamheter i området och anger hur området kan fortsätta att utvecklas både på kort och på lång sikt med hänsyn till de behov och önskemål som finns hos dem som besöker och verkar i området. I arbetet har beaktats vad som anges i det strategiska utvecklingsprogrammet för Kungens kurva – Skärholmen och Huddinge kommuns och Stockholm stads arbete med gemensamma planeringsförutsättningar för området. Önskemål om ändrad markanvändning som inkommit från fastighetsägare har utgjort underlag i arbetet. Vissa delar av planförslaget kan förverkligas inom de närmaste fem åren, medan andra delar skall ses på längre sikt.

Planförslaget medger en tätare gatu- och bebyggelsestruktur och en högre exploateringsgrad än dagens och tanken är att området ska utvecklas mot en tydligare stadsbild och kvartersstruktur för att göra området mer attraktivt för besökare. Den tätare bebyggelsestrukturen är även ur ett hållbarhetsperspektiv önskvärd då den skapar förutsättningar för en god teknisk infrastruktur, lokalt färre transporter och ökad rörelse för gång- och cykeltrafik. Generellt föreslås en relativt flexibel markanvändning för att kunna skapa förutsättningar för att utveckla verksamheter som kompletterar dagens handel och ger en mer blandad och mångsidig användning av området. På sikt finns möjligheter att genom en överdäckning av motorvägsområdet knyta samman Kungens kurva och Skärholmen i höjd med Skärholmens centrum.

I förslaget kan dagens handelsområde komma att utvidgas väster ut och omfatta området kring Dialoggatan. Jämfört med idag föreslås också viss handel kunna tillkomma kring den i planen angivna nya trafikplatsen som bland annat ansluter Förbifart Stockholm till Kungens kurva och Skärholmen. Planen föreslår också att gränsen för Gömmarens naturreservat ändras söder om Kungens kurvaleden så att det blir möjligt att bebygga området närmast vägen. Föreslagen inriktning är där upplevelser/idrott/icke störande verksamheter/viss handel, gärna med anknytning till naturreservatet på något sätt.

## 2.3 Markanvändning och exploateringsgrad

Generellt föreslås en relativt flexibel markanvändning inom området för att ge förutsättningar för att på sikt möjliggöra en mer varierad markanvändning än dagens. Det ger också en god planeringsberedskap för en fortsatt utveckling som kan följa utvecklingen av den regionala stadskärnan Kungens kurva – Skärholmen. En viktig inriktning är att kunna skapa förutsättningar för att utveckla verksamheter som kompletterar handeln och som gör området attraktivt för besökare och verksamheter samt ger en mer blandad och mångsidig användning. Planförslaget ger också förutsättningar för att skapa en tätare bebyggelse och högre exploateringsgrad i området.

En viktig faktor för att utveckling av planområdet skall kunna ske är att drivkraften finns hos de olika markägarna och aktörerna i området. För området kring Dialoggatan är KF Fastigheter, IKEA/IKANO och Bonnierfastigheters ambitioner att utveckla sina fastigheter ett viktigt steg.

Planförslaget innebär att området totalt kan komma att inrymma 1 300 000 kvadratmeter bruttoarea för befintlig och tillkommande bebyggelse. Idag finns cirka 200 000 kvadratmeter handel och uppskattningsvis cirka 300 000 kvadratmeter för andra verksamheter. Ett fullt ut genomförande enligt planförslaget skulle kunna innebära att ytterligare cirka 240 000 kvadratmeter för handel och trafikintensiv upplevelseverksamhet och cirka 550 000 kvadratmeter för andra verksamheter på sikt skulle kunna tillkomma i området jämfört med idag. Det i sin tur skulle kunna innebära i storleksordningen 10 000-15 000 nya arbetsplatser i området.

Ett vanligt sätt att mäta en stads täthet är att jämföra exploateringsgraden. Exploateringsgraden kan beskrivas som förhållandet mellan den sammanlagda våningsytan på en fastighet och fastighetens markyta. Till exempel ett 100 kvadratmeter hus i två våningar på en tomt om 400 kvadratmeter motsvarar en exploateringsgrad av  $100 \cdot 2 / 400 = 0,5$ .



Planförslaget innebär att inriktning för markanvändningen i de centrala och östra delarna av Kungens kurva samt i området kring den nya trafikplatsen är handel/kontor/upplevelser/utbildning men där en högre andel handel tillåts kring Dialoggatan och i det som idag utgör själva handelsområdet. Den totala exploateringsgraden ligger mellan 0,7-1,5.

I området öster om Smistavägen föreslås en fortsatt inriktning med blandade verksamheter för kontor/icke störande verksamheter och viss handel. Exploateringsgrad cirka 0,8. Den västra delen av området liksom området från Lindvretens trafikplats och mot Vårby gård föreslås vara mer verksamhetsinriktad med även medge upplevelsebaserade verksamheter. Här föreslås exploateringsgraden ligga mellan 0,3 och 0,8.

Planen föreslår också att gränsen för Gömmarens naturreservat ändras söder om Kungens kurvaleden så att det blir möjligt att bebygga området närmast vägen. Föreslagen inriktning är där upplevelser/idrott/icke störande verksamheter/viss handel. Verksamheterna får gärna knyta an till naturreservatet på något sätt, exploateringsgrad cirka 0,8.

I sydöst redovisas ett område för idrottsändamål inom naturreservatet där idag Segeltorpshallen och en ridanläggning finns. Gällande detaljplaner ger utrymme för ytterligare utveckling av idrottsanläggningen med bland annat fotbollsplaner.

Område norr om IKEA föreslås utvecklas för kontor, upplevelser, utbildning och viss handel. Här föreslås en hög mer stadslig bebyggelse med en exploateringsgrad cirka 3,0. Bebyggelsen kan på sikt knytas samman med Skärholmens centrum genom en överdäckning av motorvägsområdet.

På markanvändningskartan på nästa sida visas planens förslag till inriktning för områdets fortsatta markanvändning och exploateringsgrad.

### **Utveckling baserad på handel**

Planförslaget innebär en kraftig ökning av ytor för handel och trafikintensiv upplevelseverksamhet i området, upp till 240 000 kvadratmeter. Regionplanekontoret (RK) har sin rapport ”Regionala stadskärnor”, Rapport 1:2009, tagit fram underlag till det fortsatta arbetet med den nya regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUFSS 2010. I rapporten görs bland annat bedömningar om detaljhandelns framtida utveckling i de regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen. Den sammanfattande bedömningen är att detaljhandeln kan komma att öka sin omsättning mycket kraftigt och att huvuddelen av ökningen av detaljhandelsytorna i länet skulle tillkomma just i de regionala stadskärnorna.

Enligt Scenario Bas bedöms utvecklingen i regionen mellan åren 2007–2030 enligt följande: Dagligvaruhandeln ökar med 43 procent och sällanköpshandeln med cirka 77 procent. Hela handeln skulle öka sin omsättning med 60 procent. Försäljningen per kvadratmeter bedöms under denna tid kunna öka med cirka 25 procent för dagligvaruhandeln och 35 procent för sällanköpshandeln. Ytorna skulle sålunda mycket grovt skatta behöva öka med netto 15-20 procent för dagligvaruhandeln och 40 procent för sällanköpshandeln. Det skulle bli en ökning från cirka 3 200 000 kvadratmeter år 2006 till 4 300 000 kvadratmeter år 2030. Angivna ytor avser uthyrbar lokal-yta. Detta innebär att de totala handelsytorna i länet skulle öka med över 30 procent. Se vidare Del 2 Planförutsättningar, avsnitt 12.

Rådande konjunktur kan innebära förändringar av bedömningarna. Enligt Handelsutredningsinstitutet kan man bland annat se tendenser att vissa nu planerade projekt blir klara senare än planerat, några projekt blir mindre än planerat och några projekt kanske inte blir av alls.

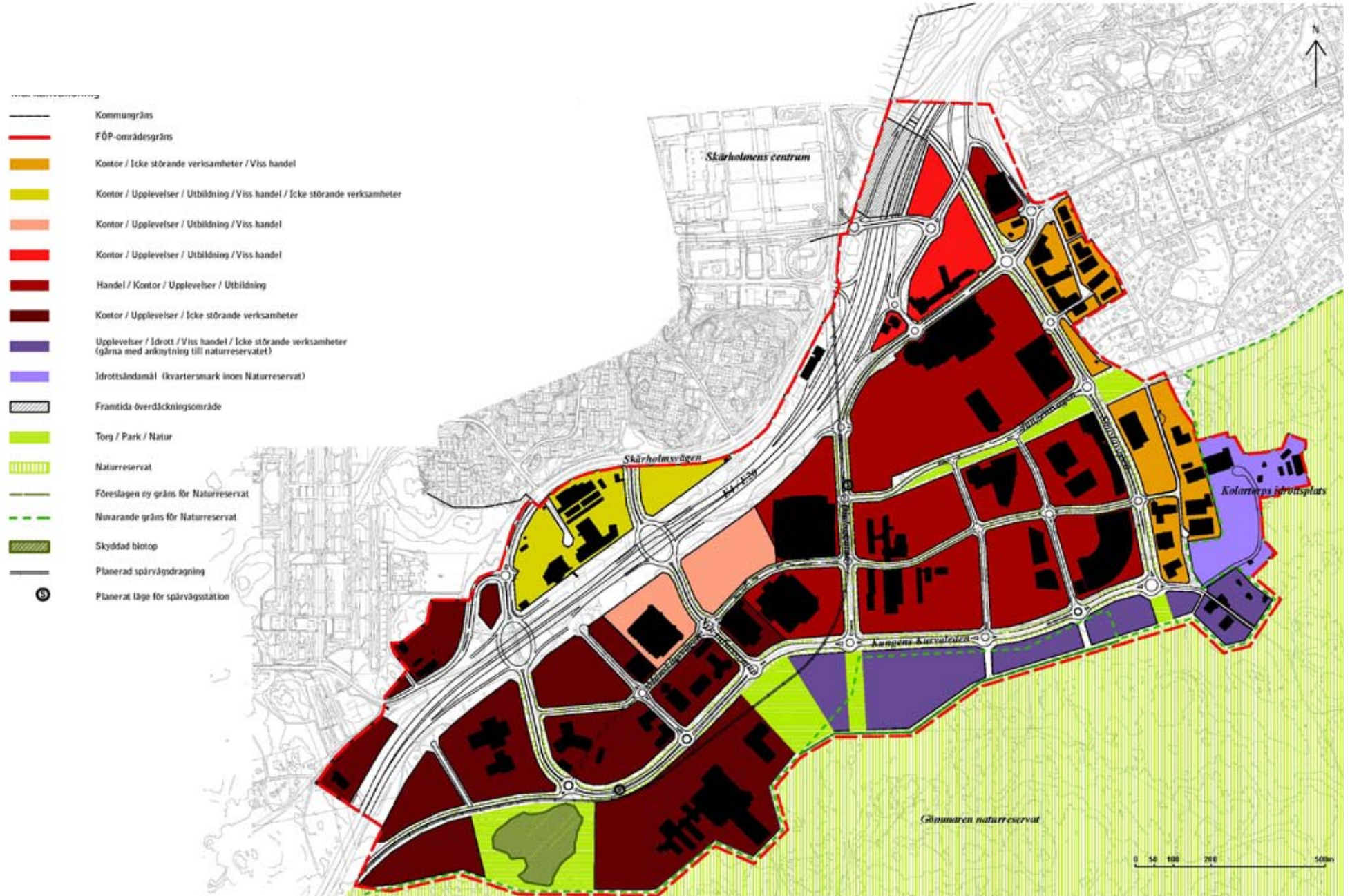


Bild 5. Fördjupad översiktsplan Kungens kurva, markanvändningskarta.

## Beskrivning till markanvändningskartan

Föreslagen inriktning för markanvändning är **handel/kontor/upplevelser/ utbildning**. För hela området föreslås en exploateringsgrad mellan 1,0–1,5 varav 0,5–0,7 för trafik-intensiva verksamheter som handel och upplevelser. Det nuvarande handelsområdet föreslås utökas med området kring Dialoggatan. Utmed Dialoggatan och den föreslagna förlängningen av Tangentvägen kan området få en högre och tätare bebyggelse med 4–6 våningar och med märkesbyggnader som profilerar verksamheten. Etapp-utbyggnad sker utifrån Dialoggatan. Med en framtida utbyggnad av en spårvägslinje kommer Dialoggatan att bli ett kollektivtrafiknära läge och därmed en central punkt i området. Den förbättrade kollektivtrafiken kan på sikt öppna för andra verksamheter i de centrala delarna av handelsområdet, som till exempel kontor och upplevelser, vilket skulle innebära att bebyggelsen får fler våningar. Den föreslagna markanvändningen och tillhörande exploateringsgrad medger en kombination av handel och kontor vilket kan innebära handel i de nedre våningarna och kontor ovanpå.

I området kring den nya trafikplatsen föreslås inriktningen vara **kontor upplevelser/ utbildning/viss handel** och för området norr om motorvägen **även icke störande verksamheter**. Exploateringsgraden föreslås vara mellan 0,7–1,5 varav handel 0,1. Bebyggelsen får gärna ha höga märkesbyggnader mot E4/E20 som annonserar området och skyddar innanför belägen bebyggelse mot buller och dålig luftmiljö. För de inre delarna av kvarteren som vetter mot Månskärvägen respektive Skärholmsvägen föreslås bebyggelse i 2–4 våningar. Handel placeras i gatuplan. Nyttillkommande bebyggelse ska inte enbart uppföras för handel.

Öster om Smistavägen föreslås fortsatt användning för **kontor/icke störande verksamheter/viss handel**. Exploateringsgrad 0,8 varav handel 0,1–0,3, bebyggelse i 1–3 våningar.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår att gränsen för Gömmarens naturreservat ändras längs Kungens kurvaleden. Föreslagen markanvändning inom det område som då skulle kunna nyttjas för bebyggelse är **upplevelser/idrott/ickestörande verksamheter/viss handel**. Verksamheterna får gärna anknyta till naturreservatet. Föreslagen exploateringsgrad är 0,8 varav handel 0,1. Det är viktigt att denna bebyggelse anpassas väl till naturreservatet och ges en utformning som innebär en övergång mellan Kungens kurvas nuvarande bebyggelse och skogen i naturreservatet. Bebyggelse föreslås i 2–4 våningar längs Kungens kurvaleden och som sedan sjunker i skala mot naturreservatet. Från naturreservatet ska bebyggelsen inte uppfattas som dominerande. Samma markanvändning och exploateringsgrad föreslås för området längs Rytthalsvägen.

Västra delen av området föreslås för **kontor/icke störande verksamheter/ upplevelser** med en exploateringsgrad av 0,3–0,8 där den högre exploateringsgraden föreslås för de delar som ligger mellan E4/E20 och Kungens kurvaleden. Hög bebyggelse föreslås utmed E4/E20 men i övrigt en lägre skala i 1–3 våningar, nyetableringar formas med fasader nära gata. Etapputbyggnader sker utifrån gatorna.

För området norr om IKEA föreslås markanvändningen vara **kontor/ upplevelser/ utbildning/viss handel**. Här föreslås en hög mer stadslig bebyggelse som anknyter till Skärholmens bebyggelse med en exploateringsgrad om 3,0 varav för handel 0,1. Nyttillkommande bebyggelse ska inte enbart uppföras för handel.

Område som på sikt föreslås **lämpligt för överdäckning** av E4/E20 för att med bebyggelse knyta samman Kungens kurva och Skärholmen. Området kan inrymma kommersiella lokaler/ bostäder/ park/arena och ha en hög exploateringsgrad. Fortsatta utredningar krävs för ställningstagande till slutlig markanvändning och exploateringsgrad.

## 2.4 Bebyggelsestruktur och gestaltning

Den övergripande tanken med gestaltningen av Kungens kurva är att bryta upp storskaligheten och effektivisera markanvändningen så att de stora öde ytorna minskar och området blir mer stadsmässigt och trivsammare för besökare. Bilen kommer även i fortsättningen att vara ett viktigt transportmedel för att ta sig till och från området och det finns ett behov av omfattande parkeringslösningar men dessa får inte dominera gestaltningen av området. Istället ska arkitekturen och utformningen av Kungens kurva inbjuda till att besökare vill röra sig till fots och därmed stanna kvar längre inom området.

Planförslagets tanke är att området indelas i en rad kvarter, så kallade storkvarter, för att minska känslan av storskalighet till en skala som är bättre utformad för att röra sig i området. Storkvarteren hålls samman av ett rutnät av huvudgator och lokalgator vilket ger god orienterbarhet inom området. Storkvarteren kan ha en fastighetsägare eller omfatta flera fastigheter och intentionen är att byggnaderna sluter sig kring en gemensam öppen yta med bland annat plats för parkering.

Inom varje storkvarter bör det finnas en mötesplats. Denna kan vara en allmän plats eller en kommersiell plats men tanken är att det ska finnas en träffpunkt för besökarna. Exempel på mötesplatser kan vara en park, lekplats, en scen med plats för uppträdanden, ett café etcetera. Mötesplatserna ska gärna vara något utöver själva shoppandet och bidrar till att göra området mer levande. Då Kungens kurva valt att profilera sig mot familjeshopping finns det en naturlig koppling till att utveckla fler och bättre lekplatser i området. Dessa fungerar både som mötesplatser för vuxna och är ett sätt att förlänga vistelsen i Kungens kurva för barnfamiljen.

Mellan kvarteren ska det finnas tydliga kopplingar som gör det lätt för besökarna att orientera och rör sig mellan kvarteren till fots, med cykel och med bil. Gränsen mellan det offentliga rummet och det privata rummet behöver bli tydligare så att det inte råder någon tvekan för besökarna var man kan röra sig och vart stråken leder.

Tanken med storkvarteren är att bebyggelsen riktar sig mot det offentliga gatunätet genom att flytta fram fasaderna mot gatorna medan parkeringen flyttas bakom fasaderna eller in i själva byggnaden. Mindre entréer ligger huvudsakligen inne i kvarteren och riktar sig mot parkeringen men kompletteras med entréer ut mot

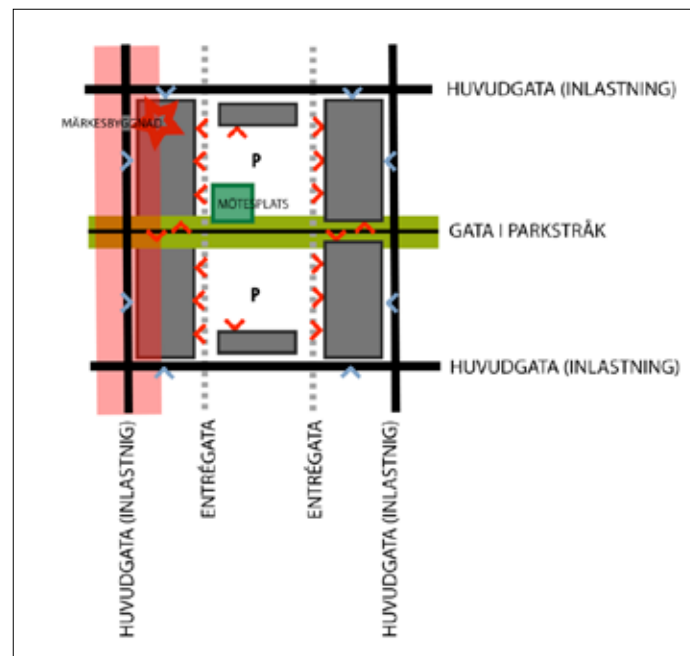


Bild 6. Illustration storkvarter med mötesplats

gatan som öppnar upp byggnaderna för förbipasserande. Den nya gatustrukturen gör att byggnaderna får fler framsidor och verksamheterna riktar sig åt fler håll. Framför entréerna finns ett mindre antal parkeringar för dem som vill snabbt in och snabbt ut ur butiken. Den huvudsakliga parkeringen är dold inom kvarteret, under byggnaden eller i parkeringshus. Detta tar bort fokus från parkeringsplatserna och lyfter istället fram själva byggnaderna.

Inom varje storkvarter kan det utvecklas ett landmärke som profilerar kvarteret mot omgivande kvarter samt innebär ett blickfång för förbipasserande på E4/E20. Dessa underlättar för orienterbarheten i området samtidigt som det ger Kungens kurva en större variation i bebyggelsehöjd och utformning. Landmärkena behöver inte nödvändigtvis vara en hög byggnad utan kan vara en offentlig plats eller ett konstverk som drar till sig uppmärksamhet från förbipasserande.



Bild 7. Illustration som visar viktiga exponeringszoner (rosa).

Den tydligaste exponeringsytan för Kungens kurva är utmed E4/E20 och här blir byggnaderna sina egna reklampelare. Dessa byggnader bör få en tät och hög struktur som förutom exponeringen mot vägen även bidrar till en bättre luftmiljö inom Kungens kurva då bebyggelsen innebär ett effektivt hinder för de partiklar som bildas på vägen och som bidrar till en dålig luftkvalitet inom Kungens kurva. Området är den regionala kärnans skyltfönster mot infarten till Stockholm och

därmed kan byggnaderna få en mer spektakulär utformning.

Förutom exponeringen mot E4/E20 kan en ny typ av arkitektur i området exponera butikerna för de förbipasserande som rör sig till fots eller med kollektivtrafik. Idag är fasaderna slutna och har få ingångar vilket ger ett område med många baksidor. Den föreslagna gatustrukturen ger istället fastigheterna nya möjligheter till framsidor och inbjuder samtidigt besökare till att röra sig till fots i området något som ställer högre krav på en öppen arkitektur som lockar besökarna.

I Kungens kurvas centrala delar utmed Dialoggatan och den föreslagna förlängningen av Tangentvägen kan området få en högre och tätare bebyggelse. Det finns redan idag planer hos fastighetsägarna att utveckla detta område och med en spårvägslinje kommer Dialoggatan att bli ett kollektivtrafiknära läge och därmed en central punkt i området. Den förbättrade kollektivtrafiken kan öppna för andra verksamheter i de centrala delarna av handelsområdet, som till exempel kontor, vilket skulle innebära att bebyggelsen får fler våningar. Föreslagen markanvändningen och exploateringsgrad medger en kombination av handel och kontor vilket kan innebära handel i de nedre våningarna och kontor ovanpå. Då Kungens kurva tillsammans med Skärholmen är utpekad som en regional stadskärna är det viktigt att området får en större blandning av verksamheter.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har gränsen mot Gömmarens naturreservat setts över och ny bebyggelse förslås kunna uppföras i det som idag ligger inom naturreservatets gränser, söder om Kungens kurvaleden. Det är viktigt att denna bebyggelse anpassas väl till naturreservatet och ges en utformning som innebär en övergång mellan Kungens Kurvas nuvarande bebyggelse och skogen i naturreservatet. Från naturreservatssidan ska inte bebyggelsen uppfattas som dominerande.

I öster gränsar planområdet till Segeltorps villaområde. Den bebyggelse som finns närmast villaområdet är något mer småskalig än den övriga bebyggelsen inom handelsområdet. Det är viktigt att den fortsätter att vara det för att övergången mellan handelsområdet och villaområdet inte ska uppfattas som alltför abrupt.

Den gestaltungsriktning som här har beskrivits rör i första hand handelsområdet där det med stor sannolikhet kommer att ske en snabbare utveckling av bebyggelsen. Det är inom handelsområdet som fler människor rör sig och därför är det av större

vikt att denna del av Kungens kurva får en skala som är mer utformad på besökarnas villkor. Gestaltningen för de byggnader med verksamheter som finns inom Kungens kurva kan ha en mer behovsanpassad utformning.

#### Mål och riktlinjer:

- Skapa storkvarter med märkesbyggnader i exponerade lägen och öka exploateringsgraden:
  - vilket synliggör mångfalden av handelskoncept i Kungens kurva
  - ger tydlig exponering längs med E4/E20 och Dialoggatan
  - ger god orienterbarhet och tydlig identitet
- Öka antalet mötesplatser i området, både på allmän och privat mark
- Bryt upp områdets storskalighet med en tätare gatustruktur som ger mindre mer lättöverskådliga kvarter
- Skapa en blandning av handel och kontor i området med en variation av byggnadernas höjder och utformning som skapar en mer spännande gestaltning.

## 2.5 Gator och trafik

Kungens kurvas gatustruktur föreslås i enlighet med planförslaget tydliggöras i form av ett storskaligt rutnät. Kompletterande länkar knyter samman det interna gatunätet. Den övergripande gatustrukturen ska bidra till orienterbarhet och god tillgänglighet. En logisk och överblickbar struktur stödjer viljan att skapa ett lättillgängligt handels- och verksamhetsområde. Alternativa färdvägar och gena länkar medför en högre grad av framkomlighet för trafikanterna.

### 2.5.1 Anslutningar till det regionala vägnätet

Kungens kurva ansluter till det regionala vägnätet i dess södra del genom trafikplats Lindvreten och i dess norra del med trafikplats Kungens kurva. Anslutningarna till E4/E20 behöver utvecklas till följd av existerande kapacitetsproblem vid befintliga trafikplatser. Kopplingen till det regionala vägnätet behöver tydliggöras och förbättringsalternativ vidarebearbetas för att hantera förväntad trafikökning samt skapa bättre orienterbarhet för trafik till och från området.

Huddinge kommun har tillsammans med Stockholms stad och Vägverket klarlagt hur området kan ansluta till Förbifart Stockholm. Genom arbetsplanen för Förbifart

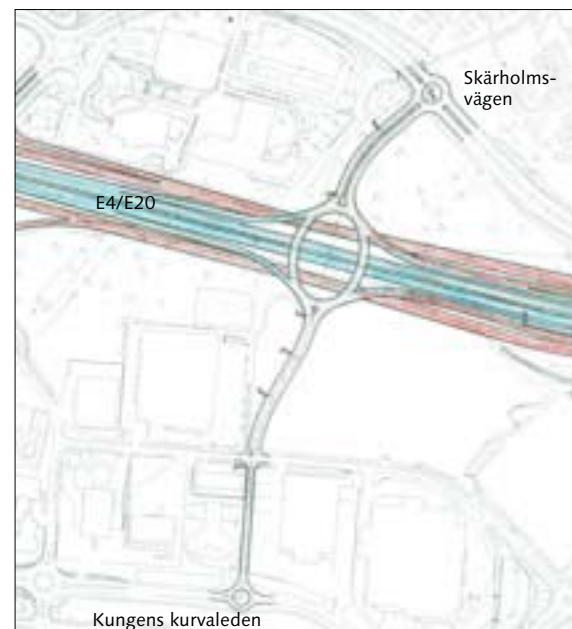


Bild 8. Illustration trafikplats Kungens kurva C. Källa: Vägverket.

Stockholm prövas en ny trafikplats i områdets centrala del; Kungens kurva C. Föreslagna trafikplatsen har en betydande avlastande funktion för området och skulle väsentligt bidra till ökad framkomlighet mellan det kommunala vägnätet och befintliga E4/E20 även om inte Förbifart Stockholm genomförs enligt gällande tidsplan.

Från den nya trafikplatsen vid E4/E20 leder en ny infartsgata in i området, korsar Månskärvägen och når fram till Kungens kurvaleden. Trafikplatsen ansluts norrut mot Skärholmsvägen. Denna nya gata blir en viktig tillfart till området och en central länk mellan Kungens kurva och Skärholmen. Gatan utformas med dubbla körfält för biltrafik i båda riktningarna samt en parallellgående gång- och cykelbana. Gatan förses även med trädrader på ömse sidor för att skapa karaktär åt gaturummet. En ny nord-sydlig koppling skapas därmed för gång-, cykel- och biltrafik vilket även förstärker vegetationssambandet mellan Gömmarens naturreservat och Sätterskogen/ Mälaren.

Strukturplan  
offentlig mark + kvartersmark

-  Kommungräns
-  FÖP-områdesgräns
-  Kvartersmark
-  Kvartersmark inom Naturreservat
-  Framtida överdäckningsområde
-  Torg / Park / Natur
-  Nyckelbiotop
-  Naturreservat
-  Förslag till ny gräns för Naturreservat
-  Nuvarande gräns för Naturreservat
-  Planerad spårvägsdragning
-  Planerat läge för spårvägsstation
-  Möjlig alternativ koppling
-  Nya / Ombyggda stråk



Bild 9. Föreslagen gatustruktur.

En förstudie har genomförts i syfte att finna bättre kopplingar mellan Kungens kurva och Skärholmen samt mellan området och E4/E20. En alternativ utformning av vägnätet skulle kunna innebära att Värbergsvägen i Skärholmen knyts samman med Smista Allé och Ekgårdsvägen. På så sätt skulle Kungens kurvas norra trafikplats kunna utvecklas för bättre tillgänglighet till området för såväl biltrafik som gående och cyklister. En bättre koppling mellan Kungens kurva och Skärholmen medför även att kollektivtrafiken får andra möjligheter att trafikera området.

Lindvretens trafikplats erbjuder relativt sett god framkomlighet för fordonstrafik. Då hela områdets södergående trafik hänvisas till Lindvreten har trafikplatsen dock tidvis kapacitetsproblem vilket medför ett behov av att på sikt förbättra framkomligheten i trafikplatsen. Möjligheter finns för viss kapacitetsförstärkning inom befintligt väg-område men om inte tidigare så kommer Förbifart Stockholm kräva att trafikplatsen byggs om, dels för att ge utrymme för ett breddat vägnät och dels för att förbättra framkomligheten.

#### Mål och riktlinjer:

- Skapa ytterligare en anslutningspunkt till området från E20 och Förbifart Stockholm.
- Kapacitetsförstärk trafikplats Kungens kurva och skapa bättre tillgänglighet mellan Kungens kurva och genom ett alternativt vägnät där Värbergsvägen i Skärholmen på ett bättre sätt knyts samman med Ekgårdsvägen.
- Utveckla Lindvretens trafikplats för bättre framkomlighet

#### 2.5.2 Gatustruktur i området

##### Huvudstruktur och hierarki

Planförslaget medger att områdets gatustruktur utvecklas och förstärks i syfte att uppnå en högre grad av tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. Det gäller såväl för rörelse till och från området samt för förflyttningar inom själva området.

Befintligt övergripande gatunät behålls och kompletteras med några nya viktiga stråk samt en ny trafikplats med anslutning till E4/E20 centralt i området. Gatustrukturen förtydligas genom ett tydligt hierarkiskt och mer lättorienterat gatunät. I syfte att öka rörligheten och tillgängligheten inom området förstärkts förbindelserna i framförallt öst-västlig riktning inom handelsområdet.

Gatustrukturen ska bidra till att göra området mer övergripligt, orienterbart och framkomligt. Områdets befintliga huvudstruktur behålls men förstärks. Huvudgatorna omringar storkvarteren och skapar attraktiva stråk med fokus på framkomlighet och orienterbarhet. Längs dessa rör sig trafikanterna i väl dimensionerade gatusektioner med separerade gång- och cykelbanor samt planterade trädalléer.



Bild 10. Trafikflödeskart för 2030 med Förbifart Stockholm utbyggd.



Butiksentréer lokaliseras till storkvarterens inre delar, längs kvarterens lokala entrégator. Härmed skapas förutsättningar för kunder och besökare att angöra butiker och verksamheter i en för dem anpassad miljö. De mindre entrégatorna utgör förbindelser mellan storkvarteren. Fokus ligger på ökad attraktion för gående att röra sig längs entrégator till fots, även mellan storkvarter, för att på så sätt minska antalet fordonsrörelser på kortare distanser. Butiksentréerna inne i kvarteren kompletteras med entréer ut mot gatan för som öppnar upp byggnaderna för förbipasserande

### *Trafikflöden och fördelning*

I och med planförslagets genomförande skapas en mer utvecklad gatustruktur och ett tydligare mer lättorienterat vägnät i området. Ytterligare en trafikplats samt förbättrad kapacitet i såväl Kungens kurvas som Lindvretens trafikplatser skapar goda förutsättningar för förbättrad framkomlighet till, från och inom området.

Förändrad markanvändning och en högre exploateringsgrad förväntas medföra att områdets besökstal fortsätter att stiga. Tillsammans med den allmänna årliga trafikökningen väntas trafiknätet i området utsättas för en fortsatt ökad belastning.

I ett nollalternativ där varken en ny trafikplats för Förbifart Stockholm byggs eller där några betydande kapacitetshöjande åtgärder genomförs i befintliga trafikplatser förväntas områdets trafikökning endast bli 5-10 procent fram till 2030. Befintliga kapacitetsproblem för fordonstrafiken förväntas hålla tillbaka en större utveckling. Om den nya trafikplatsen byggs och kopplar på befintliga E4/E20 (utan Förbifart Stockholm) samt Tangentvägen förlängs västerut förväntas trafiken till området öka med cirka 20 procent fram till 2030.

Den förväntade trafikökningen till och från området med ett maximalt utnyttjande av den fördjupade översiktsplanen bedöms bli kring 40 procent till prognosår 2030. Detta förutsätter dock att systemet kan hantera tillkommande trafik vilket endast synes möjligt med ytterligare en anslutning till E4/E20, sannolikt i form av Förbifart Stockholms trafikplats, samt att vägnätet inom området byggs ut i enlighet med planförslaget. Ökad mängd handel och upplevelser ger området en större kommunal och regional dragningskraft, vilket förväntas öka ännu mer med Förbifart Stockholm.

Trafikökningen i området kommer att variera utifrån tillkommande exploatering. Störst ökning förväntas längs de vägar som ligger i anslutning till ny bebyggelse.

Genom en mer omfattande och övergripande utbyggnad av området enligt planförslaget kan åtgärder för förbättrad kollektiv-, gång- och cykeltrafik genomföras. På så sätt skapas förutsättningar för ändrat färdmedelsval vilket förväntas medföra att den ökande biltrafiken kan hållas tillbaka till förmån för andra trafikslag och hållbara transporter.

### **2.5.3 Fastigheternas parkering, varumottagning, utfarter**

Parkering inom Kungens kurva ska i tillräcklig utsträckning anordnas på kvartersmark, företrädesvis i parkeringsdäck eller garage men i begränsad omfattning även som markparkering. Yteffektiva och trygga parkeringslösningar eftersträvas. Huddinge kommuns riktlinjer för parkering tillämpas för all ny exploatering. Parkeringar på fastighetsmark utformas så att befintliga ekdungar bevaras och skyddas, vilket ger området en starkare karaktär och är av värde för den biologiska mångfalden. Nya ekdungar planteras i ett oregelbundet mönster på parkeringarna för att knyta an till områdets befintliga landskapstyp och förstärka denna växtkaraktär. Etableringen bör ske med så kallade amträd, (ett snabbväxande träd som används som skydd när mer långsamväxande träd växer upp) för att långsiktigt ge kraftfullare ekar och öka den biologiska mångfalden. Parkeringsplatserna blir en del av områdets offentliga rum och ska ges mänskliga och rumsliga kvaliteter i skala och utformning.

För att området ska vara attraktivt för cyklister krävs väl placerade cykelparkeringar i anslutning till butikernas entréer. Cykelparkering ska anordnas inom fastigheten i tillräcklig omfattning med hänsyn till fastighetens beräknade och framtida behov. Vid ny och kompletterande bebyggelse ska särskild hänsyn tas till att cykelparkeringar anordnas. Dessa ska vara lättillgängliga, stödsäkra, väl dimensionerade samt ligga i nära anslutning till entréerna.

Varutransporter och inlastning bör ske från det övergripande gatunätet eller med anslutning till det övergripande gatunätet. Fastigheternas varumottagning ska tydligt separeras från dess entréer. Fastigheters utfarter mot det allmänna gatunätet ska tydliggöras samt ske över så kallade genomgående upphöjd gång- och cykelbana om sådan passerar utfarten.

#### **Mål och riktlinjer:**

- Säkerställ det övergripande gatunätet och skapa lokala entréstråk
- Komplettera saknade länkar och anpassa befintliga vägar enligt strukturplanen
- Säkerställ framkomlighet för tillkommande trafikflöden
- Säkerställ att relationen mellan fastighetsmark och allmän platsmark utformas enligt riktlinjer
- Skapa yteffektiva och trygga parkeringslösningar med mänskliga och rumsliga kvaliteter i skala och utformning
- Skapa attraktiva cykelparkeringar vid butiksentréer och andra viktiga målpunkter

#### **2.5.4 Gång- och cykelvägar**

E4/E20 utgör en befintlig barriär för fotgängare och cyklister som vill ta sig mellan Skärholmen och Kungens kurva. Nya gång- och cykelvägar planeras gå parallellt med den nya trafikplatsen, längs med spårvägsbron samt i höjd med Vårbergsvägen. Genom att möjliggöra flertalet nya passagepunkter under och över det statliga vägnätet befästs Kungens kurva – Skärholmen som ett sammanhållet område.

Viktigt för områdets utemiljö är att möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig tryggt och säkert inom området förbättras. Planförslaget medger separerade gång- och cykelvägar längs med gatunätet inom området. Det befintliga gång- och cykelnätet utvidgas med flertalet nya länkar samt medger förbättrad kvalitet och bredare sektioner för befintliga stråk. Planen vill underlätta för gående och cyklister att röra sig mellan butiker över korta avstånd på tillgängliga stråk och redovisar därmed behovet för detta syfte.

Flera av planens redovisade stråk ligger på fastighetsmark vilket medför att fastighetsägarna måste involveras för att dessa ska kunna iordningställas. En samordning måste även ske fastigheterna emellan för att möjliggöra en hög grad av tillgänglighet.

Förutsättningar ska skapas för gångtrafikanter att på ett trivsamt sätt kunna röra sig framför butiksentréer, runt om byggnaderna och mellan fastigheterna. Entréerna sammanbinds genom entrévägar vilket möjliggör ett så tillgängligt nät för gående att de med enkelhet kan parkera bilen vid en fastighet och till fots besöka olika anläggningar.

För cyklister erbjuds väl tilltagna cykelvägar utformade med omsorg för cyklisters krav på tillgänglighet och säkerhet. Genom området går även de regionala cykelstråken ”Södertäljestråket” i nordsydlig riktning och ”Gömmarstråket” i östvästlig riktning. Dessa stråk ska erbjuda extra god framkomlighet för långväga cyklister.

För att uppnå ett hållbart resande krävs det att förutsättningarna för alternativa färdmedel än bil förbättras. Förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter till/ från och inom planområdet, men även förbättrad kollektivtrafik, har betydelse för en hållbar utveckling. Förbättringarna avser inte bara framkomligheten utan även aspekter såsom säkerhet och attraktivitet. Gång- och cykelvägarna behöver till exempel ha bra belysning för att kännas trygga. Planförslaget skapar förutsättningar för detta.

Genom att gång- och cykeltrafiken medges en högre grad av fokus för resor till, från och inom området skapas en högre kvalitet för besökare. Förbättrade gång- och cykelstråk inom området gör det avsevärt enklare för besökare att röra sig mellan olika målpunkter inom området. Detta medför även att andelar kan tas av fordonstrafiken för resor inom området vilket förbättrar framkomligheten även för bil- och kollektivtrafikresor.

#### **Mål och riktlinjer:**

- Komplettera och bygg ut gång- och cykelvägnätet enligt strukturplan
- Beakta gående och cyklisters behov av tillgängliga stråk i detaljplaneläggning

### Gång- och cykelkarta

- Kommungräns
- FÖP-områdesgräns
- Cykelväg/cykelbana
- - - Cykelstråk i blandtrafik
- - - Södertäljestråket – huvudcykelstråk
- ..... Gömmarenstråket – huvudcykelstråk



Bild 11. Planerat gång- och cykelvägnät inom planområdet

## 22.5.5 Kollektivtrafik

### Busstrafik

Ur kollektivtrafiksynpunkt försörjs området i dagsläget genom busstrafik. Andelen besökare som färdas med buss till och från området är i dagsläget cirka 10 procent, vilket mätt i antal besökare är ett betydande antal. Områdets försörjning av kollektivtrafik är relativt god med en ökande andel resenärer. Det finns dock en potential för högre andel kollektivtrafikresenärer av områdets besöksandel. Behov finns av utökad kollektivtrafikförsörjning av området samt säkerställande av kollektivtrafikens framkomlighet.

Planförslaget medger en fortsatt trafikering med såväl lokalbussar som stombusslinjer. Ombyggnation och nybyggnation av länkar inom området ska ske med hänsyn tagen till kollektivtrafikens behov av framkomlighet och tillgänglighet. Lokalisering av nya busshållplatser ska ske i nära anslutning till butikscentréer med goda upptagningsområden.

I syfte att öka andelen kollektivtrafikresenärer behöver större vikt läggas på utformning av busshållplatser samt gångförbindelser från hållplatslägen till målpunkter inom området.

### Spårtrafik

Spårväg Syd avser gå mellan Älvsjö och Flemingsberg via bland annat Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva och Masmö. Genom spårvägen kopplas Kungens kurva och Skärholmens centrum väl samman. I Huddinge kommuns översiktsplan anges ett utrymme som reserivat för snabbspårväg. Spårvägens dragning genom området har därefter utretts i två skilda studier, vilka påvisat att reserivatet bör revideras.

Planförslaget redovisar en dragning där Spårväg Syd angör området norrifrån, från Skärholmen, på bro över E4/E20. Därefter fortsätter spårvägen på brokonstruktion parallellt med Dialoggatan för att i höjd med Månskärsvägen dyka ner i tunnel. Spårvägen fortsätter sedan söderut parallellt med Kungens kurvaleden och kommer upp i dagen i höjd med Månskärsvägens västra del för att därefter fortsätta till Masmö och Flemingsberg.

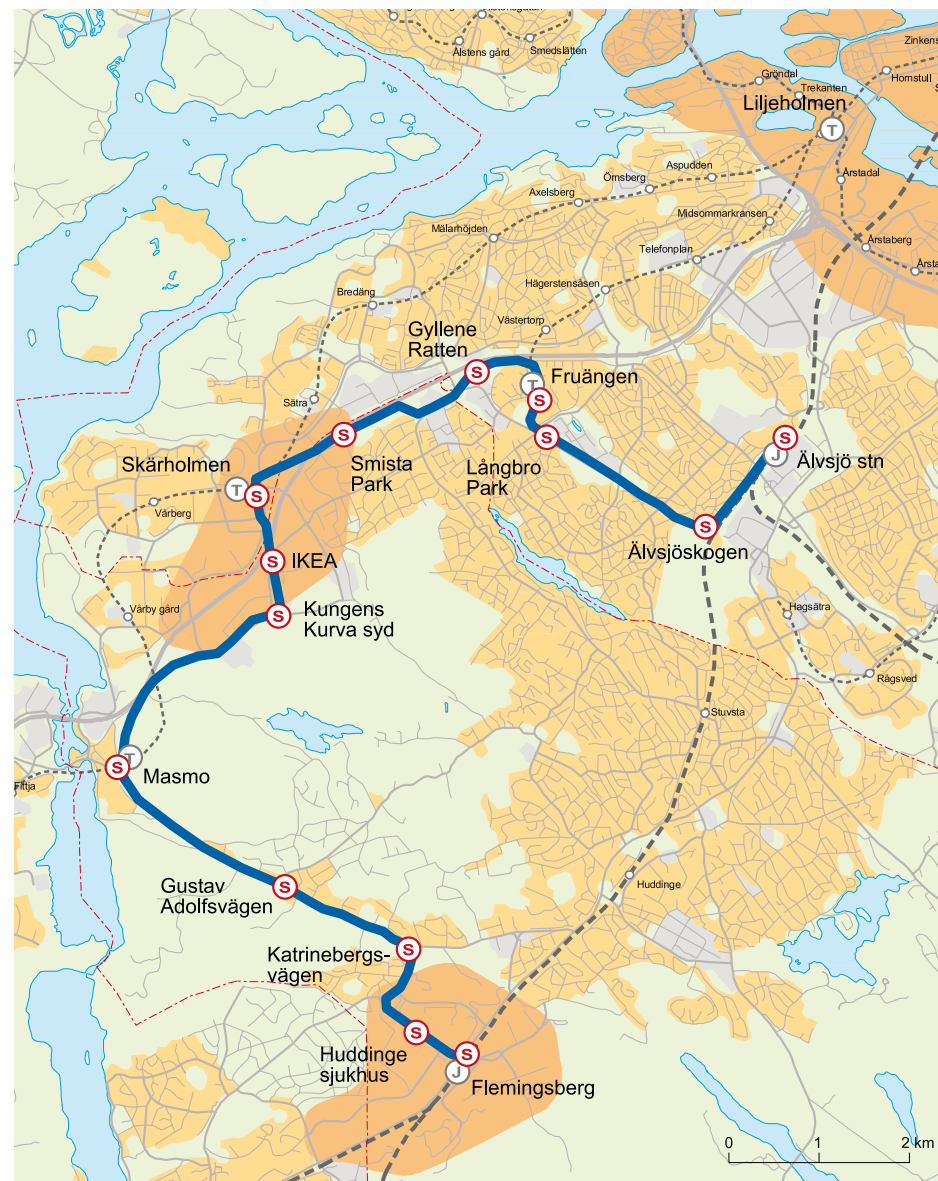


Bild 12. Spårväg Syd enligt idéstudie från 2002. Källa: Regionplanekontoret

Inom planområdet har snabbspårvägen två hållplatslägen. Ett hållplatsläge planeras i höjd med Tangentvägens förlängda angöring till Dialoggatan. Detta läge är mycket centralt och förväntas skapa förutsättningar för byte mellan spårväg och busstrafik. Uppagningsområdet är mycket gott för handelsområdets centrala del och acceptabelt för områdets östra delar. Ett andra hållplatsläge planeras i områdets södra del vid Kungens kurvaleden och medger på så sätt god tillgänglighet för verksamhetsområdets anställda och besökare men även för besökare till Gömmarens naturreservat.

För området har tidigare studerats möjligheten att trafikera Skärholmen – fastigheter i Kungens kurvas handelsområde med spårtaxi. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har frågan aktualiserats men för den närliggande framtiden avfärdats. Spårtaxi i området kräver ett positivt intresse hos berörda fastighetsägare då spår måste lokaliseras på fastighetsmark och hållplatslägen bör ligga i direkt anslutning till fastigheternas entréer. Intresse för vidare utredning i denna fråga synes inte finnas i dagsläget. Planförslaget omöjliggör dock inte att spårtaxi åter kan aktualiseras för genomförande.

#### Mål och riktlinjer:

- Reservera tillräckligt med plats för en utbyggnad av snabbspårvägen genom området
- Dimensionera huvudgator för busstrafik
- Lokalisera nya hållplatslägen i anslutning till målpunkter
- Vidareutveckla möjligheterna för spårtaxi om detta aktualiseras av områdets fastighetsägare

## 2.6 Parkstråk och mötesplatser

Förslaget innebär att östvästliga gång- och cykelstråk inne i planområdet förstärks och tydliggörs för att utgöra attraktiva och trygga alternativ till befintliga stråk. Dessa ligger idag relativt jämt fördelade över planområdet, varav flertalet längs med befintliga gator inom planområdet.

Några gator inom planområdet föreslås utformas som parkstråk i öst-västlig riktning, längs dessa stråk skapas lokala mötesplatser på kvartersmark. Stråken bör få en tydlig

och omsorgsfull gestaltning med hjälp av exempelvis markbeläggning, belysning och skyltning. Detta ger en mer omsorgsfull och stadsmässig karaktär till Kungens kurva och ökar attraktiviteten att röra sig till fots och med cykel inom området. Förbättrade parkstråk gör även området tryggare och mer tillgängligt för alla besökare och förbättrar orienterbarheten.

Månskärsvägen är tänkt som den i området mest centrala öst-västliga förbindelsen. Gröna torg och knutpunkter längs gatan skapar en sammanhängande grönstruktur och förutsättningar till mötesplatser. Eventuella bergskärningar längs sträckor av gatan kan ge variation åt gaturummet.



Bild 13. Mötesplatser längs Månskärsvägen och Tangentvägen.

Tangentvägen ligger i förlängningen av en öst-västlig dalgång, ett låglänt område med avrinning från Långsjön och från delar av Kungens kurva. Två färskvattenkulvertar från Mälaren går genom stråket, vilket gör att det inte är möjligt att bebygga. Tangentvägen blir en av områdets öst-västliga kommunikationslänkar för fotgängare, cyklister, bil och buss. Landskapets struktur tydliggörs genom att stråket görs till parkmark och genom att grönstruktur och vattenflöden förstärks och synliggörs. Området är viktigt för omhändertagande av dagvatten där viss möjlighet ges till fördröjning och viss rening. Omhändertagande av dagvatten måste också ske inom varje fastighet. Öppna



Bild 14. Några gator inom planområdet föreslås utformas som parkstråk. Området kring den framtida spårväghållplatsen blir en viktig mötesplats i området.

diken/kanaler/dammar skapar förutsättningar för fågelliv och allmän ökad biologisk mångfald. Två befintliga dungar med ekar länkas samman med nya träd. Förbättrad kontakt med IKEA:s område och söderut skapas genom nya offentliga plaster, tydliga gångstråk och lockande samlingspunkter med plats för aktivitet och rekreation. Stråket ska vara funktionellt för kommunikation och vackert utformat. Vattnet ska ses som en visuell kvalitet.

Där Tangentvägen föreslås ansluta till Dialoggatan och intill den framtida spårväghållplatsen ges goda förutsättningar för möten och folkliv. Platsen kan bli en central och viktig mötesplats i området och bör ges en tydlig och gestaltad utformning.

#### Mål och riktlinjer:

- Skapa offentliga parkstråk och lokala mötesplatser
  - ger god tillgänglighet och god orienterbarhet till Gömmarens naturreservat
  - ger vistelse och rekreationskvaliteter
  - skapar en mångfald av attraktioner
- Bind samman områdets olika delar med nya stråk
- Skapa tydliga och trygga stråk
- Bilda en sekvens av informella mötesplatser och gröna rum

## 2.7 Riktlinjer för olika delområden

### 2.7.1 Utmed E4/E20

#### Funktion

Området utmed den statliga E4/E20 domineras av vägen som dels delar den regionala kärnan i två delar, dels bidrar till områdets attraktivitet. Tre trafikplatser kopplar samman Kungens kurva med vägen och med Skärholmsidan. Den planerade Förbifart Stockholm gör att området får ännu bättre anknypningar och ett mer centralt läge i regionen. Området kring E4/E20 är den regionala stadskärnans skyltfönster mot en av de viktigare infarterna till centrala Stockholm

För gång- och cykeltrafikanterna utvecklas förbindelserna över E4/E20 så att det blir tydligare, mer säkra och trevligare att röra sig mellan Skärholmen, Värby gård och Kungens kurva. Även Spårväg Syd innebär en ny koppling över vägområdet.

### *Gestaltning*

Byggnaderna utmed E4/E20 bör få en mer framträdande utformning för att göra reklam för den regionala stadskärnan. Området tål en mer storskalig utformning med märkesbyggnader som tillsammans kan bilda en entré inte bara till Kungens kurva utan även till Stockholm. Byggnaderna bör få en tät och hög struktur som förutom exponeringen mot vägen även kan bidra till en bättre luftmiljö inom Kungens kurva då bebyggelsen innebär ett effektivt hinder för de partiklar som bildas på vägen och försämrar som bidrar till en dålig luftkvaliteten inom Kungens kurva.

### **2.7.2 Dialoggatan**

#### *Funktion*

Dialoggatan utgör tillsammans med Smistavägen och den nya infartsgatan områdets stomme för resor i nordsydlig riktning. Dialoggatan förstärks som centralt tydligt stråk genom dess strategiska läge, den parallellgående spårvägen och pågående utveckling av intilliggande fastigheter.

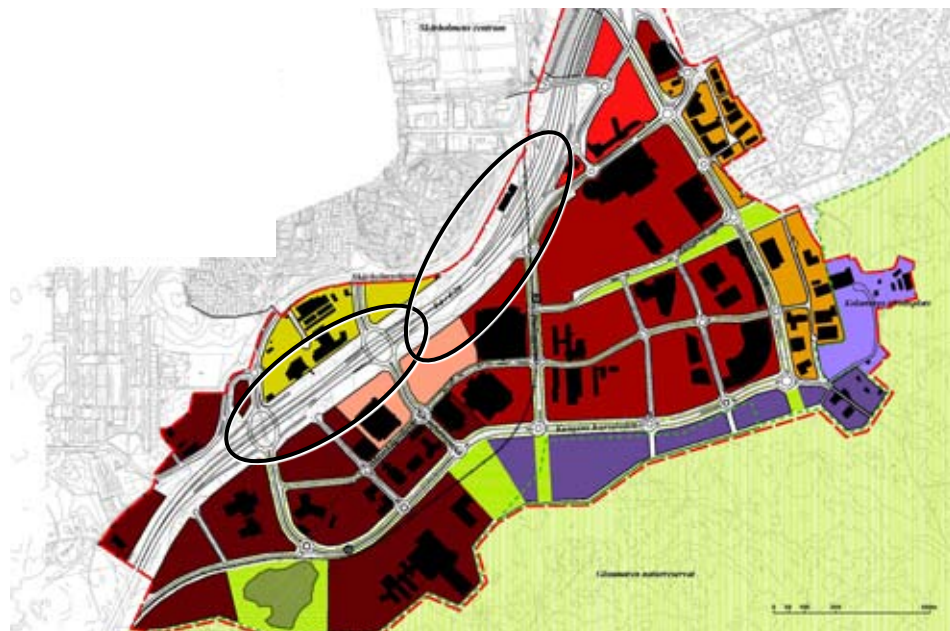


Bild 15. Området utmed E4/E20.

Dialoggatan ska vara ett huvudstråk både för bilar, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Dialoggatan avses utvecklas för mer attraktiva funktioner, framkomlighet samt tillgänglighet.

Dialoggatan medger utrymme för Spårväg Syd att gå parallellt med gatan med en framtida centralt belägen hållplats i höjd med Heron City. Kring hållplatsen ges förutsättningar för möten och folkliv. Den planerade spårvägsbron kommer även att rymma en intilliggande gång- och cykelförbindelse vilken skapar ytterligare ett kommunikationsstråk mellan Skärholmen och Kungens kurva.

#### *Gestaltning*

Gatan är även en knutpunkt för övrig kollektivtrafik samt innehåller viktiga fotgängar- och bilentréer vilket möjliggör att en betydande mötesplats kan skapas i gatans centrala delar. Passage över Dialoggatan vid spårväghållplatsen utformas på



Bild 16. Området kring Dialoggatan.

fotgängarnas villkor och förbättrar förutsättningarna för flöden och kontakt i östvästlig riktning, mellan Heron City i väst samt IKEA och KF Fastigheters markområde öster om Dialoggatan.

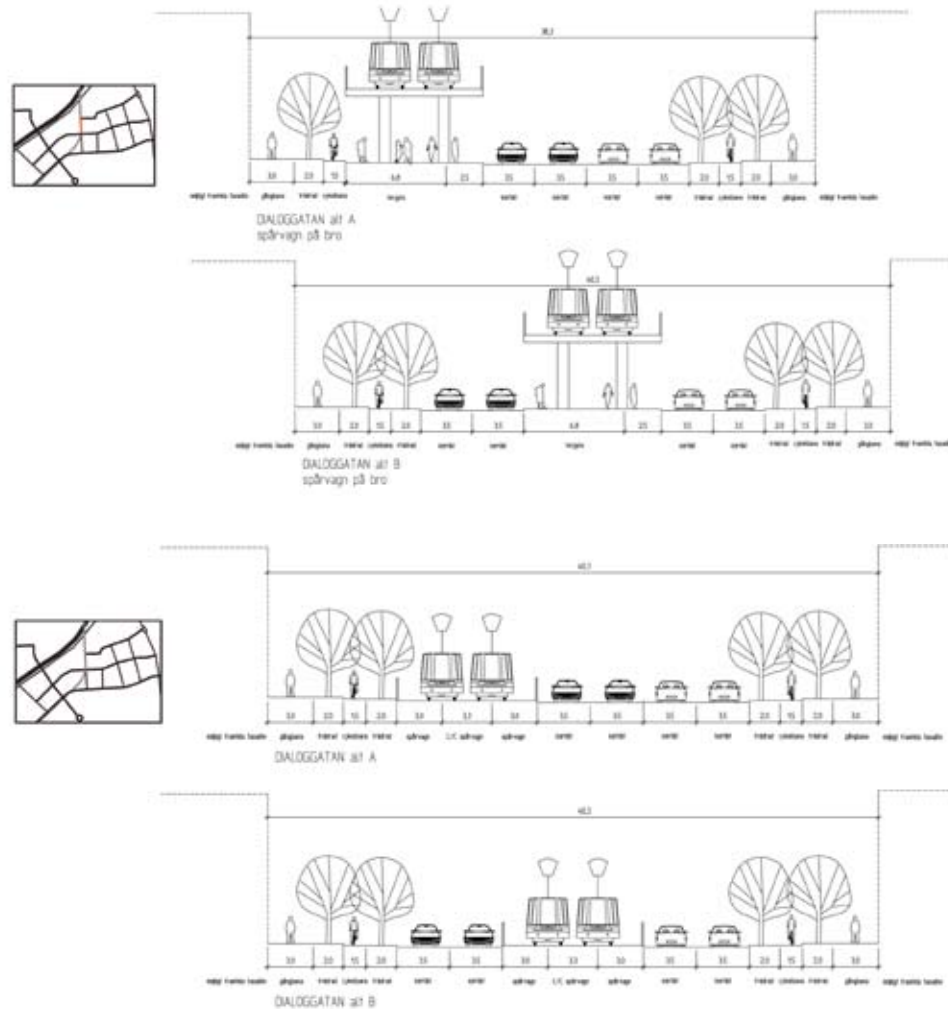


Bild 17. Möjlig utformning och förslag på sektioner för Dialoggatan

Dialoggatan kommer att få en betydligt mer central roll i Kungens kurva med utvecklingen av närliggande fastigheter, Spårväg Syd samt den nya trafikplatsen. Dialoggatan kan tack vare dess närhet till spårvägen bli attraktiv för andra verksamheter än handel, såsom kontor, vilket tillsammans med det centrala läget gör att bebyggelsen här kan bli i flera våningar. Dialoggatan kommer att få ett tydligt gaturum där människor rör sig till fots till och från kollektivtrafiken och butikerna. Därför är det viktigt att nya byggnader får en gestaltning som är lockande även för dem som rör sig till fots. Det centrala läget samt att området ligger i blickfånget från E4/E20 gör att märkesbyggnader kan utvecklas och en mer uppseendeväckande arkitektur i och med detta.

Korsningen Dialoggatan och Tangentvägens förlängning kommer att bli en viktig knutpunkt i området med planerat hållplatsläge för spårvägen och korsande bil och gång- cykelstråk. Här skapas ett torgrum som kommer att fungera som en mötesplats i området.

### 2.7.3 Tangentvägen



Bild 18. Området kring Tangentvägens förlängning.



### *Funktion*

Tangentvägen förlängs fram till Dialoggatan och skapar därmed ett centralt attraktivt exponeringsstråk med anslutning till det framtida stationsläget för Spårväg Syd. Stråket blir en tydlig öst-västlig förbindelse för bil- och kollektivtrafik samtidigt som det skapar en central lunga för fotgängare och cyklister då vägen fördelas mellan vattenspeglar från dagvattendiket och träd vilket skapar ett grönt stråk med vistelsekvaliteter. Vägens geografiska läge medför en skarp tydlighet och en orienterbarhet vilket bidrar till en klart förbättrad framkomlighet för områdets interna trafik.

### *Gestaltning*

Fasaderna utmed Tangentvägen utformas i flera våningar och med möjlighet att exponera sig och bjuda in till shopping för såväl bil- som fotgängarkunder. Tangentvägen kommer att bli en central gata i området med många verksamheter och kunder vilket kommer att innebära ett ökat behov för verksamheterna att exponera sig åt detta håll. En framtida utveckling med högre exploatering och därmed fler våningar uppmuntras.

Landskapets struktur tydliggörs genom att stråket görs till parkmark och genom att grönstruktur och vattenflöden förstärks och synliggörs. Dessa tankar utsträcks i stråkets förlängning öster om Smistavägen. Omhändertagande av dagvatten sker här



Bild 19. Området kring Månskärsvägen.

och viss möjlighet ges till fördröjning och rening. Öppna diken/kanaler/dammar skapar förutsättningar för fågelliv och allmän ökad biologisk mångfald. Två befintliga dungar med ekar länkas samman med nya träd.

### **2.7.4 Månskärsvägen**

#### *Funktion*

Månskärsvägen förlängs och skapar områdets centrala öst-västliga förbindelse. Utifrån detta centrala stråk finns kopplingar till områdets olika delar vilket medför att kunder, i bil eller till fots, smidigt kan cirkulera och röra sig mellan storkvarteren. Stråket skall vara attraktivt för gång-, och cykeltrafikanterna. För de senare sker i detta stråk kopplingen till de regionala näten.

Gatan utformas med en relativt smal sektion med ett körfält i vardera riktning samt vänstersvängkörfält vid behov, trädplantering och kantstensparkering längs vissa delsträckor. Gröna torg och knutpunkter längs gatan skapar en sammanhängande grönstruktur och förutsättningar till mötesplatser. På så sätt bidrar utformningen till att sätta fotgängarna i centrum.



Bild 20. Inspirationsbild från Hammarby sjöstad.

### Gestaltning

Fasader i 2-4 våningar längs gatan utformas med möjlighet att exponera sig men viktigast är att utformningen sker på fotgängarnas villkor. Gröna torg och knutpunkter längs



Bild 21. Förslag till sektioner för Månskärsvägen

gatan skapar en sammanhängande grönstruktur och förutsättningar till mötesplatser. Eventuella bergskärningar längs sträckor av gatan kan ge variation åt gaturummet. En genomgående tydlig gatusektion går på delar av sträckan in på nuvarande fastighetsmark.

### 2.7.5 Nya infartsgatan

#### Funktion

Infartsgatan från områdets nya trafikplats får en viktig funktion som nord-sydligt, tydligt huvudstråk och tillfart till området. Infartsgatan är en nödvändig ny entré till området vilket medger god framkomlighet för besökare som anländer till området från såväl Förbifart Stockholm som E20. Gatan blir även en central länk mellan Skärholmen och Kungens kurva. Stråket blir ny nord-sydlig koppling för rekreation/gång- och cykeltrafik mellan Sätterskogen och Gömmarens naturreservat.

#### Gestaltning

En tät, hög bebyggelse i 6-2 våningar i sjunkande skala från E4/E20 exponerar området för förbipasserande och bidrar till en förbättrad luftkvalitet inom Kungens



Bild 22. Området kring den Nya infartsgatan.

kurva. Gatan förses med dubbla trädrader på ömse sidor för att ge gatan karaktär och för att förstärka vegetationssambandet mellan Gömmarens naturreservat och Sätmaskogen/Mälaren.

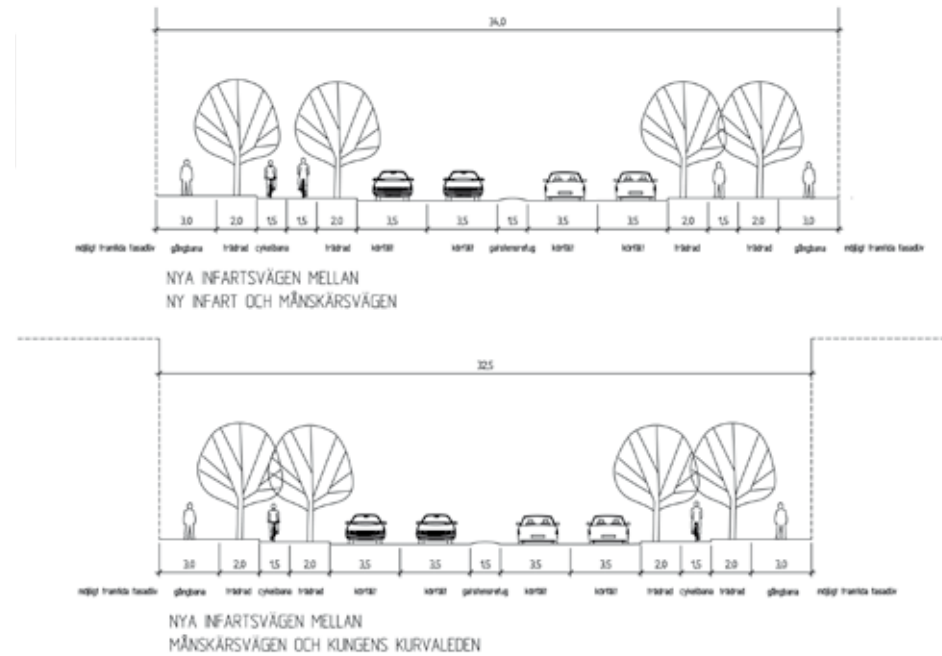


Bild 23. Förslag till sektion för Nya infartsgatan

## 2.7.6 Västra och östra tvärgatorna

### Funktion

De nya tvärgatorna centralt i handelsområdet skapar viktiga kopplingar i nord-sydlig riktning i planstrukturen i syfte att öka flexibiliteten och orienterbarheten i Kungens kurva. Länkarna har funktion som interna tvärkopplingar vilket medger en bättre fördelning av trafiken i området och genare länkar för oskyddade trafikanter. Gatorna är även funktionsstråk för nödvändiga verksamheter som distributionstrafik med mera

### Gestaltning

För att bidra till områdets grönstruktur/biologiska mångfald bör gatorna vara trädplanterade. Inbyggda eller öppna varumottagningar ligger enkelt tillgängliga mot dessa stråk.



Bild 24. Områden kring Västra och Östra tvärgatan.

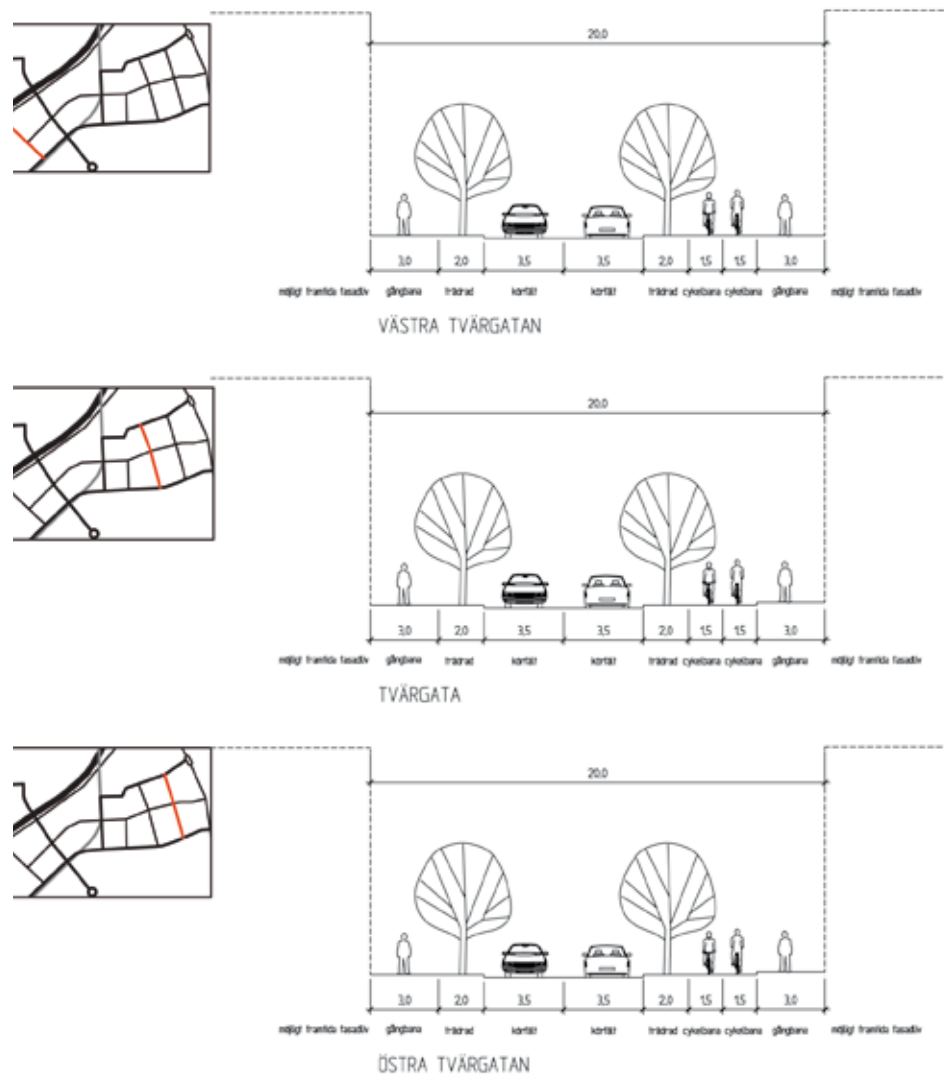


Bild 25. Förslagna sektioner för Västra tvärgatan och Östra tvärgata

## 2.7.7 Kungens Kurvaleden



Bild 26. Området vid Kungens kurvaleden.

### Funktion

Kungens kurvaleden sluter systemet i områdets södra del med primär funktion som huvudgata med god framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper. Leden är en effektiv avsökningsgata där man får en överblick över utbudet i Kungens kurva. Utformningen medger hög kapacitet med dubbla körfält i respektive riktning. Från Kungens kurvaleden fördelar tvärgående matargator smidigt ut trafiken i systemet.

### Gestaltning

Kungens kurvaleden omformas som esplanad, vars skala och rumslighet hålls mänsklig med dubbla trädrader längs de kompletterande gång- och cykelbanorna vilket förstärker områdets grönstruktur. Kungens kurvaleden medges utrymme att på delar av sträckan anläggas med parallellgående lokalgator för uppsamling av fordonstrafik till och från fastighetsmark.

Kungens kurvaleden omgärdas av 2-4 våningsfasader som därefter sjunker i skala mot naturreservatet. Med ny bebyggelse söder om leden får leden en helt annan karaktär av att befinna sig mitt i området snarare än i utkanten. Skala och rumslighet på den

breda gatan hålls mänsklig med dubbla trädader längs gång- och cykelbana. Trädplanteringar med dubbla trädader förstärker områdets grönsstruktur.

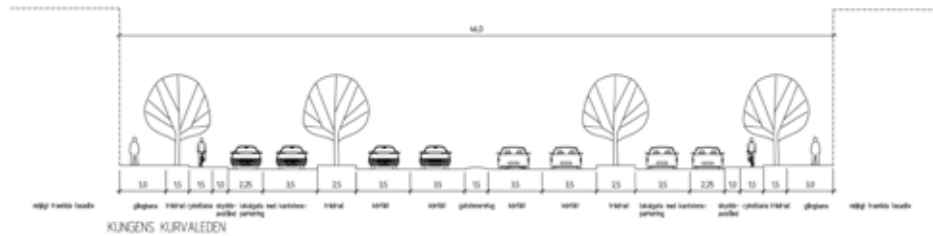


Bild 27. Förslag sektion Kungens kurvaleden

### 2.7.9 Lindvreten

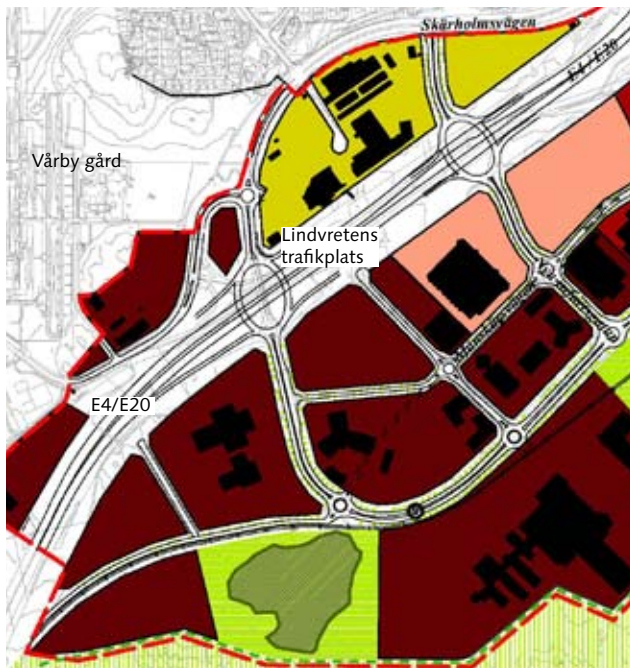


Bild 28. Området vid Lindvretens trafikplats.

#### Funktion

Lindvreten är områdets södra tillfart. God framkomlighet och orienterbarhet eftersträvas i anslutning till det statliga vägnätet. Trafikplatsen medger en välkomnande entré för den regionala stadskärnans södra port.

I Lindvretens norra del separeras trafikantgrupperna längs Skärholmsvägen och Vårby allé genom parallellgående trädplanteringar. Verksamhetsområdet möter angränsande bostadsområden med en tydlig avgränsning i dess funktion och utbud.

I Lindvretens södra del går Kungens kurvaleden som en tydlig huvudgatan österut. Väster om Kungens kurvaleden medges nya lokalgator vilka i huvudsak fungerar som angor för tillkommande verksamheter. Gatorna medges en mer lågmäld karaktär. Lindvretens södra del förbinds med Masmo genom såväl gång- och cykelstråk som Spårväg Syd.

#### Gestaltning

Norr om E4/E20 knyts verksamhetsområdet samman med bostadsbebyggelsen i Vårby gård genom ny föreslagen exploatering. En avtrappning sker från den högre bebyggelsen kring E4/E20 och den mer lågmälda bostadsbebyggelsen norr om Skärholmsvägen

### 2.8 Integrering med omgivningen

Kungens kurvas integrering med sin närmaste omgivning behöver bli bättre. Förbättrade samband med Skärholmen är särskilt viktigt för den regionala stadskärnans utveckling. Tillsammans med Stockholms stad har en sammanbindning av Kungens kurva – Skärholmen över E4/E20 vid i höjd med Skärholmens centrum. Till en början endast som en breddad bro med plats för gång- och cykeltrafikanter och biltrafik i bägge riktningarna. I takt med att områdets fortsatta utveckling kan bebyggelsen på bägge sidor om E4/E20 närma sig varandra och på sikt länkas samman med varandra genom en överbyggnad över E4/E20. Överbyggnaden kan innehålla kommersiella lokaler, bostäder, park-/grön-/aktivitetsstråk. Fortsatta utredningar krävs för ställningstagande till slutlig markanvändning, exploateringsgrad och genomförande av den föreslagna överbyggnaden. Den nya trafikplatsen vid E4/E20 innebär också att Kungens kurva och Skärholmen kan knytas närmare varandra såväl för gång- och cykeltrafikanter som för de som färdas med bil. Spårväg Syd spelar

en viktig roll för att knyta samman den regionala stadskärnan och en gång- och cykelväg längs spårvägsbron kommer att göra det lättare att gå och cykla mellan Kungens kurva och Skärholmen.

Även förutsättningarna för en sammanbindning av Kungens kurva och Vårby gård har studeras liksom vilka kopplingar i form av gångstråk mm som bör finnas mellan Kungens kurva och Segeltorp. Mellan Kungens kurva och Segeltorp föreslås inga nya kopplingar utan befintlig gatustruktur bedöms tillräcklig för att uppfylla önskvärd tillgänglighet och sammankoppling med Kungens kurva.

Mellan Kungens kurva och Vårby gård har förutsättningarna att bygga samman områdena med en ny vägförbindelse över E4/E20 studerats. Det har dock visat sig svårt att genomföra på grund av befintliga nivåskillnader och att en sådan vägförbindelse skulle hamna alltför långt söder om planområdet och då inte utgöra något attraktivt stråk för boende i Vårby gård. För att bättre knyta samman områdena föreslås i planen istället att området från Lindvretens trafikplats och söder ut längs med Vårby allé/Duvbergsvägen komplettering med bebyggelse för verksamheter. Viss komplettering av befintliga gång- och cykelvägar skulle också kunna öka tillgängligheten längs Vårby allé.



Bild 29. Föreslagen överdäckning av E4/E20.



Bild 30. Föreslagna bebyggelseområden längs Vårby allé/Duvbergsvägen.

### Mål och riktlinjer

- Länka samman Skärholmen och Kungens kurva, till en början endast för gång- och cykel- och biltrafik och på sikt även spårtrafik
- På längre sikt bygga samman Skärholmen och Kungens kurva genom en överbyggnad över E4/E20
- Koppla samman Vårby gård med Kungens kurva genom ny bebyggelse längs Vårby allé/Duvbergsvägen

## 2.9 Grönstruktur

Områdets grönstruktur behöver tydliggöras och förstärkas. Med en serie av befintliga och nya gröna parkrum, trädrader och gröna stråk binds planområdets delar samman och kopplar till omgivningen. Områdets historiska karaktär av ett typiskt landskap för Södertörn med öppna fält och ängar blandat med moränkullar med skogsdungar och sammanhängande skogspartier av blandskog skall i möjligaste mån leva vidare. Det är viktigt att låta de få kvarvarande typiska landskapselement (ett antal kullar med vackra, stora ekar) som finns ge området en anknytning till den ursprungliga landskapstypen. Viktigt är också att utveckla tydliga entréer till Gömmarens naturreservat.

Planförslaget innebär att den tidigare kontakten mellan Gömmarens naturreservat och Sätterskogens naturreservat till viss del kan återtas. Det blir möjligt genom den gång- och cykelförbindelse som föreslås längs infartsgatan från den nya trafikplatsen, över E4/E20, vidare bort mot Skärholmsvägen och som sedan passerar genom park- och grönstråk i Vårberg.

Förslaget omfattar också en ny gräns för Gömmarens naturreservat vid Kungens kurvaleden, se vidare avsnitt 2.10.

Månskärsvägen är tänkt som en centrala öst-västliga förbindelsen genom området. Trädplanteringar, gröna torg och knutpunkter längs gatan skapar en sammanhängande grönstruktur och förutsättningar till mötesplatser.



Bild 31. Fördjupad översiktsplan, grönstruktur

Tangentvägen ligger i förlängningen av en öst-västlig dalgång, ett låglänt område med avrinning från Långsjön och från delar av Kungens kurva. Två färskvattenkultvertar från Mälaren går genom stråket, vilket gör att det inte är möjligt att bebygga. Tangentvägen blir en av områdets öst-västliga kommunikationslänkar för fotgängare, cyklister, bil och buss.

Landskapets struktur tydliggörs genom att stråket delvis görs till parkmark och genom att grönstruktur och vattenflöden förstärks och synliggörs. Inom det park-/naturmarksområde som föreslås öster om Smistavägen föreslås att en dagvattendamm anläggs i enlighet med vad som föreslås i dagvattenutredningen. Parkeringar på fastighetsmark utformas så att befintliga ekdungar bevaras och skyddas, vilket ger området en starkare karaktär och är av värde för den biologiska mångfalden. Nya ekdungar planteras i ett oregelbundet mönster på parkeringarna för att knyta an till områdets befintliga landskapstyp och förstärka denna växtkaraktär. Ekdungar på de stora parkeringsytorna bidrar till en bättre grönstruktur och ett bättre klimat. Etableringen bör ske med amträd för att långsiktigt ge kraftfullare ekar och öka den biologiska mångfalden.

Befintliga entréer till Gömmarens naturreservat vid Kungens kurvaleden och vid Rytthalsvägen utvecklas och göras mer synliga och tillgängliga för besökare. Med gator i nord-sydlig riktning, exponerade entréer med tydligare skyltning och bättre parkeringsmöjlighet blir Gömmarens naturreservat mer tillgängligt för rekreation. Gröna länkar leds från Gömmarens naturreservat via trädplanterade gator och gröna platser till kringliggande grönstruktur. Med en ökad tillgänglighet till Gömmarens naturreservat ges ett mervärde för handelsverksamheten respektive rekreationsområdet, där de dubbla målpunkterna kan förstärka varandra. En ny huvudentré samt flera nya mindre entréer till naturreservatet från Kungens kurva skapas med gång- och cykel-förbindelser, en möjlig informationspaviljong och ett utökat antal parkeringsplatser. Denna ökade tillgänglighet ger förutsättningar för fler besökare till Gömmaren-området.

I grönstrukturen ingår ett våtmarksområde i sydvästra delen av planområdet. Våtmarksområdet har dels mossekaraktär med glest växande tallar, dels är det ett alkärr med välutvecklade alsocklar. Våtmarken är klassad som nyckelbiotop av skogsvårdsstyrelsen och ska bevaras.

### Mål och riktlinjer:

- Länka samman och förstärk de nord-sydliga och öst-västliga gröna sambanden
- Tillvara ta befintliga gröna miljöer och dess naturvärden
- Bevara strukturerande och karaktärsskapande träd inom området
- Utveckla nya gröna kvalitéer
- Skapa en ny och tydligare entré till naturreservatet Gömmaren
- Ta tillvara och utveckla det öst-västliga dagvattenstråket. Det öppna vattnet med dess växtlighet ger, förutom en fördröjning av dagvatten, en positiv förstärkning till stråkets grönstruktur.

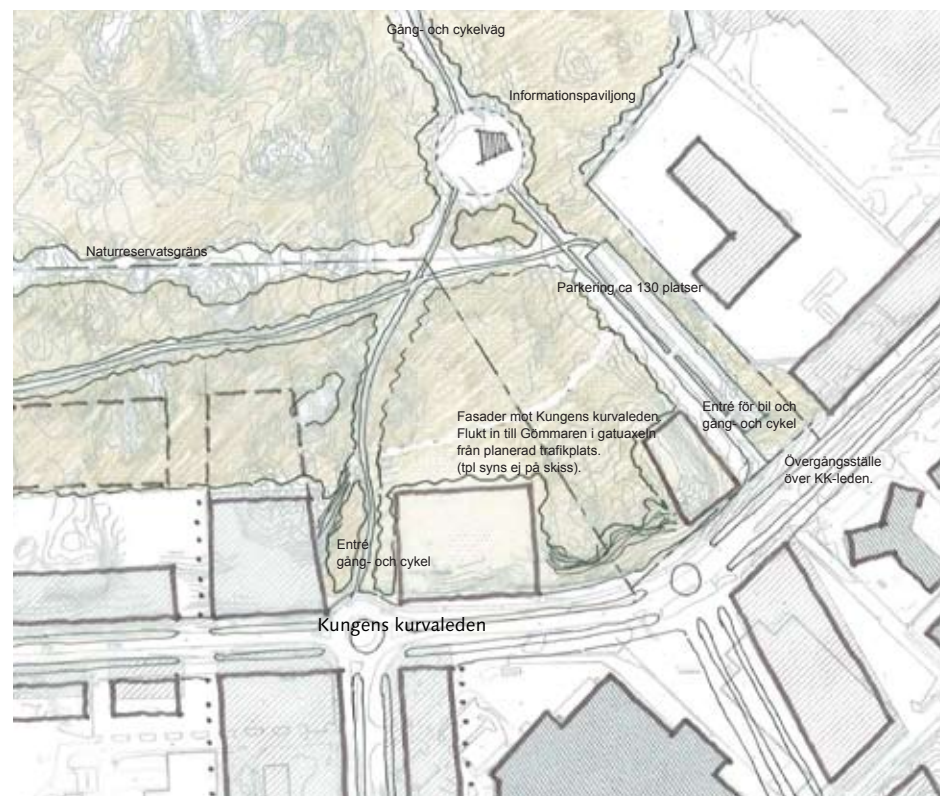


Bild 32. Illustration av entré till Gömmarens naturreservat vid Kungens kurvaleden.



## 2.10 Ändrad gräns för Gömmarens naturreservat

Kungens kurva gränsar i söder till Gömmarens naturreservat. Naturreservatet ingår i den så kallade Bornsjökilen som sträcker sig i öst-västlig riktning söder om Mälarens strand.

För utvecklingen av den regionala stadskärnan Kungens kurva – Skärholmen är det viktigt att det finns goda etableringsmöjligheter för nya verksamheter. Naturreservatsgränsen ligger på en sträcka i direkt anslutning till Kungens kurvaleden, vilket innebär att det idag inte finns möjlighet för etablering av olika funktioner på denna sida av Kungens kurvaleden. För att utnyttja den befintliga vägen på ett effektivt sätt skulle naturreservatsgränsen kunna ändras och viss exploatering kunna medges. Som kompensation föreslås naturreservatet utvidgas med ett område mellan Masmö och Flottsbro. Detta skulle leda till att Kungens kurva kan fortsätta att utvecklas samtidigt som naturreservatet tillförs såväl yta som nya kvaliteter med avseende på det rörliga friluftslivet och den biologiska mångfalden. Med anledning av ovanstående beslöt Huddinge kommunstyrelse 2005 att ett förslag till utvidgning av Gömmarens naturreservat med ett område mellan Masmö och Flottsbro samt upphävande av delar av naturreservatet närmast Kungens kurva skulle utarbetas. För de delar som berör Kungens kurva har arbetet utförts inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

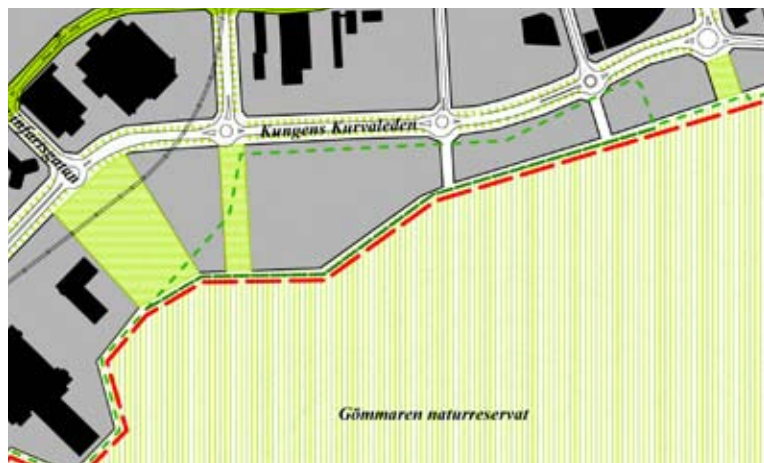


Bild 33. Förslag till ändrad gräns för Gömmarens naturreservat

Den nya gränsen har tagits fram genom att utifrån naturreservatets värden hitta en möjlig avgränsning som tar hänsyn till biologiskt rika miljöer samt för friluftslivet viktiga portar, stråk och leder. I öster följer gränsen den naturliga leden in i området samt lämnar ett ädellövparti med bland annat ek orörd. I västra delen lämnas ett grönstråk där den absolut viktigaste porten i området ligger. Själva entréporten föreslås inte ingå i naturreservatet utan detaljplanläggas som allmän plats/naturmark. Detta för att underlätta iordningställandet av entrén med till exempel informationspaviljonger, parkeringsplatser mm. Det är viktigt att entrén in i Gömmarområdet är inbjudande för att ge den rätta upplevelsen av ett grönt stråk.

### Mål och riktlinjer:

- Gränsen för Gömmarens naturreservat ändras enligt planförslaget
- Naturreservatet utvidgas istället med ett område mellan Masmö och Flottsbro
- Porten till naturreservatet vid Kungens kurvaleden detaljplanläggs för allmän plats/naturmark och iordningställs med erforderliga anläggningar så att entrén till Gömmarens naturreservat synliggörs för besökare
- Målsättning bör vara att den fördjupade översiktsplanen inte försämrar ljudmiljön i naturreservatet

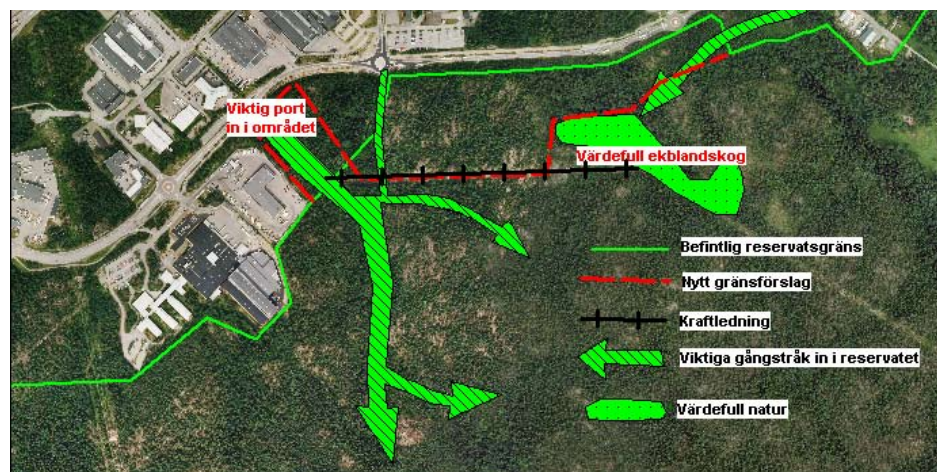


Bild 34. Viktiga förutsättningar att beakta vid en ändring av gränsen för Gömmarens naturreservat.

## 2.11 Ett mer hållbart Kungens kurva

Planförslaget medför en utökning av handel och verksamheter. Detta leder till ökade transporter till/från och i området vilket bland annat medför försämrad luftmiljö och ökat trafikbuller, klimatpåverkan, ökad hårdgjord yta och ianspråktagande av naturmark för bebyggelse. Utveckling och tillväxt i de regionala stadskärnorna är positivt för hela Stockholmsregionen men innebär för Kungens kurva en ökad påverkan lokalt. Att fokusera på miljöfrågorna i planering och genomförande, med målet att de föreslagna förändringarna ska ge så liten negativ miljöpåverkan som möjligt, ger bättre förutsättningar att möjliggöra en hållbar utveckling för området.

I samband med att nya detaljplaner tas fram i Kungens kurva kommer miljökonsekvenserna att utredas genom den process som kallas miljöbedömning i enlighet med plan och bygglagen och miljöbalkens bestämmelser. Kommunfullmäktige har antagit Lokal Agenda 21 för kommunen. Visionen i Agenda 21 är att "Huddinge skall vara ett långsiktigt hållbart, kretsloppsanpassat och trivsamt samhälle". Ett viktigt mål i en hållbar utveckling är att minska klimatpåverkan.

### 2.11.1 Riktlinjer för Kungens kurva

För att gå i riktning mot hållbar utveckling och planera i enlighet med de nationella miljömålen "God bebyggd miljö" och "Begränsad klimatpåverkan", innebär det i Kungens kurva bland annat att förbättra förutsättningarna för hållbart resande.

En effektiv markanvändning kan vara att placera nya handelsetableringar i kollektivtrafiknära lägen och att skapa förutsättningar för blandade verksamheter i området. Att bygga energieffektivt och miljöanpassat är också en viktig åtgärd för att nå målen. Huddinge kommun har tagit fram ett antal dokument som styr samhällsbyggandet i kommunen och som således även gäller för Kungens kurva. Utöver riktlinjerna i dessa dokument preciseras nedan riktlinjer av mer lokal karaktär som specifikt föreslås för Kungens kurva.

#### *Markanvändning*

Bevara befintlig grönstruktur i området i så stor utsträckning som möjligt vid nybyggnation. Planera för besöksintensiva verksamheter som handel och upplevelser i kollektivtrafiknära lägen. Särskild hänsyn måste tas till de geologiska förutsättningarna och markföroreningarna i området. Bland annat innebär det att den mark som är

lämplig för dagvatteninfiltration bör användas till det ändamålet i syfte att hålla upp grundvattennivån.

Grön- och vattenstrukturen i området bör öka genom anläggande av dagvattendammar, trädplantering och övrig förstärkning av grönstrukturen. Samutnyttjande av p-platser i så stor utsträckning som möjligt och p-platser i parkeringshus minskar den markanvändning som nu tar markyta i anspråk och som istället kan utnyttjas för torg och mötesplatser i området.

#### *Bebyggelsens tekniska försörjning*

De tekniska försörjningssystemen bör vara flexibla för att möjliggöra senare komplettering med teknik som i det första utbyggnadsskedet inte är känd. Energi-användningen bör effektiviseras och Kungens kurva bör försörjas med miljövänlig energi som är förnyelsebara och om möjligt se till att överskottsvärme används inom området.

#### *Hållbart resande*

Ett hållbart resande ska eftersträvas vid planeringen av området. Förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter till/från och inom planområdet, samt förbättrad kollektivtrafik har betydelse för hållbar utveckling. Förbättrade förutsättningar för hållbart resande innebär att gång och cykelnätet till/från och i området ska ha god framkomlighet, attraktivitet och vara säkert. Cykelparkeringar av god kvalitet bör finnas framför entréer till handel och verksamheter och på övriga lämpliga ställen. God vägvisning för gående och cyklister är också en viktig åtgärd för ökad attraktivitet, liksom god belysning och ett bra vägunderlag. I det fortsatta planarbetet bör det närmare utredas hur cykel- och gångtrafiknätet kan förbättras i och i anslutning till planområdet. Kollektivtrafikens sträckning till/från och i området, till exempel var hållplatser är placerade, behöver ses över i den kommande planeringen. Kommunen har också beslutat att genomföra ett demonstrationsprojekt med laddstolpar för elbilar. Stolparna planeras att sättas upp i Kungens kurva, Flemingsberg, Länna och Huddinge centrum. I Kungens kurva finns idag en laddstolpe vid Mc Donalds i Lindvreten.

#### *Luft och buller, klimatpåverkan*

Utsläpp av luftföroreningar begränsas så långt som möjligt genom val av energikälla för uppvärmning samt genom åtgärder för att minska föroreningar från trafiken.

I ett område som Kungens kurva där en stor del av transporter sker med bil och där även verksamheterna genererar mycket transporter är åtgärder för förbättrad kollektivtrafik, såsom till exempel spårväg, viktiga. Samordning av transporter för verksamheter där så är möjligt, är en åtgärd som också skulle ha positiv effekt på luft och buller.

Åtgärder för att skydda omgivningen till exempel Gömmarens naturreservat och omgivande bostadsområden kan, förutom att minska orsaken till störningen – transporter, vara tyst asfalt och att utforma byggnader så att det har en avskärmade verkan från buller. Placering och utformning av torg och mötesplatser bör ske med beaktande av luftkvalitet och bullerstörningar.

#### *Dagvattenhantering*

Mark som är lämplig för dagvatteninfiltration bör användas för detta. Målet bör vara att vid nybyggnation minimera andelen hårdgjord yta och spara så mycket grönstruktur som möjligt bland annat för dagvattenhanteringen. Att anlägga nya grönytor för att fördröja dagvatten, såsom till exempel gräsytor och gröna tak är viktiga åtgärder. Att bevara öppna diken där så är möjligt och att anlägga dammar för dagvattnets fördröjning är också viktiga åtgärder för att minska dagvattenavrinningen från området. Förorenat dagvatten måste renas, målet är att förorenat dagvatten inte ska öka från området.

#### *Markföroreningar*

De markföroreningar som finns i området ska vid exploatering undersökas och vid behov saneras.

#### *Fortsatt arbete*

I det fortsatta arbetet bör förutsättningarna för att ta fram ett miljöprogram med miljöprofil för området undersökas. Det skulle kunna vara ett underlag som underlättar för aktörerna i området att begränsa användandet av naturresurser, uppnå en mer hållbar utveckling och begränsa klimatpåverkan. Utgångspunkten för arbetet kan vara de riktlinjer som anges i detta avsnitt av översiktsplanen.

I del 3 Miljökonsekvensbeskrivning finns ytterligare förslag till åtgärder för att minska miljöpåverkan

## 3. GENOMFÖRANDE

### 3.1 Allmänt

I Kungens kurva finns ett stort tryck från såväl privata fastighetsägare och intressenter som från kommunen för en fortsatt utveckling av området och för en gemensam utveckling av den regionala stadskärnan Kungens kurva – Skärholmen. Fastigheterna i Kungens kurva ägs i stor utsträckning av privata fastighetsägare. KF Fastigheter, IKEA/IKANO och Bonnierfastigheter är stora fastighetsägare som under en längre tid verkat för en vidareutveckling av sina fastigheter. Intresse av att utveckla befintliga fastigheter finns också hos flera andra fastighetsägare. Även kommunen äger obebyggd mark i området som kan medverka till områdets utveckling.

Ekonomi för ett utvecklingsområde berör alla verksamma parter inom området. Fastighetsägarna har tillsammans med kommunen ett stort ansvar att verka för ett genomförande av den inriktning för användning och utformning av området som föreslås i den fördjupade översiktsplanen. Kungens kurva kommer att byggas och utvecklas under en lång tidsrymd och mycket av utvecklingen kommer att ske på de privata fastighetsägarnas initiativ som är svårt att förutse idag. Ett plangenomförande i takt med marknaden, behov och samhällsekonomi är grundläggande för ett ekonomiskt hållbart stadsbyggande.

Ska intentionerna i den fördjupade översiktsplanen kunna förverkligas behövs betydande investeringar i både det övergripande vägnätet i området och för anslutningar till det regionala vägnätet. Ombyggnad av befintliga gator och anläggande av nya gator behövs för att såväl förbättra framkomlighet och kapacitet som att skapa en trivsammare miljö för besökare och de som arbetar i området. Dessa kostnader bör samordnas och fördelas mellan kommunen och övriga fastighetsägare/investerare i området som har nytta av investeringen. En nybyggnad av kompletterande gator samt en ombyggnad av befintliga gator kommer att behovsprövas och till stor del genomföras i samband med att angränsande fastigheter exploateras med ny- eller tillbyggnation.

Kostnader för genomförandet kommer att belasta de fastigheter som genom detaljplaneläggning ges ändrat/ökat utnyttjande och större byggrätter för sina fastigheter.

Samtidigt genererar nya och utökade byggrätter värden i form av exploaterbar mark som både höjer den enskilda fastighetens värde och som ger faktiska intäkter vid en försäljning. Att utveckla Kungens kurva kommer också att innebära belastningar på kommunens resurser både vad gäller nyinvesteringar och framtida drift av gator och park- och naturmark.

### 3.2 Huvudmannaskap

Grundprincipen ska vara att kommunen är huvudman för allmänna platser i området vilket omfattar huvudvägnätet samt park och naturmark som ligger utanför enskilda fastigheter. Idag ligger vissa delar av det som uppfattas om allmänt vägnät inom kvartersmark. Den fortsatta inriktningen bör vara att endast i undantagsfall planera för att allmänna gator går över kvartersmark.

Vägverket är huvudman för väg E4/E20 och planeringen av Förbifart Stockholm. SL ansvarar för planering av Spårväg Syd.

### 3.3 Utvecklingsetapper

Genomförande av översiktsplanen och ordningen för om- och utbyggnad kommer att vara beroende av faktorer som kommunen inte själv råder över, till exempel marknadskrafter och vilken efterfrågan som finns på mark och lokaler med den användning som planförslaget föreslår. Eftersom stora delar av Kungens kurva ägs av olika enskilda fastighetsägare är också den fortsatta utbyggnadstakten starkt beroende av fastighetsägarnas framtids- och investeringsplaner. Detsamma gäller också för marknadens intresse för den obebyggda mark som kommunen äger inom planområdet. Det som klart och tydligt framkommit under planarbetets gång är dock att för att en fortsatt utbyggnad av handel och trafikintensiv upplevelseverksamhet kräver kapacitetsförstärkning av både områdets interna trafiknät och av anslutningarna till det regionala vägnätet. I det följande görs en bedömning av samband och tänkbara utvecklingsetapper.

### 3.3.1 Utbyggnad av Förbifart Stockholm

Anslutningen av Förbifart Stockholm till Kungens kurva - Skärholmen planeras ske via en ny trafikplats belägen mellan trafikplats Lindvreten och trafikplats Kungens kurva. När arbetet påbörjas för genomförandet av Förbifarten måste nya anslutningsgator byggas ut mellan trafikplatsen och Kungens kurvaleden samt mellan trafikplatsen och Skärholmsvägen. Detaljplanearbete för att möjliggöra detta pågår parallellt med arbetsplanen för Förbifarten. Arbetsplanen för Förbifart Stockholm beräknas vara färdig för utställelse till hösten 2010.

Om Länsstyrelsen godkänner arbetsplanen och Vägverkets huvudkontor kan fastställa densamma kan bygghandlingar upprättas och en byggstart ske tidigast 2012. Enligt Vägverkets planering ligger utbyggnaden av den nya trafikplatsen i ett tidigt skede och skulle kunna vara utbyggd under 2016.

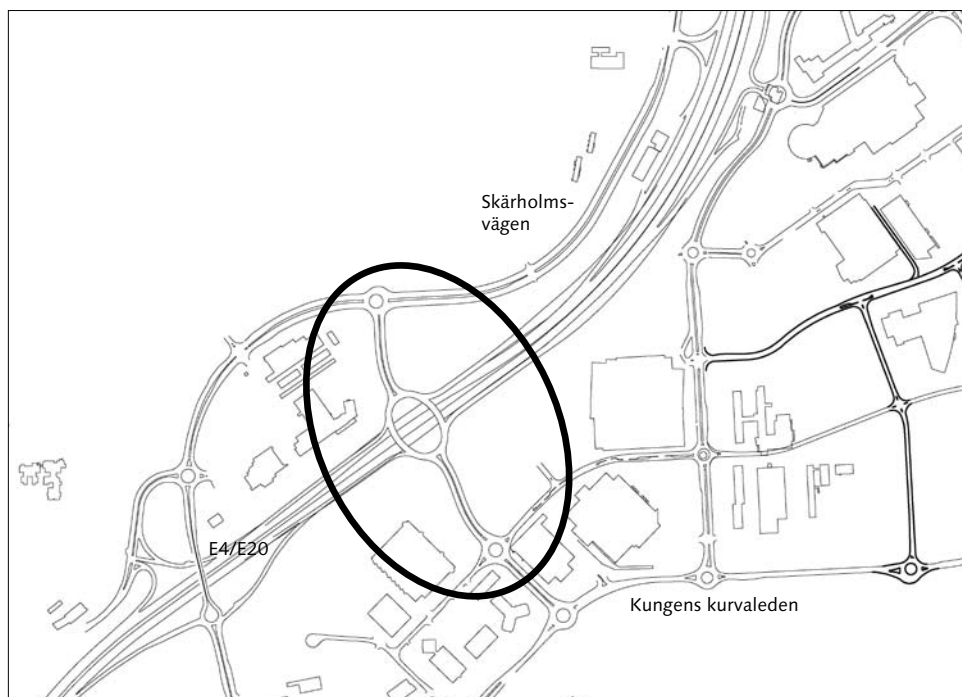


Bild 35. Utbyggnad av Förbifart Stockholm med en ny trafikplats.

### 3.3.2 Ombyggnad av trafikplats Kungens kurva

En förstudie har genomförts under 2009 i syfte att analysera befintliga problem och finna bättre kopplingar mellan Kungens kurva och Skärholmen samt mellan området och E4/E20. Det finns ett påtagligt behov för att kapacitetsförstärka områdets norra anslutning till E4/E20 vilket kan ske genom en ombyggnation av trafikplats Kungens kurva. En alternativ utformning av vägnätet skulle kunna innebära att Värbergsvägen i Skärholmen knyts samman med Smista Allé och Ekgårdsvägen. Kungens kurvas norra trafikplats behöver utvecklas för bättre tillgänglighet till området för såväl bil- och kollektivtrafik som för gående och cyklister.

Den genomförda förstudien har lyft fram ett antal mindre kapacitetshöjande åtgärder vilka kan genomföras på kort sikt. Under våren 2010 ska Länsstyrelsen godkänna förstudien. Därefter kan Vägverkets huvudkontor ta ställning till hur föreslagna större ombyggnationer ska drivas vidare i planeringsprocessen.

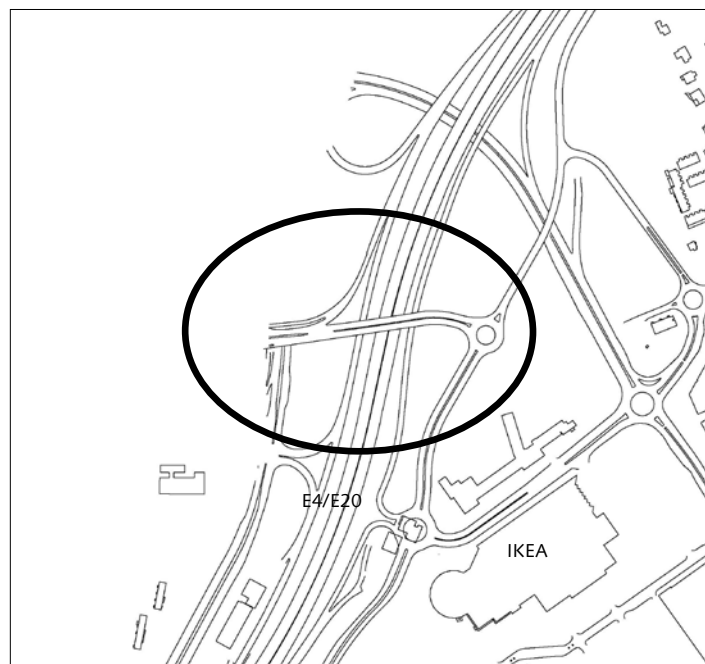


Bild 36. Ombyggnad av trafikplats Kungens kurva

### 3.2.3 Området kring Dialoggatan

Under våren 2009 har ett programarbete startat för att närmare utreda förutsättningarna för en fortsatt utveckling av handelsområdet längs Dialoggatan. Programmet omfattar ny- och ombyggnad för handel inom fastigheterna Kurvan 2 (Ikano), Diametern 2 (KF Fastigheter) och Segmentet 1 (Bonnierfastigheter). Även Kvadraten 2 (Heron City) ingår i programarbetet men där planeras ingen utökning av handel utöver den som finns idag.

En omvandling av området kring Dialoggatan bedöms vara en tidig etapp i den fortsatta utvecklingen av Kungens kurva. För ett genomförande behöver kapaciteten till och från det regionala vägnätet förstärkas, antingen genom den nya trafikplatsen eller genom tillräcklig kapacitetsförstärkning i trafikplats Kungens kurva. Frågan om möjligheten att bygga den nya trafikplatsen innan genomförandet av Förbifart Stockholms diskuteras för närvarande med Vägverket. Vid ett genomförande av hela den fördjupade översiktsplanen behöver båda åtgärderna utföras.

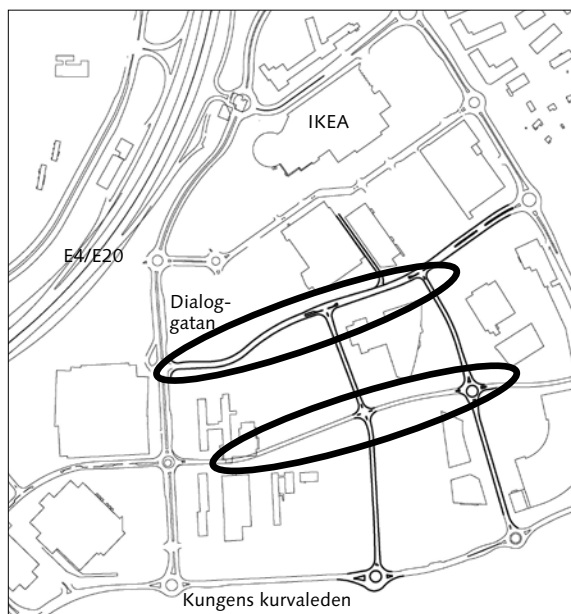


Bild 37. Illustration av ny- och ombyggnad av gator i samband med utbyggnad av området kring Dialoggatan

För att öka trafikkapaciteten inom Kungens kurva området och förbättra förbindelserna mellan verksamheterna i området behöver Tangentvägen förlängas fram till Dialoggatan, Månskärvägen byggas ut öster om Dialoggatan samt ombyggnader ske på både Kungens kurvaleden och på Månskärvägen väster om Dialoggatan.

Ny- och ombyggnad kommer troligtvis att ske i etapper och vilka åtgärder som krävs vid varje etapp kommer närmare att utredas i kommande detaljplaner.

### 3.2.4 Området kring Kungens kurvaleden

Under förutsättning att gränsen för Gömmarens naturreservat kan ändras enligt planförslaget kan området längs Kungens kurvaleden södra sida bebyggas. Ändringen av naturreservatsgränsen utgör en särskild process som liknar processen för att ta fram en detaljplan

De obebbyggda området norr om Kungens kurvaleden på sträckan Dialoggatan – Smistavägen ägs dels av KF Fastigheter (Diametern 2) dels av Huddinge kommun. KF Fastigheters mark kommer att exploateras i samband med utbyggnaden längs Dialoggatan medan kommunens del troligen kommer att bebyggas något senare.

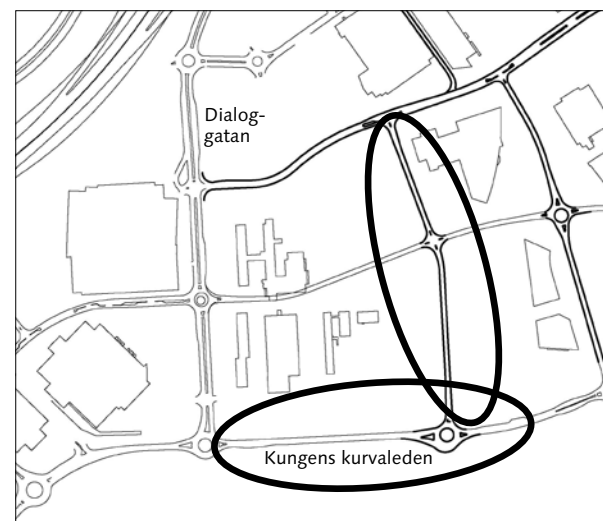


Bild 38. Ombyggnad av Kungens kurvaleden och utbyggnad av Östra Tvärgatan.

Kungens kurvaleden behöver byggas om i samband med en utbyggnad av områdena längs Kungens kurvaleden. I samband med utbyggnad på delen norr om Kungens kurvaleden behöver också den Östra Tvärgatan byggas ut. Utbyggnad av handel i detta område kräver också kapacitetsförstärkning av områdets anslutning till det regionala vägnätet, se avsnittet om utbyggnad av området kring Dialoggatan.

### 3.2.5 Utbyggnad längs Månskärsvägen, västra delen

Intill Heron City ligger den idag obebyggda fastigheten Kvadraten 3 som ägs av Huddinge kommun. Kommunen äger också obebyggd mark mellan fastigheten Sekanten 1 (Stalands) och E4/E20. Utbyggnad av dessa områden kräver kapacitetsförstärkning av områdets anslutning till det regionala vägnätet, se utbyggnad av området vid Dialoggatan. I samband med en utbyggnad av dessa områden behöver också Månskärsvägens västra del byggas om enligt föreslagen sektion.

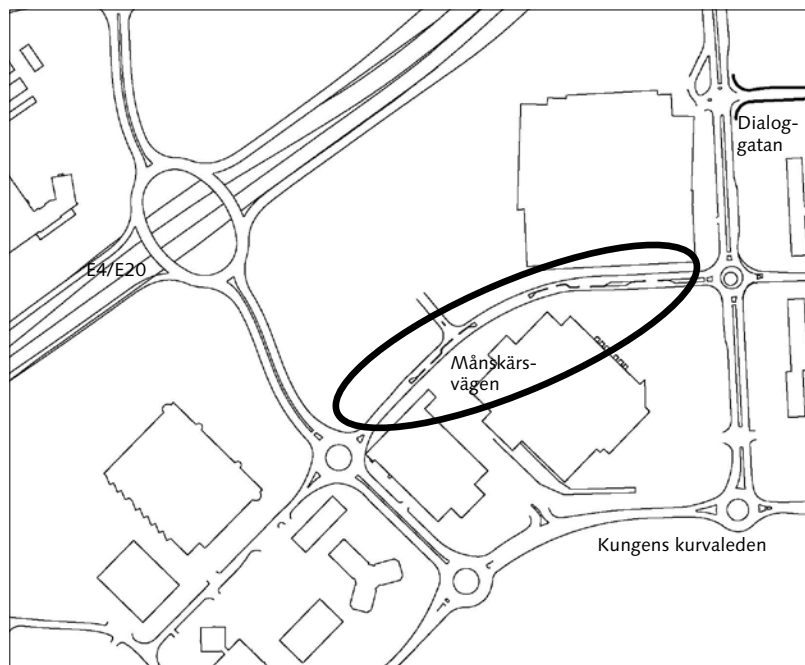


Bild 39. Ombyggnad av Månskärsvägens västra del.

### 3.2.6 Utbyggnad av Spårväg Syd

I samband med utbyggnad av Spårväg Syd genom Kungens kurva behöver bland annat Dialoggatan byggas om för att ge plats för spårvägen och en hållplats. Spårväg Syd finns med i Stockholmsöverenskommelsen med byggstart 2013–2019. Den statliga beredningen av vilka projekt som kommer att tilldelas investeringsmedel under den närmaste 10-års-perioden pågår. I gällande förslag till länsplan 2010–2021 finns en första etapp av Spårväg Syd upptagen för genomförande mellan 2018–2021.

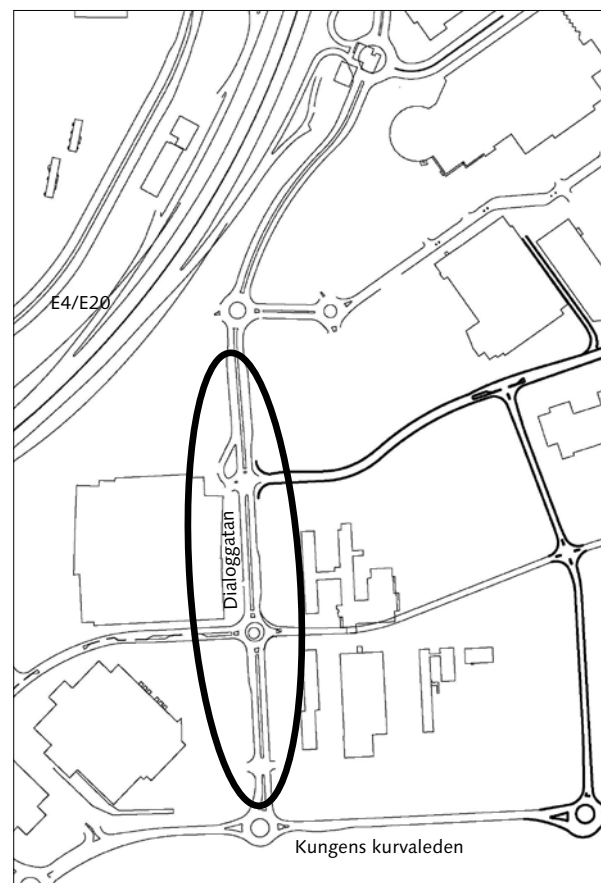


Bild 40. Ombyggnad av Dialoggatan i samband med utbyggnad av Spårväg Syd.

### 3.2.7 Genomförande på längre sikt

Inriktningen på sikt bör vara att den befintliga 200 kV-kraftledningen som går genom planområdet markförläggs eller flyttas så att de markområden som idag ligger under eller intill kraftledningen kan bebyggas. Området mellan E4/E20 och Skärholmsvägen och mellan E4/E20 och Kungens kurvaleden är idag planlagda för bebyggelse men kan inte bebyggas pga att de berörs av elektromagnetisk strålning. Inom en zon av cirka 40-50 meter från ledningen och befintlig ställverk överstiger strålningen 0,4 uT som är den nivå som Socialstyrelsen rekommenderar ej ska överskridas där människor stadigvarande uppehåller sig, till exempel bostäder och kontor. Förlängningen av västra delen av Månskärvägen och dess anslutning till Kungens kurvaleden samt Västra Tvärgatan sker lämpligen i samband med att exploatering av området vid kraftledningen.



Bild 41. Kraftledningsstråket som går genom området.



Bild 42. Utveckling av trafikplats Kungens kurva medför bättre kopplingar mellan Kungens kurva och Skärholmen

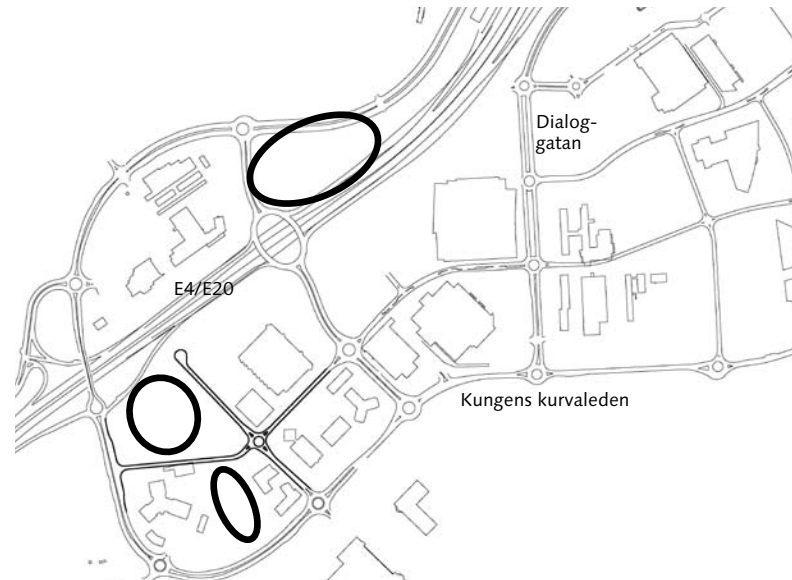


Bild 43. Område som kan bebyggas om kraftledningen markförläggs eller flyttas.



För att fysiskt knyta samman Kungens kurva och Skärholmen föreslås på längre sikt en överdäckning av motorvägen i höjd med Skärholmens centrum. I ett tidigare skede kan kopplingarna mellan områdena förstärkas genom utveckling av befintliga förbindelser, till exempel ombyggnad av Kungens kurva trafikplats för dubbelriktad gång- och cykel samt fordonstrafik mellan Kungens kurva och Skärholmen i anslutning till det område som föreslås överdäckas.

### **3.4 Planläggningens konsekvenser**

Förändringar av markanvändningen sker på initiativ från enskilda fastighetsägare och av Huddinge kommun där kommunen är fastighetsägare. Vid förändringar kommer nya detaljplaner att behöva tas fram. I planprocessen kommer det att klaras ut vilka åtgärder som måste utföras och vem som bekostar dem. De rättsliga och ekonomiska konsekvenserna för varje fastighet kommer att redovisas med avseende på huvudmannaskap, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar, ersättningsfrågor, kostnader och byggande.

Enligt plan- och bygglagen och den lagstiftning som denna hänvisar till har kommunen rätt att lösa in mark som i detaljplan är utlagd som allmän plats (allmänna gator, torg och parker). Ersättningen grundas på den markanvändning som gäller vid tiden för inlösen. Föreslagna nya gatusträckningar medför intrång på fastighetsmark på vissa sträckor och kräver överenskommelser med fastighetsägare.

De i området nu gällande detaljplanerna fortsätter att gälla tills de ändras eller upphävs. När ny detaljplan har vunnit laga kraft och genomförandetiden börjar gälla kan bygglov ges enligt de prövningsgrunder som detaljplanen anger.

I samband med att nya detaljplaner tas fram behöver genomförande samt ansvar och kostnadsfördelning för erforderlig utbyggnad av allmänna anläggningar regleras i ramavtal och exploateringsavtal mellan fastighetsägare/exploatör och kommunen.

## 4 KONSEKVENSBESKRIVNING

I detta kapitel sammanfattas planförslaget sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser. De regionala konsekvenserna har inte bedömts. Eftersom en översiktsplan just är en sammanvägning av olika intressen innebär konsekvensbeskrivningen i vissa avseenden en upprepning av tidigare textavsnitt.

Plan- och bygglagen kräver en miljöbedömning i samband med översiktsplaner och här redovisas en sammanfattning av den separata miljökonsekvensbeskrivningen som gjorts för planförslaget.

### 4.1 Sociala konsekvenser

En av planförslagets konsekvenser är den ökning av arbetstillfällen som förväntas ske i och med en utveckling av verksamheter i området. Fler arbetstillfällen kan anses föra med sig både ekonomiska och sociala konsekvenser för Kungens kurva. Även om det inte finns några bostäder inom Kungens kurva så omges området av relativt stora bostadsområden för vilka Kungens kurva kan erbjuda närliggande arbetstillfällen. Norr om E4/E20 ligger området Vårby gård med ett dominerande inslag av bostäder och som har en relativt hög arbetslöshet bland de boende. I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har hänsyn tagits till kopplingarna mellan Kungens kurva och Vårby gård för att öka närheten till arbetstillfällen.

Tanken med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Kungens kurva är att ta ett samlat grepp om utvecklingen av området. I och med detta arbete ges även möjligheten att utveckla de kvaliteter som idag saknas i Kungens kurva.

Ett område uppfattas som tryggt om människor rör sig inom området på olika tider på dygnet. Idag finns det få anledningar att röra sig inom Kungens kurva när affärerna har stängt och verksamheterna har slutat för dagen, med undantag för den biografanläggning som finns inom området. Förslaget kommer att medföra en ökad handel i området vilket inte innebär att fler rör sig inom området på andra tider än vad som sker idag. Förutom en ökad handel inom området medger även förslaget en satsning på upplevelser och utbildning inom det som idag är handelsområdet. Detta kan föra med sig att människor rör sig inom området på delvis andra tider än idag.

De gång- och cykelstråk som föreslås i förslaget samt utformningen av dessa är framtagna för att Kungens kurva ska uppfattas som tryggare i framtiden. Detta omfattar även de gång- och cykeltunnlar som förbinder Kungens kurva med Skärholmen. Den tydligare kvartersstrukturen för gatunätet innebär även att de baksidor som bebyggelsen idag har kommer att minska. En sluten baksida utan ingångar och fönster i fasaden uppfattas av gående som otrygg att röra sig utmed. Förbättrad belysning och markbeläggning tillsammans med tydligare gång- och cykelstråk kommer även att underlätta tillgängligheten i Kungens kurva för alla grupper.

I förslaget till den fördjupade översiktsplanen reserveras mark för en framtida spårväg genom området och utrymme ges för att öka framkomligheten för buss-trafiken inom området. Förslaget kommer därmed att öka möjligheterna att ta sig till och inom området med kollektivtrafik vilket gör Kungens kurva mer tillgängligt för de grupper som saknar tillgång till bil. Traditionellt innebär förbättrad kollektivtrafik och förbättrade gång- och cykelstråk att tillgängligheten ökar för kvinnor, ungdomar och ekonomiskt svaga grupper.

Enligt Huddinge kommuns folkhälsoplan är det viktigt med mötesplatser både inomhus och utomhus för medborgarnas samhörighet och engagemang. Förslaget jobbar aktivt med att öka antalet mötesplatser i området, dels på kommunens mark i anslutning till vägar och hållplatser för kollektivtrafiken men även inom kvartersmarken där fastighetsägarna uppmanas att skapa mötesplatser, kommersiella och icke-kommersiella, för att öka trivseln i Kungens kurva.

En stark trend i Sverige under 1990-talet var den tilltagande koncentrationen av handel i externa lägen och större centrumbildningar. Bostadsområdescentrum är hårt konkurrensutsatt framförallt av externt etablerade livsmedelsbutiker. Utvecklingen i mindre centrum och lokala torg har gått mot ett mindre utbud och funktion som kompletteringshandel snarare än för huvudinköp. De flesta bostadsområdescentrum kommer att fortsätta tappa marknadsandelar om de inte förnyas, då de inte lever upp till dagens konsumentkrav och förändrade köpmönster.

Det mesta av utbudet i Kungens kurva skiljer sig från det utbud som bostadsområdescentrum erbjuder då Kungens kurva huvudsakligen är inriktad på sällanköpsvaror. Även om det finns en del detaljhandel i området så kan den inte konkurrera med den

detaljhandel som finns i Skärholmens centrum. Livsmedelshandeln i externa lägen påverkar generellt mindre bostadsområdescentrum men ytterligare dagligvaruhandel och handel med livsmedel i Kungens kurva torde sannolikt inte påverka närliggande bostadsområdescentrum mer än vad som redan skett då den potentiella marknadsandelen sannolikt tas från ett annat segment som redan handlar en stor del av sina livsmedel i större dagligvarubutiker.

Det kan konstateras att Kungens kurva liksom andra regionala köpcentrum/handelsplatser i regionen redan haft stor påverkan på utvecklingen av bostadsområdescentrum och att en utveckling som medger utbyggnad med mer handel sannolikt kommer att ha störst påverkan när det gäller konkurrens med andra regionala handelsplatser och större köpcentrum i regionen. En fortsatt utbyggnad av handel i Kungens kurva kompletterar snarare än konkurrerar områdets attraktion som handelsplats och förstärker den regionala kärnan Kungens kurva – Skärholmens profil som skandinavians största handelsplatser utanför citykärnorna.

Sammanfattningsvis kommer förslaget till fördjupad översiktsplan att få positiva sociala konsekvenser då förslaget försöker ta ett samlat grepp om utformningen och säkerställandet av de offentliga ytorna inom Kungens kurva. Förslaget betonar vikten av att utveckla gröna stråk i området och att skapa portar till Gömmarens naturreservat som underlättar för rekreationen. Vad gäller upplevelsen av trygghet i området så är den svår att påverka då förslaget inte för med sig att området befolkas under andra tider på dygnet än idag.

Utvecklingen av fastigheterna kan skapa fler arbetstillfällen för de omkringliggande bostadsområdena vilket är en klart positiv social effekt. Det är därför viktigt att de kopplingar som finns till Kungens kurva, gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik, är trygga, tidseffektiva och upplevs som trevliga.

## 4.2 Ekonomiska konsekvenser

Förslaget öppnar för en stark utveckling av Kungens kurva som kan bidra till hela regionens tillväxt. Fastigheterna kan komma att öka i värde vilket leder till ökade markpriser. Detta gynnar stora aktörer i området men kan få negativa konsekvenser för mindre företag då kostnader för mark och hyror ökar.

Om- och nybyggnation av gator inom planområdet är i hög grad beroende av marknadskrafter, tillkommande exploatering samt förändringar av det statliga vägnätet. Genomförandet är därmed komplext och kommer att spänna över en lång tid beroende av hur berörda aktörer inom området agerar och samverkar.

En översiktlig kostnadsbedömning har gjorts för de allmänna gatorna inom planområdet. Kostnaden för nybyggnation av vägar, ombyggnation och upprustning av befintligt lokalgatunät, korsningspunkter samt anläggande av allmän platsmark inom området i enlighet med planförslaget har översiktligt bedömts till 280 miljoner kronor, exklusive markinlösen.

Kostnaden för ombyggnation av Ekgårdsvägens anslutning till Värbergsvägen och Smista allé invid trafikplats Kungens kurva har av Vägverket 2009 kostnadsberäknats till cirka 190 miljoner kronor. Kostnaden för den nya trafikplatsen centralt i området har av Vägverket 2009 kostnadsberäknats till 550 miljoner kronor. Ombyggnation av Lindvretens trafikplats till följd av Förbifart Stockholms utbyggnad uppskattas till cirka hälften av kostnaderna för att uppföra den nya trafikplatsen.

Kostnaden för om- och nybyggnad av gator, parker och torg inom området samt erforderliga markförvärv kommer att fördelas mellan Huddinge kommun och fastighetsägare/exploatörer i området. Även för åtgärder som berör anläggningar i anslutning till det statliga regionala vägnätet krävs att berörda aktörer inom området är delaktiga i kostnadsfördelningen.

Utbyggnad av allmänna gator innebär utökade driftskostnader för kommunen. Kostnader tillkommer också för iordningställande av entrén till Gömmarens naturreservat vid Kungens kurvaleden.

Fastighetsägare/exploatörer svarar för kostnader för framtida exploatering inom de enskilda fastigheterna. Eventuellt behov av ombyggnad och utbyggnad av teknisk försörjning i form av ledningar för vatten och avlopp, el, tele och fjärrvärme för att försörja nytillkommande bebyggelse bekostas av respektive ledningsägare och finansieras genom taxor och anslutningsavgifter. Staten ansvarar för utbyggnad av det statliga vägnätet. Landstinget ansvarar för utbyggnad av kollektivtrafik.

I det fortsatta arbetet kommer kostnadskalkyler successivt att tas fram samt principer utredas för hur kostnader för ny- och ombyggnad av gator och allmän plats kan fördelas mellan kommunen, staten och fastighetsägare/exploatörer i området.

### 4.3 Miljömässiga konsekvenser

I Del 3 – Miljökonsekvensbeskrivning redovisas konsekvenserna mer noggrant, liksom vilka åtgärder som kan vidtas och vad som behöver klarläggas/utredas i samband med kommande detaljplaneläggning.

Nedan följer en kort sammanfattning:

Att exakt förutse vilka konsekvenser som en utbyggnad av Kungens kurva medför är svårt. De värden som ska beaktas är i sig komplexa och beror av varandra. Kungens kurva är ett område som till stor del redan är exploaterat. Området har få ursprungliga värden, så som kultur- och naturvärden och kan inte anses vara känsligt eller sårbart för förändringar. Dock har området en stor dragningskraft och en stor kommunal och regional påverkan på sin omgivning, främst genom den trafikstring som den medför.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för hållbar utveckling och klimatpåverkan bli de största miljömässiga konsekvenserna och detta är den aspekt som bedöms kunna innebära betydande miljöpåverkan på en övergripande nivå och strategisk nivå. Planen medverkar inte till att uppnå miljömål som begränsad klimatpåverkan och god bebyggd miljö. Den av Vägverket planerade Förbifart Stockholm bedöms förstärka planförslagets påverkan på den hållbara utvecklingen/klimatpåverkan. Dock utgör Kungens kurva inte ett renodlat externt handel- och verksamhetsområde. Området har god tillgänglighet till E4/E20, utbyggd kollektivtrafik och ligger intill bostäder och andra service och målpunkter. Det kan anses mer hållbart att bygga ut handel/verksamheter i Kungens kurva som utgör en regional stadskärna, i jämförelse med att anlägga mer handel/verksamheter i ett nytt eller mer externt läge i regionen.

Inga åtgärder på lokal nivå inom ramen för den fördjupade översiktsplanen, förutom gång- och cykelvägar, kan vidtas för att nämnvärt minska påverkan på hållbar utveckling och klimatpåverkan. Vad som behövs är övergripande och strategiska, nationella, regionala och kommunala beslut som rör trafik och kollektivtrafik. Konsekvenserna är värdbara, dvs. strategiska beslut kan leda till att konsekvenserna i framtiden kan minska.

Vi kommer i framtiden troligen få bättre bilar ur utsläppssynpunkt, andra drivmedel, större andel spårbunden trafik och troligen ett förändrat sätt att resa, uppleva och konsumera. Det är inte rimligt att tro att vi i framtiden kan ha samma trafikökning som har haft under de senaste årtiondena. Detta skulle tala för att den betydande miljöpåverkan från Kungens kurva på sikt kan minska.

Andra konsekvenser av betydelse i Kungens kurva området är påverkan på luft- och ljudmiljö. Den fördjupade översiktsplanen hjälper inte till att uppnå miljömålen och kommer att innebära överskridande av miljö kvalitetsnormer för både luft- och ljudmiljö. Enligt Plan och bygglagen (2 kap) får planläggning inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm överskrids. Dock är den största källan till påverkan trafiken längs väg E4/E20, som planförslaget i sig inte påverkar. Planförslagets påverkan på luft- och ljudmiljö är i stort sätt detsamma som i nuläget och nollalternativet. Förbifart Stockholm bedöms försämra luftmiljön i området medan påverkan på ljudmiljön är mer försumbar i jämförelse. Vissa lokala åtgärder vidtas för att förbättra den lokala luft- och ljudmiljön i området, men stor påverkan bedöms ändå kvarstå, främst längs väg E4/E20. Luft- och ljudmiljö är strakt förknippade med påverkan på hållbar utveckling och hållbart resande och därmed också beroende av övergripande strategiska åtgärder.

Planförslagets konsekvenser för dagvattnet kan bli stora på grund av dagvattnets sammankoppling med Mälarens vatten. Östra Mälaren utgör vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter, där Kungens kurva ingår i den sekundära skyddszonen. Vattenmyndigheten beslutade, i december 2009, om miljö kvalitetsnormer, åtgärdsprogram samt förvaltningsplan för vatten. Syftet är att uppnå god vattenstatus i alla vatten. dvs. större sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten, senast år 2015. Miljö kvalitetsnormerna innebär också att statusen inte får försämrats i någon vattenförekomst. I Huddinge kommun är Mälaren en av de sjöar som berörs. I nuläget bedöms den ekologiska statusen vara god men ej den kemiska statusen vad det gäller östra Mälaren. Det krävs omfattande åtgärder, gärna gemensamma, för att inge kvarvarande påverkan ska finnas på dagvattnet. Efter vidtagna åtgärder kan planförslaget ha en mindre påverkan på dagvattnet i jämförelse med nollalternativet. Även vad gäller förorenad mark så kan vidtagna åtgärder i form av undersökning och sanering innebära positiva konsekvenser i både planförslaget och nollalternativet.

Planförslagets konsekvenser för naturmiljö och rekreation är stora. Här är skillnaden mot nuläget och nollalternativet stor, eftersom planen föreslår en förändrad gräns för Gömmarens naturreservat och bebyggelse i det som idag utgör naturreservat. Intrånget i naturreservatet är irreparabelt och konsekvenserna större ur ett kommunalt/regionalt perspektiv än ur ett lokalt perspektiv. Kompensationsåtgärder är tänkta att vidtas genom en utökning av naturreservat, vilket totalt sätt kan medföra att naturreservatet blir större. Övriga konsekvenser, för mark och geologi, stads- och landskapsbilden, risker, störningar och kulturmiljö bedöms medföra obetydliga till små konsekvenser. Trots att planförslagets påverkan är liten i jämförelse med andra konsekvenser måste åtgärder vidtas för att minska påverkan.



**HUDDINGE  
KOMMUN**

[www.huddinge.se](http://www.huddinge.se)