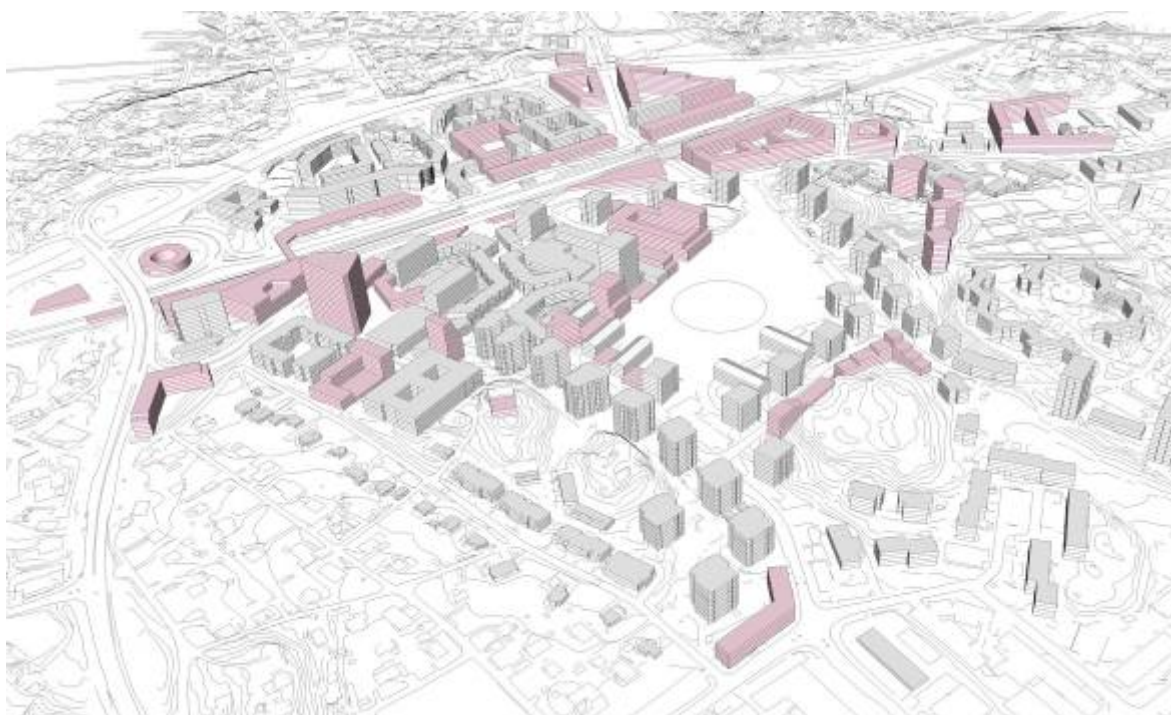


PROGRAM



Figur 1: Vy över programförslaget från sydväst.

Program för Huddinge centrum

*Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, mars 2012,
reviderat februari 2013*

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning.....	6
Vad är ett program?	6
Normalt planförfarande	6
Bakgrund.....	6
Varför behövs ett program för Huddinge centrum?.....	6
Bakgrund till programuppdraget.....	7
Programuppdrag	7
Revideringar efter programsamråd	8
Avgränsning och markägförhållanden.....	9
Tidigare ställningstaganden	10
Programmets förenlighet med miljöbalken.....	14
Behovsbedömning	14
Programförslag	17
Vision: Sociala rum	18
Infrastruktur, stråk och mötesplatser	25
Gröna samband: rekreation, grön- och blåstråk.....	35
Exploatering: Förtätning och komplettering.....	39
Etapper.....	47
Förutsättningar och konsekvenser	51
Dialoger i programarbetet.....	51
Natur	52
Bebyggelse	62
Gator och trafik.....	71
Störningar och risker	75
Teknisk försörjning	81
Ekonomiska frågor	83
Organisation	84
Tidplan för programmet.....	84

Bilaga 1: Exploateringstabell

Bilaga 2: Programkarta (separat A3-karta)

Sammanfattning



Figur 2: Flygbild över programområdet mot sydost.

I detta program presenteras ett förslag till framtida utveckling av Huddinge centrum. Programmet ska ge Huddinge centrum möjlighet att växa och utveckla sin attraktionskraft som lokalt centrum. Programmets syfte är att ta fram en vision om områdets framtida funktioner och fysiska utveckling.

Huddinge centrum har idag en kärna med en blandning av boende, handel och service vilket tillsammans med närheten till kollektivtrafik skapar en levande stadsdel. Till kärnans intensitet bidrar även dess täta, småskaliga struktur med gångstråk, torg och entréer där möten uppstår.

För att kunna bygga vidare på centrumets kvaliteter föreslås i programmet att centrumkärnan expanderar, öppnas upp och kopplas samman med sin omgivning på ett bättre sätt. Det sociala rummet – fotgängarorienterat, funktionsblandat och rikt på upplevelser – utökas på bekostnad av de tekniska rum som präglar stora delar av programområdet idag.

Med en infrastruktur som sätter kollektivtrafiktrafikanten, fotgängaren och cyklisten i främsta rummet – genom att skapa gena och attraktiva stråk och mötesplatser – läggs grunden för en utökad centrumkärna. Ett exempel på en ny mötesplats som föreslås i programmet är ett entrétorg vid pendeltågsstationen i Kommunalvägens nuvarande läge.

Programmet möjliggör att de gröna sambanden stärks liksom möjligheten till rekreation, bland annat genom en utökning, upprustning och tydligare avgränsning av Sjödalsparken. Programområdets grönområden föreslås

genom olika åtgärder få en höjd kvalitet, vilket är nödvändigt med tanke på det besöksstryck som följer av framtida exploatering i programområdet och dess närområde. Det grön- och blåstråk som sträcker sig i Fullerstaåns riktning tydliggörs i programförslaget.

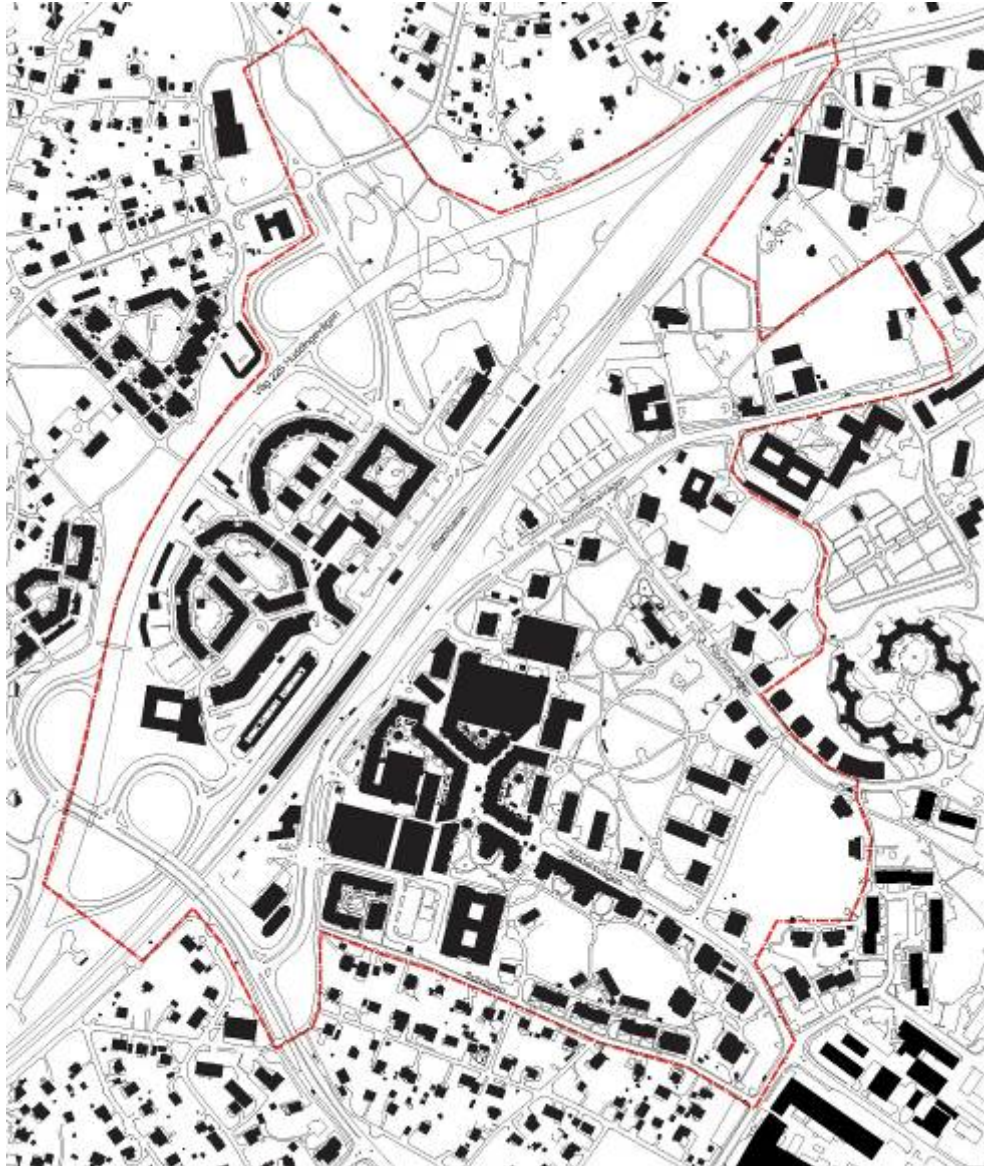
För att ta till vara på det goda kollektivtrafikläget och skapa en större levande stadskärna föreslås exploatering kunna ske kring de centrala offentliga rummen. Den förtätning och komplettering som föreslås sker främst på redan ianspråktagen mark och syftar till att skapa en tryggare och mer lättorienterad centrummiljö.

För att uppnå en god helhetsverkan i Huddinge centrums utveckling är det viktigt att följa en genomtänkt linje. Programförslagets genomförande förväntas pågå under perioden 2015 till 2040. Etapp 1 (2015-2022) och detaljplanläggning för den första nya bebyggelsen kan starta så fort programmet för Huddinge centrum är godkänt, troligtvis våren 2013. Den första inflyttningen kan ske i slutet av 2016 då Södertörnsleden förväntas tas i drift. Infrastrukturförändringarna skapar förutsättningar för en successiv utbyggnad av bostäder, kontor, handel, parkering m.m. Ett tidigt genomförande av projekten inom första etappen förutsätter att ny bebyggelse kan fungera med såväl befintlig som planerad infrastruktur. Då merparten av den nya infrastrukturen är klar kan etapp 2 (2023-2031) starta. Etapp 3 (2032-2040) kan vara genomförd fram till 2040.

Programmets genomförande kommer att innebära investeringar och ökade driftkostnader för kommunen. Samtidigt får kommunen ökade intäkter. Exempelvis förväntas kostnader för infrastrukturåtgärder innebära större investeringar. Källor till intäkter är främst inkomst av markförsäljningar. Bedömning av hur stora de kommunalekonomiska konsekvenserna blir har skett underhand och kommer att ske i det fortsatta arbetet med planläggning. Den senaste kalkylen visar på att ekonomin i bästa fall går jämnt upp och i värsta fall ger ett underskott ner till -155 Mkr.

Genomförande av programmet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan. Programmet behöver således inte kompletteras med en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Under våren/sommaren 2012 har samråd skett kring ett program daterat mars 2012. Med anledning av vissa inkomna synpunkter har programmet därefter omarbetats.



Figur 3: Karta över programområdet avgränsat med röd linje

Inledning

Vad är ett program?

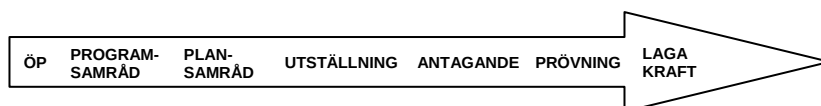
Ett program anger utgångspunkter och mål för en eller flera kommande detaljplaner inom ett geografiskt område (programområde).

Syftet med ett program är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta.

Samråd ska ske med länsstyrelse och lantmäterimyndighet. Sakägare och boende som berörs av förslaget ska beredas tillfälle till samråd. Det gäller även de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av programmet.

Normalt planförfarande

Då programuppdraget gavs 18 april 2011 – innan den nya plan- och bygglagen trädde i kraft – sker planarbetet med normalt förfarande enligt den äldre plan- och bygglagen (1987:10), äPBL. Programsamrådet innebar en första möjlighet att lämna synpunkter. Vid kommande planering kommer det att finnas ytterligare två möjligheter att lämna synpunkter – inom ramen för plansamrådet respektive under utställningen. Dessa skeden innebär ofta en konkretisering av de utgångspunkter som presenteras i programskedet.



Figur 4: Tidsaxel som schematiskt visar olika planläggningskedan

Bakgrund

Varför behövs ett program för Huddinge centrum?

Det finns flera skäl för kommunen att skaffa sig en samlad bild av en önskvärd utveckling av Huddinge centrum och dess närmaste omgivning.

Ett skäl är att kommunen återkommande får förfrågningar om olika bebyggelseprojekt inom programområdet. För att kunna ta ställning till dessa behöver kommunen skapa sig en samlad bild av vilken bebyggelseutveckling som är lämplig för området. Denna samlade bild måste ta hänsyn

en rad frågor och ofta motstridiga intressen som gör anspråk på marken vid denna för kommunen mycket centrala och viktiga plats.

Ett annat skäl är att Huddinge centrum ska ges möjlighet att växa och utvecklas för att kunna behålla och utveckla sin attraktionskraft som lokalt centrum, i konkurrens med regionens övriga handelsplatser.

Ett tredje skäl är att det i samband med pågående översiktsplanearbete behövs en vision om områdets framtida funktioner och fysiska utveckling.

Bakgrund till programuppdraget

Under 2008 genomförde PricewaterhouseCoopers en analys av Huddinge centrum. Analysen gav en nulägesbild av Huddinge centrum och förslag till strategier för att ta tillvara utvecklingsmöjligheter. Föreslagna strategier inbegrep att genomföra arkitektuppdrag med syfte att utveckla centrum.

Under ledning av kommunstyrelsens förvaltning (KSF) anlätades 2010 tre arkitektkontor som fick utforma varsin vision för Huddinge centrum och dess närmaste omgivning. Arkitektförslagen från dessa kontor (AIX, Nyréns och WSP) har tjänat som inspiration till programuppdraget och arbetet med att utforma programmet.

Under 2010 genomförde KSF också ett seminarium med politiker och tjänstemän från kommunstyrelsen. Framtida vision för området och ”knäckfrågor” som framkommit av arkitektförslagen diskuterades.

KSF har tillsammans med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen kommit fram till att områdets framtida utveckling bör studeras i ett program, som underlag för kommande detaljplaner.

Programuppdrag

Kommunstyrelsen beslutade 18 april 2011 att ge samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett planprogram för Huddinge centrum i enlighet med KSF:s tjänsteutlåtande daterat 5 april 2011.

Sammanfattningsvis innehöll uppdraget följande riktlinjer:

- En hög exploateringsgrad bör generellt eftersträvas.
- Centrumet ska öppnas upp med fler entréer och framsidor, förbättrade och tydliga stråk och kopplingar.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten i programmet.
- Gatustrukturen ska understödja hållbara transporter och prioritera gång- och cykeltrafik. Kommunalvägen ska utvecklas.
- Ytkrävande parkeringslösningar ska undvikas.

- Sammanhängande gångstråk ska eftersträvas mellan grönområden. Grönstrukturen ska fungera för rekreation och möten. Sjödalsparken ska utvecklas till en attraktiv stadspark med höga kvaliteter.

Revideringar efter programsamråd

Ett samråd har under tiden 10 maj – 6 juli 2012, där berörda parter gavs möjlighet att ge synpunkter på programförslaget. Alla inkomna synpunkter har sammanställts i en redogörelse efter programsamrådet. Programmet har därefter reviderats i enlighet med vissa av dessa inkomna synpunkter.

I programsamrådet framkom bl.a. att den föreslagna bostadsexploateringen kraftigt behöver ökas för att klara behovet av bostäder i detta centrala, kollektivtrafikhärla läge. Därför föreslås 2000 bostäder kunna uppföras inom det reviderade programområdet, att jämföra med ca 1100 bostäder i den ursprungliga samrådsversionen av programmet. Utöver dessa 2000 bostäder tillkommer bostäderna för projektet vid Klockarbacken 7, som lyfts ur det reviderade programmet eftersom detta projekt redan getts planuppdrag.

Programområdets har vuxit till att omfatta ett större område norrut längs Kommunalvägen samt området mellan Sjödalsparken och Kommunalluset. Bebyggelse, med tonvikt på bostäder, föreslås inom detta utökade område.

Ett antal föreslagna ytor för exploatering har fallit bort samtidigt som nya tillkommit i det reviderade programmet. Föreslagna volymer och hushöjder har modifierats. En av HUGEn genomförd arkitekttävling har möjliggjort en konkretisering av föreslagen volymfördelning för området kring nuvarande paradigaraget vid Kommunalvägen.

Se även dokumentet *Redogörelse efter programsamråd*.

Avgränsning och markägoförhållanden



Figur 5: Ortofoto över programområdet avgränsat med rosa linje

Programmet innefattar ett relativt stort område där förändringar i den bebyggda miljön kan komma att ske successivt under en längre tid. Inom vissa delar av programområdet föreslås ingen nämnvärd förändring ske. Dessa delar av programområdet har inkluderats för att kunna studera föreslagna förändringar och konsekvenser i ett mer övergripande sammanhang.

Programområdet följer i stora delar fysiska gränser såsom vägar, gator, kvartersgränser och parker. Området omfattar Huddinge centrum inklusive delar av dess omgivning. I väster avgränsas området av Huddingevägen (väg 226) och Kyrkdammen, i söder av Storängsleden och Solvägen, i öster av Förrådsvägen, kvarteret Klockarbacken, Klockarvägen, Kyrkogårdsvägen och Kommunalvägen fram till Tomtbergaskolan och. Mot norr utgör Rådsparken, spårområdet och Huddingevägen naturliga avgränsningar. Programområdet omfattar cirka 60 hektar. De till ytan största fastighetsägarna i området är kommunen och kommunalägda HUGEFastigheter AB. HUGEFastigheter AB äger och förvaltar hela centrumanläggningen samt en stor del av fastigheterna runt Sjödalsparken. Bostadskvarteren väster om spårområdet ägs i huvudsak av bostadsrättsföreningar liksom större delen av kvarteret Paradisbacken i programområdets södra del.



Figur 6: Markägoförhållanden redovisade i tre delar: kommunen (grönt), HUGE(blått) och övriga (vitt). Programområdets avgränsning visas som röd linje.

Tidigare ställningstaganden

Riksstressen

Trafikverket fattade 2011-11-23 beslut om vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Västra stambanan, som passerar genom Huddinge kommun, är utpekad som en bana av riksintresse. Banan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Trafikverket avser att precisera riksintresset för Västra stambanan genom Huddinge kommun.

Väg 226 Gullmarsplan - Huddinge är utpekad av Trafikverket som en väg av riksintresse. Vägen är av särskild betydelse för regional och interregional trafik.

Huddinge kommun arbetar för att prioritera kollektiv- och spårtrafik och har tidigare yttrat sig positivt kring Trafikverkets förslag till utökat riksintresse för Västra stambanan fram till Flemingsberg. Kommunen ser dock att en

fortsatt utbyggnad av stambanan ytterligare norr ut skulle ge upphov till flera strukturella problem.

I dagsläget är stambanan en tillgång och en förutsättning för kommunens planering för bl.a. hållbart resande och transport. Stadsutveckling i stationsnära centrumlägen prioriteras bl.a. med Huddinge kommuns översiktsplan, ÖP 2030. Samtidigt som spåren ger stora fördelar så ger de också upphov till störningar. Längs hela det befintliga spårområdet råder problem med bullerstörning. Befintlig bostadsbebyggelse utsätts för buller över uppsatta riktlinjer. I Solgård och Tomtberga utsätts bostäder för buller upp till 60-70 dB(A). Så höga nivåer som upp mot 75 dB(A) finns i Stuvsta, Huddinge c, Vårdkasen mm. De av staten uppställda miljökvalitetsnormerna för buller är därmed problematiska att hålla. Huddinge kommun har ett stort antal utpekade kulturmiljöer och enskilda kulturmiljöobjekt, dessa beskrivs och värderas bl.a. i Huddinge Reviderad kulturmiljöinventering. Flera av dessa berörs och påverkas i dagsläget av bl.a. buller från spårtrafiken. Även vibrationer är ett problem vid flera platser längs spårens sträckning.

Riktlinjer för transporter för farligt gods ställer krav på hantering av risker och byggnadsfria avstånd. Detta påverkar möjligheterna till utnyttjandet av mark längs hela stambanan.

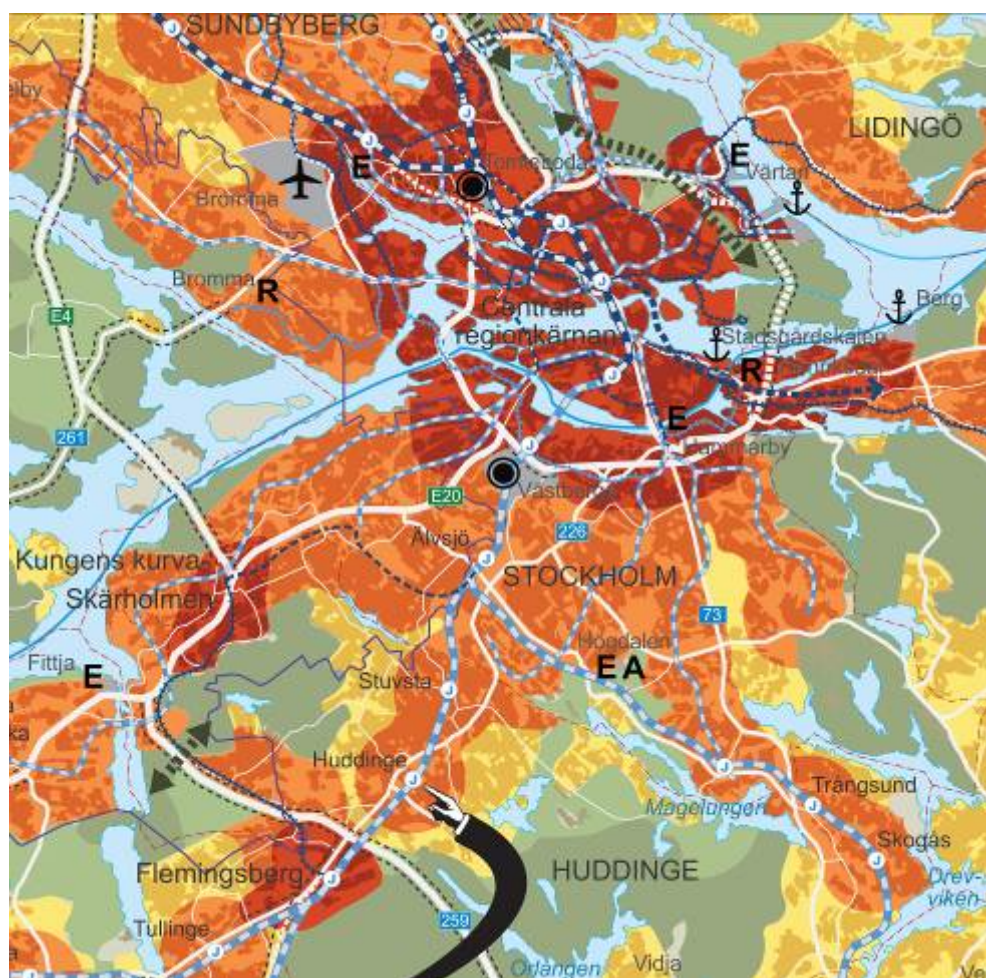
Centralt belägen och attraktiv mark kan p.g.a. detta inte exploateras. Det inverkar hämmande på utvecklingen, skapar ekonomiska förluster och motverkar möjligheterna att upprätthålla regionens och kommunens bostadsförsörjning.

I Trafikverkets förstudie Stockholm- Järna redovisas det utökade riksintresset ytterligare norr ut från Flemingsberg som ett extra spår parallellt placerat på vardera sidan av de befintliga. Det skulle innebära en ökning av störningarna på redan utsatta platser och att ytterligare befintliga bostäder drabbas. De markanspråk de parallella spårdragningarna ger upphov till tar inte bara befintlig infrastruktur och boende- och kulturmiljöer i anspråk utan försvårar också ytterligare för Huddinges möjligheter att utveckla attraktiva områden.

I Trafikverkets förstudie görs också konstaterandet att ”bland de avfärdade alternativen återfinns fler spår Flemingsberg-Stockholm (tillgängligt utrymme bedöms som mycket begränsat, intrången blir mycket stora och utbyggnaden blir komplicerad). Kostnaden bedöms som omfattande i kombination med en oklar bild av nyttan och efterfrågan. Åtgärden utreds inte vidare.” Alltså menar inte heller Trafikverket att förslaget till utökat spårområde kan motiveras. Skulle andra lösningar kunna erbjudas ser kommunen det därför angeläget att det utökade riksintresset för Västra stambanan kan lösas på ett sätt som inte ger upphov till mer störningar och markbortfall och som hanterar störningarna för befintlig och planerad bebyggelse.

Regionplan

Gällande regionplan, RUFS 2010, antogs av landstingsfullmäktige i maj 2010. Programmets intentioner överensstämmer med regionplanen, som anger programområdet som "regional stadsbygd med utvecklingspotential".



Figur 7: Utsnitt ur plankarta för RUFS 2010. Huddinge centrumets läge utpekad i söder.

I RUFS 2010 tillhör Huddinge centrum inte de stadskärnor som har regional betydelse. Betydelsen av Huddinge C beskrivs som mer lokal. Huddinge centrum har också en annan karaktär av handel än t ex Kungens kurva (större betoning på bilburen regional handel i Kungens kurva till skillnad från Huddinge centrum). Både Kungens kurva och Flemingsberg utvecklas och kommer att utvecklas bl.a. genom fördjupade översiktsplaner. I Flemingsberg förutsätts en stark befolkningsutveckling som kan svara upp mot centrumfunktioner där och även tillströmningen av besökare i Kungens kurva förväntas öka. Behovet av att även utveckla Huddinge centrum är ännu viktigare i ljuset av detta, så att dess attraktionskraft finns kvar och området kan fortleva som en välfungerande del i kommunen. Kommunen har bl.a. mot bakgrund av detta fokuserat på att Huddinge C även fortsättningsvis ska vara ett attraktivt lokalt centrum. För detta krävs ny bebyggelse. Dels för att kunna svara mot efterfrågan på bostäder, utnyttja goda kollektivtransport- och servicelägen och dels för att stärka Huddinge centrumets handel med efterfrågade nya lokaler.

Översiktsplan

Huddinge kommuns gällande översiktsplan, Översiktsplan 2000, antogs i december 2001. För Huddinge centrums kommersiella kärna redovisas "handel och närservice". I övrigt domineras programområdet av "bostäder, högt markutnyttjande" och "pågående markanvändning", med inslag av "motion/rekreation", "arbetsområde, högt markutnyttjande" och "allmän byggnad/område". Markanvändningen avviker i nuläget i vissa delar av programområdet från Översiktsplan 2000, vilket bl.a. beror på detaljplaner som tillkommit efter översiktsplanens antagande.

Detta programs intentioner avviker i vissa avseenden från gällande översiktsplan. Främst där programmet föreslår bebyggelse på platser som i översiktsplanen anges som pågående markanvändning. Skälen till dessa avvikelser är att åstadkomma en önskad utveckling av Huddinge centrum i linje med programuppdraget.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Hela programområdet är sedan tidigare planlagt. Till övervägande del har genomförandetiden gått ut för de detaljplaner som gäller inom programområdet.

Kommunala beslut i övrigt

Fördjupning av översiktsplanen (FÖP) för Storängen antogs av kommunfullmäktige 11 oktober 2009. Inriktningen i denna FÖP är att Storängen vid en omvandling ska få ett högt markutnyttjande. Målet är en blandstad där bostäder utgör huvuddelen, men där verksamheter förenliga med bostäder kan finnas kvar. Centrum och Storängen knyts ihop med Sjödalsvägen som sammanlänkande stråk.



Figur 8: (ur FÖP för Storängen) Exempel på bebyggelsestruktur. Illustrationen visar hur ett framtida Storängen skulle kunna se ut, där de viktigaste principerna är stadsmässighet med tydliga gaturum och hög orienterbarhet i gatunätet (Illustration: GWSK arkitekter).

Kommunfullmäktige beslutade 11 april 2011 att anta inriktning för en ny kommuntäckande översiktsplan. Av inriktningen framgår att Huddinge ska eftersträva ett mer levande samhälle med goda livsmiljöer genom förtätning samt genom att blanda bostäder, arbetsplatser och service. Högkvalitativa parker och grönområden ska bevaras och utvecklas men försiktig exploatering kan ske i grönområden i nära anslutning till befintlig bebyggelse. Sammanhållningen ska stärkas genom fler mötesplatser och genom att områden binds samman. Kollektivtrafik är utgångspunkten vid all planering och ska prioriteras tillsammans med gång- och cykeltrafik. Inriktningen slår även fast att Huddinge centrum är kommunens administrativa centrum.

Inriktningen för den nya översiktsplanen ska styra programmet och utvecklingen av Huddinge centrum. Programmet ska även styras av översiktsplanens underlagsutredning om vilka bebyggelsekaraktärer olika områden bör ha.

Samråd kring den nya översiktsplanen har pågått under tiden 20 augusti till 2 november 2012. Samrådsversionen av den nya översiktsplanen stödjer programförslaget för Huddinge centrum. Förändringar av de båda planerna har stämts av fortlöpande.

Programmets förenlighet med miljöbalken

Markanvändningen i programmet är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB.

Vid planering ska kommuner och myndigheter enligt 5 kap. 3 § MB ansvara för att miljö kvalitetsnormer följs. Miljö kvalitetsnormerna kommer inte att överskridas som en följd av programmet.

Med hänvisning till behovsbedömningen nedan, och beskrivningen av olika miljöfrågor under rubriken "Förutsättningar och konsekvenser", bedöms programmets genomförande inte medföra en betydande miljöpåverkan.

Behovsbedömning

Planens genomförande bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan. Detta grundar sig i korthet på följande:

Programmet

Programmets betydelse för en hållbar utveckling hänför sig i huvudsak till lokaliseringen av nya bostäder och verksamheter i ett gynnsamt kollektivtrafikläge, vilket möjliggör ett mer hållbart transportmönster. Genom att förtäta befintliga, centrala och kollektivtrafiknära områden i Huddinge hushåller kommunen också med mark och resurser genom att oexploaterad grönsstruktur, som annars skulle behöva tas i anspråk utanför tätorten, sparas.

Platsen

Programmet syftar till att möjliggöra en utveckling av ett relativt tätbebyggt centrumområde. Den befintliga miljöns känslighet är i miljöhanseende låg med avseende på nuvarande markanvändning. Föreslagen exploatering sker främst på redan hårdgjord mark eller i anslutning till befintliga gator och bebyggelseområden. I programförslaget bevaras och utvecklas områdets parker samtidigt som sambandet mellan olika grönområden stärks.

Påverkan

Programmet bedöms ha en begränsad påverkan utanför området. Biltrafiken kan komma att öka. Sammantaget bedöms programförslaget dock medföra en minskning av bullerproblematiken i området. Programförslaget ska inte medföra någon försämring av kvaliteten på det dagvatten som avrinner från området. Planen medför inte risker för människors hälsa eller miljön.

Motiverat ställningstagande

Utifrån ovanstående behovsbedömning bedöms ett genomförande av programmet inte medföra en betydande miljöpåverkan enligt 5 kap. 18 § PBL och 6 kap. 11 § MB med beaktande av bilaga 2 och 4 i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Programmet behöver således inte kompletteras med en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

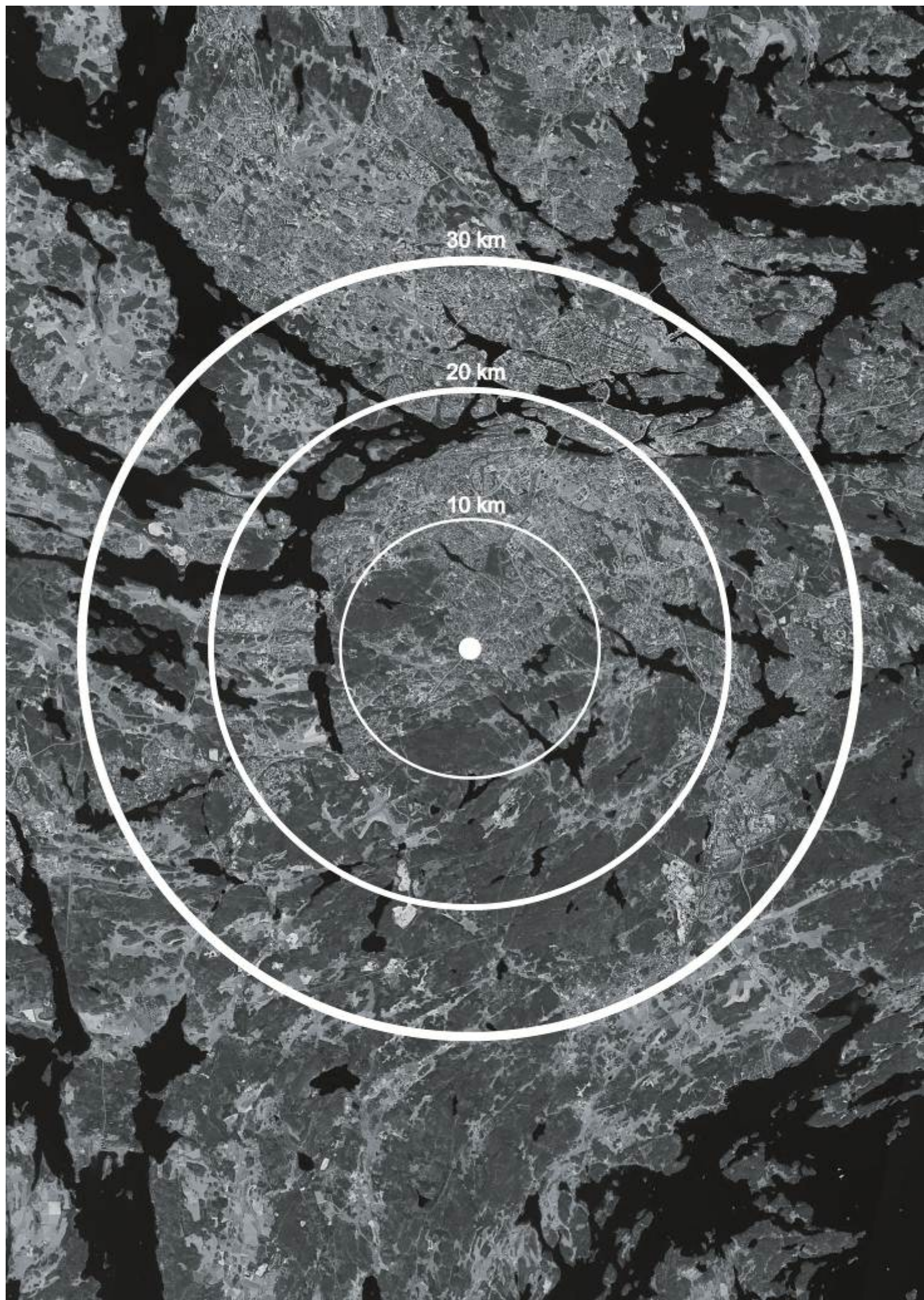
Ekologisk kompensation

Programmet har bedömts enligt kommunens metod för ekologisk kompensation. Det är främst de ekologiska och rekreativa aspekterna som bedömts. Dessa har värderats, påverkan/risk beskrivits samt åtgärd för att hantera detta har tagits upp.

De aspekter som ingått i bedömningen är Naturvärden (grönstruktur, biotoper och hydrologi), Landskapsbild (utblickar och rumsliga sammanhang), Rekreation (kultur och naturmiljö) samt Störningar (luftföroreningar, klimat och buller).

Bedömning och konsekvenser av dessa miljöaspekter redovisas i kapitlet Förutsättningar och konsekvenser under rubrikerna Mark och vegetation, Naturvärden längs Fullerstaån – Kyrkdammen, Hydrologiska förhållanden, Stads- och landskapsbild, Kulturhistoriska miljöer, Rekreation och friluftsliv, Luft samt Buller, vibrationer. Ekologisk kompensation kommer att behandlas vidare i efterföljande detaljplaner.

Figur 9 (nästa sida): Ortofoto över Stockholmsregionen med programområdet i centrum

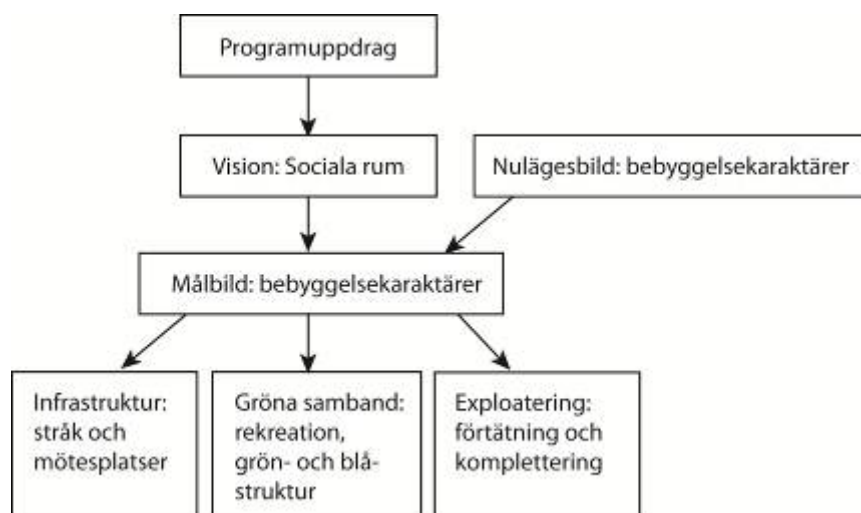


Programförslag



Figur 10: Illustration av programförslag, vy från sydost.

Programuppdraget har utmynnat i visionen Sociala rum. Med denna vision i åtanke – samt med utgångspunkt i en analys av vilken karaktär Huddinge centrum's olika områden uppvisar idag – har en målbild tagits fram för områdenas framtida bebyggelsekaraktär. Utifrån denna övergripande målbild utvecklas programmets förslag rörande infrastruktur, gröna samband och exploatering. Figur 10 nedan visar hur programförslagets olika delar hänger ihop. (Se rubriken Programuppdrag ovan).



Figur 11: Programförslagets struktur (läsanvisning)

Vision: Sociala rum

Huddinge centrums kärna – inifrån sett

Huddinge centrum har idag en kärna med en intim, stadsmässig karaktär. Här finner man ett sjudande stadsliv med butiksentréer, caféer och restauranger, torghandel samt en blandning av boende, offentlig och kommersiell service.

Huddinge centrums kärna har många rumsliga kvaliteter som skiljer sig från flertalet andra lokala centra. Det som är mest kännetecknande är att det är ett öppet utomhuscentrum med intima mått. Från Forelltorget, strax efter pendeltåguppgången, via Sjödalsstorget och fram till Sjödalsvägen kommer bebyggelsen nära inpå de gående som passerar genom tydligt avgränsade platser, passager och grändliknande gaturum. Jämförelser har ofta gjorts med Gamla stans gränder, men det är brittiska småsamhällen som stått för inspirationen till Huddinge centrum. Dess starka rumsliga kvaliteter och många olika funktioner på en begränsad yta bidrar till att forma Huddinge centrums identitet.



Figur 12: Huddinge centrums kärna – vy mot Sjödalsstorget. Ett exempel på ”sociala rum”

För att tydliggöra hur Huddinge centrum ska kunna öppnas upp och ges möjlighet att växa, utan att dess identitet går förlorad, har begreppet ”sociala rum” tagits fram. Sociala rum är ett ledord, en vision, för hur hela programområdet – så långt det är möjligt – bör utvecklas på sikt.

Huddinge centrums kärna – utifrån sett

Centrumkärnans utsida kan ofta uppfattas som en relativt hård och karg miljö, med otydliga entréer till centrum. Man kan säga att Huddinge centrums utsidor domineras av ”tekniska rum”. Tekniska rum har ofta utformats för att tjäna ett enda syfte, t.ex. ett parkeringshus som enbart fungerar som parkeringshus eller en kommunikationsled som bara fungerar för att olika trafikslag ska kunna ta sig från punkt A till punkt B. Figur 13 nedan visar egenskaper hos sociala rum i motsats till tekniska rum:



Figur 13: Exempel på ett i huvudsak "tekniskt rum" (Paradisgaraget vid Kommunalvägen)

Tekniska rum

Storskalig, långa avstånd, gles
 Hög hastighet, genomfart
 En funktion, monoton, ödslig
 Skapar barriärer, baksidor, fragment
 Fordonsorienterad

Sociala rum

Småskalig, korta avstånd, tät
 Låg hastighet, uppstannande, interaktion
 Flera funktioner, händelserik, levande
 Kopplingar, entréer, omhändertagna rum
 Fotgängarorienterad

Figur 14: Exempel på egenskaper hos "tekniska rum" och "sociala rum"

Verka för sociala rum!

Huddinge centrum har idag en alltför tydlig prägel av tekniska rum. I den större skalan gäller det bl.a. områden med storskalig infrastruktur samt monofunktionella kvarter som inte interagerar med omgivande gaturum. Men även i den mindre skalan finns exempel på hur det tekniska rummet tillåts dominera över det sociala – bland annat i otydliga gränser mellan centrumkärnan och dess omgivning.

Sociala rum innehåller flera möjliga funktioner, uppmuntrar till lägre hastighet, möten och uppstannande längs vägen. Det sociala rummet är välkomnande, tätt och rikt på varierande upplevelser.

Det sociala rummet är fotgängarorienterat och har en mänsklig skala. Dess infrastruktur, grönska och bebyggelse knyter samman viktiga stråk och platser och stimulerar till en rikare användning av det offentliga rummet.

För att öppna upp Huddinge centrum, och möjliggöra en positiv utveckling av hela programområdet, behöver de sociala rummen utvecklas och de tekniska rummen minskas.

Gestaltning av sociala rum

Gestaltningen av sociala rum, såsom utformningen av stråk och mötesplatser, måste utgå från den mänskliga skalan. Omsorg om förhållandet mellan människa – trafik, människa – byggnad, människa – offentliga rum är avgörande för att gestaltningen av de sociala rummen blir en bra helhet.

Offentliga rum – i form av parkrum, torg, mötesplatser och viktiga stråk – stärks som alla andra rum genom tydliga avgränsningar, t.ex. med ”väggar” i form av intilliggande, utåtriktad bebyggelse. Andra sätt att tydliggöra och stärka det offentliga rummet kan vara med hjälp av planteringar, träd, plank, häckar, murar etc. Avgränsningarna kan, förutom att skapa tydligare platser och större orienterbarhet, i många fall även bidra till att minska buller och andra former av negativ påverkan från trafiken.

En generell avsikt för alla offentliga rum i Huddinge centrum är därför att de tydligt ska avgränsas. Detta kan även delvis tillämpas i mer öppet gestaltade miljöer, som t.ex. ”hus i park” (se avsnittet om bebyggelsekaraktärer nedan). Just denna stadsbyggnadsform kan annars upplevas som ett alltför sönderfallande inslag i en annars tät stadsmiljö.

Huddinge centrums stråk och mötesplatser ska stärkas och utvecklas genom programmet. Dessa ska gestaltas som sociala rum, vilket även innebär en stor omsorg om förhållandet människa – byggnad. Ett medel för att åstadkomma upplevelsen av mänsklig skala är att använda offentlig möblering, som bidrar till att ta ner fokus från stora, påträngande eller utsatta inslag i staden till proportioner vi är vana vid.

Kollektivtrafiken ska tillsammans med gång- och cykeltrafiken prioriteras i Huddinge centrum. Omsorgsfullt gestaltade platser i anslutning till kollektivtrafiken kan öka dess attraktivitet. Även det upplevda avståndet till kollektivtrafiken kan minska genom omhändertagna platser och stråk samt bebyggelse som aktiverar och ger liv åt en tidigare öde transportsträcka.

Även bilen bidrar till en livlighet i staden och exempelvis gatuparkering är ett urbant inslag. För att bilen inte ska utgöra ett ovälkommet inslag måste dock parkeringar lösas som en del av gestaltningen. Genom att parkeringsplatser varvas med trädplanteringar – varannan bil, vartannat träd – skapas intressanta rytmer och erbjuds en omväxlande och attraktiv miljö. Detta är ett sätt att hantera förhållandet människa – trafik.

Gestaltningen av byggnader och utomhusmiljön i Huddinge centrum bör ha en hög ambitionsnivå, med utgångspunkt i målsättningen att skapa sociala rum.

Nulägesbild och målbild: bebyggelsekaraktärer

Kommande planläggning inom programområdet kommer att ske etappvis under en längre tid. För att uppnå en god helhetsverkan i Huddinge centrum utveckling är det viktigt att följa en genomtänkt linje. Därför gjordes i samrådsversionen av programmet en tolkning av vilka bebyggelsekaraktärer Huddinge centrum består av idag. Utifrån denna nulägesbild, samt utifrån visionen om sociala rum, togs en målbild fram. Målbilden ger vägledning kring stadsbyggnadskaraktär och gestaltning, bl.a. avseende bebyggelsens skala och dess förhållande till de offentliga rummen.

För de områden som tillkommit efter samrådet beskrivs under respektive projekt vilken stadsbyggnadskaraktär som eftersträvas. Se avsnittet Exploatering; förtätning och komplettering.



Figur 15: En tolkning av programområdets bebyggelsekaraktärer idag (till vänster) respektive samrådsförslagets målbild (till höger). För de områden som tillkommit efter samrådet beskrivs önskvärd karaktär under respektive stadsbyggnadsprojekt.

Huddinge centrum karaktärer idag – och föreslagna förändringar

(1) Kärnan – nuläge

Huddinge centrum *kärna* (område 1 i figur 14 ovan) består av låga och täta kvarter med inslag av högre accentbyggnader. Kärnan har en hög grad av funktionsblandning (handel, bostäder, kontor m.m.) och ett stort utbud av offentlig och kommersiell service. Utbudet av kollektivtrafik är omfattande. Kärnans utomhusmiljö utgörs primärt av gågator och torg med många entréer. Utifrån kan kärnan upplevas som relativt sluten, med otydliga eller bristfälliga kopplingar mot omgivande områden och en låg orienterbarhet.

(1) Kärnan – programförslagets målbild

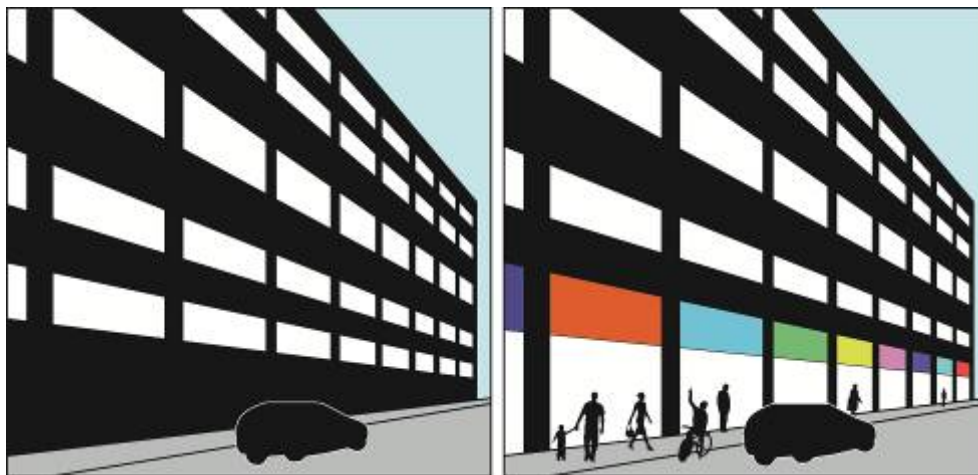
En av programmets bärande idéer är att utöka Huddinge Centrums kärna, den del som idag upplevs som fotgängarvänlig, aktiv och funktionsblandad.

Målsättningen med den utökade kärnan är att fler ska få möjlighet att bo och verka i Huddinge centrum.

Huddinge centrums kärna föreslås alltså kunna växa. Detta kan ske genom nya eller tydligare kopplingar inom kärnan och mot dess omgivningar. Kompletterande bebyggelse kan stärka de viktigaste stråken, gränzonerna och kopplingarna till kärnans omgivning. Exploatering ska främst ske på ytor som redan idag är ianspråktaga men har lågt bevarandevärde, såsom markparkering, och ytor som frigörs när vägar dras om. Särskild vikt bör läggas vid att uppnå en fortsatt hög grad av funktionsblandning, entréer och framsidor, högkvalitativa mötesplatser samt en god tillgänglighet till kollektivtrafiken. Kort sagt: kärnans område utökas väsentligt samtidigt som dess kvaliteter förstärks och förtydligas.

(2) Fristående kvarter – nuläge och målbild

De fristående kvarteren (område 2 i figur 14 ovan) utgörs av kraftfull bebyggelse där en byggnad ofta utgör ett kvarter. De fristående kvarteren är storskaligt gestaltade miljöer med en hög grad av slutenhet och de rymmer oftast en funktion, såsom bostäder, parkering, skola eller kontor. Målbild: Som en konsekvens av att Huddinge centrums kärna föreslås kunna växa, bör de fristående kvarteren i hög grad integreras, funktionellt och estetiskt, i kärnans område. Utåtriktade verksamheter bör finnas i anslutning till viktiga offentliga stråk och platser.



Figur 16: Exempel på hur ett slutet fristående kvarter kan öppnas upp mot gatan med hjälp av nya utåtriktade verksamheter, t.ex. butiker, i bottenplanet

(3) Hus i park – nuläge och målbild

Områdena med hus i park (område 3 i figur 14 ovan) består av lameller och punkthus med naturmark utsparat inpå och mellan byggnaderna.

Bebyggelsen är i vissa fall orienterad mot omgivande gaturum, men den mest typiska hus i park-bebyggelsen orienterar sig efter väderstreck och solljusförhållanden och anpassar sig efter terrängen. Gränsen är ofta otydlig mellan vad som är privata eller offentliga rum i anslutning till hus i park. Målbild: Området med hus i park är i stort oförändrat, men utvecklas delvis till en del av kärnan, samt får en tydligare gräns mot omgivande parkrum.

(4) Parkrum – nuläge och målbild

Parkrummen (område 4 i figur 14 ovan) är allmänt tillgängliga parker och grönområden, som inbjuder till vistelse och annan aktivitet. Sjödalsparken är ett uppskattat parkrum som idag i viss mån lider av otydliga gränser och entréer till parken. Målbild: Sjödalsparkens rumslighet förstärks samtidigt som Kyrkdammens vistelsevärden höjs, bl.a. genom minskat buller.

(5) Storskaliga infrastrukturrum – nuläge och målbild

Det *storskaliga infrastrukturrummet* (område 5 i figur 14 ovan) domineras av olika trafikslag i höga hastigheter som alstrar en hög bullernivå. Områdena innehåller många barriärer för fotgängare, men medger en god tillgänglighet för bl.a. bil- och spårtrafik; kollektivtrafik inkluderad. Platser och stråk har utformats för framkomlighet och effektivitet i den stora skalan, med mindre omsorg om gestaltningen och vistelsevärdena i den lilla, intima skalan. Målbild: det storskaliga infrastrukturrummet minskar i omfattning samtidigt som barriärer och buller minskas i möjligaste mån.

(6) Parkkvarter – målbild

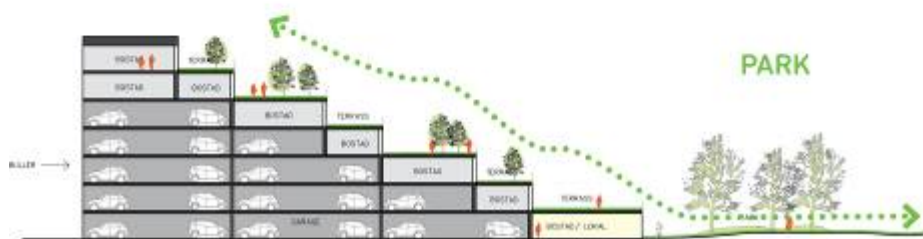
Målbild: För att binda samman parkrummen introduceras en ny bebyggelsekaraktär i Huddinge centrum; *parkkvarteret* (område 6 i figur 11 ovan). Parkkvarterens uppgift är att föra in parkens grönska i kvarteret, inom vilket bullret kan minska. Så långt möjligt ska också parkkvarteren länka samman parkrummen på ömse sidor om järnvägsspåren. Grönskande gårdar kan utformas för att på olika sätt öppna sig mot omgivande parkrum.



Parkkvarter alt1. Gård med parkering öppen mot park.
Privata uteplatser.



Parkkvarter alt2. Upphöjd gård med parkering som del av landskap.
Privata uteplatser.



Parkkvarter alt3. Parkering mot infra, terrasser mot park.

Figur 17: Exempel på hur parkkvarter kan utformas. Illustration: DinellJohansson

Infrastruktur, stråk och mötesplatser

Den grundläggande idén om hur transportsystemet ska utvecklas är hämtad ur Huddinge kommuns förslag till trafikstrategi.

Trafikstrategin förväntas bli antagen under 2013 och implementeras i kommunens verksamheter.

Huddinge kommuns vision för transportsystemet är att det ska:

- **vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert**
- **stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer**

Figur 18: Ur Huddinge kommuns förslag till trafikstrategi

Med denna som bakgrund har gång- och cykeltrafiken prioriterats och kollektivtrafiken getts en central roll i planförslagets infrastruktur-utformning.

Huvuddragen i förslaget är att Kommunalvägen stängs av för fordonstrafik förbi centrum och ersätts med ett nytt entrétorg. All busstrafik koncentreras till en ny bussterminal på västra sidan om järnvägen och en port anläggs under järnvägen norr om centrum. Entréer och kopplingar till både buss och pendeltåg stärks genom en rad åtgärder så att kollektivtrafiken blir bättre samordnad och mer lättillgänglig.

Gång- och cykeltrafik

Både trafiksäkerheten och framkomligheten utmed gång- och cykelstråket längs Kommunalvägen förstärks. En ny förbindelse under Storängsleden anläggs vid Storängens trafikplats för att knyta ihop befintliga stråk söder om Storängsleden med centrum och bussterminalen. Förbindelsen under järnvägen norr om centrum förstärks och görs mer attraktiv i och med den nya porten. Det regionala cykelstråket mellan Södertälje och Stockholm som passerar genom planområdets västra del, föreslås få en delvis ändrad sträckning. Detta för att öka framkomligheten utmed stråket för de trafikanter som bara ska passera förbi Huddinge C.

Kollektivtrafik

Alla busslinjer som angör Huddinge centrum och Huddinge station samlas i en ny bussterminal placerad väster om järnvägen i samma läge som den befintliga terminalen ligger. Anslutningen mot Storängens trafikplats byggs om för att prioritera bussarnas framkomlighet in- och utifrån terminalen. De linjer som idag trafikerar Kommunalvägen kommer att använda den nya porten under järnvägen norr om centrum för att både kunna angöra terminalen och även i fortsättning kunna trafikera resterande delar av Kommunalvägen och Kvarnbergsplan. Till pendeltåget föreslås ytterligare entréer, den ena placeras i anslutning till Storängsledens bro över järnvägen och den andra skulle i en framtid kunna integreras med kommande bebyggelse i centrums södra delar.

Biltrafik

Storängens trafikplats byggs om för att klara kommande trafikbelastning och den nya bussterminalens krav på framkomlighet. Kommunalvägen stängs av för fordonstrafik förbi centrum. Huddingevägen utökas med ytterligare ett körfält i vardera riktningen mellan Fullersta och Storängens trafikplats, totalt sex körfält samt ett påkörningskörfält norrut från Fullersta trafikplats. En ny port för bil, buss, gång och cykel under järnvägen norr om centrum föreslås. Sjödalsvägen närmast centrum omvandlas till en ”gångfartsgata”.

Parkering

Följande parkeringsnorm föreslås gälla för programområdet

<u>Verksamhet</u>	<u>Norm</u>	<u>Kommentar</u>
Handel	30 platser/1000m ²	Dagens norm
Bostäder	8 platser/1000m ²	Inom en radie av 600m från Huddinge station
Bostäder	9 platser/1000m ²	Inom resterande del av programområdet.
Kontor	10 platser/1000m ²	Inom en radie av 600m från Huddinge station
Kontor	13 platser/1000m ²	Inom resterande del av programområdet.
Cykelparkering	25 cpl/1000m ²	Gäller alla verksamheter

Figur 19: Föreslagen parkeringsnorm

Både normen för bostäder och kontor är minskad i förhållande till kommunens idag gällande normer. Detta för att programområdet kan anses som mycket kollektivtrafiknära samt för att främja ett mer hållbart resande. Dagligvaruhandel är mer känslig för avstånd till parkering än sällanköpshandel. Rekommenderade avstånd till dagligvaruhandel är 150m för övrig handel är max 300-350m att rekommendera. Möjligheten att infartsparkera i anslutning till Huddinge station kommer att finnas kvar i någon form. Parkeringen kan komma att integreras i något av de kommande parkeringshusen och regleras så att nyttjandet blir infartsparkering, d.v.s. uppställning av fordon för byte till kollektivt färdmedel. Parkering ska generellt anordnas i garage och inte som ytkrävande markparkering. Cykelparkeringarna i anslutning till kollektivtrafiken utökas och förbättras genom att ett antal cykelgarage uppförs.

Stråk och mötesplatser

Huddinge centrum utformades med den engelska småstaden som inspiration. Småskaliga gångstråk varvas med mindre torg och mötesplatser. Tempot är lugnt då biltrafik inte tillåts på gatorna. Affärer och portuppgångar vänder sig mot det offentliga rummet och ökar dess intensitet. Handel och bostäder samsas på en begränsad yta genom att bostädernas innergårdar är placerade och därmed skärmade ovanpå butikslokaler och skrymmande logistikhantering.

När Kommunalvägen stängs av för motortrafik (se även i6 nedan) öppnas möjligheten att utöka det sociala rummet. En sekvens av småskaliga platser med tydlig offentlig karaktär skapas längs nuvarande vägsträckning. Lägre bebyggelse, paviljonger, avgränsar och stärker stadsrummet och skärmar buller från järnvägen. I paviljongerna samsas handel med cykelparkeringshus och varvas med vegetationsbeklädda murar. Bullermiljön kring det nya torget kommer att förbättras med hjälp av skyddande murar och eventuell bebyggelse.



Figur 20: Nytt entrétorg, vy från nordost, skiss över socialt rum.

Se programkarta i bilaga 2, sist i dokumentet.

i1 Regionala cykelstråket

Det regionala cykelstråket kommer att få en något ändrad sträckning genom de västra delarna av centrum. Den nya sträckningen ska utformas så gen som möjligt och med god standard för att möjliggöra en bra framkomlighet för de som använder stråket för pendling.



Figur 21: Det regionala cykelstråket (Bild: Tyréns)

i2 Fullersta trafikplats, Huddinge stationsväg och port under järnvägen

En öppen, generös port under järnvägen kopplar samman programområdets östra och västra sida. Porten är öppen för alla trafikslag. Huddinge stationsväg rätas ut och Huddingevägens ramper ansluts i en trevägskorsning. Påfarten norrut på Huddingevägen förstärks för att underlätta för busstrafiken att komma ut på Huddingevägen. På sikt krävs ytterligare ett körfält fram till Lännavägen. Gc-stråket utmed Huddinge stationsväg förstärks och korsningen med det regionala gc-stråket trafiksäkras.



Figur 22: Huddinge stationsväg och Fullersta trafikplats (Bild: Tyréns)

Porten under järnvägen ska också fungera som en förstärkning av det gröna och blå stråken mellan Kyrkdammen och Sjödalsparken.



Figur 23: Port under järnvägen (bild: Tyréns samt Huddinge kommun)

i3 Bussterminal

En samlande bussterminal föreslås vid Huddinge stationsplan väster om stambanan. Alla busslinjer som idag angör Huddinge centrum och Huddinge station ska i framtiden köra via den nya terminalen. Bussterminalens hållplatser placeras kring en ny terminalbyggnad som också kan byggas på med lokaler för närservice eller kontor. Bussarna kör på enkelriktade gator fram till hållplatserna och terminalområdet kommer att stängas av för genomgående biltrafik. I den nya terminalen är det tänkt att de genomgående linjerna använder de västra hållplatserna på väg norrut och dockningshållplatserna på väg söderut. De linjer som vänder i Huddinge centrum ska använda dockningshållplatserna. Stombusslinjerna som passerar centrum använder de kantstenshållplatser som finns närmast pendeltåget entré i båda riktningarna. I en framtid när turtätheten på pendeltåget ökar med kommer behovet av anpassning till pendeltåget att minska och terminalen kommer att få ett bättre genomflöde av busstrafik.



Figur 24: Planskiss över ny bussterminal (Bild: Tyréns)

i4 Nya entréer till pendeltåget

En ny entré till pendeltåget placeras på Storängsledens bro över järnvägen och kommer att kunna användas av både de södra delarna av programområdet och befintlig bebyggelse söder om Huddinge centrum. Ytterligare en entré kan komma att integreras i den planerade bebyggelsen på centrums östra sida och i den kommande bussterminalen.



Figur 25: Planskiss över nya entréer till pendeltåget (Bild: Tyréns)

i5 Storängens trafikplats

De befintliga trafiksinnalkorsningarna vid ramperna ersätts med en specialutformad cirkulationsplats. Dagens utformning ligger på gränsen kapacitetsmässigt, med den nya utformningen kommer kapaciteten i korsningen att öka. Exempelvis kommer problemet med att trafiken söderifrån mot centrum som idag sker i vänstersväng och som blockerar så väl för trafik från Stockholm som trafik från centrum att försvinna. I den nya korsningen kommer alla större trafikflöden att ligga fria från varandra. Nya lägen för ramperna söderifrån och norrut förslås också. En ny gc-förbindelse knyter ihop gc-vägen utmed Storängsleden och centrum's västra delar. Korsningen mellan Storängsleden och Kommunalvägen byggs om till en cirkulationsplats.



Figur 26: Utformning Trafikplats Storängen (Bild: Tyréns)

i6 Nytt entrétorg

Kommunalvägen stängs av för bil- och busstrafik förbi centrum. Nivån på marken utjämnas till samma nivå som Forelltorget och ett nytt entrétorg skapas. Tunneln under järnvägen förkortas på detta sätt. Entrén till pendeltåget och den nya bussterminalen kommer att utvecklas och göras mer attraktiv samt mer lättorienterad.



Figur 27: Nytt entrétorg, skiss trafikstruktur (Bild: Tyréns)

Det nya entrétorget ges rumsbildande väggar genom att befintlig bebyggelse byggs på med uppbrutna fasader och entréer (se figur 20 ovan). Längs järnvägens sträckning tillkommer ett lutande parkstråk med trädplanteringar, cykelgarage, ev. kommersiella lokaler och offentlig möblering. Cykelgarage och lutande parkstråk bidrar också till att begränsa buller öster om spåren.

i7 Sjödalsstorget och Paradistorget

Kontakten mellan Sjödalsstorget och Paradistorget stärks genom att scenen tas bort och en ny scen orienteras i terrasser i sluttningen mot statyn av Karin Boye. Möjligheter att etablera uteservering och soliga sittplatser kan ordnas tex mot Folkets hus. Tillgängligheten ökas genom terrasseringar och ramper som utformas i kombination med planteringar och grönska.

i8 Sjödalsvägen

Sjödalsvägens sträckning närmast centrum omvandlas till gångfartsgata och få en mer torgliknande karaktär.

Gröna samband: rekreation, grön- och blåstråk

En viktig fråga för programmet är hur Huddinge centrum kan förtätas samtidigt som god tillgång till högkvalitativa park- och grönområden kan skapas. De tillkommande exploateringarna som föreslås i programmet kommer att leda till ett ökat tryck på grönytor. Detta innebär att grönområdena måste omhändertas och skötas på ett medvetet sätt. Grönområden nära bostäder är en förutsättning för spontan utelek. Den bostadsnära naturen har därför ett stort värde för fysisk aktivitet och är också en viktig pedagogisk resurs för förskolor och skolor. Programmet föreslår flera goda lägen nära grönytor för nya förskolor. De befintliga naturområdena tillgängliggörs på olika sätt vilket ökar deras användbarhet som rekreatiomsområden.

Grönområden kan ingå i en struktur som länkar samman stadslandskapet. Vatten, grönstråk och parker skapar ett sammanhang som gör det lättare att orientera sig och identifiera sig i staden. Kyrkdammen, porten/tunneln och Sjödalsparken ingår alla i en kedja av gröna ytor som sträcker sig i Fullerstans riktning söderut från Gömmaren via Fullersta kvarn och Källbrink mot Storängen och Trehörningen.

Programmet bidrar till förtydligande av detta sammanhang och struktur. Generellt ska inslaget av trädplantering, vegetationsbeklädda murar och annan grönska öka i Huddinge centrum.

De gröna miljöerna kan också vara stimulerande mötesplatser och upplevelserika sociala rum. En av de mest betydelsefulla delarna i programmet är satsningen på Sjödalsparken. Målet är att parken ska bli som Huddingebornas gemensamma vardagsrum utomhus. Sjödalsparken ingår som en mycket viktig del i Huddinges centrums grönstruktur där grönytorna kännetecknas av hög kvalitet, tillgänglighet och variation.

Se programkarta i bilaga 2, sist i dokumentet.
--

G1 Kyrkdammen

Kyrkdammen norr om Huddingevägens stora potential tas tillvara genom att naturparken rustas upp och ges ett mer välkomnande uttryck. Upprustningen innebär en satsning på trevliga sittplatser och målpunkter som någon form av aktivitetsyta eller konst i naturmiljön. Parallellt med upprustningen förses Huddingevägen med bullerskärmar vilket kraftigt kommer att öka naturparkens attraktivitet som rekreatiionsyta.

Dammarnas södra del ramas in av bebyggelse i form av parkkvarter (se E3), som minskar bullret från järnvägen. Liksom i dammarnas norra del måste även en generell upprustning ske av parken samtidigt som bullret från Huddingevägen skärmas. Sammantaget skapas ett attraktivt parkrum som även tas upp som tema i den anslutande bebyggelsen. Vid planering av ny bebyggelse invid dammen är det viktigt att ta hänsyn till rekreatiionsområdet

samt till behovet av mark för att i framtiden öka kapaciteten på dammen och därigenom minska flödet i Fullerstaån.

G2 Port under järnvägsspåret

Den nya porten ges ett påtagligt tema av att det övergripande grön- och blåstråket mellan Kyrkdammen och Sjödalsparken fortsätter delvis igenom men främst i anslutning till tunneln, se även i2.

G3 Sjödalsparken

Sjödalsparken planeras att utvecklas till kommunens huvudsakliga stadspark – en riktig finpark med rikt och varierat innehåll och stora upplevelsevärden.



Figur 28: Inspirationsbild, upplevelsevärden i Sjödalsparken.

Sjödalsparken bör ses tillsammans med Rådsparken som en helhet där Rådsparken utvecklas till en aktivitetspark med djurlek, utegym, skatepark, ungdomshäng, multisportplan och stora lekytor. Sjödalsparken får en tyngdpunkt på konst, prydnadsvärden och kultur. I parken planeras stora öppna ytor för lek, evenemang och rekreation liksom mer intima platser. Sjödalsparken får en ny planlösning med rumsbildningar där det finns flera olika sätt att röra sig i parken och intressanta saker att upptäcka. Den centrala gräsrundeln sparas som en plats att samlas kring, vid t ex det årliga valborgsfirandet. Vackra, varierade perennplanteringar, prydnadsträd och vårlökar pryder parken med sin blomning. Lekplatsen rustas med ett mer spännande innehåll och kompletteras med skulpturlek som både har lekfunktion och konstnärligt värde.



Figur 29: Inspirationsbilder, lekplatser med konstnärlig utformning.

Sjödalsparken ges en tydligare inramning genom att nya gång-och cykelstråk avgränsar och förtydligar gränsen mellan det offentliga och privata. Parkens entréer utformas med omsorg för att bli tydligare och mer tillgängliga. De ska locka besökare att vilja söka sig in i parken. Sjödalsparken har en strategisk placering i anslutning till Huddinge centrum. Parkens möte mot centrum gestaltas på ett sätt som understödjer flödet av människor mellan parken och centrum. Sjödalsparkens yta utökas för att möta behoven för en växande befolkning. Parken växer norrut genom att förskolan Falken flyttas till en närliggande fastighet. Denna förändring får mycket stor betydelse för parkens rumslighet men ska ske med det stora behovet av offentlig service i åtanke (se rubriken Offentlig service under Förutsättningar och konsekvenser). Parken utökas även mot söder genom att befintlig parkeringsplats i korsningen Sjödalsvägen/Sjödalsbacken tas bort. Platsen förses med grönska och planteringar för att fungera som en inbjudande entré till parken.

Det är viktigt att skapa en park med rikt folkliv både på dagtid och kvällstid. En välgestaltad cafébyggnad kan infogas i parken som målpunkt och solitär. Parkbelysningen utvecklas genom att olika delar i parken ljussätts på ett effektivt sätt. Parkens funktion som evenemangspark förstärks. Området vid scenen disponeras om och gestaltas så att det bättre fungerar tillsammans med helheten. För att parken ska upplevas som trygg och genomsläpplig planteras framförallt perenna växter, lågväxande buskar och uppstammade träd. Tydligheten när det gäller att orientera sig i parken ökar genom de nya stråken.

Vattenmotivet blir ett nytt inslag i parken. Tanken är att synliggöra dagvattenhanteringen på ett sätt som ökar parkens attraktivitet. Längs vattenbrynet växer dekorativa vattenväxter som lockar fåglar, fjärilar och insekter.

G4 Pocket park (fickpark)

Ett mindre parkrum föreslås i anslutning till Paradistorget. Parkytan ges karaktären av strikt anlagd park med prydnadsvärden som blomsterplanteringar. Stora träd planteras för att parkytan ska kunna fungera som motvikt mot bebyggelsen.

G5 Paradisbacken

Paradisbacken tillgängliggörs med nya/upprustade gångstråk och förbättrad belysning. Entréerna förstärks och görs tydliga. Grönområdets kvaliteter förstärks genom trygghetsskapande slyröjning. En mötesplats med bänkar placeras vid grusplanen. Lekskulpturer och naturlekredskap placeras i terrängen och erbjuder barn möjlighet till olika typer av lek vid sidan av naturleken.

G6 Klockarbacken

Klockarbackens natur tillgängliggörs som en liten tätortsnära skogspark. Naturområdet har en stor potential att bli ett rekreatjonsområde för närboende och förskolor om dess entréer blir tydligare. Området utvecklas genom att enklare stigar anläggs, slyröjning samt att nivåskillnader tas upp med hjälp av trappor där så är nödvändigt. Större träd behålls och platsen ges en öppen, ljus karaktär. Enklare bänkar placeras i skogsparken för att skapa trevliga sittmiljöer.

Exploatering: Förtätning och komplettering

För att Huddinges centrumkärna ska kunna växa krävs inte bara nya och utvecklade stråk, mötesplatser och gröna samband. Det krävs även en förtätning kring de centrala offentliga rummen för att skapa en levande stadskärna. De exploateringar som föreslås nedan ska ske med försiktighet avseende grönområden och sambandet dem emellan.

Kompletteringsbebyggelse föreslås främst ske på redan ianspråktagen mark, eller på ytor med lågt bevarandevärde. Bebyggelsen kan dock tillåtas ha en relativt hög exploateringsgrad för att utnyttja det goda kollektivtrafikläget.

En viktig målsättning för den nya bebyggelsen i Huddinge centrum är att den ska öka orienterbarheten. Bebyggelsen ska, i olika skalor, bilda tydliga entréer och riktningar. I den lilla skalan är det av stor vikt att bebyggelsen i marknivå så långt möjligt innehåller utåtriktade verksamheter och stödjer omhändertagna sociala rum utifrån ett fotgängarperspektiv. I den större skalan kan den föreslagna bebyggelsen skapa en bättre känsla av sammanhang genom att tydliggöra infrastruktur och gröna samband, rama in och samspela med dessa.

Med omsorgsfullt gestaltade stråk och mötesplatser, grönområden och byggnader är förhoppningen att Huddinge centrum ska kunna ta steget in i framtiden samtidigt som dess identitet bevaras och stärks. Den inbjudande, trivsamma karaktären i centrumkärnan expanderar och synliggörs från utsidan, samtidigt som fler människor erbjuds möjlighet att bo och verka i Huddinge centrum.

Sammantaget ger föreslagen bebyggelse enligt nedan ett tillskott av knappt 2000 nya lägenheter, 20 800 kvm BTA kontor, 8 000 kvm förskola/skola och 11 300 kvm handel, se vidare bilaga 1.



Figur 30: Illustration av programförslaget, vy från norr.

Se programkarta i bilaga 2, sist i dokumentet.
--

E1 Närservice/bensinstation Fullersta trafikplats

I nära anslutning till Huddingevägen, vid Huddinge stationsväg, föreslås närservice eller bensinstation.

E2 Bostäder vid Huddingevägen

Längs Huddinge stationsväg i höjd med Rådstuguvägen föreslås ett bostadskvarter. Kvarteret måste vara slutet och förhålla sig till buller och störningar från Huddingevägen. Bebyggelsen kan vara i sex våningar och ansluta i höjd till både befintliga och föreslagna hus.

E3 Bostäder vid Kyrkdammen

Kring Tingshuset föreslås bostäder med en tystare gårdssida. Mot den stora gården i detta parkkvarter föreslås även en förskola samt viss handel/service rymmas. Bostadsbebyggelsen kan uppföras uppemot åtta våningar.



Figur 31: Parkkvarteret E3 möter Kyrkdammen. Illustration: DinellJohansson

Grund- och dagvattenförhållanden liksom bullersituationen kommer behöva utredas i kommande detaljplaneskede. Behovet av att gestalta och lyfta grönstråk och yttlig dagvattenhantering är särskilt viktiga i detta läge. Bilden nedan illustrerar principer för hantering av bl.a. grönska och vatten. Detaljlösningar av detta behöver studeras vidare bl.a. i samspel med lösningar av trafik. Jämför i2 under rubriken *Infrastruktur, stråk och mötesplatser* ovan.



Figur 32: Parkkvarteret E3 öppnar med sin stora gård. Människor, grönska i gatu- och gårdsmiljö samspelar med återkommande dagvattendammar. En förskola är illustrerad i det nordöstra hörnet av kvarteret. Handel, t.ex. närservice, är lämpligt i den södra delen av kvarteret mot Huddinge stationsväg. Jämför i2 Huddinge stationsväg och port under järnvägen. (Trafik- och parkeringslösning överensstämmer inte med programförslaget i detalj.) Illustration: DinellJohansson

E4 P-hus

Mellan Tingshuset och järnvägen föreslås ett parkeringshus i fyra våningsplan medverka till att förtäta stadsrummet kring spårområdet, samtidigt som bullret från spårtrafiken minskar vid Kyrkdammen.

E5 och E6 P-hus och Bostäder vid Kommunalvägen

Ett parkeringshus placeras som en skyddande buffert mellan stambanan och en gård kring vilken bostäder uppförs. Husets östra sida är i direkt relation till Kommunalvägen och ger ett öppet och inbjudande intryck. I bottenplan föreslås butiker. Bebyggelsen har en bullerskärmande verkan på området öster därom. Klockargården föreslås kunna rivas till förmån för bostadsbebyggelsen. Se även E7.

E7 Bostäder vid Kyrkskolan

Bostäder uppförs i kvartersform runt en skyddad gård. Kvarteret södra sida är i direkt relation till Kommunalvägen och ger ett öppet och inbjudande intryck. Mellan E6 och E7 betonas Kommunalvägens entré till Huddinge kyrka. Att hantera en stärkt koppling till Rådsparken är en viktig förutsättning. Bostadskvarteren E6 och E7 anpassas efter landskapet och ett respektfullt avstånd till kyrkobyggnaden. Kvarteren föreslås ingå i Huddinge centrums utökade kärna.

E8 Bostadskvarter och förskola vid prästgården

Bostadskvarteret kan utformas som ett parkkvarter som tillvaratar platsens befintliga grönska. Kvartersformen ger förutsättningar för en skyddad ljudmiljö runt prästgården. Kvarterets södra sida vänder sig direkt mot Kommunalvägen med lokaler för handel/service vilket skapar ett förtäta gaturum. Bebyggelsen ska anpassas efter landskapets förutsättningar och kopplingen till Rådsparken. Inom kvarteret ryms även förskola. Önskvärd karaktär för bebyggelsen är parkkvarter med grönskande gårdar och eventuellt gröna fasader som harmonierar med omgivande parkrum.

E9 Bostäder Fullersta torg

Nya bostäder föreslås i anslutning till den äldre bebyggelsen och formar en delvis kringbyggd torgyta. Kvartersformen ska vara tillräckligt sluten för att hantera bullerproblematiken samtidigt som tillgången till torget säkras för allmänheten. Ny bebyggelse förutsätts kunna ansluta till och aktivera torget och parken. Viss rivning av enstaka befintlig byggnad och ianspråktagande av torgyta kan vara nödvändigt. Bebyggelsens centrala läge ger goda förutsättningar för utåtriktade verksamheter i markplan. Verksamheter är en viktig förutsättning för att skapa sociala rum i detta läge av Huddinge centrum.

E10 P-hus

Mellan E9 och järnvägen föreslås ett parkeringshus i fyra våningsplan medverka till att förtäta stadsrummet kring spårområdet, samtidigt som bullret från spårtrafiken minskar för bakomliggande bebyggelse. För angöring mot kringliggande gator krävs en portik eller liknande släpp i parkeringshuset.

E11 P-hus, service, restaurang, kontor

Ett parkeringshus längs Kommunalvägen betonar gaturummet och skärmar buller från järnvägen. Fasader med inslag av grönska kan samspela med föreslagen grön slänt/bullervall mot stambanan (se även i6 och E14). Parkeringshuset integreras med lokaler för service, restaurangverksamhet och mindre kontor.

E12 Bostäder och förskola vid Kyrkogårdsvägen

Bostäder med anpassning till och betoning av terrängen placeras längs Kyrkogårdsvägen. Det höga läget innebär att bebyggelsen kommer att vara väl synlig. Stor omsorg om fasadutformning och placering krävs därför. Byggnaderna föreslås innehålla förskoleverksamhet med direkt kontakt med

naturmiljön på kullen. Bebyggelsekaraktären bör vara en modernare version av hus i park. Bebyggelsen ska stor hänsyn till såväl kuperad parkmiljö som gaturum.

E13 Bussterminal

En samlande bussterminal föreslås vid Huddinge stationsplan väster om stambanan. Terminalens två våningar bör ha inslag av handel/service.



Figur 33: Föreslagen bebyggelse från sydväst.

E14 Paviljonger kring entrétorget

På vardera sidan av Kommunalvägen, längs med stambanan och Huddinge centrum's västliga fasader, föreslås lägre paviljongbyggnader. Paviljongerna kan vara sammanlänkade eller fristående och ska erbjuda öppna fasader med fönster och entréer riktade mot Kommunalvägen. Byggnaderna mot de västliga fasaderna ska sammanlänka befintliga hus och ge ett mer enhetligt intryck av centrum. Byggnaderna mot stambanan kopplar centrum till tunneln under järnvägen och skyddar mot buller. Delar av paviljongerna föreslås bli cykelgarage. Nivåskillnader och omotiverade prång utjämnas och ökar tillgänglighet och orienterbarhet.

E15 Bostäder vid Forellgaraget

En byggnadskropp på i snitt 8 våningar integreras med parkeringshuset Forellen. Byggnaden öppnar och vänder sig mot Sjödalsparken och bidrar till att göra parkens avgränsning tydlig. Föreslagen användning är bostäder och förskola samt handel/service. En förstärkt plats bildar ett entrétorg mot Sjödalsparken.

E16 Bostäder, Huges befintliga huvudkontor

Huges befintliga kontor i tre våningar kan få ändrad användning till bostäder. En tillbyggnad mot parkstråket föreslås.

E17 Runda huset

I anslutning till Huddinge trafikplats föreslås ett cirkulärt hus med en uttrycksfull gestaltning markera en viktig entré till centrumet. Användningen bör vara för icke personintensiva verksamheter, såsom lager, serverhall eller parkering.

E18 Kontor, kultur, bostäder Paradiset

I enlighet med det vinnande förslaget i Huges arkitekttävling föreslås tre sinsemellan olika huskroppar ersätta det nuvarande paradisgaraget. Byggnaderna bildar sociala rum och nya kopplingar i området. Platsen lämpar sig väl för ett nytt landmärke för Huddinge centrum, både i den mindre skalan genom kulturhus och torg samt i den större skalan genom ett högt kontorshus.



Figur 34: Illustration över Paradiset. Överst tv, vy från Kommunalvägen mot entrén till ny kulturbyggnaden. Överst th, interiör och utblick från kulturbyggnaden. Nederst, vy över ny platsbildning mellan kontors-, kultur- och bostadshus. (Illustrationer: Kod Arkitekter)

E19 Bostäder längs parkgränden

Befintligt bostadshus i änden av Sjödalsvägen får ett tillägg i form av en envånings paviljongbyggnad avsedd för handel samt två högdelar upp till tio våningar innehållande bostäder. Byggnaden ger ett publikt och välkomnande intryck och bidrar till att vända centrumkärnan utåt.

E20 Paviljonger Sjödalsvägen

Mellan befintliga bostadshus infogas lokaler för handel/service och förskola. Mot Sjödalsvägen bör lämnas plats för uteservering i soligt söderläge.

E21 Bostäder Sjödalsbacken

Ny bostadsbebyggelse längs Sjödalsbacken betonar gaturummet och ger möjlighet att till skapa lokaler för förskoleverksamhet. I genomsnitt föreslås sju våningar. En stor del av lägenheterna kommer att behöva utformas enkelsidiga, varför området lämpar sig för smålägenheter, exempelvis ungdomsbostäder. Kopplingen upp till Klockarbacken förstärks med hjälp av trappor och stråk i anslutning till eller genom huset. Bebyggelsekaraktären bör vara en modernare version av hus i park. Bebyggelsen ska stor hänsyn till såväl kuperad parkmiljö som gaturum.



Figur 35: Illustration över programområdet. Vy från nordost.

E22 Närservice/bensinstation Huddinge trafikplats

I nära anslutning till Huddingevägen, vid Storängsleden, föreslås närservice eller bensinstation.

E23 Parkeringshus

Ett parkeringshus i cirka fem våningar föreslås i detta läge för att stärka centumparkeringen. Gena underjordiska förbindelser till målpunkter i centrum bör eftersträvas.

E24 Studentbostäder, handel och kontor

På platsen för en nuvarande bensinstation föreslås studentbostäder, handel och kontor. Byggnaden ska erbjuda en stadsmässig gestaltning och en nära relation till Kommunalvägen.

E25 Bostäder Kampanilen

Ett smäckert bostadstorn sträcker sig upp till 14 våningar i anslutning till Sjödalsgymnasiet. Byggnaden stärker kopplingen och rummet mellan Sjödalstorget och Paradistorget. Sjödalstorget förlängs söderut med hjälp av generösa trappor, terrasseringar och ramper.

E26 Bostäder vid Storängsleden

I en byggnad med direkt förhållande till Kommunalvägen och med en skyddad gårdssida mot befintliga villor föreslås bostäder i fem våningar. Bebyggelsen har en bullerskärmande och välkomnande verkan på området.

E27 Bostäder Paradistorget

Den befintliga parkeringsplatsen på Paradistorget samt tillkommande

boendeparkering förläggs under mark/under en överbyggd gård för att ge plats för ett bostadshus. Byggnaden tar upp skalor från omgivande bebyggelse och kan därmed få ett varierat uttryck. Mot söder och villaområdet trappar byggnaden ned.

E28 Förskola vid centrumkyrkan

Befintligt kapell föreslås tillsammans med en tillbyggnad i två våningar skapa plats för en ny förskola.

E29 Bostäder Förrådsvägen

I direkt anslutning till Sjödalsvägen och Förrådsvägen placeras en bruten byggnadskropp avsedd för bostäder och viss handel/service. Föreslagen höjd är fem våningar. Byggnaden ska ha entréer och öppna fasader mot omgivande gator.

Etapper

Programförslagets genomförande förväntas pågå under perioden 2015 till 2040.

Starttider

- Detaljplanläggning för den första nya bebyggelsen kan starta så fort programmet för Huddinge centrum är godkänt, troligtvis våren 2013.
- Den första byggnationen kan starta tidigast 2015, då det första detaljplanen kan vinna laga kraft.
- Den första inflyttningen kan ske i slutet av 2016 då Södertörnsleden förväntas tas i drift.

Utbyggnadsordning

En stor mängd faktorer påverkar hur och när utbyggnaden kan ske och det är därför troligt att ordningen kan komma att förändras. En sådan faktor är bl.a. ekonomi. Genomförandet förutsätter att överenskommelser nås om fördelning av kostnader för infrastruktur. Huvudprinciper för sådan fördelning beskrivs vidare under rubriken Ekonomiska frågor.

Nedan föreslås ett etappvis genomförande av infrastruktur och exploatering.

Etapp 1, 2015-2022 (8 år)

För att förverkliga programförslagets vision för Huddinge centrum krävs omfattande infrastrukturförändringar såväl inom som utanför programområdet (Södertörnsleden).

De stora strukturella åtgärderna är omvandlingen av del av Kommunalvägen till ett bilfritt entrétorg och en förbindelse under stambanan för att samla busstrafiken i en ny terminal väster om järnvägen.

Deletapper:

Nr på karta	Arbetsnamn	Utförs år	Byggtid
i8	Sjödalsvägen	2015	1 år
i2	Port under järnvägen / Huddinge Stationsväg	2016-2018	2,5 år
G2	Park	2017-2018	1 år
G1	Kyrkdammarna	2018	1 år
i3	Bussterminalen	2018-2019	1,5 år
i4	Entré pendel	2019	1 år
G6	Klockarbacken	2019	1 år
G3	Sjödalsparken	2019-2020	1 år
i5	Storängens trafikplats	2019-2021	2 år
G5	Paradisbacken	2021	1 år
i6	Entré torg	2021-2022	2 år
G4	Fickpark	2022	1 år

Figur 36: Förslag till etappindelning av infrastrukturförändringar.

Infrastrukturförändringarna skapar förutsättningar för en successiv utbyggnad av bostäder, kontor, handel, parkering mm. Ett tidigt genomförande av projekten inom första etappen förutsätter att ny bebyggelse kan fungera med såväl befintlig som planerad infrastruktur.

Nr på karta	Arbetsnamn	Vån max	totalt BTA	Handel/ service (BTA)	Bostad (BTA)	Lgh	Parkering (BTA)	P-platser	Förskola (BTA)	Kontor (BTA)
E1	Närservice/bensin Fullersta tpl	1	500	500				392		
E2	Bostäder vid Huddingevägen	6	13800		13800	138				
E3	Bostadshus Kyrkdammarna	8	28000	200	26800	268			1000	
E4	P-hus	4	10400				10400	416		
E12	Bostäder vid Kyrkogårdsvägen	10	20000		18000	180			2000	
E13	Bussterminal	2	5000	400						
E18	Kontor/kultur/bostäder Paradiset	20	39000	3500	2000	20				13000
E21	Bostäder Sjödalsbacken	7	12600		11600	116			1000	
E23	P-hus	5	13500				13500	540		
E24	Studentbostäder/handel/kontor	6	10800	1000	2000	70				7800
	SUMMA		152600	5600	74200	792	22900	1348	4000	20800

Figur 37: Etapp 1, 2015-2022. Se även bilaga 1 med samtliga deletapper.

Etapp 2, 2023-2031 (9 år)

Då merparten av den nya infrastrukturen är klar kan etapp 2 starta.

Nr på karta	Arbetsnamn	Vån max	totalt BTA	Handel/ service (BTA)	Bostad (BTA)	Lgh	Parkering (BTA)	P-platser	Förskola (BTA)	Kontor (BTA)
E9	Bostäder Fullersta torg (bef lågdel)	6	13200	300	12900	110				
E10	P-hus	4	8800				8800	352		
E11	P-hus, service, restaurang, kontor	4	10000	700			9300	372		
E14	Paviljonger kring entrétorget	1	2500	1500				1000 (cykel)		
E15	Bostäder vid Forellgaraget	8	20000	400	18600	186			1000	
E16	Bostäder (Huges bef hk)	4	6000	400	5600	56				
E19	Bostäder längs parkgränden	10	6000	500	5500	55				
E20	Paviljonger Sjödalsvägen	1	1500	500					1000	
E27	Bostäder Paradistorget	6	7200	200	7000	70				
			75200	4500	49600	477	18100	724	2000	

Figur 38: Etapp 2, 2023-2031. Se även bilaga 1 med samtliga deletapper.

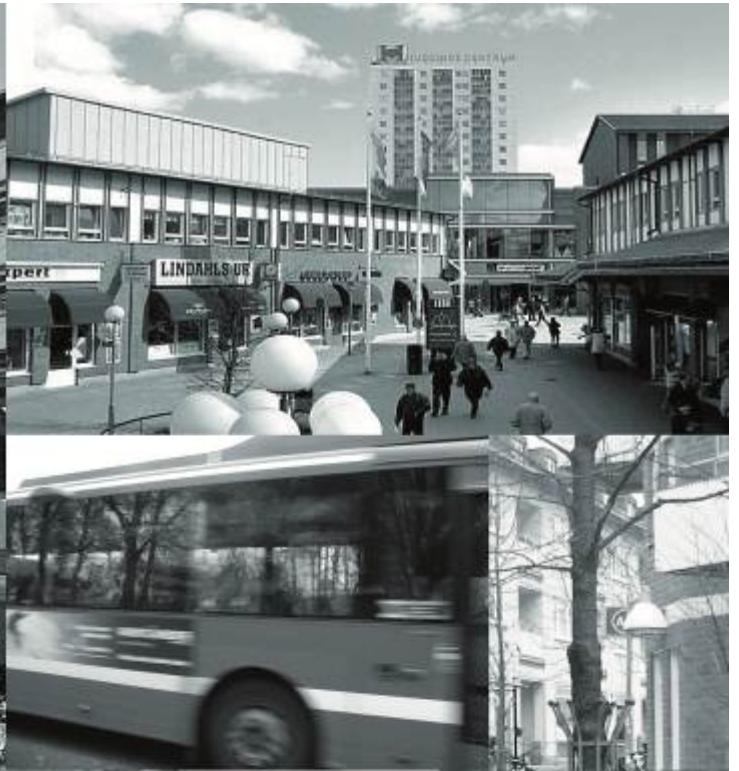
Etapp 3, 2032-2040 (9 år)

Resterande exploatering i programförslaget kan vara påbörjad eller genomförd fram till 2040.

Nr på karta	Arbetsnamn	Vån max	totalt BTA	Handel/ service (BTA)	Bostad (BTA)	Lgh	Parkering (BTA)	P-platser	Förskola (BTA)	Kontor (BTA)
E5	P-hus	5	13000				13000	520		
E6	Bostäder vid Kommunalvägen	5	17500	500	17000	170				
E7	Bostäder vid Kyrskolan	5	7500	200	7300	73				
E8	Bostadskvarter vid Prästgården	6	34800	400	33400	334			1000	
E17	Runda huset	6	7200				7200			
E22	Närservice/bensin Huddinge tpl	1	500	500						
E25	Bostäder Kampanilen	14	4200		4200	42				
E26	Bostäder vid Storängsleden	5	5500		5500	55				
E28	Förskola vid Centrumkyrkan	2	1000						1000	
E29	Bostäder Förrådsvägen	5	5000	100	4900	49				
	SUMMA		96200	1700	72300	723	20200	520	2000	

Figur 39: Etapp 3, 2032-2040. Se även bilaga 1 med samtliga deletapper.

Figur 40 (nästa sida): Fotografier från programområdet



Förutsättningar och konsekvenser

Dialoger i programarbetet

En utgångspunkt i programarbetet har varit att inhämta externa erfarenheter och kunskaper som är lämpliga för en utveckling av Huddinge centrum. Programmet har på detta sätt redan från början kunnat få en bred underbyggnad.

Medborgardialog

Under sommaren 2011 genomfördes en medborgardialog om Huddinge centrum i enkätform. Totalt 235 personer besvarade enkäten.

En stor del av de svarande tyckte att en av de bästa sakerna med Huddinge centrum var att det finns ett bra utbud av handel och service och allt de behövde fanns i centrum. En återkommande synpunkt var även att det var bra att centrum inte var inbyggt utan att det var ett öppet utomhuscentrum. Många uttryckte också att det var bra att Huddinge centrum var nära, alltså nära deras hem eller att det låg nära kollektivtrafik. Att det var en trevlig skala på centrumet var också en vanlig kommentar. Flera svarande framhöll även att det var trevligt och bra med torghandeln.

Sammanställningen av enkäten visade att de som deltog i medborgardialogen överlag var nöjda med Huddinge centrum. Det framkom negativa åsikter gällande att det är blåsigt på torgen, att bebyggelsen är sliten och omodern samt att markbeläggningen är ojäm och skadad.

Enkäten visade även att Sjödalsparken är en uppskattad plats i Huddinge centrum och att medborgarna vill att den ska bevaras. Vissa förbättringsåtgärder som till exempel inslag av vatten samt fler och bättre planteringar framfördes.

En vanlig åsikt är att kommunen ska fokusera på att centrum ska kännas trivsamt. Trygghet och säkerhet är också något som flera tar upp. Att antalet sittplatser ska utökas är det också många som vill. Sammantaget uppskattas stora delar av centrum idag och det uttrycks en vilja att behålla känslan i Huddinge centrum i framtiden.

Dialogmöten med politiker och lokala aktörer

Två dialogmöten eller workshoppar har genomförts. Det första mötet, den 15 november 2010, vände sig till kommunens politiker och behandlade framtidens Huddinge Centrum. Här diskuterades vilken uppgift ett framtida Huddinge centrum ska ha. Bland annat lyftes att Huddinge centrum skall vara ett lokalt centrum – men med en stadsbygd som gör det attraktivt att bo där.

Det andra dialogmötet hölls den 8 februari 2012 och vände sig till byggherrar, fastighetsägare och lokala aktörer och handlade om genomförandefrågor. Vikten av att studera funktionella etapputbyggnader diskuterades mot bakgrund av att utbyggnaden kommer att ske under lång tid.

Enkät till förskolor och skolor

Under februari 2012 genomfördes en enkätundersökning angående användning av grönytor där förskolor och skolor i Sjödalens, Fullersta, Stuvsta och Snättringe deltog. Syftet med enkäten var att ringa in viktiga platser inom programområdet och få ökad kunskap om vilka värden som efterfrågades från denna grupp. Resultatet visade att det absolut populäraste och mest välbesökta grönområdet är Rådsparken (som ligger strax utanför programområdet). Det är framförallt djurleken, multisportplanen och skatepoolen som drar besökare men även parkens stora, öppna ytor. Det näst mest välbesökta grönytan i enkäten var Sjödalsparken där det centrala läget var en faktor som framhölls liksom lekplatsen och gräsyterna.

Generellt så visar enkäten att förskolorna och skolorna besöker och har behov av olika typer av grönytor; anlagda ytor och naturområden. I de anlagda parkerna utnyttjar de lekplatsernas utrustning och använder gräsytor för bollspel, picknick och andra lekar. Det uppskattas att delar av lekplatserna är inhägnade så att mindre barn kan röra sig fritt. Naturområden besöks för andra typer av lekar och aktiviteter; ofta verkar undervisning i matte, NO eller naturkunskap genomföras i naturmiljö. Utflykter anordnas till större skogar eller bostadsnära naturområden där den medhavda matsäcken förtärs och naturen studeras. I mindre grad besöks platser som erbjuder färre aktiviteter som t ex skridskoåkning, pulkaåkning.

Programsamråd

Ett samråd har under tiden 10 maj – 6 juli 2012 skett kring ett program daterat mars 2012 (programsamråd), där berörda parter gavs möjlighet att ge synpunkter på programförslaget. Se rubriken Revideringar efter programsamråd.

Natur

Mark och vegetation

Programområdets största grönyta, Sjödalsparken, ligger centralt i området. Vegetationen utgörs av främst gräsytor, träd och buskar. Planer finns att upprusta parken bl.a. med nya växter, se vidare rubriken Sjödalsparken nedan samt punkt G3 under programförslag. Rådsparken ligger knappt 500 meter mot nordväst och ytterligare väster om järnvägen finns ett parkområde kring de så kallade Kyrkdammen.

Mindre grönområden finns på och runt trädklädda bergknallar i öster vid Klockarbacken, i söder mellan Sjödalsvägen och Solvägen samt i norr vid Kyrkogårdsvägen.

Konsekvenser av förslaget:

Grönytor inom programområdet är värdefulla som lokal spridningslänk för grönstrukturen. Med programmet bedöms grönstrukturen ges en svag försämring. Detta kompenseras delvis av tillskott av ny parkmark, se t.ex. rubriken Sjödalsparken.

Naturvärden

Klockarbackens natur har översiktligt inventerats. Området utgörs av en större kulle med ett trädsikt av ett 60-tal mycket gamla tallar och ett välanvänt stignät genomkorsar skogen. Bland träd och buskar återfinns också vårtbjörk, ek, rönn, säl, oxel, asp, slån, fågelbär, en, hagtorn och hassel. I en stor del av området finns en tät undervegetation med en höjd av cirka 2-3 meter. Undervegetationen består av spontant uppkomna träd och buskar. Många spår visar på att områdets utseende och innehåll härstammar från Huddinges gamla kulturlandskap – gamla enar, kärlväxterna bockrot, johannesört är exempel på detta.

Områdets naturvärde är vardagligt ur ett biologiskt perspektiv. Dock har det estetiskt värde för att balansera de hårda ytorna av de omkringliggande höga husen. Klockarbacken är även en viktig plats för närboende och dagisgrupper. Det visar inte minst de välanvända stigarna genom området.

Större hackspett, talgoxe, blåmes, rödhake, svarthätta och koltrast är fågelarter som återfinns i området.

Konsekvenser av förslaget:

Programförslaget syftar till att bevara större delen av Klockarbacken som en skogspark men även till att utveckla tillgängligheten. Bebyggelse, i form av förskola och bostäder, föreslås kanta områdets västra del. Bebyggelsen bidrar både till att förändra karaktären och tillgängliggöra området. Den ostördhet som idag kan upplevas på platsen kommer inte att finnas kvar i samma utsträckning. Det är också troligt att det med tillgängligheten följer fler människor och ett större slitage på marken. Skogskaraktären kommer att ersättas med en parkkaraktär. Även om markyta tas i anspråk för ny bebyggelse förväntas djurliv och växtlighet i huvudsak kunna bestå om än i mindre skala.

Hällmarken inom Klockarbacken utgör en särskild biotop av lokalt värde. Påverkan på denna minimeras genom att delar av hällmarken sparas och kan planläggas som naturmark.

Naturvärden längs Fullerstaån - Kyrkdammen

Fullerstaån rinner från sjön Gömmaren via Fullersta och Sjödalen till Trehörningen. Fullersta kvarndamm ligger i Gömmarens naturreservat, Källbrinksdammen är lokaliserad intill Källbrinksskolan och Kyrkdammen återfinns vid Tingshuset.

Området vid Fullersta får betraktas som ett parkområde från Huddinge centrum med en långsträckt geografi åt nordväst som gränsar mot Gömmarens naturreservat.

Utmed ån har omfattande åtgärder gjorts för att minska översvämningssrisker och ge förutsättning för biologiska reningen av förorenat dagvatten. Detta har gjorts genom att göra vattendraget slingrande (meandrande) samt genom att skapa dammar. Dessa åtgärder har även medfört att områdets attraktivitet ökat samt att området blivit biologiskt rikt. Här finns idag höga värden för t ex vattenlevande insekter, groddjur samt fåglar. Vintertid finns ofta öppet vatten vilket lockar till sig sjöfåglar, framför allt gräsänder vilket utgör ett uppskattat inslag ur närrekreationssynpunkt.

Källbrinksdammen och Kyrkdammen, detta vattenrike i miniatyr med tillhörande anläggningar, anlades vintersäsongen 1997-98 av Huddinge Vatten AB/Stockholm Vatten AB. Samtidigt renoverades ett gammalt kvarndämme vid Fullersta kvarndamm. Huvudsyftet var att förhindra källaröversvämningar vid bebyggelsen längs Ävägen och därför har anläggningarna dimensionerats för i första hand flödesutjämning. Anläggningarna utformades också för att fördröja och i någon mån rena förorenat dagvatten (regnvatten som rinner på vägar och tak mm) innan det rinner vidare till sjön Trehörningen i centrala Huddinge. Anläggningarnas utformning anpassades även till att bland annat gynna våtmarksbundna växter och djur.

Naturområdet kring Kyrkdammen är viktigt sett ur ett tätortsnära perspektiv. Park och dagvattenanläggningsområdet har höga naturvärden och hyser en hel del olika land- och vattenlevande arter. Vid och i Kyrkdammen finns t ex åtta olika arter av trolslända, fyra arter grodor (alla grodarter i Sverige är fridlysta), rikligt med gäddor och en hel del sjöfågel som gräsand, sothöna, och knipa. Näktergalen häckar i buskarna och gråhägern har skymtats vid strandkanten.

Konsekvenser av förslaget:

Förutsättningar för att behålla områdets naturvärden är att vattenmiljön behålls och sköts så att den inte växer igen. Kyrkdammens betydelse som biotop har ett lokalt värde och förväntas kunna ha möjlighet att hantera det ökade tryck som ny bebyggelse i dess närhet ger. Bland annat genom kompensationsåtgärder i form av kapacitetshöjande åtgärder, förbättrat underhåll och åtgärder uppströms.

Knölvialen en rödlistad art

På en begränsad gräsyta i Sjödalsparken växer den rödlistade och fridlysta knölvialen. Knölvial är sällsynt, men förekommer spritt på kulturmark, till exempel i vägkanter, åkerkanter och på järnvägsbankar. Den är inte inhemsk i Sverige utan började troligen odlas under 1600-talet för de ätliga rotknölarnas skull.

Knölvialen kan lätt utplånas om markanvändningen ändras eller det sker någon markexploatering. På grund av att antalet knölvial minskar och att utbredningsområdet är kraftigt fragmenterat har den rödlistats och kategoriseras inom intervallet ”Sårbar” enligt ArtDatabanken.

I det fortsatta planarbetet bör hanteringen av växtens habitat (en miljö där en viss växt- eller djurart kan leva) beaktas om ytorna i parken ska omformas. En omformning kan eventuellt bidra till bättre förutsättningar för knölvialens överlevnad i parken.

Rekreation och friluftsliv

Mindre grönområden finns på och runt trädklädda bergknallar i öster vid Klockarbacken, i söder mellan Sjödalsvägen och Solvägen, i norr mellan Klockarvägen och Kommunalvägen. Klockarbackens skogskaraktär och ostördhet har beskrivits ovan. Grönområdet mellan Sjödalsvägen och Solvägen är kuperat och därmed något sämre ur tillgänglighetssynpunkt. Den omgivande bebyggelsen vänder fönster, entréer och uteplatser mot kullen. Detta gör att området får en något privat karaktär. Knallen mellan Klockarvägen och Kommunalvägen är väldigt brant och även här är tillgängligheten begränsad. Av dessa tre områden är Klockarbacken det största, det mest tillgängliga och med störst värde ur rekreationssynpunkt.

En viktig fråga för programmet är hur Huddinge centrum kan utvecklas med hänsyn till att samtidigt åstadkomma en god tillgång till park- och grönområden samt friytor för boende, arbetande och verksamma i Huddinge centrum. Tillgången på grönyta i Huddinge centrum är i dagsläget låg. Grönområden nära bostäder är en förutsättning för spontan lek i naturmiljö. Fysisk inaktivitet är ett växande samhällsproblem. Den bostadsnära naturen är kanske den enklaste och billigaste platsen för fysisk aktivitet. Naturen i närmiljön är också en viktig pedagogisk resurs för skolor och grundskolor och den kan vara en plats där natur- och miljöförståelsen kan utvecklas. Förskolor/skolors användning av grönområdena har inventerats (se rubriken Enkät till förskolor och skolor).

Större grönområden finns på längre avstånd, men stora vägar och järnväg måste forceras för att komma dit. Även om det finns broar, övergångsställen och gångtunnlar uppfattas trafikleder och spårområden som barriärer. Detta gör att det är ännu viktigare att värna om grönytor i Huddinge centrum.

Konsekvenser av förslaget:

Trycket på de befintliga grönyterna är periodvis högt och med tillkommande exploatering enligt programmet kommer trycket att öka. Förskolor/skolors användning av Sjödalsparken och den populära Rådsparken förväntas kunna fortsätta och tom öka med programförslaget.

Programmet förväntas bidra till att knyta starkare kopplingar till grönområden på längre avstånd till Huddinge centrum. Detta sker främst genom att grön- och blåstråket mellan Kyrkdammen och Sjödalsparken och vidare längs Sjödalsvägen till Trehörningen utvecklas. Grönyterna inom

programområdet blir dock beskurna i och med föreslagen bebyggelse. Detta gäller främst naturmarken i Klockarbacken, jämför bebyggelse vid E21.

Bebyggelse i Klockarbacken tar i anspråk och minskar en redan begränsad yta för rekreation för främst boende i närområdet. Med ytterligare bebyggelse kring Klockarbacken kan området uppfattas som mer privatiserat och utestänga besökare. Bebyggelse kan också ha en omvänd effekt genom att den upplevda tryggheten förstärks med fler boende runt området. Det är dock oundvikligt att den nuvarande karaktären av natur och ostördhet påverkas när ytan minskar och bebyggelsen kommer närmare.

Sjödalsparken

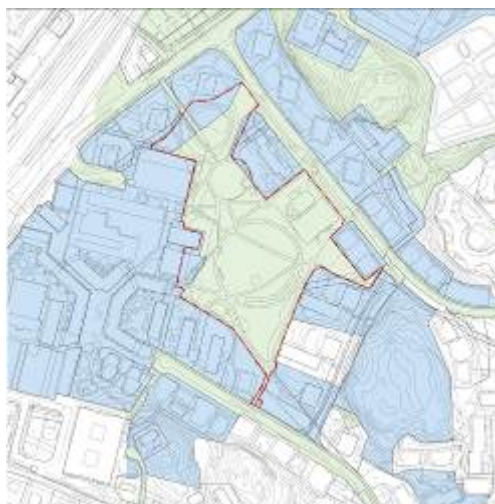
Sjödalsparken är Huddinges stadspark men är en relativt sett liten park (2,7 ha) för alla de behov som den ska uppfylla. Men på grund av dess problem kan den i dagsläget snarast betecknas som underutnyttjad. Parken har en problematisk flikig form som upplevs som odefinierbar där den glider in i bebyggelsen. Det uppkommer zoner som upplevs som halvprivata och det är oklart vilken mark som är allmänt tillgänglig. Parken lider av att den har många baksidor vända mot sig och saknar tydliga entréer. Förskolan Falkens byggnad skjuter ut i parken och skapar en mycket smal passage och anonym entré från Klockarvägen. Isakssons kulle förhindrar visuell kontakt ut mot Kommunalvägen och försvårar möjligheten att röra sig i sidled.

Sjödalsparkens struktur är uppbyggd kring ett inre cirkulärt parkrum i form av en gräsrunnel. Norr om cirkeln ligger en scen vid en mindre gräsrunnel. Parken innehåller olika sittplatser, en lekplats och bouleanor. Det finns flera mindre parkrum som omges av träd och buskage. Parken används framförallt för promenader, solbad, bollspel, lek och sommartid är det en frekvent använd lunchpark.

Sjödalsparken upplevs som ganska torftig till sitt innehåll, det finns få intressanta målpunkter. Det har också under de trygghetsvandringar kommunen genomfört framkommit synpunkter att delar av parken upplevs som mörk och otrygg. Det saknas även prydnadsvärden i form av vattenmotiv, blomsterplanteringar eller skulpturer som förknippas med stadsparker.

När det gäller kommunikationstråk i parken saknas det idag tydliga hierarkier. Cykelstråket är exempelvis inte belyst till skillnad från andra gångstråk. Olika markbeläggningar används vilket skapar ytterligare förvirring.

Det finns ett stort behov av en starkare koppling mellan Sjödalsparken och Rådsparken. Eftersom de bägge parkerna har olika utbud men ska ses som delar i ett parkkoncept för centrala Huddinge bör det vara lätt att röra sig mellan dem.



*Figur 41:
Södalsparkens gränser visas
som röd linje.
Markägförhållanden kring
Södalsparken idag redovisade i
tre delar: kommunen (grönt),
HUGG (blått) och
övriga (vitt).*

Konsekvenser av förslaget:

Programförslaget innebär att parkens stärks; det möjliggör en väldefinierad park som omgärdas av gångstråk och vägar och av bebyggelse som hjälper till att definiera dess gränser. Utan förskolan kan det skapas en park med harmoniska, klassiska proportioner. Parkens entréer blir tydliga och lättillgängliga genom programförslaget.

Programmet föreslår nya huvudstråk kring och genom parken. Dessa syftar till att öka tydligheten och överblickbarheten. De mindre gångstråken inom parken ges en underordnad utformning.

Programmets föreslagna parkupprustning innebär en stor kvalitetshöjning för Södalsparken, både när det gäller målpunkter och innehåll. Den centrala gräsrundeln sparas som ett centralt parkmotiv. Den mindre rundeln vid scenen kommer däremot att naggas i kanten av den nya gränsdragningen vilket medför att evenemangsplatsen förskjuts något.

Förslaget innebär en ökad satsning på belysning och andra trygghetsskapande åtgärder. Kvällsöppna aktiviteter, t ex caféverksamhet, ges möjlighet att etablera sig i parken och ytterligare bebyggelse med fönster vända mot parken planeras i programmet. Detta tillsammans med att det skapas fler intressanta målpunkter och ett ökat flöde av människor som rör sig i parken bör ha en positiv effekt för känslan av trygghet.

Kontakten mellan Södalsparken och Rådsparken kommer att stärkas genom programförslaget då parken öppnas upp mot Klockarvägen och gör det enklare att orientera sig och röra sig i riktningen mot Rådsparken. Starkare stråk och riktningar kan etableras med ny bebyggelse i anslutning till Rådsparken.

Sammanfattningsvis kommer Södalsparkens attraktivitet att öka genom programförslagets förändringar i kombination med en välbehövlig parkupprustning.

Kyrkdammen

Väster om järnvägen finns ett parkområde kring den så kallade Kyrkdammen. Området är idag mycket bullerstört från järnvägen och

Huddingevägen och är ett område som folk mest passerar igenom och inte uppehåller sig i någon längre tid. Dammarna har en viktig funktion i att hantera stora mängder dagvatten från omlandet, se bild nedan.



Figur 42: Kyrkdammen med Tingshuset till höger. 1. Fullertsån rinner långsamt och slingrande, 2. Dagvatten från Huddingevägen renas, 3. Kyrkdammen, 4. Cykel- och promenadvägar, 5. Inlopp till Kyrkdammen, 6. Fördämning och utlopp till Trehörningen.

Dammarnas värde som rekreativ funktion ökar med programförslaget. Deras vattenrenande funktion och eventuell utökning ska utredas mer detaljerat inför programmets godkännande. Se rubriken Dagvatten.

Blå-grönt stråk

Det är positivt om man kan ta sig ut till stora naturområden via små grönytor och parker. Genom att förstärka de gröna sambanden mellan de kringliggande grönområdena Kyrkdammen och Sjödalsparken i Fullerstaåns sträckning samt undersöka möjligheten att återskapa ån på sträckor där den är kulverterad idag kan ett blå-grönt stråk ordnas. I Fördjupad översiktsplan för Storängen föreslås Sjödalsvägen och dess förlängning mot centrum utgöra ett grönt promenadstråk och fungera som en länk mellan parker och grönområden. Se vidare "Dagvatten".

Programmet förväntas stärka de gröna och blå sambanden. Bland annat i Sjödalsparken kan ett inslag av vatten bli tydligt. Det handlar då främst om att kunna pumpa kulverterat vatten till ytläge och avluftning. Möjligheter till gestaltning och omhändertagande av vatten i Sjödalsvägen och nära Huddinge stationsväg undersöks vidare. Grönska i både park och gatumiljö föreslås tillkomma. Ny parkmiljö förses med grönska och gatuparkeringar varvas med trädplantering.

Större rekreationsområden på längre avstånd

Öster om planområdet finns ett delvis igenvuxet rekreationsområde vid sjön Trehörningen. Genom området går upptrampade stigar samt en anlagd promenadstig som löper längs med Trehörningens strand.

Sydost om planområdet ligger Sörskogen som består av starkt kuperad terräng med rasbranter. Området innehåller en variationsrik natur och fina utsiktsplatser. Området är lättillgängligt med många välanvända stigar genom området, bl.a. ett elljusspår. Ytterligare en bit söderut ligger Orlångens naturreservat som utgörs av en varierad skogsmiljö och har höga naturvärden. Området används för rörligt friluftsliv och rekreation.

Väster om programområdet, på andra sidan av järnvägen, finns ett stort skogsområde av stor betydelse för friluftslivet kring sjön Gömmaren. Ett cykel- och promenadstråk leder från Gömmaren via Fullerstadammarna och Fullersta kvarn till Centrala Huddinge.

Kontakten med dessa områden förväntas öka med programförslaget.

Geologiska förhållanden

Enligt Översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun (Miljöteknik Sven Tyrén AB, 1975) består större delen av Huddinge centrum huvudsakligen av lös jord (lerjord utan genomgående torrskorpa och organisk jord (ytlager av torv, dy gyttja; i allmänhet med större mäktighet än 0,5 m).

Berg (berg i dagen eller berg på ringa djup) och fast jord (morän, sten, grus, sand och lerjord med genomgående torrskorpa på berg eller morän) återfinns i programområdets utkanter och i närheten av Fullersta torg.



Figur 43: Översiktlig kartering av byggnadsgeologi. De färgade områdena redovisar markens beskaffenhet ned till ca 0,5 m djup.

Det är ett känt faktum att marken inom programmet Huddinge Centrum har dåliga grundläggningsförhållanden och att grundvattnet på sina platser står

högt. Det betyder att flera geotekniska utredningar behöver genomföras under processens gång.

Rent tekniskt går det att bygga inom programområdet, men det kräver särskild teknik och kostar mer. Grundförhållanden kommer att behöva utredas mer i varje specifik detaljplan som tas fram.

Hydrologiska förhållanden

Programområdet ingår i Fullerstaåns avrinningsområde som ingår i Tyresåns sjösystem. Fullerstaån kommer från sjön Gömmaren och är ett öppet vattendrag fram till Tingshuset. Från Tingshuset till Huddinge centrum och ända fram till Trehörningen går ån i kulvert. Det avrinnande vattnet passerar en reningsanläggning i Trehörningens västra del. Anläggningen är dock för liten i förhållande till de stora vattenflöden som den får ta emot. Enligt Tyresåns åtgärdsprogram prioriteras åtgärder genom bl.a. fördröjning av dagvatten uppströms sjön Trehörningen för att minska dagvattenflödet och tillförseln av näringsämnen via dagvatten.

Sjön Trehörningen betecknas ha ”mycket höga halter fosfor” enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder och är den mest övergödda sjön i Tyresåns sjösystem. Vattenkvaliteten i sjön påverkar vattenförekomsterna nedströms, d.v.s. Magelungen och Drevviken, vilka omfattas av miljökvalitetsnormer. Trehörningen har tidigare tagit emot avloppsvatten från hushåll och verksamheter, men numera består det inkommande vattnet till största delen av dagvatten. Sedan avlastningen från avloppsvattnet har vattenkvaliteten förbättrats avsevärt, men fortfarande visar sjön många symtom på övergödning i form av syrefria bottenförhållanden, fosforfrigörelse från bottenarna, litet siktdjup och algbloomingar.

Konsekvenser av förslaget:

Programmet bedöms inte medföra att vattenkvaliteten i sjön Trehörningen försämras eftersom den mark som planeras bebyggas till stor del idag utgörs av hårdgjorda ytor varifrån dagvattnet avrinner mer eller mindre orenat till Trehörningen. Ambitionen i programmet är att genom olika åtgärder begränsa föroreningarna till sjön Trehörningen via dagvatten från ny bebyggelse och nya anläggningar. Se vidare under rubriken Dagvatten.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Magelungen och Drevviken är sådana sjöar som räknas som så kallade vattenförekomster och som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Det gör även Norrån som ligger uppströms dessa sjöar och således närmare Trehörningen. Miljökvalitetsnormerna innebär att sjöarna ska nå god ekologisk vattenstatus år 2021.

Trehörningen saknar miljökvalitetsnorm, eftersom den är för liten, men den påverkar vattenområdena nedströms med sitt mycket näringsrika vatten. Det är därför viktigt att åtgärder görs för att komma till rätta med befintliga brister.

Sjöarnas nuvarande status är ”måttlig” och får inte försämrats. För att uppnå ”god ekologisk status” behöver näringshalterna i sjöarna mer än halveras. Båda sjöarna har stor betydelse för friluftslivet.

Magelungen och Drevviken har idag höga halter fosfor enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder. Magelungen är mycket näringsrik som en följd av lång tids överbelastning av näringsämnen. Detta visar sig i regelbundet återkommande algbloomingar. Syrebrist förekommer både sommar- och vintertid i de djupa bottenvattnen, vilket leder till frigörelse av fosfor från bottensedimenten.

Drevviken får stora fosformängder från bebyggelsen runt sjön, från Nynäsvägen och med Forsån från Magelungen. I Drevviken sker frigörelse av fosfor från sjöns botten (intern belastning) i de djupare områdena, där syrebrist kan förekomma. Detta bidrar till att hålla fosforhalten hög i vattnet. De höga halterna av näringsämnen medför en hög produktion av växtplankton och en hög syreförbrukning med syrebrist som följd under sjöns språngskikt.

I samband med planläggning samt genomförande av programmet ska bebyggelsen anpassas. Målsättningen med programmet är att det inte ska medföra någon försämring av kvaliteten på det dagvatten som avrinner från området. Ambitionen är att vattenkvaliteten, om möjligt, ska förbättras jämfört med idag. Se vidare under rubriken Dagvatten.

Risk för skred/höga vattenstånd

Att klimatanpassa den fysiska planeringen innebär att förebygga och minimera negativa effekter av klimatförändringarna. Särskilda anpassningar behövs för att hantera ökad nederbörd, stigande havsnivåer, skred, ras, erosion och temperaturförändringar.

Huddinge kommun arbetar sedan flera år aktivt med klimatfrågorna. Det innebär bland annat att kommunen har analyserat hur klimatförändringarna kan påverka kommunen i framtiden (Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys Huddinge kommun, juni 2012)

För hela Stockholmsområdet inkl Huddinge innebär klimatförändringarna torrare somrar och varmare vintrar. Antalet kraftiga skyfall kommer att öka. I Huddinge blir konsekvenserna relativt begränsade men vattennivåerna i våra sjöar kommer sannolikt att höjas, till exempel riskerar Mälaren och Tyresåns sjösystem att översvämmas. Risker för ras och skred kan komma att öka inom vissa områden. Detta påverkar i sin tur bebyggelse, vägar, vatten och avlopp med mera.

Exempel på hur Huddinge kommer att påverkas av klimatförändringarna:

- Dag- och spillvattensystemen i Huddinge kommun löper ökad risk att bli överbelastade, med åtföljande översvämningar och bräddningar, till följd av ökad nederbörd.

- Risken för lokala översvämningar, till följd av intensiva och långvariga regn, ökar. Framförallt områden med mycket hårdgjorda ytor, t.ex. Kungens kurva och områden i Södalen, riskerar att drabbas.

Bebyggelse

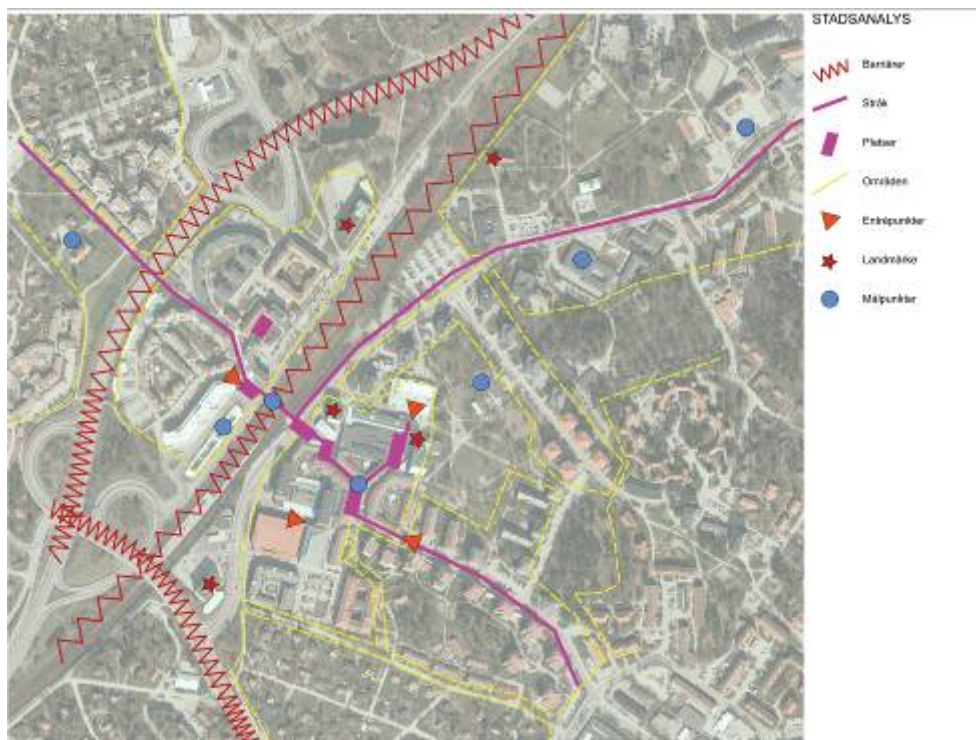
Stadsbild och landskapsbild



Figur 44: Flygbild över Huddinge centrum västerifrån

Högre bebyggelse påverkar Huddinges stadsbild. I centrum återfinns många av Huddinges högsta byggnader och bara längs Södalsvägen finns flera kvarter på upp till ca 10 våningar. I Södalsparkens västra kant finns ett hus på 17 våningar och på Domarvägen, relativt nära centrum finns ytterligare en byggnad på 12 våningar. Särskilt 17-våningshuset vid Södalsparken har dominerat Huddinges stadsbild sedan 60-talet.

De huvudsakliga barriärerna inom området är Huddingevägen och stambanan, men även Storängsleden. Viktiga stråk utgörs av Kommunalvägen och Södalsvägen via centrumkärnans olika torg och platser, vidare genom tunneln under stambanan och förbi Fullersta gård. Viktiga platser är Södalsstorget, Forelltorget och Fullersta torg. Några av dessa utgör även entrépunkter till centrum. Bebyggelse som går att orientera sig utifrån och som ses på längre håll är exempelvis Huddinge kyrka, flerbostadshuset på 17 våningar vid Södalsparken och Tingshuset. Dessa utgör landmärken. Bland de viktigaste målpunkterna kan nämnas pendeltåg- och busstationen.



Figur 45: Övergripande stadsanalys över programområdet (Bild: Nyréns)

Konsekvenser av förslaget:

Med programförslaget påverkas stadsbilden genom att Huddinge centrum får en tätare struktur och en högre stadssiluett. Flera kompletterande huskroppar och högre accenter kommer att ta plats jämte de befintliga byggnaderna. På både kortare och längre avstånd kommer de nya byggnaderna att visuellt och rumsligt kunna knyta samman de delar av Huddinge centrum som nu upplevs ligga mer avsides eller sakna relation till kärnan.

Landskapet inom programområdet har med de successiva tillskotten av ny bebyggelse blivit alltmer otydligt. En huvudsaklig betoning i nordvästlig/sydöstlig riktning är avläsbar genom visuell kontakt med krön, höjder och lågpunkter. Då kontakten med landskapet kan bedömas som svag är också värdet av detta begränsat. Den öppenhet som är särskilt påtaglig runt Kyrkdammen genomgår en tydlig förändring. I den stora skalan kommer landskapsbilden här att påverkas genom att bland annat siktlinjer kommer att brytas och landskapet i den meningen blir mer svårläsbart. I den mindre skalan bedöms dock orienterbarheten och närheten till gröna och blå stråk kunna öka. Viss kompensation för bortfall av landskapets läsbarhet ges genom tillskott av ny parkmark.

Huddinge centrum – en kort historik

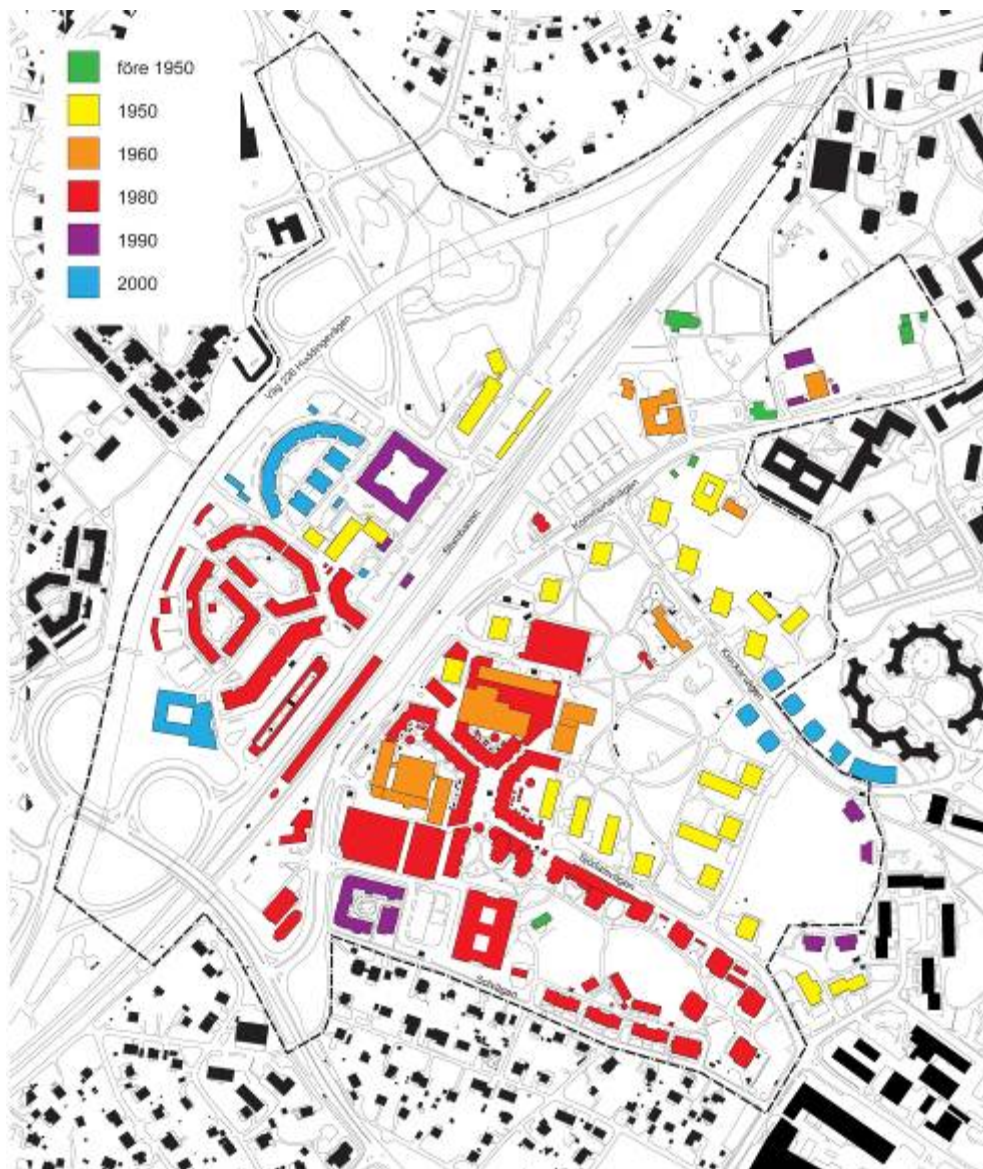
Grunden för Huddinge centrums geografiska placering lades redan på 1200-talet då uppförandet av kyrkan invid Kyrksjön skapade en första samlingsplats för bygden. 1860 kunde en järnvägsstation öppnas genom att patron Pehr Petterson, som ägde Fullersta gård, upplät mark från sina ägor.

Stationen fick stor betydelse för den fortsatta utvecklingen av Huddinge centrum, med ökad attraktivitet för marken i närområdet. Den första affären i stationssamhället, handelsboden ”Udden” öppnade år 1882 och lade ännu mer tyngd vid stationen som ett naturligt centrum eller samlingsplats. 1896 års lag om ägostyckning och 1907 års stadsplanelag underlättade exploateringen av marken kring stationen.

Egnahemsbebyggelsen började ta fart under 1920-talet. Utflyttade trångbodda stockholmare köpte gärna mark och ökade befolkningstätheten kring stationen och centrum. Den ”liggande skyskrapan” som förlades på Södalsidan var det första större affärshuset i centrum där flera viktiga centrumfunktioner fanns.

På 1950-talet var Huddinge centrum etablerat i sitt läge. Den fortsatta utvecklingen av Fullersta torg, nya Huddinge centrum kring år 1960 och ombyggnaden på 1980-talet är påbyggnader av det centrum som etablerats tidigare.

Den senaste stora ombyggnaden ägde rum på 1980-talet. Centrumet från 1960-talet var nu för litet, omodernt och hade drabbats av svåra marksättningar p.g.a. de dåliga markförhållandena. Centrumet exploaterades nu ännu mer, flera av de befintliga delarna från 1960-talet byggdes in och ännu mer bostäder byggdes i centrum som omvandlades från ett klassiskt torgcentrum till ett centrum med gränder i olika riktningar och små torg. Figur 46 visar under vilka decennier bebyggelse kring Huddinge centrum tillkommit.



Figur 46: Huddinge centrums utbyggnad fördelat på årtionden.

Kulturhistoriska miljöer

Programområdet berörs av två områden avgränsade i *Huddinge, reviderad kulturmiljöinventering* (Stockholms läns museum, rapport 2003:20):

”Fullersta gård, SÖ delen av Källbrink och Fridhem” samt

”Kommunalvägen mm”. De byggnader inom programområdet som i

kulturmiljöinventeringen pekas ut som värda uppmärksamhet och varsamhet tack vare sina arkitektoniska eller kulturhistoriska värden är:

Centrumkyrkan från 1929 och Tingshuset från 1959 (s.k. solitärer).

Bebyggelsen längs Kommunalvägen (främst norr om programområdet) representerar många olika skeden i Huddinges historia. Som riktlinjer för området ”Kommunalvägen mm” anger kulturmiljöinventeringen följande:

”Vid renoveringar och ombyggnader krävs stort hänsynstagande till de enskilda byggnadernas arkitektoniska- och kulturhistoriska karaktär och

värde. Vid bebyggelseförtätning måste stora krav ställas på nybyggnadernas placering och utformning.”

Konsekvenser av förslaget:

All bebyggelse inom kulturmiljöerna och de enskilda objekten bedöms ha ett högt värde. Bebyggelsen längs Kommunalvägen påverkas delvis kraftigt av programförslaget. Kyrkan blir omgiven av ny bebyggelse och skärmas därmed från Kommunalvägen även om den direkta relationen till kyrkogården förväntas kunna bestå. Byggnadens betydelse för Huddinge och för stadsstrukturen understryks dock genom en stark betoning av infartsvägen till kyrkan. Prästgården och kyrkskolan föreslås bli omgivna av ny bostadsbebyggelse. Särskilt prästgårdens direkta och öppna relation till kyrkan och övriga kulturbyggnader blir avskärmad. Kyrkskolan kommer att flankeras av ny bebyggelse på två sidor men relationen till kyrkan och gatan bör kunna bestå. Klockargården föreslås kunna rivas till förmån för ny bostadsbebyggelse och sammanhanget kring kyrkan förändras.

Punkthusen på Rådsbacken kompletteras med ny bebyggelse på höjden norr om dessa. De nya husen kommer med sin höjd och placering att ta mycket focus från den närliggande bebyggelsen och ge området en modernare karaktär. Ett punkthus i Själdsparkens västra sida föreslås delvis bli omgivet av kompletterande bebyggelse. Karaktären av hus i park kommer därmed att förändras.

Sammantaget bedöms sammanhangen mellan de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna kring Kommunalvägen bli mindre klar. Klockargårdens församlingshem försvinner samtidigt som prästgården kringbyggs och områdets karaktär till stora delar förändras. Inverkan minimeras delvis genom att enskilda byggnader bevaras och betonade riktningar till viktiga byggnader utarbetas. Kompensation kan ges genom kulturmiljöbedömningar och dokumentation då exploatering nära/i skyddsvärda objekts närhet utförs. Vid reglering med detaljplan kan krav ställas på mer detaljerad anpassning av ny bebyggelse.

Tingshuset föreslås ingå i en kvartersbebyggelse tillsammans med huvudsakligen bostäder. Byggnadens karaktär och utseende bör inte förändras på grund av detta. Byggnadens solitära läge kommer dock att förändras. Påverkan kan kompenseras under vidare planering av området kring Tingshuset. Detaljplanekrav kan ställas på mer detaljerad anpassning av anslutande bebyggelse.

Centrumkyrkan föreslås byggas till med en förskola. Eventuellt kan befintliga lokaler varsamt byggas om för att användas i verksamheten. Kyrkobyggnadens fasader och huskropp bör bevaras i sin helhet.

De registrerade fornlämningar som finns inom programområdet är undersökta och borttagna.

Konsekvenser för de kulturhistoriska miljöerna inom Huddinge centrum kommer att kunna beskrivas mer utförligt i kommande detaljplanefaser då bebyggelseförslag har blivit mer konkreta.

Ljusförhållanden och lokalklimat

Hög bebyggelse skapar långa slagskuggor och kan försämra ljusförhållanden även på stort avstånd. Miljöer som vänder sig mot söder har störst möjlighet att bli trevliga och funktionella platser under en större del av året. Sydvända vistelseytor bör därför ges möjlighet att vara fria från beskuggning. Högre tillkommande bebyggelse ska i senare planskede studeras med särskild omsorg om detta.

Torgen i centrala Huddinge kan upplevas som blåsiga. Att vinden ökar i dessa lägen kan bero på att högre omkringliggande bebyggelse tar ner vindskikt från hög höjd till gatunivå. Önskad vind från befintlig bebyggelse kan hanteras genom att den spjälkas upp av genomsläppliga strukturer, exempelvis trädplanteringar, plank eller ny bebyggelse. Vid mer detaljerad planering av föreslagna högre huskroppar kommer detta att studeras vidare.

Bostäder

Huddinge centrum är en livlig stadsdel som är välbesökt. Stadsrummen omges av flerbostadshus. Området är omgivet av villor och blandad bostadsbebyggelse inom bl.a. Fullersta, Tomtberga, Hörningsnäs och Solgård.

Programmet föreslår en stor mängd bostäder inom området och anger inriktning för en tät och livlig stadsmiljö. Samtliga föreslagna bostäder är i form av flerbostadshus. Sammanlagt bedöms området kunna inrymma ca 2000 nya bostäder. Ca 70 av dessa föreslås primärt som studentbostäder.

Offentlig service

Programområdet innehåller eller ligger i nära anslutning till det mesta av Huddinges offentliga service. Väster om Stambanan ligger arbetsförmedlingen och busstationen. På östra sidan finns apotek, vårdcentral, försäkringskassa, kommunal förvaltning, huvudbibliotek, kyrka, närpolisstation, pendeltågsstation och i anslutning till stationen en bussterminal. I centrala Huddinge finns också ett antal äldreboenden och skolor.

Befolkningen i Sjödalén-Fullersta förväntas enligt kommunens prognos öka med 50 % fram till 2040. Det som framförallt bidrar till detta är de bostäderna som kommer att byggas i Storängen men även de ca 2000 lägenheter som förväntas kunna tillkomma i föreliggande förslag. Behov av utbyggd kommunal service kommer därmed att vara stort.

Konsekvenser av förslaget:

Sammantaget bedöms programmet och prognostiserad befolkningsökning medföra ett behov av ca 800 förskoleplatser fram till 2040. Programmet föreslår ett tillskott av förskolelokaler i storleksordningen 8000 kvm uppdelat på åtta stycken förskolor à 1000 kvm. Varje förskola planeras omfatta fem avdelningar, vilket totalt skulle ge 40 avdelningar. En utgångspunkt är att varje förskola behöver 1500-2000 kvm utemiljö. Programmet förutsätter dock att i princip alla tillkommande lokaler

integreras med andra användningar, exempelvis att bottenvåningar och gårdar på tillkommande bostadshus vigs helt eller delvis åt förskolor. Det ställer särskilda krav på den tillkommande bebyggelsens funktion. Inte minst behöver gårdar och lektyr utomhus utformas så att de fyller verksamheternas behov samtidigt som de ska fungera i en allt tätare stadsmiljö. Gårdar till förskolor kan också komma att behöva anslutas med mark avsedd att vara allmänt tillgänglig, exempelvis Själdsparken. I dessa lägen är det särskilt viktigt att parkmarken inte blir avgränsad endast för förskolorna utan upplevs som en naturlig del av parken.

Programförslaget förväntas i huvudsak kunna motsvara det prognostiserade behovet av förskola som finns fram till 2040. Programkartan redovisar lägen för förskola med en stjärna.

Då behovet av mark för olika typer av skolor redan i dagsläget är stort finns risk att allt inte kommer att kunna täckas av programförslaget. Fram till 2018 kommer dessutom 12 avdelningar eller ca 200 förskoleplatser i centrumnära lägen och dess omland att avvecklas på grund av tidsbegränsade bygglov. Huddinge centrum kommer därför att vara beroende av sitt omland för att tillgodose den totala efterfrågan. I nära angränsning utanför området planeras förskola vid Ängsnässkolan. Behovet av förskoleplatser på längre sikt bör ses över i samband med detta. Även marken inom Solgård 2:22 samt Stuvsta Gård 1:50 är möjliga alternativ.

Programmet föreslår även att förskolan Falken tas bort och att verksamheten omlokaliseras som en följd av detta. Då behovet av förskolan är stort samt att samt att vissa verksamhetsanpassningar och underhållsåtgärder planeras inom kort kan detta inte ske inom en nära framtid. Programmet har ett genomförande som planeras pågå fram till 2040. Hela områdets utveckling måste därför ses mot bakgrund av att förändringar sker etappvis och med stor hänsyn till en balans i den offentliga servicen.

Befolkningsprognosen förutser ett behov av ca 1 100 nya platser för grundskoleelever inom F-9. Det motsvarar t ex en F-3 skola för 400 elever och en 4-9 skola för 700 elever. Utöver det skolbehov som Huddinge centrum ger ställer även utbyggnad av Storängen krav på nya grundskoleplatser. En ny skola för upp till 700 elever i årskurs f-9 behövs inom Storängen. Denna är dock inte tillräcklig för att hantera både Storängen och Huddinge centrum. Det är inom programområdet omöjligt att rymma en grundskola inklusive de anspråk på gårdsyta som verksamheten för med sig. Fastigheten Solgård 2:22, ca 250 m söder om programområdet, är i dagsläget obebyggd och har en yta som är tillräckligt stor för att kunna hantera de anspråk en grundskola (f-9, 700 barn) och förskola (200 barn) ställer. Fastigheten kan möjligen även prövas för möjligheten att bygga en fullstor idrottshall. Denna skulle därför kunna vara en möjlig placering av centrumnära grundskola. Fastigheten Tomtbergaskolan 6 är bebyggd med en F - 9 skola för cirka 500 elever. Skolgården vetter mot Kommunalvägen och är utsatt för bla bullerstörningar. Genom att bebygga området närmast vägen och mer effektivt utnyttja fastigheten skulle fler skolplatser kunna ordnas och området ges ett bättre skydd mot störningar.

Kommunens prognos förutser en ökning av antalet ungdomar i gymnasieåldern på drygt 1 400. En lokalisering i Flemingsberg skulle kunna erbjuda mark för ett nytt gymnasium.

Idrott och kultur

För att täcka behovet för den prognostiserade befolkningen i Sjödalens-Fullersta och Huddinge centrum krävs flera insatser för att ordna nya näridrottsplatser, fullstora idrottshallar och konstgräsplaner. Centrala Huddinge behöver nya mötesplatser för ungdomar med lokaler för musik, dans etc. Vidare så är huvudbiblioteket i behov av nya lokaler och en mer central placering i centrum.

Konsekvenser av förslaget:

Mark för idrottsändamål är mycket svårt att tillgodose inom programområdet. Få eller inga ytor är självklara för detta. Av denna anledning blir markytorna utanför områdesgränsen mycket viktiga pusselbitar för att tillgodose helheten. Fastigheten Solgård 2:22, ca 205 m söder om programområdet, är i dagsläget obebyggd och har en förhållandevis stor yta. Fastigheten skulle i samband med föreslagen prövning av området för grundskoleändamål (se ovan) även kunna prövas för möjligheten att bygga en fullstor idrottshall.

Lägen för byggnader som kan inrymma olika typer av kulturverksamhet är E24, där programmet föreslår studentbostäder, och – mer primärt – inom E18 där en hel byggnad avsätts för kulturändamål. Behovet av ytor för kulturverksamhet såsom bibliotek, dans och musik bedöms därmed kunna hanteras med programförslaget.

Social- och äldreomsorg

Med programmets föreslagna ökning av lägenheter finns också en ökande efterfrågan inom social- och äldreomsorgen. För äldreomsorgen finns ett behov av särskilt boende mellan ca 50-100 lägenheter utöver de behov som fanns tidigare. Det särskilda boendet behöver inte ligga i centrum utan kan planeras i närområdet. Boendet bör dock ligga på bottenvåningen med en bra utemiljö. Något av de tillkommande bostadshusen bör också inrymma ett trygghetsboende.

Programområdet har ett stort behov av servicelägenheter. Dessa skulle kunna inrymmas inom två enheter integrerade i ett eller två bostadshus. Varje enhet består av ca 8-10 lägenheter med en lokal eller lägenhet för gemensamhetsutrymmen och personalutrymmen. Lägenheterna bör vara byggda enligt svensk standard med höjd nivå, d.v.s. utökad tillgänglighet. Ett alternativ är i nära anslutning till Sjödalsparken, exempelvis inom E15, E16 eller E19.

Socialförvaltningen behöver även lokaler som kan användas som jourlägenheter och en lokal för daglig sysselsättning inom funktionshinderområdet. Det finns även behov av en familjecentral som erbjuder blivande föräldrar och föräldrar med barn 0-5 år ett samlat och

tillgängligt stöd i form av öppen förskola, socialtjänst, barnmorskemottagning och barnhälsovård.

Konsekvenser av förslaget:

Behovet av särskilt boende, trygghetsboende, servicelägenheter, jourlägenheter och lokal för daglig sysselsättning bedöms ha goda förutsättningar för att kunna hanteras. Även behovet av en familjecentral bör kunna tillgodoses.

Inom programområdet kommer de olika lokalerna att behöva samsas med andra funktioner i den alltmer blandade och täta centrummiljö. De delar som inte kan rymmas inom programområdet, fördelas på Sjödalen – Fullersta, Stuvsta – Snättringe eller Vårby.

Kommersiell service

Huddinge centrum och har ett stort utbud av restauranger, detaljhandel, sällanköps- och dagligvaror. Däribland finns två större matvarubutiker, flera klädbutiker, konditorier bokhandel och torghandel. Sammanlagt finns det ett 80-tal affärer, banker och restauranger och Huddinge centrum är idag en arbetsplats för ca 300 personer. Butiker inom Huddinge centrum upptar ca 20 000 kvm och övrig service 9000 kvm.

Det finns idag ca 3 000 kvm lediga kontorslokaler i centrum. Huddinge centrum är det område i kommunen som har lägst vakansgrad, ca 5-8 %, sannolikt beroende på närhet till affärer, restauranger och kollektivtrafik. Kontorslokalerna är belägna runt centrum och pendeltågstationen.

Konsekvenser av förslaget:

Med programförslaget tillskapas ca 20 800 kvm kontorsyta. Tillskottet förväntas motsvara efterfrågan av kontor under en längre tid. Enligt en marknadsanalys av kontorsmarknaden, framtagen av Jones Lang LaSalle, bedöms hyresnivåerna på sikt kunna uppnå den nivå som krävs för att skapa en lönsam kontorsetablering. Kontorslokaler har förutsättningar att etappvis byggas ut i takt med efterfrågan. Utbyggnad av kontor kan också ge ett utökat underlag för handel i centrum.

Drygt 11 000 kvm handel förväntas kunna rymmas i programområdet. Ca 1000 kvm av detta föreslås vara bensinförsäljning och kan utgöra alternativa lägen för befintlig bensinstation inom kv. Valen. Programmet förväntas därmed motsvara behovet av handelsytor. Utbyggnaden kommer att ske i flera etapper och i takt med efterfrågan.

Tillgänglighet

Större delen av programområdet uppfyller satta tillgänglighetskrav. Marken är förhållandevis plan men branter, höjdskillnaderna, brist på utbyggda och lättorienterade gång och cykelvägar gör vissa delar svårtillgängliga. Gång- och cykelstråk, till exempel via tunneln vid Grillpalatset, kan upplevas som mörka och otrygga. Barriärer i den övergripande strukturen är främst Huddingevägen, Storängsleden och järnvägen.

Konsekvenser av förslaget:

Programmets föreslagna gång- och cykelvägar är orienterade för att öka tillgängligheten och överbygga barriärer. Föreslagen bebyggelses placering stödjer även denna struktur och är huvudsakligen orienterad efter väl integrerade stråk. Programmet bedöms därför ha positiva konsekvenser för områdets tillgänglighet. Tillkommande bebyggelse kan även bidra till att områden som kan kännas otrygga i dagsläget uppfattas som mer inbjudande.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

För det övergripande gång- och cykelvägnätet har Huddinge centrum en central roll, ett flertal förbindelser från övriga delar av kommunen möts här. Idag saknas vissa gena länkar och det är bristande trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid korsningspunkterna med gator. Inom programområdet sker idag de flesta olyckor med oskyddade trafikanter utmed Kommunalvägen. Antalet tillgängliga cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik är idag för få i förhållande till efterfrågan. Detta skapar tidvis en stor oreda med cyklar som blockerar ytan avsedda för annat än cykelparkering.

Konsekvenser av förslaget:

Förslaget till ombyggnad och avstängning av Kommunalvägen för fordonstrafik kommer markant att förbättra både framkomligheten och säkerheten för de oskyddade trafikanterna utmed denna gata. Kompletteringen av befintligt gång-och cykelvägnät med ett antal nya förbindelser samt en omläggning av det regionala cykelstråket kommer att öka möjligheterna att på ett gent sätt ta sig till, från och förbi centrum. Förslaget att utöka antalet cykelparkeringar vid kollektivtrafiken kommer att öka attraktiviteten att använda cykel som en del i sin resa. En problematik som programförslaget inte lyckats lösa är möjligheten att ta sig gent med cykel genom centrum. Även i fortsättning kommer den som vill cykla från Storängen m.m. till målpunkter väster om centrum få cykla en viss omväg antingen genom Södalsparken eller utmed Storängsleden. Prognosen är att antalet gång- och cykelresor i anslutning till programområdet förväntas öka med ca 85% fram till 2040 och att öka från idag 30% av det totala resande till 35% år 2040.

Kollektivtrafik

Huddinge centrum har god tillgänglighet med buss och pendeltåg. Dessa båda trafikslag har ca 7000 påstigande och lika många avstigande per dygn. Idag är busstrafiken fördelad på bussterminalen på västra sidan om pendeltåget och hållplatserna utmed Kommunalvägen på den östra sidan om pendeltåget. Detta ger idag stora problem med orienterbarheten för busstrafikanterna. Pendeltågsstationen har idag bara en ingång förlagd i anslutning till centrum med långa omvägar för boende söder om centrum som följd.

Konsekvenser av förslaget:

Genom att koncentrera all busstrafik till en gemensam bussterminal så

kommer det att förenkla för busstrafikanterna att kunna orientera sig och att snabbt och smidigt kunna hitta rätt bland de många linjer som trafikerar centrum. Genom en bättre och mer attraktiv utformning av förbindelsen mellan pendeltåg och bussterminal kommer också de som ska byta färdmedel uppleva en avsevärd förbättring. Genom att utöka antalet entréer till pendeltåget kommer fler människor att få ett närmare avstånd till pendeltåget och slippa långa omvägar. Att flytta över den busstrafik som idag trafikerar Kommunalvägen till andra sidan järnvägen kan dock innebära en viss förlängd restid för vissa linjer, samt att avståndet från närmast busshållplats till centrum blir en aning längre. Prognosen är att antalet kollektivtrafikresor i anslutning till programområdet förväntas öka med ca 115% fram till 2040 och att öka från idag 22% av det totala resande till 31% år 2040.

Biltrafik

Två genomfarter/infarter berör planområdet, Huddingevägen och Storängsleden, för dessa båda är idag Trafikverket väghållare. Storängsleden kommer att övergå till kommunen den dag Södertörnsleden är utbyggd och klar. Kommunalvägen, som är en kommunal huvudgata har idag relativt stor trafik, ca 15% som trafikerar Kommunalvägen är genomfartstrafik, d.v.s. de åker hela sträckan mellan Storängsleden och Kvarnbergsplan, resterande har målpunkter utmed sträckan eller i centrum. Storängsledens korsning med Kommunalvägen och korsning med Huddingevägens ramper söderifrån och norrut är idag är reglerade med trafiksignal och båda korsningarna ligger nära kapacitetsgränsen. Kommunalvägen har idag god framkomlighet för bilar och bussar och de stora trafikytorna känns ofta öde. Den breda vägen tillsammans med järnvägen utgör en ordentlig barriär mellan östra och västra centrum. Genom dagens bussterminal tillåts biltrafik, dock är detta inte en bra lösning att blanda bussar inom ett terminalområde med biltrafik. Dagens trafiksiffror (2011) ser ut som följer:

<u>Gata</u>	<u>Del</u>	<u>Fordon / dygn</u>
Huddingevägen	Norr om Fullersta tpl	30 800
	Mellan Fullersta och Storängens tpl	31 900
	Söder om Storängens tpl	36 100
Kommunalvägen	Närmast Storängsleden	11 700
	Vid Klockarvägen	7 000
Storängsleden	Mellan Kommunalvägen och ramper	20 500
	Mellan Kommunalvägen och Mariedalsvägen	17 500
Huddinge stationsväg	Vid Norrängsvägen	7 300

Figur 47: Trafiksiffror för Huddinge centrum (2011)

Konsekvenser av förslaget:

Storängsledens kommer att ha mer trafik än idag och två korsningar kommer att särskilt vara berörda av ökad trafik nämligen Storängsledens korsning med Huddingevägens ramper och Kommunalvägen. Resandet med bil kommer på långsikt att minska. Följande faktorer kommer att påverka i den riktningen. Minskade möjligheter att åka bil inom programområdet och in mot regionens centrum. Många av de stora infrastrukturprojekt som planeras och de avgifter som styr vårt resande kommer till stor del inriktas mot hållbart resande och även förändrade beteenden och attityder kommer att inrikta resande mot mindre bilåkande.

En prognos för 2040 har gjorts med följande förutsättningar:

- Södertörnsleden öppen
- Kommunalvägen avstängd
- Exploatering i Storängen (260 000m² bostäder och 75 000m² verksamheter)
- Minskning av resandet med bil på 10% (ej inräknat minskning på Huddingevägen)
- Exploatering i Huddinge C (200 000m² bostäder, 11 000m² handel och 20 800m² kontor)

Alstringstal som använts är följande:

- 2.5 bilresor / 100m² bostad för Storängen
- 2.0 bilresor / 100m² bostad för Huddinge C
- 20 bilresor / 100m² kontor
- 60 bilresor / 100m² handel

<u>Gata</u>	<u>Del</u>	<u>Fordon / dygn</u>	<u>Förändring</u>
Huddingevägen	Norr om Fullersta tpl	44 000	+ 43%
	Mellan Fullersta och Storängens tpl	46 200	+ 28%
	Söder om Storängens tpl	33 600	- 7%
Kommunalvägen	Närmast Storängsleden	9 500	- 19%
	Vid Klockarvägen	7 400	+ 6%
Storängsleden	Mellan Kommunalvägen och ramper	25 500	+ 24%
	Mellan Kommunalvägen och Mariedalsvägen	18 400	+ 5%
Huddinge stationsväg	Vid Norrängsvägen	6 900	- 6 %

Figur 48: Trafiksiffror för Huddinge centrum (prognos 2039)

Prognosen är att antalet biltrafikresor i anslutning till programområdet förväntas öka med ca 8% fram till 2040 och att minska från idag 48% av det

totala resande till 34% år 2040.

Utbyggnaden av den nya tunneln under järnvägen är ett komplext projekt. Då det är ett riksintresse att tågtrafiken hela tiden upprätthålls kan en total avstängning uteslutas. Delvisa avstängningar kan accepteras under kortare tider. Och genomförandet av denna tunnel förutsätts kunna utföras i etapper under kortare nattavstängningar på 4-5 timmar.

Parkering

Idag finns två parkeringshus med ca 850 platser som försörjer centrum och inom området finns också en infartsparkering med ca 200 platser. Boendeparkering sker idag delvis i parkeringshus och delvis som markparkering. Cykelparkering sker idag i anslutning till tunneln under järnvägen och är ofta överbelagd.

Konsekvenser av förslaget:

I detta tidiga skede av planeringen för programområdet är det inte fullt ut möjligt att bedöma exakt hur många parkeringsplatser som kommer att behöva skapas inom området. Enligt programförslaget skapas ca 2000 platser i flera nya parkeringshus och förutom dessa bör varje enskild exploatering skapa parkeringsplatser på den egna fastigheten. Möjligheten att infartsparkera i anslutning till Huddinge station kommer att finnas kvar i ungefär samma storleksordning som idag och inrymmas i något av de planerade parkeringshusen. Infartsparkeringen kommer att regleras med inriktning mot att styra användningen mot att den verkligen används som infartsparkering. Möjligheten att infartsparkera med cykel kommer att förbättras då det planeras för ett antal cykelgarage på bland annat det nya entrétorget.

Större infrastrukturprojekt

Följande större infrastrukturprojekt kommer att påverka programområdet:

Södertörnsleden:

Södertörnsleden med planerat öppnande för trafik 2016 ger en direkt trafikavlastande effekt på Huddinge centrum.

Citybanan:

Citybanan kommer att öka kapaciteten och ge bättre förutsättningar för pendeltågstrafiken till Huddinge centrum. Citybanan beräknas vara klar under 2016.

Stockholm – Järna:

Enligt Förstudie Stockholm - Järna (förslagshandling maj 2011) kan en ny regionalstågsstation söder om Stockholm (i förstudien i Älvsjö eller Årstaberg) innebära att det, förutom nya spår på sträckan Järna - Flemingsberg, även behövs nya spår från Flemingsberg till den nya stationen. Det skulle innebära att det finns behov av två nya spår genom hela Huddinge. Inga nya byggnader är planerade att uppföras i konflikt med kommande spårutrymme. Tillkommande spår kan dock innebära att risker förknippade med transporter med farligt gods flyttas längre in i

bebyggelsen. Hur angöring och trafik inom området påverkas är i dagsläget svårt att bedöma.

Störningar och risker

Luft

Regeringen har utfärdat miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och vår miljö.

MKN för luft anger föroreningsnivåer som inte får överskridas. MKN för PM10 (partiklar) är satta som dygnsmedelvärde respektive årsmedelvärde. Normen för dygnsmedelvärdet är 50 µg/m³. Normerna för kvävedioxid är satta som timmedelvärde, dygnsmedelvärde respektive årsmedelvärde. Normen för dygnsmedelvärdet är 60 µg/m³.

Längs Huddingevägen, och påfartsramper till denna är beräknade dygnsmedelvärden för halter av

PM10: 25-35 µg/m³
Kvävedioxid: 36-48 µg/m³

På Storängsleden är beräknade dygnsmedelvärden för halter av

PM10: 22 – 25 µg/m³
Kvävedioxid: 30 -36 µg/m³¹

Halterna berör delar av de områden som föreslås för ny bebyggelse. I nuläget (2010) överskrider inte miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Trafikprognosen för år 2040 där planerad exploatering av Huddinge centrum är inräknad redovisar ett trafikflöde på Huddingevägen på ca 46 000 fordon mellan trafikplatserna Huddinge och Fullersta. På Storängsleden, delen närmast trafikplats Huddinge redovisas ett trafikflöde på 25 500 fordon.

Det som avgör om normer överskrider längs en väg eller gata är trafikmängden, hastigheten och utformningen av intilliggande bebyggelse. En öppen väg utan bebyggelse och goda ventilationsförhållanden tål mer trafik jämfört med en smal gata med bebyggelse på båda sidor.

Ungefärliga kritiska trafikflöden (fordon/dygn) för att klara MKN för PM10 (dygnsmedelvärde) är

Öppen väg: 58-71 000 fordon
Enkelsidig, tät bebyggelse 30-35 000 fordon
Dubbelsidig, tät bebyggelse: 10-12 000 fordon.

¹ Källa: <http://slb.nu/lvf/>

Ungefärliga kritiska trafikflöden (fordon/dygn) för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid NO₂(dygnsmedelvärde) är

Öppen väg 85-90 000 fordon

Enkelsidig, tät bebyggelse: 40-45 000 fordon

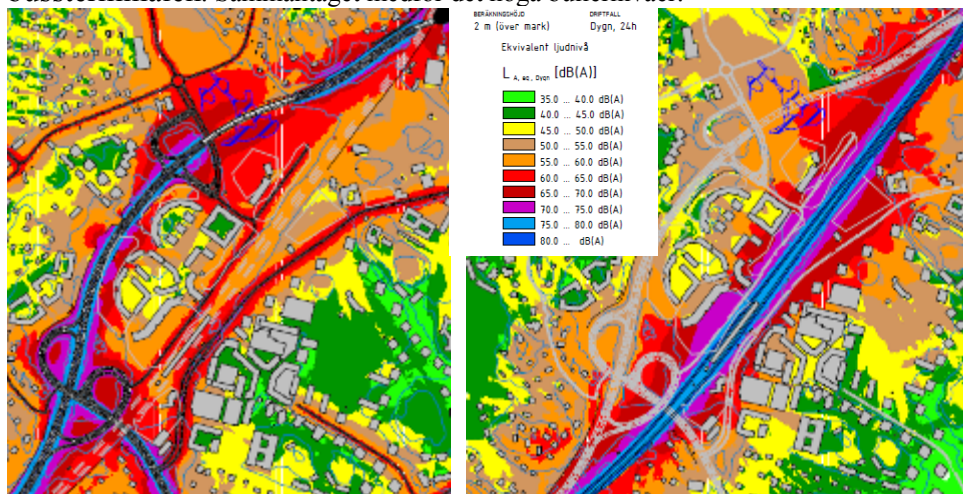
Dubbelsidig, tät bebyggelse: 12-14 000 fordon.

Konsekvenser av förslaget:

Målsättningen för Huddinge centrum är att bygga tätt och funktionsblandat. Här finns en risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormer, beroende på hur bebyggelse nära Huddingevägen respektive Storängsleden närmast trafikplats Huddinge, utformas. I kommande detaljplaner bör fördjupade luftutredningar genomföras för den bebyggelse som ligger närmast Huddingevägen. Prioritering av spår/kollektivtrafik och gång- cykeltrafik kan minska utsläpp. Sjödalsparken prioriteras för att skapa en stark öppen miljö.

Buller, vibrationer

Området är omgivet av Huddingevägen (väg 226), trafikplats Storängen och trafikplats Fullersta, spårtrafik längs stambanan och busstrafik vid bl.a. bussterminalen. Sammantaget medför det höga bullernivåer.



Figur 49: Till vänster, Nuläge. Vägrafik. Kommunala och Trafikverkets vägar. Ekvivalent ljudnivå (Tyrens 2012-02-21). Till höger, Nuläge. Järnvägstrafik. Ekvivalent ljudnivå (Tyrens 2012-02-21).

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

(Infrastrukturinriktning för framtida transporter, proposition 1996/97:53.)

Riksdagens uppsatta bullerriktvärden för nybyggnad av bostäder bedöms i vissa fall komma att överskridas i programområdet. Det är troligt att avsteg från riktvärdena kan bli nödvändigt. Avsteg från bullerriktvärdena motiveras av att området ligger i ett bra kollektivtrafikläge med direkt närhet till flera typer av kollektivtrafik, har god tillgång till service i ett centralt läge, samt att programmet möjliggör en förtätning i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur.

ÖP 2030

I kommunens översiktsplan, ÖP 2030, anges följande riktlinjer för avsteg från bullerriktvärden

- En så god ljudnivå som möjligt med låga bullernivåer ska alltid eftersträvas
- Avsteg från riktvärden för trafikbuller kan göras:
 - Inom en radie på ungefär 600 meter från en spårstation. Inom områden med gena och välintegrerade gång och cykelstråk som knyter an till spårstation kan ett något större avstånd tillåtas.
 - I de områden som klassas som inre och yttre stadskärna i strukturplanerna.
 - Längs befintliga kollektivtrafikstråk eller där ett kollektivtrafikstråk kan tillskapas med en högre exploatering.

Figur 50: ÖP 2030 (samrådsförslag) – riktlinjer för avsteg från bullerriktvärden

Vid tillämpning av avsteg, då inte 55 dBA klaras runt hela fasaden, ska en tyst sida utformas med målsättning att nå högst 45 dBA eller åtminstone en ljuddämpad sida där ljudnivån inte överstiger 50 dBA. Det bör alltid vara en strävan att ljudnivåerna på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upp till 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor. När det är höga ljudnivåer utomhus bör man också bygga med ljudklass B eller ljudklass A enligt Svensk standard inomhus.

Strävan ska också vara att så många boningsrum som möjligt, minst hälften av alla boningsrum, i första hand sovrum, liksom uteplats ska lokaliseras vid den tystare sidan. Det är också viktigt att den tysta eller ljuddämpade sidan ska vara visuellt och akustiskt attraktiv att vistas på d v s även buller från fläktar, parkeringsplatser och andra störningskällor ska beaktas. Avsteg får inte göras från riksdagens riktvärden när det gäller inomhusbuller. Gällande föreskrifter och Boverkets allmänna råd om buller ska följas.

Föreslagen bebyggelse är i vissa fall placerad så att den utsätts för buller från flera källor, vilket normalt upplevs som mer störande än buller från enbart en källa. Närheten till järnväg och större vägar medför också ökad risk för att vibrationsstörningar ska uppstå. I Svensk Standard SS 460 48 61 anges riktvärden för bedömning av komfort i byggnader av vibrationer. Dessa riktvärden ska följas i kommande planering.

När det förekommer flera bullerkällor, eller när buller från en källa kombineras med andra miljöbelastningar (till exempel vibrationer eller luftföroreningar), bör det ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder

för att skapa en godtagbar ljudmiljö. (Boverkets allmänna råd 2008:1-Buller i planeringen).

Konsekvenser av förslaget:

Ambitionen är att en så god ljudmiljö som möjligt ska uppnås. Bebyggelsen avses därför sluta sig mot bullerkällor för att utestänga buller. Nya hus kan också bidra till att befintlig bullerstörd bebyggelse kan komma att få en bättre ljudmiljö. Skärmar längs Huddingevägen bör också kunna medverka till att både befintlig och tillkommande bebyggelse blir mindre bullerstörd. Dessa bör vara absorberande för att motverka att ljudreflexer ökar störningen till exempel på motsatt sida av gatan.

Programmet bedöms inte medföra nya bullerstörningar till intilliggande bostadsområden. De ev. risker för ökad ljudnivå till omkringliggande bebyggelse på grund av reflexioner från nya, höga huskroppar ska beaktas i kommande planering.

Föreslagen bussterminal liksom nya vägdragningar kan dock ge upphov till ökat buller i området. Längs med de vägdragningarna som förväntas få ökad belastning av busstrafik finns begränsat med bostadsbebyggelse. Dessa vägar ligger huvudsakligen parallellt med stambanan och Huddingevägen.

I kommande planering ska fördjupade bullerutredningar genomföras i de detaljplaner där bullerriktvärden ser ut att överskridas. Hänsyn ska också tas till prognosticerade trafikökningar och den bullerpåverkan det kan medföra.

Riskhänsyn

Inom fastigheten Valen 1 och 3 finns en befintlig bensinmack.

Länsstyrelsen har följande rekommendationer för den fysiska utformningen kring bensinstationer:

- Inom 100 meter från en bensinstation med medelstor försäljningsvolym ska alltid risksituationen och olägenheterna för människor och miljö analyseras och bedömas.
- I nyplaneringsfallet (ny bebyggelse eller ny bensinstation) bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från bensinstationen till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus. Detta avser en bensinstation med medelstor försäljningsvolym av fordonsbränsle.
- Ur både risk-, miljö- och hälsoskyddssynpunkt bör ett minimiavstånd på 50 meter alltid hållas från bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus samt samlingsplatser utomhus där oskyddade människor uppehåller sig (t.ex. uteservering, lekplats m.m.).
- Personintensiva verksamheter bör inte lokaliseras närmare än 50 meter från en bensinstation om de ska inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning men också med hänsyn till luftföroreningarnas långsiktiga påverkan på människor.

- Om försäljning av biogas sker eller kan komma att ske i framtiden krävs oftast ett längre skyddsavstånd än för bensen. Vid ny bebyggelse som rymmer svärutrymbara lokaler ska ett avstånd på minst 100 meter hållas.
- Byggnad bör med hänsyn till brand- och explosionsrisk (oberoende av försäljningsvolym för fordonsbränsle) inte uppföras inom ett avstånd av 25 meter från:

1. Tankfordonets lossningsplats.
2. Avluftsanordningar från bensincistern.
3. Tankställe där fordon tankas (pump).

Konsekvenser av förslaget:

Den föreslagna bebyggelsen innebär inte risker för omgivningen. Nytt läge för bensinstation föreslås vid två platser längs Huddingevägen. Föreslagen bebyggelse i anslutning till fastigheten Valen och till de föreslagna lägena för bensinförsäljning ska studeras vidare i fortsatt planering.

Byggnadsfritt avstånd

Trafikverket kräver nedanstående mått då detaljplan upprättas. Avstånd mellan väg och byggnad delas upp i två olika mått:

- a) beläggningsskant och kvartersgräns
- b) kvartersgräns och byggnad.

Vägtyp	Km/h	a)	b)	Totalt
Motorväg		25 m	10 m	35 m
Ramper		15 m	10 m	25 m
Primära	70	10 m	5 m	15 m
länsvägar	50	8 m	5 m	13 m
Övriga läns-	70	8 m	3 m	11 m
vägar	50	5 m	3 m	8 m

Huddingevägen, väg 226 är primär länsväg och har skyltad hastighet 70 km/h förbi programområdet. Även Storängsleden är primär länsväg. Inom programområdet klaras generellt Trafikverkets krav. Se även rubriken Farligt gods nedan.

Farligt gods

Storängsleden (väg 259) är rekommenderad väg för transporter med farligt gods. Även Huddingevägen (väg 226), utgör sekundär transportväg (ej genomfart) för farligt gods. Tågtransporter av farligt gods sker på stambanan genom Stuvsta–Huddinge C–Flemingsberg.

Södertörnsleden har planerat öppning för trafik under 2015. Transporter med farligt gods kommer då att flytta från Storängsleden till Södertörnsleden.

Trafikverket har tagit fram en förstudie för spårtrafiken på sträckan Stockholm – Järna. Förstudien föreslår ett extra spår i vardera körriktning förbi Huddinge centrum. Exakt hur detta kommer att ske måste studeras närmare. Extraspåren kan komma att förflytta risker ytterligare längre in i föreslagen bebyggelse.

Länsstyrelsen rekommenderar att inom 150 meter från transportled för farligt gods ska risksituationen bedömas vid exploatering. De anger följande rekommendationer för den fysiska utformningen kring vägar:

- 25 meter byggnadsfritt bör lämnas närmast transportleden. Detta för att undvika risker förknippade med avåkning och olyckor med petroleumprodukter, vilket är det dominerande transportslaget av farligt gods.
- Längs vägar för farligt gods bör tät kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från väggkant och sammanhållen bostadsbebyggelse inom 75 meter från den undvikas. Även om avstånden hålls kan ändå särskilda krav behöva ställas på bebyggelsens utformning. Längs de sekundära transportlederna för farligt gods där endast enstaka bensintransporter sker kan kortare avstånd tillämpas.
- Personintensiva verksamheter bör inte lokaliseras närmare än 75 meter från en transportled för farligt gods om de kommer att inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning. Även om avstånden hålls kan ändå särskilda krav behöva ställas på bebyggelsens utformning.

Programmet föreslår generellt sett inte bebyggelse närmare än 25-30 meter från transportled för farligt gods. Tillkommande bebyggelse i dessa lägen kommer att kräva vidare utredning. Nedan listas de områden som eventuellt kan komma att ligga närmare än 25-30 meter och som kräver ytterligare utredning av risker i fortsatt planering.

- Längs Storängsledens norra sida, på vardera sida om korsningen Kommunalvägen/Storängsleden, finns befintlig kontorsbebyggelse. Här föreslås också nytt parkeringshus, handel, och studentbostäder.
- Huddingevägen och stambanan inramar ett markparti i anslutning till trafikplats Huddinge. Området kan lämpa sig för parkering, garage, kontor eller någon form av icke personintensiv verksamhet.
- Väster om stambanan, inom området där Kyrkdammen och Tingshuset ligger, föreslås en blandad bebyggelse med företrädesvis parkering.
- Öster om stambanan, i höjd med korsningen Kommunalvägen/Klockarvägen och inom mark som används som bla parkering, föreslås parkeringshus, bostäder, närservice.

Bostadsbebyggelse föreslås på kortare avstånd än 75 meter inom flera delar av programområdet. Bostadsbebyggelsen ska dock i dessa fall orienteras

med annan skyddande bebyggelse emellan eller utformas med särskilda krav efter reglering i detaljplan.

I detaljplaneskedet kan risker vidare identifieras och beskrivas med stöd av en riskanalys. Analysen ska visa hur risken påverkar planområdet och vilka åtgärder som behövs för att minska risken.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, dagvatten- och spillvattenledningar

VA-, dagvatten- och spillvattenledningar finns utbyggda inom området. Programförslaget medför inom vissa delar av programområdet ett behov av att flytta eller kulvertera ledningar.

Dagvatten

Planområdet avvattnas mot Trehörningen som ingår i Tyresåns vattensystem. Sjön Trehörningen betecknas ha mycket höga halter fosfor enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder och är den mest övergödda sjön i Tyresåns sjösystem. Vattenkvaliteten i sjön påverkar Norrån och vattenförekomsterna nedströms, det vill säga, Magelungen och Drevviken, vilka omfattas av miljökvalitetsnormer.

Trehörningen har tidigare tagit emot avloppsvatten från hushåll och verksamheter, men numera består det inkommande vattnet till största delen av dagvatten. Sedan avlastningen från avloppsvattnet har vattenkvaliteten förbättrats avsevärt, men fortfarande visar sjön flera symtom på övergödning i form av syrefria bottenförhållanden, fosforfrigörelse från bottenarna, litet siktdjup och algbloomningar.

Det avrinnande vattnet passerar en reningsanläggning i Trehörningens västra del. Anläggningen är dock för liten i förhållande till de stora vattenflöden som den får ta emot. Enligt Tyresåns åtgärdsprogram prioriteras åtgärder genom bland annat fördröjning av dagvatten uppströms sjön för att minska dagvattenflödet och tillförseln av näringsämnen via dagvatten.

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och avlopp. Det befintliga dagvattenledningsnätet är idag hårt belastat och klarar inte att ta emot ytterligare dagvatten. Översvämningar förekommer tillfälligt på vissa platser. I samband med den nya planeringen behöver därför antingen ledningsnätets kapacitet förstärkas, eller markytor reserveras för att kunna ta hand om tillfälliga översvämningar.

Huddinge kommuns dagvattenstrategi

Enligt kommunens dagvattenstrategi ska dagvatten i möjligaste mån omhändertas på den egna fastigheten genom att i första hand infiltreras, i andra hand fördröjas innan avledning sker till det allmänna nätet. I anslutning till parkerings- och trafikytor kan och bör till exempel slam- och

oljeavskiljare anläggas i syfte att minska föroreningsgraden i dagvattnet som leder till Trehörningen. Garage under hus bör anläggas utan avlopp för att förhindra att föroreningar ”spolas” ut med snö- och regnvatten från bilarna. Grundprinciperna för en hållbar dagvattenhantering är att vattenkvaliteten inte försämras och att flödet i Fullerstaån inte ökar vid ny exploatering samt att mängden föroreningar via dagvatten från befintliga områden minskar, byggnader och anläggningar inte skadas. Dagvattnet bör utnyttjas som en resurs och synliggöras så att pedagogiska och estetiska värden tillvaratas.

Utredningen

Sweco Environment AB har utfört en översiktlig dagvattenutredning för Fullerstaåns avrinningsområde med syfte att klargöra förutsättningarna för en långsiktigt hållbar och klimatanpassad dagvattenhantering för ny och befintlig bebyggelse så att befintligt dagvattensystem samt sjön Trehörningen avlastas. Syftet är vidare att åter synliggöra Fullerstaån i dess sträckning från Kyrkdammen ned till Trehörningen där så är möjligt. Utredningen visar förslag på stora- och småskaliga renings- och fördröjningsåtgärder inom avrinningsområdet. Genom att prioritera områden som medför störst reduktion av belastningen av förorenande ämnen inklusive näringsämnen, kan man åstadkomma kostnadseffektiva åtgärder.

Slutsats

I samband med planering av Huddinge centrum finns ambitionen att ta ett helhetsgrepp om dagvattenhanteringen.

Bedömningen är dock att föreslagna åtgärder inte kommer att räcka till för att avlasta Trehörningen när det kommer till mängden fosfor som når sjön via dagvattnet. Andra åtgärder behöver också göras som att t ex utreda och åtgärda gamla försyndelser i form av avlopp som bräddar ut i dagvattensystemet. En annan åtgärd är att utreda Källbrinksdammarna och Kyrkdammens kapacitet att rena och fördröja dagvattnet. En tredje kan vara att utreda översilningsytan nere vid Trehörningen och hur den skulle kunna vara en resurs i dagvattenplaneringen för avrinningsområdets del.

De föreslagna åtgärderna är dessutom åtgärder som inte ryms inom ramen för Huddinge Centrums programområde men ändå är viktiga för Trehörningens del och de nedströms liggande vattendrag och sjöar som omfattas av miljö kvalitetsnormer.

För Huddinge Centrums del är det viktigt att fokusera på de åtgärderna som kan göras inom ramen för programmet, och det bedöms vara de småskaliga lösningarna som föreslås i utredningen. Det är till exempel att lyfta upp dagvattnet till ytan där det är möjligt, att leda ut vattnet till gröna ytor, anlägga gröna/bruna tak, skapa gröna oaser, regngårdar mm. Sammanfattningsvis bedöms exploateringen av Huddinge Centrum inte medföra att vattenkvaliteten i sjön Trehörningen försämras eftersom den mark som planeras bebyggas till stor del idag utgörs av hårdgjorda ytor varifrån dagvattnet avrinner mer eller mindre orenat till Trehörningen.

Snarare kan exploateringen komma att förbättra situationen om stor hänsyn tas i planeringen av hur dagvattnet ska tas om hand.

Arbetet med hur dagvattnet ska tas om hand inom programområdet kommer att fortsätta under hela planprocessen. I varje kommande detaljplan, ska det redovisas hur dagvatten ska tas om hand.

Värme

Det finns fjärrvärme utbyggd inom programområdet.

Elförsörjning

Befintliga elanläggningar finns inom och i närheten av planområdet. Nuvarande eldistributionsnät är anpassat för nuvarande bebyggelse. Ett genomförande av programmet bedöms kräva nya nätstationer och markförlagda kablar både inom och utanför planområdet. För nätstationer kommer nya E-områden att behövas.

Avfallshantering

Planerad stadsdel ska ha en infrastruktur som tillåter en uthållig och flexibel avfallshantering med möjlighet till fastighetsnära sortering och hämtning. Frågorna om sortering, avfallshantering, tillgänglighet och utrymme för hämtningsfordon ska studeras vidare i det fortsatta detaljplanarbetet.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Ett genomförande av programmet för Huddinge centrum kommer att innebära nya investeringar för kommunen och ökade driftkostnader. Samtidigt får kommunen ökade intäkter.

Investeringar och kostnader är bl.a. för utbyggnad och drift av:

- Infrastruktur (t.ex. torg, gata, cirkulationsplats, tunnel och bro)
- Grönområden
- Vattenanläggningar
- Förskolor
- Skolor
- Äldreboenden
- Särskilda boenden

Intäkter är bl.a. från:

- Markförsäljningar
- Exploateringsbidrag från exploatörer
- Kommunalskatt från invånare i nya bostäder samt befintliga invånare

Bedömning av hur stora de kommunalekonomiska konsekvenserna blir har skett underhand och kommer att ske i det fortsatta arbetet med planläggning. Den senaste kalkylen visar på att ekonomin i bästa fall går jämt upp och i värsta fall ger ett underskott ner till -155 Mkr.

Kommunens huvudprincip för fördelning av kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar (infrastruktur, grönområden och vattenanläggningar) är att:

- Allmänna anläggningar som endast behövs p.g.a. en viss exploatering ska bekostas i sin helhet av den exploatören.
- Kostnaderna för övergripande allmänna anläggningar inom hela programområdet ska fördelas på exploatörer, kommunen och övriga fastighetsägare. Kostnadsfördelningen ska ske i proportion till avsedd utbyggnadsyta i kvm BTA och enligt nyttan i respektive detaljplan.

Uttag av exploateringsbidrag för allmänna anläggningar ska ske succesivt allteftersom programområdet detaljplanearter.

Organisation

Detta program har tagits fram av en projektgrupp inom miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen där följande personer medverkat:

Stefan Stahre, planavdelningen (projektledare)
Lotta Berggren, gatu- och trafikavdelningen
Annika Blomquist, planavdelningen
Rickard Castillo-Bengtsson, bygglovsavdelningen
Magnus Edén, lantmäteriavdelningen
Camilla Fransson, gatu- och trafikavdelningen
Carina Lindberg, planavdelningen
Ludvig Netré, planavdelningen
Erik Nordenstam, planavdelningen
Britt Inger Sjökvist, planavdelningen
Inga Medin Stein, mark- och exploateringsavdelningen (konsult)
Gustav Thörnqvist, mark- och exploateringsavdelningen (konsult)

I delar av projektarbetet har även följande personer medverkat:

Joel Edding, KSF Mark och samhällsplanering
Mikael Alfredsson, Christina Hansson, Tomas Sahlström och Charlotta Wretstam, HUGFastigheter AB

För följande underlagsmaterial svarar:

Tyréns	Trafikanalys och bildunderlag
Nyréns	Studie av Sjödalsparken och Klockarbacken, bildunderlag
Stockholm Vatten	Hydrologisk modell över Fullerstaåns avrinningsområde
Sweco	Dagvattenutredning
DinellJohansson	Bildunderlag Parkvarter och kvarter E3
Kod Arkitekter	Bildunderlag Paradiset (E18)
Jones Lang LaSalle	Marknadsanalys kontorsmarknaden

Tidplan för programmet

- Beslut om programsamråd SBN* 26 april 2012

- Programsamråd maj – juni 2012
- Tillstyrkan av program SBN 21 mars 2013
- Godkännande av program i KS** och april 2013

*Samhällsbyggnadsnämnden

**Kommunstyrelsen

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Planavdelningen

Stefan Stahre

arkitekt

Program för Huddinge Centrum med omgivning, bilaga 1
Exploateringsstabell

Nr	Arbetsnamn	BYA kvm	Vän max	totalt BTA	Handelservice (BTA)	Bostad (BTA)	Lgh	P-hus/lager (BTA)	P-platser	Förskola (BTA)	Kontor (BTA)	Markägare
E1	Närservice/bensin Fullersta tpl	500	1	500	500							Kommunen
E2	Bostäder vid Huddingevägen	2300	6	13800		13800	138					Kommunen
E3	Bostäder vid Kyrkdammen	3500	8	28000	200	28000	288			1000		Privat
E4	P-hus	2600	4	10400				10400	416			Kommunen
E5	P-hus	2600	5	13000				13000	520			Kommunen 70% Kommunen 50%
E6	Bostäder vid Kommunalsvägen	3500	5	17500	500	17000	170					Kyrkan
E7	Bostäder vid Kyrkakolan	1500	5	7500	200	7300	73					Kyrkan
E8	Bostadskvartier vid Prästgården	5800	6	34800	400	33400	334			1000		Kommunen 30%
E9	Bostäder Fullersta Torg (- bef lagdel)	2200	6	13200	300	12900	110					Kommunen
E10	P-hus	2200	4	8800				8800	352			Kommunen 50%
E11	P-hus, service, restaurang, kontor	2500	4	10000	700		180	9300	372	2000		Kommunen
E12	Bostäder vid Kyrkogårdsvägen	2000	10	20000		18000						Kommunen
E13	Busterminal	2500	2	5000	400							Kommunen
E14	Paviljonger kring entrétorget	2500	1	2500	1500			1000 (cykel)				Kommunen
E15	Bostäder vid Förelägarvägen	2500	8	20000	400	18800	188			1000		Kommunen 50%
E16	Bostäder, Huges befintliga hk	1500	4	6000	400	5600	56					Kommunen 30%
E17	Runda huset	1200	6	7200				7200				Kommunen
E18	Kontorkultur/bostäder Paradiseet	3000	upp till 20	39000	3500	2000	20				13000	Kommunen 10%
E19	Bostäder längs parkgränden	1500	upp till 10	6000	500	5500	55					Huge
E20	Paviljonger Sjödalsvägen	1500	1	1500	500					1000		Huge
E21	Bostäder Sjödalsbacken	1800	7	12600		11600	116			1000		Huge
E22	Närservice/bensin Huddinge tpl	500	1	500	500							Kommunen
E23	P-hus	2700	5	13500				13500	540			Privat
E24	Studentbostäder, handel och kontor	1800	6	10800	1000	2000	70 (sb)				7800	Privat
E25	Bostäder Kampanilen	300	14	4200		4200	42					Huge/kommunen 50/50
E26	Bostäder vid Störingsleden	1100	5	5500		5500	55					Kommunen
E27	Bostäder Paradistorget	1200	6	7200	200	7000	70					Huge
E28	Förskola vid och i Centrumkyrkan	500	2	1000						1000		Huge
E29	Bostäder Förelägarvägen	1000	5	5000	100	4900	49					Privat
Totalt				325000	11800	196100	1922	62200	2200	8000	20800	

övrigt :primärt bostäder :p-hus