



Stuvsta Gårds Villaägareförening

-ansluten till Villaägarnas Riksförbund
och med mer än 1 200 medlemmar i Stuvsta/Snättringe
www.stuvstagard.se

**Kommunstyrelsens förvaltning
Utvecklingsavdelningen
141 85 Huddinge**

e-post: oversiktsplan2030@huddinge.se

Re.: Huddinge kommun Översiktsplan 2030

Synpunkter från Stuvsta Gårds Villaägareförening (SGVF).

Översiktsplan 2030 visar Huddinge kommuns långsiktiga vilja när det gäller hur den fysiska miljön bör utvecklas med bebyggelse, naturområden och infrastruktur för att skapa en hållbar utveckling med goda livsmiljöer.

Stuvsta Gårds Villaägareförening (SGVF) har med intresse studerat det omfattande och ambitiösa dokumentet "Huddinge kommun **Översiktsplan 2030** Samrådsversion". Då SGVF:s verksamhetsområde är begränsat till Stuvsta och delar av Snättringe kommenterar vi i huvudsak och i detalj det som berör detta område men vi lämnar även generella synpunkter på översiktsplanen.

Generella synpunkter.

Planen är full av påståenden om goda avsikter vad gäller miljö i allmänhet, bevarande av både större mer avlägsna samt mindre insprängda grönområden, reduktion av bullerstörningar, förbättrad luftkvalitet etc. Det konstateras dock att p.g.a. det stora trycket på byggande av fler bostäder och arbetsplatser, kraftiga inskränkningar av det ovanstående är nödvändiga. Detta är ytterst olyckligt. Huddinge Kommun måste sträva efter att leva upp till sina egna ambitioner.

Huddinge Kommun ska enligt planen växa i takt med länet. 600 bostäder ska byggas per år, så att befolkningen uppgår till 143 000 år 2030. Det innebär en 44 % -ig ökning. Detta är en på tok för snabb befolkningsexpansion. När man säger att kommunen ska öka som länet, måste man ta hänsyn till att under de föregående 20 åren så ökade Huddinge med **34 %** jämfört med 26 % i länet. Om man tar hänsyn till detta faktum medför det att planen för år 2030 snarare borde ligga runt 135 000 invånare.

Men samtidigt tycks det som om planen innehåller ett fel (en motsägelse) i och med att man säger att länet ska öka med mellan 16 % - 25 %. Då ska ju definitivt inte Huddinge öka mer än det eller snarare mindre eftersom vi - enligt ovan - historiskt sett under 20 år ökat mycket kraftigare. Denna motsägelse måste utvärderas.

SGVF anser därför att kommunens expansion under planperioden inte ska överstiga 10-15% motsvarande en befolkning på knappt 115 000 år 2030. Endast då kan trafiksituationen bemästras och samhällsfunktioner fungera tillfredsställande.

På flera ställen i planen beskrivs "förtätade stadsmiljöer" som något eftersträvansvärt. Förutom vissa centra såsom Flemingsberg, Huddinge C, Vårby etc., har kommunen varit ett relativt glesbyggt småhusområde, en mycket attraktiv livsmiljö för de som valt att bosätta sig utanför storstadens häktiska miljöer men på ett bekvämt avstånd från storstadens alla faciliteter. SGVF förstår inte varför de boende i kommunen skall förlora sina valda livsmiljöer enbart för att ge plats åt en ohämdad befolkningsökning. Om kommunen har de goda avsikterna och ambitionerna som man säger, bör man stå fast vid dessa och anpassa byggandet så att dessa avsikter kan realiseras och som gör livsmiljön i kommunen attraktiv i stället för att bygga så mycket att livsmiljön inte längre blir attraktiv så att människor väljer att flytta härifrån. Vi inser inte värdet för de som bor i Huddinge att kommunen växer så kraftigt och så snabbt som planeras vilket kommer att leda till försämrade boendemiljöer. SGVF motsätter starkt varje ambition att göra om dessa villaområden till städer.

Specifika synpunkter för Stuvsta och Snättringe.

En historisk tillbakablick:

Stuvsta är en kommundel av Huddinge kommun inom Stockholms län. Stuvsta sträcker sig från Hagsätra (Stockholms kommun) i norr ner emot trakterna Tomtberga och Hörningsnäs i söder, från Snättringe i väster till trakten Orlångsjö och sjön Trehörningen i öster.

Stuvsta har förhistoriska anor och har av fynden att döma varit bebyggd sedan folkvandringstid, omkring 400 e.Kr.

Namnet Stuvsta (Studzta) finns 1353 första gången skriftligt dokumenterat. Namnet lär ha med stutar (oxar) att göra. Under sena medeltiden bestod Stuvsta av fyra hemman; Mellangården, Västergården, Östergården och Oppgården. På 1600-talet blev dessa utgårdar till Vårby gård, Fullersta gård och Glömsta gård. Fram till 1908 ägdes Stuvsta gård av släkten Lagerbielke på Älvsjö. Gårdens ägor, som var belägna på båda sidor om den Västra stambanan mellan Stockholm och Södertälje, såldes då till privata markexploatörer. År 1910 bildades Stuvsta Fastighetsaktiebolag som övertog egendomen i syfte att stycka tomter för egnahemsbebyggelse. Tomtförsäljningen tog fart efter 1918 när Stuvsta Fastighetsbolag lyckades övertala SJ att inrätta en järnvägsstation i Stuvsta för den nyanlagda Västra stambanan. Åren 1917-1918 byggdes ett stationshus ritat av arkitekten Folke Zetterwall. Den gulputsade byggnaden med texten "STUVSTA" på gaveln finns kvar än idag. År 1923 övertog SJ ansvaret för stationen som snart utvecklades till en av landets tio största beträffande passagerarantalet beroende på att tomter som låg inom gångavstånd från stationen blev attraktiva för pendlare. På 1950-talet var järnvägsstationen landets tredje största när det gäller antalet resande. En tomtstyckningsplan upprättades 1926 och först 1947 fastställdes en stadsplan för området.

Strukturplan för Stuvsta

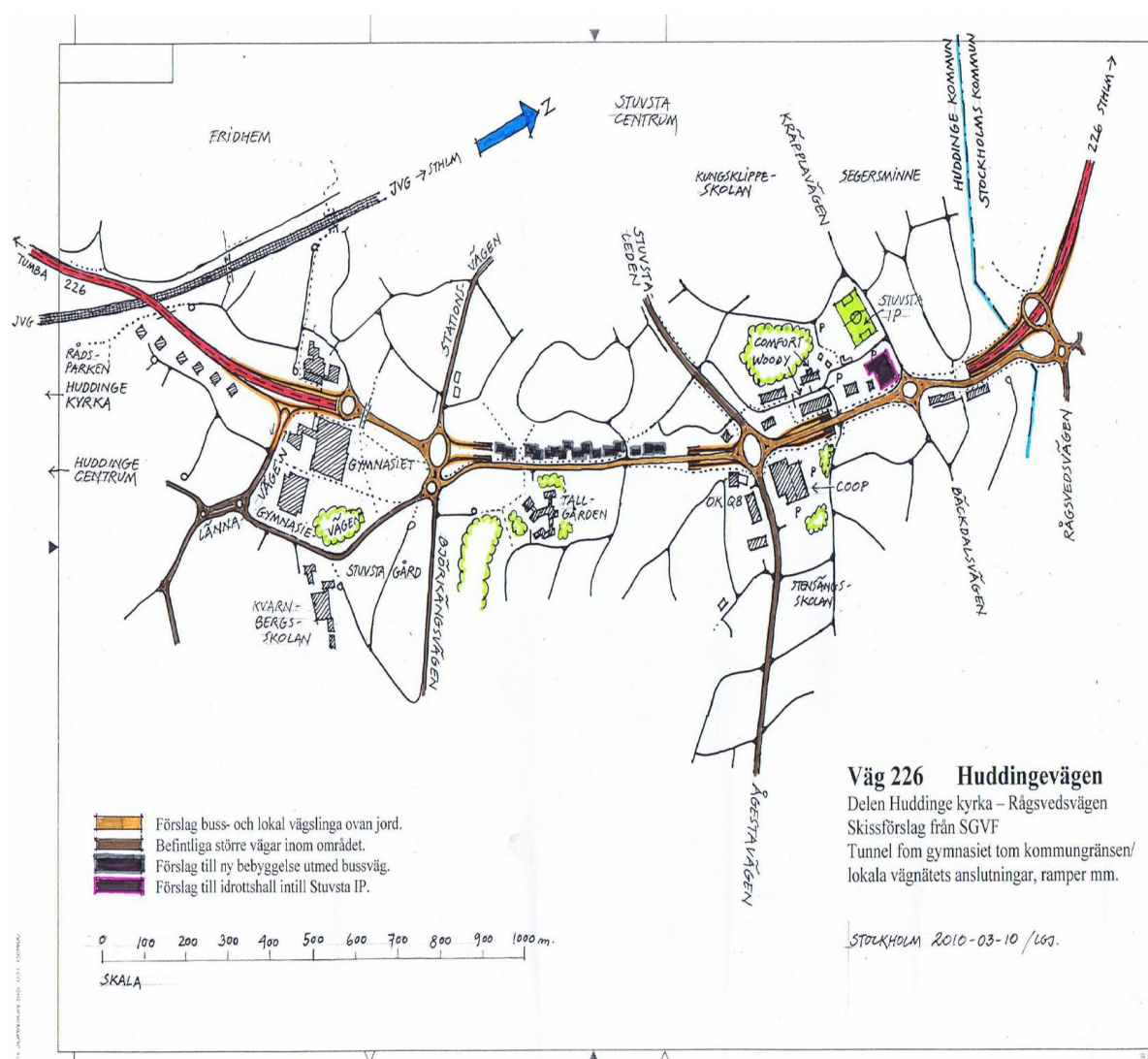
1. Huddingevägen, väg 226

SGVF saknar i Översiktsplan 2030 beskrivningar och åtgärdsförslag för de problem som drabbar invånarna p.g.a. den allt ökande genomfartstrafiken genom kommunen, speciellt Huddingevägen. Visserligen ägs Huddingevägen av staten och Huddinge Kommun har inte egen beslutanderätt att göra förändringar. Men vägen utgör ett sår och en barriär genom kommunens norra delar framför allt

genom Stuvsta. Och orsakar allt kraftigare trängsel, bullerstörningar och luftföroreningar samt en barriär för gångtrafikanter och cyklister, vilka på ett säkert sätt vill ta sig till Stuvsta strn/centrum. Denna barriär måste byggas bort.

Med den planerade utbyggnaden av bostäder söder om Huddinge samt förväntad ökad genomfartstrafik från E4 mot Stockholm via Södertörnsleden kommer trafiksituationen snart att bli ohållbar speciellt i rusningstrafik och göra det mycket svårt för kommuninvånarna att själva få tillgång till Huddingevägen utan enorma köbildningar. Trafiktätheten på Huddingevägen ligger snart i närheten av den västra delen av Södra länken, vilket motiverade dennas förläggning i tunnlar.

Huddinge kommun måste kunna ställa samma krav, som andra kringkommuner, när det gäller utveckling av infrastruktur. En övertäckning/nedgrävning av Huddingevägen från Huddinge Gymnasium/Sågbäcksgymnasiet till kommungränsen mot Stockholm (och vidare) skulle ta bort barriären genom Stuvsta. Dessutom uppstår möjligheten att erbjuda c:a 30 000 m² markyta för bostadsbyggande utan att offra grönområden på samma sätt som gjorts med Stuvstaleden. Detta skulle väsentligt reducera den effektiva kostnaden för en sådan övertäckning/nedgrävning. Nedan visas SGVF:s förslag till nödvändig lösning av Huddingevägens problematik.



Under de närmaste 10 åren satsas nära 100 miljarder kronor för att öka framkomligheten i Stockholms län, på ett 70-tal olika projekt. Det handlar om utbyggnad av kollektivtrafiken, vägar cykel och

gångvägar. Där omnämnes Huddingevägen endast med "åtgärder för oskyddade trafikanter". Varför finns inte en större satsning på Huddingevägen med?

Den i Översiktsplan 2030 föreslagna idén att *"Stråket längs med Huddingevägen lämpar sig väl för i huvudsak näringslivetableringar och det är positivt om marken kan nyttjas mer effektivt än idag både för att få in fler arbetsplatser men även för att delvis fungera som bullerskydd för bostäder som ligger bakom."*, kan SGVF ej stödja. Huddingevägen kommer även då i fortsättningen att vara en barriär.

Istället för att

"Knyta samman områden med varandra" (källa: Översiktsplan 2030). Dessutom, vad händer med den idag befintliga småhusbebyggelse som finns utmed Huddingevägen?

En annan fråga är vad som händer med den ökade trafiken som en förtätning av kontor och industrier medför i ett befintligt bostadsområde? Vägproblematiken måste lösas först och nybyggnation av bostäder och kontor komma i andra hand.

Relaterande till Huddingevägen vill vi vidare betona kommunens inkonsekventa beteende: I översiktsplanen nämns inget om Huddingevägens ombyggnad. Detta må vara korrekt då det nu förefaller som om denna ombyggnad inte finns med i Trafikverkets planer före 2030. Samtidigt hänvisas till: "Väg Ut-97, delen Huddinge kyrka - Stockholm, Objekt nr 43535-226, Vägverket Region Stockholm" i detaljplaneförslaget "Del av Gymnasiet 5 och Runan 1 m.fl. (Östra Kvarnbergsplan) SBN 2012-649" och det sägs att man kan acceptera ökade potentiella bullerstörningar längs Lännavägen mellan Kvarnbergsplan och Huddingevägen då Lännavägen inte kommer att ha anslutning till Huddingevägen med väsentligt minskad trafik som följd.

Antingen är "Väg Ut-97" en realitet och även om planerna inte genomförs förrän efter 2030 har den ändå konsekvenser för planeringen av Huddingevägens omgivning för 2030 och bör således ingå i Översiktsplanen eller så är "Väg Ut-97" avskrivet och kan då inte användas som motivering i ett detaljplansförslag!

2. Kollektivtrafiken

Det sägs i Översiktsplan 2030 att *"I och med pendeltågsstationen i Stuvsta är kollektivtrafiken god i området"*. Så är dock **inte** fallet! Östra Stuvsta och även stora delar av Snättringe har inte bra tillgång till Stuvsta centrum och Stuvsta station. Bussanslutningarna till/från pendeltågen måste förbättras, samt få en närmare anslutning till själva pendeltågsstationen i Stuvsta.

I den i Översiktsplan 2030 bifogade Stuvstakartan ingår inte Stationsvägen, mellan Huddingevägen och Stuvstavägen, samt Gymnasievägen, mellan Kvarnbergsplan och Björkängsvägen, längre som stornät för kollektivtrafiken. Idag trafikeras denna sträcka av busslinjerna 703, 710 samt ersättningsbussar för pendeltåg. Dessutom ingår inte Lännavägen mellan Kvarnbergsplan och Huddingevägen som idag trafikeras av 744 och 742. Varför har detta ändrats? Är inte detta en försämring av kollektivtrafiken? Skall det inte finnas busstrafik norrut från (och till) Kvarnbergsplan?! Nya områden som byggs, inom hela Huddinge Kommun, ska självklart byggas utifrån ett synsätt att det ska vara lätt att gå och komma fram till kollektivtrafik. Om biltrafikandelen ska kunna minska krävs att en attraktiv och tydlig kollektivtrafik erbjuds för korta och längre reserelationer. Kollektivtrafikens attraktivitet definieras till stor del av dess turtäthet.

Dessutom framgår i Översiktsplan 2030, gällande tillgängligheten av infartsparkeringar vid pendeltågsstationen i Stuvsta att:

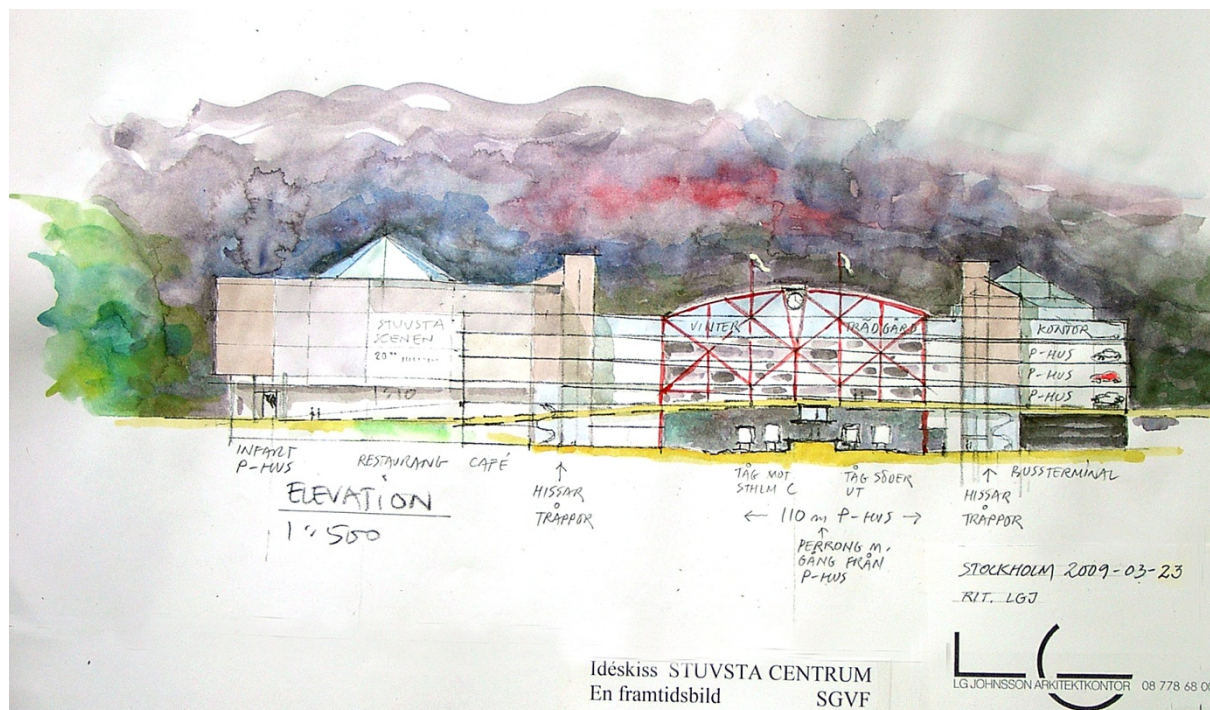
1. *På infartsparkeringen väster om centrum pågår planarbete för bostäder*
2. *För att lyfta centrum och skapa goda mötesplatser utreds möjligheten att anlägga ett torg på hela eller delar av den parkeringsyta som finns i centrum.*
3. *Parkeringen norr om centrum exploateras med bostäder eller kontor som knyter an mot centrum.*

Varför redovisas inte den pågående kommunomfattande parkeringsutredningen i Översiktplanen?

"Vissa av kommunens invånare har ett stort behov av infartsparkering för att transportera sig i regionen. Infartsparkering för bil fungerar som en viktig del i resandet för personer som bor i områden där kollektivtrafiken inte är väl utbyggd. Infartsparkering ska dock ha som främsta uppgift att minska bilanvändandet. Infartsparkeringar för bil kan behöva förläggas i garage (källa: Översiktsplan 2030)"

Vår fråga är då; var skall trafikanter till pendeltåget/besökare till Stuvsta Centrum som bor utanför en radie på 600 m resp. max 1200 m avstånd från en kollektivknutpunkt parkera? Är det tänkt att dessa innevånare skall ta sig "till Älvsjö centrum med dess service, arbetsplatser och pendeltåg? (källa: Översiktsplan 2030)."

När det gäller utvecklingen av Stuvsta centrum välkomnar SGVF att fortsatt få delta i dessa diskussioner på ett tidigt stadium samt att Huddinge Kommun tar del av SGVF:s förslag till förändringar av Stuvsta Centrum. Ett förslag som både tar hänsyn till fler parkeringsplatser för kollektivresenärer, fler verksamheter med butiker och mötesplatser till kollektivtrafikresenärerna. Se nedan.



Vy mot norr

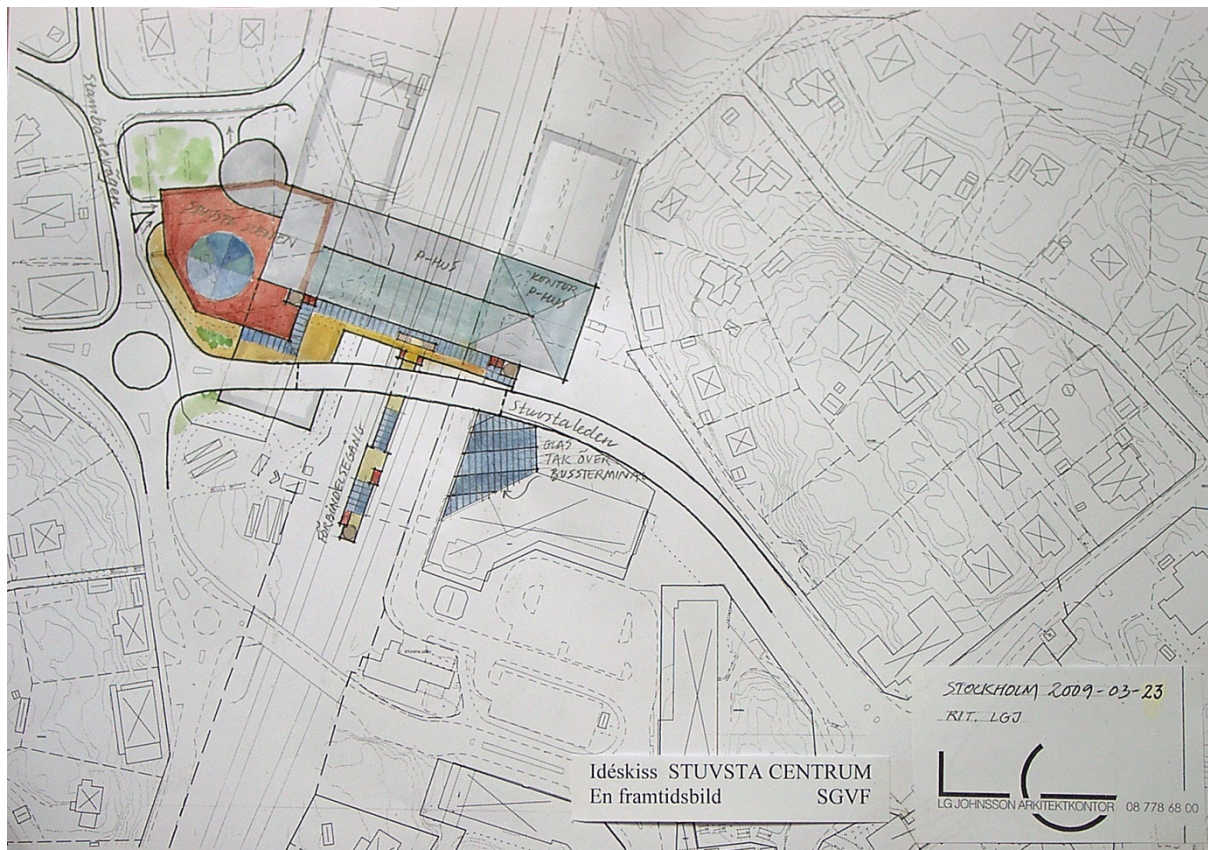


Illustration sett uppifrån



Planskiss Stuvsta centrum

3. Exploateringsområden i Stuvsta

SGVF stöder inriktningen att nybyggnation ska ske i anslutning till befintliga bebyggda områden i goda infrastruktur- och kollektivtrafiklägen. Men det förutsätter att Stuvsta station behålls som en nyckelstation med tät pendeltågstrafik, goda parkeringsmöjligheter för tågtrafikanter och goda bussanslutningar. Dock får den planerade byggnationen för bostäder vid Häradsvägen/Stambanavägen och en fortsatt förtätning väster om centrum längs Häradsvägen med flerbostadshus och verksamheter med butiker i bottenplan **inte** förstöra den befintliga småhusbebyggelse som finns där i dag och som funnits där sedan 1920-talet.

Behov av skolor, förskolor och äldreomsorg ska visas. SGVF saknar redogörelse för detta i Översiktsplanen

Den framtida bebyggelsereserven i Högmora bör som en konsekvens utgå ur planen eftersom läget är långt från bebyggda områden med goda infrastruktur- och kollektivtrafiklägen. Ingen exploatering bör ske i det området innan planskild korsning vid Huddingevägen/Ågestavägen/Stuvstaleden är förverkligad. Något annat vore högst olyckligt.

Områden NV om Huddingegymnasiet anges i Översiktsplanen som exploateringsområde vilket SGVF tolkar som om fastigheter skall byggas på området. Detta område används idag dels av Gymnasiet som spelområde och dels som parkeringsplats. Om detaljplaneförslaget "Del av Gymnasiet 5 och Runan 1 m.fl. (Östra Kvarnbergsplan) SBN 2012-649" genomföres kommer dessutom belastningen på parkeringen att öka markant då besöksparkeringen vid Huddingehallens huvudentré kommer att försvinna. Om dessutom Väg Ut-97 genomföres kommer delar av området att användas för en omdragen Gymnasieväg och stor trafikplats. SGVF förstår inte hur detta går ihop!

4. Naturvärden

Kommunen har stora grönområden med höga naturvärden. Men man är i färd med att nagga områdena i kanten på ett mycket otillfredsställande sätt. Det område som främst berör SGVF är Hanvedenkilen och då området Orlången-Ågesta-Kynäsberget-Magelungen. Kommunen skriver själv i planen (sid 21): "Hanvedenkilen ligger idag storleks- och påverkansmässigt precis på gränsen för att kallas ett stort och opåverkat område. Detta innebär att även om dess areal skulle minska endast marginellt skulle detta påverka de ekologiska funktionerna negativt."

Vidare skriver kommunen (sid 59) att tillgången på grönområden inte är tillfredsställande i Stuvsta. Det är riktigt och därför är det väsentligt att befintliga parker behålls liksom de något större grönområdena t.ex. vid Högmora/Magelungen.

Slutsatsen måste bli att exploateringen av Högmora inte får komma till stånd och att naturområdet fram till Stockholmsgränsen vid Kräpplaområdet måste bevaras. Kommunen bör i stället liera sig med Stockholms kommun och genom samarbete säkerställa att så blir fallet.

SGVF ser i övrigt positivt på den fina omvandlingen av Skeppsmyreparken liksom den planerade utvecklingen av Stuvsta idrottsplats.

Stuvsta Gårds Villaägareförening ser framemot ett fortsatt kreativt och framgångsrikt samarbete med Huddinge Kommun, gällande även Översiktsplan 2030.

Med vänlig hälsning
Styrelsen för Stuvsta Gårds Villaägareförening

gm Lars-Ove Larsson
ordförande