



Särskilt utlåtande

Hanninge stad stadsutvecklingsplan - fördjupning av översiktsplanen



| | |
|--|----------|
| LÄSANVISNING | 3 |
| GRANSKNINGEN | 3 |
| UTSKICK | 3 |
| UTSTÄLLNINGAR | 3 |
| KUNGÖRELSE | 3 |
| INKOMNA YTTRANDE | 4 |
| STATLIGA OCH REGIONALA INSTANSER | 4 |
| <i>Stockholms läns landsting</i> | 4 |
| <i>Stockholms länsstyrelse</i> | 6 |
| KOMMUNER | 9 |
| <i>Nynäshamn</i> | 9 |
| HANINGE KOMMUNS NÄMNDER | 10 |
| <i>Kultur- och fritidsnämnden</i> | 10 |
| <i>Stadsbyggnadsnämnden</i> | 10 |
| HANINGES BOLAG OCH FÖRBUND | 17 |
| <i>Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund</i> | 17 |
| <i>Tyresåns vattenvårdsförbund</i> | 18 |
| POLITISKA PARTIER I HANINGE KOMMUNFULLMÄKTIGE | 19 |
| <i>Miljöpartier de gröna i Haninge</i> | 19 |
| <i>Socialdemokraterna i Haninge</i> | 27 |
| FÖRENINGAR OCH ÖVRIGA | 33 |
| <i>Brf Lärkrädet</i> | 33 |
| <i>Byggsossen – Byggnads socialdemokratiska förening i Haninge</i> | 33 |
| <i>Kollektivtrafikant STHLM</i> | 38 |
| <i>Slätmossens västra samfällighetsförening – styrelsen</i> | 39 |
| <i>Svenska kyrkan – Österhaninge församling</i> | 39 |
| STÖRRE FASTIGHETSÄGARE | 40 |
| PRIVATPERSONER | 40 |
| <i>Anders Lindberg</i> | 41 |
| <i>Bengt H Eriksson</i> | 41 |
| <i>Birgitta Jonsson</i> | 43 |
| <i>Christer Sandén</i> | 44 |
| <i>Dag Swenson</i> | 44 |
| <i>Dan Arkert</i> | 46 |
| <i>Göran Södergren</i> | 47 |
| <i>Hans och Ann-Marie Öhrvall</i> | 49 |
| <i>Henrik Jessen</i> | 51 |
| <i>Ivan Khudur</i> | 52 |
| <i>Mikael Kalmér m. fl.</i> | 52 |
| <i>Slätmossens västra samfällighetsförening – medlemmar</i> | 52 |
| <i>Thai Nguyen m.fl.</i> | 53 |



Läsanvisning

Enligt 3 kap. 17 § plan- och bygglagen ska kommunen, efter granskningstiden för ett förslag till översiktsplan, i ett särskilt utlåtande sammanställa de synpunkter som kommit fram och redovisa de förslag som synpunkterna gett anledning till.

I det här dokumentet redovisas hur granskningen av *Stadsutvecklingsplan för Haninge stad – fördjupning av översiktsplanen* har gått till, vilka som lämnat yttranden samt om och i så fall hur dessa har påverkat planförslaget inför antagande.

Inkomna yttranden har i vissa fall sammanfattats med symbolen [...] för att endast inkludera de delar som innehåller synpunkter på planförslaget. Samtliga och fullständiga yttranden finns hos kommunen och kan begäras ut via haningekommun@haninge.se.

Granskningen

Förslaget till *Stadsutvecklingsplan för Haninge stad – fördjupning av översiktsplanen* har varit utställt för granskning under tiden 2017-10-02 till 2017-12-01.

Utskick

Planförslaget har skickats på remiss internt till kommunens nämnder, bolag, förbund, rådgivande organ, beredningar och politiska partier i kommunfullmäktige samt externt till statliga och regionala instanser, grannkommuner, föreningsliv, organisationer och de privatpersoner som lämnat yttranden under samrådet. Utskicket har i första hand gjorts med e-post och i andra hand med brev.

Utställningar

Granskningsförslaget har funnits utställt i kommunhuset, på projektkontoret i Haninge centrum och i kulturhuset i Handen. Förslaget har även funnits tillgängligt på kommunens hemsida.

Kungörelse

Kungörelse om granskning har skett genom annonser i tidningarna Mitt i Haninge, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och på kommunhusets anslagstavla.



Inkomna yttranden

Under granskningen har 40 yttranden lämnats in. Förvaltningen tackar för dessa eftersom de bidrar till att stärka planen. Nedan sammanfattas de yttranden som har lämnat synpunkter på planförslaget. Dessa har kommenterats utifrån hur de eventuellt har påverkat planförslaget. Yttranden sorteras efter kategorierna i tabellen nedan och därefter i bokstavsordning.

| Kategori | Antal inkomna yttranden |
|--------------------------------------|-------------------------|
| Statliga och regionala instanser | 2 |
| Kommuner | 6 |
| Haninge kommuns nämnder | 6 |
| Haninges kommunala bolag och förbund | 2 |
| Politiska partier | 2 |
| Föreningar och övriga | 9 |
| Större fastighetsägare | 1 |
| Privatpersoner | 12 |
| Totalt | 40 |

Tabell 1: Sammanställning inkomna granskningsyttranden.

Statliga och regionala instanser

Från statliga och regionala instanser har yttranden inkommit från Stockholms läns landsting och Stockholms länsstyrelse.

Stockholms läns landsting

Landstinget vill lyfta betydelsen av att kommunen analyserar och redovisar ett förhållningssätt till de eventuella konsekvenser ett stort bostadsbyggande i Hemfosa kan få för den regionala kärnan i Haninge. Landstingets tillväxt- och regionplaneförvaltning bidrar gärna med underlag och kunskap i en sådan diskussion, och skulle



välkomna att kommunen själv tydliggör sin utbyggnadsstrategi för hela kommunen i relation till ambitionerna för den regionala stadskärnan.

Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanen behandlar frågor inom avgränsningen för den regionala stadskärnan. Utbyggnadsstrategier för hela kommunen finns i den kommunövergripande översiktsplanen.

Landstinget menar att det finns risk för konflikt med förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik. Det anges tydligt i plandokumentet att kollektivtrafik prioriteras, men landstinget saknar fortfarande en sådan prioritering i illustrationerna. Landstingets trafikförvaltning är gärna delaktig i arbetet med utformning av gator och vägar för att minimera riskerna med sämre framkomlighet. Landstinget vill återigen informera om att all planering bör utgå från riktlinjer för planering av infrastruktur för buss, RiBuss.

Förvaltningens kommentarer

Illustrationerna i planen visar möjliga gatusektioner med och utan kollektivtrafik. Hur varje sektion ska se ut avgörs i det fortsatta arbetet beroende på om det i framtiden ska finnas möjlighet för kollektivtrafik. Kommunen välkomnar en dialog med trafikförvaltningen i det fortsatta arbetet och ser det som en självklarhet att det befintliga samarbetet fortsätter när stadskärnan utvecklas. I det fortsatta planarbetet följer kommunen både RiPlan och RiBuss.

I samrådet framförde landstinget att Handendepån ligger mycket bra till ur trafiksynpunkt och landstinget står fast vid att stadsutvecklingsplanen måste ta höjd för bussdepån när Industrikvarterens vägnät och huvudgator planeras. Landstinget står fast vid att bussdepån i dagsläget inte är föremål för en omlokalisering.

Förvaltningens kommentarer

På sikt är det inte lämpligt att en bussdepå är placerad mitt i en regional stadskärna. Eftersom ambitionerna med de regionala stadskärnorna kommer ur den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF5) förutsätter kommunen att landstinget på sikt bidrar till denna utveckling genom att se över placeringen av bussdepån. Yttrandet medför ingen ändring i planförslaget.



Landstinget vidhåller vidare det som framfördes i samrådet att Vendelsövägen bör övervägas att omdefinieras i gatuhierarkin, då denna är utritad i stomnäsplanen och trafikeras med buss idag. Landstinget står fast vid att stomlinje J, mellan Tyresö och Täby/Arninge via Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm inte är föremål för framtida spårvägsinvesteringar. Landstinget står även fast vid synpunkten att någon förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg till Handen inte ingår i landstingets planer.

Förvaltningens kommentarer

Nuvarande planförslag hindrar inte att stomlinje J trafikerar Vendelsövägen. För att den regionala stadskärnan i Hanninge ska kunna växa i enlighet med RUF S är det angeläget med satsningar på infrastruktur. Stadsutvecklingsplanen tar höjd för en framtida kapacitetsstark kollektivtrafik genom att anger flera tänkbara sträckningar. Det skapar handlingsutrymme för framtida generationer att avgöra i vilken form och med vilken sträckning trafiken blir bäst.

Landstinget saknar delstrategi och principer för godstransporter och varuförsörjning i den regionala stadskärnan och transportsystemet.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med skrivning om hur varu- och godstransporternas prioriteras i planeringen av infrastrukturen och att den ska ges god tillgänglighet. Stadsutvecklingsplanen innehåller inga egna strategier och principer för godstransporter utan förhåller sig till det som nämns i översiktsplanen och beslutas på regional planeringsnivå.

Stockholms länsstyrelse

Länsstyrelsen har rollen att samordna statens intressen och har inhämtat synpunkter på förslaget till fördjupning av översiktsplanen från Trafikverket, Svenska kraftnät, Försvarmakten och Statens fastighetsverk. Nedan kommenteras därför bara länsstyrelsens samlade yttrande.

Länsstyrelsen skriver att kommunen i stort har hanterat de synpunkter som Länsstyrelsen förde fram under samrådet. Nedan sammanfattas kvarvarande synpunkter och kommentarer.



Riksintresse flyg

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att planförslaget behöver kompletteras med information om hindersbegränsning och att aktuella planer som berör riksintresset remitteras till Trafikverket, Luftfartsverket och respektive flygplats.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats i enlighet med yttrandet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I stadsutvecklingsplanen saknas information om vilka vatten som har miljökvalitetsnormer, vilket behöver kompletteras.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats i enlighet med yttrandet.

Det framgår att dagvattnet behöver renas för att leva upp till miljökvalitetsnormerna. Dock nämns inte möjliga positiva eller negativa effekter av planens exploatering på miljökvalitetsnormerna för vatten. Beskrivningen av miljökvalitetsnormer behöver därmed justeras och planen behöver kompletteras med en bedömning av på vilket sätt stadsutvecklingsplanen kan påverka möjligheterna att miljökvalitetsnormerna följs.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats i enlighet med yttrandet genom att den i text har kompletterats med effekter som planen kan förväntas ha på möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten.

Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor, översvämning eller erosion

I den framtida planeringen behöver kommunen utreda och säkerställa översvämningensrisken samt att eventuella skyddsåtgärder vidtas där det behövs.

Förvaltningens kommentarer



Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med skrivningar om att ytterligare övergripande planeringsunderlag behöver tas fram i samarbete med flera aktörer, exempelvis för dagvattenhantering.

Länsstyrelsen anser inte att synpunkterna på transporter av farligt gods som framfördes i Länsstyrelsens samrådsyttrande har tillgodosetts. I stadsutvecklingsplanen nämns de primära transportlederna för farligt gods. Det framgår dock inte hur kommunen avser att gå tillväga för att avveckla målpunkter som föranleder transporter inom området. I planen saknas också en beskrivning av hur kommunen avser hantera de risker som finns kvar oavsett avveckling av målpunkter inom kommunen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslagets konsekvenskapitel har kompletterats med skrivningar om processen för avveckling av målpunkter som föranleder transporter. Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med skrivning om att ytterligare övergripande planeringsunderlag behöver tas fram, exempelvis gällande risker.

Efter samråd har kommunen kompletterat med information om en överdäckning över väg 73. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen har hög ambition att förstärka kopplingen mellan Brandbergen och Handen. Överdäckningen medför risker som behöver belysas i planen. Det behöver framgå hur kommunen avser att hantera individ- och samhällsriskerna och särskilt med koppling till att väg 73 är en primärled för farligt gods. Det är viktigt att det till kommande planering görs fördjupande utredningar som visar hur stora individ- och samhällsrisker överdäckningen innebär. Kommunen har ansvar för att visa att markanvändningen är lämplig.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med skrivning om att en överdäckning medför flera risker som behöver utredas närmare och omhändertas i den fortsatta planeringen. Konsekvenskapitlet har även kompletterats med skrivning om att det i den fortsatta planeringen behövs fördjupade riskanalyser för både individ- och samhällsrisker för överdäckningen. Förvaltningen ser även att det är rimligt att överdäckningen och andra förslag som påverkar väg 73 omhändertas i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 73.



Kommuner

Kommunerna Huddinge, Nynäshamn, Sollentuna, Täby, Stockholm och Värmdö har lämnat yttrande på granskningshandlingen. Av dessa har endast Nynäshamn haft synpunkter på planförslaget.

Nynäshamn

Nynäshamns kommun hade gärna redan på detta övergripande stadiet sett en tydligare koppling till nationella och regionala klimatmål, som t.ex. minskade utsläpp av växthusgaser till 2020 och netto-noll-utsläpp till 2024. Exempelvis ”Klimatsmart”, ”Fossilfri” eller ”Utsläppsneutral” skulle med fördel kunna läggas till de bärande idéerna. Nynäshamn ser också gärna ett längre resonemang kring fossilfri bränsleinfrastruktur (t.ex. laddstolpar för elbilar) och huruvida detta kan bli en del av sammankopplad infrastruktur i hela södra Stockholmsregionen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med tydligare skrivningar om hållbart byggande och minskad klimatpåverkan i avsnitten ”Olika typer av stadsutveckling” och ”Uppmuntra hållbara resor”. Planförslaget uppmuntrar till utveckling av infrastruktur för elfordon men fördjupar inte resonemanget på denna översiktsplanenivå.

Nynäshamns kommun hade gärna sett ett resonemang kring behovet av utbyggnad av dubbelspår söderut på Nynäsbanan. En sådan utbyggnad skulle ytterligare stärka Haninge som stadskärna och möjliggöra ökat kollektivtrafikresande i regionen. Kommunen hade också gärna önskat ett resonemang kring Norviks hamn och hur det påverkar Haninge som stadskärna. Det hade också varit bra att i planen påpeka att en eventuell utbyggnad av Hemfosa i hög utsträckning skulle påverka Haninge kommun och stärka Haninges stadskärna som regional stadskärna.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med skrivning om hur varu- och godstransporternas prioriteras i planeringen av infrastrukturen och att den ska ges god tillgänglighet. Stadsutvecklingsplanen behandlar frågor inom avgränsningen för den regionala stadskärnan. Riktlinjer och vägledning för andra delar av

kommunen, exempelvis Hemfosa och dubbelspår på Nynäsbanan, hanteras i den kommunövergripande översiktsplanen.

Haninge kommuns nämnder

Samtliga av kommunens nämnder har inkommit med granskningsyttrande. Av dessa har kultur- och fritidsnämnden och stadsbyggnadsnämnden haft förslag på förändringar i planförslag.

Kultur- och fritidsnämnden

Då kulturmiljöinventeringen för Haninges nya kulturmiljöprogram färdigställdes parallellt med stadsutvecklingsplanen och därmed blev klar i det absoluta slutskedet av framtagandet, kom kartan över identifierade särskilt värdefulla kulturmiljöer endast med i Miljökonsekvensbeskrivningen. Det vore önskvärt att den, för tydlighetens skull, fick en plats även i huvuddokumentet, eftersom kulturmiljön är en av planförutsättningarna.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget kompletteras i enlighet med yttrandet.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig i huvudsak positiv till granskningsversionen och det strategiska grepp som krävs inför utvecklingen av den regionala stadskärnan. Synpunkterna som nämnden lyfter handlar i huvudsak om att tydliggöra viktiga frågor/områden i syfte att stärka stadsutvecklingsplanen som fördjupad översiktsplan, det vill säga dess användbarhet i den fortsatta planeringsprocessen. Synpunkterna handlar även om att synliggöra viktiga frågor som bör hanteras innan detaljplaneringsskeden.

Fördjupad översiktsplan

Stadsbyggnadsnämnden anser att begreppet fördjupad översiktsplan genomgående ska användas.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget är en fördjupning av översiktsplanen i enlighet med plan- och bygglagen (PBL). Dokumentnamnet är Stadsutvecklingsplan. Det namnet har använts från början av arbetet när dokumentet ännu inte var en fördjupning av



översiktsplanen. Det är således redan ett vedertaget begrepp för den här planen och kvarstår.

Geografisk avgränsning av planområde

Stadsbyggnadsnämnden ser problem med den i granskningsversionen geografisk avgränsningen av planområdet. Det vore önskvärt med ett förtydligande kring hur de delar av Brandbergen som inte ingår i den fördjupande översiktsplanen ska hanteras i fortsatt planering.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med ett förtydligande av den geografiska avgränsningen. På de platser där ingen riktning ges i stadsutvecklingsplanen gäller de riktlinjer som ges i den kommunövergripande översiktsplanen, exempelvis för de delar av Brandbergen som inte ingår i planförslaget. För Brandbergen finns även ett aktuellt utvecklingsprogram som visar kommunens långsiktiga ambitioner.

Namngivning av den regionala stadskärnan

Det är viktigt att tätortsnamnen Handen, Vega och Brandbergen även fortsättningsvis lyfts fram och bevaras inom den föreslagna regionala stadskärnan. Nämnden ser risker med namnet Haninge stad då det idag inte finns någon ort eller geografiskt avgränsad plats i vår kommun som heter Haninge stad vilket kan leda till förväxlingssituationer i samband med namnet Haninge stad.

Förvaltningens kommentarer

Användningen av namn på olika geografiska platser har förtydligats för att exempelvis skilja på när planförslaget syftar på kommunen, en ort i kommunen eller på samlingsnamnet för den regionala stadskärnan. Namnet Haninge stad är ett samlingsnamn för hela det geografiska området i planförslaget. Befintliga ortsnamn som exempelvis Handen, Brandbergen och Vega ska fortsatt finnas kvar.

Stadsbyggnadsprinciper

Det bör tidigt framgå vad dessa principer [stadsbyggnadsprinciper] står för och hur de ska läsas. Förslagsvis framhävs även principerna tydligare med hjälp av förstärkande grafik. Rimligtvis benämns principerna genomgående som just stadsbyggnadsprinciper, vilket då



också innefattar gestaltungsprinciperna som återfinns i avsnittet om karaktärsfulla kvarter.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har ändrats i enlighet med yttrandet.

Social hållbarhet

Stadsbyggnadsnämnden efterlyser ett resonemang om hur vi kan jobba med social hållbarhet på ett strategiskt plan när komplexa frågor behöver samordnas och konsekvenser utredas. För att säkerställa att den sociala dimensionen av hållbarhet inryms föreslår förvaltningen ett avsnitt som förtydligar och lyfter fram vikten av detta arbete.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med förtydligande skrivningar om social hållbarhet. Hur kommunen ska arbeta med social hållbarhet är intressant men samtidigt en större fråga än vad som kan hanteras i stadsutvecklingsplanen.

Hållbart byggande

Stadsbyggnadsnämnden anser att avsnittet om hållbart byggande förstärks med ett resonemang kring bebyggelse och växthusgasutsläpp, och fokuserar på behovet av att inkludera ett livscykelperspektiv.

Förvaltningens kommentarer

Texterna om hållbar stadsutveckling har justerats för att tillmötesgå yttrandet.

Förskolor i tätbebyggt område

Stadsbyggnadsnämnden önskar en förvaltningsövergripande strategi som kan hantera nya förskolor i tätbebyggt område. Exempelvis kan sådana områden planeras med en ny förskola för 60 barn fördelat på tre avdelningar. Kartan som redovisar föreslagen lokalisering av bland annat förskolor bör ta hänsyn till dessa förutsättningar.

Förvaltningens kommentarer



Planförslaget hanterar inte strategier för hur förskolors avdelningar ska planeras. Det hindrar dock inte att sådana strategier tas fram i ett annat forum.

Den befintliga kartan i granskningsversionen som redovisar lokalisering av bland annat förskolor behöver till slutversionen ses över. Exempelvis är inga nya förskolor utpekade i utvecklingsområdet i Brandbergen. Nämnden ser behov av förtydliganden där förutsättningar som legat till grund för de utpekade positionerna är analyserade och hänsyn har tagits till ytkraven för utemiljö.

Förvaltningens kommentarer

Kartan som visar offentliga funktioner har tagits fram i samråd med ansvariga för lokalförsörjningen. Inför antagande har kartan kompletterats med tre ytterligare platser för förskolor i Brandbergen. Förvaltningen vill förtydliga att kartan är översiktlig och visar en tidig uppskattning för i vilka områden som det förväntas bli aktuellt med nya offentliga funktioner.

Offentliga funktioner i gröna samband

I södra delen av kartan som pekar ut offentliga funktioner är ”anläggningar för kultur/mötesplats för unga samt idrott” föreslagna. Detta område är ett så kallat svagt grönt samband vilket innebär ett känsligt parti i de gröna kilarna. RUFSS (2010) framhåller att sådana områden bör uppmärksammas och stärkas för att de regionala funktionerna i kilarna ska upprätthållas. Stadsbyggnadsnämnden anser att de gröna sambanden är mycket viktiga och efterlyser en redovisning kring tilltänkt funktion som inte får negativa konsekvenser för omgivningen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget är redan formulerat i enlighet med ovan angivna kommentarer om det svaga gröna sambandet. En stadsbyggnadsprincip är att gröna ytor mellan bland annat Handen och Jordbro ska fungera som integrerande områden snarare än barriärer. Nya anläggningar för idrott och kultur kan bidra till det. Planförslaget säger emellertid att en utveckling av de gröna ytorna ska göras med hänsyn till att bevara biologisk mångfald och gröna spridningskorridorer. Fortsatt utveckling i området får avgöra vilka typer av anläggningar som är lämpliga med hänsyn till det svaga gröna sambandet.



Kulturmiljövärden

Stadsbyggnadsnämnden anser att avsnittet om kulturmiljöer bör förstärkas. De kartor som i miljökonsekvensbeskrivningen identifierar särskilt värdefulla kulturmiljöer lyfta förslagsvis in i den fördjupande översiktsplanen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats i enlighet med yttrandet.

Meningen ”här finns stora möjligheter att bygga vidare på platsens befintliga kvaliteter” skrivs förslagsvis om [...]för att undvika ”läsningar” i efterföljande planeringsskeden.

Förvaltningens kommentarer

Formuleringen hindrar inte att nya och moderna kvarter tillförs i området runt Lillcentrum utan uppmuntrar till att nyttja de möjligheter som finns för att utveckla området.

Sammankopplad och nära

Den gata som löper genom Lill-centrum pekas å ena sidan ut som stadsgata i kartan som visar förslag till framtida gatuhierarki. I kartan om framtida kollektivtrafik beskrivs samma stråk som lämpligt för så kallad möjlig kapacitetsstark kollektivtrafik, vilket innebär stombuss (BRT) eller spårväg[...]. Stadsbyggnadsnämnden menar att kartorna bör ses över så att de inte motsäger varandra samt att tillhörande textavsnitt kompletterar kartorna.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget visar att det finns möjlighet att planera för kapacitetsstark kollektivtrafik även på stadsgator, givet att tillräckligt stort utrymme ges för det. I vissa fall kan det bli aktuellt att undersöka möjligheten till bilfria stråk. Inför antagande har det förtydligats i planen.

Gatusektioner

I avsnittet ”Från väg till gata” föreslår Stadsbyggnadsnämnden en revidering. De mått som redovisas i sektionerna bör hänga samman med måtten i gatuutformningen och förslagsvis uppdateras



exempelrutan till en tydlig beskrivning i ord på typgatornas mått och funktioner [...] Även lösningar som fungerar som ytliga avrinningsstråk vid extrem nederbörd kan med fördel konkretiseras i sektionerna för att vägleda kring utrymmesanspråk.

Förvaltningens kommentarer

Avsnittet har reviderats i syfte att tillmötesgå yttrandet. Avrinningsstråk har inte hanterats inom ramen för planförslaget men är en viktig aspekt i det fortsatta arbetet. Planförslaget har kompletterats med en skrivning om att det är angeläget att avrinningen mot Drevviken minskar när staden utvecklas.

Hållbara resvanor

Det skulle vara önskvärt att avsnittet som handlar om hållbart resande förstärks exempelvis genom att kopplingen mellan täthet och ökad biltrafik förtydligas, och/eller genom en beskrivning kring hur stor trängsel och mycket trafik ska minimeras.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget skapar med sin förtätning långsiktiga förutsättningar för ett minskat bilberoende. Mer detaljerade åtgärder för att minska trängsel och trafik hanteras inte i stadsutvecklingsplanen men är en viktig fråga för det fortsatta arbetet. Avsnittet om Hållbara resvanor har förtydligats med förväntade effekter av fler hållbara resor.

Flexibla parkeringstal

Avsnittet med hållbara parkeringslösningar bör kompletteras med en riktlinje om flexibla parkeringstal.

Förvaltningens kommentarer

Parkeringstal hanteras inte inom ramen för planförslaget.

Dagvattenhantering

För att den fördjupade översiktsplanen ska vara ett starkt stöd i arbetet med efterkommande detaljplanering lämnar nämnden önskemål om att ytor för dagvattenhantering och översvämning redovisas tydligare [...] Utöver dessa ytor [Dammträsk, Slätmosse och Norrby gärde] behöver ytor uppströms, det vill säga i



centrumbebyggelsen, redovisas [...] Det hade varit önskvärt med en konkret redovisning av avrinningsstråk som kan hantera extrem nederbörd i de gatusektioner som återfinns i avsnittet ”Sammankopplad och nära”. Det kommer inför/innan detaljplaneskeden vara nödvändigt att ta fram ytterligare övergripande underlag avseende dagvattenhanteringen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget håller en översiktlig nivå och hanterar därmed inte mer detaljerade ytor för dagvattenhantering, utöver de som redan visas. Avrinningsstråk har inte hanterats inom ramen för planförslaget men är en viktig aspekt i det fortsatta arbetet. Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med behovet av ytterligare övergripande utredningar om bland annat dagvattenhantering.

Grönstråk och vegetation

Den väg som från början planerades genom stråket Eskilsparken-Torvalla-Slätmosen togs bort efter samrådsversionen. Vissa kartor illustrerar dock fortfarande denna barriär[...] Det är också viktigt att gröna stråk tydligt illustreras i en karta så att dessa inte planeras bort[...] Kartan som beskriver biologiskt värdefulla områden behöver förtydligas för att vara ett hjälpmedel i planeringsarbetet. Grafiken kan förstärkas för att öka läsbarheten. Den befintliga kartan verkar även sakna en grön koppling längs med Bragevägen.

Förvaltningens kommentarer

De illustrationer som fortfarande visade det borttagna vägförslaget har korrigerats. Grafiken på kartan med biologiskt värdefulla områden har justerat och kartan har kompletterats med Brageparken och en grön koppling utmed Bragevägen.

Torg och gröna ytor

[...] Vidare tar illustrationen av nytt torg inte hänsyn till Eskilsparken viktigaste formspråk, rundningen som utgör gräns till den nedsänkta gräsytan. Den utveckling som redovisas i gatusektionerna kring Eskilsparken får inte plats i verkligheten.

Förvaltningens kommentarer

Planförslagets illustrationer av gatusektioner ger en översiktlig bild av hur en väg kan utvecklas till gata genom att tillföra nya funktioner. När området planläggs behöver såväl gatusektioner som torgytor och bebyggelse utredas vidare.

Ekosystemtjänster

Stadsbyggnadsnämnden anser att formuleringen ”Gratis nyttigheter från naturen” är missvisande. Vi föreslår därför att meningen justeras eller stryks.

Förvaltningens kommentarer

Formuleringen har justerats för att bemöta yttrandet.

Etapputbyggnad och konflikterande perspektiv

Det bör poängteras att det finns konflikter och olika perspektiv kring hur utbyggnaden ska ske [...] Etappindelningen bör diskuteras med kommunens olika avdelningar och samordnas för att få en så resurseffektiv utbyggnad som möjligt och därefter fastställas i en genomförandeplan efter det att nödvändiga utredningar har gjorts.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har justerats i enlighet med yttrandet genom att stryka de delar av planen som beskriver principer för hur staden växer fram i flera riktningar genom tre etapper. Genomförandeplaner hanteras inte i översiktliga styrdokument och kommer således att hanteras och bearbetas vidare i det fortsatta arbetet.

Haninges bolag och förbund

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund

Under rubriken 5.2. Buller och vibrationer (Förslag på fortsatt arbete i kommande planering) skriver man: I detaljplaneskedet studera eventuella nya skolgårdar och förskolegårdar med ingående för att säkerställa att riktvärden om max 55 dBA vid skolgård/lekytor kan innehållas.

Förbundet anser att kommunen bör följa Naturvårdsverkets nya ”Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik” (NV-01534-17). Enligt dessa bör den ekvivalenta bullernivån 50 dBA,



räknat som årsmedeldygn, underskridas på delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet.

Förvaltningens kommentarer

Rubriken som förbundet hänvisar till finns inte i planförslaget utan i bilagd miljökonsekvensbeskrivning. Planförslaget har kompletterats med en skrivning om att gällande rekommendationer ska följas.

Tyresåns vattenvårdsförbund

Förbundet vill understryka att en målsättning också bör vara att sjöar, vattendrag och kustvattenförekomster, även s.k. ”övriga vatten”, som inte omfattas av miljökvalitetsnormer, får en minskad påverkan, om statusen i anslutande vattenförekomster inte redan är god, eller MKN uppnådd.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen delar förbundets uppfattning om att så kallade övriga vatten också är viktiga. Haninge kommun har genom antagande av ett nytt klimat- och miljöpolitiskt program 2017 mål om att samtliga vatten ska uppnå god status. Målet omfattar både vattenförekomster och övriga vatten.

På sidan 54 nämns sex procent avsatt yta som tillräcklig för att uppnå en tillfredställande reningsgrad vid planerad nybyggnad. Förbundet anser att en motivering bör komplettera denna uppgift.

Förvaltningens kommentarer

Procentsatsen gäller tillfälligt hos kommunens stadsbyggnadsförvaltning. Inför antagande har procentsatsen tagits bort eftersom den hanteras utanför planförslaget.

Haninges målsättning är att avrinningen inte ska öka vid ny- eller ombyggnation, jämfört med flödessituationen innan. Vid ombyggnationer finns ofta möjlighet att förbättra dagvattenhanteringen då kunskapen om dagvattenhanteringen ökar över tid. Då bör målsättningen vara att flöden, och därmed påverkan på vattenkvalitet, ska minska jämfört med situationen innan. Det räcker inte med att förhindra ökningen av befintlig dagvattenpåverkan



för MKN ska nås. Detta får gärna förtydligas i stadsutvecklingsplanen.

Förvaltningens kommentarer

Målsättningen för avrinning styrs av kommunens dagvattenstrategi som anger att avrinningen inte ska öka. Förvaltningen delar emellertid förbundets uppfattning om att det är angeläget med en högre ambition inom Haninge stad. Planförslaget har kompletterats med en sådan skrivning.

Det är mycket viktigt att framtida exploatering inte inskränker på strategiskt viktiga dagvattenhanteringsytor, som exempelvis Norrby Gärde.

Förvaltningens kommentarer

Flera ytor, bland annat Norrby gärde är markerade som strategiskt viktiga lägen för magasinering av stora vattenflöden. Ytterligare planeringsunderlag gällande vattenflöden kommer att behöva tas fram men då på en mer detaljerad nivå än vad som hanteras i en stadsutvecklingsplanen.

Politiska partier i Haninge kommunfullmäktige

Miljöpartiet och Socialdemokraterna har inkommit med yttrande. Nedan sammanfattas de delar som innehåller synpunkter på planförslaget.

Miljöpartier de gröna i Haninge

Miljöpartiet de Gröna i Haninge uppskattar ansatsen och ambitionen med stadsutvecklingsplanen. Såväl välkomnande och livfulla Haninge som att bidra till Stockholmsregionens hållbara utveckling är avgörande förhållningssätt när vi bygger vårt samhälle. Den absolut största delen i Stadsutvecklingsplanen är helt i linje med moderna hållbar utveckling.

Trafiken

Miljöpartiet är oroade över avsaknaden av ett kraftfullt trafikomställningsarbete i Stadsutvecklingsplanen[...] Det behöver i planförslaget tydliggöras hur olika vägomläggningar påverkar belastningen på vägnätet. Med simuleringar gata för gata, vad som



händer med biltrafiken när en gata får kollektivtrafikkörfält eller bli bussgata eller bara hålls öppen för cykeltrafik, kan offensiva förebyggande åtgärder räknas fram. Så har inte gjorts utan begränsats till antagandet att fördelningen enligt resvaneundersökningen ger samma fördelning mellan trafikslagen år 2030. Inte heller det befintliga rörelsemönstret för gångtrafikanter har kartlagts i Stadsutvecklingsplanen. Så ser inte lösningen ut på klimatproblemen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har ett tydligt hållbart fokus med ambitionen att fler ska resa hållbart. Planeringen av infrastrukturen följer översiktsplanen med prioriteringen gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, varu- och godstransporter och sist biltrafik. Planförslaget tar höjd för att visa vilka åtgärder som bidrar till god framkomlighet om bilinnehavet är det samma som idag, men utgår inte ifrån att det kommer att bli så. Det är heller ingen målsättning. Planförslagets ambition är att ge förutsättningar för att öka det hållbara resandet.

Att redogöra för hur gator påverkas och hur detaljerade rörelsemönster ser ut är en viktig fråga för den fortsatta planeringen men ryms inte inom stadsutvecklingsplanen. Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med behovet av ytterligare övergripande utredningar av bland annat transportsystemet.

De förändringar i bilvägnätet som föreslås i planförslaget har analyserats med hjälp av en trafikmodell. Denna trafikmodell kan inte simulera påverkan på biltrafiken vid t.ex. omdaning av en väg till att bli bussgata. Det gör att sådana offensiva förbättringar inte kan föreslås i Stadsutvecklingsplanen. Det bör därför beslutas om ett uppdrag att genomföra en sådan simulering i samband med att Stadsutvecklingsplanen fastställs.

Förvaltningens kommentarer

Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med behovet av ytterligare övergripande utredningar av bland annat transportsystemet.

Eftersom forskningen är tydlig om att en ny och förbättrad motorväg alltid skapar utökad biltrafik, Naturvårdsverket uttrycker det som att ”Tvärförbindelse Södertörn ger bilen konkurrensfördel jämfört med mindre miljöbelastande trafikslag”, är det intressant att se hur trafikflödena i Haninge Stad skulle se ut utan Tvärförbindelse



Södertörn och sätta det i relation till hur utsläppen av växthusgaser ser ut i Haninge.

Förvaltningens kommentarer

Tvärförbindelse Södertörn är en del av den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län och översiktsplanen. Den ligger utanför avgränsningen av stadsutvecklingsplanen.

Haninge vill vara med och bidra till denna utveckling [Stockholmsregionens tillväxt] och med planförslaget skapar vi möjlighet för detta i den regionala stadskärnan i ett bra kollektivtrafikläge. Miljöpartiet anser då att vi måste bygga staden för att svälja det ökade behovet av kollektivtrafik till omstigningsplatserna och inte i första hand bygga ut för ökad biltrafik.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget följer översiktsplanens befintliga prioriteringar av transportslagen. Det vill säga i ordningen gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, varu- och godsleveranser och sist biltrafik. Synpunkten uppfylls således redan i planförslaget.

Miljöpartiet vill framhålla att de åtgärder som avses [åtgärder som gör att bilarna bättre rör sig genom staden] måste vara kraftfulla omställningar av medborgarnas resvanor till kommunala färdmedel, och inte en bredare väg eller fler vägar, vilket tvärtom ger ökade utsläpp eftersom bättre framkomlighet skapar mer biltrafik. Som tidigare nämnts behöver därför en ny trafikanalys göras som även inkluderar hur resvanor ändras vid trafikomläggningar av gator till bussgator, enkelriktat, cykelgator och skapandet av fler kollektivkörfält.

Förvaltningens kommentarer

Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med behovet av ytterligare övergripande utredningar av bland annat transportsystemet.

Miljöpartiet vill som tidigare påpekats att detta reaktiva scenario [att fler kommer att välja att resa kollektivt alternativt gå eller cykla för att framkomligheten med bil är besvärlig] kan inträffa redan år 2025 och



att vi behöver planera det redan nu, inte sitta och vänta på att bilförare ledsnar och lämnar bilen hemma i ren frustration.

Förvaltningens kommentarer

I kommunens klimat- och miljöpolitiska program finns ett etappmål om att till år 2025 öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång till 55 procent av färdmedelsfördelningen. Planförslaget ligger i linje med det målet genom att ge förutsättning för fler gång- och cykelvägar och fler stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik.

Vi anser att:

- Det saknas miljökonsekvensanalys för att vi ska kunna bedöma om det är möjligt att göra en ny trafikplats där Dalarövägen går över motorvägen.
- Det är en dålig idé att bygga en bilförbindelse mellan Sleipnervägen och Vallavägen vid Torvalla, av uppenbara skäl, men ser gärna en analys av en förbättrad cykel- och kollektivtrafik på dessa gator.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget väcker idén om nya kopplingar mellan Handen och Brandbergen. Planering för en ny trafikplats behöver göras i bred förankring och tillsammans med regionala aktörer. I samband med det görs även detaljerad miljökonsekvensbeskrivning. Sammankopplingen av Sleipnervägen och Vallavägen hindrar de lösningar i trafiken som nuvarande säckgator medför. Det bidrar till en bättre framkomlighet för såväl kollektivtrafik, utryckningsfordon, leveranser och biltrafik. Kopplingen har justerat åt väster för att säkerställa att det gröna sambandet in i Eskilsparken inte bryts.

Vi noterar förvaltningens kommentar att ”Klockarleden är definierad som huvudgata där det är möjligt att köra kollektivtrafik dock inte utpekad som en gata med separata kollektivtrafikkörfält” men saknar underlag till detta ställningstagande.

Förvaltningens kommentarer

Klockarleden trafikeras redan idag av kollektivtrafik i form av buss och planförslaget visar att ambitionen för framtiden är att denna möjlighet kvarstår.



Miljöpartiet är kraftig motståndare till den föreslagna öppningen av Stationsvägen.

Förvaltningens kommentarer

Öppningen av Handens stationsväg bidrar till ett bättre flöde i trafikinfrastrukturen och finns med som ett av flera förslag som tillsammans kan bidra till att öka framkomligheten i stadskärnan.

Kommunen har ett uppdrag som planeras genomföras under 2018 som innebär att skapa ett promenadstråk från södra stor-rudan till norra stor-rudan och vidare till kulturparken. Denna ambition kolliderar med ambitionen att öppna upp Stationsgatan för genomfartstrafik.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget hindrar inte en utveckling av promenadstråk i Rudans naturreservat.

Miljöpartiet ser med oro på det stora fokus på huvudgatorna som ska leda in och ut biltrafik från stadskärnan. Miljöpartiet skulle vilja se resonemang om hur detta kan bidra till framtidsvisionen såsom fossilfria städer, bilfria zoner och effekten av bussgator och fler kollektivtrafikkörfält. Men förvaltningen kanske menar att de samlade parkeringslösningarna ska placeras i utkanten av staden?

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget ger förutsättning för god framkomlighet för alla trafikslag och uppmuntrar till användning av fossilfria bränslen och till hållbara resor. Mer detaljerade klimatmål hanteras i kommunens klimat- och miljöpolitiska program. Med samordnade parkeringsanläggningar avses gemensamma parkeringar för flera funktioner. Dessa kan även lokaliseras i staden.

Offentliga toaletter är en del i den sociala hållbarheten

Detta [att offentliga toaletter inte hanteras i stadsutvecklingsplanen] ifrågasätter vi eftersom strukturen för social hållbarhet ingår i uppdraget med Stadsutvecklingsplanen.

Förvaltningens kommentarer



Detaljerade funktioner som exempelvis placering av offentliga toaletter, bänkar, papperskorgar, belysningsstolpar och dylikt ryms inte inom stadsutvecklingsplanens översiktliga avgränsning. Planförslaget hindrar dock inte denna planering och har en stadsbyggnadsprincip som säger att offentliga rum ska utformas så att de blir tillgängliga för alla.

Fördjupade miljökonsekvensbeskrivningar

Miljöpartiet motsätter sig intentionen att ”inga separata MKB-dokument till efterföljande detaljplaner behöver upprättas” [...] utan ser det som mycket viktigt att använda sig av försiktighetsprincipen om det finns minsta orsak att anta att det behövs en fördjupad MKB. Vår bedömning är inte att alla miljökonsekvenser har utretts i denna Stadsutvecklingsplan.

Förvaltningens kommentarer

Yttrandet hänvisar till en formulering i det avgränsnings-PM som togs fram inför stadsutvecklingsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Planförslaget hindrar dock inte att separata miljökonsekvensbeskrivningar tas fram inom efterföljande detaljplanearbete.

Förskole- och skolgårdar

Nära tillgång till förskolor och skolor är viktiga för den sociala hållbarheten med vi blir oroliga när vi läser resonemanget kring ”kompensatoriska ytor” när inte tillräckligt stora skolgårdar går att planera in.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har kompletterats med en skrivning om att planering av samnyttjande av grönytor behöver inkludera en utredning om lämplig utformning.

Upplåtelseformer

Miljöpartiet vill anföra att fördelningen idag av upplåtelseformer i Haninge Stad inte kan tillåtas bli normen för hur fördelningen ska se ut framöver.

Förvaltningens kommentarer



Ambitionen i planförslaget ger en översiktlig vägledning som har bedömts rimlig i förhållande till rådande förutsättningar.

Brandbergen

Miljöpartiet anser att den planerade kopplingen mellan Handens och Brandbergens industriområde uteslutande kan bestå av gång- och cykeltrafik i likhet med prioriteringsordningen av trafikslagen som beslutats i den kommunövergripande översiktsplanen: gång-, cykel-, kollektivtrafik- och biltrafik.

Förvaltningens kommentarer

Planering för en ny koppling mellan Brandbergen och Handen behöver göras i bred förankring och tillsammans med regionala aktörer. Fortsatt utredningsarbete får utvisa vilka funktioner och trafikslag som är lämpliga.

Grönstruktur och stadsodlad mat

Förtätning kan medföra att alla bostadsnära naturliga biotoper ersätts av konstgjorda. Grönskan och träden har också en viktig funktion även för vuxnas välmående och det har visat sig att återhämtar från bättre från depressioner och fysiska sjukdomar om man vistas i miljöer med grönska. Därför vill vi att det finns plats för odlingslotter i varje bostadsområde.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget ger förutsättningar att bibehålla grönskan i staden genom att tillföra nya grönytor samt öka befintliga grönytors ekologiska värde. Placering av odlingslotter ryms inte inom stadsutvecklingsplanens översiktliga avgränsning men planförslaget uppmuntrar till småskalig odling i form av exempelvis stadsodling och odlingsbara tak.

Kulturmiljövärden

Miljöpartiet vill framföra att kulturmiljövärdena som finns i Lillcentrum behöver bevaras och hänsyn tas till platsens historiska betydelse. Detta innebär att inte beskrivna lokal- och stadsgatorna genom Lillcentrum kan förverkligas utan snarare utvecklas mot gågata och eventuellt spårvägstrafik. Bedömningen att biltrafiken kommer att



behöva på denna gata vid en framtida förtätning är att dra förhastade slutsatser.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har förtydligats med skrivning om att kollektivtrafik kan planeras på såväl huvudgata som stadsgata under förutsättning att tillräckligt stort utrymme ges för den funktionen. På vissa partier kan det därför bli aktuellt att utreda behovet för andra trafikslag att stå åt sidan. Lillcentrum är föremål för en pågående detaljplanprocess där lämplig trafikinfrastruktur utreds.

Tvärförbindelse Södertörn

Dock saknar Miljöpartiet beskrivningar av dess [Tvärförbindelse Södertörns] negativa konsekvenser i form av ökad biltrafik på den nya motorvägen.

Förvaltningens kommentarer

Tvärförbindelse Södertörn drivs av Trafikverket som ansvar för planering och redovisning av konsekvenser.

Parkeringsnormer

Miljöpartiet önskar att det togs fram en karta som visar ett mobilitetstal för varje fastighet/område.

Förvaltningens kommentarer

En sådan detaljerad karta ryms inte inom stadsutvecklingsplanens översiktliga avgränsning.

Förorenad mark

Miljöpartiet vill anföra att det finns områden i Stadsutvecklingsplanens område som planeras för bostadsbebyggelse och idag utgörs av miljöfarlig verksamhet och därför bör dessa områden listas i underlaget till Stadsutvecklingsplan.

Förvaltningens kommentarer

Förorenade områden finns redovisade i bilagd miljökonsekvensbeskrivning.



Dagvatten

[...]Att leda dagvattnet orenat vidare till recipienten är inget alternativ, utan dagvattnet ska fördröjas och renas på plats, t.ex. med hjälp av vegetation.

Förvaltningens kommentarer

Kommunens dagvattenhantering regleras utifrån dagvattenstrategin. Planförslagets avsnitt om dagvatten har förtydligats.

Socialdemokraterna i Haninge

Det är bra att en stadsutvecklingsplan arbetas fram för Haninge stad. Vi är positiva till de stora dragen att koppla samman Handen och Vega med delar av Brandbergen samt bygga tätt i centrala lägen och bygga en blandad stad med intressanta miljöer.

Det är bra att påminna om arbetets utgångspunkt, att förtydliga vad den regionala stadskärnan som lyfts fram i RUF5 avser och vilken utveckling som kan te sig där över tid.

Planen är i vissa stycken svårläst

Det framstår på flera områden oklart vad planen föreslår. Kartorna har illustrationer med nya vägar och huskroppar som inte omnämns direkt i texten. Det uppstår då en osäkerhet om kartbilderna är någon allmän illustration till texten eller skarpa förslag. Till detta kommer att kartorna inte alltid korrekta.

Om och när nya byggnader kommer till och hur de kommer att vara utformade finns det ingen anledning att uttrycka i planen, sådant är ju lämpligen en fråga för kommande detaljplanearbete. Det finns heller ingen anledning att ange kvartersindelningar med gaturum som nu görs. Kvarteren bör göras mer diffusa till sin utformning eller också kan det anges att kvarterindelning fastställs i kommande detaljplaner.

Förvaltningens kommentarer

Avsikten med kartorna är att visa ambitioner och målbilder som den fortsatta planeringen kan finna stöd och vägledning i. Som en fördjupning av översiktsplanen är förslagen dock inte juridiskt bindande. Det gäller för såväl kvarter som huskroppar. Detaljerade illustrationerna ska ge en översiktlig bild av hur stadskärnan skulle kunna se ut med 17 000 nya bostäder. Den konkreta



planläggningen sker dock i den efterföljande detaljplaneringen. Planförslagets kartor har justerats för att förtydliga att de är målbilder.

Skolor och förskolor

Det är bra med beskrivningen av var skolor finns och var de kan lokaliseras i framtiden. Det bör dock uttryckas som möjliga placeringar i framtiden. I nuvarande skick kan det uppfattas som en skolplan vilket det inte är.

Förvaltningens kommentarer

Beskrivningen till kartan som visar offentliga funktioner har korrigerats för att tillmötesgå yttrandet.

Stadsdelarnas karaktär

Dagens plats för idrottsaktiviteter [Torvalla], området mellan dessa och Dalarövägen, väg 73 och Vallavägen/Sleipnervägen bör utredas i ett sammanhang. Här finns plats för nya sportanläggningar, kultur, bostäder och butiker. Hela området bör därför markeras som ett omvandlingsområde på kartan.

Förvaltningens kommentarer

Torvalla är redan idag ett idrottsområde och stadsutvecklingsplanen föreslår att det förtätas och utvecklas med det som grund. Omvandlingsområden pekar mot en större förändring.

Vallaområdet eller Vallakvarteren kanske är en bättre benämning [istället för Vallastaden].

Förvaltningens kommentarer

Namnet på Vallastaden har ändrats till Valla.

Vissa kartor anger nya vägar och en kraftig utbyggnad i Eskilsparken mot Sleipnervägen, Vikingavägen och Eskilsvägen. Enligt vår uppfattning är grönområdet ovanför "gropen" en del av parken. Då en omvandling av Torvallaområdet minskar skogsområdet öster om parken är det angeläget att parken inte naggas i dess östra delar. Det



bör också påpekas att större delen av Vallakvarteren ägs av bostadsrättsföreningar vars engagemang är en förutsättning för områdets utveckling.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget visar möjligheterna för viss utbyggnad i utkanten av Eskilsparken. Det framgår dock att en sådan utveckling ska ske med hänsyn till parkens kvaliteter. Flera områden inom planområdet ägs av exempelvis bostadsrättsföreningar och privata fastighetsägare. I avsnittet om Fortsatt planering klargörs att förverkligandet av planen är beroende av många olika aktörers agerande. Avsnittet har justerats för att förtydliga det fortsatta arbetet.

Den inlagda framtida bebyggelsen i SlätmosSENS radhusområde anser vi inte ska genomföras. Den bör utgå ur planen.

Förvaltningens kommentarer

Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna sambandet har tagits bort.

Villakvarteren kanske är ett bättre namn [istället för Villastaden]. En högre exploatering av området borde vara möjlig och önskvärd.

Förvaltningens kommentarer

Namnet på Villastaden har ändrats till Villakvarteren. Föreslagen exploatering har ansetts rimlig med tanke på områdets befintliga karaktär.

Tät och nära

Alla nya huvud- och stadsgator borde vara nämnda i text.

Förvaltningens kommentarer

Texten beskriver den samlade målbilden för hela planområdet utan att föregå detaljplanearbetet. Kartorna har justerats för att förtydliga att de illustrerar målbilder.

Det borde i planen ges fler exempel på vad som menas med prioriteringsordningen gående, cyklister, kollektivtrafik, bilister. Mer konkret hur konflikter mellan olika trafikantgrupper ska lösas.



Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanen visar vilka ambitioner och målbilder som föreslås inom planområdet. Hur planen genomförs och eventuella konflikter löses ryms inte inom planen men kommer att hanteras i det fortsatta arbetet.

Det är bra att det lyfts fram behovet av att planera för separata kollektivtrafikfält. Möjligen kan det behövas i en större omfattning, då flera vägar inom en snar framtid antagligen får en ökad trafikbelastning. Som vi anger i ett senare stycke är vi tveksamma till att öppna Utgårdsvägen/Vikingavägen för trafik och det kan antas att vägen dessutom behöver breddas om den som föreslås ska trafikeras med buss.

Förvaltningens kommentarer

Avsnittet om kollektivtrafik och sammanhängande gatuväv har justerats för att förtydliga att såväl huvudgator och stadsgator kan bli aktuella för kollektivtrafik förutsatt att utrymme ges för det. I vissa fall kan andra trafikslag behöva stå åt sidan för att tillräckligt stort utrymme ska kunna ges till kollektivtrafiken.

Det är svårt att bedöma det föreslagna gatunätet då vi saknar den trafikanalys som ligger till grund för förslaget till vägnät. Det vore önskvärt med ytterligare förtydliganden innan antagande, alternativt att det framgår tydligt att detaljerade bedömningar i förekommande fall måste göras i samband med framtida detaljplaner.

Förvaltningens kommentarer

Avsnittet om sammanhängande gatuväv har justerats för att förtydliga att förslagen visar en målbild som behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet. Avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med behovet av ytterligare övergripande utredningar av bland annat transportsystemet.

Öppningen av trafik Utgårdsvägen/Vikingavägen är vi tveksamma till. Vi hittar ingen redovisning av vilken nytta det skulle göra. Då det saknas en närmare beskrivning framstår det som klart att det försämrar för gående och cyklande mellan stadskärnan och Eskilsparken.

Förvaltningens kommentarer



Föreslagen målbild för gatuhierarkin inkluderar flera förändringar som tillsammans skulle bidra till att öka framkomligheten inom planområdet om vägtrafiken ökar. Text och karta har förtydligats i detta avseende.

Stationsvägens förlängning norrut till Nynäsvägen/Parkvägen är rimlig. Det ska göras utan ingrepp i kulturparken. Söderut bör vägen inte förlängas längre än till Örnens väg. Längre söderut ser vi en risk att vägen skulle störa Sörmlandsleden och den gröna kilen Hanveden/Slätmossen.

Förvaltningens kommentarer

Förlängningen av Handens stationsväg är en av flera åtgärder som tillsammans kan bidra till god framkomlighet om vägtrafiken ökar. Den södra förlängningen har på kartan för gatuhierarki felaktigt illustrerats för långt söderut. Inför antagande korrigeras förlängningen norrut i höjd med Tuuvägen.

Vi vidhåller tidigare förslag om att Nynäsvägen från norr borde svänga av mot Gudöbroleden via Port 73-området för att ny bebyggelse i Västerport ska kunna nå Dammtträsk och Mellanberg bilfritt.

Förvaltningens kommentarer

Det fortsatta planarbetet får utvisa var såväl bebyggelse som lämpliga infarter och utfarter är bäst lämpade.

Från väg till gata

Gatubredden för huvudgata är något kort om kollektivtrafikfält ska finnas jämte busshållplats och kanstensparkering. Gatorna måste också i många fall kunna fungera som vattenmagasin varför planteringar kan behövas på båda sidor av vägen.

Delar av Nynäsvägen kan dessutom behöva körfält för svängande trafik.

Förvaltningens kommentarer

Föreslagna mått på gatusektionerna har justerats till ett spann för att förtydliga att bredderna är ungefärliga och kan anpassas på olika sätt. På en översiktlig



nivå bedöms dessa funktioner möjliga men kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Parkeringslösningar

När det gäller infartsparkering för bil kan vi inte utläsa vad som mer precist föreslås då man säger att dessa inte ska finnas nära regioncenter, dvs. stadskärnan men ändå nära spårstationer. Ter sig svårt att se hur boende i de mer perifera delarna av kommunen ska kunna lockas att stiga om till kollektivtrafik om infartsparkeringarna inte når exempelvis spårbunden kollektivtrafik.

Förvaltningens kommentarer

Ambitionen är att infartsparkeringar ska placeras i närheten av spårstationer och busshållplatser som har hög turtäthet men samtidigt en otillräcklig anslutande kollektivtrafik. Planförslaget har justerats för att förtydliga detta.

Grön och livfull

Avsnittet [Befolkade platser mellan husen]skulle behöva bearbetas ytterligare och förtydligas så att skillnaderna och likheterna mellan parktyperna var klarare. Stadsmässiga kvaliteter bör förklaras liksom varför viss parktyp och inte andra bidrar till ekologisk mångfald.

Förvaltningens kommentarer

Alla parktyper bidrar i olika grad till stadens biologiska mångfald. Hur mycket de bidrar beror på parkens storlek och innehåll. Planförslaget definierar inte stadsmässighet eftersom det kan tolkas på många olika sätt och förändras över tid. Planförslaget har justerats något i text för att förtydliga beskrivningen av olika parktyper.

Gröna ytor tar hand om vattnet

Avsnittet skulle vinna på att fördjupas. Det anges att mindre regn ska omhändertas på kvartersmark men större regn ska ledas allmänna anläggningar. Till de senare hör bl.a. Dammträsk och Norrby gärde. De bör klargöras hur mycket ytterligare magasinering som dessa anläggningar tål inte minst med tanke på kommande exploateringsmöjligheter på Norrby gärde.



Förvaltningens kommentarer

Planförslagets avsnitt om dagvatten har justerats för att öka förståelsen och avsnittet om Fortsatt planering har kompletterats med skrivningar om att ytterligare övergripande utredningar behövs i det fortsatta arbetet, exempelvis gällande dagvattenhanteringen.

Föreningar och övriga

Brf Lärkträdet, Byggsossen, Kollektivtrafikant STHLM, KTH, Storsthlm, Slätmosse västra samfällighetsförening, Svenska kyrkan och Södertörns högskola har inkommit med yttrande. Nedan sammanfattas och kommenteras de yttranden som innehåller synpunkter på planförslaget.

Brf Lärkträdet

I planen föreslås en förlängning av Stationsvägen till Nynäsvägen/Parkvägen för avlastning av Gamla Nynäsvägen. Den nya vägen föreslås dras mellan hus A (Nynäsvägen 46) tillhörande Brf Lärkträdet och Haninge Bostäders fastighet Nynäsvägen 40-44. [...] Brf Lärkträdet förutsätter, för att minimera olägenheterna, att hastigheten begränsas till 30 km/h. och det i övrigt vidtas alla möjliga åtgärder för att säkerställa en säker trafikmiljö.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget visar en översiktlig målbild för stadskärnan utveckling. En förlängning av Handens stationsväg behöver föregås av en mer detaljerad planering där exempelvis lämpliga bredder och hastighet utreds. Förvaltningen tar med sig kommentarerna in i det fortsatta arbetet.

Byggsossen – Byggnads socialdemokratiska förening i Haninge

Haninge kommuns tillväxtpotential ligger inte i Handen utan längs det stråk av tätorter som järnvägen utgör. Det är dessa pärlor i ett halsband som kan bygga en ny stad värd namnet. Den regionala stadskärnan skulle därmed kunna knyta samman hela Södertörn, från Nynäshamn till Haninge och Tyresö. Det är denna vision som skall vägledande. Vi uppmanar planförfattarna att dra ner antalet som skall



bo inom området av det nuvarande Handen. En Bandstad tjänar så mycket bättre intentionerna med en regionalkärna.

Förvaltningens kommentarer

Yttrandet överensstämmer med Haninge kommuns långsiktiga ambitioner om att utveckla kommunen i kollektivtrafiken nära lägen utmed dels Nynäsbanan och dels i Brandbergen och Vendelsö. I dessa frågor hänvisar förvaltningen till den kommunövergripande översiktsplanen.

Bussterminalens placering under mark skulle kunna vara ett alternativ om den hade tillräcklig kapacitet. [...] Det måste alltså finnas alternativ i planeringen redan nu i inledningsskedet av stadsutvecklingsplanen. För att undanröja detta hinder för ökad kollektiv trafik behöver alternativet med Stationsgatan som hållplats prövas i planen.

Förvaltningens kommentarer

Utbyggnad av ny bussterminal i Handen har påbörjats och styrs inte av stadsutvecklingsplanen.

Stadsutvecklingsplanen har inte tillräckligt beskrivet hur dessa anslutningar [Tvärförbindelse Södertörn] påverkar stadsutvecklingen.

Förvaltningens kommentarer

Tvärförbindelse Södertörn drivs av Trafikverket och har tagits med som en förutsättning i stadsutvecklingsplanen.

Fler parallella vägalternativ till Nynäsvägen behöver skapas mellan norra och södra Handen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget innehåller en målbild som har bedömts lämplig för att utveckla ett gatunät som ger förutsättning för god framkomlighet om vägtrafiken ökar.

Utvidga Kulturparkens område med ny mark. På den östra sidan av järnvägen mitt emot Kulturparken finns idag ett outnyttjat område mellan väster om Järnvägen och Tallbacksvägen. Med en



överdäckning av järnvägen kan nya etableringar byggas för kultur ändamål samtidigt som det öppnas för en ny kontakt med Rudan. Kulturparken byggs ut till ett nytt kulturcentrum i Handen.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter förslag om bebyggelse mellan järnvägen och Tallbacksvägen samt förslag om att förstärka kulturpark.sområdet till ett kulturkluster, dock utan att överdäcka järnvägen vilket skulle innebära stora kostnader.

Hög bebyggelse kräver noggrannhet beträffande val av material och brandskydd. Det finns en osäkerhet om erfarenheterna från London branden har tagits tillvara i planeringen av höga byggnader i Handens centrum.

Förvaltningens kommentarer

Gestaltning och materialval hanteras i efterföljande planering.

Skall Haninge ha en stad med ett namn och bygga en stad så behöver projektet utgå från ursprunget, vilket är Handen. Handen är därmed också det mest relevanta namnet för en stad i Haninge. Haninge är som definition en kommun som består av så mycket mer, tätorter, land och skärgård. Så mycket bättre är att utgå från att en regional stadskärna kan se ut på ett annat sätt än gängse. Vi vill förorda en regional stadskärna som är en långsmal stad med över 100 000 invånare.

Förvaltningens kommentarer

Namnet Haninge stad är ett samlingsnamn för den fördjupande översiktsplanen och avser hela det geografiska området i planförslaget. Området inkluderar såväl Handen, Vega som delar av Brandbergen. Dessa befintliga Ortsnamn ska fortsatt finnas kvar.

Terrasserna ovan stationen [Handen] skulle komma till sin rätt om terminalen revs eller skars upp med breda ramper ned mot sjö och park. Detta är lösningen på den "gordiska knuten". Kopplingen skulle underlättas om järnvägen förlades i en kulvert och byggdes över. Terminalen som ett resecentrum skulle därmed bli länken mellan "Stad och Park".



Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanen lyfter behovet av att minska järnvägens barriäreffekt och att stärka tillgängligheten mellan Rudans naturreservat och staden. En överdäckning av järnvägen har inte varit föremål för utredning inom ramen för planförslaget.

Förslaget till stadsutvecklingsplan är här inte konsekvent. I ena stunden hyllas och talas det om "Lillcentrums" kvaliteter och i nästa andetag skall dessa omgivningar byggas igen med tät kvarterstuktur.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att tillföra moderna kvarter genom att bygga vidare på befintliga kvaliteter.

Bilen som transportfordon behöver fortfarande finnas kvar och inte glömmas bort i planeringen. Visst är det bra med cykel- och gångmöjligheter i centrum nära tätorter, men Haninge är till stora delar glest bebyggd med långa avstånd där bilen är överlägsen. Detta får inte glömmas bort eller reduceras till en oviktig fråga.

Förvaltningens kommentarer

Den förtätning som föreslås i stadsutvecklingsplanen skapar långsiktiga förutsättningar för ett minskat bilberoende. Fler behöver välja att gå, cykla och resa kollektivt för att nödvändiga bilresor fortfarande ska fungera, inte minst för de som exempelvis bor eller arbetar i glesare delar av kommunen och behöver fortsätta att resa med bil.

När kvarter ändå bebyggs behöver det byggas fler p-platser, gärna i formen av parkeringshus med integrerade lokaler.

Förvaltningens kommentarer

Ambitioner för parkering finns i avsnittet "Hållbara parkeringslösningar".

Stadsutvecklingsplanen vill inte gå ner i detaljnivå. Med det vore att misstag om inte planen hade en vision om "en grön och hållbar stad".

Förvaltningens kommentarer



Ambitioner för en grön och hållbar stad finns i kapitlet "Grön och livfull".

Det är invånarna som ska bestämma utformningen av den nya bebyggelsen inte fastighetsägarna eller byggbolagen. Det framgår att referensgruppen har begränsats till att bestå av sju fastighetsägare i centrala Hanninge.

Förvaltningens kommentarer

Flera områden inom planområdet ägs av exempelvis bostadsrättsföreningar och privata fastighetsägare. I avsnittet om Fortsatt planering klargörs att förverkligandet av planen är beroende av många olika aktörers agerande. Avsnittet har justerats för att förtydliga det fortsatta arbetet och vikten av medborgardialog.

Skall väg 73 som är en barriär idag sluta var att hinder för att knyta Handens centrum närmare Brandbergen så räcker det inte med passager. Vi föreslår en överdäckning av hela vägen 73 på sträckan Klockarleden i söder till passagen under väg 73 i norr, som fortsättning på Brandbergsleden.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget föreslår en överdäckning av delar av väg 73.

Området för stadsutvecklingsplanen inbegriper Brandbergen. Förslaget att göra om Brandbergen till att bli "stad" är tveksamt. Bygga för att knyta ihop är klokt.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att utveckla bebyggelsen i Brandbergen runt centrum och de omgivande trafiklederna för att omvandla dessa till promenadvänliga gator.

Lokala tågbanor inom kommunen är ett framtida önskemål för bättre kommunikationer, tillsvi vidare kan en parallell busslinje finnas till tågbanan. Skall ytterområdena av "den regionala stadskärnan" klara sig på egna ben så bör en parallell spårbunden bana byggas för kollektivtrafik mellan Vega och Jordbro.



Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter ambitionen med att utveckla nya möjliga stråk för kapacitetsstark kollektivtrafik. Det är emellertid Stockholms läns landstings trafikförvaltning som är kollektivtrafikmyndigheten och som ytterst ansvarar för och beslutar om framtida linjedragningar.

Vi vill se en utveckling av ”Bandstaden” som den självklara modellen för nyexploateringen. Kollektivtrafik med pendeltågen erbjuder goda kommunikationer som knyter samman stadsutvecklingen till en långsmal bandstad.[...]

Pendeltågs sträckning genom Haninge skapar goda möjligheter för att bygga stad på detta sätt. Detta har fastslagits i den antagna ÖP 2030. Bristen och skillnaden i Stadsutvecklingsplanen jämfört översiktsplanen är att detta inte formuleras som att bygga stad.

Förvaltningens kommentarer

Yttrandet överensstämmer med Haninge kommuns långsiktiga ambitioner om att utveckla kommunen i kollektivtrafikenära lägen utmed dels Nynäsbanan och dels i Brandbergen och Vendelsö. I dessa frågor hänvisar förvaltningen till den kommunövergripande översiktsplanen. Stadsutvecklingsplanen fördjupar översiktsplanen ambitioner i det angivna området.

Kollektivtrafikant STHLM

Kollektivtrafikant Stockholm vill i detta sammanhang påpeka vikten av trygga, säkra och upplysta vägar till och från hållplatser och stationer. Det ska vara möjligt att ta sig fram oavsett hur man tar sig fram. Många med rullstol har upplevt att de blivit instängda vintertid.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget följer översiktsplanens prioritering av trafikslag där gång- och cykeltrafik är högst prioriterade. Ambitionerna konkretiseras i separata avsnitt för dessa trafikslag. Planförslaget har kompletterats med en skrivning om att gångstråken ska vara tillgängliga för alla typer av gående oavsett funktionsförmåga eller hjälpmedel. I stadsbyggnadsprinciper lyfts även vikten av att de offentliga rummen planeras och utformas för att stärka tryggheten och så att de blir tillgängliga för alla.



Slätmossens västra samfällighetsförening – styrelsen

Planförslaget att skapa Vallastaden och förtätning längs med huvudgatan Vallavägen kan vara rimlig i ett större perspektiv, men måste planeras i sin helhet där byggnation norr om Vallavägen är en grundförutsättning för planen. Därför anser föreningen att den föreslagna detaljplanen ” Slätmossen 1:60 med flera [...] ska dras tillbaka. [...]

Om kommunen avser att disponera marken [gemensamhetsanläggnings mark] för bebyggelse innebär det att fastighetsägarnas parkeringsmöjligheter påverkas negativt.[...]

Förslaget att anlägga nya bostäder på gemensamhetsanläggningen Slätmossen ga:2 [...] skulle innebära att majoriteten av planlagd yta i form av lekplatser, grönytor och parkering försvinner och ersätts av nya huskroppar. Såväl placering som föreslagen bostadstyp skapar en extrem förtätning som påverkar nuvarande fastighetsägares integritet. [...] Föreningen ifrågasätter även syftet med förslaget då området redan i dagsläget är relativt tätbebyggt. [...]

Föreningen anser att förtätningen inom nuvarande samfälligheter söder om Vallavägen ska strykas ur stadsplanen.

[...] Föreningen ifrågasätter även förslagen på byggnation direkt i anslutning till Slätmossens naturpark.

Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanen lyfter möjligheten att på lång sikt komplettera området med bebyggelse som kan bidra med småskaliga kvaliteter samt att tydliggöra sambanden ut mot Slätmossen. Flera områden i stadsutvecklingsplanen ägs av andra markägare än kommunen. En utveckling av dessa områden fordrar en medverkan från markägare, i det här fallet av bostadsrättsföreningarna. Avsnittet om Fortsatt planering har förtydligats gällande det. Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna sambandet har tagits bort.

Svenska kyrkan – Österhaninge församling

[...] Vi vill avråda från en långtgående förtätning. Själva tanken bakom den ursprungliga planeringen i Handen var bostäder med ljus, öppna ytor och gröna områden. Området präglas av ytor med höga tallar. Denna karaktär bör bevaras och inte byggas bort i förtätningssiver i ett kort perspektiv. I Svenska kyrkan vill vi framhåva



ett långsiktigt förhållningssätt och att vi har ett arv att förvalta. Det gäller även byggnader och områden runt dessa, inte minst kyrkobyggnaden. Vi anser att 50-talsbebyggelsen måste värnas. Det gäller inte minst området kring Lillcentrum som har höga kulturvärden och är ett trivsamt område med många kvaliteter.

Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanen visar en långsiktig beredskap för hur Haninge kommun och den regionala stads kärnan kan vara med och bidra till att ge plats för den befolkningsökning som väntas i hela Stockholms län. Planförslaget lyfter fram möjligheter till förtätning i området runt S:t Eskils kyrka genom att bygga vidare på platsens befintliga kvaliteter. Parallellt med framtagandet av stadsutvecklingsplanen har en kulturmiljöinventering tagits fram. Planförslaget kompletteras inför antagande med resultatet av den inventeringen.

Det är av stor betydelse för de människor som söker sig till församlingens diakonala verksamhet i Vallakyrkan att den kan fortgå framöver, även om området runt Vallakyrkan byggs ut. Församlingen har för avsikt att mer permanent etablera framför allt barn- och ungdomsverksamhet i Vega-området. [...] Församlingen ser gärna att kommunen tar hänsyn till våra behov i Vega i sin planering.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget hindrar inte Svenska kyrkans verksamhet och tar upp behovet av lokaler för verksamheter i såväl Vega, Handen som Brandbergen.

Större fastighetsägare

Wallenstam har inkommit med yttrande som tillstyrker förslag till stadsutvecklingsplan för Haninge stad och ser fram emot att vara en del i arbetet att utveckla Haninge stad till en hållbar, trygg och pulserande stad. Förvaltningen tackar för yttrandet.

Privatpersoner

13 yttranden har inkommit från privatpersoner. När flera personer har skrivit under yttrandet anges detta i rubriken (m.fl.). Nedan



sammanfattas och kommenteras de delar av yttrandena som innehåller synpunkter på planförslaget.

Anders Lindberg

Busstorget i Brandbergen C är i förslaget utmärkt som Busstation.[...] För framtiden måste möjligheter till en utbyggnad finnas. Brandbergsleden bör därför planläggas för att möjliggöra ett nordligare läge (ungefär en vägbredd) förbi centrum så att nuvarande gatumark kan användas för en utvidgad busstation.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget har förtydligats med skrivning om stadens huvudnoder för kollektivtrafik. Brandbergens centrum är en av dessa. Noderna är viktiga omstigningsplatser och knutpunkter. Planförslaget hindrar inte en utbyggnad av busstorget i Brandbergen. Separat från stadsutvecklingsplanen pågår ett arbete med att ta fram ett planprogram för bland annat Brandbergsleden.

Bengt H Eriksson

Planförslaget hade redan i sin samrådsversion en inriktning som i stora drag är eftersträvansvärd. Förslaget har därefter utvecklats och förtydligats i flera avseenden, exempelvis har den lokala kollektivtrafiken behandlats mer ingående vilket är positivt. Planen har dock fortfarande några väsentliga tillkortakommanden.[...]

En fortsättning av Söderbyleden/Dalarövägen är planerade söderut fram till Albyberg. [...] Vägsträckningen kan komma att få stor negativ påverkan på de ekologiska och rekreativa öst-västliga samband som idag upprätthålls via det smala naturområdet mellan Brandbergen och Albyberg. Planen behöver här redovisa på vilket sätt översiktsplanens riktlinje är tänkt att följas.

Förvaltningens kommentarer

En förlängning av Söderbyleden finns med i den kommunövergripande översiktsplanen och finns därför med som en förutsättning i den här fördjupningen av översiktsplanen. Hur vägen kan och bör utformas för att inte skada det gröna sambandet behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet.

Ytterligare en planerad infrastrukturutbyggnad som riskerar att påverka ekologiska samband inom planområdet är förlängningen av



Vallavägen, tvärs väg 73. [...] Konflikten mellan den gröna strukturen och trafiksystemets utbyggnad borde ha behandlats mer ingående och redovisats tydligare.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter idén om en förlängning av Vallavägen till Dalarövägen. Hur vägen kan och bör utformas behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet. I planförslagets konsekvensavsnitt tydliggörs att det gröna sambandets länkar och barriärer behöver studeras ytterligare inför den planerade bebyggelseutvecklingen.

Trafikverket bedriver för närvarande en planering av en utbyggnad av väg 259, Huddingevägen. Projektet riskerar leda till att den gröna korridorens funktions försvagas ytterligare i denna redan mycket utsatta del.

Förvaltningens kommentarer

Haninge kommun deltar i Trafikverkets projekt för Tvärförbindelse Södertörn. Inom det arbetet hanteras även konsekvenserna för det svaga gröna sambandet. Dessa frågor hanteras emellertid separat från stadsutvecklingsplanen.

Med vetskap om Trafikverkets planer på ombyggnad av väg 259 förefaller den föreslagna placeringen av kultur och idrottsanläggningar alldeles invid korsningen Nynäsvägen/Väg 259 vara synnerligen ogenomtänkt och olämplig.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att tillföra någon form av plats för kultur och/eller mötesplats som främjar rörelse i naturområdet. På vilket sätt och i vilken form det är lämpligt utifrån platsens förutsättningar behöver utredas vidare.

Som en komplettering till tidigare [samråds-]synpunkter vill jag framhålla att den planerade centrumbebyggelsen söder om kommun-/stadshuset riskerar att dölja eller åtminstone visuellt undertrycka ett av stadens viktigaste landmärken. Det tidigare Teliahuset är av Haninges vackraste byggnader och ger som solitär en särskild karaktär åt orten.[...] Framförallt bör höga byggnader undvikas i dessa kvarter.

Förvaltningens kommentarer



Stadsutvecklingsplanens ambition är att den tätaste och mest citylika bebyggelsen kommer att finnas i stadens kärna. Den fortsatta planeringen kommer utreda i detalj vilka hushöjder och vilken gestaltning som är lämplig. Planförslaget har kompletterats med resultatet från en kulturmiljöinventering där kommunhuset (Teliabusset) ingår som ett område att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.

Den planerade centrumbebyggelsen söder om kommunhuset riskerar dessutom att bli ett ”andra klassens” centrum. Risken är uppenbar att för få människor kommer att röra sig i området.

Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanens föreslår aktiva bottenvåningar i kvarteren runt kommunhuset och strax söderut som kan fyllas med nya målpunkter som motiverar fler rörelseströmmar. Längre söderut föreslås bebyggelsen fokusera på en lugnare karaktär med fokus på bostäder.

Birgitta Jonsson

Synpunkter på planering av södra Handen/Slätmossen år 2050. Att bygga så tätt är inte bra. Ni har planerat bostäder på bostadsrätters mark. Och höga hus. Vad tog grönskan vägen, bara betong. Det är en dålig miljö. Folk vill inte bo så tätt. Det kan bli problemområden. Och Slätmossen naturområde är också planerat höga hus. Bevara naturparken. Där vistas både barngrupper och vuxna, är mycket populär. Hela förtätningen är bara betong. Vem har planerat och hur bor de? Alldeles för tätt.

Förvaltningens kommentarer

Befolkningsprognoser för Stockholms län visar att det behövs en bebyggelseutveckling som avlastar de centrala delarna av Stockholm län. Stockholms läns landsting har i sin regionala utvecklingsplan (RUF5) pekat ut Haninge som en av åtta platser runt Stockholm som har särskilt goda förutsättningar att vara ledare för utveckling i ett stort omland på Södertörn. Stadsutvecklingsplanen visar kommunens ambition för hur Haninge kan skapa plats för den förväntade befolkningsutvecklingen. Planförslaget innehåller förslag till såväl bostäder, infrastruktur, grönytor, parker, service, verksamheter, kultur, fritidsaktiviteter med flera funktioner som behöver finnas i en stad. Flera områden inom planområdet ägs av exempelvis bostadsrättsföreningar och privata fastighetsägare. I avsnittet om Fortsatt planering klargörs att förverkligandet av



planen är beroende av många olika aktörers agerande. Avsnittet har justerats för att förtydliga det fortsatta arbetet och vikten av medborgardialog.

Christer Sandén

I rubricerade stadsutvecklingsplan framgår ej att några trafikbegränsande åtgärder på Vallavägen görs, utan snarare kommer antalet fordon att öka, då en genomfart direkt till Brandbergen [...] beräknas att byggas. [...] Förbättra istället genomfarten Jordbro – Brandbergen – Gudöbroleden genom en lokal genomfartsgata som går parallellt med 73:an och flytta den tunga trafiken dit.

Förtätning av bostäder runt Vallavägen [...] upplevs inte som en trivsamt åtgärd. [...] De typ av gatas om planen beskriver, behöver mer mark än vad som finns att tillgå.

[...] I och med ökning av antalet invånare inom Haninge, ökar även behovet av vårdinstanser. Några förslag på placering eller reserverad tomtyta för dessa kan vi ej finna i Stadsutvecklingsplanen.

Förvaltningens kommentarer

Målbilden för vägnätet innehåller flera åtgärder som tillsammans kan bidra till god framkomlighet om vägtrafiken ökar. Vallavägen har idag en storskalig gatumiljö som inbjuder till höga hastigheter. Planförslaget lyfter möjligheten att nyttja breda ytor till ny bebyggelse som bidrar till att skapa en mer småskalig karaktär. Föreslagna funktioner har bedömts rymmas men behöver utredas i detalj i det fortsatta arbetet. Stockholms läns landsting ansvarar och beslutar om sjukvård. Planförslaget ger förutsättning för vårdinrättningar genom att föreslå nya lokaler i staden.

Dag Swenson

Jag saknar en begreppsförteckning med tydliga definitioner vad som avses med en mängd använda termer.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget innehåller tyvärr ingen begreppsförklaring. Kommunens översiktsplan innehåller emellertid en ordlista som förklarar några översiktsplanebegrepp.



För mig blir det [Stadsutvecklingsplanen] en reklambroschyr skriven av informationsstrateger och reklamare och knappast något för framtida planerare att stödja sig på.

Förvaltningens kommentarer

I planförslaget framgår vilka funktioner inom kommunen som varit delaktiga i framtagandet av Stadsutvecklingsplanen. Det är en bred kompetens från kommunens olika förvaltningar samt en referensgrupp bestående av sju stora fastighetsägare inom planområdet. Stadsutvecklingsplanen utgör vägledning för den fortsatta planeringen.

I beskrivningarna saknar jag en redovisning för hur och på vilket underlag avsedda satsningar har prioriterats gentemot övriga delar av kommunen och effekten på dessa.

Förvaltningens kommentarer

I kommunens översiktsplan framgår att utvecklingen i första hand prioriteras i den regionala stadskärnan, därefter i anslutning till pendeltågsstationerna och i Vendelsö och Brandbergen. Stadsutvecklingsplanen är en fördjupning av översiktsplanen gällande den regionala stadskärnan. Planförslaget har kompletterats med skrivningar som tydliggör dokumentets koppling till den kommunövergripande översiktsplanen.

Hur projektet har fått namnet "Haninge stad" är obegripligt.[...] Enligt kommunens ortnamnspolicy skall nya ortsnamn behandlas i kommunens namnberedning innan de beslutas och fastställs.

Förvaltningens kommentarer

Användningen av namn på olika geografiska platser har förtydligats för att exempelvis skilja på när planförslaget syftar på kommunen, en ort i kommunen eller på samlingsnamnet för den regionala stadskärnan. Namnet Haninge stad är ett samlingsnamn för hela det geografiska området i planförslaget. Det utgör inte ett nytt ortsnamn. Befintliga ortsnamn som exempelvis Handen, Brandbergen och Vega ska fortsatt finnas kvar.

I dokumentet har jag inte funnit hur avgränsningen av det aktuella området görs.

Förvaltningens kommentarer



Stadsutvecklingsplanen avgränsas till Vega, Handen och delar av Brandbergen. Planförslaget har kompletterats med ett förtydligande att stadsutvecklingsplanen gäller för de platser där en riktning ges. I övrigt gäller den kommunövergripande översiktsplanen.

Ett skamligt verbalt våldtäktsförslag på vägnamn görs i detta avsnitt [Från väg till gata]

Förvaltningens kommentarer

Texten har justerats genom att nya vägnamn har tagits bort.

Förslaget om utformning av gator ger en körbana om 6-7 m vilket knappast är enligt Trafikverkets normer[...].

Förvaltningens kommentarer

Föreslagna mått på gatusektionerna har justerats till ett spann för att förtydliga att bredderna är ungefärliga och kan anpassas på olika sätt. På en översiktlig nivå bedöms dessa funktioner möjliga men kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

På sid 45 kan man konstatera att grönytan minskar avsevärt, och delen före omvandling ojust inte markerats grön för samma områden i nedre bilden lyser klart gröna.

Förvaltningens kommentarer

Illustrationer har gatusektioner har justerats så att alla delar presenteras i färg.

Dan Arkert

Jag har en del invändningar och synpunkter på stadsutvecklingsplanen för Haninge kommun (Handen). Den första och viktigaste punkten tycker jag gäller själva tanken med att förvandla Handen inklusive Slåtmossen till en stad.[...] Vägarna är för få och undermåliga, parkeringsplatser saknas för ett sånt stort projekt som planeras. [...] Jag är osäker på vad som är det egentliga syftet med denna bygghysteri.

Förvaltningens kommentarer



Befolkningsprognoser för Stockholms län visar att det behövs en bebyggelseutveckling som avlastar de centrala delarna av Stockholm län. Stockholms läns landsting har i sin regionala utvecklingsplan (RUF) pekat ut Haninge som en av åtta platser runt Stockholm som har särskilt goda förutsättningar att vara ledare för utveckling i ett stort omland på Södertörn. Stadsutvecklingsplanen visar kommunens ambition för hur Haninge kan skapa plats för den förväntade befolkningsutvecklingen. I kartan över framtida gatubierarki ges flera förslag på förändringar i vägnätet som tillsammans kan bidra till god framkomlighet. Avsnittet Fortsatt planering har justerats för att förtydliga det fortsatta arbetet och vikten av medborgardialog.

Göran Södergren

I dagsläget är det mycket svårt för föreningar att få till träningstider vid kommunens idrottsanläggningar såsom Torvalla m fl, vad gäller såväl inomhus- som utomhusaktiviteter. T ex fotboll, hockey, simning, innebandy etc etc. Hur kommer kommunen att matcha en ännu större efterfrågan vad gäller detta?

Förvaltningens kommentarer

Stadsutvecklingsplanen föreslår ett rikt och mångsidigt utbud av kultur, idrott och fritidsaktiviteter. Området runt Torvalla föreslås utvecklas och planförslaget innehåller även nya platser för idrott i Vega.

Med tanke på den arbetslöshet som råder både inom Haninge kommun såväl som i andra kommuner, blir ju ett antal personer, inte minst utifrån kommande ungdomar i stort sysslösa under dagar och kvällar.[...] Hur hanterar kommunen detta framöver?

Förvaltningens kommentarer

Näringslivet har en nyckelroll i utvecklandet av Haninge stad. Stadsutvecklingsplanen ger förutsättningar för nya företag och verksamheter att utvecklas i staden för att ge möjligheter till fler arbetstillfällen.

Med tanke på den ökande trafiksituation som, redan idag är på gränsen till kaos under delar av dygnet, ytterligare kommer att förvärras vid en ev förtätning vore det intressant att information ges



om planerade trafikutbyggnader utöver den nu pågående byggnationen vid väg 73.

Förvaltningens kommentarer

I kartan över framtida gatubierarki ger stadsutvecklingsplanen flera förslag på förändringar i vägnätet som tillsammans kan bidra till god framkomlighet.

Parkeringsplatser i anslutning till pendeltågstationer i bl a Handen är, och var, ett stort problem då platser saknas. Hur kommer det att sörjas för detta problem framöver när fler invånare kommer att åka kommunalt, men med bil till pendeln.

Förvaltningens kommentarer

Framtida planering av infrastrukturen utgår från den befintliga prioriteringen av trafikslagen: gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, varu- och godstransporter och biltrafik. Det betyder att stadsutvecklingsplanen förespråkar fler hållbara resor (gång, cykel, kollektivtrafik), även till bytespunkter i kollektivtrafiken, men tar även höjd för en ökad vägtrafik. Ambitioner för parkering i stadskärnan tydliggörs i avsnittet Hållbara parkeringslösningar där det bland annat framgår att markparkeringsplatser ska undvikas och att samordnade parkeringslösningar är eftersträvarvärt. Större parkeringslösningar föreslås i väl gestaltade garage eller parkeringshus.

Med tanke på all fokus på bilavgaser och luftföroreningar som numera dagligen ventileras i media så finns självklart fundering på hur trafiken på Vallavägen kommer att planeras vid en ev förtätning av densamma.[...] Vid en ev förtätning kommer utan större tvekan trafiken att öka ytterligare med därtill ökande luftföroreningar. Om förtätning blir av, hur löses detta samt parkeringsfrågan för boenden och besökanden? Hur har man tänkt där?

Förvaltningens kommentarer

Vallavägen har idag en storskalig gatumiljö som inbjuder till höga hastigheter. Planförslaget hyfter möjligheten att nyttja breda ytor till ny bebyggelse som bidrar till att skapa en mer småskalig karaktär.



Med en ökande befolkning kommer även efterfrågan på dagisplatser, skolor, äldreboenden sjukvård och kommunala färdmedel att öka. Hur ser denna planering ut?

Förvaltningens kommentarer

I avsnittet Nära till inspirerande kultur- och skolmiljöer tydliggörs ambitionerna för den offentliga servicen i staden. På tillhörande karta visas översiktligt i vilka områden som exempelvis förskolor och skolor kan väntas behövas. I planförslaget finns ett avsnitt för kollektivtrafiken där de långsiktiga ambitionerna för ett utvecklas kollektivtrafik tydliggörs. Kommunen har ingen egen kollektivtrafik. Det är Stockholms läns landstings trafikförvaltning som är kollektivtrafikmyndigheten och som ytterst ansvar och beslutar om framtida linjedragningar. Kommunen har ett välfungerande samarbete med trafikförvaltningen och ser det samarbetet som en viktig del i det fortsatta arbetet.

I dagens DN (29 nov) finns en artikel om den äldre befolkningsökningen av 80+ fram t o m 2025 och där är den förmodade ökningen mycket stor i Haninge kommun. Haninge ligger på 6:e plats av storstockholms alla kommuner gällande denna ökning. Hur ser planerna ut för att ta hand om denna befolkningsgrupp?

Förvaltningens kommentarer

Det är en viktig fråga som hanteras i kommunens Äldreplan men som inte rymts inom avgränsningen av stadsutvecklingsplanen.

Hans och Ann-Marie Öhrvall

Det skrivs om ”god livsmiljö” – det kan inte vara synonymt med att pressa in dubbelt så höga hus i ett småhusområde och därmed ta bort barnens lektytor eller parkeringsplatser för de boende och gästers fordon.[...]Därför anser vi att denna [i stadsutvecklingsplanen föreslagna] förtätning i Slätmosse inte ska ske.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget byfter möjligheten att komplettera området med bebyggelse som kan bidra med småskaliga kvaliteter samt att tydliggöra sambanden ut mot Slätmosse. Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna sambandet har tagits bort och några av bushöjderna i illustrationen har sänkts.



Prövning av bebyggelsens placering, hushöjder och gestaltning kommer att föregås av ett detaljplanearbete.

Slätmossen-området borde betraktas som samma typ av område[som villakvarteren norr om Lillcentrum].

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget betraktar såväl Villakvarteren och större delen av Valla som gles stadsbebyggelse.

[...] Det syns orimligt att Vallavägen blir huvudgata som samtidigt ska bära bil-, kollektiv-, cykel- och gång-trafik och bebyggelse på båda sidor med stadsradhus. Därför anser vi att denna [i stadsutvecklingsplanens föreslagna] förtätning längs Vallavägen inte ska ske.

Förvaltningens kommentarer

Vallavägen har idag en storskalig gatumiljö som inbjuder till höga bastigheter. Planförslaget lyfter möjligheten att nyttja breda ytor till ny bebyggelse som bidrar till att skapa en mer småskalig karaktär. Föreslagna funktioner har bedömts rymmas men behöver utredas i detalj i det fortsatta arbetet.

Vision för regionalt centrum – var finns detta beskrivet? Vad är kriterierna för att omvandla från förort till stad?

Förvaltningens kommentarer

Befolkningsprognoser för Stockholms län visar att det behövs en bebyggelseutveckling som avlastar de centrala delarna av Stockholm län. Stockholms läns landsting har i sin regionala utvecklingsplan (RUF) pekat ut Hanninge som en av åtta platser runt Stockholm som har särskilt goda förutsättningar att vara ledare för utveckling i ett stort omland på Södertörn. Stadsutvecklingsplanen visar kommunens ambition för hur Hanninge kan skapa plats för den förväntade befolkningsutvecklingen.

Det är solsken på alla bilder i dokumentet – hur upplevs ”staden” när det är grått o kallt på höst o vinter? Jfr med hur blåsig det var mellan husen i centrum innan det byggdes in och fick tak. Vilka åtgärder med



planering och undersökningar kommer att vidtas för att undvika ett dåligt klimat när så många nya hus byggs? Planeras det för att kunna gå under tak vid regn i centrum?

Förvaltningens kommentarer

Utformning av nya byggnader ryms inte inom avgränsningen för stadsutvecklingsplanen. Det är dock en viktig fråga som tas omhand i det fortsatta arbetet.

Nynäsvägen kan inte vara en gågata som spärrar trafiken som då förs över på de angränsande mindre vägarna.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget markerar Nynäsvägen som en huvudgata med plats för alla trafikslag, inte enbart gående.

Varför är inte Slätmosse ”grönskande kvarter” (s.53)?

Förvaltningens kommentarer

Begreppet Grönskande kvarter visar bebyggelseområden med betydelse för ett flertal ekosystemtjänster. Områdena är en del av den ekologiska infrastrukturen i staden. Begreppet har förtydligats inför antagande.

Henrik Jessen

Som kommuninvånare och fastighetsägare av Vallavägen 64 har vi tagit del av stadsutvecklingsplan för Hanninge stad. Vi bestrider förtätning av Slätmosse Västra samfällighetsförening och dess gemensamma områden.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att komplettera området med bebyggelse som kan bidra med småskaliga kvaliteter samt att tydliggöra sambanden ut mot Slätmosse. Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna sambandet har tagits bort. Förvaltningen tar med sig synpunkterna in i det fortsatta arbetet.



Ivan Khudur

Jag bor på Smedvägen i Handen och vill lämna min synpunkt på planen att förtäta området vid korsningen mellan Runstensvägen och Parkvägen [...] Jag tycker inte att det ska förtätas i området, eftersom det kommer bli för tätt att bo här. [...] Jag tycker inte att det ska byggas nytt i detta område, eftersom inget bra kommer från att bygga så tätt, och hemkänslan kommer att försvinna här. Det kommer bli väldigt fullt och påträngande, och troligen kännas mer osäkert.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att tillföra moderna kvarter genom att bygga vidare på befintliga kvaliteter. Planförslaget har kompletterats med resultatet från en kulturmiljöinventering där området runt Lillcentrum ingår som ett område att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.

Mikael Kalmér m. fl.

Som boende i Slätmosse Västra samfällighet vill vi protestera mot föreslagen stadsutvecklingsplan för området runt Vallavägen södra. Vi står bakom den skrivelse som Slätmosse västra samfällighet har sänt in.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att komplettera området med bebyggelse som kan bidra med småskaliga kvaliteter samt att tydliggöra sambanden ut mot Slätmosse. Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna sambandet har tagits bort. Förvaltningen tar med sig synpunkterna in i det fortsatta arbetet.

Slätmosse västra samfällighetsförening – medlemmar

En förtätning av Slätmosse-området skulle innebära omfattande sociala konsekvenser och påverka boende- djur- och naturmiljön på ett mycket negativt sätt.

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att komplettera området med bebyggelse som kan bidra med småskaliga kvaliteter samt att tydliggöra sambanden ut mot Slätmosse. Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna



sambandet har tagits bort. Förvaltningen tar med sig synpunkterna in i det fortsatta arbetet.

Thai Nguyen m.fl.

Vi ser inget positivt med bygget utanför vår tomt/hus [i Slätmossen].
[...] Ambition – vad menar ni med det? [...] Förtätning längs genomfartsleden är rimlig, framförallt förtätningen norr om Vallavägen som bygger bort mörka och otrygga ytor. Däremot är fastighetskropparna i anslutning till naturparken och de som är insprängda mellan fastigheterna på samfällighetens yta helt orimlig [...]

Förvaltningens kommentarer

Planförslaget lyfter möjligheten att komplettera området med bebyggelse som kan bidra med småskaliga kvaliteter samt att tydliggöra sambanden ut mot Slätmossen. Bebyggelse som var illustrerad i anslutning till det svaga gröna sambandet har tagits bort. . Flera områden inom planförslaget ägs av exempelvis bostadsrättsföreningar och privata fastighetsägare. I avsnittet om Fortsatt planering har texten justerats för att förtydliga det fortsatta arbetet och vikten av medborgardialog. Förvaltningen tar med sig synpunkterna in i det fortsatta arbetet.