



# ÖVERSIKTSPLAN 2030 - MED UTBLICK MOT 2050

Antagen av kommunfullmäktige 2016-11-07

Haninge  
kommun



Beredningen för framtagande av en ny översiktsplan har lagt ett starkt fokus just på utvecklingen av vår fantastiska kommun.

Haninge växer kraftigt och tar sitt ansvar för att utveckla Stockholmsregionen. Vi är i ett skede då stora investeringar görs i infrastruktur, omsorgs- och skollokalerna, bostäder och företag. Vi står inför uppgiften att på bästa sätt planera för en fortsatt befolkningsökning och ett stort etableringstryck från olika företag. Därför är behovet av tydliga riktlinjer för utvecklingen särskilt stort just nu.

Befolkningsökningen ger ökade skatteintäkter men ny exploatering medför ökade kostnader för drift och underhåll. Utveckling av ny infrastruktur har också ekonomiska begränsningar. Därför har det varit en naturlig ambition att lokalisera merparten av ny bebyggelse i närheten av kommunens pendeltågstationer, vilket också ger stora miljöfördelar. Grönområden kan sparas för rekreation samtidigt som förutsättningarna för djur- och växtlivet inte försämras. Den sociala hållbarheten gynnas av att stadsliga miljöer växer fram i kommunen. I riktlinjerna för den huvudsakliga bebyggelseutvecklingen har beredningen också skapat nya möjligheter att bosätta sig och arbeta på landsbygden och i skärgården där Haninge har en unik konkurrensfördel gentemot många andra kommuner i Stockholmsregionen. Vår vision är att Haninge ska vara den södra porten till Stockholms skärgård och en motor för tillväxt på Södertörn. Den beskriver våra ambitioner att ta vara på två starka utvecklingsmöjligheter, att skapa en levande stadskärna som bär mer än sin egen utveckling och att ta vara på det som redan är mest unikt och attraktivt i kommunen.

Översiktsplanen ska uttrycka en långsiktig plan för utveckling av kommunens mark- och vattenområden. Därför är det viktigt att det finns en stark politisk förankring för ett sådant dokument. I vetskap om detta har det funnits ett stort samförstånd mellan ledamöterna i beredningen, och kompromissviljan för att kunna nå en gemensam ståndpunkt i olika frågor har varit mycket god. Ledamöter i beredningen har deltagit aktivt i arbetet och bidragit till allt från nya utvecklingsidéer till den exakta formuleringen av riktlinjer. I ett tidigt skede tog beredningen tillsammans med arbetsgrupper från förvaltningarna fram de planeringsinriktningar som vi sedan byggt vidare på i framtagandet av det färdiga dokumentet. Det breda deltagandet av förvaltningarna och de stora möjligheterna för kommunens invånare och olika fokusgrupper att delta i arbetet borgar för att Haninges nya översiktsplan kommer att leda till en stark och hållbar utveckling för kommunen.

Jag vill uttrycka min stora uppskattning till alla som varit med i framtagandet av förslaget till ny översiktsplan för Haninge kommun, särskilt till projektledningen och beredningens ledamöter.



**Sven Gustafsson**  
Ordförande i Översiktsplaneberedningen



Illustration: Vega. Källa: Trafikverket

## POLITISK BEREDNING

**Sven Gustafsson** (m) – ordförande

**Tobias Hammarberg** (l) – ledamot

**Anna Ragnar** (-) – ledamot

**Joachim Krylborn** (kd) – ledamot

**Lena Vilmar** (c) – ledamot

**Carin Flemström** (s) – ledamot

**Christer Erlandsson** (s) – ledamot

**John Lind** (v) – ledamot

## PROJEKTGRUPP

**Berit Pettersson**, planeringschef (KSF)

**Erik Andersson**, översiktsplanerare (KSF)

**Mirja Thårlin**, samhällsplanerare (KSF)

Representanter från samtliga förvaltningar har deltagit i arbetet.

*Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050* finns att läsa på kommunens hemsida: [www.haninge.se/op2030](http://www.haninge.se/op2030)

Tryck: 2016, Haninge kommuns tryckeri

Foton på framsida: Vega illustration (Trafikverket), Vinterbild Haninge (Birgitta Sjöstedt), Höglundabadet, Jordbro (Fredrik Hjerling) Västerhaninge (Haninge kommun), Årsta havsbad (Haninge kommun), Haningeterrassen (Semrén Månsson), Henriksbergsvägen, Vendelsö (Anders Backlund), Brandbergen (Sven-Olof Englund), Dalarö (Fredrik Hjerling), Getporsvägen, Handen (Anders Backlund), Fjärdlång (Fredrik Hjerling)



# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>6</b>
<b>INLEDNING</b> .....	<b>7</b>
LÄSANVISNING.....	7
ÖVERSIKTSPLANERING.....	8
OMVÄRLDSRELATIONER.....	8
HANINGES VISION OCH MÅL.....	16
<b>MARK- OCH VATTENANVÄNDNING</b> .....	<b>18</b>
UTBYGGNADSSTRATEGIER.....	18
MARKANVÄNDNINGSKARTA.....	21
VEGA.....	25
HANDEN.....	27
REGIONALA STADSKÄRNAN HANINGE.....	28
JORDBRO.....	33
VÄSTERHANINGE.....	35
KRIGSLIDA.....	37
TUNGELSTA.....	39
HEMFOSA.....	41
ÖVRIG STADSBYGD.....	42
Norrby.....	42
Vendelsö-Gudö.....	42
Vendelsömalm.....	44
Brandbergen.....	44
Dalarö.....	46
KUST, SKÄRGÅRD OCH LANDSBYGD.....	48
Årsta havsbad.....	48

Ornö.....	48
Utö.....	50
Gålö.....	50
Muskö.....	51
Levande landsbygd.....	51

<b>ALLMÄNNA INTRESSEN</b> .....	<b>52</b>
KVALITET OCH INNEHÅLL.....	52
BEBYGGELSENS FUNKTIONER.....	74
MILJÖ- OCH RISKFAKTORER.....	88
GRÖNSTRUKTUR.....	94
BLÅSTRUKTUR.....	98

<b>RIKSINTRESSEN</b> .....	<b>102</b>
----------------------------	------------

<b>HÅLLBARHETSBEDÖMNING</b> .....	<b>106</b>
-----------------------------------	------------

<b>FORTSATT PLANERING</b> .....	<b>111</b>
---------------------------------	------------

<b>UNDERLAG</b> .....	<b>112</b>
-----------------------	------------

<b>ORDLISTA</b> .....	<b>114</b>
-----------------------	------------

<b>LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE</b> .....	<b>120</b>
---	------------



# Sammanfattning

Utbyggnad och förtätning kommer främst att ske i tätorterna i områdena runt pendeltägsstationerna Vega, Handen, Jordbro, Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta. För Hemfosa är bedömningen att detta kommer lite längre fram i tiden. Den absolut största utvecklingen kommer att ske i Vega och Handen då båda dessa kommunelar ligger i den regionala stadskärnan. Marken nära pendeltägsstationerna måste användas effektivt och hållbart, och därför eftersträvar vi en särskilt hög täthet där. Längre bort från pendeltägsstationerna kommer tätheten att successivt minska.

Genom att koncentrera ny bebyggelse till det befintliga tätortsbandet utmed pendeltäggspåret kommer värdefulla natur- och kulturvärden bevaras. Med denna typ av utbyggnad kan dagens järnväg och vägar förbättras så att fler kan resa på ett hållbart sätt.

Nära pendeltägsstationer ska det finnas täta stadsmiljöer, framför allt i den regionala stadskärnan Haninge. Haninge stöttar utbyggnaden av Tvärför-

bindelse Södertörn, en ny pendeltägsstation i Vega och på sikt Spårväg Syd. På så sätt bidrar vi till att skapa en sammanhållen region på såväl Södertörn som i hela Storstockholmsområdet. Med tydliga strategier för hållbart byggande i tätorterna och på landsbygden kan vi möta den ökande efterfrågan på bostäder, mark och lokaler för företag.

Kommunen har även gjort en hållbarhetsbedömning som uppfyller miljöbalkens krav på miljökonsekvensbeskrivningar men som också beskriver sociala och ekonomiska aspekter av hållbarhet. Hållbarhetsbedömningen omfattar dels planförslaget ”Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050”, dels ett nollalternativ (det som händer om planförslaget inte antas och realiserar) och ett scenario Låg. Bedömningen visar att de olika alternativen har olika möjlighet att bidra till en hållbar utveckling. Samtliga leder också till frågor som kommunen behöver arbeta vidare med i den fortsatta planeringen för att främja en hållbar utveckling.

# Inledning

Syftet med den här översiktsplanen är att ange inriktningen för hur den bebyggda och obebyggda miljön ska utvecklas i tätorterna, på landsbygden och i skärgården. Den visar mål, strategier och riktlinjer för mark- och vattenanvändningen i Haninge fram till år 2030, med en utblick mot år 2050. Översiktsplanen innehåller även riktlinjer för bostadsförsörjningen och fungerar som ett stöd för framtida planering genom att sätta varje plats i ett större och övergripande sammanhang.

Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050 (ÖP 2030) har tagits fram genom utredningsinsatser av såväl kommunen som av externt stöd i form av konsulter. ÖP 2030 har under processen varit föremål för samråd under perioden april till augusti 2015 och utställt för granskning mellan mars och maj 2016. Yttranden har lämnats av allmänheten, föreningar, grannkommuner, myndigheter och olika kommunala funktioner. Planen har därefter reviderats. Dessutom har samtliga av Haninge kommuns förvaltningar och kommunala bolag arbetat med att utforma och förankra ÖP 2030.

Vid antagande ersätter ÖP 2030 de fyra tidigare översiktsplanehandlingarna ÖP2004, FÖP Ornö, FÖP Årsta och Kustplanen. Dessa dokument har beaktats och inarbetats i arbetet med denna översiktsplan. Bostadsriktlinjerna i detta dokument ersätter dessutom Strategi för bostadsförsörjningen (2011) och avser att uppfylla lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar.

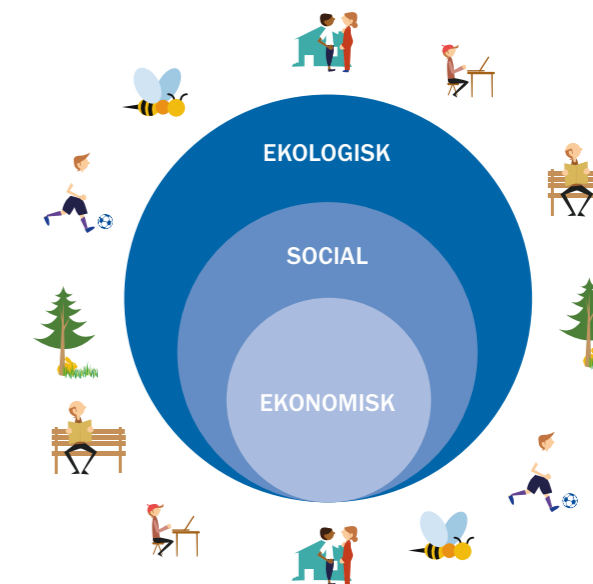
För att ÖP 2030 ska hållas aktuell genomför kommunfullmäktige en aktualitetsprövning av den en gång per mandatperiod.

## LÄSANVISNING

Detta kapitel, inledningen, beskriver vad en översiktsplan är, omvärldsrelationer, Haninges plats i regionen och visioner och mål. Andra kapitlet beskriver kommunens mark- och vattenanvändning. Tredje kapitlet, allmänna intressen, beskriver bebyggelsens kvaliteter och funktioner, miljö- och riskfaktorer, grönstruktur och blåstruktur. I det fjärde

kapitlet beskrivs riksintressen. Det femte kapitlet innehåller en sammanfattning av översiktsplanens hållbarhetsbedömning, det vill säga de förväntade konsekvenserna som denna översiktsplan förväntas få på de ekologiska, sociala och ekonomiska aspekterna av hållbarhet. I det sjätte och sista kapitlet beskrivs hur den fortsatta planeringen kommer att bedrivas. I slutet av dokumentet finns en sammanställning av relevanta underlagsmaterial och en ordlista.

• Översiktsplanens riktlinjer visar eftersträvd utvecklingsriktning för all planering av den fysiska miljön. Riktlinjerna är markerade i punktform.



Hållbarhetsmodellen ovan visar en förenklad och övergripande modell över förhållandet mellan de olika dimensionerna av hållbarhet. Där ekologin sätter ramarna, den sociala hållbarheten är målet och ekonomin är medlen. I översiktsplanen återkommer figurerna från denna modell tillsammans med en kort bedömning från hållbarhetsbedömningen. Där finns också sidhänvisning till det separata hållbarhetsbedömningsdokument där den som är intresserad kan läsa mer om planens positiva och negativa konsekvenser.

## ÖVERSIKTSPLANERING

I Haninge ansvarar kommunstyrelsen och dess centrala förvaltning för översiktsplaneringen av mark och vatten i kommunen. Översiktsplaneringen sker på lång sikt och behandlar frågor om markanvändning och byggande. Kommunen ansvarar för att planera markanvändningen på ett långsiktigt hållbart sätt. Förändringar i den fysiska miljön ska därför planeras så att de tillsammans blir så bra som möjligt och bidrar till hållbar utveckling.

## OMVÄRLDSRELATIONER

Översiktsplaneringen i Haninge påverkas av omvärldstrender, nationella och regionala mål, kommunens plats i regionen och lokala förutsättningar i Haninge.

### Omvärldstrender

Ett flertal omvärldstrender påverkar kommunens långsiktiga utveckling. Redan i dag märks klimatförändringar som främst orsakats av förbränning av fossila bränslen. I Östersjöregionen blir effekterna ett betydligt varmare och blötare klimat. Mer nederbörd och perioder med såväl extrema regn som extremt torrt väder väntas. Områden längs kusten och i skärgården riskerar på sikt att översvämmas till följd av stigande havsvattennivåer. För att begränsa effekterna av klimatförändringarna måste utsläppen av växthusgaser kraftigt minskas, vilket ställer krav på samhället att främja hållbarhet. Minskad tillgång till olja väntas inom kort att sannolikt leda till högre oljepriser, och i takt med detta blir det allt viktigare att både förändra människors resvanor och byta till andra drivmedel. Att främja hållbart resande är därför en central fråga i den översiktliga planeringen.

Under de senaste 50 åren har resandet och varutransporterna på väg ökat, och de förväntas vara fortsatt höga. Oavsett teknikutveckling av fordon finns en vilja att minska vägtransporterna eftersom dessa även orsakar stora kostnader för samhället i form av exempelvis infrastruktur,

försämrade folkhälsa och trängsel. Utbyggd kollektivtrafik är ett kostnadseffektivt sätt att möta den efterfrågan som trots allt kommer finnas.

För att möta efterfrågan på kollektivtrafik behöver resorna effektiviseras och spår- och busstrafiken utökas. I Stockholms län görs detta bland annat genom att bygga Citybanan och Spårväg Syd som skapar nya förutsättningar för resande. Dessutom behövs åtgärder för att förändra resenärernas resebeteende, genom en samverkan mellan stadsbyggande och trafikplanering.

Vi kan även förvänta oss att globaliseringen sker allt snabbare på grund av informations- och kommunikationsteknologin. Det innebär att fler internationella företag etablerar sig på den svenska marknaden, ny arbetskraft och nya konsumenter tillkommer, rörligheten ökar och valfriheten blir större vad gäller exempelvis val av studieort och arbetsmarknad.

Samtidigt försätter urbaniseringen där många som nu bor i innerstadsområden väljer att bosätta sig i kringliggande kommuner som Haninge, vilken i dag är en av Sveriges populäraste inflyttningssorter. Befolkningstillväxten ökar trycket på att bygga bostäder och utveckla en flerkärnig region. De sociala aspekterna av hållbarhet väntas få en allt viktigare roll i valet av bostadsort. Exempelvis innebär FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning innebär att vi ska främja, skydda och säkerställa rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Stadsmiljöer ska vara tillgängliga för personer med olika slags funktionsnedsättningar, de ska vara trygga för alla och det ska finnas möjlighet att välja boendeform utifrån sin livssituation.

Befolkningen kommer sannolikt att fortsätta öka och även få en annan sammansättning. I hela östra Mellansverige väntas andelen unga i befolkningen minska genom en omfördelning från gruppen 20–64 år till gruppen 65 år och äldre. Den åldrande befolkningen kan förväntas ställa ökade krav på bland annat vård, omsorg och tillgänglighet. Förutom det väntas även en ökad rörlighet och migration som behöver beaktas.

Under senare tid har även digitaliseringen gått fort. I framtiden kan vi vänta oss att tillgången till bra internetuppkoppling ses som en självklar-

het, och digital kommunikation kommer vara nödvändigt i såväl arbetsliv som människors vardag. Distansarbeten kommer troligtvis öka genom möjligheten till digitala arbetsverktyg och webbaserade möten. En sådan utveckling kan medföra att allt fler reser allt mindre i sitt arbete.

### En robust samhällsstruktur

Människans utsläpp av växthusgaser leder till ett förändrat klimat. I Stockholms län innebär detta mer nederbörd och fler skyfall men också fler perioder av torka, högre temperatur, förändrade årstidsflöden i vattendrag och på sikt förhöjda havsvattennivåer. Hur stora konsekvenserna av klimatförändringarna blir beror delvis på om vi globalt sett lyckas vända utsläppstrenden, men också på hur väl rustat lokalsamhället är för att möta dessa förändringar. Kommunen ska planera för en robust och flexibel samhällsstruktur så att effekterna och kostnaderna för klimatförändringarna på kort och lång sikt minimeras. Det gäller såväl befintlig som framtida bebyggelse och infrastruktur.

Haninge kommun har tagit fram en översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys. Syftet är att undersöka hur klimatförändringarna kommer att påverka det geografiska området Haninge kommun och hur kommunen bör planera för att minska sårbarheten. I rapporten föreslås också ett antal klimatanpassningsåtgärder. Ytterligare en studie om översvämningensriskerna vid skyfall har tagits fram. Rapporten innehåller förslag på riktlinjer för att specifikt hantera översvämningshotade områden vid extrema regn.

En robust samhällsstruktur innebär bland annat att ny bebyggelse och infrastruktur bara ska tillkomma i områden som inte riskerar att drabbas av översvämningar, ras och skred, och de ska lokaliseras och utformas så att konsekvenserna vid extrema väder minimeras. I riskområden med befintlig bebyggelse och infrastruktur behöver klimatanpassningsåtgärder övervägas. Prognosen visar också att värmeböljor kommer att bli vanligare och kraftigare, vilket i sin tur ställer krav på kommunen att skydda särskilt utsatta grupper. Äldreboenden, servicecenter och liknande verksamheter behöver anpassas till ett varmare klimat.



Vattentornen, Hanen. Foto: Haninge kommun.

Med ökad nederbörd ökar dagvattenmängderna. Enligt kommunens dagvattenstrategi ska dagvatten i första hand hanteras lokalt, men med en tätare bebyggelsestruktur ökar kraven på hanteringen. Mångfunktionella grönytor kan vara ett sätt att hantera ökade nederbörds­mängder, men de kan också fungera temperaturreglerande i ett varmare klimat. Grönstrukturen ska vara varierad och integrerad i bebyggelsen så att den biologiska mångfalden gynnas. Även större naturområden och spridningskorridorer ska bevaras, bland annat för att bevara ro­bustheten.

Tillgången på dricksvatten av god kvalitet kommer att försämrats med ett ändrat klimat. Ökad nederbörd kan leda till översvämningar, ras och skred som kan påverka distributionssystem och ledningsnät. I dag kommer 90 procent av dricksvattnet i Haninge från Stockholm. Kvaliteten på detta vatten förväntas bli sämre till följd av inströmning av saltvatten och förändrad markavrinning till Mälaren. För att säkra dricksvattenförsörjningen är det viktigt att skydda yt- och grundvatten i kommunen och att upprätta fler och utökade vattenskyddsområden. Vidare behöver det utredas hur översvämningar kan påverka industrier och förorenad mark på eller i anslutning till vattentäcker.

### Nationella mål

Översiktsplanen ska bidra till att förverkliga nationella och regionala mål som berör mark- och vattenanvändningen.

Sveriges riksdag har beslutat om övergripande mål för hur Sverige ska uppnå hållbar utveckling ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Dessa mål är ofta baserade på EU-direktiv och innebär bland annat att alla människor ska ges en god livsmiljö där långsiktig god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostads­byggande och ekonomisk utveckling stimuleras. Det innebär en hållbar utveckling av såväl bebyggd som obebyggd miljö i städer, tätorter och landsbygd.

Globalt har klimatfrågan en central plats i den långsiktiga planeringen och så även i översiktsplanen. Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö­kvalitetsmål inför 2020. Enligt prognoser kommer flera av dessa inte att uppnås i Stockholms län, men kommunerna har ett ansvar för att konkretisera målen på lokal nivå efter egna förutsättningar. I Stockholms län är energiproduktionen och vägtrafiken de största utsläppskällorna. När regionen växer är det en utmaning att samtidigt nå miljömålen.

Haninge kommuns areal utgörs till 80 procent av vatten, vilket medför att förhållandena i Östersjön och i vår skärgård är viktiga för kommu­nens utveckling. EU:s vattendirektiv syftar till att uppnå och bibehålla god ekologisk och kemisk vattenstatus, och sedan 2010 finns även havsmiljödirektivet införlivat i svensk lagstiftning. Målet för Sverige är att Östersjön och Nordsjön ska ha en god miljöstatus. Under Sveriges ordförandeskap i EU 2009 antogs även Östersjöstrategin som har tre övergripande mål: att rädda havsmiljön, att länka samman regionen och att öka välståndet.

I arbetet med EU:s översvämningsdirektiv genomförs en landsom­fattande bedömning av områden med betydande översvämningsrisk, med hänsyn tagen till människors hälsa, ekonomisk och samhäll­elig verksamhet, miljö och kulturarvet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är nationellt ansvarig myndighet för genomförandet medan länsstyrelserna ansvarar regionalt. I Stockholmsregionen utpek­as några vattendrag med stor översvämningsrisk, bland annat Tyresån. Som en del i klimatanpassningsarbetet har länsstyrelsen även tagit fram en lågpunktskarta. Haninge kommun ingår som en av tre pilotkommuner i en fördjupad studie om hur ökade skyfall ska hanteras i planeringen.

Det finns övergripande nationella mål som bland annat tar upp frågor om folkhälsa, tillgänglighet, sjukvård, mänskliga rättigheter, biologisk mångfald, kultur och skola. Syftet med dem är att skapa samhälleliga förutsättningar för hållbarhet genom bland annat god hälsa på lika villkor för hela befolkningen och jämlika levnadsvillkor.

På nationell nivå är stor­stadsregionerna motorerna för Sveriges hållbara tillväxt. Den utveckling som sker där är avgörande för tillväxten i hela landet. Stockholmsregionen har som den största stadsregionen i Sverige en viktig roll för att de nationella målen ska uppnås.

### Haninge i regionen

Som en del av östra Mellansverige<sup>1</sup> ingår Haninge kommun i en stor arbets- och bostads­marknad där det behövs goda samarbetsformer för att regionen ska fungera effektivt. För Haninge är en framtida region­pendel viktig för att kommunen bättre ska integreras i den storregionala arbets- och bostads­marknaden.

Till år 2050 beräknas folkmännen i östra Mellansverige öka till nästan fem miljoner invånare. Den största befolkningsökningen väntas ske i de större städerna. Utvecklingen ställer krav på hur Stockholmsregionen ska fungera och i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF­S 2010) finns visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva stor­stadsregion. Ett sätt att lyckas med det är att utveckla regionala stadskärnor i Stockholms län. RUF­S har pekat ut åtta regio­nala stadskärnor, varav Haninge är en. Dessa platser ska utvecklas till knutpunkter i trafiksystemet och avlasta Stockholms innerstad genom att erbjuda stadskvaliteter i form av bland annat attraktiva bostäder, arbetsplatser, kultur, service och handel.



Övergripande rums­lig inriktning. Källa: RUF­S 2010.



Regionala stadskärnor. Källa: RUF­S 2010.

<sup>1</sup> Hit räknas Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Örebro, Gävleborgs och Östergötlands län.

RUFS har konkretiserat sex långsiktiga utmaningar i regionen som även beaktas i översiktsplanen. Dessa utmaningar handlar om att:

möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa.

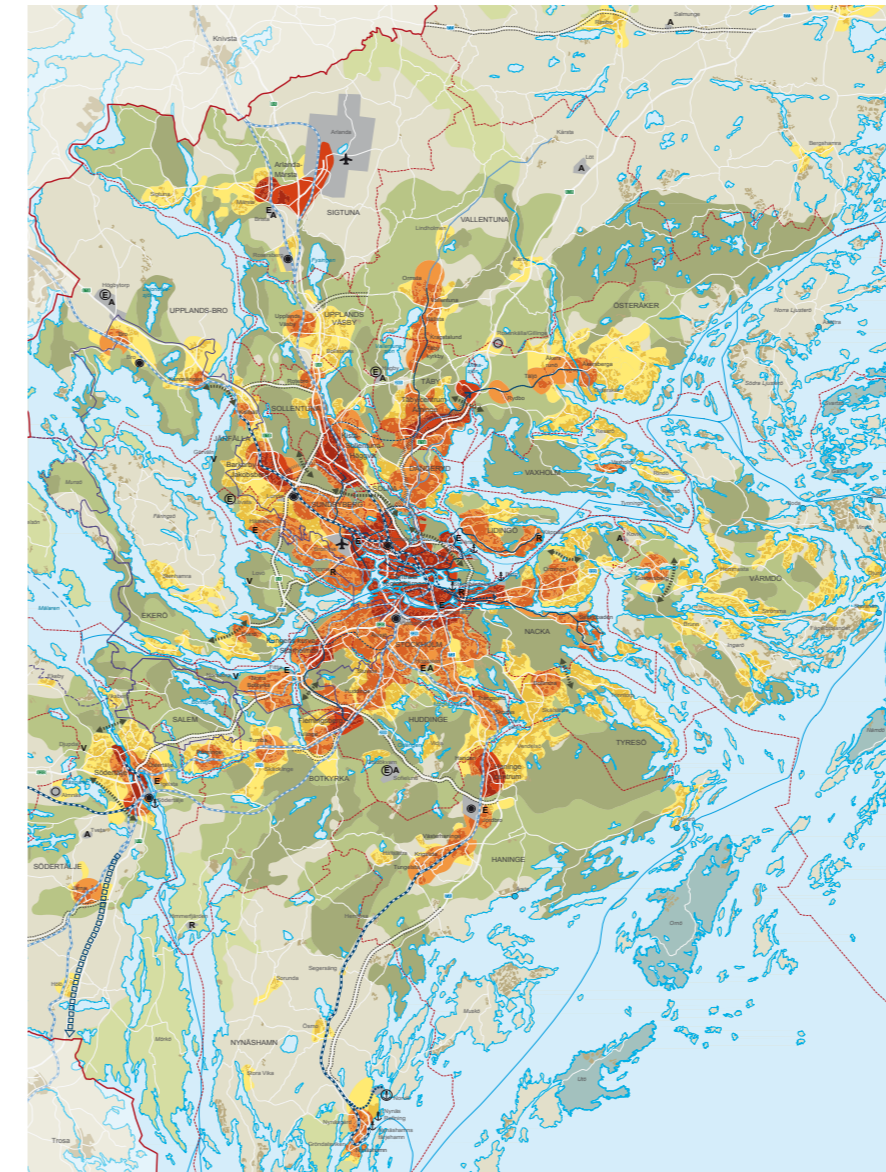
vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande.

öka tryggheten i regionen samtidigt som omvärlden upplevs som mer osäker.

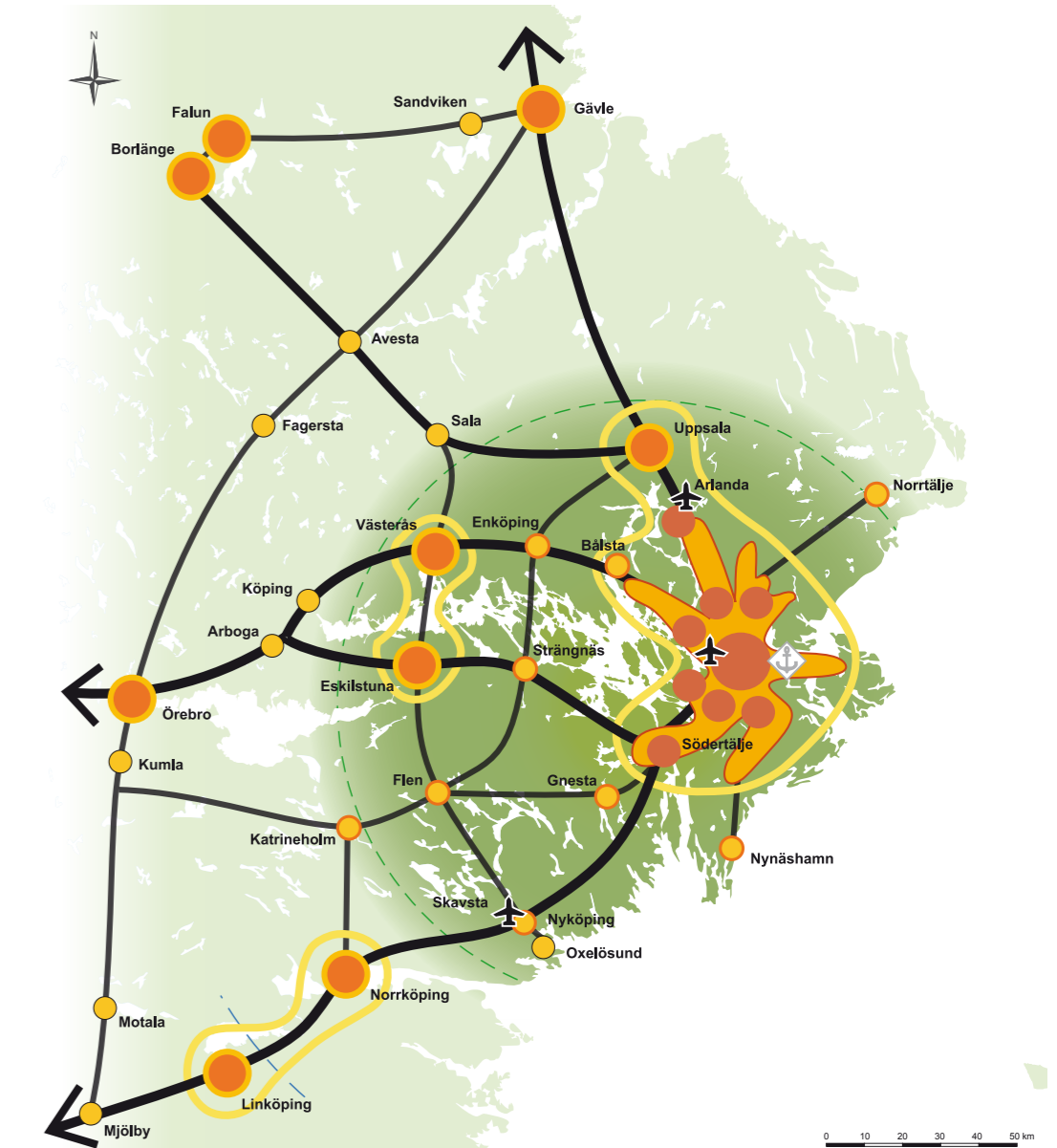
minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt.

åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa.

öppna regionen och samtidigt minska utanförskapet.



RUFS 2010: Plankarta för Stockholms län 2030, utsnitt från södra Stockholmsområdet.



Storregional ortstruktur i östra Mellansverige. Källa: RUFS 2010.

## Mellankommunala intressen

Samhällsutvecklingen innebär att fler och fler frågor behöver uppmärksammas som mellankommunala och regionala. Många behov av samplanering är redan behandlade i den regionala utvecklingsplanen – RUF 2010.

Andra har inte regional karaktär, utan behöver hanteras i kommunernas översiktsplaner. Det kan röra frågor om påverkan på vattenområden som delas av flera kommuner, utbyggnader av vägsystemet, nya bostadsområden, nya naturreservat med mera. Även om en enskild kommun inte kan skapa en hållbar miljöutveckling på egen hand finns det ett ansvar för att se till att utvecklingsplaner minimerar eventuell negativ miljöpåverkan.

Vissa geografiska områden har nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen, och dem kan staten peka ut som områden av riksintresse. Områdena kan vara viktiga av olika skäl. Det kan exempelvis vara bevarandevärda områden som innehåller naturvärden eller kulturvärden som är angelägna för hela landet. Men det kan också vara förändringsområden som är viktiga för att de ska användas till någon exploatering, till exempel för vägar, järnvägar eller någon energianläggning. Områdena kan också vara betydelsefulla för någon näring, exempelvis fisket. Slutligen finns områden som är viktiga för totalförsvaret.

Haninge kommun ingår i flera mellankommunala samarbeten vars visioner och mål ska samspela med översiktsplanens inriktning, bland annat Borgmästaravtalet och föreningen Sveriges Ekokommuner (Sekom). Nedan beskrivs några av kommunens samarbeten som är relevanta för den översiktliga planeringen.

### Södertörnskommunerna

Det delregionala Södertörnssamarbetet består av kommunerna Haninge, Botkyrka, Nynäshamn, Salem, Södertälje, Huddinge, Tyresö och Nykvarn. I samarbetet ingår således alla de fyra regionala stadskärnor som ligger söder om Stockholm. Tillsammans finns en vision om att

Södertörn år 2025 är en attraktiv del av Stockholm-Mälarenregionen, med över en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling.

### Kollektivtrafik

I Stockholms län ansvarar landstinget för kollektivtrafiken. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet fastställs mål, visioner och inriktningar för den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Landstingets vision är att skapa en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem. På så sätt ska den regionala utvecklingsplanens mål om att Stockholms ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion nås. Haninge kommun deltar tillsammans med övriga kommuner i samråd när Trafikförsörjningsprogrammet revideras.

### Miljösamarbeten

Haninge kommun är även medlem i de ideella föreningarna Kustvattenvårdsförbundet och Luftvårdsförbundet som mäter och beskriver miljötillståndet längs hela Svealandskusten samt samordnar regionens miljöövervakning av luft.

Tyresås sjösystem har 30 sjöar, däribland de stora sjöarna Drevviken, Magelungen och Orlången. Källorna finns i Hanveden, Gömmarskogen och Tyresta nationalpark. För två decennier sedan togs det första åtgärdsprogrammet för Tyresås sjöar fram. Sedan dess har de sex medlemskommunerna<sup>2</sup> samarbetat för förbättrad vattenkvalitet och ökade naturvärden i sjösystemet.

### Skärgården

Nordiska skärgårdssamarbetet är ett gränsregionalt myndighetssamarbete där Stockholms län och således även Haninges skärgård ingår. Samarbetet fokuserar på skärgårdsfrågor där kunskapsutbytet mellan regionerna ger ett mervärde.

### Stråket Globen–Norvik

Stråket från Globen till Nynäshamn har en väl utvecklad transportinfrastruktur i form av motorväg, och utbyggnad av järnvägen till dubbelspår pågår. Denna infrastruktur är en styrka som ger förutsättningar för utveckling på östra Södertörn. Stråket har därför, inte minst med tanke på den planerade hamnen i Norvik, identifierats som Stockholmsregionens kanske viktigaste utvecklingsstråk. En stark utveckling av detta stråk är en viktig del i arbetet med att göra Haninge till en motor för tillväxt i regionen.

Haninge kommun ingår i ett regionalt planeringsprojekt tillsammans med Nynäshamn, Huddinge och Stockholm angående utvecklingen kring väg 73 mellan Globen och Nynäshamn. Projektet syftar till att gemensamt se över möjligheterna för näringslivsutveckling och bostadsförsörjning utmed stråket.

När företagsområden i Stockholms stad utvecklas till bostadsområden kommer företagare från dessa områden se sig om efter nya platser att etablera sig på. I Haninge finns fortfarande mark som går att utveckla för både fler boende och mer verksamheter.

Den nya godshamnen Norvik kommer att generera fler godstransporter varav många väntas trafikera väg 73 och väg 259 med lastbil. Dessa transporter kommer att påverka miljön i Haninge, men de skapar också nya förutsättningar för näringslivets utveckling och kommer leda till efterfrågan på nya platser för logistikverksamhet. Översiktsplanen pekar ut tre framtida idéer till ny företagsmark som efter vidare utredning och utveckling av infrastrukturen skulle kunna användas för sådana etableringar. Förverkligandet av Tvärförbindelse Södertörn säkerställer också att transporter kan ta den vägen västerut mot E4.

### Lokala förutsättningar

Haninge är en av de kommuner i Stockholms län där befolkningstillväxten är som störst. I och med byggstarten av den nya stadsdelen Vega och utbyggnaden av Haningeterrassen växer nu en regional stadskärna

fram centralt i Haninges tätortsband. Haninge ligger även strategiskt mitt i stråket mellan Globen och Norvik och väntas generera ytterligare tillväxt. Både befolkning och antalet företag och arbetsplatser växer ständigt. Här finns attraktiva bostäder både i tätort och i mer lantliga miljöer samt lokaler och företagsområden för nya och växande företag.

Haninge är också en skärgårdskommun med över 3 600 öar, kobbar och skär. I öster sträcker sig Haninge kommuns yta ut till Sveriges territorialgräns som ligger drygt 2 mil från fastlandskusten. Kommunen består till 80 procent av vatten där en stor del utgörs av öppet hav och är en av kommunens stora tillgångar. Utöver den stora skärgården har Haninge också stora värden i naturen på fastlandet. Haninges 20 naturreservat och nationalparken Tyresta innebär att kommunen kan erbjuda en mångfald av upplevelser och möjligheter till rekreation för alla, både i dag och i framtiden.

Översiktsplanen bidrar till att skapa en långsiktig och hållbar beredskap för framtiden. Vi har formulerat vår vision för Haninge utifrån våra lokala förutsättningar och ovan nämnda omvärldstrender och regionala planer. Visionen konkretiseras med hjälp av fem planeringsinriktningar som beskrivs i avsnittet nedan.



Bild: Mostphotos.

<sup>2</sup> Medlemmar i förbundet är de sex kommunerna i avrinningsområdet, Haninge, Huddinge, Stockholm, Tyresö, Botkyrka och Nacka, samt Stockholm Vatten och Länsstyrelsen i Stockholms län.



## HANINGES VISION OCH MÅL

Översiktsplanen siktar mot år 2030 men har även utblick mot år 2050. Tidsavgränsningen ger en rimlig överblickbarhet och följer den regionala utvecklingsplanen. Våra mål och planeringsinriktningar samspelar med de nationella, regionala och delregionala målen.

### Ett attraktivt och hållbart Haninge

Haninges vision är att vara den södra porten till Stockholms skärgård och en motor för tillväxt på Södertörn. Vi ska erbjuda mångfald i boende och livsmiljöer i våra levande kommundelar, landsbygd och skärgård med en pulserande stadskärna som den centrala mötesplatsen. Haninge ska även bedriva ett aktivt miljö- och klimatarbete samtidigt som näringslivet expanderar.

Den ekologiska hållbarheten förbättras genom att vi hushåller med värdefull jordbruksmark och natur och främst planerar för en sammanhållen bebyggelse och en väl utbyggd kollektivtrafik, där utvecklingen av Haninges regionala stadskärna är central. Vi skapar förutsättningar för en miljövänligare livsstil genom att i planeringen utgå från behoven hos gående och cyklister.

Den sociala hållbarheten förbättras genom att vi planerar för en växande befolkning som ges större möjligheter att själva påverka sina liv. Detta gör vi genom att skapa blandade områden med hög tillgänglighet och ett tillräckligt utbud och variation av bostäder och arbetsplatser, attraktiva mötesplatser och satsningar inom utbildning, kultur, fritid, idrott och omsorg.

Den ekonomiska hållbarheten förbättras genom att vi utvecklar attraktiva och levande boende- och livsmiljöer i staden, i tätorten, på landsbygden och i skärgården. Ett nära samarbete mellan företag och utbildning och aktiv markplanering stödjer ett växande näringsliv med stor mångfald.

### Mål och planeringsinriktningar

Fem planeringsinriktningar beskriver hur kommunen ska utvecklas fram till år 2030 och med utblick mot år 2050. Under varje planeringsinriktning finns mål som förtydligar vilken utveckling som avses.

Korta avstånd, goda kollektivtrafikförbindelser och möjligheten att både arbeta och bo i kommunen kan bidra till ökad attraktivitet och locka nya invånare till kommunen (Hållbarhetsbedömning, s. 106)



### Haninge erbjuder det attraktiva och hållbara boendet

Bostäder och arbetsplatser är integrerade och det finns inga barriärer mellan verksamhetsområden, bostadsområden och kommundelar

Invånarna kan skapa sig det boende som stämmer överens med deras behov genom blandade, tillgängliga boendeformer och upplåtelseformer.

Bebyggelseutvecklingen sker i huvudsak nära befintlig infrastruktur, och skapar underlag för samhällsservice, handel och kollektivtrafik.

Attraktivt boende finns såväl i tätorten, som på landsbygden och i skärgården.

Tillgängligheten till natur, parker och vatten är god.

### Haninge ger de stora möjligheterna för näringsliv och lärande

Vårt växande näringslivs behov möts genom strategisk markanvisning och planläggning.

Det finns ett nära samarbete mellan näringsliv, offentlig sektor, forskning/utveckling och skola.

Olika branscher växer i kluster för ökad tillväxt.

Våra kommundelar är levande med lokal handel och service.

Vi tillvaratar Haninges potential inom besöksnäringen, areella näringar och närproduktion.

Haninge erbjuder trygga, attraktiva och tillgängliga förskolor och skolor för alla.

### Haninge arbetar för minskad påverkan samt ökad anpassning inom klimat- och miljöområdet

Den biologiska mångfalden och kvalitén på våra vatten och sjöar är god.

Kollektivtrafiken är tät och i tätorterna är det lätt att gå och cykla.

Användningen av förnyelsebar energi är hög i kommunen.

Planeringen och byggandet är hållbart både vad avser områden, material, tekniska lösningar och produktion.

Vi har kvar vårt öppna landskap och den värdefulla jordbruksmarken.

### Haninge har hög tillgänglighet och erbjuder attraktiva miljöer och mötesplatser

Skärgården är lättillgänglig med goda kommunikationer och infrastruktur.

Det finns hållbara trafiklösningar i alla kommundelar.

Våra levande parkmiljöer och bostadsområden är attraktiva mötesplatser för människor.

Haninge är en framträdande kultur-, fritids- och idrottskommun med hög tillgänglighet till möteslokaler, anläggningar och rekreationsområden.

Våra unika kulturmiljöer är väl bevarade och utvecklade som populära besöksmål.

### Haninge är en motor för tillväxt i regionen

Den regionala stadskärnan med sina goda kommunikationer är en central mötesplats för ett stort omland. Stadskärnan karakteriseras av täta kvarter och en närhet till arbetsplatser, handel, utbildning, service, kultur och nöjen. Här finns aktiviteter både dag- och kvällstid.

En stark utveckling sker längs stråket Globen-Haninge-Norvik, och Tvärförbindelse Södertörn.

Förbindelserna mellan stadskärnorna Haninge och Flemingsberg samt till Stockholm och övriga regionen är mycket goda.

Haninge är en viktig aktör i Östersjöregionen.

# Mark- och vattenanvändning

Hela Stockholmsregionen växer och så även Haninge som förväntas öka sin befolkning till drygt 105 000 invånare år 2030 förutsatt att regionen fortsätter växa. För att kunna erbjuda attraktiva hem åt dessa nya Haningebor behöver vi fram till dess bygga minst 9 000 nya bostäder i en utbyggnadstakt om minst 600 bostäder per år.

I det här kapitlet beskrivs generella riktlinjer, övergripande utbyggnadsstrategier och den markanvändning som de leder till. Detaljerad information ges för geografiskt avgränsade förtättningszoner, för stadsbygd och för kust, skärgård och landsbygd.

Fram till år 2030 föreslås att kommunens utveckling främst sker i stationsnära tätorter där det går att få en effektiv markanvändning. I översiktsplanen benämns dessa tätorter som förtättningszoner och i kartorna framgår vilken täthet den framtida stadsbygden föreslås få. Dessutom kan en viss ny bebyggelse tillkomma i övriga befintliga tätortsområden och på landsbygden eller i kust- och skärgårdsmiljöer.

Av kommunens arkitekturprogram framgår att ny bebyggelse ska förhålla sig till sin omgivning och bygga vidare på de befintliga kvaliteter och förutsättningar som finns på platsen. Samtidigt är det viktigt att ny

## GENERELLA RIKTLINJER FÖR UTBYGGNAD I HANINGE KOMMUN

- Vid planläggning eftersträvas en funktionsblandning av bostäder, kommersiell och offentlig service samt arbetsplatser. Särskilt viktigt är att planera för service och arbetsplatser i områden som domineras av bostäder.
- All ny bebyggelse såväl inom som utom tätorten lokaliseras i direkt anslutning till befintlig. Inom tätorten eftersträvas förtätning med hög grad av funktionsblandning. Utanför tätorten tillkommer bebyggelse i huvudsak i anslutning till befintlig bebyggelse med förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning.

bebyggelse även visar på sin tid och utvecklar nya värden, exempelvis ett levande folkliv i tätorten eller ny kollektivtrafik utanför tätorten.

Eftersom vi eftersträvar funktionsblandade tätorter prioriteras de funktioner som det råder brist på i den befintliga bebyggelsen för att på sikt uppnå en hållbar tätort.

## UTBYGGNADSSTRATEGIER

Kommunen har formulerat fyra utbyggnadsstrategier för bebyggelseutvecklingen, med utgångspunkt i översiktsplanens mål- och planeringsriktningar. De presenteras till höger. Utbyggnadsstrategi 1–3 behandlar utbyggnad i prioriterade stadsmiljöer medan strategi 4 gäller framtida utbyggnad på landsbygden, vid kusten och i skärgården.

### 1. Prioritera en utbyggnad i regionala stadskärnan inom 1 200 meter från resecentrum.

Den första strategin är att främst lägga ny bebyggelse inom 1 200 meter från resecentrum i den regionala stadskärnan. Där är det möjligt att bygga 5 000–10 000 lägenheter längs huvudgatorna. I dag separerar huvudgatorna, och marken längs dem, stadsdelarna från varandra. Genom att bygga längs huvudgatorna kan vi öka trivselen, använda marken mer effektivt, knyta ihop stadsdelarna och stärka den regionala stadskärnans underlag för lokal handel och stadsliv. Det är framför allt i den utpekade regionala

stadskärnan som serviceunderlaget kan bli tillräckligt stort för att en betydande lokal service ska kunna växa fram. En utveckling av den regionala stadskärnan gynnar också övriga kommundelar eftersom Handen då kommer kunna erbjuda ett varierat utbud av handel, service och kultur i kommunen.

Med en förtätning längs gatorna kan vi också skapa mer levande och tryggare gångstråk mellan stadsdelarna, särskilt som en utbyggnad kan leda till en gatuumvandling som gör stadsmiljön mer attraktiv

för gående och cyklisterna. En genomtänkt stadsutveckling kan också gynna ekologiska värden genom att förstärka eller skapa gröna och blåa ytor och stråk eller genom att anlägga olika former av mångfunktionella ytor. En förtätning inom bostadsområdena kan erbjuda fler attraktiva butikslägen i kollektivtrafiknära lägen och på så sätt stärka utbudet av lokal service. Innan en förtätning planeras behöver vistelseytorna och mötesplatser kartläggas tillsammans med de boende.

### 2. Bygg i stationsnära områden och längs med pendeltågsspåret.

Andra strategin gäller att bygga nära, inom 1 200 meter övriga pendeltågsstationer och längs pendelspåret. Där finns stora ytor där utbyggnad är möjlig. Detta skulle stärka det lokala serviceunderlaget och ge möjlighet till arbetspendling

med kollektivtrafik. Utöver de potentiella utbyggnadsytorna längs huvudgatorna och i bostadsområdena finns även stora ytor längs spårområdena som är möjliga att bygga. Genom sitt kollektivtrafiknära läge är nybyggnation på dessa platser i

första hand attraktivt för verksamheter. Det går dock att samordna utbyggnaden av verksamhetslokaler och bostäder så att verksamheter hamnar mot spåret och fungerar som bullerskydd för bostäder på andra sidan gatan.

### 3. Förtäta utmed huvudgator och i centrumnära lägen i Vendelsö och Brandbergen.

Kommundelarna Vendelsö och Brandbergen har inte direkt närhet till en pendeltågsstation men i stället god kollektivtrafikförsörjning med bussar till både Handen, Tyresö, Nacka och Stock-

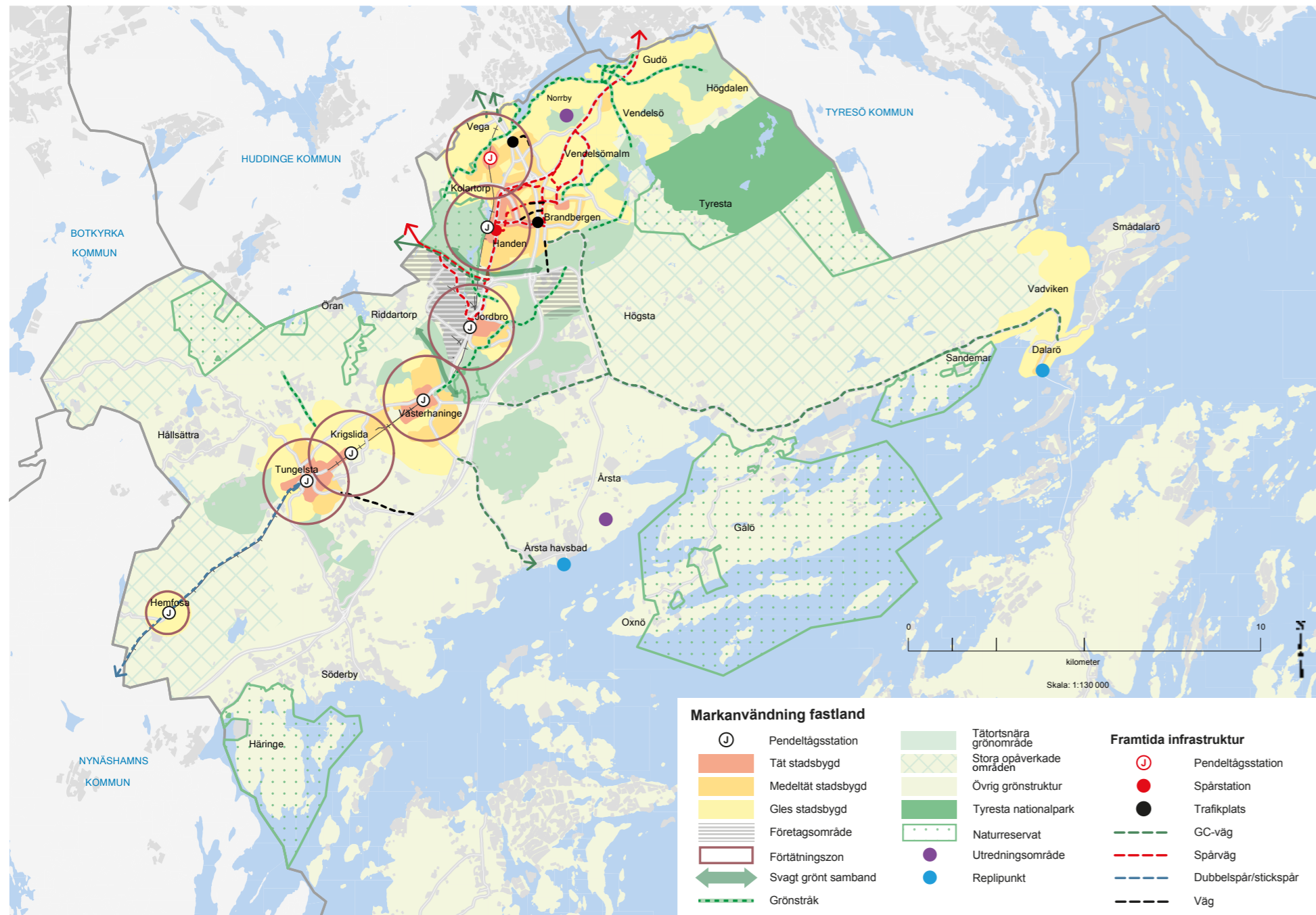
holm. Den tredje strategin är att i dessa kommundelar förtäta bebyggelsen utmed huvudgatorna och i närheten av kommundelscentrumen.

### 4. Berika landsbygd och skärgård vid befintlig bebyggelse och kollektivtrafik.

Fjärde strategin går ut på att berika kommunens landsbygds- och skärgårdsmiljöer genom utbyggnad. Dessa områden är attraktiva boendemiljöer till stor del tack vare sina befintliga värden, så en viss utbyggnad kan främja kommunens mål om att kunna erbjuda attraktivt boende och

levande handel och service på landsbygd och i skärgården. Kust- och skärgårdsområdets värden ska värnas och berikas på ett sätt som bidrar till områdenas utveckling. Utbyggnaden sker därför i anslutning till befintlig bebyggelse och i områden med förutsättningar för hållbara resor

med kollektivtrafik. I lägen där det går att bygga både flerbostadshus och småhus prioriteras flerbostadshus eftersom de tar mindre mark i anspråk per boende, och samtidigt ryms fler personer vilket ökar underlaget till kollektivtrafiken.



## MARKANVÄNDNINGSKARTA

Markanvändningskartan visar en önskad målbild för Haninge kommuns mark- och vattenanvändning år 2030, och med utblick mot år 2050. Målbildens ytor och markerade infrastruktursträckningar är översiktligt redovisade och ska inte tolkas som exakta. Mer detaljerade ställningstaganden görs i nästa steg i planeringen. Det finns två markanvändningskartor, en för fastlandet och en för kust och skärgård. Nedan ges förklaringar till hur kartorna ska läsas och tolkas.

### Stadsbygd och landsbygd

Stadsbygd är ett begrepp som bäst förstås i relation till sin motsats, landsbygd. I stadsbygden finns bostäder, verksamheter, gator, grönområden, rekreationsområden och andra funktioner som tillhör en stad, ett samhälle eller en tätort. På markanvändningskartan markeras önskad målbild för stadsbygden med röd, orange och gul färg enligt illustrationerna nedan. Utanför stadsbygden finns landsbygden. På vissa ställen är gränsen mellan stad och land skarp, och på andra håll är den mer diffus.



De olika färgerna för stadsbygd anger önskad täthet, och den ska jämföras både med nuläget och med de omgivande områdena. Färgerna anger därmed dels var kommunen vill se mer bebyggelse och dels i vilken grad. Ställningstagandet utgår i första hand från närheten till kollektivtrafik, men också från en värdering av olika platser förutsättningar och behov.

Täthet är ett begrepp som inom planering kan definieras på flera sätt och syfta på olika aspekter – befolkning, bebyggelsekaraktär, exploateringsgrad, höjd på hus, hur mycket mark som tas i anspråk och så vidare. Här använder vi medvetet begreppet utan att göra någon specifik definition. Tät och medeltät stadsbygd kommer att se olika ut i olika stadsdelar, och exakt hur avgörs i nästa steg i planeringen när fler behov och intressen ska vägas mot varandra. Gles stadsbygd innebär att den ska förbli glesare än den medeltäta eller den täta – men det är fortfarande stadsbygd och inte landsbygd.

### Ny bebyggelse på Ornö



Inom den lilaskrafferade markeringen på Ornö vill kommunen ge utrymme för mindre komplettering med nya bostäder. Det kan röra sig om enstaka bygglovsförfrågningar eller projekt med flera bostäder åt gången som kräver detaljplan. Alla lägen inom markeringen är dock inte lämpliga för nya bostäder och kommunen kommer att pröva varje fall i relation till de restriktioner som finns. Den nya bebyggelsens placering behöver också harmoniera med kulturmiljön och landskapet. Inom vissa fritidshusområden ska kommunen underlätta omvandling till åretrunboende genom att underlätta för utbyggnad av gemensamma vatten- och avloppsanläggningar och ta fram nya detaljplaner.

### Utredningsområde



Det finns två utredningsområden på markanvändningskartan, norr om Årsta havsbad och i Norrbyskogen. Markeringen visar att det finns intresse för att utveckla dessa områden med bland annat ny bebyggelse, men att ytterligare utredningar är nödvändiga för att kunna bedöma områdenas lämplighet och avgränsning.

### Tätortsnära grönområden



Dessa grönområden ligger nära stadsbygden och ska främst utvecklas för att bli mer tillgängliga "aktivitetsrum" med plats för längre promenader, skidåkning, motion och andra uteaktiviteter. Även sjöarna och stränderna ska göras mer tillgängliga.

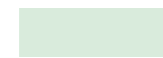
Utvecklingen ska inte försämra det befintliga jordbrukets villkor och den ska ta hänsyn till natur- och kulturmiljöerna. Kommunen är mycket restriktiv till ny bebyggelse inom de tätortsnära grönområdena.

## Stora opåverkade områden



Begreppet kommer från Miljöbalkens 3 kapitel 2 § och avser större mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Dessa områden kan emellertid innehålla någon typ av påverkan. Stora opåverkade områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påverka områdets karaktär.

## Övrig grönstruktur



Naturområden som inte är ianspråktagna av annat än enstaka hus och anläggningar. De är inte i sin helhet utpekade som värdefulla men kan dock vara detta i vissa delar. För mer detaljerad information om kommunens naturvärden se Naturvårdsplanen. De är dock att betrakta som områden inom vilka det inte föreslås exploatering.

## Ny spårväg



Haninge kommun verkar för att Spårväg Syd förlängs från Flemingsberg vidare till Haninge. Några tänkbara sträckningar finns redovisade i markanvändningskartan och strukturkartorna.

## Replipunkt



Replipunkter är viktiga regionala länkar i skärgårdstrafiken. Var och en utgör en väl fungerande knutpunkt för resande och godstransporter mellan fastlandet och kärnöarna. Replipunkterna ska möjliggöra dagliga arbets- och skolresor samt resor över dagen till och från kommuncentrum under vardagar året runt.

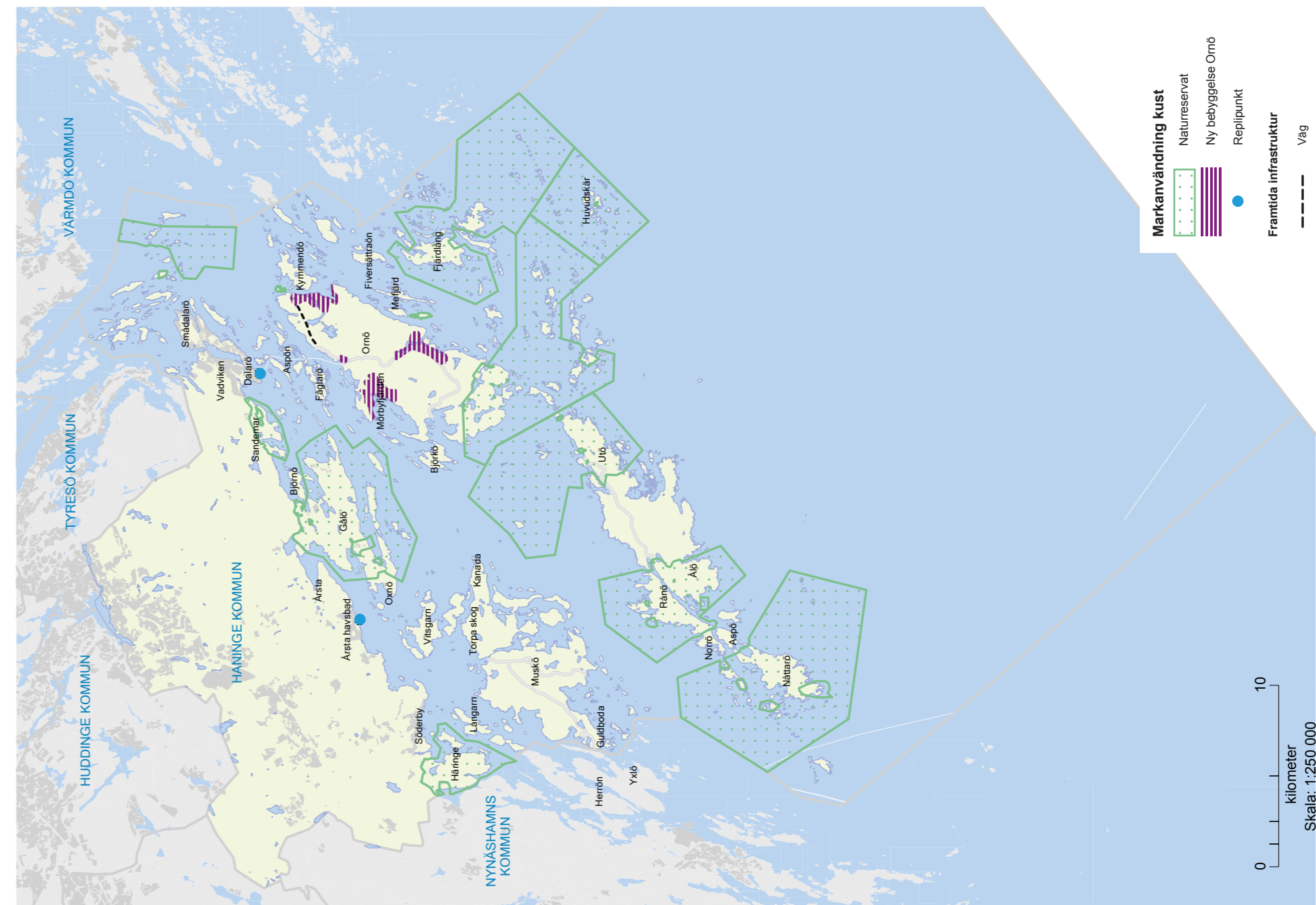
## Grönstråk



Vi har markerat viktiga gröna samband i områden med förändringstryck, i eller nära stadsbygden, vid vägar och järnvägar. Det gäller smala stråk mellan grönområden som behövs för att skapa en sammanhängande grönstruktur. Grönstråken får inte byggas bort, men i vissa fall är de gröna sambanden svaga eller rent av nästan obefintliga. Här behöver vi arbeta mer aktivt med att knyta ihop olika grönområden och överbygga barriärer.

## Förtätningszoner och strukturkartor



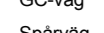
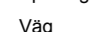

I enlighet med utbyggnadsstrategierna föreslår kommunen att den huvudsakliga utbyggnaden fram till år 2030, och med utblick mot 2050, sker vid Haninges pendeltågsstationer. Dessa områden kallas för förtätningszoner och inkluderar ett område inom 1 200 meters radie från stationerna Vega, Handen, Jordbro, Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta och ett område inom 600 meters radie från stationen Hemfosa. Till respektive förtätningszon finns en strukturkarta som visar en mer detaljerad målbild än markanvändningskartan. Strukturkartorna innehåller en redovisning av grönstrukturen, framtida infrastruktur och utvecklingsområden i form av tät, medeltät och gles stadsbygd. Strukturkartor redovisas i avsnitten för respektive område.







## Strukturkarta - Vega

	Planerad park
	Parkmark
	Naturresevat
	Grönstråk
	Övrig grönstruktur

## Framtida infrastruktur

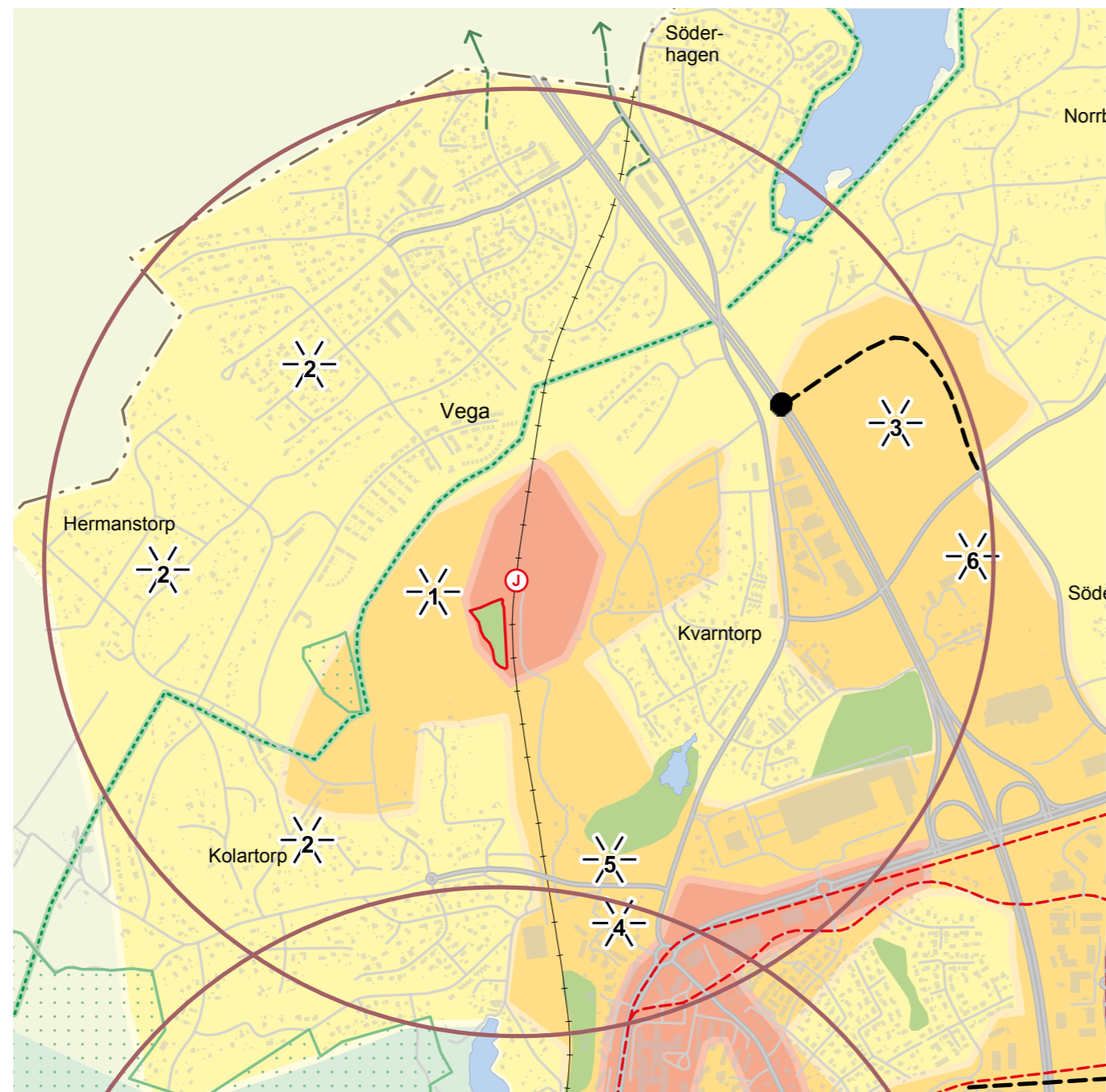
	Pendeltågsstation
	Trafikplats
	GC-väg
	Spårväg
	Väg

## Utvecklingsområden

	Förtättningszon
	Tät stadsbygd
	Medeltät stadsbygd
	Gles stadsbygd

## 1. Ny stadsdel i Vega

När Vega byggs ut ges förutsättningar för en levande stadsdel genom tydliga och promenadvänliga torg- och gaturum, sammanhängande bebyggelse längs gatorna och ett gatuliv som i centrum berikas av verksamheter och service. Förutom bostäder får Vega även ny service, nya verksamheter och ett nytt kommunalsentrum. Boendemiljön anpassas efter den nya tidens behov. Hållbarhet står i centrum och det kommer vara möjligt för boende att vara både klimatsmarta och ekonomiska på samma gång. Det grönstråk som finns i Vega tas under utbyggnaden tillvara genom att det flätas in i bebyggelsestrukturen. Vid planläggningen bevaras och utvecklas även gröna stråk och entréer ut till större ströv- och närreklamationsområden såsom Hanveden, Rudan och Drevviken. Utbyggnaden kommer att öka närheten till bostadsnära park eftersom en ny kommunalpark planeras i Vega.



## VEGA

Vega ligger i norra delen av Haninge och växte fram på 1940-talet när fritidshus byggdes i området. Idag ingår Vega, tillsammans med Handen, i Haninges regionala stadskärna. Här kommer den största delen av Haninges bebyggelseutveckling ske fram till år 2030. Vega får en helt ny stadsdel med drygt 3 000 nya bostäder och över 10 000 invånare.

Vega får även en ny pendeltågsstation och trafikplats. När den nya stadsdelen växer fram prioriteras gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik framför biltrafiken. De nya trafiklösningarna ger människor möjlighet att resa smidigt och tryggt oavsett färdmedel. Kombinationen väg och järnväg kommer binda samman regionens trafiksystem samtidigt som den avlastar trafikflödet.

I Vega ligger Kolaratorps naturreservat med så kallade jättegrytor. Här finns även naturvärden av länsintresse i form av gamla, friska och torra barrskogar. Dessa ska bevaras och göras tillgängliga från de nya bostadsområdena.

## Utvecklingsområden

Utvecklingsområdena i Vega ger förutsättningar för att utveckla en ny och attraktiv stadsdel med god arkitektur som harmoniserar med landskapet. De skapar också möjlighet till förtätning i de äldre fritidshusområdena ska kunna förtätas.

## 2. Möjlighet till förtätning och permanentboende

I Hermanstorp och Kolaratorp detaljplanläggs fritidshusområdena för att det ska bli möjligt att förtäta dem med bostäder, bygga ut kommunalt vatten och avlopp och förbättra vägstandarden. Områdenas karaktär ska dock behållas trots förtätningen.

## 3. Bättre tillgänglighet för företagsområde

I samband med utbyggnaden av Vega och den nya trafikplatsen vid väg 73 kommer Kvarntorps arbetsplatsområde och Norrby gårde att få ett

mer attraktivt kommunikationsläge för verksamheter och handel. Därför föreslår kommunen att Norrby gårdes framtida markanvändning utreds vidare i syfte att skapa förutsättningar för nya verksamheter där. Vid en sådan utbyggnad är dagvattenhantering en särskilt viktig fråga eftersom gårdet naturligt renar och fördröjer dagvattenflödet. Eftersom området även utgör en entré till Haninge ska planeringen och exploateringen ske med stor omsorg.

## 4. Förändring mellan Handen och Vega

På sikt är ambitionen att Handen och Vega ska växa ihop med ny bebyggelse för att kommundelarna tillsammans ska bli en regional stadskärna. I området mellan Gettorsvägen och Kolaratorps Allé kan nya utbyggnadsytor utredas med syftet att förändra markanvändningen för att möjliggöra för utbyggnad av bostäder och service.

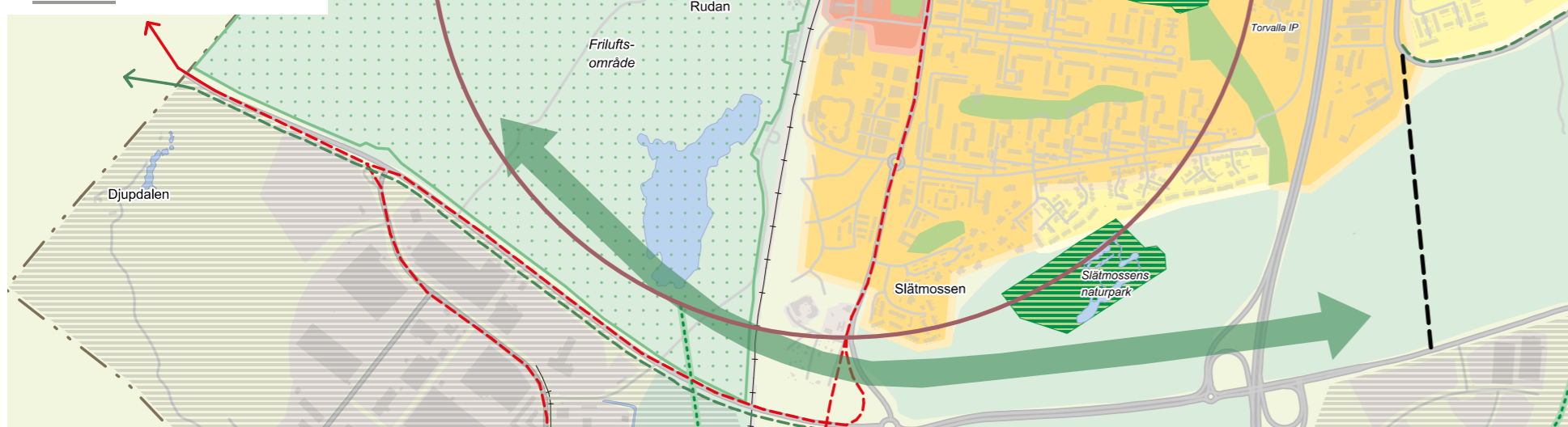
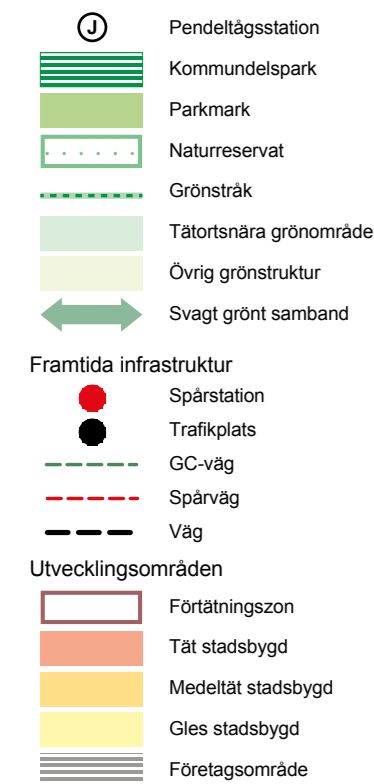
## 5. Ny bebyggelse utmed Kolaratorps Allé

För att förbättra kopplingen mellan Vega och Handen kan exploatering utredas norr om Kolaratorps Allé. En exploatering här skulle ge Vega en tydligare och mer stadsmässig koppling till Handen och Port 73 via Kolaratorps Allé.

## 6. Utvidgad stadsbygd i Söderby

I samband med att en regional stadskärna utvecklas ska Vega och Handen successivt växa ihop med såväl ny stadsbebyggelse som nya kopplingar för främst gående och cyklister. Som en del av detta bör det utredas hur området i västra Söderby mellan väg 73, Torfastleden och Söderbyleden kan utvecklas för att bli en del av den regionala stadskärnan. Området har närhet till handel och dagligvaror vid Port 73, och boende i Söderby har redan i dag tillgång till goda bussförbindelser. När pendeltågsstationen i Vega öppnar kommer de boende även att kunna använda den.

## Strukturkarta - Handen



## HANDEN

Handen är centralort i Haninge kommun. Under 1950- och 60-talet byggdes Handen ut från ett område med villor och fritidshus till ett rättbebyggt samhälle. Handen ingår tillsammans med Vega i en av Stockholms läns utpekade regionala stadskärnor, och en stor del av kommunens bebyggelseutveckling kommer den närmaste tiden att ske i Handen. Utbyggnaden beskrivs i detalj i nästa kapitel som fokuserar på utvecklingen av den regionala stadskärnan. Det finns dock två utvecklingsområden: centrala Handen och Handens industriområde.

## Utvecklingsområden

## 1. Centrala Handen

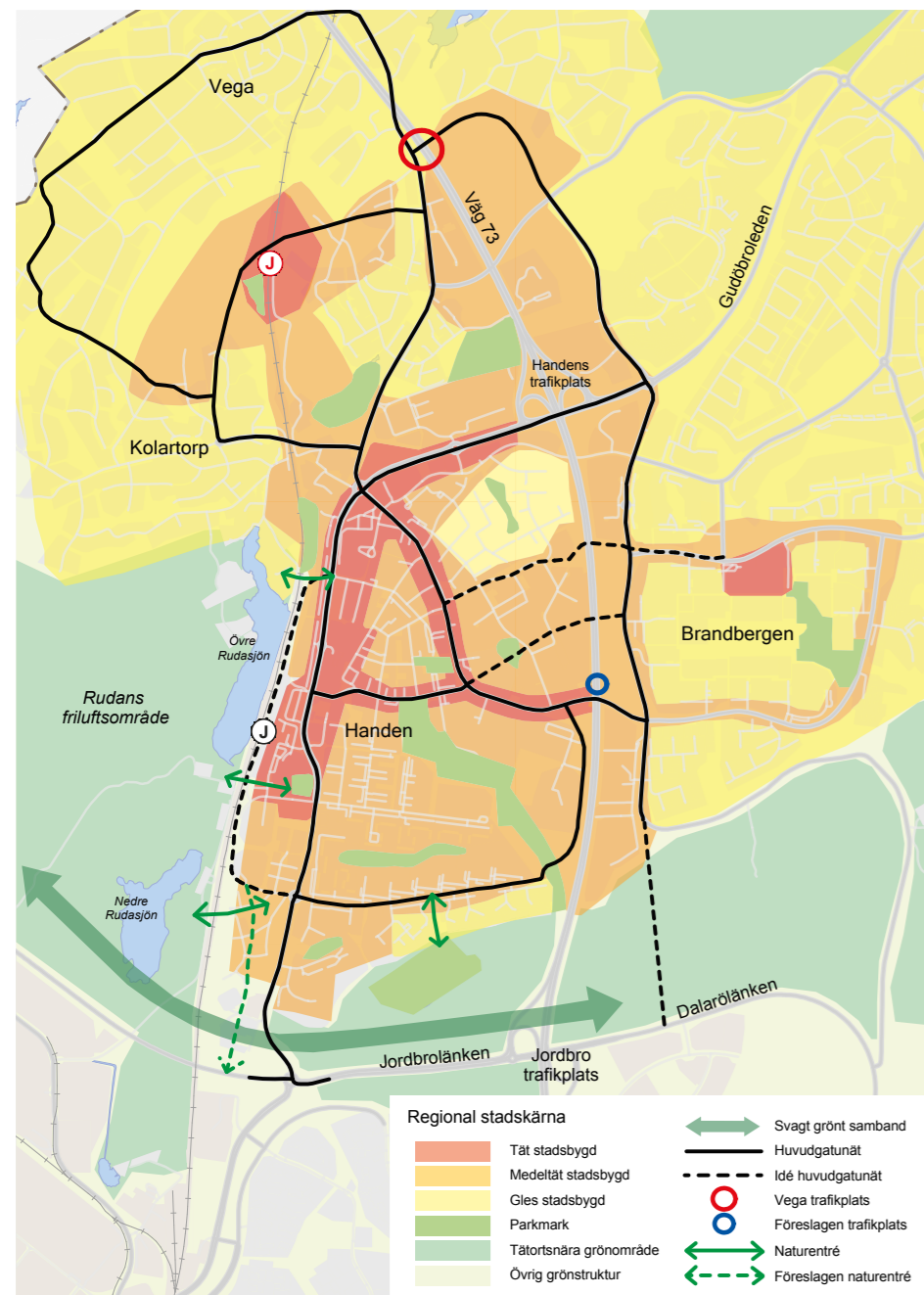
Här utvecklas den regionala stadskärnan som beskrivs i nästa kapitel. Området kommer på sikt byggas ut med cirka 7 000 nya bostäder samt verksamheter, service och kulturutbud.

## 2. Handens industriområde

På lång sikt är ambitionen att omvandla Handens industriområde genom att komplettera området med bostadsbebyggelse



Hanigeterrassen. Bild: Semrén Månsson.



## REGIONALA STADSKÄRNAN HANINGE

Stockholm växer med målsättningen att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. För att den utvecklingen ska vara hållbar arbetar regionen för att skapa en tät och flerkärnig stadsregion. Det betyder att tillväxten i befolkning och företag ska koncentreras till åtta platser runt innerstaden (RUF 2010). På så sätt används marken mer effektivt och förutsättningar skapas för bättre service, mer kollektivtrafik och större utbud på nära håll i hela länet. Som en utpekad regional stadskärna ska Haninge utvecklas till en trygg stadsmiljö som är attraktiv för boende och verksamheter i hela södra Stockholmsregionen.

### En tät och intressant stadskärna

Haninge ska utvecklas till en stadskärna på gränsen mellan natur och storstad. Visionen är att den regionala stadskärnan Haninge ska vara en central mötesplats och drivande kraft för en långsiktigt hållbar utveckling i södra Stockholmsregionen. Utmaningen består i att utveckla och förtäta stadskärnan till en levande stad där dagens och morgondagens boende, verksamma och besökare kan känna sig hemma och leva det goda livet.

Handen domineras i dag av flerbostadshus byggda från 1950-talet och framåt. Bebyggelsestrukturen präglas därmed av efterkrigstidens stadsbyggnadsideal med gles lamellhusbebyggelse som ofta är placerad mellan grönska och parkeringsytor. Förtätningen i stadskärnan innebär en kraftig befolkningstillväxt, på sikt en fördubbling av folkmängden, vilket ger goda förutsättningar för ett levande stadsliv. För detta krävs också attraktiva offentliga rum där människor vill vistas.

Stadsutvecklingen utgår naturligt från den mest centrala delen av Handen där Poseidons torg utgör en självklar mötesplats och mittpunkt. Här finns den regionala stadskärnans centrumområde som ska bli en tydlig målpunkt i vår del av regionen. För att fylla en sådan funktion ges området en ny urban struktur med offentliga rum som tydliggör Handens identitet som stadskärna. Pendeltågsstationen och Haningeterassen är tillsammans en av entréerna till kommunen och ska utvecklas

för att på ett bättre sätt välkomna boende, verksamma och besökare till Haninge. Till centrumområdet tillkommer också ny handel som placeras i bottenvåningen på ny bebyggelse.

En bärande princip för stadsutvecklingen är att omvandla Handens storskaliga gatumiljöer till promenadvänliga stråk med potential för handel, service och nöjen. Genom att nyttja marken effektivare och bygga längs gatorna kan stadskärnan förtätas samtidigt som de gröna gårds- och parkmiljöerna behålls och utvecklas. På några ställen skapas nya gator för att göra stadsstrukturen mer sammanhängande. På lång sikt är även ambitionen att Handen och Brandbergen länkas samman. Ny bebyggelse i stadskärnan ska få en varierad utformning för att skapa blandade och livfulla stadsmiljöer.

I framtiden Handen ska det finnas mötesplatser där boende och besökare, unga och gamla kan träffas, vistas och utföra sina ärenden och aktiviteter. Mötesplatserna görs attraktiva, trygga och inbjudande genom omsorgsfull utformning där konst integreras i stadsplaneringen.

### Kollektivtrafik

När den regionala stadskärnan växer blir den en viktig knutpunkt i både Haninge och regionen, och då behövs bättre kollektivtrafikförbindelser med omlandet. Trafikförvaltningens stamnätplan föreslår en stombusslinje mellan Täby och Tyresö som bland annat skulle trafikera Tvärförbindelse Södertörn och fortsätta genom Handen på Nynäsvägen och längs Gudöbroleden genom Vendelsö vidare mot Tyresö. Detta förslag måste beaktas i den fortsatta fysiska planeringen av stadskärnan.

Kommunen vill även att Spårväg Syd ska förlängas till Handen från Flemingsberg i Huddinge. I en första etapp kan det bli aktuellt att utreda en lösning med Bus Rapid Transit (BRT). På kartan över Trafik och kommunikationer, i avsnittet "Bebyggelsens funktioner", samt på strukturkartan för Handen har potentiella framtida spårwegskorridorer markerats ut.

### En levande handel

Med en stor befolkningstillväxt i stadskärnan skapas förutsättningar för en rik och varierad detaljhandel som lockar besökare och skapar naturliga mötesplatser. Kommunens två stora handelsplatser, området vid Handens trafikplats och Haninge centrum, ligger båda i den regionala stadskärnan. Handelsplatserna kompletteras i dag varandra med ett differentierat handelsutbud och skillnaderna dem emellan bör finnas kvar och förstärkas.

En växande detaljhandel, ett ökat utbud av kultur och nöjen samt nya attraktiva stadsmiljöer kan bidra till att göra stadskärnan till en mötesplats i regionen, tillsammans med. För att lyckas med detta behöver utvecklingen fokuseras till centrumområdet där pendeltågsstationen, Poseidons torg, kulturhuset och området kring Haninge centrum har goda möjligheter att utvecklas till en levande stad.

Den regionala stadskärnan ska fungera som ett komplement till centrala Stockholm och upplevas som en levande och trygg stad, och då är det viktigt att det finns ett levande folkliv såväl dagtid som kvällstid. Kvällsöppna verksamheter såsom gym, biljard, bowling, restauranger, barer, caféer, pubar, biograf, bingo och kulturhus ska därför samlas i stadskärnans centrumområde.

### Ett näringsliv i utveckling

Stadskärnan behöver företag från olika branscher, både stora och små företag som vill växa och utvecklas långsiktigt i kommunen. För att vara ett attraktivt alternativ för näringslivet behöver stadskärnan erbjuda ett varierat utbud av lokaler och en väl fungerande infrastruktur för anställda, kunder och besökare. Då går det också att tillgodose invånarnas efterfrågan på aktiviteter, varor och tjänster för såväl vardag som fritid. Att skapa attraktiva stadsmiljöer och offentliga rum är därför viktigt för näringslivets utveckling.



Närheten mellan Haninges och Flemingsbergs regionala stadskärnor ger goda möjligheter till samverkan för att attrahera nya företag. Handens företagsområde ska omvandlas successivt mot mindre störande verksamheter. Västra delen av företagsområdet som ligger närmast Haninge centrum föreslås få en blandad stadsmiljö där bostäder och verksamheter kan integreras, medan övriga delar av området närmare väg 73 behålls som ett verksamhetsområde för tjänsteföretag eller lättare industri som är mindre transportintensiv eller störande. Fredriksgymnasiets stora område frigörs när skolan flyttar. Genom att även flytta bussdepån skulle hela västra delen av Handens industriområde kunna utvecklas.

### Unikt läge nära naturen

Den regionala stadskärnan har ett unikt läge nära Hanvedenkilen och Rudans naturreservat. Naturen är en stor del av Handens identitet och den är närvarande i stadsmiljön. Även i framtiden är det viktigt att erbjuda både ett levande stadsliv och ett rikt friluftsliv, och för att ta tillvara den här möjligheten behöver stadsmiljön och naturen flätas samman i stadskärnan. Rudan kan exempelvis göras mer tillgängligt för boende och besökare genom nya kopplingar över järnvägen. Även fasaderna mot naturen är viktiga för att skapa bättre visuella samband.

I Handen finns två parker som ingår i kommunens parkplan: Eskilsparken och Brageparken. När stadskärnan förtätas behövs flera nya kvartersparker för att hela stadskärnan ska få tillgång till parker och dagvattenhantering, samtidigt som de ekologiska sambanden stärks.

I kommunens parkstråksanalys anges ytor som kan utvecklas till kvartersparker. Folkparken vid gamla Folkets hus är ett exempel.

### Trafik och parkering

Med en fördubblad befolkning i den förtätade stadskärnan ökar trycket på vägnätet, både lokalt och på Nynäsvägens in- och utfarter. För att hantera den ökade trafiken behöver gatunätet på sikt bli mer sammanhängande och mer promenad- och cykelvänligt än vad det är i dag. Det nya gatunätet kommer att ge gående, cyklister och bilister en större rörelsefrihet. Detta bidrar till att fler människor kan röra sig på Handens gator; folklivet ökar och med det tryggheten, särskilt kvällstid. Det nya gatunätet kommer även att sprida trafiken på fler gator och minska trycket på Nynäsvägen.

När Handen förtätas för att få mer sammanhållna och attraktiva stadsmiljöer kommer bland annat parkeringsytor att tas i anspråk. Dessa parkeringar måste delvis ersättas eftersom fler kommer att röra sig i stadskärnan. Nya parkeringar ska byggas mer yteffektivt, exempelvis som underjordiska garage eller väl gestaltade parkeringshus med möjlighet till lokaler i gatuplan. Parkeringsutrymmena kan byggas gemensamt för flera fastighetsägare och lokaliseras gärna nära andra målpunkter såsom arbetsplatser, butiker och service för att i möjligaste mån minska bilanvändningen i vardagen.

Avsikten är att skapa en förtätad stadsmiljö i centrala delen av stadskärnan som erbjuder mycket goda möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt. Detta är tänkt att attrahera nya boende som inte behöver ha bil samt stimulera andra till ett minskat bilanvändande och på sikt minskat behov av bil och parkering. Denna förändring är viktig för att kunna hantera trafiken i stadskärnan i framtiden. Dessutom utformas mer

levande stadsmiljöer som främjar gående och cyklister framför bilister, samtidigt som en tät stadskärna ökar befolkningsunderlaget och gör det möjligt att utöka kollektivtrafiken.

#### RIKTLINJER

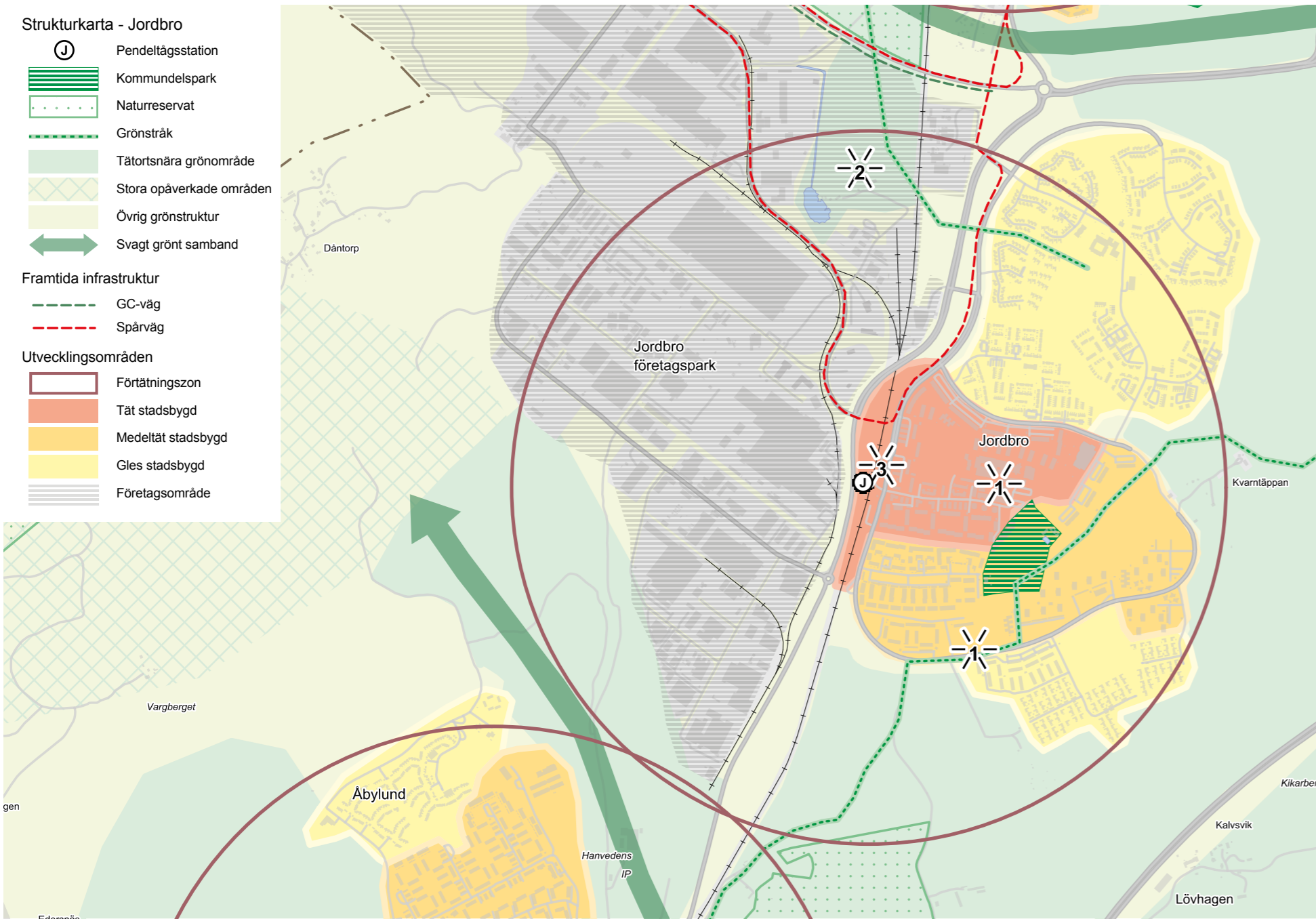
- Haninges regionala stadskärna utvecklas för att bli en central mötesplats för invånare, besökare och företag i södra Stockholmsregionen.
- Förtätning sker huvudsakligen längs med gatorna på outnyttjad mark och parkeringsytor för att skapa en mer sammanhållen stadsmiljö. Parkering sker främst i parkeringshus och garage.
- Ett mer sammanhängande gatunät med promenadvänliga gator utvecklas för att knyta samman stadsmiljön. Bebyggelse vid strategiska platser och stråk utformas med lokaler i bottenvåning.
- Centrala Handen med Poseidons torg, Haninge centrum, kulturhuset och pendeltågsstationen utgör stadskärnans centrumområde. Här formas en ny urban struktur med offentliga rum som tydliggör Handens identitet som stadskärna och mötesplats.
- Arbetsplatser som passar i en tät stadsmiljö, exempelvis tjänste- och kunskapsintensiva företag prioriteras för att skapa en funktionsblandad stadskärna.
- Sambanden och tillgängligheten till omgivande stadsdelar och Rudans friluftsområde stärks. På sikt byggs Handen ihop med Brandbergen och Vega.
- Dagvattenfördröjande åtgärder planeras för omhändertagande av dagvatten så väl som för estetisk gestaltning.



Tyréns (2013) Parkstråksanalys Haninge.



- Strukturkarta - Jordbro**
-  Pendeltågsstation
  -  Kommunalspark
  -  Naturreservat
  -  Grönstråk
  -  Tätortsnära grönområde
  -  Stora opåverkade områden
  -  Övrig grönstruktur
  -  Svagt grönt samband
- Framtida infrastruktur**
-  GC-väg
  -  Spårväg
- Utvecklingsområden**
-  Förtätningsszon
  -  Tät stadsbygd
  -  Medeltät stadsbygd
  -  Gles stadsbygd
  -  Företagsområde



## JORDBRO

Jordbro ligger strax söder om Handen och byggdes ut på 1960- och 70-talet med en tydlig uppdelning av området: företagspark väster om Nynäsbanan och bostadsområden i öster.

Jordbro centrum har ett stort upptagningsområde om företagsparken räknas in. Centrumet behöver utvecklas för att vara attraktivt och locka såväl boende som verksamma i området. Kundunderlaget kan stärkas med fler bostäder men också genom bättre gång- och cykelvägar mellan bostadsområdena och företagsparken.

Det finns ett grönstråk mellan Jordbro och Rudans friluftsområde och grönområdet mellan bostadsbebyggelsen och väg 73 (Nynäsvägen), inklusive Kvarntäppans gård, och det utgör ett mycket värdefullt tätortsnära grönområde för de boende i Jordbro. Söder om Jordbro ligger Jordbro gravfält och naturreservatet Gullringskärrer som båda omfattas av skydd mot exploatering.

### Utvecklingsområden

I västra Jordbro är det svårt att utveckla bebyggelsen i pendeltågsnära läge på grund av företagsområdet. I Jordbro föreslås i första hand satsningar på sociala aspekter av hållbarhet och på att skapa attraktiva gång- och cykelstråk. Följande områden har pekats ut som utvecklingsområden för ny bebyggelse.

#### 1. Levande bostadsområden i Jordbro

Framtida förtätning är främst aktuell i den befintliga bebyggelsen i centrala Jordbro, i den norra delen av Hurtigs park och längs Nynäsbanan. Utvecklingsområden finns även längs Södra Jordbrovägen där det vore intressant att utreda möjligheten för ny bebyggelse. Strax söder om Jordbro finns ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården.

#### 2. Jordbro företagsområde

Jordbro företagspark omfattar (cirka/mer än) 250 hektar planlagd industrimark och är ett av Stockholmregionens största arbetsplatsområden. Här finns cirka 200 företag och 4 000 arbetsplatser. De dominerande verksamheterna är lager, distribution och tillverkning. Området har också ett stort antal mindre företag inom industri, verkstad och transporter.

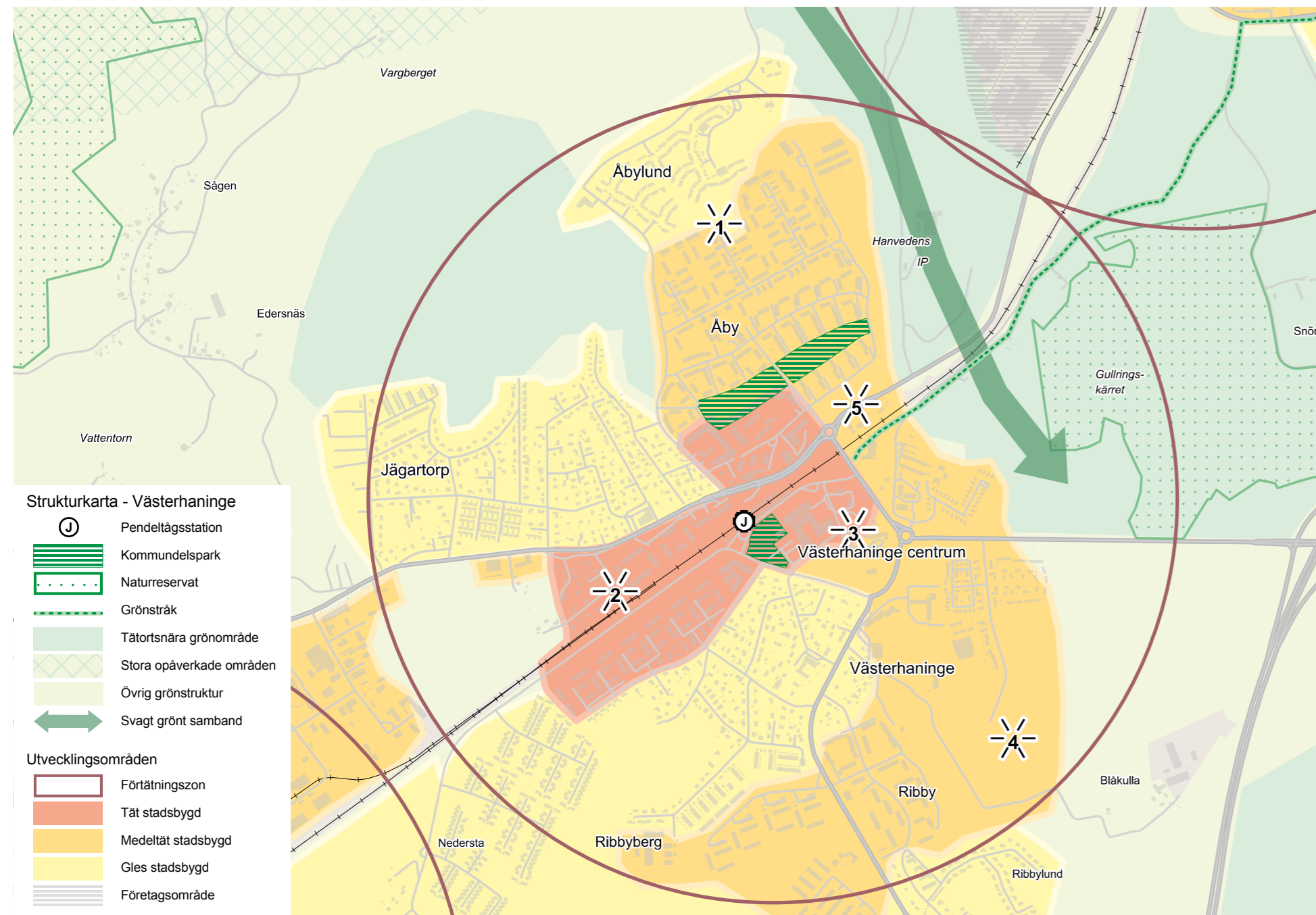
Företagsparken ligger strategiskt vid Nynäsbanan, Tvärförbindelse Södertörn och Nynäsvägen med förbindelse till E4/E20 och väg 73. Området är försörjt med stickspår på järnvägen som ansluter till ett tiotal fastigheter. Framtida utvidgning av företagsparken sker i dess nordvästra och nordöstra delar, se karta.

Delar av företagsparken ligger i skyddsområdet för kommunens reservvattentäkt Hanveden och utveckling sker med hänsyn till detta.

Förtätning med mer verksamhet kan vara möjlig på vissa outnyttjade ytor i företagsområdet, och i planen föreslås utvidgning på två platser. I den nordvästra delen kan det dock bli en konflikt med riksintresse för friluftslivet, och utvidgningen i öster riskerar att stå i konflikt med den regionala grönstrukturen.

#### 3. Nytt sammanbindande gång- och cykelstråk

För att öka möjligheten att röra sig mellan företagsparken och Jordbros bostadsområden samt centrum föreslår vi att kopplingen förbi Nynäsvägen och Nynäsbanan utvecklas till ett tillgängligt, tryggt och attraktivt gång- och cykelstråk. På båda sidorna bör miljön utformas för att inbjuda till passage.



## VÄSTERHANINGE

Småstaden Västerhaninge ligger en halvtimmes resväg från centrala Stockholm och växte främst fram under 1960-, 70- och 80-talet. Närheten till den regionala stadskärnan och till goda kommunikationer gör denna kommun del intressant för framtida bebyggelseutveckling, främst i form av förtätning.

En ökad befolkning i Västerhaninge kommer att öka efterfrågan på kollektivtrafik och därmed kraven på tätare pendeltågstrurer. När kollektivtrafiken utvecklas ska stationsområdet erbjuda goda anslutningsmöjligheter mellan buss och pendeltåg. Behovet av infartsparkeringar för både cykel som bil ska också beaktas.

Tungelstavägen och järnvägen utgör en barriär mellan Västerhaninges norra delar och centrum. För att överbrygga den ska möjligheterna att bygga broar och ljusa, breda och inbjudande tunnlar prövas. Det är också strategiskt viktigt att stärka gång- och cykelvägarna mot Hanveden, Jordbro, Handen, Tungelsta och Årsta havsbad.

I Västerhaninge finns stor tillgång till natur och strövområden, men de kan bli mer tillgängliga. Grönområdet norr om Jägartorp och väster om Åby är värdefullt och ska skyddas. Den gröna korridoren öster om Åby, gränsande till Hanvedens idrottsplats, är också ett viktigt grönstråk och en spridningskorridor för växt- och djurliv mellan Hanveden och området runt Gullringskärret. Den ska därför värnas.

### Utvecklingsområden

Ytterligare bebyggelse i Västerhaninge ska planeras centralt och i kollektivtrafikhäna lägen, främst intill befintlig bebyggelse. Tanken är att få en tätare småstadsstruktur och då är det särskilt viktigt med bostadsnära grönområden, parker och torg eftersom det råder brist på detta.

#### 1. Förtätning i Åbylund

I Åbylunds bostadsområde och centrala Åby bör möjligheten att förtäta med flerbostadshus prövas utmed huvudgatorna och längs vägar som i dag endast har bebyggelse på ena sidan.

#### 2. Kollektivtrafikhäna bostäder i väst

I väst finns ett centrumnära och kollektivtrafikhäna läge som är attraktivt för bostäder. I dag finns både flerbostadshus och småhus men närheten till pendeltågsstationen innebär att flerbostadshus bör prövas i hela det markerade området. Nya flerbostadshus behöver placeras och utformas så att de harmoniserar med den befintliga småhusbebyggelsen.

#### 3. Centrumnära bostäder och utvecklad service

I Västerhaninge centrum ska småstadskaraktären förstärkas genom att bygga tät stadsbygd. Området ska kompletteras med flerbostadshus, verksamheter, parker och torg. För de centrala delarna av Västerhaninge finns sedan tidigare ett utvecklingsprogram som mer detaljerat beskriver delar av den föreslagna utvecklingen. Ett ökat antal boende i de centrala delarna av Västerhaninge skapar också underlag för ett större utbud av handel och service. En sådan utveckling stärker stads- och kvällslivet och därmed Västerhaninges identitet som en levande småstad. Centrumparken ska fortsätta att utvecklas som park.

#### 4. Fortsatt utveckling i Ribby

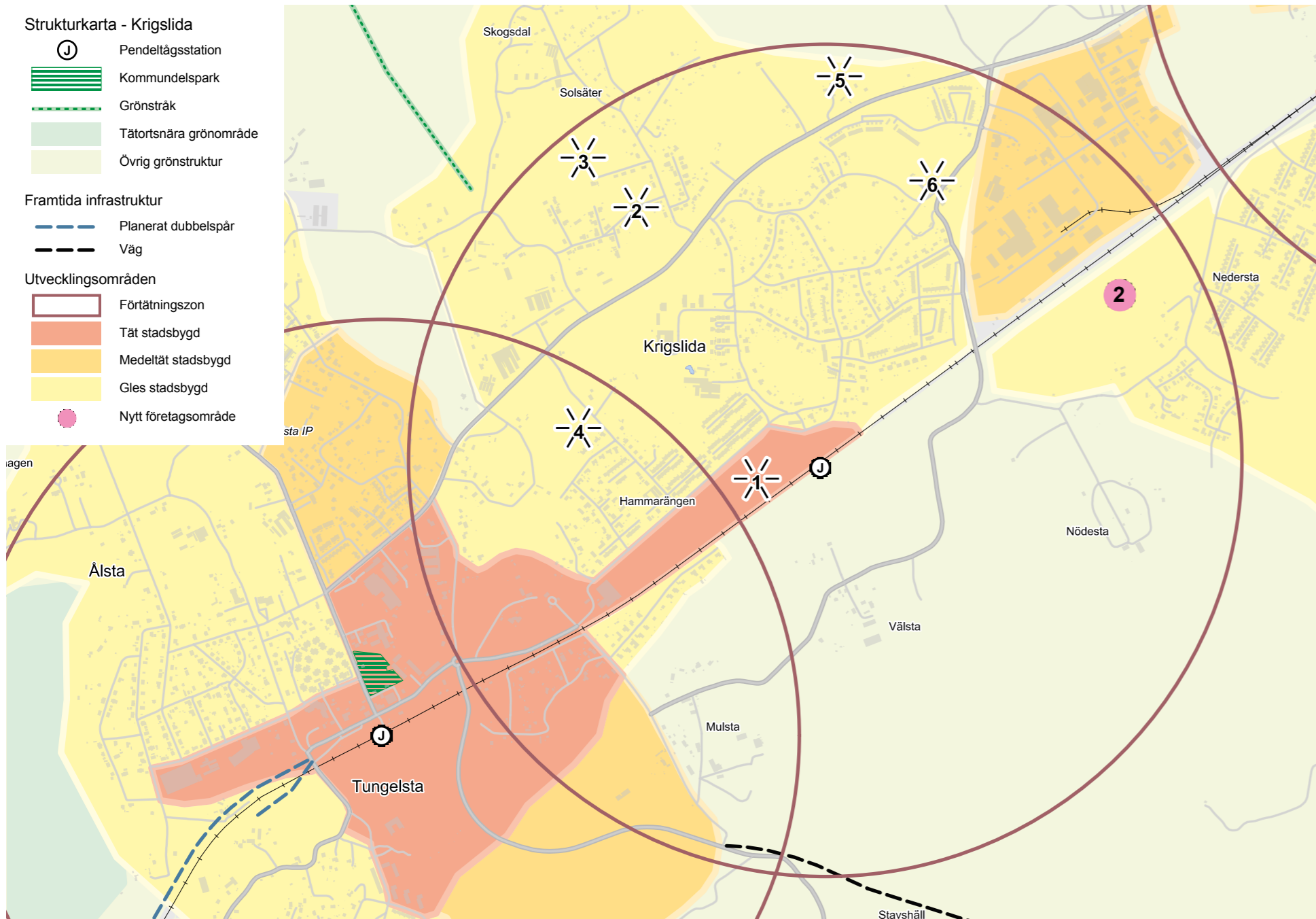
Förändringen av Ribby ängar, från jordbruksmark till bostadsområde, föreslås fortsätta med målbilden att skapa en medeltät stadsbygd. Det görs med ytterligare bostadsbebyggelse. För att öka förutsättningarna för framtida kollektivtrafik föreslås ny infrastruktur som kopplar ihop de nya bostadsområdena vid Ribby ängar med Blåkullavägen.

#### 5. Nya bostäder och verksamheter i Åby

Öster om Åbyrondellen föreslås att ny mark tas i anspråk för att bygga bostäder och verksamheter och skapa en medeltät stadsbygd. Marken ligger nära centrum, och en utveckling här skulle vara positiv genom att bostadsområdet Åby kopplas ihop med Västerhaninge centrum.



Västerhaninge utvecklingsprogram antogs 10 december 2012 och beskriver kommunens långsiktiga vision för hur Västerhaninge bör utvecklas i framtiden. Programmet följs årligen upp av kommunstyrelsen.



## KRIGSLIDA

Krigslida ligger söder om Västerhaninge och ses ofta som en del av Tungelsta även om området historiskt har tillhört Västerhaninge socken. Från Krigslida station är det cirka 800 meter till Håga industriområde. Pendeltägsstationen är av stort värde för de boende i området och ger goda möjligheter för framtida bebyggelseutveckling här. På södra sidan av pendeltägsstationen breder ett småbrutet jordbrukslandskap ut sig mellan kuperade skogspartier och åkerholmar. Mulsta gård, Nedersta gård och Välsta gård ligger mitt i detta landskap och bidrar till att hålla markerna öppna. Dessa hagmarker utgör hörnstenar för den biologiska mångfalden i denna jordbruksbygd. Därför finns inget område söder om Krigslida station utpekad för utveckling av bostäder. Vid en eventuell framtida prövning av bebyggelse inom området måste betydande hänsyn visas till både den biologiska mångfalden och till jordbruket. Vid exploatering i Krigslida ska närheten till bostadsnära park-, natur- och promenadområden särskilt beaktas.

### Utvecklingsområden

Krigslida är ett bostadsområde med tillgång till service i Tungelsta centrum. Tack vare pendeltägsstationen finns potential att använda marken mer effektivt genom att utveckla bebyggelsen med mer bostäder, service och verksamheter. Förtätningsszonerna för Krigslida och Tungelsta överlappar till viss del, så vissa utvecklingsområden beskrivs i kapitlet om Tungelsta. Numrerade områden i strukturkartan visar vilka områden som beskrivs här.

#### 1. Stationsnära bebyggelsepotential

Norr om Krigslida pendeltägsstation finns mark som länge varit detaljplanerad för trädgårdsbruk. Med nuvarande och framtida bostadsbehov vore det bättre att nyttja detta kollektivtrafikhäna läge för ny bebyggelse med såväl bostäder som verksamheter. För att förbättra Krigslidas förbindelser till Tungelsta centrum föreslås att flerbostadshus prioriteras framför småhus.

#### 2. Förtätning vid Solsättersvägen

I bostadsområdet vid Stenrosvägen, Solsättersvägen och Ekingevägen finns mark som är lämpliga för ytterligare bostäder.

#### 3. Idé till fortsatt utveckling i Solsäter

I samband med en framtida förtätning runt Solsättersvägen föreslås även att angränsande naturmark i Solsäter utreds för eventuell bostadsbebyggelse.

#### 4. Bostadsidé vid Hagavägen

Utmed Hagavägen och Vinkelvägen finns mark som föreslås utredas för exploatering av bostäder, främst lägenheter.

#### 5. Exploatering utmed Tungelstavägen

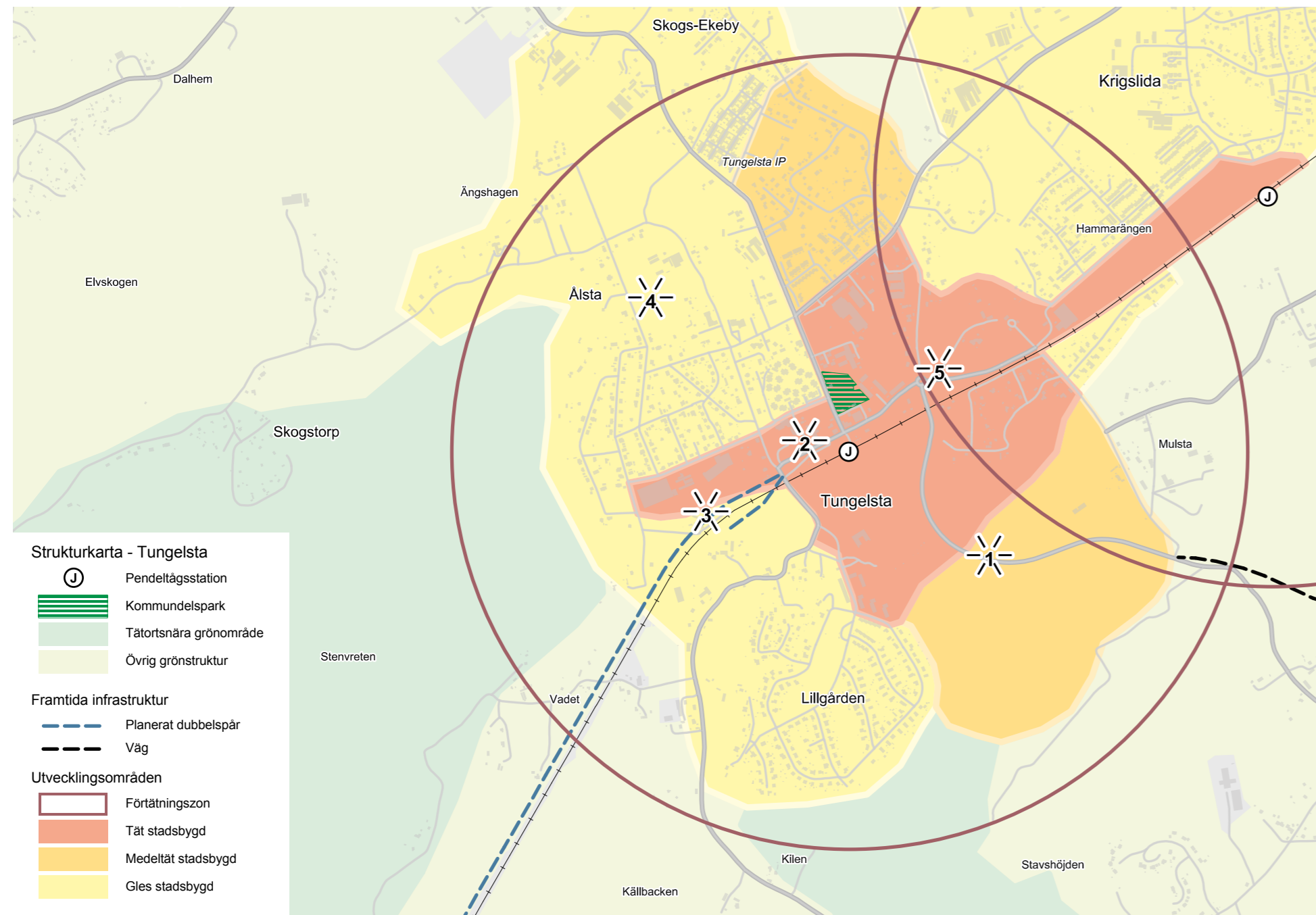
När åtgärder för att minska trafikbelastningen på Tungelstavägen har genomförts kommer det bli möjligt att vidareexploatera utmed vägen. Norr om Tungelstavägen finns markområden med god kollektivtrafikförbindelse med buss.

#### 6. Exploatering i Krigslida

Väster om Håga industriområde utmed Mulstavägen och Stenvägen föreslås att ny bostadsbebyggelse, främst lägenheter, utreds.

#### Håga industriområde (markerat med 2 i rosa prick)

Mellan Tungelstavägen (väg 257) och Nynäsbanan ligger Håga industriområde. Dominerande verksamheter är små och medelstora företag inom tillverkningsindustri, lager och distribution. I området finns också ett industrispår. I Håga föreslås att marken söder om Nynäsbanan och öster om det befintliga industriområdet utreds för att undersöka om den är lämplig för nya företagsetableringar. I det markerade området finns registrerade fasta fornlämningar.



## TUNGELSTA

Tungelsta har karaktären av en trädgårdsstad med småskalig bebyggelse och flera växthus. Här är landsbygden nära, och centralt i staden finns en trädgårdspark med odlingar, lekpark och växthus. Med dubbelspår på Nynäsbanan och närhet till den regionala stadskärnan finns det goda möjligheter att utveckla markanvändningen i Tungelsta.

Bullerstörningar är en problem på framför allt Tungelstavägen men även på Södertäljevägen. För att avlasta Tungelstavägen från trafik behöver Stavsvägen byggas om till en ny och större väg med anslutning till väg 73. På Tungelstavägen och Södertäljevägen behövs även åtgärder för att minska buller och vibrationer och för att öka trafiksäkerheten. Mark söder om Tungelsta station bör undanhållas från bebyggelseutveckling för att behålla möjligheten för Trafikverket att eventuellt bygga ett framtida vändspår på Nynäsbanan.

Väster och söder om Tungelsta finns stora tätortsnära grönområden och strövområden som är viktiga för de boende. Söder om Nynäsbanan ringlar sig Rocklösaån fram och den har ett strandskydd som beaktas vid framtida utveckling.

### Utvecklingsområden

Framtidsplanen är att stärka Tungelstas identitet som trädgårdsstad och därför är det viktigt att utveckla en tydlig centrumkärna med bostäder och verksamheter. För att inte ytterligare belasta Tungelstavägen kommer ny bebyggelse i första hand att placeras inom en radie av 600 meter från pendeltågsstationen, i väntan på ny Stavsväg till väg 73. Den största utbyggnadspotentialen finns söder om Nynäsbanan men på längre sikt finns även potential till ny bebyggelse längre bort från pendeltågsstationen.

Tungelsta delar till viss del utvecklingsområden med Krigslida. Numererade områden i strukturkartorna visar vilka området som beskrivs här och vilka som beskrivs i avsnittet om Krigslida. Det finns också ett utvecklingsprogram för Tungelsta med ytterligare förtydliganden av den föreslagna utvecklingen.

### 1. Expanderande trädgårdsstad i södra Tungelsta

Sydost om järnvägen växer ett nytt bostadsområde fram i form av medeltät stadsbebyggelse med drygt 1 000 nya bostäder. Närmast pendeltågsstationen byggs tätare stadsstruktur med flerbostadshus och längre bort från stationen byggs småhus. Boende i det nya bostadsområdet kommer, tack vare det spårstationsnära läget, att ha gångavstånd till befintlig kollektivtrafik och samtidigt ha nära till naturen.

### 2. Central förtätning mellan Kvarnvägen och Södertäljevägen

I kvarteret mellan Kvarnvägen och Södertäljevägen finns behov av och god möjlighet att föräta den befintliga bebyggelsen med bostäder, verksamheter och service som bidrar till att förtydliga centrumkärnan.

### 3. Kollektivtrafikhäna idéer i väst

Mellan Ålstavägen och Nynäsbanan finns förutsättning att utveckla nya kollektivtrafikhäna bostäder.

### 4. Möjlig utveckling vid växthusen

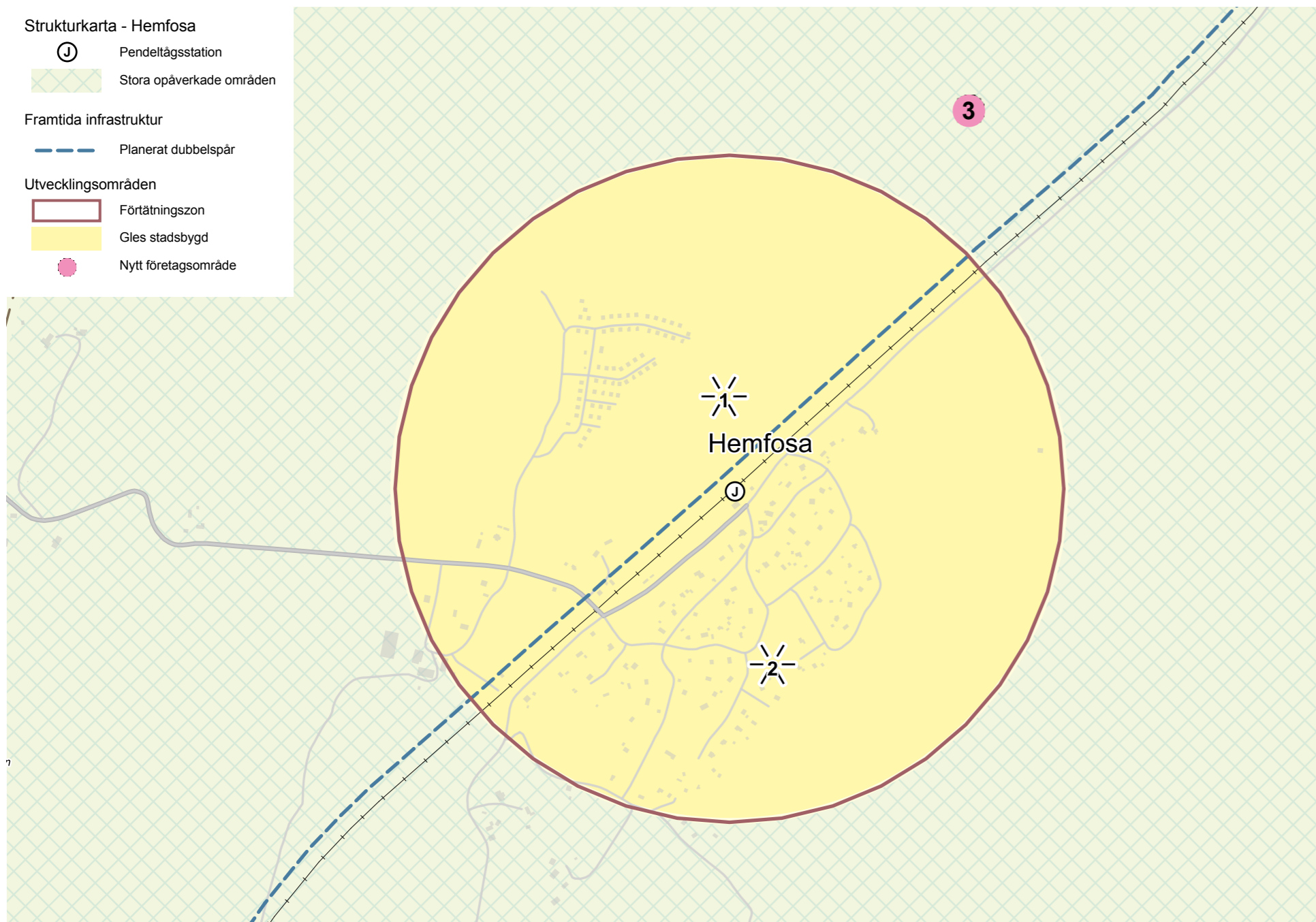
När en ny Stavsväg har anslutits till väg 73 finns möjlighet att utveckla de områden som ligger mer än 600 meter från centrumkärnan. Ny bebyggelse behöver utredas men kan innehålla både flerbostadshus och småhus.

### 5. Nybyggnadspotential vid Allévägen–Hammarbergsvägen

Området ligger nära pendeltågsstationen och det område där centrumkärnan ska förtydligas. Marken lämpar sig därför väl till framför allt centrumverksamheter men även till en kombination med bostäder.



Tungelsta utvecklingsprogram antogs 10 december 2012 och beskriver kommunens långsiktiga vision för hur Tungelsta bör utvecklas i framtiden. Programmet följs upp årligen av kommunstyrelsen.



## HEMFOSA

Hemfosa ligger i södra Haninge och har cirka 100 invånare. Bebyggelsen består främst av fritidshus och koloniträdgårdar men tack vare Hemfosas pendeltågsstation har området god tillgång till spårbundna kollektivtrafik. Väster om Nynäsbanan äger Haninge kommun stora obebyggda skogsmarker men utöver dessa finns även andra stora opåverkade områden. Norr om Nynäsbanan finns en nyckelbiotop med sumpskog och söder om spåren finns gamla barrskogar. Båda dessa områden är klassade som mycket höga naturvärden av länsintresse.

### Utvecklingsområden

Kommunens utbyggnadsstrategier innebär att framtida bebyggelse inte ska spridas ut i kommunen utan främst planeras i pendeltågsstationsnära lägen. Befolkningsstillväxten i regionen och i Haninge förväntas bli stor, och det behövs mark för nya bostäder och verksamheter. Hemfosa bör utredas vidare för dessa ändamål.

Strukturkartan för Hemfosa visar översiktligt var ny bebyggelse skulle kunna ske i form av förtätning och ny exploatering. Detta bedöms bli aktuellt först i den senare delen av översiktsplanens tidshorisont när det finns dubbelspår utbyggt på Nynäsbanan. De mest attraktiva utbyggnadsytorna finns närmast stationen och därför är förtätningssonen i Hemfosa endast 600 meter i radie till skillnad från övriga som är 1 200 meter.

#### 1. Bebyggelsepotential i Hemfosa

Det kollektivtrafiknära läget i Hemfosa behöver användas mer effektivt, med tanke på den prognostiserade befolkningsstillväxten i regionen och i Haninge samt behovet av tillgängliga och attraktiva bostadsmiljöer. Av markanvändningskartan framgår att målbilden för Hemfosa är så kallad gles stadsbygd, vilket innebär en blandad bebyggelse med permanentbostäder, service och handel. Närmast pendeltågsstationen föreslås en tätare bebyggelse med flerbostadshus och mindre verksamhetsloka-

ler. Längre bort från stationen bör Hemfosas lantliga karaktär behållas samtidigt som det ges möjlighet till glesare bostadsbebyggelse i småhus.

Utvecklingen av Hemfosa skulle kräva ny infrastruktur i form av vägar och vatten- och avloppsledningar, men den skulle också ge ett större resandeunderlag för Hemfosas pendeltågsstation och ett större kundunderlag för kommunal och kommersiell service i området.

#### 2. Möjliggör förtätning i östra Hemfosa

I detta kollektivtrafiknära läge föreslås detaljplaneläggning av befintlig bebyggelse för att möjliggöra för permanentboende, förtätning och förbättringar av gång-, cykel- och bilvägar.

#### Idé till nytt företagsområde (markerat med 3 i rosa prick)

I och med utbyggnaden av hamnen i Norvik (Nynäshamn) kommer mer företagsmark att efterfrågas utmed hela sträckan mellan Nynäshamn och Stockholm. I kombination med det växande behovet av nya arbetstillfällen i Haninge behövs ny mark för företagsetableringar. Av den anledningen föreslår vi att marken norr om Hemfosa utreds för att se om den är lämplig för industri och lättare eller skrymmande verksamheter samt för transportintensiva verksamheter och större logistik. En sådan utbyggnad kräver vidare utredningar av bland annat infrastruktur för att säkra tillgängligheten till området.

## ÖVRIG STADSBYGD

I detta avsnitt beskrivs förslagen som rör den befintliga stadsbygden utanför förtätningszonerna. Hit hör Norrby, Vendelsö-Gudö, Vendelsö-malm, Brandbergen och Dalarö.

### Norrby

Norrby började byggas ut på 1930-talet och är i dag ett glest fritidshus- och villaområde som gränsar till Drevviken i norr. Allt fler har dock valt att bosätta sig här, vilket har medfört att området nu successivt omvandlas till permanentboende. Det innebär exempelvis utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp, gång- och cykelvägar och viss kompletteringsbebyggelse.

Omvandlingen medför också att vi behöver säkerställa en god dagvattenhantering eftersom Drevviken inte får belastas med ytterligare orenat dagvatten. Till följd av klimatförändringar kan vi också förvänta oss att vattennivåerna i Drevviken kommer att höjas. Ny bebyggelse behöver därför lokaliseras utanför områden som riskerar att översvämmas.

Dagvattenhantering är en särskilt viktig fråga för Norrby gårde som redan i dag tidvis fungerar som en våtmark som naturligt fördröjer och renar dagvattenflödet från bland annat Norrby, Brandbergen, väg 73 och den nya trafikplatsen i Vega. Framtida exploatering av Norrby gårde bör även fortsättningsvis planeras så att dagvattenflödet kan fördröjas och renas inom området.

Utbyggnad av vägar, VA och ny bebyggelse förutsätts ske med stor hänsyn till områdets natursköna karaktär, så att väsentliga grönstråk och grönområden i anslutning till bebyggelsen görs mer tillgängliga. Delar av Norrbyskogen kommer beröras av utbyggnaden.

Närheten och tillgängligheten till Drevviken är en tillgång för både boende i Norrby och för hela kommunen. Denna kvalitet ska bevaras och utvecklas vid framtida planläggning, exempelvis med en strandpromenad.

I väster gränsar Norrby till väg 73, som är en primärväg för farligt gods. Det och eventuella störningar i form av buller och vibrationer beaktas vid utbyggnad i området.

I takt med att Norrby omvandlas till permanentboenden kommer efterfrågan på lekplatser att öka. Dagens fritidshusbebyggelse saknar lättillgängliga parkområden och i samband med planläggning och förtätning uppmärksammas därför särskilt möjligheten att bygga fler lekplatser och att göra den tätortsnära naturen mer tillgänglig.

### Utredningsområde Norrbyskogen

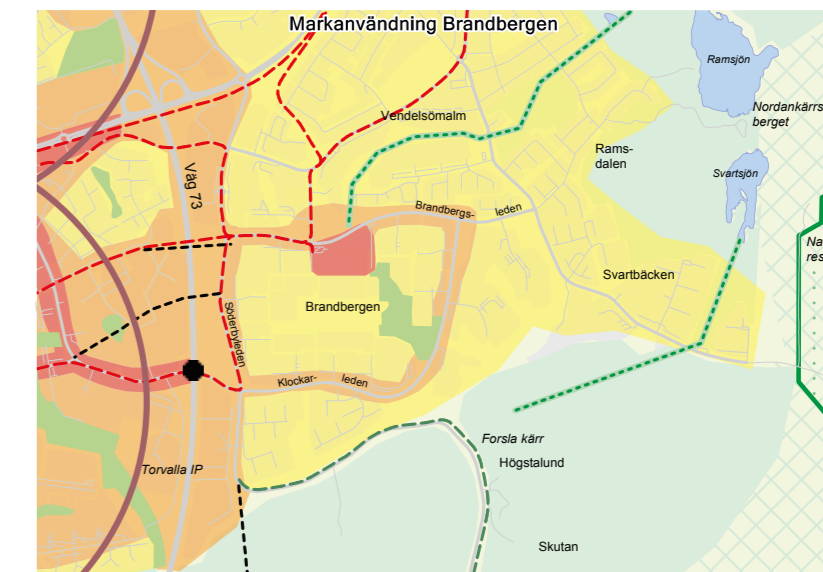
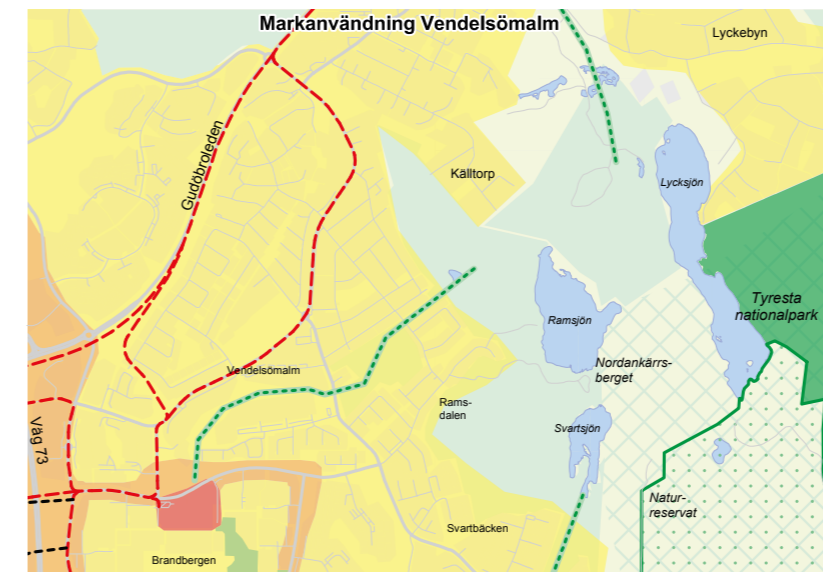
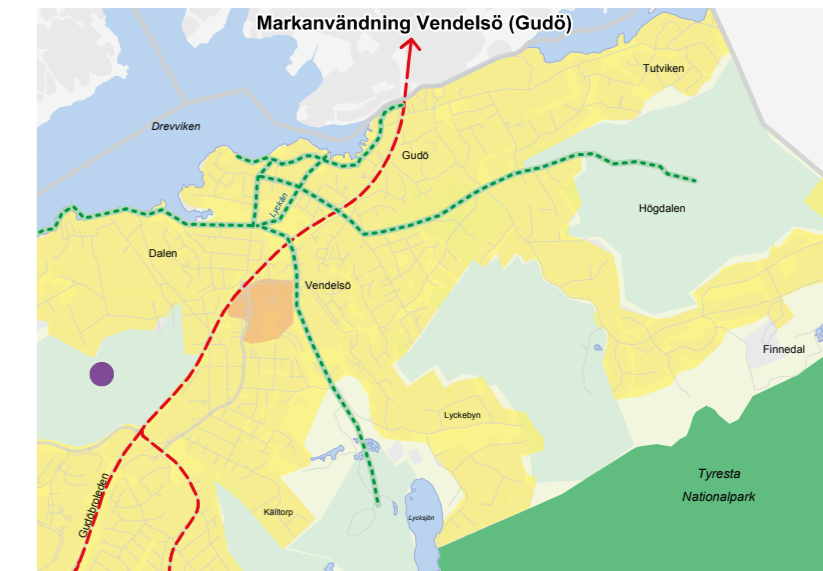
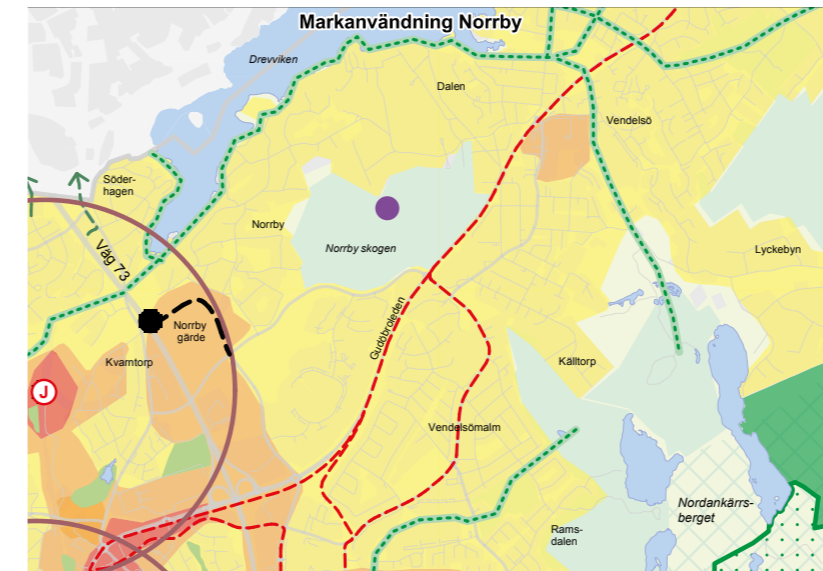
Norrbyskogen ligger i Norrbys östra del och är ett viktigt närreklamationsområde för Norrbyborna med naturvärden som i ett länsperspektiv är mycket höga. Skogsstyrelsen har identifierat ett antal nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt inom området.

Norrbyskogen har pekats ut som ett så kallat utredningsområde. Syftet är att utreda vilken utveckling som är lämplig för att öka möjligheterna till attraktivt boende och för att både boende och allmänhet ska få större tillgänglighet till Norrbyskogen. Utredningen får visa vilka förutsättningar och utvecklingsmöjligheter som finns utöver det som föreslås i det pågående detaljplanarbetet med Norrby.<sup>3</sup> Eventuellt kan delar av skogen exploateras samtidigt som den tillgängliggörs och de mest värdefulla delarna bevaras. I utredningsarbetet ingår även att utreda om hela eller delar av Norrbyskogen kan skyddas enligt miljöbalken.

### Vendelsö-Gudö

Vendelsö ligger i norra delen av kommunen och gränsar till Tyresö kommun och Drevviken i norr. Området Sågen består av flerbostadshus som främst är byggda under 1950- till 70-talet. I övrigt består bebyggelsen av villor och radhus samt fritidshus i Gudö.

Vid förtätning anpassas ny bebyggelse till Vendelsös befintliga karaktär och byggs inte högre än fyra våningar. Den redan blandade bebyggelsen



Vendelsö utvecklingsprogram antogs 2008 och belyser möjligheterna för bebyggelseutveckling i Vendelsö.

i Vendelsö innebär att vi även i fortsättningen stävar efter att blanda bostadstyper och upplåtelseformer eftersträvas.

I Vendelsö är det nära till Tyresta nationalpark med stora upplevelsevärden som ger lugn och ro. De delar som gränsar mot nationalparken skyddas därför från exploatering som riskerar att störa den upplevelsen. Mellan befintlig bebyggelse och nationalparken, från Högdalen till Lyckebyn, får ingen ny bostadsbebyggelse tillkomma som minskar dagens och framtidens möjligheter att ta sig ut i naturen. Anläggningar i syfte att skapa nya entréer till Tyresta ses dock som positivt.

Befintliga enskilda avlopp ska i framtiden anslutas till kommunalt avlopp för att skydda Vendelsös sjöar. Föreorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp till vattendrag för att inte förvärra tillståndet i Drevviken. Dagvattenproblemen i området kring Lillängsvägen är speciellt svåra eftersom området ligger i en topografisk sänka.

Liksom i Norrby kan vi förvänta oss höjda vattennivåer i Drevviken. Dessutom finns översvämningsproblem längs Lyckån mellan Drevviken och Gudöbroleden. Området kring Lyckån bör således behållas obebyggt och reserveras som översvämningsområden eller dagvattenpark.

### Vendelsömalm

Vendelsömalm ligger i nordöstra Haninge och avgränsas i nordväst av Gudöbroleden, i söder av Brandbergen och i öster av stora ströv- och naturområden med flera fina badsjöar i anslutning till Tyresta nationalpark.

Bebyggelsen består i huvudsak av villor, kedjehus och radhus från 1960- och 70-talen. Flest flerbostadshus finns i kommunandelens södra del, söder om Vendelsömalmsvägen mot Brandbergen.

I Vendelsömalm planerar vi inga större förtätningar utan värnar om befintliga miljöer som tillför kvalitet till området. Följande områden ska därför bevaras:

- grönområdet i dalgången mellan Vendelsömalm och Vendelsö
- grönstråket bestående av Eriksbergsparken via skogsområdet söder om Lisebergsvägen och vidare norr om Ramskogsvägen
- ströv- och närrekreationsområdena runt Ramsjön och Svartsjön, däribland Nordankärrsberget och skogspartiet söder om Ramsdalen
- grönstråket som förbinder Svartsjön med Forsla kärr samt området öster om bebyggelsen i Svartbäcken, gränsande till naturreservatet Tyresta nationalpark

### Brandbergen

Brandbergen ligger i höjd med Handen öster om väg 73. I takt med att den regionala stadskärnan i Handen och Vega växer är det viktigt att beakta den fysiska och upplevda kopplingen till Brandbergen.

Brandbergen består i de centrala delarna av flerbostadshus med blandade upplåtelseformer medan bebyggelsen runtom består av rad- och småhusområden. I väster ligger två företagsbyar med kontor, hantverk, försäljning och företag i motorbranschen. Brandbergen har även ett lokalt centrum som erbjuder både kommersiell och offentlig service.

Närheten till Tyresta nationalpark, naturreservat och andra naturområden uppskattas av Brandbergsborna.

I Brandbergen finns möjlighet att komplettera bebyggelsen med både bostäder, verksamheter och ny infrastruktur. Den långsiktiga utvecklingen bör sträva efter ett attraktivt och välkomnande Brandbergen med ett centrumområde för alla, sammanhängande bostadsområden och tydlig koppling till Handen och den regionala stadskärnan. Ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras i närheten av Brandbergens centrum och utmed Brandbergsleden, Klockarleden, Söderbyleden och i grönområdet mellan företagsbyarna.

Brandbergsparken är ett viktigt grönstråk och bör fortsätta utvecklas

som ett sådant. Grönområdet söder om Brandbergen är identifierat som ett så kallat svagt grönt samband, det vill säga ett smalt parti i Stockholmsregionens sammanhängande system av gröna kilar. Det har en viktig roll i att binda samman de gröna kilarna i Hanveden och Tyresta och ses som en del av ett större system.<sup>4</sup> I detta område föreslår vi att Forsla kärr och Skutan, området runt Svartbäcksvägen vidareutvecklas som friluftsområden.

För en ökad tillgänglighet från Brandbergens företagsbyar till Tvärförbindelse Södertörn och E4 via Huddinge och Flemingsberg finns ett förslag på en förlängning av Söderbyleden söderut genom det svaga gröna sambandet. En flytt av bussgaraget från Handens företagsområde till Dalarölanken (väg 227) söder om Brandbergen förutsätter även en förlängning av Söderbyleden. En flytt av bussgaraget är en viktig del i utvecklingen av den regionala stadskärnan Haninge.



Brandbergen. Fotograf: Sven-Olof Englund.



Brandbergens utvecklingsprogram antogs 2016 och beskriver den långsiktiga visionen för framtidens Brandbergen. Programmet följs upp årligen av kommunstyrelsen.

## Dalarö

Planering och andra insatser bör inriktas på att Dalarö ska växa genom att fler erbjuds möjlighet att både bo kvar och att flytta till Dalarö. Här behövs satsningar på bostäder, skola och omsorg för livets alla skeden.

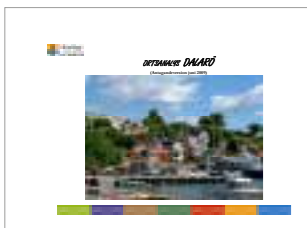
Lägenheter i mer centralt läge efterfrågas av äldre som vill bo kvar medan mer perifert lokaliserade lägenheter kan passa övriga hushåll. Ny bebyggelse kan framför allt tillkomma i områdena Schweizerdalen, Kolbotten, Tegelbruket och Kattvik. Viktigt är dock att bevara de genuina kulturmiljöerna.

Bra vatten- och avloppslösningar är av central betydelse för ett växande Dalarö. För att förstärka vattenförsörjningen anlades 2011 en vattenledning i Saltsjön och det finns planer på att uppgradera det befintliga avloppsreningsverket. Dessa åtgärder säkerställer vatten- och avloppsförsörjningen för totalt cirka 4 000 personer på Dalarö.

Kommunikationerna till Dalarö såväl fysiskt till lands och sjöss samt via bredbandsuppkoppling måste stärkas för att fler ska kunna bo och verka i området och dess skärgård. Dalarös funktion som replipunkt och frågan om färjelägets placering måste utredas vidare eftersom den är mycket viktig för Dalarös och öarnas utveckling.

## Färjeläget

Trafikverket utreder om färjeförbindelsen till Ornö ska övergå från enskild till allmän regi. En sådan förändring skulle sannolikt kräva investeringar i infrastrukturen både på land och på Ornö. Hur stora åtgärder som behövs kommer utredas vidare, och kommunen kommer i dessa sammanhang lyfta frågan om hur trafikförsörjningen till Ornö och Utö kan tryggas på lång sikt. På grund av dessa pågående utredningar finns inga nya färjelägen utpekade i översiktsplanen.



Ortsanalys Dalarö antogs 2009 och beskriver hur Dalarö ska stärkas och utvecklas som attraktiv ort.



Dalarö. Fotograf: Fredrik Hjerling



## KUST, SKÄRGÅRD OCH LANDSBYGD

Kustnära områden definieras här som hela skärgården samt fastlandet inom 1 kilometer från kustbandet. Kust och skärgård beskrivs i detta kapitel tillsammans med landsbygd eftersom utbyggnaden följer samma principer. Tillkommande bebyggelse utvecklas så att nya invånare kan använda den befintliga infrastrukturen och kollektivtrafiken. I vissa fall kan bebyggelseutvecklingen även bidra till bättre samhällsservice och infrastruktur.

### RIKTLINJER

- I kustnära områden tillkommer bebyggelse i huvudsak i anslutning till befintlig bebyggelse med förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning.
- Tillkommande kustnära bebyggelse för det lokala småskaliga näringslivets behov ses som positivt.

### Årsta havsbad

Årsta havsbad är ett fritidshusområde med drygt 800 fastigheter vid Horsfjärden. Området anlades av HSB på 1930-talet och har en unik historia som Sveriges första anlagda fritidsby. Årsta havsbad har således en viktig plats i svensk bostadshistoria och dess kulturhistoriska värden ska värnas.

Kommunen har planlagt det äldre ursprungliga fritidshusområdet för att lösa rådande vatten- och avloppsproblem på ett långsiktigt hållbart sätt.

Från Årsta brygga går regelbunden färjetrafik till Utö. Under högsäsong på sommaren kan antalet resande till och från Utö överstiga 2 000 personer per dag. Vid Årsta brygga och Videnäsvägen finns cirka 600 parkeringsplatser som inte räcker till under högsäsongen, men studier visar att det skulle gå att utöka till 800 stycken parkeringsplatser. Cirka en fjärdedel av resenärerna anländer med buss till Årsta brygga. Bil- och busstrafiken medför att störande trafik passerar genom området.

Om båttrafiken från Årsta brygga skulle läggas om till Vitså brygga

skulle trafiktopparna och problemen med framkomlighet längs Årsta havsbadsvägen minska. Biltrafiken skulle också få närmare till Vitså brygga från väg 73 via Vitsåvägen. Vitså brygga ligger dock på militärt område vilket försvårar en sådan utbyggnad och försvaret har hittills sagt nej till förslaget. Möjligheten att skapa en ny replipunkt vid Vitså brygga bör utredas vidare tillsammans med försvaret.

### Utredningsområde nordost om Årsta havsbad

Årsta havsbad är ett attraktivt och populärt område att bosätta sig i. Markägarna i området norr om Årsta havsbad har tidigare visat intresse för att utveckla sina markägor. Sannolikt skulle därför även det området bli attraktivt för boende om det skulle bebyggas.

I översiktsplanen markeras området nordost om Årsta havsbad som ett utredningsområde. Syftet är att utöka möjligheterna till attraktivt boende och ökad tillgängligheten till skärgården för både boende och allmänhet. En utredning av området får visa vilken utveckling som är lämplig. En eventuell framtida kustnära bebyggelse ska innehålla en blandning av småhus och flerfamiljshus för människor med olika behov och önskemål. Bebyggelseexploateringen ska vara tillräckligt stor för att kostnader för utbyggd infrastruktur, teknisk försörjning och kommunal service inte ska bli orimligt höga. Området bör även tillsammans med det befintliga Årsta havsbad kunna skapa förutsättningar för en utbyggd service och förbättrad kollektivtrafikförsörjning.

### Ornö

Ornö är kommunens och södra skärgårdens största ö. Landstinget har även pekat ut den som en så kallad kärnö, vilket innebär att den anses ha förutsättningar för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur. Kärnöarna fungerar dessutom som servicepunkter för befolkningen på de omgivande öarna samt för turismen och friluftslivet.

Ornö är 14 kilometer lång och cirka 4 kilometer bred och nås med bilfärjan som trafikerar mellan Dalarö och Hässelmaras. I norr är ön re-

lativt otillgänglig och påminner om vildmark. Särskilt höga naturvärden finns runt Maren vid Sundby, Kymmendö och Lustehagen vid Åvassa. Värdefulla kulturmarker finns bland annat i områdena runt Västergården och Svinåker. Långsiktigt är Ornö också ett av de viktigaste områdena för rovfåglarnas fortlevnad i Stockholms skärgård. Det är viktigt att Ornös ostörda karaktär kvarstår och att spridd bebyggelse undviks.

Vi vill underlätta för helårsboende och få fler fastboende på ön. Ornö har goda förutsättningar för detta och ett ökat antal fastboende ger ett bredare och stabilare underlag för att utveckla handeln och servicen på ön.

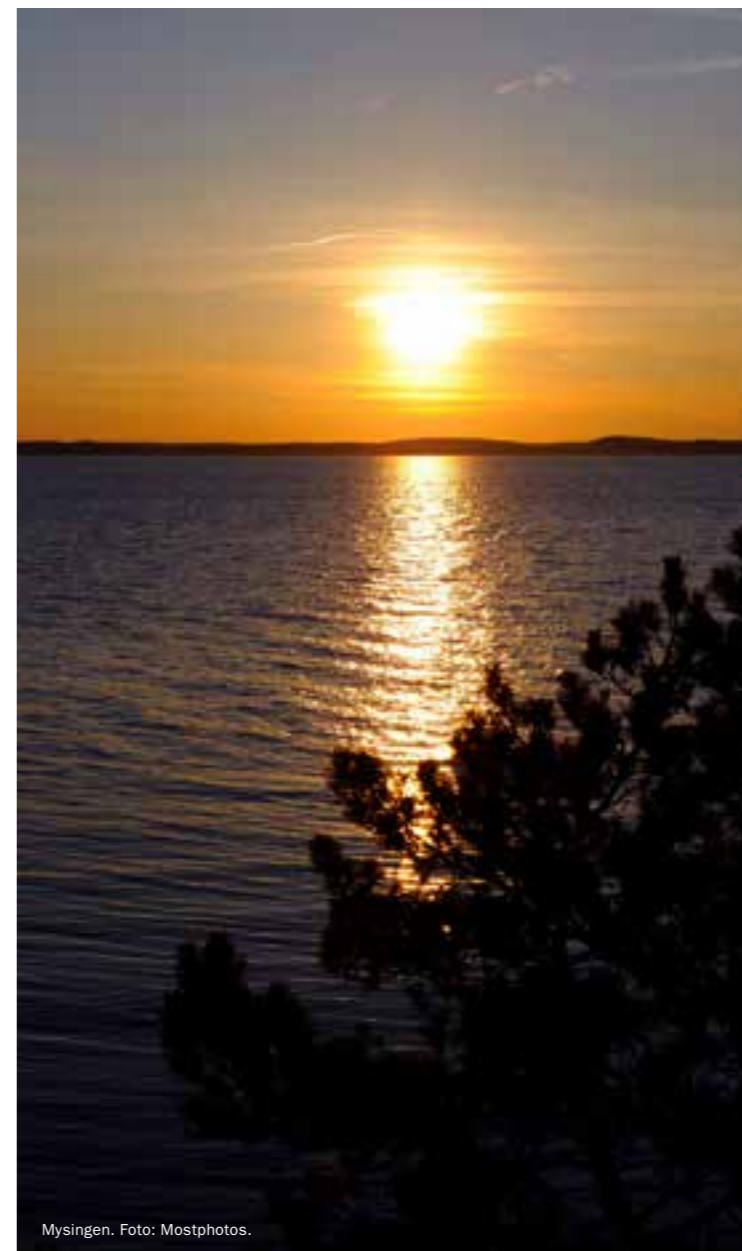
Ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras till områden med befintlig bebyggelse och infrastruktur. Lämpliga områden för förtätning är runt Kyrkviken, i Vargvik, i området Hässelmaras-Skinnardal och vid Lättinge. Även andra bebyggelsegrupper kan kompletteras om det finns motiv, exempelvis på Kymmendö. Aktuella motiv kan vara att det behövs bostäder i anslutning till verksamheter men motiven prövas utifrån allmänna intressen. Ny bebyggelse i ovan nämnda områden bör utformas så att de kan användas som helårsbostäder.

På längre sikt skulle nya vägförbindelser till norra Ornö och till sydvästra Ornö göra det möjligt med helårsbostäder även i dessa områden. Vid all ny exploatering på Ornö behöver vatten och avlopp lösas enskilt eller samfällt med vattensnåla tekniker som möjliggör kretslopps lösningar.

De större markägarna på Ornö har gemensamt formulerat ett utvecklingsförslag som innebär mer bostadsbyggande för en ökande befolkning. Deras förslag omfattar nya bostäder i anslutning till befintliga samt en ny vägförbindelse till den norra delen av ön. Se områdena i markanvändningskartan.

### RIKTLINJER

- Vid planering av bebyggelseutveckling på Ornö prioriteras nuvarande och framtida fastboendes möjligheter.
- Inom områdena "Ny bebyggelse Ornö" utformas ny bebyggelse så att de kan nyttjas som helårsbostäder. Ytterligare fritidsbebyggelse kan tillkomma.



Mysingen. Foto: Mostphotos.

## Utö

Utö ligger söder om Ornö och liksom på Ornö finns fastboende som arbetspendlar in till fastlandet. Även Utö har pekats ut som en kärnä, men Utö är också populärt bland turister. Här finns vandrarhem, campingplatser, hotell och turistservice som bidrar till att profilera Utö som turistmål och fritidsområde.

Norra delen av Utö är ett naturreservat och Natura 2000-område. I reservatet ingår bland annat de gruvor från 1100-talet som användes för järnmalmsbrytning och som har ett stort industrihistoriskt värde. Här finns också ett antal byggnader bevarade från 1700-talets gruvsamhälle. Reservatet finns för att bevara öns speciella natur- och kulturvärden och för att tillvarata de stora möjligheterna till friluftsliv och rekreation.

På södra Utö ligger Utö skjutfält som är av riksintresse för totalförsvaret. Det område som påverkas av buller och säkerhet kallas influensområde och sträcker sig upp till norra Utö, och där finns inga större utbyggnadsmöjligheter. Möjligheten till ny bebyggelse finns därmed främst norr om Gruvbyn på norra Utö. Förtätning eller förändring av miljön på ön bör ske på ett sätt som värnar om natur- och kulturmiljöer och möjligheten till friluftsliv. I regel tillåts endast små stugor eller parstugor. Det öppna landskapet kring Edesnäs och Kyrkviken är det enda som finns kvar av det gamla odlingslandskapet på Utö och det är därmed värdefullt för Utös karaktär.

### RIKTLINJER

- Utös profil som turistmål och fritidsområde värnas och utvecklas.
- Kompletterande bebyggelse kan tillåtas i befintliga bebyggelseområden.
- Det öppna landskapet kring Edesnäs och Kyrkviken bevaras.

## Gälö

Gälö är en halvö omgiven av kustvattnen Fåglaröfjärden, Sandemarsfjärden och Horsfjärden. Hela halvön är ett naturreservat och ett populärt utflyktsmål. Gälös landskap är typiskt för Södertörns kust och



Utö. Fotograf: Fredrik Hjerling.

skärgård och historiskt har halvön varit en typisk innerskärgårdsö med jordbruk och fiske som huvudsakliga näringar. Ön domineras av godset Stegsholm där också de högsta naturvärdena finns. Naturvärdena är framför allt knutna till det betade eklandskapet med ekar som är flera hundra år gamla.

Gälö är ett omtyckt fritidsområde med stugbyar, badplats och småbåts- hamnar. Här ska turismen och det rörliga friluftslivet utvecklas, och för att lyckas med det behöver exempelvis korsningen på Dalarövägen ut till Gälö förbättras. Det behövs också en cykelväg till Gälö från Handen och Västerhaninge.

## Muskö

Muskö nås genom Muskötunneln som även i framtiden kommer att fungera som förbindelse ut till ön. Muskö örlogshamn ligger på sydvästra Muskö och utgör ett riksintresse för totalförsvaret, vilket framtida utbyggnad ska ta hänsyn till. I kyrkbyn finns blandade upplåtelseformer med villor, radhus och flerbostadshus och här bor också de flesta fastboende.

Kommunen ställer sig positiva till viss utbyggnad på Muskö. Delar av Ludvigsberg har kommunalt vatten och avlopp och området runt Muskö kyrka och Ludvigsberg lämpar sig därför för ny bebyggelse. Arbottna är lämpligt att pröva för utbyggnad av bostäder och verksamheter. I området runt Torpet, Torpa skog och Näsängen finns även stora tomter med viss möjlighet till avstyckning och ny bebyggelse. Exploatering i Arbottna och Ludvigsberg förutsätter hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden.

## Levande landsbygd

Många av kommuninvånarna vill bo nära naturen på landsbygden. Vi vill kunna erbjuda detta alternativ genom en levande landsbygd med varierande boendeformer, arbetsplatser, service och rekreativsmöjligheter.

Haninges landsbygd består redan av både permanentboenden och fritidshus och boendet är i många fall förenat med verksamheter såsom hästhållning och jordbruk. Här finns också flera fornlämningar från förhistorisk tid, bland annat i Österhaninge där ett av Sveriges största järnåldersgravfält finns.

I Haninge vill vi behålla det öppna landskapet och kultur- och naturvärdena och så långt som möjligt spara värdefulla jordbruks- och skogsmarker. Vid byggande på landsbygden ska hänsyn också tas till de kulturhistoriska värdena och förändringar sker endast om områdets natur- och kulturvärden inte skadas påtagligt.

För att få en levande landsbygd bör det även finnas busstrafik i närheten av ny bebyggelse, eller möjlighet att tillföra kollektivtrafik. På landsbygden välkomnas kompletterande bebyggelse som bidrar till att utveckla lokala och småskaliga näringar och verksamheter.

Flera fritidshusboenden har omvandlats till åretruntboende. Detta innebär kostnader för kommunen eftersom bland annat teknisk försörjning såsom vatten och avlopp behöver byggas ut i samband med omvandlingen. Ny bebyggelse i kommunen planeras därför som förtätning i områden där kommunalt vatten och avlopp kan byggas ut. Inga detaljplaner tas fram för fritidshusområden. Däremot kan enskilda fritidshus byggas.

Att landsbygden utvecklas vid befintlig bebyggelse innebär även att nya invånare kan använda befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. I vissa fall kan en bebyggelseutveckling på landsbygden även förbättra samhällsservicen och infrastrukturen.

### RIKTLINJER

- På landsbygden tillkommer bebyggelse i huvudsak i anslutning till befintlig bebyggelse med förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning.
- Tillkommande bebyggelse på landsbygden för det lokala småskaliga näringslivets behov ses som positivt.

# Allmänna intressen

Vid beslut om användningen av mark- och vattenområden ska kommunen redovisa hur hänsyn tas till de allmänna intressena. Som allmänt intresse räknas bland annat mark- och vattenområden samt jord- och skogsbruk.

## KVALITET OCH INNEHÅLL

När vi tittar mot 2030 och med utblick mot 2050 ser vi främst en utveckling utmed tätortsbandet och i synnerhet i den regionala stadskärnan i Haninge. Vi vill erbjuda en levande landsbygd och skärgård med attraktiva boendemiljöer, med en variation av såväl bostäder som service, arbetsplatser och rekreation. Nedan beskriver vi vilka kvaliteter och vilket innehåll våra tätorter och kust- och skärgårdsmiljöer ska ha för att skapa attraktiva och hållbara boendemiljöer för kommunens växande befolkning.

### Stadskvaliteter

I närheten av alla pendeltågsstationer, från Vega till Tungelsta och på lite längre sikt även Hemfosa, är ambitionen att utveckla en stadsmässig bebyggelsestruktur med handel, arbetsplatser, service och mötesplatser. Den typen av tätare, stadsmässiga bebyggelse underlättar vardagen för boende, minskar behovet av att resa och främjar hållbart resande. Orternas befintliga kvaliteter och identitet värnas samtidigt som nya värden bidrar till att göra orterna mer attraktiva.

Den högsta exploateringen och tätheten kommer finnas i den regionala stadskärnan i Haninge. Det innebär ett högt exploateringstal men även en mångfald av handel, arbetsplatser, mötesplatser och kulturaktiviteter. Läs mer om stadskärnans utveckling i avsnittet Regionala stadskärnan Haninge.

En stadsmässig planering eftersträvas även i övriga pendeltågsnära lägen med den täta staden eller småstaden som förebild, beroende på förutsättningarna. I alla stadsmiljöer föreslås en högre exploatering jämfört med områden som ligger längre bort. Bostäder blandas med olika verksamheter såsom handel, kultur, friskvård och serviceföretag. I bottenplanen finns lokaler för verksamheter som tillför folkliv och rörelse i gaturummet. Eftersom vi människor påverkas av den fysiska miljön läggs stor vikt vid att skapa varierande arkitektoniska uttryck med hög kvalitet.

Grön- och blåstruktur integreras i stadsmiljön genom att identifiera ytor som exempelvis kan användas till lokal rening av vatten och till vattenreglering. I stadsmiljön eftersträvas vegetation och en begränsad andel hårdgjorda ytor. Ekologiska kvaliteter tas tillvara och utvecklas i gaturum och parker.

### RIKTLINJE

- Vid planläggning i närheten av pendeltågsstation planeras i huvudsak stadsmässigt med tät bebyggelse, funktionsblandning, bottenvåningar som tillför liv samt med en gestaltningsnivå som tillför arkitektoniska och stadsmässiga värden.

### Landsbygd och skärgård

Vår stadsnära landsbygd och våra öppna kust- och skärgårdsmiljöer är viktiga för kommunens identitet. De innehåller värdefulla lokala och regionala natur-, kultur- och rekreationsvärden både på land och i den marina miljön. Här ligger fokus på att stärka befintliga kvaliteter, värna områden med höga naturvärden och varsamt stärka och vidareutveckla innehållet så att dessa miljöer kan vara levande och tillgängliga för både fastboende, fritidsboende och besökare. En sådan utveckling förutsätter att vår landsbygd och skärgård kan erbjuda varierade boendeformer, arbetsplatser, service, omsorg och goda kommunikationer.

### Jord- och skogsbruk och fiske

Antalet jordbruk, framför allt antalet djurhållande bönder, har minskat kraftigt i Haninge under de senaste tio åren. Förutom minskad matproduktion innebär en omvandling av jordbruksmark en förlust av biologisk mångfald. Naturbetesmarker och ängsmarker är de mest artrika marker som finns i Sverige, vilket är ett resultat av att markerna under lång tid har brukats av människan. För att bevara de natur- och kulturvärden som är knutna till jordbruksmarken måste landskapet fortsätta att brukas; speciellt viktigt är att det finns betande djur som kan göra naturvårdsnytta genom att beta igenväxta ängs- och hagmarker. Även ur ett socialt perspektiv är det viktigt att värna om åker- och betesmark. Markerna bidrar exempelvis till att skapa ekosystemtjänster och ger möjlighet till naturpedagogik, och öppna landskap skapar förutsättningar för stärkta rekreativa värden.

Naturvårdande skötsel är en annan förutsättning för att det öppna landskapets värden ska bevaras. En sådan skötsel kan exempelvis bestå i att röja igenväxande ängsmarker eller friställa ekar i jordbrukslandskapet.

Haninges skogar är viktiga utifrån en mängd olika perspektiv. Förutom ekologiska funktioner och biologiska värden är skogen viktig som rekreations- och strövområde. Skogsbruk är även en viktig inkomstkälla för många lantbrukare och andra skogsägare. Målet med kommunens skogsbruk är att den tätortsnära skogen ska vara till för kommunens invånare och att den ska brukas och skötas så att mångfalden av värden och funktioner bevaras och utvecklas. I den tätortsnära skogen ska därför rekreationsintressena prioriteras. Kommunens skogar ska även skötas så att den biologiska mångfalden samt skogliga kulturminnen och kulturmiljöer behålls och helst utvecklas. Under förutsättning att detta sker ska skogen förvaltas så att en hög och kvalitativ tillväxt behålls. Haninge kommun tillämpar så kallat hyggesfritt skogsbruk, vilket innebär att marken alltid är skogbevuxen och ett visst minsta virkesförråd finns kvar efter avverkning. Det gör att skogen på sikt blir mer åldersblandad och inte lika monoton som med den mer traditionella skogsbruksmetoden. En åldersblandad skog med lång skoglig kontinuitet gör det möjligt att bevara en biologisk mångfald i skogslandskapet.

När det gäller fisket är en grundläggande förutsättning för en hållbar utveckling att vattnets kvalitet och fiskens lek- och uppväxtområden skyddas samt att den biologiska variationsrikedomen bevaras. Det är också viktigt att avlägsna vandringshinder så att fiskar kan förflytta sig via vattendrag till platser för lek och reproduktion.

### RIKTLINJER

- Vid exploatering och skötsel av jord- och skogsmark beaktas biotoper med rödlistade arter och dessa värnas.
- Vid planläggning beaktas den långsiktiga tillgången på rekreations-skog.
- I kommunens skogsbruk prioriteras rekreation och friluftsliv samt skötsel som gynnar biologisk mångfald.
- Landsbygdens och skärgårdens näringar ges goda förutsättningar att bidra till ett varierat och levande jordbruk, skogsbruk och fiske.

### Handelsutveckling

En styrka för handeln i Haninge är att den i huvudsak ligger på några få centrala och kollektivtrafiknära platser. Kommunens två största handelscentrum är inomhusgallerian med närliggande småbutiker i centrala Handen, och handelsområdet vid Handens trafikplats.

Ambitionen är att låta handeln blomstra där den redan finns och inte lägga ytterligare handel i externa lägen. Eftersom handel i regel föder mer handel förväntas det bidra till att bevara och stärka den lokala handeln.

De flesta handelsetableringar kan förväntas ske i centrala Handen och i området runt Handens trafikplats som redan är välbesökta handelsområden. Dessa områden är centrala delar av den regionala stadskärnan. Med ett större utbud vid Handens trafikplats kommer det området att dra till sig en ökad regional handel. Handelsplatserna kompletteras i dag varandra med olika utbud, och skillnaderna mellan dem bör finnas kvar och förstärkas.



På lång sikt är ambitionen att bygga ihop Handen och Vega via Handens trafikplats. Vega behöver dock först utveckla ett eget kommundelscentrum med goda kopplingar till centrala Handen.

Haningeborna väljer ofta bilen för sina vardagliga resor. För att främja hållbart resande i kommunen bör det vara möjligt att köpa dagligvaror utan bil. Handeln bör därför lämpligen placeras kollektivtrafiknära och med trygga och trivsamma gång- och cykelstråk.

### Kommundelscentrum

Övriga lokala kommundelscentrum ska utvecklas och stärkas utifrån sina unika förutsättningar. Längs centrala stråk där många människor rör sig skulle verksamhetslokaler i markplan bidra till stadsliv. De lokala centrumen behöver också kompletteras med andra besöksanledningar än enbart handel, exempelvis offentlig service, omsorg, arbetsplatser, mötesplatser och kulturutbud. Ett ökat utbud bidrar till att skapa attraktiva och levande kommundelscentrum för de boende.

Den externa livsmedelshandeln är i dag så stark att ökad konkurrens från mer bostads- och stadsnära livsmedelshandel inte bör innebära några problem för den befintliga externhandeln.

#### RIKTLINJER

- Kommundelscentrumen vidareutvecklas utifrån sina förutsättningar till attraktiva och levande centrum.
- Handeln utvecklas där den redan finns samt i lägen med god kollektivtrafikförsörjning.
- Längs huvudstråk i Vega, Handen, Jordbro, Västerhaninge, Krigslida, Tungalsta och Hemfosa skapas verksamhetslokaler i markplan.

### 7 500 nya arbetstillfällen

Näringslivets utveckling i Haninge påverkas av en rad externa faktorer. För kommunen är utmaningarna att ta tillvara de möjligheter som

finns, maximera utvecklingen inom områden som har visat sig ha tillväxtkraft och att identifiera och utveckla nya tillväxtområden.

Företagen i Haninge skulle kunna bli fler då kommunen har färre företag per invånare än genomsnittet i Stockholms län. Förutsatt en befolkningsökning till drygt 100 000 invånare fram till år 2030 behövs en årlig tillväxt med cirka 400 arbetstillfällen, total cirka 7 500 stycken, för att behålla nuvarande arbetsplatskvot på 67 procent. Om fler av de yrkesverksamma Haningeborna ska ha möjlighet att få ett arbete på hemmaplan krävs fler nya arbetsplatser. Bland annat behöver man satsa på att rekrytera nya kunskapsintensiva företag till kommunen.

På lång sikt kan fler arbetstillfällen också innebära fler boende i kommunen, om möjligheterna till arbete kan kompletteras med attraktiva livs- och boendemiljöer.

I Haninge är utpendlingen större än inpendlingen och Haninge har via goda kommunikationer god tillgång till den regionala arbetsmarknaden. Det geografiska läget kommer också att bli ännu mer attraktivt för regionens företag i takt med att regionen förtätas och företag söker mark i eller omkring de regionala stadskärnorna.

Haninge ligger mitt i stråket mellan Stockholm och den kommande godshamnen i Nynäshamn, Stockholm-Norvik, och har en väl utvecklad transportinfrastruktur i form av motorväg och dubbelspår på Nynäsbanan. Denna infrastruktur är en styrka som ger förutsättningar för utveckling på östra Södertörn. Stråket har därför identifierats som Stockholmsregionens kanske viktigaste utvecklingsstråk, inte minst med tanke på den planerade hamnen. I Haninge finns också fortfarande utvecklingsbar mark för verksamheter i både befintliga och planerade verksamhetsområden, se beskrivning under respektive kommun i kapitlet Mark och vattenanvändning. Kommunen har en tillväxtpotential genom bland annat utflyttning av företag från Stockholms stadskärna och den nya hamnen i Norvik, vilken man bör ta vara på. Samtidigt kommer utvecklingen av den regionala stadskärnan göra det lättare att locka till sig nya kunskapsintensiva företag. Därför bör fokus ligga på stadsutveckling i den regionala stadskärnan.

Ökad täthet i kollektivtrafik nära lägen ger ökad grund för förbättrad tillgänglighet och stärkta förutsättningar för regional arbetspendling (Hållbarhetsbedömning, s. 106)



## Befintliga företagsområden

Haninge har sedan länge ett antal arbetsplatsområden av olika storlek och karaktär. Fler av dem är i huvudsak fullt utbyggda med endast ett mindre antal tomter som är tillgängliga för ytterligare exploatering. I och mellan dessa områden sker en viss omflyttning av verksamheter, och företagsområdenas karaktär förändras därmed över tiden. Nedan ges en kort beskrivning av kommunens olika arbetsplatsområden.

### Albyberg

Albyberg är Haninges nyaste företagsområde och ligger vid trafikplats Jordbro i anslutning till väg 73. Området omfattar totalt drygt 80 hektar företagsmark varav den första etappen utgör 33 hektar och har en detaljplan sedan 2011. Detaljplanen medger industri som inte är störande för omgivningen, men också kontor och hotell. Även logistikföretag accepteras men de företagen bör få en underordnad roll i området. De första företagsetableringarna gjordes under 2015 och detaljplanläggning pågår för etapp 2.

### Brandbergen

Brandbergens företagsbyar ligger mellan väg 73 och Söderbyleden. Huvuddelen av marken är planlagd för småindustri som ”inte får vålla olägenheter” för närboende. Den norra företagsbyn är inriktad mot kontor, hantverk och försäljning och i den södra dominerar företag inom motorbranschen. I öst gränsar området mot bostadsområdet Brandbergen. Hela verksamhetsområdet är taget i anspråk. Diskussioner förs även om att planlägga det markområde som ligger mellan de båda företagsbyarna.

### Fors

Området vid Fors trafikplats är beläget vid korsningen mellan väg 73 och Gamla Nynäsvägen i Västerhaninge och omfattar totalt drygt 6 hektar företagsmark. Området är planlagt för industri, kontor, hantverk med tillhörande handel och handel med skrymmande varor.

## Trafikplats Handen/Port 73

Området vid Handens trafikplats är planlagt för detaljhandel, kontor, småindustri, hantverk, bilservice och liknande. Dominerande verksamheter är stormarknader för livsmedel och skrymmande varor samt ett antal bensinstationer. I dag finns bland annat Port 73 med ett 40-tal butiker, restauranger och gym samt större affärer såsom Ica Maxi, Biltema och Siba i området.

## Handens industriområde

Handens industriområde ligger centralt i Handen, mellan Dalarövägen och väg 73. Huvuddelen av marken är planlagd för industriändamål. Blandningen på verksamheterna är stor, allt från logistik-, tjänste- och bilföretag till småindustri och kontor. Området ligger i den regionala stadskärnan och området har under senare år förändrats i riktning mot mera tjänsteverksamheter, en utveckling som förväntas fortsätta.

## Håga

Håga industriområde ligger mellan Tungelstavägen (väg 257) och Nynäsbanan i Västerhaninge. Marken är planlagd för industri och småindustri som ”inte får vålla olägenheter” för närboende. Dominerande verksamheter är små och medelstora företag inom tillverkningsindustri, lager och distribution.

## Jordbro företagspark

Jordbro är ett av Stockholmregionens största arbetsområden med cirka 190 hektar planlagd mark för industriändamål. Dominerande verksamheter är lager, distribution och tillverkning, med företag såsom Coca-Cola, Tretti.se, PostNord Logistics och Dagab. Området ligger nära väg 73 och i direkt anslutning till väg 259 som i framtiden kommer utvecklas till Tvärförbindelse Södertörn, en högklassig motortrafikled med koppling till E4/E20. Området har järnvägsspår som ansluter till ett tiotal fastigheter. I Jordbro företagspark pågår också planlägg-

ning av ytterligare cirka 20 hektar företagsmark. Framtida utvidgning av företagsparken planeras med hänsyn till angränsande grönkilar i Hanveden och Tyresta och till riksintresset för friluftsliv.

## Kvarntorp

Kvarntorp är beläget norr om Haninge centrum mellan väg 73 och gamla Nynäsvägen. Huvuddelen av marken är detaljplanerad för småindustri, och öretag inom handel och lagerhotell dominerar. Nordväst om området växer den nya stadsdelen Vega fram med cirka 3 000 bostäder, service och arbetsplatser samt ny pendeltågsstation och en ny trafikplats vid väg 73.

## Norrby gärde

Norrby gärde ligger norr om Handens trafikplats invid väg 73. För en del av området finns en detaljplan som ger möjlighet att bygga bland annat kontor och småindustrier. Området är oexploaterat men med utbyggnad av den nya trafikplatsen vid Vega kommer också tillgängligheten till Norrby gärde att förbättras. Därmed kan den nu gällande detaljplanen komma att förnyas.

## Idéer för nya företagsområden

Förutom de redan planerade företagsområdena finns en stor efterfrågan på mark för verksamhet inom transporter och lagerhållning. I de ovan nämnda planerade arbetsplatsområden finns inga större ytor för transportintensiv och utrymmeskrävande verksamhet, förutom i Jordbro och i viss mån Albyberg genom den andra etappen.

Både byggbranschen och verksamheter som är kopplad till logistik och transporter har betydande tillväxtpotential. Den fortsatta expansionen av bostadsbyggandet i Stockholm och den kommande hamnen i Norvik, Nynäshamn, gör att vi bör undersöka möjliga nya markområden för denna typ av verksamhet. Dessa markområden bör i första hand sökas i goda trafiklägen, helst för både järnvägs- och vägtrafik.

För framtida ändamål bör det utredas om verksamhetsmarken i anslutning till Fors (1) kan utvidgas med tanke på dess goda tillgänglighet från väg 73. Området ligger inom Försvarmaktens influensområde för riksintresset Berga skjutfält och hamn samt inom riksintresset för Österhaningebygden. Utredningen får visa om en exploatering kan integreras och anpassas till befintliga riksintressen.

Det bör också utredas i vilken utsträckning som marken i anslutning till järnvägen i Krigslida (2) och i Hemfosa (3) kan användas för verksamheter med koppling till transport och lagerverksamhet.

Det finns också efterfrågan på depåer och uppställningsplatser för pendeltåg liksom rangerings- och uppställningsplatser för godståg i området Älvsjö–Nynäshamn.

RIKTLINJER
• Planering för arbetsplatser och verksamheter som inte är störande samt för personal- och besöksintensiva verksamheter sker främst i centrala lägen och i lägen tillsammans med bostäder, service och kultur.
• Transportintensiva och utrymmeskrävande verksamheter lokaliseras i lägen med god transportinfrastruktur.
• Störande verksamheter planeras och lokaliseras i områden på tillräckligt avstånd från bostäder och andra verksamheter.
• Verksamheter som kräver mycket transporter och utrymme placeras i goda transportlägen.

## Företagsområden i Haninge – lämplig inriktning

	Dagligvaruhandel	Sällanköps-handel	Industri	Lättare verksamheter	Kontor och utbildning	Skrymmande verksamhet	Transport-intensiv o större logistik
--	------------------	-------------------	----------	----------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------------------

### Befintliga områden

Albyberg *)			X	X	X		
Brandbergens företagsbyar **)		X	X	X	X		
Fors			X	X		X	X
Handens trafikplats/ Port 73	X	X			X		
Handens industriområde		X	X	X	X		
Håga industriområde			X	X		X	
Jordbro företagspark *)			X	X	X	X	X
Kvarntorps arbetsplatsområde		X		X	X		X
Norrby gård **)				X	X		

### Idéer för nya företagsområden

Fors (utvidgning)			X	X		X	X
Krigslida			X	X		X	X
Hemfosa			X	X		X	X

\*) För företagsområdena Albyberg och Jordbro pågår planarbete för ytterligare företagsmark.

