

*Handläggare:*  
Susanne Skärlund

Tillväxt- och regionplanenämnden

## **Yttrande över samrådsförslag för översiktsplan 2030 för Haninge kommun – med utblick mot 2050**

### **Ärendebeskrivning**

Haninge kommun har för samråd remitterat förslag till Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050 för Haninge kommun till Stockholms läns landsting med remisstid till 31 augusti 2015.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningens tjänsteutlåtande 2015-06-18  
Förslag till yttrande 2015-06-18  
Samrådsförslaget finns tillgängligt på [www.haninge.se](http://www.haninge.se) under ”Bo och bygga”

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts i samråd med Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting som inte avger eget yttrande. Det här yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån landstingets roll som regionplaneorgan, som ansvarig för kollektivtrafiken och för landstingets övergripande trafikpolitik.

### **Förslag till beslut**

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta

*att* avge yttrande över samrådsförslag för översiktsplan 2030 för Haninge kommun – med utblick mot 2050 i enlighet med bilagt förslag till yttrande.

## Förvaltningens förslag och motivering

### *Sammanfattning*

Översiktsplanen siktar mot 2030 men har även utblick mot år 2050. Översiktsplanen utgår från nationella och regionala mål. Visionen för Haninge är formulerad utifrån kommunens lokala förutsättningar, omvärldstrender och regionala planer. Visionen konkretiseras bl.a. av fem planeringsinriktningar/utbyggnadsstrategier. Strategierna föreslår en prioriteringsordning mellan olika utbyggnadsytter fram till 2030 och med en utblick till 2050. Förvaltningen ser generellt sett mycket positivt på samrådsförslaget i stort och på ansatsen med planeringsinriktningar och utbyggnadsstrategier.

### *Bakgrund*

Översiktsplanen tar sin utgångspunkt i vision och mål utifrån omvärldstrender, nationella och regionala mål samt lokala förutsättningar i Haninge. Planen behandlar den bebyggda miljön och redovisar fem utbyggnadsstrategier.

1. Prioritera en utbyggnad i regionala stadskärnan inom 1200 m från resecentrum.
2. Bygg i stationsnära områden och längs med pendeltåget
3. Förtäta utmed huvudgator och i centrumnära lägen i Vendelsö och Brandbergen
4. I kustnära områden prioriteras flerbostadshus nära kollektivtrafik och i anslutning till befintlig bebyggelse
5. Utbyggnad av småhus i kustnära områden tillkommer främst nära kollektivtrafik och i anslutning till befintlig bebyggelse.

Översiktsplanen redovisar även riktlinjer för den obebyggda miljön – grönstruktur och blåstruktur. Markanvändningen redovisas på plankarta med målbild för Haninge 2030 (2050). Stadsbygden markeras på plankartan i tre kategorier – tät, medeltät och gles stadsbygd i färgerna röd, orange och gult. Därutöver redovisas nya bostäder på landsbygden och skärgård, utredningsområden samt tätortsnära grönområden. Spårväg Syd redovisas som en förlängning från Flemingsberg i Huddinge kommun till Haninge. Utöver plankartan redovisas föreslagen markanvändning i strukturplaner för sju pendeltågsnära områden.

### *Överväganden*

Den gällande översiktsplanen för Haninge kommun upprättades innan RUF 2010 antogs och vann laga kraft. Översiktsplanen utgjorde underlag

för RUFSS 2010. Granskningen av samrådsförslaget till ny översiktsplan har skett med utgångspunkt från RUFSS 2010.

Den gällande översiktsplanen består av följande fyra dokument:

- Översiktsplan 2004 med plankarta
- Kustplan med bilaga
- Fördjupad översiktsplan Ornö
- Fördjupad översiktsplan Årsta

Det framgår inte av samrådsförslaget om kustplanen samt de fördjupade översiktsplanerna ersätts av den nya översiktsplanen.

Samrådsförslaget anger en inriktning på ett bostadstillskott på 600 lägenheter per år i högalternativet, vilket överensstämmer med nivån i landstingets redovisning av regeringens bostadsuppdrag 2012. Förvaltningen anser att det är bra och tydligt att åskådliggöra markanvändningen i strukturplaner för kommunens sju pendeltågsnära områden - Vega, Handen, Jordbro, Västerhaninge, Krigslida, Tungelsta och Hemfosa. Vega ingår i Haninge regionala stadskärna. Övriga områden, förutom Hemfosa, redovisas i RUFSS 2010 som regional stadsbygd med utvecklingspotential och överensstämmer väl med RUFSS 2010. I yttrandet framförs också att Landstingets trafikförvaltning i dagsläget inte har något uppdrag på att utreda en sträckning av Spårväg syd mot Haninge.

#### **Ekonomiska konsekvenser av beslutet**

Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för landstinget.

#### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende.



Peter Haglund  
Tf förvaltningschef



Susanne Skärlund  
Regionplanerare

## **Yttrande över samrådsförslag för översiktsplan 2030 för Haninge kommun – med utblick mot 2050**

### **Inledning**

Haninge kommun har för samråd remitterat förslag till ny översiktsplan för Haninge kommun med remisstid till 31 augusti 2015.

Ärendet har beretts i samråd med landstingets trafikförvaltning som inte avger eget yttrande. Det här yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån landstingets roll som regionplaneorgan, som ansvarig för kollektivtrafiken i länet och för landstingets övergripande trafikpolitik.

Stockholms läns landsting är positiv till att Haninge kommun har tagit fram ett samrådsförslag till ny översiktsplan.

### **Övergripande**

Översiktsplanen beskriver på ett mycket bra sätt kommunens roll i regionen. Planen utgår på ett relevant sätt från regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2010, med dess vision, mål och strategier. Förhållningssättet att "Aktörerna i Stockholmsregionen har gemensamt antagit en regional utvecklingsplan, RUFSS 2010, med visionen att Stockholmsregionen ska bli Europas mest attraktiva storstadsregion" är mycket positivt. Stockholms läns landsting är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län. Strategiska och operativa uppgifter hanteras av trafikförvaltningen, som är en förvaltning organiserad under Trafiknämnden inom landstinget. Trafikförsörjningsprogrammet bör i översiktsplanen anges som en del av den totala regionala målbild som finns i länet.

Nämnden vill framhålla att det är intressant att kommunen genomfört en hållbarhetsbedömning som utgår från samtliga tre hållbarhetsperspektiv.

Det är mycket positivt att långsiktig socialt hållbar utveckling får en tydlig utgångspunkt i samrådsförslaget.

Översiktsplanen har en tidshorisont till 2030 och utblick mot 2050, vilket överensstämmer med gällande RUFSS 2010. Nämnden vill dock informera om att i arbetet med nästa RUFSS diskuteras ett ännu längre tidsperspektiv som också kan vara relevant i översiktsplaneringen.

I kommunens gällande översiktsplan ingår de fördjupade översiktsplanerna för Ornö respektive Årsta samt den gemensamma Kustplanen för Nynäshamn och Haninge. Det framgår dock inte av samrådsförslaget om dessa upphör att gälla i samband med att ny översiktsplan antas och vinner laga kraft. Detta bör framgå i översiktsplanen.

### **Bostadsbyggande och bebyggelse**

Nämnden ställer sig mycket positiv till den utbyggnadsstrategi och bebyggelseutveckling som översiktsplanen redovisar med i första hand en utbyggnad i den regionala stadskärnan. Nämnden ställer sig även mycket positiv till kommunens utvecklingsarbete för att genomföra flerkärnigheten i Stockholmsregionen och utvecklingen av Haninge regionala stadskärna.

Nämnden finner att stadsbygden som markeras på plankartan i tre kategorier – tät, medeltät och gles stadsbygd i färgerna röd, orange och gult – är intressant och att tät och medeltät stadsbygd kan komma att se olika ut i olika stadsdelar.

Bebyggelsestrukturen i samrådsförslaget överensstämmer till allra största del med inriktningen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010. Den tydliga inriktningen att främst fokusera tillkommande bebyggelse i stråket längs pendeltågsstationerna samt Brandbergen och Vendelsö är positiva. Nämnden anser vidare att det är en positiv ansats att planera för att förhindra gles bebyggelseutveckling men även att samrådsförslaget innehåller inriktningar för levande landsbygd och skärgård.

Samrådsförslaget anger en inriktning på ett bostadstillskott på 600 lägenheter per år i högalternativet, vilket överensstämmer med nivån i landstingets redovisning av regeringens bostadsuppdrag 2012.

Nämnden anser att det är bra och tydligt att åskådliggöra markanvändningen i strukturplaner för kommunens sju pendeltågsnära områden, med avstånd på 1200 m till pendeltågsstation - Vega, Handen, Jordbro, Västerhaninge, Krigslida, Tungelsta och Hemfosa. Vega ingår Haninge regionala stadskärna. Övriga områden, förutom Hemfosa,

redovisas i RUFSS 2010 som regional stadsbygd med utvecklingspotential och överensstämmer väl med RUFSS 2010. Landstinget anser att kommunens utbyggnadsområden och bebyggelseutveckling i första hand bör ske inom den regionala stadsbygden som anges i RUFSS 2010. Den regionala stadsbygden i RUFSS 2010 omfattar stråk och områden som är tillgänglig inom 1200 meter från stationer i spårsystemet. Här bör stadsutvecklingen stimuleras så att stadsbygden blir sammanhängande och tät, med blandade funktioner och varierande urbana kvaliteter för olika grupper. Översiktsplanens tydliga fokus på sociala aspekter i samhällsplaneringen är bra och detta bör leda till en god vägledning för kommande detaljplanering med mera. Vidare är det positivt att funktionsblandning i bebyggelsen eftersträvas.

Det är positivt att Jordbro företagspark utvidgas. Området har ett mycket regionalt strategiskt läge för gods och logistikverksamhet. Det är vidare intressant att kommunen har planberedskap för gods och logistikverksamhet i stråket mellan Globen och Norvik.

Nämnden finner att avgränsningen för kustnära områden och skärgård bör utvecklas och tydliggöras, exempelvis när det gäller om öar med bro och tunnel betraktas som fastland eller skärgårdöar.

### **Transportinfrastruktur och tillgänglighet**

Översiktsplanens tydliga beskrivningar av kollektivtrafikens roll i samhället borgar för en god samverkan i kommande detaljerad planering. Nämnden ser fram emot att kunna följa de inriktningarna i fortsatt planeringsarbete.

Landstinget har genom trafikförvaltningens trafikutövare för busstrafik i Haninge kommun ett utökat ansvar för trafikplanering med mera varför ett flertal av de inriktningar som översiktsplanen anger behöver planeras och samordnas mellan kommun, trafikutövare och trafikförvaltningen. Tillsammans sätts förutsättningar för busstrafiken i kommunen.

Därtill tillkommer trafikutövare för pendeltågstrafiken, sjötrafiken samt Trafikverket som alla spelar en viktig roll för det totala kollektivtrafiksystemet.

På ett flertal platser i översiktsplanen anges att den växande befolkningen medför att kollektivtrafiken kan utökas. Nämnden vill påpeka att mål i trafikförsörjningsprogrammet och trafikförvaltningens riktlinjer är styrande för kollektivtrafikutbudet och dess standard. Detta gäller för samtliga kollektiva trafikslag. Översiktsplanen bör istället ange att befolkningsökningen kan ge förutsättningar för utökad kollektivtrafik.

## **Kollektivtrafik**

Nämnden anser att en karta över kollektivtrafiken i Haninge kommun, och föreslagna utbyggnader av bostäder med mera, bör tillkomma inför granskningsversionen av översiktsplanen.

## **Pendeltågstrafik**

Trafikförvaltningen bedriver i samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län och MÅLAB en trafikutredning avseende pendel- och regionaltåg. Syftet är att studera effekten av olika tänkbara principiella trafikeringsinriktningar när Citybanan tas i drift. Utredningen omfattar den pendeltågs- och regionaltågstrafik som passerar Stockholms C och Citybanan. Två principiella lösningar för pendeltågstrafiken har tagits fram. De tjänar som underlag för val av planeringsinriktning för trafikupplägg år 2017/2018.

För pendeltågsupplägget har följande inriktningar studerats: jämn trafik med 10-minutersintervaller respektive skip-stop med 15-minutersintervaller. Det första alternativet innebär en fortsättning på dagens trafikstruktur. Det senare alternativet innebär en ny föreslagen trafikstruktur där snabblinjer bara stannar på större stationer, medan nuvarande uppehållståg fortsatt angör alla stationer. Trafikupplägget kan sägas vara inspirerat av regionpendelkoncept som är beskrivet i RUFSS 2010. Remissen av trafikeringsupplägget avses att sändas ut till olika intressenter i regionen och målet är att fatta beslut om inriktning av trafiken under hösten 2015.

I strukturplanen för Tungalsta framgår att ett vändspår på Nynäsbanan planeras. Denna åtgärd beskrivs inte mer än så i översiktsplanen, detta bör utvecklas i planförslaget.

I översiktsplanens anges att spårsystemet är maximalt utnyttjat under högtrafik. Nämnden konstaterar att detta gäller bara på vissa platser under vissa tider, inte generellt över allt eller under hela högtrafikperioden.

## **Busstrafik**

Landstinget ser fram emot att tillsammans med trafikutövare och Haninge kommun planera busstrafiken i kommunen för att i samverkan möta den planerade utveckling som föreslås i översiktsplanen.

Direktbusstrafikens huvudsakliga funktion är att avlasta stomtrafiken under de tider där resandet är som störst och de är därmed inte primärt

avsedda att vara ett komplement. Åtgärder på gator och vägar som trafikeras av busstrafik behöver planeras i samverkan med trafikförvaltningen och trafikutövare. Detsamma gäller ny väginfrastruktur.

I stomnätsplanen ingår ett förslag på en stomlinje som använder Tvärförbindelse Södertörn. Landstingets trafikförvaltning deltar i Trafikverkets planering av tvärförbindelsen och bevakar däri busstrafikens förutsättningar. Vinster för busstrafiken är dock små jämfört med dagens utbud av tvärgående kollektivtrafik. Vidare är det ännu oklart i vilken utsträckning busstrafiken kommer att kunna använda tvärförbindelsen eller om det är aktuellt att trafikera parallella lokala vägar, som helt eller delvis är beroende av kommunala investeringar. Detta behöver fortsatt utredas inom ramen för Trafikverkets planläggning.

Nämnden anser att de är lämpligt att i översiktsplanen redovisa stomlinjerna i trafikförvaltningens stomnätsplan.

### **Sjötrafik**

Det är positivt att Haninge sätter fokus på den kollektiva sjötrafikens roll för kommunens befolkning i skärgården. Landstinget medverkar gärna i eventuell utredning av ny replipunkt som ersättare till Årsta havsbad, både för att säkerställa busstrafiken och sjötrafikens funktionalitet samt anslutningar. Vidare behöver trafikförvaltningen delta i den åtgärdsvalsstudie för Ornös och Utös långsiktiga trafikförsörjning som omnämns i översiktsplanen.

### **Spårväg syd**

Landstingets trafikförvaltning har i dagsläget inget uppdrag att utreda en sträckning av Spårväg syd mot Haninge. Översiktsplanen anger att om spårväg syd förlängs till Haninge medför detta en större samhällsekonomisk nytta för utbyggnaden än om spårvägen slutar i Flemingsberg, med Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn som källa. Nämnden vill betona att endast restider och förändrade resmönster analyserades i åtgärdsvalsstudien. Kostnader för en sådan spårvägssträckning har inte analyserats.

### **Bussdepå**

Översiktsplanen anger att en flytt av bussdepån kan möjliggöra annan utveckling i Handen. Landstingets trafikförvaltning och Haninge kommun för en dialog kring flytt av bussdepån i Handen till ett eventuellt nytt läge vid Dalarökorset. Översiktsplanen bör beskriva konsekvenser av en flytt av depån och med fördel även översiktligt, i text och på karta, ange var en ny depå kan lokaliseras.



## **Infartsparkeringar och cykel**

Det är positivt att översiktsplanen berör utbyggd cykeltrafik samt fler infartsparkeringar vid pendeltågsstationer samt större busshållplatser. Infartsparkeringar för bil och cykel på strategiskt riktiga platser är en byggsten för att åstadkomma möjligheter för hållbart resande.

## **Strukturplanerna**

Strukturplanerna utgör en mer detaljerad bild av markanvändningskartan och är ett positivt inslag i planen. Strukturplanerna skulle vinna på att redovisa olika grader av bebyggelsetäthet i enlighet med de olika tätheter som redovisas i markanvändningskartan. De bör också förses med skala för att en bedömning av till exempel gångavstånd till kollektivtrafik ska kunna göras.

## **Vega**

Kommunen, landstingets trafikförvaltning och trafikutövare behöver samverka för att säkerställa en samordnad utveckling av Vega under perioden fram till det att pendeltågsstationen öppnar samt tiden därefter.

## **Handen**

Strukturplanen för Handen innehåller ett flertal spårvägsträckningar samt en ny spårstation. Dessa är vagt beskrivna i översiktsplanen och förslagen är svårtolkade. Inga konsekvenser av ett införande av spårväg i den omfattningen som återges i strukturplan Handen beskrivs. Både investerings- och driftskostnader torde vara mycket höga.

Det är i dagsläget mycket svårt att bedöma om en spårvägssatsning som den beskrivs i översiktsplanen är rimlig. Landstingets trafikförvaltnings bedömning över framtida inomkommunala och regionala kollektivtrafikresor, i detta område, är att busstrafik är fullt tillräckligt för att möta upp resandebehovet enligt den standard som anges i trafikförvaltningens riktlinjer för planering, RiPlan.

## **Jordbro**

Det är positivt att översiktsplanen föreslår integration mellan de två delarna av Jordbro, verksamheterna i väst och bostadsbebyggelsen i öst.

## **Västerhaninge**

Strukturplanen bör tydligare ange att flerbostadshus är prioriterade nära pendeltågsstationen.

**Tungelsta**

Det är positivt att flerbostadshus är prioriterade nära pendeltågsstationen. Eftersom ett stort område är angivet som förändringsområde är det av stor vikt att gång- och cykelbanor som sammankopplar ny bebyggelse och pendeltågsstationen är väl utformade och attraktiva.

**Krigslida**

Nämnden saknar information i planförslaget om varför inte båda sidor av järnvägen vid pendeltågsstationen i Krigslida är aktuella för bebyggelse. Kommunen bör stötta pendeltågsstationerna i Tungelsta, Västerhaninge och Krigslida med så omfattande förtätning som detta tätortsband klarar. Om annan markanvändning är prioriterad bör detta framgå.

**Hemfosa**

Det är positivt att kommunen har ett mycket långsiktigt perspektiv på utvecklingen i Hemfosa. Haninge kommun har, tack vare dagens struktur med flera pendeltågsstationer och god tillgång på byggbar mark nära dessa, utmärkta möjligheter att växa hållbart. Hemfosa är dock inte redovisat som stadsbygd i RUFS 2010.

**Landsbygd, kust och öar**

Nämnden anser att utveckling på landsbygd, längs kusten och på öar ska ske med stor försiktighet, oavsett om det rör sig om förtätning, omvandling eller ny exploatering. Glesa områden är svåra att på ett bra sätt kollektivtrafikförsörja, och standarden blir företrädesvis inte en sådan som motsvarar förväntningar.

Ornö och Utö är utpekade kärnöar i både RUFS 2010 och i den delregionala utvecklingsplanen för Stockholms kust och skärgård. Det är därför positivt att översiktsplanen har inriktningar som redovisar en bebyggelseutveckling på dessa öar.

**Trafikbuller**

Det är positivt att översiktsplanen anger de störningar som uppkommer från kollektivtrafiken. Både buss- och tågtrafik innebär störningar som behöver hanteras i samhällsplaneringen.

**Infartsparkeringar och cykel**

Det är positivt att översiktsplanen berör utbyggd cykeltrafik samt fler infartsparkeringar vid pendeltågsstationer samt större busshållplatser. Infartsparkeringar för bil och cykel på strategiskt riktiga platser är en byggsten för att åstadkomma möjligheter för hållbart resande.

**Mellankommunala frågor**

Sammanställningen av mellankommunala intressen kan med fördel utvecklas och kompletteras vad gäller kopplingar till utvecklingsområden i angränsande kommuner.