TRAFIKVERKET

Underlags-PM

ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och Tungelsta

Ärendenummer: TRV 2020/2491

Trafikverket
Postadress: Adress, Post nr Ort
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Underlag till Sammanfattande rapport etapp 1 ÅVS bostadsbyggande Hemfosa och Tungelsta

Författare: Lina Granlund, Trafikverket, Petra Amsbeck och Karin Hammarlund, Kreera Samhällsbyggnad AB

Dokumentdatum: 2020-05-18
Ärendenummer: TRV 2020/2491
Version: 0.1

Kontaktperson: Lina Granlund, Trafikverket

TMALL 0004 Rapport generell v 2.0

Sammanfattning

Trafikverket har genom den nationella samordnaren för hållbart bostadsbyggande fått i uppdrag att tillsammans med parterna; Haninge kommun och Region Stockholm, genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att utreda förutsättningar för en större bostadsexploatering i Hemfosa i Haninge kommun. ÅVS-processen är uppdelad i två etapper, där denna PM utgör ett av underlagen för etapp 1.

Innehåll

SAMMANFATTNING **3**
1. BAKGRUND **6**

1.1. Syfte **6**

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet **6**
1.2.1. Uppdelning i etapper 7

1.3. Planeringsförutsättningar **8**
1.3.1. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050 8
1.3.2. Haninges översiktsplan 9
1.3.3. Haninge stads utvecklingsplan (Fördjupning av översiktsplan, FÖP) 10
1.3.4. Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande- del och slutredovisning 10
1.3.5. Avsiktsförklaring avseende bostadsbyggande i Hemfosa i Haninge kommun 10
1.3.6. Angränsande utredningar gällande transportinfrastruktur 11
1.3.7. Planerade infrastrukturinvesteringar 12

1.4. Mål för ett hållbart samhälle **12**
1.4.1. Agenda 2030 12
1.4.2. Klimatpolitiskt ramverk 12
1.4.3. Sveriges miljökvalitetsmål 12
1.4.4. De transportpolitiska målen 13
2. NULÄGESBESKRIVNING **13**

2.1. Region Stockholm **13**
2.1.1. Transportinfrastruktur 14
2.1.2. Bostadsmarknad och flyttmönster 16

2.2. Haninge kommun **17**
2.2.1. Invånare 17
2.2.2. Transportinfrastruktur 17

2.3. Hemfosa **18**
2.3.1. Transportinfrastruktur 18

2.4. Tungelsta **19**
2.4.1. Transportinfrastruktur 19
3. ETAPPVIS UTBYGGNAD HEMFOSA 12 000 BOSTÄDER **21**

3.1. Inledning **21**

3.2. Promemorians etapper samt kommentarer och tillägg till dessa **22**
3.2.1. Promemorians etapp 1 22
3.2.2. Promemorians etapp 2 24
3.2.3. Promemorians etapp 3 och 4 25

3.3. Vidarearbetning av Promemorians etapper till en matris med fem steg **26**
3.3.1. Inledande arbete – steg 1. År 2017 – 2025 26

3.4. Sammanfattning Etappvis utbyggnad och trösklar- Hemfosa 12 000 bostäder.....27
4. REFERENSLISTA..... 27

1. Bakgrund

För att möta den förväntade befolkningsökningen i Sverige och medverka till ökat bostadsbyggande och hållbar utveckling, tillsatte regeringen 2016 en samordnare med uppdrag att identifiera kommuner där det finns förutsättningar för en större mängd bostäder. Samordnaren presenterade i september 2017 förslag på nio olika områden för större samlad exploatering där Hemfosa i Haninge kommun var ett av dem. Haninge kommun, Stockholms läns landsting och staten, genom den nationella samordnaren, undertecknade senare samma år en avsiktsförklaring med syfte att vidare utreda möjligheten till en större samlad exploatering med hållbart byggande i Hemfosa.

I gällande Länsplan (2018-2029) finns också ett uppdrag att utreda bristerna i transportsystemet kopplat till ett ökat bostadsbyggande i Tungelsta i Haninge kommun.

1.1. Syfte

Syfte för den inledda ÅVSen är att klargöra infrastrukturella brister som påverkar möjligheterna för en bostadsexploatering i Hemfosa och Tungelsta. Denna PM utgör underlag för etapp 1 i ÅVSen med syfte att förstå konsekvenser på systemnivå av att tillföra 12 000 bostäder i Hemfosa och ett ökat bostadsbyggande i Tungelsta.

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

2019 inleddes åtgärdsvalsstudien (ÅVS) med syfte att klargöra förutsättningar för bostadsutveckling i Hemfosa och Tungelsta i Haninge kommun ur ett samlat perspektiv- kommunalt, regionalt, statligt- samt att precisera de infrastrukturåtgärder som behövs för att hantera bristerna och skapa tillgänglighet i transportsystemet.

Regeringens Samordnare för större samlade exploateringar med hållbart byggande, med uppdrag att identifiera platser där det finns framtagna eller potentiella planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder, tog under 2017 fram en avsiktsförklaring med Haninge kommun och Trafikförvaltningen Region Stockholm med syfte att ”reglera en gemensam avsikt att vidare utreda möjligheten till en större samlad exploatering med hållbart byggande i Hemfosa i Haninge kommun”. Vidare står i avsiktsförklaringen att ”en exploatering i Hemfosa förutsätter vissa infrastrukturåtgärder” och att ”Trafikverket i samarbete med berörda parter, ska ta fram en åtgärdsvalsstudie som klargör vilka infrastrukturåtgärder som behövs för att möjliggöra behovet av bostadsexploateringar i områden längs Nynäsbanan”.

I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029 står också att: ”Trafikverket ska i början av planperioden särskilda utreda bristerna i trafiksystemet kopplat till bostadsutveckling i Tungelsta i Haninge kommun. Kommunen har kraftigt ökade ambitioner kring bostadsbyggande sedan åtgärdsvalsstudien 2013–2015 genomfördes. De nya förutsättningarna innebär att den genomförda studien behöver zooma ut till ett större influensområde och ha ett bredare angreppssätt än att bara studera närliggande vägar. Framkomlighet och trafiksäkerhet är viktiga utgångspunkter.

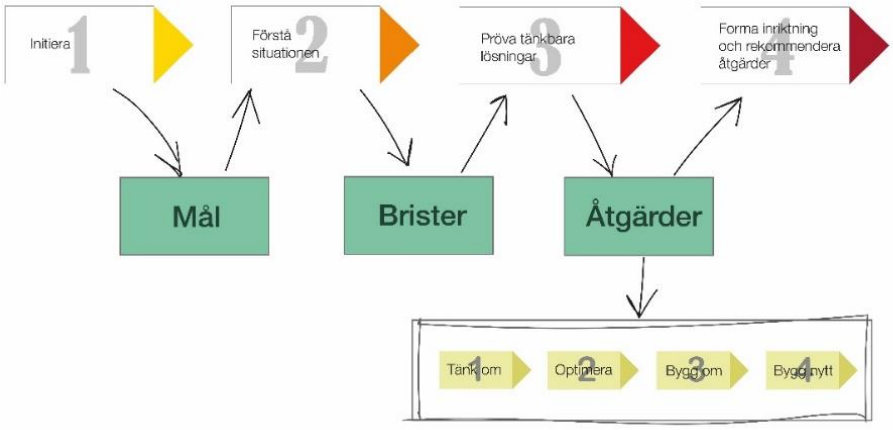
Efter genomförd åtgärdsvalsstudie och ställningstagande kan det finnas behov av vissa fördjupade studier.”

Sammantaget ger detta skäl att utreda dessa frågor gemensamt för att dels kunna se effekterna av större bostadsexploateringar samlat längs Nynäsbanan i Haninge och dels för att hushålla med parternas utredningsresurser.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har, såsom stipulerats i avsiktsförklaringen, initierats av Trafikverket och bedrivs tillsammans med Haninge kommun, Trafikförvaltningen Region Stockholm och Tillväxt- och regionplanekontoret, Region Stockholm. Konsulter från Kreera samhällsbyggnad har stöttat i arbetet. En arbetsgrupp bestående av representanter för ovan nämnda parter har under arbetets gång träffats och parterna och Länsstyrelsen i Stockholm har utgjort styrgrupp för projektet.

1.2.1. Uppdelning i etapper

Tidigt i processen beslutades att dela upp utredningen i två etapper. Förutsättningarna behöver belysas på systemnivå (etapp 1) för att senare kunna utgöra underlag för förslag till åtgärder (etapp 2). Föreliggande PM ingår i etapp 1 och utgör en del i det som enligt ÅVS-metodiken kallas ”Förstå situationen”.



Figur 1. ÅVS-processens faser

Etapp 1- Förstå situationen

Inom etapp 1 utreds konsekvenserna av att tillföra 12 000 bostäder i Hemfosa. Konsekvenserna gäller, färdmedelsfördelning, tillgänglighet samt effekter för kollektivtrafik och vägtrafik. Etapp 1 innehåller också försök till beskrivning av etappvis etablering, eller vid behov tröskelvärden och schabloner, utifrån översiktliga befintliga underlag för att beskriva möjliga etapper för bostadsutveckling i Hemfosa.

I Tungelsta har kommunen bedömt att det finnas potential för upp till 4900 nya bostäder. Översiktliga befintliga planer för utbyggnaden i Tungelsta finns i Haninge kommuns ÖP men inte motsvarande underlag som beskriver en etappvis utbyggnad. Den etappvisa utbyggnaden redovisas i denna rapport enbart för Hemfosa.

Etapp 2

Etapp 2 i arbetet förutsätter att tillräckliga planeringsunderlag på översiktlig nivå finns framme. Med stöd i arbetet i etapp 1 kan därför styrgruppen ta ställning till när det är lämpligt att börja genomföra etapp 2 i ÅVS-processen

1.3. Planeringsförutsättningar

1.3.1. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050

RUFS 2050 är den gemensamma regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Den är en sammanvägning av rumsliga och icke-rumsliga utvecklingsfrågor på regional nivå och visar på regionens långsiktiga utmaningar och uttrycker regionens samlade vilja.

Den rumsliga utvecklingen i Stockholmsregionen har en avgörande betydelse för måluppfyllelsen i den regionala utvecklingsplanen, inte minst hur målen om minskad klimat- och miljöpåverkan samt ökad regional tillgänglighet ska kunna nås i ett långsiktigt perspektiv. Hur vägar, gator, spår, bostäder, arbetsplatser, verksamheter, tekniska anläggningar och grön- och vattenområden med mera lokaliseras, utformas och omhändertas i nutid påverkar för lång tid framåt hur regionens invånare rör sig, var arbetsplatser lokaliseras, hur näringslivet utvecklas, vilka färdmedelsval som görs, samt även hur invånare mår, utvecklas och möts. Därför är långsiktighet avgörande i den fysiska planeringen.

Den stora befolkningstillväxten i Stockholmsregionen ställer krav på utbyggnad av bostäder, arbetsplatser, service och tillgänglighet till detta. I RUFS är utvecklingen av regionala stadskärnor som komplement till den centrala stadskärnan viktig för utvecklingen. Regionala stadskärnor finns i de bästa kollektivtrafiklägena och har en hög tillgänglighet samt urbana kvaliteter i form av attraktiva bostäder, arbetsplatser, kultur, service och handel. I RUFS finns 8 regionala kärnor utpekade, en av dessa är Haninge centrum med pendeltågsstationerna Handen och Vega i Haninge kommun.

Vidare pekar RUFS även ut andra typer av bebyggelsestruktur; strategiska stadsutvecklingslägen, primära bebyggelselägen, sekundära bebyggelselägen och landsbygdsnoder. Bostadsutvecklingen planeras i regionen utifrån denna kategorisering. Hemfosa är enligt RUFS sekundärt bebyggelseläge medan Tungelsta är strategiskt stadsutvecklingsläge.

Sekundärt bebyggelseläge enligt RUFS 2050

De sekundära bebyggelselägena har en potential att kompletteras och utvecklas, men ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras till lägen med högre regional tillgänglighet. De innehåller olika typer av bebyggelse, verksamheter, lokal grönstruktur, service med mera, samt i några fall även naturreservat och områden av riksintresse. Några områden innehåller omvandlingsområden och tillgodoser behovet av mark för mindre kontaktintensiva verksamheter. Ett sekundärt bebyggelseläge har en god regional tillgänglighet med kollektivtrafik under rusningstrafik, i första hand med buss inom 700 meter. Vissa områden ligger inom 1 200 meter från stationer, men långt ut från den centrala regionkärnan i stomnätet.

Strategiskt stadsutvecklingsläge enligt RUFS 2050

Strategiska stadsutvecklingslägen är kommuncentrum, storregionala eller regionala bytespunkter och områden med en stor befolkning och ibland områden med lågt socioekonomiskt index. Områdena har generellt sett en hög regional tillgänglighet och potential att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Var för sig har de olika förutsättningar för att utvecklas beroende på lokala förhållanden, läge i regionen och närhet till en regional stadskärna eller andra större utvecklingsområden. Områdena innehåller i nuläget både bostäder, verksamheter, service, lokal grönstruktur och i några fall även naturreservat och områden av riksintresse. Det finns potential att utveckla urbana kvaliteter och bidra till en starkare social hållbarhet på dessa platser. Alla kommuner i länet har minst ett strategiskt stadsutvecklingsläge eller en regional stadskärna. De flesta av de områden som har pekats ut ligger inom 1 200 meter från stationer och bussterminaler, vilket innebär att människor kan nå kollektivtrafikens stomnät med cykel eller till fots. Vissa av de strategiska stadsutvecklingslägena är kommuncentrum med en särskild funktion att förse de som bor, besöker eller arbetar i skärgården och på kärnöar med service och byten mellan olika färdslag.

1.3.2. Haninges översiktsplan

Översiktsplan (ÖP) 2030 (med utblick 2050) för Haninge kommun togs fram 2016. I denna framgår att förtätning och utbyggnad främst kommer att ske i anslutning till den regionala stadskärnan intill pendeltågsstationerna Vega och Handen, men även för Jordbro, Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta. Utbyggnad av Hemfosa bedöms ligga längre fram i tiden.

I ÖP beskrivs utveckling av Hemfosa med gles stadsbygd samt tät bebyggelse nära stationen och längre bort från stationsläget en bibehållen lantlig karaktär med glesare bostadsbebyggelse, som bättre och mer effektivt än idag nyttjar det kollektivtrafiknära läget. Utvecklingen bedöms i kommunens ÖP bli aktuell först i senare delen av ÖPns tidshorisont och förutsätter en utbyggnad av dubbelspår för pendeltåget. ÖP antogs innan avsiktsförklaringen med staten angående Hemfosa träffades och därför finns denna utveckling inte med i ÖP.

Tungelsta beskrivs i ÖP som en tydlig centrumkärna med tätare stadsstruktur innehållande verksamheter, service och bostäder i flerbostadshus närmast pendeltågsstationen. Det gör att Tungelsta i övrigt kan utveckla sin karaktär som

trädgårdsstad. Närheten till den regionala stadskärnan bidrar till attraktiviteten, likaså en potentiell framtida utökning av Nynäsbanans trafikering.

I Haninge kommun ska man enligt riktlinje i ÖP färdigställa 600 bostäder/år. Detta har sedan ÖP antogs förändrats genom ett beslut i kommunfullmäktige och ligger istället på 750 bostäder/år.

1.3.3. Haninge stads utvecklingsplan (Fördjupning av översiktsplan, FÖP)

Haninge stads stadsutvecklingsplan antogs 2018 och beskriver utvecklingen i centrala Haninge; Handen, Vega och Brandbergen, det som också beskrivs som den regionala stadskärnan. Enligt stadsutvecklingsplanen är en rimlig bedömning att Haninge stad kan förtätas med ca 7000 bostäder till år 2030 och ytterligare omkring 10 000 till 2050. Planen innehåller stadsbyggnadsprinciper och nyckeltal för olika delar av exploateringen som används som referens i denna utredning.

1.3.4. Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande- del och slutredovisning

ÅVS Hemfosa utgår från regeringens Samordnare för större samlade exploateringar med hållbart byggande, med uppdrag att identifiera platser där det finns framtagna eller potentiella planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder.

Målet med uppdraget var ökat bostadsbyggande och nya hållbara stadsdelar. Av uppdragsbeskrivningen framgår att regeringen med uppdraget ville

”medverka till att väl genomtänkta och långsiktigt hållbara stadsdelar och städer som påtagligt bidrar till att ett ökat bostadsbyggande kommer till stånd. Innovativa lösningar som kan bidra till goda livsmiljöer och såväl minskad klimatpåverkan som anpassning till ett förändrat klimat är av särskilt intresse. Exploateringarna ska kunna utgöra förebilder för hållbar stadsutveckling.” [1]

1.3.5. Avsiktsförklaring avseende bostadsbyggande i Hemfosa i Haninge kommun

Den ovan nämnda utredningen resulterade i att staten ingick avtal med ett antal kommuner runt om i Sverige i syfte att öka bostadsbyggandet. Med Haninge kommun ingicks en avsiktsförklaring mellan statens samordnare, Haninge kommun och Stockholms läns landsting som syftar till en gemensam avsikt att vidare utreda möjligheten till en större samlad exploatering av 12000 bostäder med hållbart byggande i Hemfosa.

[1] Delredovisning av Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande 2017

I avsiktsförklaringen beskrivs att en exploatering i Hemfosa förutsätter vissa infrastrukturåtgärder. Trafikverket ges i avsiktsförklaringen i uppdrag att med berörda parter, genomföra en ÅVS för att utreda åtgärderna på systemnivå samt även åtgärder som behövs i direkt anslutning till föreslagna bostadsexploateringar.

Åtgärder som lyfts fram i avsiktsförklaringen:

- Ny väg mellan Hemfosa och väg 73.
- Planskild korsning över Nynäsbanan.
- Kapacitetshöjning av Nynäsbanan. Vidare ska behov av fler tåglägen belysas i syfte att säkerställa en god kollektivtrafikförsörjning.

I samband med avsiktsförklaringen tog Haninge kommun fram en PM för att för att få förståelse för vad en utbyggnad med 12000 bostäder skulle innebära för Hemfosa. Denna *Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun* (vidare Promemorian) är en bilaga till avsiktsförklaringen och är en slags tidig vision av en etappvis utbyggnad av Hemfosa. Denna utgör underlag för de antaganden som görs vidare i denna utredning.

1.3.6. Angränsande utredningar gällande transportinfrastruktur

ÅVS för förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet längs med del av väg 257 och Stavsvägen (väg 556)

Trafikverket, Haninge kommun och Trafikförvaltningen SLL tog 2013-2015 fram en åtgärdsvalsstudie för väg 257 och Stavsvägen i Haninge utifrån Haninge kommuns planer om ökad exploatering i Tungelsta på båda sidor av järnvägen. Syftet med ÅVSen var att finna långsiktigt hållbara lösningar för samtliga trafikslag och trafikanter längs väg 257 och väg 556, Stavsvägen. Vägplan pågår för ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Åtgärdsvalsstudien konstaterade ett behov av att Trafikverket och Haninge kommun utreder vägarnas framtida funktion innan vissa föreslagna åtgärder kan genomföras. En funktionsanalys togs därför fram (Funktionsanalys för väg 257 och väg 556 i Haninge kommun TRV 2017/115845).

ÅVS väg 73

Mellan 2017-2019 genomförde Trafikverket en ÅVS för väg 73 som går mellan Nynäshamn i söder och påfarten till Södra länken i Stockholms stad i norr. ÅVSen föreslår inga större infrastrukturinvesteringar för att förbättra framkomligheten då bedömningen hos parterna är att det inte går att bygga bort trängseln i stråket. Åtgärderna från studien fokuserar istället på en fortsatt samverkan kring åtgärder för att öka överflyttningen till hållbara transportslag.

1.3.7. Planerade infrastrukturinvesteringar

Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket planerar en ny väg samt en ny gång- och cykelväg, mellan E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva, via Flemingsberg till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge kommun, Tvärförbindelse Södertörn. Tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden utgör sträckan en yttre tvärled för regionen från Haninge till Österåker med syfte att förbättra möjligheter för pendling och näringsliv och binda samman södra och norra delen av länet. Vägplanearbete pågår för Tvärförbindelse Södertörn.

1.4. Mål för ett hållbart samhälle

1.4.1. Agenda 2030

FNs mål för ett hållbart samhälle med sikte på år 2030 även kallad Agenda 2030 kvantifierar och skärper de tidigare globala s.k. Millenniemålen. Transportsektorn är avgörande för att vi ska nå ett hållbart samhälle och för första gången ingår transportsektorn i FNs mål, inte som ett eget område utan integrerad i flera delmål.

1.4.2. Klimatpolitiskt ramverk

Inom ramen för Sveriges klimatpolitiska ramverk som beslutades 2017 finns beslut om en klimatlag som lagfäster att regeringen är skyldiga att föra en klimatpolitik som utgår ifrån klimatmålen som riksdagen antagit. Den nya klimatlagen trädde i kraft den 1 januari 2018.

Klimatmål

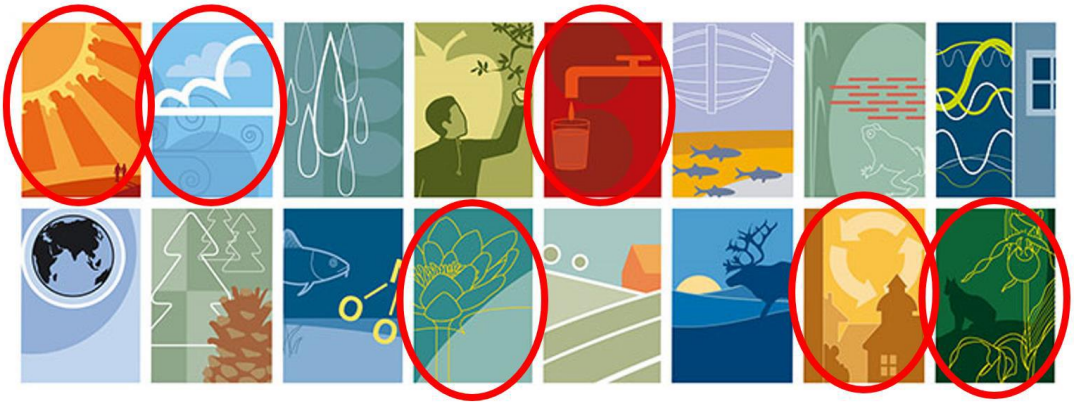
-Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

- Utsläppen inom de sektorer i Sverige som kommer att omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning, bör senast år 2030 vara minst 63 procent lägre är 1990, och minst 75 procent lägre år 2040. Utsläppen som omfattas är främst från transporter, arbetsmaskiner, mindre industri – och energianläggningar, bostäder och jordbruk.

- Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

1.4.3. Sveriges miljökvalitetsmål

Sveriges miljökvalitetsmål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. För åtgärdsvalsstudien har de inringade miljömålen bedömts vara särskilt viktiga.



Figur 2. *Sveriges miljökvalitetsmål. Inringade mål (här med fet stil) har bedömts särskilt viktiga för denna åtgärdsvalsstudie. Målen är överst f.v.* ***Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft****, Bara Naturlig försurning, Giftfri miljö,* ***Grundvatten av god kvalitet****, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Säker strålmiljö, Skyddande ozonskikt, Levande skogar, Ingen övergödning,* ***Rikt växt- och djurliv****, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö,* ***God bebyggd miljö*** *och* ***Ett rikt växt- och djurliv****.*

1.4.4. De transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Under detta övergripande mål finns två jämbördiga mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål som sedan konkretiseras genom förtydliganden inom ett antal områden.

Funktionsmålet ger uttryck för tillgänglighet till transport där transportsystemets utformning, funktion och användning ska ge alla en grundläggande och likvärdig tillgänglighet till resor och transporter. En god tillgänglighet är nödvändig för att ett samhälle ska fungera. Det handlar om att utveckla tillgängligheten så att den möjliggör ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning.

Hänsynsmålet ger uttryck för hälsa, miljö och säkerhet förknippat med transport där transportsystemets utformning, funktion och användande ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidrar till ökad hälsa och att miljökvalitetsmålen uppnås.

2. Nulägesbeskrivning

2.1. Region Stockholm

I Stockholms län bor drygt 2,3 miljoner invånare fördelat på 26 kommuner. De flesta i Stockholmsregionen bor i någon av tätorterna. Omkring 76 procent av länets befolkning

bor inom 1 200 meter från befintliga spårstationer och stombusshållplatser vilket ger en god utgångspunkt för en hög kollektivtrafikandel.

Den stora befolkningsökningen i regionen kräver fler bostäder och service, så som skolor, arbetsplatser, butiker, kollektivtrafik energiförsörjning etc. Var nya arbetsplatser och bostäder byggs påverkar regionens utveckling.

I den regionala planeringen har konstaterats att en flerkärnig struktur gör Stockholmsregionen mer robust, att de regionala kärnorna ger möjlighet för fler arbetsplatser, bostäder och service, såväl offentlig som kommersiell kan lokaliseras utanför den centrala kärnan utan att glesa ut regionen. De regionala kärnorna förväntas ge en högre tillgänglighet och kollektiva förbindelser ska binda ihop dessa för att skapa en regional balans och avlastning av den centrala kärnan.

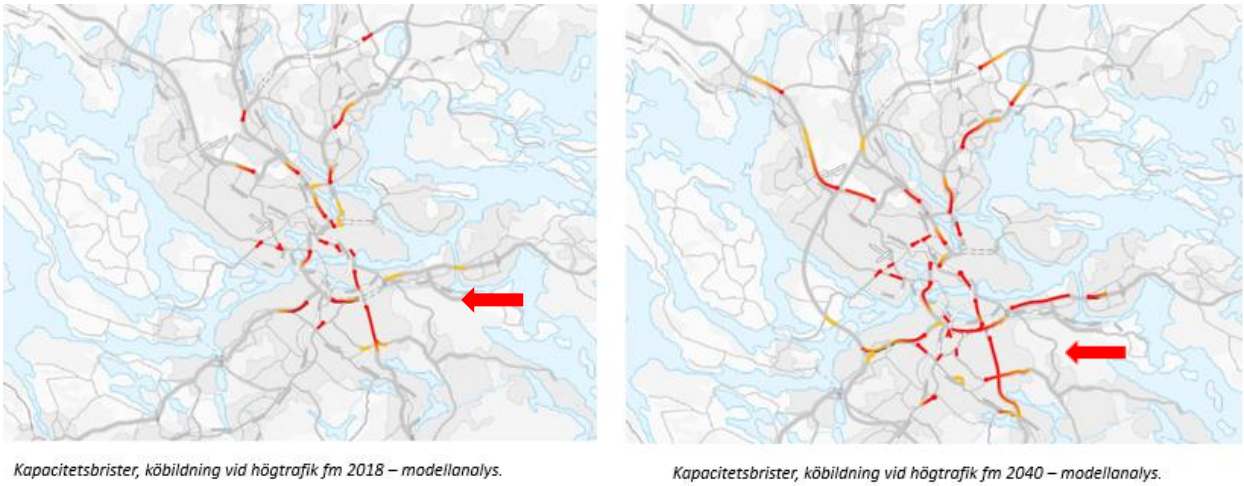
2.1.1. Transportinfrastruktur

Det regionala transportsystemet är väl utbyggt men har under en längre period utvecklats i lägre takt än befolkningstillväxten. Väg- och spårsystemen i de centrala delarna av regionen är högt belastade under rusningstid och trängselproblematiken märks också allt längre ut i regionen. Trots god tillgång till kollektivtrafik i stora delar av regionen har bilen en stor konkurrensfördel, särskilt i de mer glesbefolkade delarna.

Den kraftiga tillväxten av boende och arbetsplatser i Stockholmsregionen skapar en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor och ställer höga krav på att kollektivtrafiksystemet utvecklas och att tillgängligheten ökar. Stora utbyggnader av kollektivtrafiken har beslutats, bland annat inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen, vilket på sikt innebär att kapaciteten i hela systemet ökar. Åtgärderna innebär att bytespunkternas storleksförhållanden kommer att förändras och resealternativ utvecklas och att antalet avgångar med spårbunden kollektivtrafik över Saltsjö-Mälarsnittet i rusningstrafik fördubblas. Den regionala utvecklingen leder till ökad efterfrågan på både bil – och kollektivtrafik. De beslutade utbyggnaderna av vägar och spårtrafik i regionen är nödvändiga men räcker inte för att svara upp mot den stora befolkningstillväxten. Det är dock inte möjligt att bygga ikapp efterfrågan på vägkapacitet och problemen i vägtrafiken förväntas kvarstå och riskerar att förvärras.

I högtrafik används kapaciteten maximalt på det primära vägnätets centrala delar och långa köer uppstår och blockerar delar av nätet. Även mellan förortsområden i halvcentrala lägen uppstår köer på vägnätet när efterfrågan är som störst. Det leder till att restiderna blir längre än vanligt – ofta två till tre gånger längre än i lågtrafik – och osäkerhet om hur lång tid en resa kommer att ta. Detta innebär en stor kostnad för den

enskilde men också för samhället.



Figur 3. Kapacitetsbrister, köbildning vid högtrafik fm 2018/2040 – modellanalys. Pilen visar norra delen av väg 73

Analyser av den framtida trängselsituationen visar att det även fortsättningsvis kommer att finnas betydande flaskhalsar och förlängda restider, trots beslutade utbyggnader och åtgärder. Köerna tenderar att flyttas utåt i systemet, se figur 3 ovan.[2]

Nynäsbanan

Nynäsbanan går mellan Älvsjö och Nynäshamn och trafikeras i huvudsak av pendeltåg men även viss godstrafik till Jordbro och Nynäshamn. Nynäsbanan har byggts ut i omgångar och idag finns dubbelspår till Hemfosa men söder om Hemfosa är det enkelspår med mötesstationer i Segersäng, Ösmo och Nynäsgård. En ny station, Vega, i Haninge, invigdes 2019.

I samband med utbyggnaden av den nya godshamnen Stockholm Norvik hamn byggs också ett sidospår ut mot hamnen som ansluts till Nynäsbanan och hamnen för att utöka godstransporterna på järnväg.

Väg 73

Väg 73, Nynäsvägen, är ett sammanbindande vägstråk för sydöstra delen av Storstockholm-Södertörn. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten för person- och godstransporter i stråket från Nynäshamn genom Haninge och Huddinge till Stockholm där den ansluter till Södra länken och nordsydaxeln. Väg 73 är till största del av motorvägskaraktär med 2+2 körfält och 110 km/h. Hastighetsbegränsningen sjunker längre norrut och 3+3 körfält.

[2] Trafikverket (2018) Framkomlighetsprogram: Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt

Väg 73 är ett viktigt stråk för godstransporter som förbinder tunga logistikområden som Jordbro och Länna samt Nynäshamns hamn med övriga länet. År 2020 öppnar den nya hamnen i Norvik (Nynäshamn) som förväntas vara fullt utbyggd till år 2035. Omfattande bebyggelseutveckling kommer också att generera ny trafik, både i byggskedet och för drift och underhåll av den byggda miljön längs vägen.

På de södra delarna av väg 73 är tillgängligheten god och det förekommer knappt någon trängsel. På de norra delarna in mot den centrala kärnan är det i dagsläget trängsel dagligen och i prognoser för 2040 kommer denna trängsel att öka. Detta innebär att även mindre tillskott av trafikarbete kan medföra utökade köer på infarterna till södra länken och de centrala delarna av Stockholm. Analyser har gjorts för kommande större väginvesteringar och hur de skulle påverka trängseln på väg 73. Tvärförbindelse Södertörn (beslutad) kan enligt analyser bidra till något förbättrad framkomlighet och utbyggnad av trängselskatter (ej beslutat) likaså. Däremot visar analyser att en Östlig förbindelse (ej beslutad) skulle ge sämre framkomlighet på väg 73[3]

2.1.2. Bostadsmarknad och flyttmönster

Befolkningsutvecklingen i länet skapar ett stort behov av nya bostäder. Enligt Region Stockholms befolkningsframskrivningar kommer befolkningen att växa från dagens 2,3 miljoner till ca 2,8 miljoner fram till 2030 och 3,4 miljoner till år 2050. Utslaget över tid förväntas befolkningstillväxten till 49 procent bestå av barn som föds i regionen, till 38 procent av personer som flyttar hit från andra länder och därutöver 13 procent som flyttar till regionen från andra delar av Sverige.[4] För att motsvara befolkningsutvecklingen behöver det byggas mellan 14 550 och 22 600 bostäder i länet varje år fram till 2030 och ungefär lika många mellan 2030 och 2050.[5]

Stockholms län består emellertid inte av *en* bostadsmarknad. Länet är i praktiken uppdelat i mindre delmarknader. Dessa delmarknader fyller olika funktioner och fungerar delvis på olika sätt givet bland annat deras läge i regionen och hur bostadsbeståndet ser ut.[6] I rapporten Lokala bostadsmarknader i Stockholms län 2014–2016 definieras en bostadsmarknad av hur människor från ett visst geografiskt område flyttar. I rapporten dras slutsatsen att länet är uppdelat i 20 lokala bostadsmarknader där invånarna har likartade flyttmönster. Bostadsmarknaderna avgränsas i många fall av en kommungräns men vissa kommuner delar marknad, i synnerhet i länets centrala delar. I studien utgör Haninge kommun en egen bostadsmarknad. Det betyder i praktiken att den största inflyttningen till vakanta bostäder kommer från den egna kommunen. Därutöver har Haninge kommun det största nettoutbytet med bostadsmarknaderna närmast gränsande till kommunen; Nynäshamn, Centrum-Syd, Tyresö och Botkyrka. Kommunen har samtidigt en nettoutflyttning ut från länet.[7]

---

[3] Trafikverket: Systemstudie Östlig förbindelse. Hur påverkas det omgivande vägsystemet?2018; Systemstudie Tvärförbindelse Södertörn. Hur påverkas det omgivande vägtrafiksystemet?2020
[4] http://rufs.se/publikationer/2017/framskrivningar-av-befolkning-och-sysselsattning-i-ostra-mellansverige/
[5] RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen
[6] http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/2018/lokala-bostadsmarknader/huvudrapport_lokala-bostadsmarknader_webb1.pdf
[7] http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/2018/lokala-bostadsmarknader/huvudrapport_lokala-bostadsmarknader_webb1.pdf

Att relativt lokala flyttar är de vanligast förekommande har också visat sig i andra studier som Region Stockholm genomfört.[8] Dock kan detta påverkas av exempelvis befintligt bostadsbestånd, upplåtelseform, geografiskt läge och människors preferenser för olika typer av bostäder. En studie genomförd av Region Stockholm visar till exempel att inflyttningen till nyproducerade bostads- och äganderätter i Haninge kommun till drygt 50 procent kommer från den egna kommunen. Till nyproducerade hyresrätter är samma siffra 20 procent.[9]

Bostadsbyggande i sig påverkar inte befolkningstillväxten på länsnivå och sedan 2018 ingår heller inte planerat bostadsbyggande i Region Stockholms kommunvisa befolkningsprognoser.[10] Däremot kan bostadsbyggande påverka befolkningsutvecklingen på en mer lokal geografisk nivå och innebära en omfördelning av människor mellan olika områden.

2.2. Haninge kommun

2.2.1. Invånare

Haninge kommun ligger i den södra länshalvan på Södertörn. Kommunen har ca 92 000 invånare och är en av de och snabbast växande kommunerna i Stockholms län och den sjätte största till invånarantal.

Enligt RUFS befolkningsframskrivningar kommer Haninge att ha mellan 94 000-104 000 invånare 2030 och mellan 108 000-132 000 invånare 2050. (Detta kan jämföras med omkringliggande kommuner och deras befolkningsutveckling; Huddinge beräknas ha mellan 129 500- 157 800 invånare 2050, Nynäshamn mellan 34 200 och 40 600 invånare 2050 och Tyresö mellan 56 400 och 69 200 år 2050).[11]

Antalet bostäder förväntas öka från 2015 års nivå på ca 35 000 till mellan 50-och 60 000 2050.

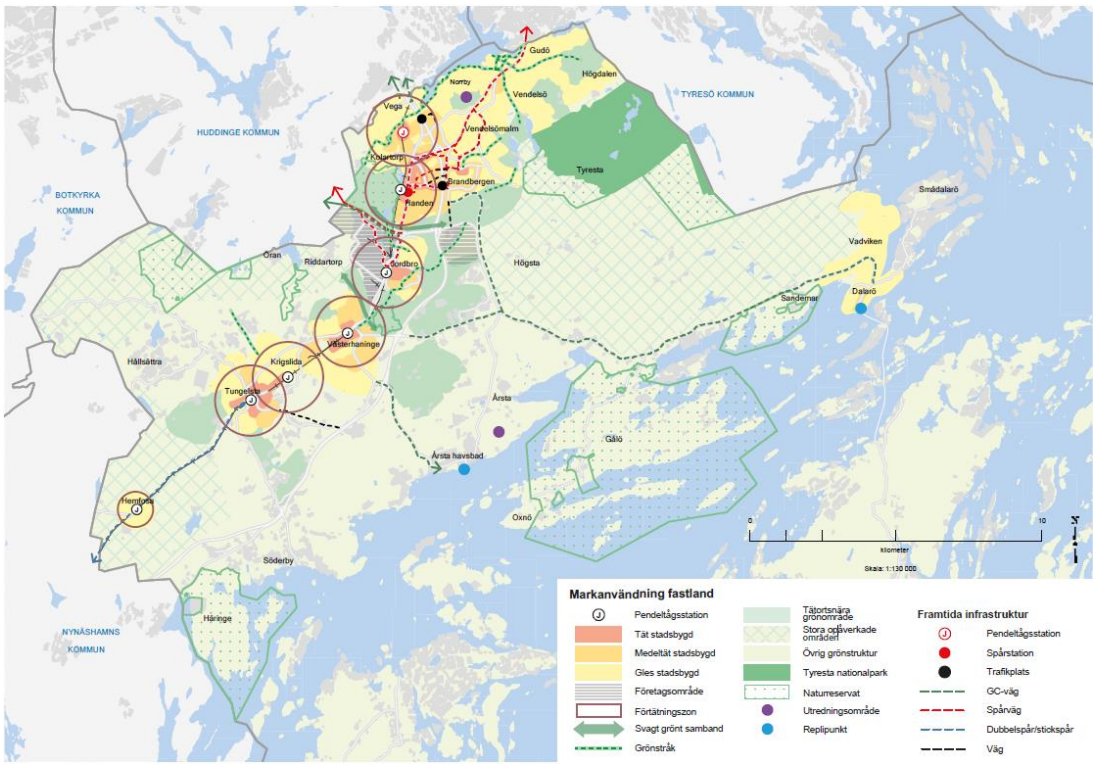
Den regionala stadskärnan växer fram genom den nya stadsdelen Vega och förtätning av Handen. Det finns planer på 17 000 nya bostäder i den regionala stadskärnan fram till 2050.

Haninge har också en stor landsbygd och skärgård.

2.2.2. Transportinfrastruktur

[8] http://rufs.se/globalassets/f.-demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/demografiska-rapporter/2014/equipop-in--och-utflyttningsfalt-i-stockholmsregionen.pdf
[9] Arbetsmaterial – Bostadsefterfrågan i Stockholmsregionen 2020-03-06
[10] http://www.rufs.se/globalassets/f.-demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/10-lansprognosrapporten-2019.pdf (Sida. 59)
[11] http://www.rufs.se/demografiska-prognoser/demografiska-prognoser/befolkningsutveckling/

Nynäsbanan passerar genom Haninge kommun. Inom kommunen finns sju stationer där en ny station kopplat till nybyggnadsområdet Vega öppnades 2019. Det finns även en omfattande busstrafik. Väg 73 passerar också genom Haninge från Nynäshamn till Stockholms centrala delar. Utvecklingen av Norviks hamn i Nynäshamn förväntas generera mer godstransporter genom kommunen och kan skapa nya förutsättningar för näringslivsutveckling.



Figur 4. Markanvändningskartan Haninge kommun ÖP. Hemfosa ligger längst söderut längs Nynäsbanan, följt norrut av Tungelsta, Krigslida, Västerhaninge, Jordbro, Handen och Vega.

2.3. Hemfosa

Hemfosa ligger i södra Haninge och har cirka 100 invånare. Det är en blandning av permanent- och fritidshusbebyggelse. Området består till stor del av skog, ängsmark, hästgårdar och mindre sommarstugeområden.

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.

Enligt Haninge kommuns ÖP framgår att målbilden för Hemfosa är så kallad gles stadsbygd med tätare bebyggelse med flerbostadshus och mindre verksamhetslokaler närmast pendeltågsstationen och Hemfosas lantliga karaktär samt glesare bostadsbebyggelse i småhus längre bort från stationen.

2.3.1. Transportinfrastruktur

Det finns en pendeltågsstation i Hemfosa med ca 200 på- och avstigande per dygn. Restiden med pendeltåg till Stockholms central är 36 minuter. Från Hemfosa till Haninge centrum är restiden 15 minuter med pendeltåg.

Vägavståndet från Hemfosa till Haninge centrum är ca 25 km via mindre vägar. Till centrala Stockholm är vägavståndet ca 45 kilometer. Vägsträckan består till viss del av ej asfalterad väg. Det finns ingen anslutning till väg 73 men fågelvägen är sträckan mellan Hemfosa station och väg 73 ca 2,2 kilometer. Ingen bussförbindelse trafikerar Hemfosa. Restiden med bil till centrala Stockholm är cirka 45 minuter.

2.4. Tungelsta

Tungelsta ligger norr om Hemfosa i södra delen av Haninge kommun. Tungelsta har ca 4100 invånare. Bostadsbebyggelsen är främst koncentrerad till västra sidan av järnvägen och huvuddelen av ortens service ligger i närheten av stationen samt utmed Allévägen. Sydöst om järnvägen ligger bostadsområdet Lillgården.

Tungelsta har i RUFS identifierats som ett strategiskt stadsutvecklingsläge. Utvecklingsprogrammet för Tungelsta är från 2012. Enligt ÖP ska Tungelstas identitet som trädgårdsstad stärkas och en centrumkärna med bostäder och verksamheter ska utvecklas. Just nu pågår därför ett arbete med att planlägga för bland annat cirka 450 bostäder i varierande skala i området direkt söder om spårområdet i centrala Tungelsta.

Mellan 2013-2015 genomfördes ÅVS väg 257 Tungelstavägen och Stavsvägen Efter studien har kommunen i en exploateringsstudie identifierat möjligt utrymme för exploatering på upp till 4900 lägenheter.

2.4.1. Transportinfrastruktur

Järnvägen Nynäshamn-Stockholm passerar genom Tungelsta. Det finns två stationer, Tungelsta och Krigslida med 500 respektive 200 påstigande per dygn. Pendeltågen har halvtimmestrafik till och från Stockholm och Nynäshamn. Det finns också bussförbindelser med Västerhaninge och andra kommundelar. Restiden med kollektivtrafik till Stockholm är cirka 40 minuter, med bil cirka 35 minuter.

Nynäsbanan har byggts ut i etapper och under 2016 avslutades utbyggnad till dubbelspår av etappen Tungelsta–Hemfosa. Samtliga plankorsningar ersattes då med broar eller tunnlar.

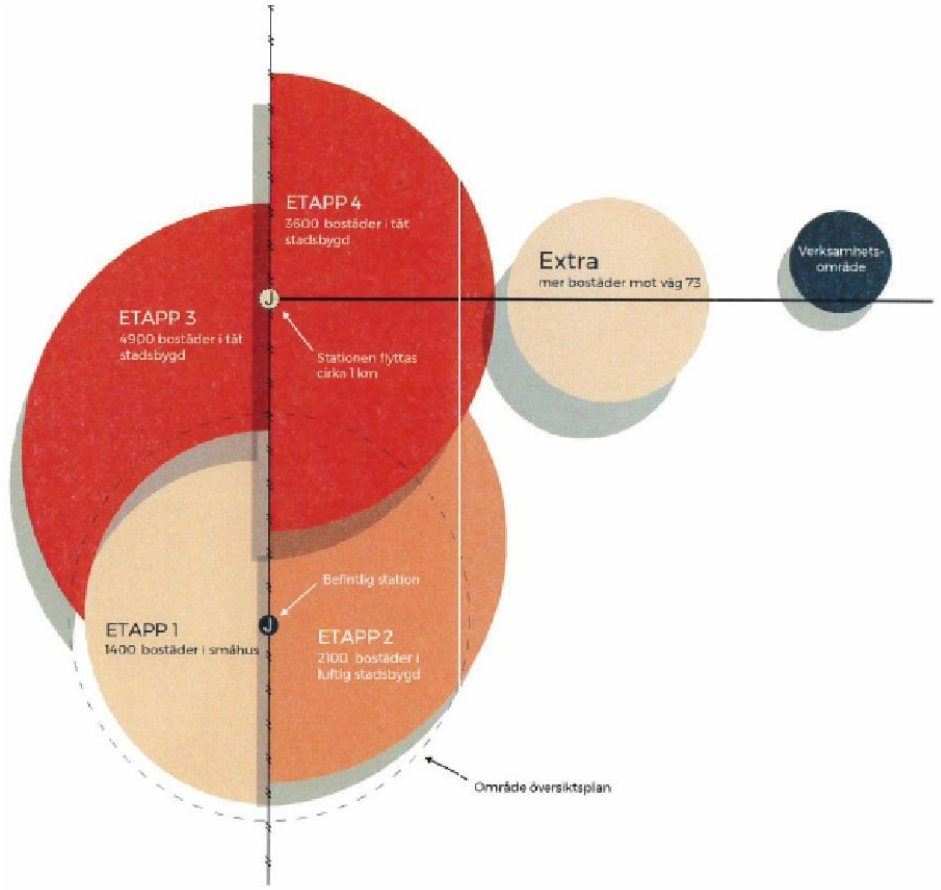
Tungelstavägen binder samman Tungelsta, Krigslida och Västerhaninge med Handen och Nynäsvägen norrut och Södertäljevägen västerut. Vägen är idag utpekad som en primär länsväg, men i praktiken har den en mer lokal funktion och används främst för lokala resor samt resor med start- och målpunkt i området. En stor andel tung trafik trafikerar Tungelstavägen och har påverkat utvecklingsplanerna för bostadsexploatering i Tungelsta. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt

för att överbrygga barriäreffekten togs fram inom ramen för ÅVS från 2015 och vägplan pågår för ett antal av dessa.

3. Etappvis utbyggnad Hemfosa 12 000 bostäder

I den här delen beskrivs den etappvisa utbyggnaden av Hemfosa så som den beskrivs i *Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun,* bilaga till avsiktsförklaringen.

3.1. Inledning



I

Figur 5. Konceptbild som visar de fyra utbyggnadsetapperna. Källa: Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun

Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun beskrivs en etappvis utveckling i Hemfosa. Inom de fyra utbyggnadsetapperna beskrivs antal bostäder och typ av bebyggelse. Utbyggnaden och befolkningsökningen tar enligt Promemorian fart redan 2017 och beräknas ha uppnått önskvärd utbyggnad, dvs 12000 bostäder, år 2050.

Enligt promemorian finns tillräcklig kapacitet i vägnätet för att möta det ökade resande som utbyggnaden innebär. När befolkningsantalet ökar kommer åtgärder för den spårbundna trafiken behöva göras enligt Promemorian. Förutsättning för utbyggnaden av Hemfosa är en ny väganslutning och trafikplats vid väg 73. Promemorian nämner att det kommer att vara en *"överkapacitet av infrastruktur som byggs i de tidiga faserna"*.

I det här avsnittet har de fyra utbyggnadsetapperna från Promemorian kompletterats med kommentarer och resonemang kring vad utbyggnaden innebär i form av investeringar av infrastruktur, omgivande påverkansfaktorer samt behov av bland annat service samt utmaningar kopplade till den utbyggnad som beskrivs. Nyckeltal för att beräkna behov av bland annat service är hämtade från Haninge stads stadsutvecklingsplan från 2018 och har använts som en schablon i detta PM för att se till investeringar för verksamheter och service kopplade till de olika etapperna. Nyckeltalen står i relation till bedömt antal boende som tillkommit i de olika etapperna och därför utgör underlag för ökad service och verksamheter. Allt detta kräver en planförberedelse för både verksamheter och infrastruktur för att kunna tillmötesgå behoven.

I Promemorian är utbyggnadstakten, mer än att utvecklingen ska ske mellan 2017 och 2050, inte vidare kopplad till tid. I följande avsnitt kommer därför antaganden kring utbyggnadstakten göras. Det bygger på en diskussion i arbetsgruppen kring huruvida det är möjligt att hitta en genomförbar utbyggnadstakt för projektet. Med stöd av SCBs databasstatistik har antalet boende beräknats utifrån de planerade bostäderna för varje etapp. En inledande fas som föregår etapp 1 har bedömts vara nödvändig för att kommunens planeringsunderlag ska kunna tas fram. Denna beskrivs i slutet av avsnittet. Med anledning av att även den inledande planeringsfasen kräver sitt tidsutrymme, har utbyggnadstakten för Promemorians etapper behövt skjutas framåt i tiden vilket innebär att de avviker från det förlopp som beskrivs i Promemorian.

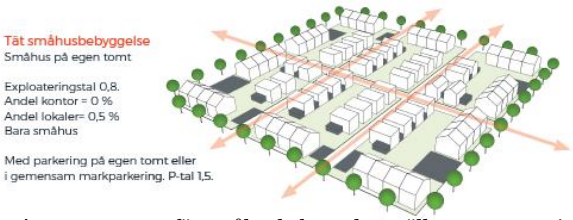
Det är stora utgifter och insatser som behöver tas ställning till i samband med utbyggnaden, bland annat vatten- och avloppslösningar, andel allmänna ytor, service mm. Det finns stora osäkerhetsfaktorer att förhålla sig till bland annat boendetrender, konjunktur och teknisk innovation vilket gör att antagandena hålls på en övergripande nivå.

3.2. Promemorians etapper samt kommentarer och tillägg till dessa

3.2.1. Promemorians etapp 1

Hemfosas utbyggnad etapp ett beskrivs i Promemorian så här:

”Den inledande utvecklingsfasen (etapp 1) innehåller i huvudsak en tät småhusbebyggelse. Underlag för lokal service saknas till en början och andra boendekvaliteter blir särskilt viktiga. De som tidigt flyttar till Hemfosa är nybyggare och ges plats för att utveckla lokala näringsverksamheter och föreningsliv. Platsens identitet utgörs både av Hemfosas form och förhållandet till landskapet likväl som de boendes bidrag till den lokala kulturen. Det är därför av särskild vikt att utrymme ges åt att utveckla nya idéer. God försörjning av skolor och förskolor är nödvändiga i denna etapp då befolkningen till stor del utgörs av barnfamiljer. Detta svarar även upp mot den variation av vilken typ av bostäder som efterfrågas framöver.”



Figur 6. Koncept för småhusbebyggelse. Källa: *Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun*

1400 bostäder kommer enligt beskrivningen av etapp 1 att byggas som *tät småhusbebyggelse*, se figur 6.

Avsnittet Handel och näringsliv i Promemorian beskrivs även följande:

Hemfosa får redan i etapp 1 handelsytor, främst för dagligvarorhandel. Det är viktigt att i ett levande och aktivt samhälle ha handel som förser invånarnas behov under hela dygnet.

Förutsättningar och frågeställningar till etapp 1

- Utifrån diskussionerna om möjlig utbyggnadstakt skulle denna etapp vara aktuell 2026- 2031.

-1400 bostäder innebär en ökning med ca 4200 invånare till Hemfosa (3 personer/småhus har använts som nyckeltal hämtat från SCBs statistikdatabas).

-Om nyckeltal från Haninge stads Stadsutvecklingsplan används innebär det att ett 50-tal lokaler/verksamheter för olika ändamål kan växa fram. Men, som beskrivs i texten ovan från Promemorian, saknas inledningsvis underlag för lokal service. Marknadsföring och lokalförankring är en stor osäkerhetsfaktor i ett nyetablerat område. Sätts antalet bostäder som ska byggas i relation till tidsplanen (som förhåller sig till målet om ett utbyggt Hemfosa år 2050) behöver Hemfosa vara ett konceptbaserat bostadsbyggande i samband med en mycket stark och kraftfull marknadsföring. Detta för att säkra att bostadsbyggande kommer igång men också för att säkra upp exploateringskostnaderna för det inledande arbetet.

-I samband med ovan nämnda utbyggnadstakt behöver samhällsservice löpa parallellt med uppskattningsvis ett par nya förskolor och möjligen en grundskola, eftersom det antas vara en stor andel barnfamiljer som flyttar till småhus i Hemfosa.

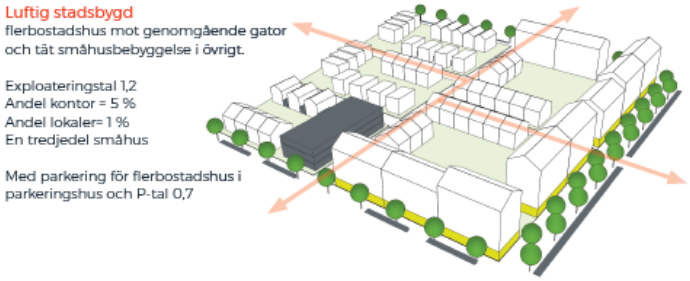
-Efterhand finns det möjlighet till underlag för en livsmedelsbutik, medan restauranger och annan service är beroende av om Hemfosa lyckas attrahera verksamheter så att den utvecklas från att bli en förort/sovstad till en mer levande stad. Arbetet med att attrahera företag måste ingå i planeringsarbetet för den utveckling Haninge kommun vill ha för Hemfosa.

-Viktiga samhällsfunktioner, ambitioner och ställningstaganden måste stå klara i detta skede: vatten- och avloppslösningar, kundgrupp kopplat till marknadsföring, omfattning av allmänna ytor, kvalitet gällande gestaltning och livsmiljö, servicefunktioner, kommunikation som tågtrafik och väganslutningar, verksamheter kopplat till marknadsföring, speciell inriktning för innovativa lösningar, engagemang från intressenter mm. Gällande kommunikation kan exempelvis en väg mellan Hemfosa och Tungelsta i den här etappen utgöra en möjlig och nödvändig koppling för att tillgodose Hemfosas invånare med den service som krävs i väntan på att Hemfosa utvecklar den lokala service som förväntas utifrån Promemorian.

3.2.2. Promemorians etapp 2

Hemfosas utbyggnad etapp två beskrivs i Promemorian såhär:

”I etapp 2, byggs Hemfosa ut på sydöstra sidan spåret. Högre hus byggs mot huvudstråken som ger Hemfosa en ny stadsmässig framsida. Innovationer och tjänster inom ekologisk hållbarhet och delningsekonomi blir självklara val genom tidig etablering.



Figur 7. Konceptbild för luftig stadsbygd, etapp 2. Källa: *Promemoria om större samlade exploateringar i Hemfosa i Haninge kommun*

Bilbehovet minskar med ökad e-handel, möjligheter till alternativa transportmedel och beteendeförändringar men det finns ännu ett visst behov av parkeringsplatser i denna etapp. Mobilitetshus, med snabba och enkla byten till gång, cykel och kollektivtrafik är ett verktyg i denna förändringsprocess.”

Förutsättningar och frågeställningar till etapp 2

För att utbyggnaden av Hemfosa ska rymmas inom tidsramen till 2050 har etapp två, utifrån utredningen och arbetsgruppens diskussioner, indelats år 2032 – 2038.

-I andra utbyggnadsetappen i Promemorian tillkommer 2100 nya bostäder som innebär ytterligare tillskott av 4800 invånare (beräknat utifrån SCBs statistikbank). Enligt Promemorian riktas nu exploateringen mot ”Luftig stadsbygd”. Detta innebär att en tredjedel av nytillkommande bebyggelse är fortsatt småhusbebyggelse men övriga delar övergår till exploatering i form av flerbostadshus.

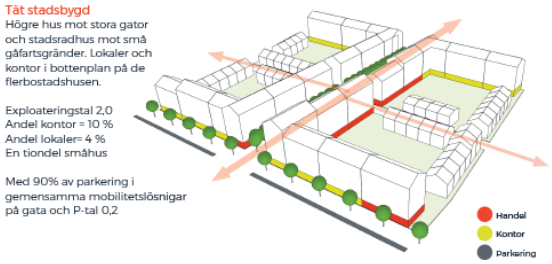
-Totalt har Hemfosa efter denna utbyggnad ökat antalet invånare med 8300 personer. Med utgångspunkt från nyckeltal enligt Haninge stads Stadsutvecklingsplan skulle det

nu finnas underlag för några detaljhandelsföretag att etablera sig här, samt möjlighet till ett 10-tal restauranger/caféer/barer. Gällande servicefunktioner behöver ytterligare ca 4 förskolor uppföras och den tidigare skolan behöver möjligen utökas något.

3.2.3. Promemorians etapp 3 och 4

Hemfosas utbyggnad etapp tre och fyra beskrivs i Promemorian såhär:

”Den tredje och fjärde etappen inleds med att pendeltågstationen i Hemfosa flyttas norrut. På den mark som friläggs kring det nya stationsläget växer en tät och varierad stadsbygd fram. Genom att flytta stationen förenklas markägoförhållanden och skapar förutsättningar för ett helhetsgrepp på planeringen av de centrala delarna i Hemfosa.



Figur 8. Konceptbild för tät stadsbygd, etapp 4. Källa: *Promemoria om större samlade*

Stationsområdet däckas över och omges av företrädelsevis trähusbebyggelse på bägge sidor.

Efter de fyra etapputbyggnaderna fortsätter Hemfosa att växa mot väg 73, och i nord-sydlig riktning. I västlig riktning begränsas Hemfosas utbyggnad av den nordsydliga grönkilen som säkerställer Hemfosas närhet till natur och friluftsupplevelser även i framtiden.”

Förutsättningar och frågeställningar till etapp 3 och 4 Etapp tre har utifrån utredningen och diskussioner med arbetsgruppen indelats år 2038 – 2044 och etapp fyra år 2044-2050.

- I tredje etapputbyggnaden kommer ytterligare 4900 bostäder att byggas, vilket innebär att Hemfosa växer med ca 11 000 invånare (beräkning från SCBs statistikbanken). Nu övergår exploateringen, enligt Promemorian till att inriktas mot ”Tät stadsbyggnad” vilket innebär högre flerbostadshus mot de stora gatorna med lokaler i bottenplan och stadsmässiga radhus mot små gångfartsgränder.

- I fjärde och sista etappen gäller fortsatt expansion av tät stadsbebyggelse. I denna sista etapp byggs det 3600 nya bostäder vilket innebär att Hemfosa ökar med ytterligare ca 8200 invånare (beräkning från SCBs statistikbanken). Totalt bor det efter den fjärde utbyggnadsetappen nära 30 000 nya invånare i Hemfosa.

-Service fortsätter att behöva byggas ut med förskolor, grundskolor, idrottshallar mm. Enligt nyckeltal för Haninge kommuns Stadsutvecklingsplan skulle det idet här steget finnas underlag för idrottshall, bibliotek och museum. Ytterligare ett par närbutiker och ett 15-tal restauranger/caféer/barer kan etableras. Åtta förskolor beräknas behöva byggas eller samordnas med befintliga liksom att en ny grundskola. (Beräknat på nyckeltal från Haninge kommuns stadsutvecklingsplan).

-Enligt Promemorian behöver Hemfosas som tågstation flytta ca 1 km norrut för att ge plats åt förtätningar på det gamla tågläget. I samband med detta uppkommer krav på kommer att busstrafiken i Hemfosa utökas och att terminalytor planeras in.

3.3. Vidarearbetning av Promemorians etapper till en matris med fem steg

Figur 9. Matris med fem steg kopplade till en utbyggnadstakt angiven i år för de fem utbyggnadsetapperna samt en inledande fas

Som tidigare nämnts kräver en utbyggnad av Hemfosa enligt den omfattning som har beskrivits ett stort inledande planeringsarbete. Den etappvisa utvecklingen i Hemfosa påbörjas därför i steg 2 i matrisen ovan. I ett första steg innefattas planläggning, utveckling av den kommunala organisationen, inledande kontakt med exploatörer och intressenter samt marknadsföring av konceptet Hemfosa. I ett inledande steg bör även innefatta inledande utredningar av nödvändiga infrastruktursatsningar. Matrisen ovan presenterar fem steg i utvecklingen av Hemfosa varav steg 2-5 motsvarar Promemorians etapper 1-4. Att förstå möjlig etapputbyggnad är väsentligt för att förstå investeringsbehov i de skilda stegen och i vilka faser som infrastrukturinvesteringar krävs. Väganslutning förutsätts redan i etapp 1.

3.3.1. Inledande arbete – steg 1. År 2017 – 2025

Planeringsberedskap och ekonomi

För att starta upp arbetet med att bygga 12 000 bostäder i Hemfosa, vilket innebär att en ny stad med ca 30 000 invånare, behöver Haninge kommun inleda ett omfattande planeringsarbete. Planeringsarbetet behöver fokusera på en konkretiserad vision tillsammans med strategiskt genomförande av densamma. Dessutom behöver Hemfosas kvaliteter och koncept formuleras - vad ska attrahera människor att flytta till Hemfosa? – för att förmedlas till potentiella intressenter. Haninge kommun är markägare för de första tre utbyggnadsetapperna och har därför stor rådighet över stadsutvecklingen. Det ger vissa möjligheter till att finansiera investeringar med intäkter från markförsäljningen.

I tidigt skede är det viktigt att komma i kontakt med exploatörer kan Haninge kommun och byggherrar tillsammans konkretisera visionsarbetet och skapa en marknadsföringsplattform. Denna gemensamma riktning och samarbetet vägleder vilka insatser som kommer behöva göras för att bygga Hemfosa attraktivt. Detta kan ske i samband med att detaljplaner tas fram - och exploateringsavtal skrivs. Detta är ett stort och komplext uppdrag för kommunen att ta tag i, men som samtidigt har många möjligheter eftersom det inte är något planerat här.

3.4. Sammanfattning Etappvis utbyggnad och trösklar- Hemfosa 12 000 bostäder

- Promemorian utgår ifrån en byggnation som påbörjas 2017 med ”nybyggare” som till en början bygger organiskt. Denna utveckling har dock inte initierats än. Utredningen bakom denna PM samt arbetsgruppen tilldelar etapp ett i Promemorian en start år 2026, för att kunna beräkna en utbyggnadstakt som kan förhålla sig till målåret 2050.

- En utbyggnad enligt Promemorian av 12000 bostäder till 2050 kräver att det i genomsnitt byggs 500 bostäder/år i Hemfosa (om starten sker enligt i den här utredningen tilldelad tidsangivelse, år 2026).

- Den etappvisa utvecklingen som beskrivs i Promemorian kräver ett omfattande inledande steg. Detta inledande steg bör innehålla såväl planeringsförberedelser som infrastruktursatsningar.

4. Referenslista

Haninge kommun (2016) Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050

Haninge kommun (2018) Stadsutvecklingsplan för Haninge stad- fördjupning av Översiktsplanen

Länsstyrelsen Stockholm. (2018). Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029, rapport 2018:17.

Regeringen. (2009). Regeringens proposition 2008/09:93; Mål för framtidens resor och transporter.

Regeringskansliet (2017) Avsiktsförklaring avseende bostadsbyggande i Hemfosa i Haninge kommun N2017/07384/PBB

Regeringskansliet (2017) Slutredovisning av Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande N2017/07384/PBB

Regeringskansliet (2017) Delredovisning av Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande N2017/04516/PBB

Region Stockholm, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2019) Stockholms läns prognos- Huvudrapport. Befolkningsprognos 2019-2028/60 i Stockholms län. Demografirapport 2019:10

SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. (2017). Framskrivning av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige.

SLL, Tillväxt –och regionplaneförvaltningen (2018) Lokala bostadsmarknader i Stockholms län Rapport 2018:11

SLL, Demografisk rapport 2014:08. In- och utflyttningsfält i Stockholmsregionen.

SLL, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (2018) Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050. Europas mest attraktiva storstadsregion. Rapport 2018:10

Trafikverket. (2018). Framkomlighetsprogram: Trafikverkets inriktning för hur Stockholms primära vägnät används på bästa sätt.

Trafikverket (2018) Systemstudie Östlig förbindelse. Hur påverkas det omgivande vägsystemet?

Trafikverket (2020) Systemstudie Tvärförbindelse Södertörn. Hur påverkas det omgivande vägtrafiksystemet?