



**Översikts-  
plan2030**  
- med utblick mot 2050  
**Granskningshandling**  
2016-03-07





### **Politisk beredning**

Sven Gustavsson (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)

Grafisk produktion: Haninge kommun, kommunstyrelseförvaltningen

Tryck: 2016, Haninge kommuns tryckeri

Foto: Haninge kommun, om inget annat anges

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	5	<b>Riksintressen</b>	94
<b>Inledning</b>	6	RIKSINTRESSEN 3 KAP. MILJÖBALKEN	94
ARBETET MED FRAMTAGANDET	6	RIKSINTRESSEN 4 KAP. MILJÖBALKEN	96
LÄSANVISNING	6	<b>Hållbarhetsbedömning</b>	98
ÖVERSIKTSPLANERING	6	AVGRÄNSNING OCH ALTERNATIV	98
OMVÄRLDSRELATIONER	7	SÅ HAR VI ARBETAT MED HÅLLBARHETSBEDÖMNINGEN	98
HANINGES VISION OCH MÅL	12	BIDRAR ÖVERSIKTSPLANEN TILL HÅLLBAR UTVECKLING?	99
<b>Mark- och vattenanvändning</b>	14	<b>Fortsatt planering</b>	102
UTBYGGNADSSTRATEGIER	14	ÖVERSIKTSPLAN, FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN OCH UTVECKLINGSPROGRAM	102
MARKANVÄNDNINGSKARTA	15	UTREDNINGSBEHOV	102
FÖRTÄTNINGSZONER MED STRUKTURKARTOR	17	<b>Underlag</b>	104
ÖVRIG STADSBYGD	40	<b>Ordlista</b>	106
KUST, SKÄRGÅRD OCH LANDSBYGD	44		
<b>Allmänna intressen</b>	48		
KVALITÉ OCH INNEHÅLL	48		
BEBYGGELSENS FUNKTIONER	69		
MILJÖ- OCH RISKFAKTORER	82		
GRÖNSTRUKTUR	89		
BLÅSTRUKTUR	81		

# Sammanfattning

Utbyggnad och förtätning kommer främst att ske i tätorterna i områdena runt pendeltågsstationerna Vega, Handen, Jordbro, Västerhaninge, Krigslida, Tungelsta. För Hemfosa är bedömningen att detta kommer ske lite längre fram i tiden. Den absolut största utvecklingen kommer att ske i Vega och Handen då båda dessa kommundelar ligger inom det som är den regionala stadskärnan. För att säkerställa att marken nära pendeltågsstationerna används effektivt och hållbart eftersträvas där en särskilt hög täthet. Längre bort från pendeltågsstationerna kommer tätheten successivt att minska.

Genom att koncentrera ny bebyggelse till det befintliga tätortsbandet utmed pendeltåget kommer värdefulla natur- och kulturvärden bevaras. Med denna typ av utbyggnad kan befintlig järnväg och vägar förbättras så att det hållbara resandet ökar.

Nära pendeltågsstationer ska täta stadsmiljöer utvecklas, framförallt i den regionala stadskärnan Haninge. Genom utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn, ny pendeltågsstation i Vega samt på sikt Spårväg Syd bidrar Haninge till att skapa en sammanhållen region på såväl Södertörn som i hela Storstockholsområdet. Med tydliga strategier för hållbart byggande i tätorterna och på landsbygden möts den ökande efterfrågan på bostäder, mark och lokaler för företag.

Integrerat och parallellt med översiktsplanarbetet har en hållbarhetsbedömning genomförts. Hållbarhetsbedömningen uppfyller miljöbalkens krav på miljökonsekvensbeskrivningar men beskriver, utöver miljömässiga/ekologiska, även sociala och ekonomiska aspekter av hållbarhet. En kommun ska enligt 6 kap 11 § miljöbalken genomföra en miljöbedömning av planer som kan antas innebära en betydande miljöpåverkan. Översiktsplanen är en plan som omfattas av det kravet.

Hållbarhetsbedömningen omfattar dels planförslaget ”ÖP 2030 – med utblick mot 2050”, dels ett nollalternativ (beskriver vad som händer om planförslaget inte antas och realiserar) och ett scenario Låg. Hållbarhetsbedömningen visar att de olika alternativen har olika möjlighet att bidra till en hållbar utveckling. Samtliga alternativ/scenarion har frågor som kommunen behöver arbeta vidare med i fortsatt planering för att främja en hållbar utveckling.

# Inledning

Syftet med översiktsplanen är att visa vision, konkreta strategier, mål och riktlinjer för mark- och vattenanvändningen i Haninge fram till år 2030 och med utblick mot år 2050. Den anger inriktningen för och utvecklingen av den bebyggda miljön i tätorter, på landsbygden och i skärgården men även för den obebyggda miljös grön- och blåstruktur. Översiktsplanen är ett stöd för framtida planering och beslut och sätter varje plats i ett större och övergripande sammanhang. Översiktsplanen innehåller även riktlinjer för bostadsförsörjningen.

## Arbetet med framtagandet

ÖP2030 - med utblick mot 2050 - granskningsversion har tagits fram genom en gedigen arbetsprocess som inrymt dels en mängd utredningsinsatser både internt men också med externt stöd i form av konsulter. Synpunkter och inspel till planen har kommit genom ett flertal olika insatser där såväl allmänheten som föreningar, grannkommuner, myndigheter och olika kommunala funktioner har deltagit. Dessutom har ett stort arbete utförts, med stöd av samtliga förvaltningar och kommunala bolag, att utforma och förankra detta planförslag. Slutligen har förslaget varit ute på samråd under perioden 20 april tom 31 augusti 2015. Förslaget har därefter reviderats till den föreliggande handlingen. Avsikten är att den nya översiktsplanen vid antagandet, ska ersätta de tidigare ÖP-handlingarna; ÖP2004, FÖP Ornö, FÖP Årsta samt Kustplanen, vilka hittills har utgjort kommunens översiktsplan. I arbetet som beskrivits ovan har dessa dokument beaktats och inarbetats i relevanta delar. Bostadsriktlinjerna i ÖP2030 ersätter Strategi för bostadsförsörjningen (2011) och avser att uppfylla lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar.

## Läsanvisning

Översiktsplanen delas in i sex kapitel. Det första kapitlet, **Inledning**, beskriver vad en översiktsplan är, omvärldsrelationer, Haninges plats i regionen samt visioner och mål att förhålla sig till.

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 konsekvenser som översiktsplanen förväntas få på de ekologiska, sociala och ekonomiska aspekterna av hållbarhet. I det sjätte och sista kapitlet beskrivs hur **Fortsatt planering** kommer att bedrivas efter att översiktsplanen antas. I slutet av dokumentet finns en sammanställning av relevanta underlagsmaterial och en ordlista.

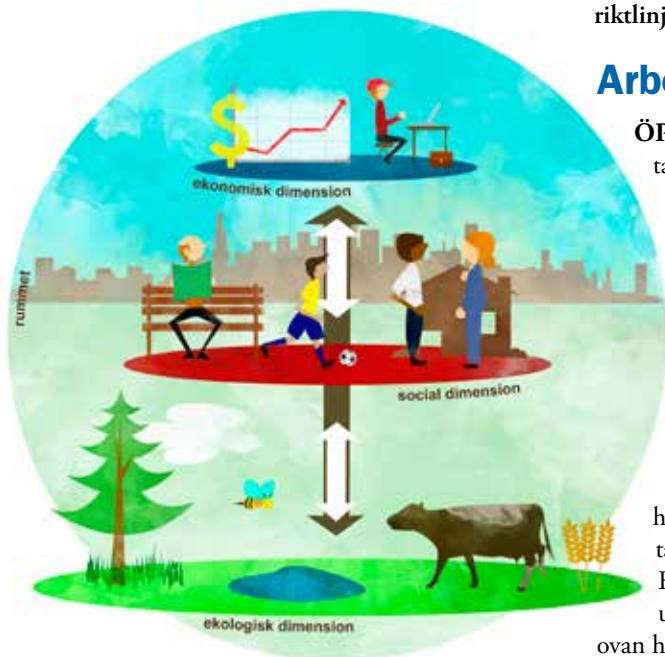
- Översiktsplanens riktlinjer visar eftersträvad utvecklingsriktning för all planering av den fysiska miljön. Riktlinjerna är markerade i punktform.

## Översiktsplanering

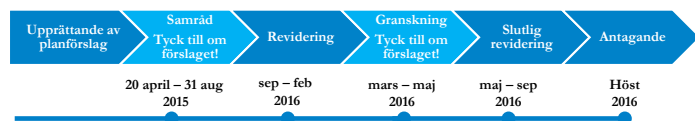
Översiktsplanen är en långsiktig plan för hur Haninges mark och vatten ska användas i framtiden. Den redovisar hur den byggda och obebyggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Alla kommuner ska enligt lag ha en översiktsplan.

Översiktsplanen har tagits fram i en bred tjänstemannaorganisation ledd av planeringschef på kommunstyrelseförvaltningen. Tjänstemän från samtliga förvaltningar har deltagit med expertis. En politisk beredning med representation från majoritet och opposition har lett arbetet och bidragit till att planen har en bred politisk förankring.

Genom samråd har översiktsplanen varit på remiss och kommunicerats ut till boende, föreningar, fastighetsägare och andra berörda. Dessa finns beskrivna i en samrådsredogörelse där inkomna yttranden kommenteras och det beskrivs hur de kommer tas om hand i det fortsatta planarbetet.



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



## 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. Klimatförändringarna, främst orsakade av förbränning av fossila bränslen, är märkbara redan idag. 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 hur samhället ska utvecklas för att främja hållbarhet. Minskad tillgång till olja kommer inom kort att höja priset på oljan och i takt med detta blir det allt viktigare att både förändra människors resvanor och byta till andra drivmedel. Att främja det hållbara resandet är därför en central fråga i den översiktliga planeringen.

De senaste femtio åren har resandet och varutransporter på väg ökat. Dessa förväntas vara fortsatta höga. Oavsett teknikutveckling av fordon finns en vilja att minska vägtransporterna eftersom dessa förutom utsläpp även orsakar stora kostnader för samhället i form av exempelvis infrastruktur, försämrad folkhälsa och trängsel. Ett kostnadseffektivt sätt att möta den efterfrågan som trots allt kommer finnas är genom utbyggd kollektivtrafik.

För att möta efterfrågan på kollektivtrafik behöver resorna effektiviseras och spår- och busstrafiken utökas. I Stockholms län görs detta bland annat genom utbyggnad av Citybanan och Spårväg Syd, vilket skapar nya förutsättningar resande. Utöver åtgärder i trafiksystemen behövs åtgärd för att förändra resenärernas resebeteende. Där behövs en samverkan mellan stadsbyggnad 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, det tillkommer ny arbetskraft och nya konsumenter, rörligheten ökar och valfriheten ökar vad gäller exempelvis val av studieort och arbetsmarknad.

Samtidigt försätter urbaniseringen där många nu i storstadsområdena väljer att bosätta sig i kringliggande kommuner som Haninge, vilken nu är en av Sveriges populäraste inflyttningssorter. Befolkningstillväxten ökar trycket på bostadsbyggandet och på att utveckla en flerkärnig region. De sociala aspekterna av hållbarhet väntas få en allt viktigare roll i valet av bostadsort. 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, trygga för alla och det ska finnas möjlighet att välja boendeform utifrån livssituation.

Utöver att befolkningen i regionen ökar väntas den även ändras i sin sammansättning. I hela östra Mellansverige väntas andelen unga i befolkningen minska. Omfördelningen sker 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.

Under senare tid har digitaliseringen även gått fort. I framtiden kan vi vänta oss att tillgången till bra internetuppkoppling ses som en självklarhet. Digital kommunikation kommer vara nödvändigt i såväl arbetsliv som i människors vardag. Distansarbeten kommer troligtvis öka genom möjligheten till digitala arbetsverktyg och webbaserade möten. En sådan utveckling kan komma att 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, fler skyfall men också fler perioder av torka, ökad temperatur, förändrade årstidsflöden i vattendrag och på sikt förhöjda havsvattennivåer. Hur stora konsekvenserna av klimatförändringarna blir beror dels på om vi globalt sett lyckas vända utsläppstrenden, men också 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 så väl 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. Rapporten föreslår också ett antal klimatanpassningsåtgärder. Ytterligare en studie om översvämningsriskerna 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. Ny bebyggelse och infrastruktur ska lokaliseras och utformas så att konsekvenser vid extrema väder minimeras. I riskområden med befintlig bebyggelse och infrastruktur behöver klimatanpassningsåtgärder övervägas. Prognosen visar att värmeböljor kommer att bli vanligare och kraftigare. Det ställer i sin tur krav på kommunen att skydda särskilt utsatta grupper. Äldreboenden, servicecenter och liknande verksamheter behöver anpassas till ett varmare klimat.

Med ökad nederbörd ökar dagvattenmängderna. Enligt kommunens dagvattenstrategi ska dagvatten i första hand hanteras lokalt, men med en tätare bebyggelsestruktur ökar kraven på dagvattenhanteringen. Mångfunktionella grönytor kan vara ett sätt att hantera ökade nederbördsmängder, men kan också fungera temperaturreglerande i ett varmare klimat. Grönstrukturen ska vara varierad och integrerad 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 risk för inströmning av saltvatten och förändrad markavrinning

till Mälaren. Skydd av yt- och grundvatten i kommunen är viktigt för dricksvattenförsörjningen. Fler och utökade vattenskyddsområden behöver upprättas. Vidare behöver utredningar göras för att visa hur översvämningar kan påverka industrier och förorenad mark på eller i anslutning till vattentäkt.

## **Nationella och regionala 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 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 miljö kvalitetsmål 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. 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 välbefindandet.

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, miljön och kulturarvet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap är nationellt ansvarig myndighet för genomförandet medan länsstyrelserna ansvarar regionalt. I Stockholmsregionen utpekade några vattendrag, bland annat Tyresån. Som en del i klimatanpassningsarbetet har länsstyrelsen tagit fram en lågpunktskarta. Haninge kommun ingår som en av tre pilotkommuner i en fördjupad studie om hur ökade skyfall ska hanteras i planeringen.

Övergripande nationella mål som bland annat tar upp frågor om folkhälsa, tillgänglighet, sjukvård, mänskliga rättigheter, biologisk mångfald, kultur och skola syftar till att skapa samhälleliga förutsättningar för hållbarhet genom bland annat god hälsa på lika villkor för hela befolkningen och jämlika levnadsvillkor.

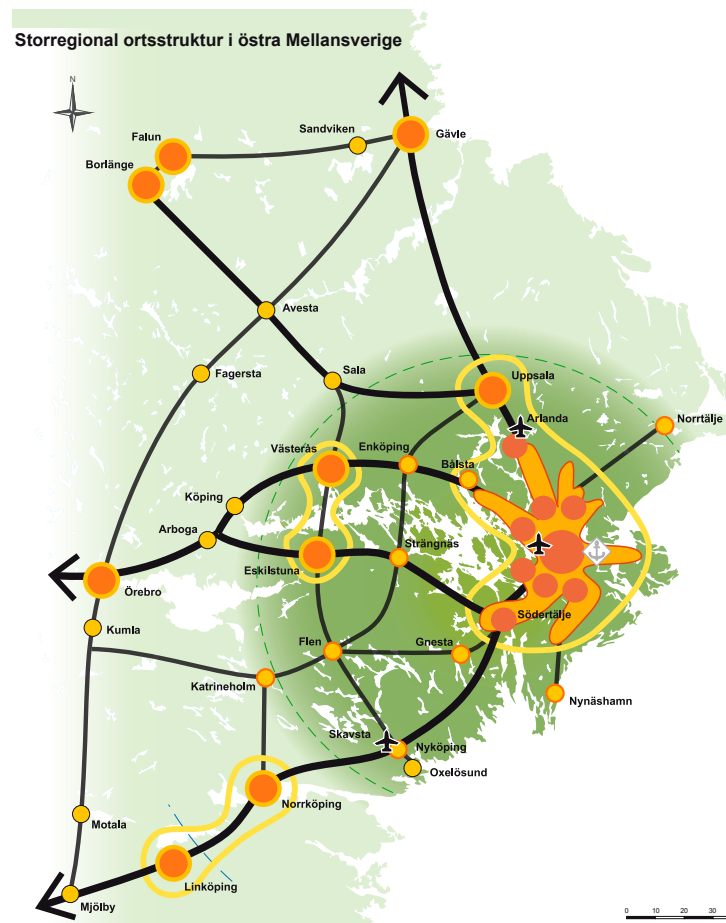
På nationell nivå är storstadsregionerna motorerna för Sveriges hållbara tillväxt. Den utveckling som sker där är avgörande för tillväxten i hela landet. Stockholmsregionen har som den största stadsregionen i Sverige en viktig roll för att de nationella målen ska uppnås.

## Haninge i regionen

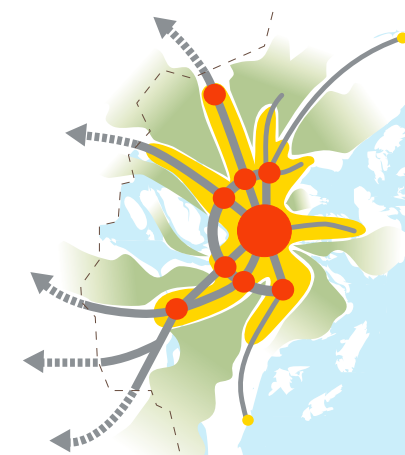
Som en del av östra Mellansverige<sup>1</sup> ingår Haninge kommun i en stor arbets- och bostadsmarknad där goda samarbetsformer är viktiga för att regionen ska fungera effektivt. För Haninge är en framtida regionpendel viktig för att kommunen bättre ska integreras i den storregionala arbets- och bostadsmarknaden.

Till år 2050 beräknas folkmängden 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 (RUF 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. RUF har pekat ut Haninge som en av åtta regionala stadskärnor. 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.

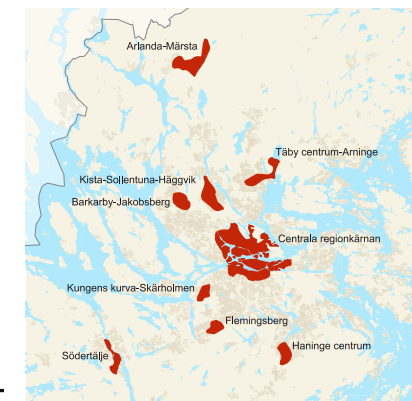
<sup>1</sup> Hit räknas Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Örebro, Gävleborgs och Östergötlands län.



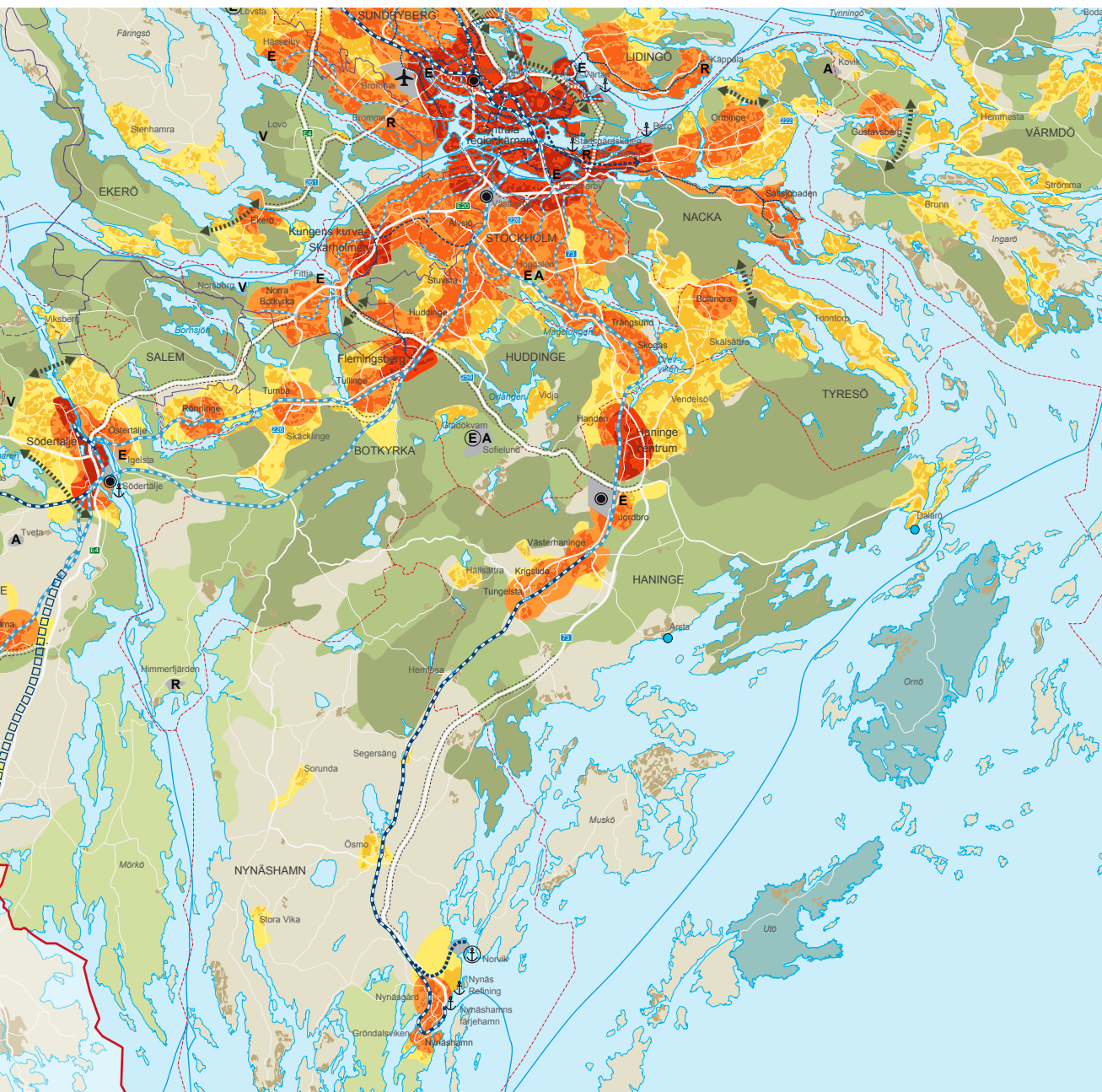
Storregional ortstruktur i östra Mellansverige. Källa: RUF 2010



Övergripande rumslig inriktning.  
Källa: RUF 2010.



Regionala stadskärnor. Källa: RUF 2010



RUFS har konkretiserat sex långsiktiga utmaningar i regionen som även beaktas i översiktsplanen:

- Att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa
- Att vara en liten storstadsregion och samtidigt internationellt ledande
- Att öka tryggheten i regionen samtidigt som omvärlden upplevs som mer osäker
- Att minska klimatpåverkan och samtidigt utveckla en tillgänglighet som möjliggör ekonomisk tillväxt
- Att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa
- Att öppna regionen och samtidigt minska utanförskapet

### 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 – RUFS 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.

Geografiska områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen 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.

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

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 nås om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. 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 respektive samordnar regionens miljöövervakning av luft.

Tyresås sjösystem har trettio 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.

<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

### **Skärgården**

Nordiska skärgårdssamarbetet är ett gränsregionalt myndighets-samarbete 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 tillgång till utvecklingsbar mark både för fler boende och för mer verksamheter.

Den nya godshamnen Norvik kommer att generera fler gods-transporter varav många väntas trafikera väg 73 och väg 259 med lastbil. Dessa transporter kommer att påverka miljön i Haninge. Transporterna skapar emellertid 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 vara möjliga för sådana etableringar. Förverkligandet av Tvärförbindelse Södertörn säkerställer också att transportererna 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 byggstart av den nya stadsdelen Vega och Haningeterrassen växer nu en regional stadskärna fram centralt i tätortsbandet. Haninge ligger 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 så 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 idag 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.

**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 46)**



## 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 gående och cyklisters behov.

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

Den **Ekonomiska hållbarheten** förbättras genom att vi utvecklar attraktiva och levande boende- och livsmiljöer inom 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.

<b>Haninge erbjuder det attraktiva och hållbara boendet</b>	<b>Haninge ger de stora möjligheterna för näringsliv och lärande</b>	<b>Haninge arbetar för minskad påverkan samt ökad anpassning inom klimat- och miljöområdet</b>	<b>Haninge har hög tillgänglighet och erbjuder attraktiva miljöer och mötesplatser</b>	<b>Haninge är en motor för tillväxt i regionen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bostäder och arbetsplatser är integrerade och det finns inga barriärer mellan verksamhetsområden, bostadsområden och kommundelar.</li> <li>- Invånarna kan skapa sig det boende som stämmer överens med deras behov genom blandade, tillgängliga boendeformer och upplåtelseformer.</li> <li>- Bebyggelseutvecklingen sker i huvudsak nära befintlig infrastruktur, och skapar underlag för samhällsservice, handel och kollektivtrafik.</li> <li>- Attraktivt boende finns såväl i tätorten, som på landsbygden och i skärgården.</li> <li>- Tillgängligheten till natur, parker och vatten är god.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vårt växande näringslivs behov möts genom strategisk markanvisning och planläggning.</li> <li>- Det finns ett nära samarbete mellan näringsliv, offentlig sektor, forskning/utveckling och skola.</li> <li>- Olika branscher växer i kluster för ökad tillväxt.</li> <li>- Våra kommundelar är levande med lokal handel och service.</li> <li>- Vi tillvaratar Haninges potential inom besöksnäringen, areella näringar och närproduktion.</li> <li>- Haninge erbjuder trygga, attraktiva och tillgängliga förskolor och skolor för alla.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den biologiska mångfalden och kvalitén på våra vatten och sjöar är god.</li> <li>- Kollektivtrafiken är tät och i tätorterna är det lätt att gå och cykla.</li> <li>- Användningen av förnyelsebar energi är hög i kommunen.</li> <li>- Planering och byggandet är hållbart både vad avser områden, material, tekniska lösningar och produktion.</li> <li>- Vi har kvar vårt öppna landskap och den värdefulla jordbruksmarken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Skärgården är lättillgänglig med goda kommunikationer och infrastruktur.</li> <li>- Det finns hållbara trafiklösningar i alla kommundelar.</li> <li>- Våra levande parkmiljöer och bostadsområden är attraktiva mötesplatser för människor.</li> <li>- Haninge är en framträdande kultur-, fritids- och idrottskommun med hög tillgänglighet till möteslokaler, anläggningar och rekreationsområden.</li> <li>- Våra unika kulturmiljöer är väl bevarade och utvecklade som populära besöksmål.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- En stark utveckling sker längs stråket Globen-Haninge-Norvik, och Tvärförbindelse Södertörn.</li> <li>- Förbindelserna mellan stadskärnorna Haninge och Flemingsberg samt till Stockholm och övriga regionen är mycket goda.</li> <li>- Haninge är en viktig aktör i Östersjöregionen</li> </ul>

# Mark- och vattenanvändning

Hela Stockholmsregionen växer och så även Haninge som förväntas öka sin befolkning till drygt 105 000 invånare fram till 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 övergripande utbyggnadsstrategier och den markanvändning som de leder till. Detaljerad information ges för geografiskt avgränsade förtättningszoner, för stadsbygd och för kust, skärgård och landsbygd.

## Utbyggnadsstrategier

Fram till år 2030 föreslås att kommunens utveckling främst sker i stationsnära tätorter där effektiv markanvändning kan uppnås. I översiktsplanen benämns dessa tätorter som förtättningszoner och här föreslås både förtätning, förändring och ny exploatering. Ny bebyggelse kan dock även i viss mån tillkomma i övriga befintliga tätortsområden och på landsbygden eller i kust- och skärgårdsmiljöer.

Av kommunens Arkitekturprogram framgår att ny bebyggelse ska harmonisera med den befintliga och bygga vidare på befintliga kvaliteter och förutsättningar, det vill säga på den bebyggelse som redan finns. Ny bebyggelse behöver även ges möjlighet att utveckla nya värden, exempelvis ett levande folkliv i tätorten eller förutsättningar för 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.

## Generella riktlinjer för utbyggnad i kommunen

- 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.

Med utgångspunkt i översiktsplanens mål- och planeringsinriktningar har fyra utbyggnadsstrategier för bebyggelseutvecklingen formulerats. Utbyggnadsstrategi 1-3 behandlar utbyggnad i prioriterad stadsmiljö medan utbyggnadsstrategi 4 behandlar framtida utbyggnad på landsbygd samt i kust och skärgård.

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

Det är möjligt att bygga 5 000 - 10 000 lägenheter längs huvudgatorna i den regionala stadskärnan. Idag bidrar huvudgatorna och marken längs dem till att separera stadsdelarna från varandra. För att öka trivselen, använda marken mer effektivt, knyta ihop stadsdelarna och stärka den regionala stadskärnans underlag för lokal handel och stadsliv prioriterar vi att bygga längs huvudgatorna i den regionala stadskärnan.

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 är också till nytta för övriga kommundelar eftersom Handen då kommer kunna erbjuda ett varierat utbud av handel, service och kultur inom kommunen.

Med en förtätning längs gatorna kan också mer levande och trygga gångstråk skapas mellan stadsdelarna. I synnerhet då en utbyggnad kan leda till en gatuomvandling som gör stadsmiljön attraktivare för gående och cyklister. En genomtänkt stadsutveckling kan också gynna ekologiska värden genom att förstärka eller nyskapa gröna och blåa ytor och stråk eller anlägga olika former av mångfunktionella ytor.

Innan en förtätning planeras behöver vistelseytor och mötesplatser kartläggas tillsammans med boende. En förtätning inom bostadsområdena kan erbjuda fler attraktiva butikslägen i kollektivtrafiknära lägen och på så sätt stärka utbudet av lokal service.

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

Även nära de övriga pendeltågsstationerna, inom 1200 meter, finns stora ytor där utbyggnad är möjlig, vilket också stärker det lokala serviceunderlaget och ger möjlighet till arbetspendling med kollektivtrafik. Utöver de potentiella utbyggnadsytorna längs huvudgatorna och i bostadsområdena finns även stora ytor längs spårområdena som är möjliga att bebygga. Genom sitt kollektivtrafiknära läge är nybyggnation på dessa platser i första hand attraktivt för verksamheter. Genom att samordna utbyggnad av verksamhetslokaler och bostäder skulle emellertid ny bebyggelse med verksamheter mot spåret kunna fungera som bullerskydd för bostäder på andra sidan gatan.

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

Även i kommundelarna Vendelsö och Brandbergen som inte har direkt närhet till pendeltågsstation men istället har god kollektivtrafikförsörjning med bussar till både Handen, Tyresö, Nacka och Stockholm finns det potentiella utbyggnadsytor utmed huvudgatorna och i närheten av kommundelscentrumen.

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

I kommunens landsbygds- och skärgårdsmiljöer finns intresse för utbyggnad. Dessa områden anses attraktiva som boendemiljöer till stor del tack vare sina befintliga värden. För att främja kommunens mål om att kunna erbjuda attraktivt boende och levande handel och service på landsbygd och i skärgården ges viss möjlighet för utbyggnad. Kust- och skärgårdsområdets värden ska värnas och utvecklas på ett sätt som bidrar till områdenas utveckling. Utbyggnad sker därför i anslutning till befintlig bebyggelse och i områden med förutsättningar för hållbara resor med kollektivtrafik. I lägen där det finns möjlighet att bygga både flerbostadshus och småhus prioriteras flerbostadshus eftersom dessa tar mindre mark i anspråk per boende och samtidigt ökar underlaget till kollektivtrafiken.

## Markanvändningskarta

Markanvändningskartan visar en önskad målbild för Haninge kommuns mark- och vattenanvändning år 2030, och med utblick mot år 2050. Avgränsningar och sträckningar på kartan är grovt dragna. I efterföljande planering görs mer detaljerade ställningstaganden. Kommunen har delats upp i en karta för fastlandet och en karta för kust och skärgård. Nedan ges förklaringar till hur kartorna ska läsas och tolkas. Se bilagd markanvändningskarta för fullständig vy av kommunen.

### Stadsbygd – landsbygd

Stadsbygd är ett begrepp som bäst förstås i relation till sin motsats, landsbygd. I stadsbygden finns bostäder, verksamheter, vägar, 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, på andra håll är den mer diffus.



Tät stadsbygd



Medeltät stadsbygd



Gles stadsbygd

De olika färgerna för stadsbygd anger önskad täthet. Den önskade tätheten ska jämföras både med nuläge och med omgivande områden. Färgerna anger därmed dels var kommunen vill se mer bebyggelse och dels i vilken grad. Ställningstagandet utgår i första hand från närhet till kollektivtrafik, men också från en värdering av olika platsers förutsättningar och behov. Täthet är ett begrepp som inom planering kan definieras på flera sätt och avse 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. 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 rödskrifferade 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 inte lämpliga för nya bostäder. Kommunen kommer från fall till fall pröva lämpligheten i relation till de restriktioner som finns. Den nya bebyggelsens läge och placering behöver harmoniera med kulturmiljön och landskapet. Inom vissa fritidshusområden underlättas omvandling till åretruntboende genom att bygga ut gemensamma vatten- och avloppsanläggningar och genom nya detaljplaner.

### Utredningsområde



Det finns två utredningsområden på markanvändningskartan. Dessa ligger norr om Årsta havsbad och i Norrbyskogen. Anledningen till att dessa är markerade är för att visa att det finns intresse att utveckla områdena med bland annat ny bebyggelse, men att ytterligare utredningar är nödvändiga för att kunna bedöma områdenas lämplighet och avgränsning.



## Tätortsnära grönområden



Grönområdena nära stadsbygden vill vi utveckla till att bli bättre och 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.

## Ny spårväg



Spårväg Syd ska bli en regional tvärförbindelse som knyter ihop Flemingsberg, Masmö, Kungens Kurva, Skärholmen, Fruängen och Älvsjö. Huddinge kommun är öppen för en förlängning av spårvägen från Flemingsberg vidare till Haninge. I både markanvändningskartan och strukturkartorna finns några alternativa tänkbara sträckningar redovisade.

## Replipunkt



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

## Grönstråk

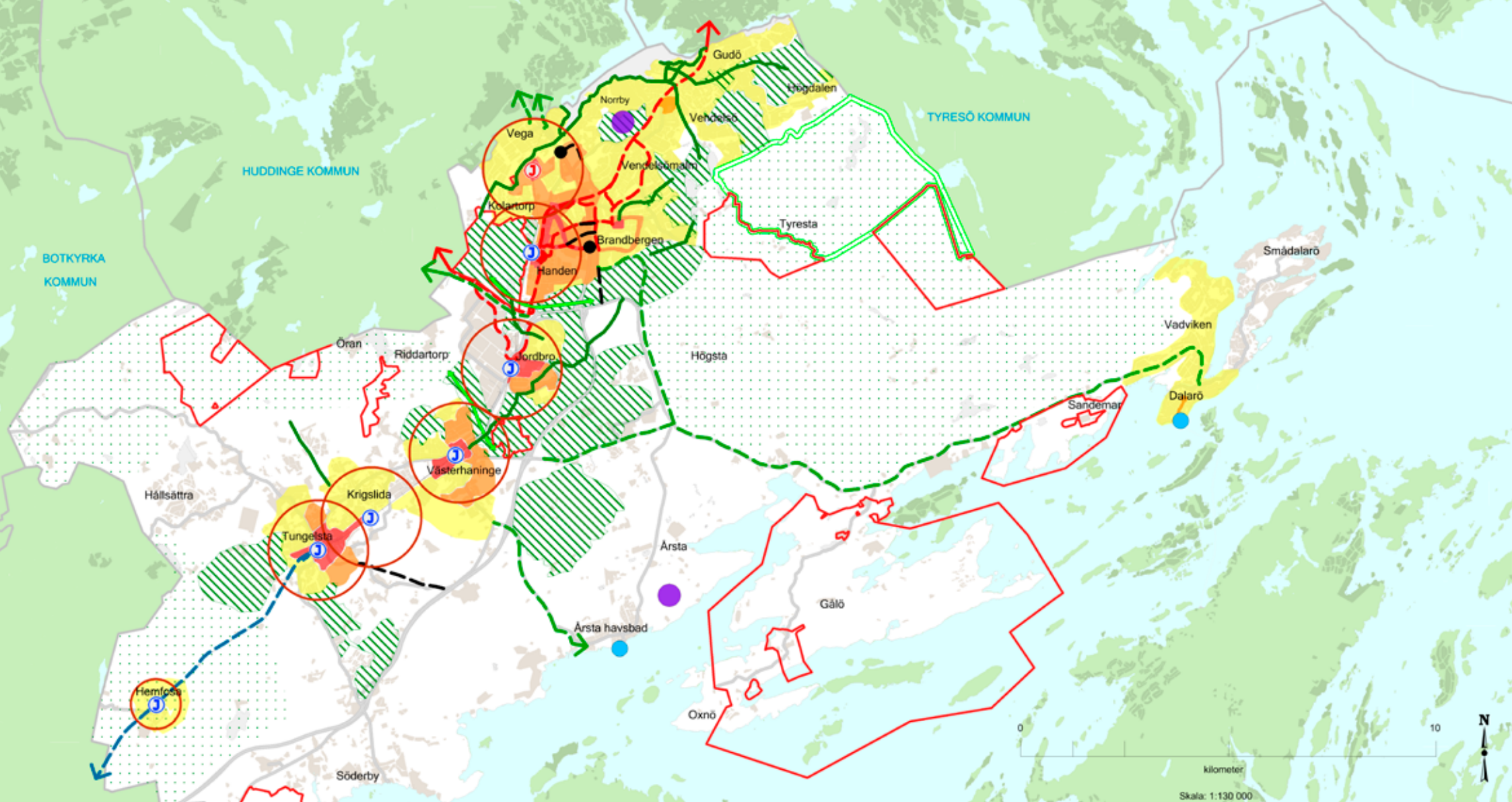


I områden med förändringstryck, i eller nära stadsbygden, vid vägar och järnvägar, markerar vi att det finns viktiga gröna samband. Det är smala stråk mellan grönområden behöver upprätthållas för att skapa en sammanhängande grönstruktur. Grönstråken får inte byggas bort. I vissa fall är de gröna sambanden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

## Förtätningzoner med strukturkartor

I enlighet med utbyggnadsstrategierna föreslås att den huvudsakliga utbyggnaden fram till år 2030 och med utblick mot 2050 sker i Haninges stationsnära tätorter. Dessa benämns nedan som förtätningzoner och inkluderar den regionala stadskärnan Haninge (Vega och Handen), Jordbro, Västerhaninge, Krigslida, Tungelsta och Hemfosa. Till respektive förtätningzon finns en strukturkarta som visar den utveckling som föreslås för att uppfylla målbilden på markanvändningskartan.

Strukturkartorna fokuserar på området inom 1 200 meters radie från pendeltågsstationen. Här ges förslag på ny infrastruktur och bebyggelse. Tre typer av utvecklingsområden visar någon form av bebyggelseutveckling. Dessa beskrivs som förtätningsoverområden, förändringsoverområden och exploateringsområden. Förtätningsoverområden är platser med befintlig bebyggelse som föreslås förtätas med liknande bebyggelse. Förändringsoverområden är platser där nuvarande markanvändning föreslås förändras. Exploateringsområden är platser där helt ny bebyggelse föreslås. Samtliga utpekade utvecklingsområden beskrivs närmare i avsnitten för respektive område.



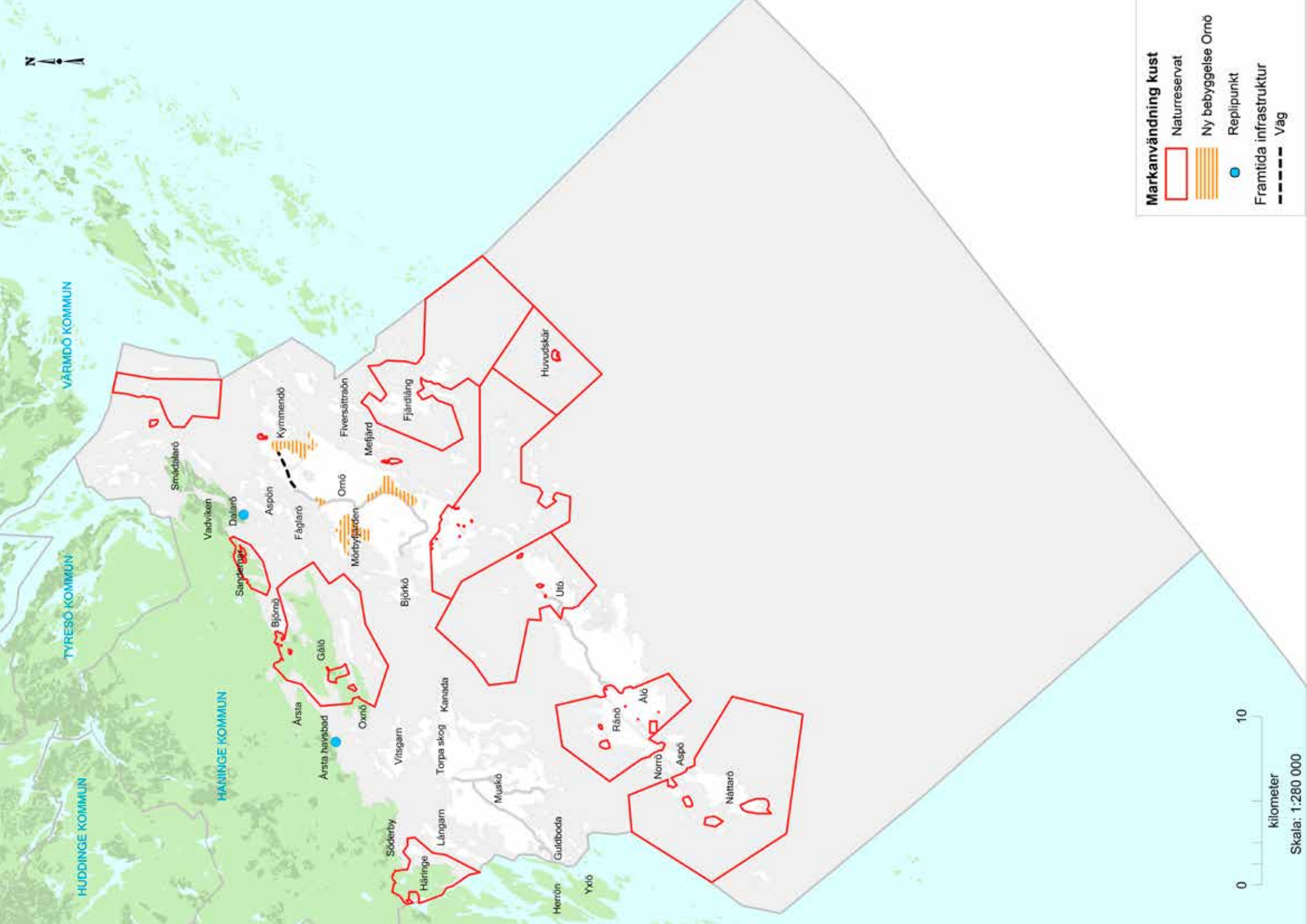
**Markanvändning fastland**

-  Pendeltägsstation
-  Grönstråk
-  Svagt grönt samband
-  Tät stadsbygd
-  Medeltät stadsbygd
-  Gles stadsbygd
-  Stora opåverkade områden

-  Tätortsnära grönområde
-  Naturreservat
-  Förtättningszon
-  Tyresta nationalpark
-  Utredningsområde
-  Replipunkt

**Framtida infrastruktur**

-  Pendeltägsstation
-  Spårstation
-  Trafikplats
-  GC-väg
-  Spårväg
-  Dubbelspår-stickspar
-  Väg



VÄRMDÖ KOMMUN

TYRESÖ KOMMUN

HUDDINGE KOMMUN

HÄRINGE KOMMUN

**Markanvändning kust**

- Naturreservat
- Ny bebyggelse Ormö
- Replipunkt

**Framtida infrastruktur**

- Väg



kilometer

Skala: 1:280 000



## Vega

Vega ligger i norra delen av Haninge och växte fram på 1940-talet när det byggdes fritidshus i området. Nu utvecklas Vega till en ny stadsdel med drygt 10 000 invånare. Här och i Handen, inom den regionala stadskärnan Haninge, kommer den största delen av Haningens bebyggelseutveckling ske fram till år 2030.

Vega får en ny pendeltågsstation, trafikplats och drygt 3 000 nya bostäder. När den nya stadsdelen växer fram prioriteras gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik framför biltrafiken. De nya trafiklösningarna ger möjlighet för människor att resa smidigt och tryggt oavsett val av färdmedel. Kombinationen väg och järnväg kommer binda samman regionens trafiksystem samtidigt som den avlastar trafikflödet.

I Vega ligger Kolartorps naturreservat med så kallade jättegrytor. Här finns även naturvärden av länsintresse i form av gamla, friska och torra barrskogar. I samband med utvecklingen av Vega bevaras dessa områden och görs tillgängliga från de nya bostadsområdena.

### Utvecklingsområden

Vega ingår i den regionala stadskärnan Haninge, syftet är att utveckla de centrala delarna av Vega till en attraktiv stadsdel med god arkitektur som harmoniserar med landskapet. När Vega utvecklas detaljplanläggs även de äldre fritidshusområdena för att möjliggöra för förtätning.

#### 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, verksamheter och ett nytt kommundelscentrum. 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 närekreationsområden som Hanveden,





Rudanområdet och Drevviken. I samband med utbyggnaden förbättras närheten till bostadsnära park eftersom en ny kommundelspark planeras i Vega.

## 2. Möjlighet till förtätning och permanentboende

I gamla Vega samt i Hermanstorp och Kolartorp detaljplane- läggs fritidshusområdena för att skapa möjligheter att förtäta

med bostäder, bygga ut kommunalt vatten och avlopp och förbättra vägstandarden. Områdenas karaktär ska dock behållas trots förtätningen.

## 3. Förbättrad tillgänglighet för utveckling av företagsområde

I samband med utbyggnaden av Vega och den nya trafikplatsen vid väg 73 kommer Kvarntorps arbetsplatsområde få ett mer attraktivt kommunikationsläge för verksamheter och handel. Här föreslås därför att möjligheten att utveckla fler verksamheter på Norrby gärde utreds. Vid en sådan utbyggnad är dagvattenhantering en särskilt viktig fråga eftersom gårdet naturligt renar och fördröjer dagvatten. Eftersom området även utgör en entré till Haninge ska planering och exploatering 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 utvecklas till en regional stadskärna. I området mellan Gettorsvägen och Kolartorps Allé kan möjliga nya utbyggnadsytor utredas med syftet att förändra markanvändningen genom utbyggnad av bostäder och service.

## 5. Ny bebyggelse utmed Kolartorps Allé

För att förbättra kopplingen mellan Vega och Handen kan exploatering utredas norr om Kolartorps Allé. En exploatering här skulle bidra till att Vega får en tydligare och mer stadsmässigt närhet till Handen och Port 73 via Kolartorps Allé.

## 6. Utvidgad stadsbygd i Söderby

I samband med utvecklandet av en regional stadskärna ska Vega och Handen succesivt växa ihop med såväl ny stadsbebyggelse som nya kopplingar för främst gående och cyklisterna. 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 idag tillgång till goda bussförbindelser. När pendeltågsstationen i Vega öppnar kommer boende även att kunna använda den.





## Strukturkarta - Vega

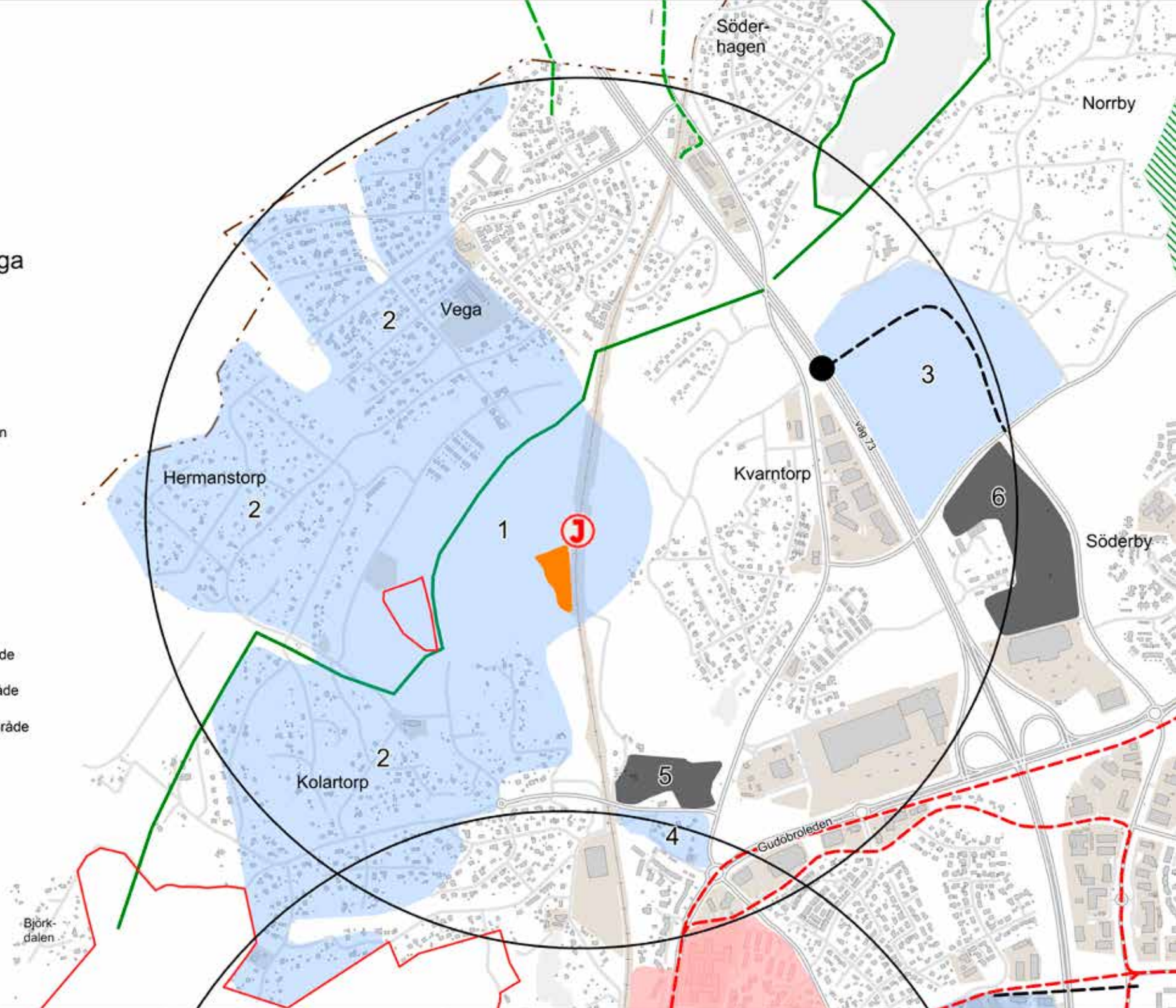
-  Planerad park
-  Naturreservat
-  Grönstråk

### Framtida infrastruktur

-  Pendeltågsstation
-  Trafikplats
-  Spårväg
-  GC-väg
-  Väg

### Utvecklingsområden

-  Förtätningsszon
-  Förtätningsområde
-  Förändringsområde
-  Exploateringsområde





## Handen

Handen är centralort i Haninge kommunen. Under 1950- och 60-talet byggdes Handen ut från ett område med villa- och fritidshus till ett tättbebyggt 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 av Handen beskrivs i detalj i nästa kapitel som fokuserar på utvecklingen av den regionala stadskärnan. Övergripande finns emellertid två utvecklingsområden; Centrala Handen och Handens industriområde.

### 1. Centrala Handen

Centrala Handen är i sin helhet markerat som förtätningsområde i strukturkartan nedan. Här utvecklas den regionala stadskärna som beskrivs i kapitlet ovan. 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. Området är därför markerat som förändringsområde.



# Strukturkarta - Handen

-  Pendeltägsstation
-  Kommundelspark
-  Naturreseptat
-  Grönstråk
-  Tätortsnära grönområde
-  Svagt grönt samband

## Framtida infrastruktur

-  Spärstation
-  Trafikplats
-  GC-väg
-  Spärsväg
-  Väg

## Utvecklingsområden

-  Förtätningsson
-  Förtätningssområde
-  Förändringsområde
-  Exploateringsområde

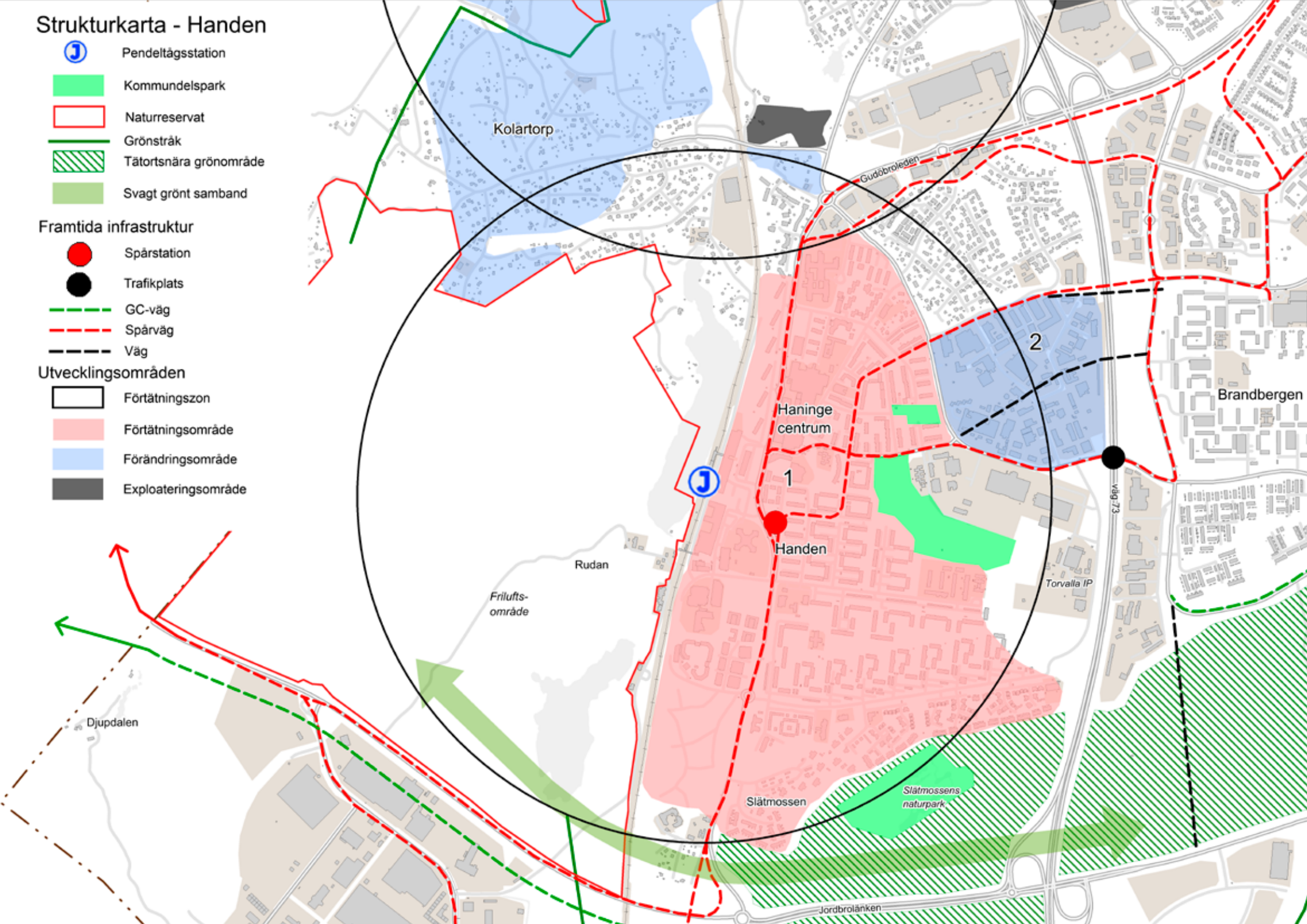




Illustration av Haningeterrassen

## 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 (RUFSS 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. Haninge är en av de utpekade platserna. Haninge ska som regional stadskärna därmed 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 som dagens och morgondagens boende, verksamma och besökare kan känna sig hemma i och leva det goda livet.

Handen domineras idag av flerbostadshus byggda från 1950-talet och framåt. Bebyggelsestrukturen har därmed kommit att präglas av efterkrigstidens stadsbyggnadsideal med gles lamellhusbebyggelse ofta 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 att stadslivet ska komma till krävs också attraktiva offentliga rum där människor vill vistas.

En naturlig utgångspunkt för stadsutvecklingen är den mest centrala delen av Handen där Poseidons torg utgör den självklara mötesplatsen och mittpunkten. Här finns den regionala stadskärnans centrumområde som utvecklas med ambitionen att 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 Haningeterrassen är tillsammans en av entréerna till kommunen och utvecklas för att på ett bättre sätt välkomna boende, verksamma och besökare till Haninge. Till centrumområdet fokuseras också ny handel som placeras i bottenvåning på tillkommande 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. Även Handen och Brandbergen föreslås länkas samman genom en ny väg över eller under väg 73. Ny bebyggelse utformas varierat för att skapa blandade och livfulla stadsmiljöer.

I framtidens Handen finns mötesplatser där boende, 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 i regionen. Den behöver därför erbjuda förbättrade kollektivtrafikförbindelser med omlandet. Trafikförvaltningens Stomnäsplan föreslår en stombusslinje mellan Täby och Tyresö. Stombusslinjen som bland annat kommer trafikera Tvärförbindelse Södertörn kommer att fortsätta genom Handen på Nynäsvägen och längs Gudöbroleden genom Vendelsö vidare mot Tyresö, vilket måste tas hänsyn till i den fysiska planeringen.

Haninge verkar även för att Spårväg Syd ska förlängas till Handen från Flemingsberg i Huddinge. I en första etapp kan en lösning med Bus Rapid Transit (BRT) bli aktuell att utreda vidare. På kartorna över Trafik och kommunikationer samt strukturkartan för Handen har idéer till framtida spårvägskorridorer markerats ut.

### En levande handel

Med en stor befolkningstillväxt i stadskärnan skapas förutsättningar för en utvecklad handel. En rik och varierad detaljhandel lockar besökare och skapar naturliga mötesplatser. Kommunens två stora handelsplatser; Handens trafikplats och Haninge centrum ligger båda i den regionala stadskärnan. Handelsplatserna kompletterar idag varandra med ett differentierat handelsutbud och skillnaderna dem emellan bör finnas kvar och förstärkas.



Illustration av Haningeterrassen



Tyréns (2013) Parkstråksanalys Haninge.

En växande detaljhandel kan tillsammans med ett ökat utbud av kultur och nöjen samt nya attraktiva stadsmiljöer samverka till att utveckla stadskärnan som mötesplats i regionen. 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.

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

### **Ett näringsliv i utveckling**

Stadskärnan behöver företag från olika branscher, såväl stora som små, 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 kan också invånarnas efterfrågan på aktiviteter, varor och tjänster för såväl vardag som fritid tillgodoses. Att skapa attraktiva stadsmiljöer och offentliga rum är därför viktigt för näringslivets utveckling.

Närheten mellan Haninges och Flemingsbergs regionala stadskärnor medför goda möjligheter att samverka för att attrahera nya företag. Handens företagsområde är under successiv omvandling mot mindre störande verksamheter. Västra delen av företagsområdet som ligger närmast Haninge centrum utvecklas till en blandad stadsmiljö där bostäder och verksamheter kan integreras medan övriga delar av området närmare väg 73 behålls som verksamhetsområde för tjänsteföretag eller lättare industri av mindre transportintensivt eller störande slag. Fredriksgymnasiets stora område frigörs inom kort när skolan flyttar. En flytt av bussdepån skulle möjliggöra en utveckling av hela västra delen av industriområdet.

### **Unikt läge nära naturen**

Den regionala stadskärnan utvecklas i ett unikt läge tätt inpå Hanvedenkilen och Rudans naturreservat. Naturen är en stor del av Handenbornas identitet och dess roll är närvarande i stadsmiljön. En viktig potential för stadskärnans utveckling ligger i att erbjuda både ett levande stadsliv och ett rikt friluftsliv. För att ta tillvara den här möjligheten behöver mötet mellan stad och natur utvecklas. 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 behöver flera nya kvartersparker utvecklas för att hela stadskärnan ska få tillgång till parker och dagvattenhantering samtidigt som de ekologiska sambanden stärks.

I kommunens parkstråksanalys finns redogjort för ytor som kan utvecklas till kvartersparker. Folkparken vid gamla Folkets hus är ett exempel på park som kan utvecklas.

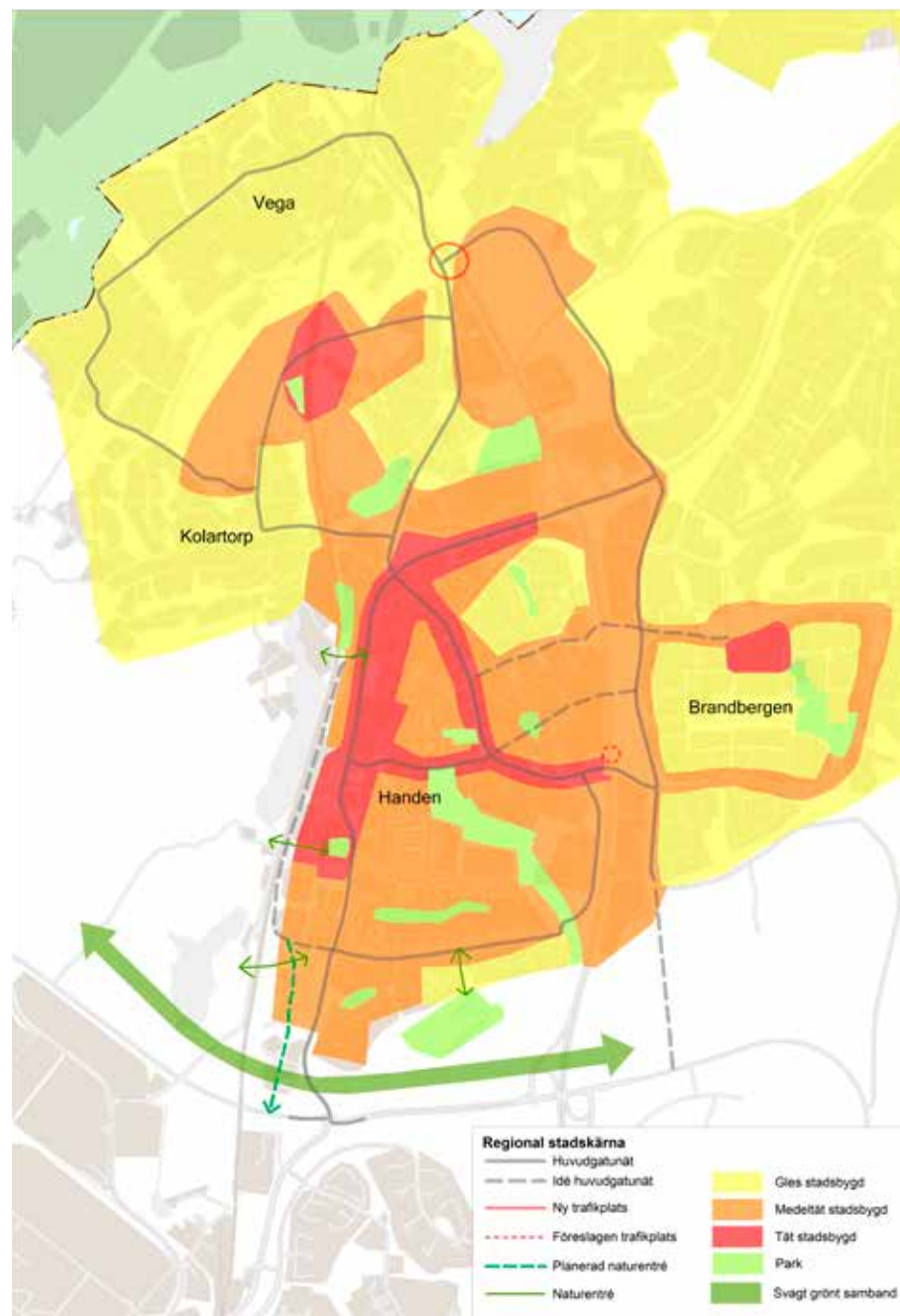
### **Trafik och parkering**

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 göras mer sammanhängande och mer promenad- och cykelvänligt än vad det är idag. Det nya gatunätet kommer att ge gående, cyklister och bilister en större rörelsefrihet. Det bidrar till att fler människor kan röra sig på Handens gator. Folklivet ökar och bidrar till att öka 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 parkeringsytorna att tas i anspråk. Parkeringsarna som bebyggs måste delvis ersättas eftersom förtätningen innebär att fler rör sig i stadskärnan. Nya parkeringar byggs mer yteffektivt, exempelvis som underjordiska garage eller väl gestaltade parkeringshus med möjlighet till lokaler i gatuplan. Parkeringsutrymmen kan byggas gemensamt för flera fastighetsägare och lokaliserar gärna nära andra målpunkter som 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 har behov av bil, samt att stimulera andra till ett minskat bilanvändande och på sikt minskat behov av bil och parkering. Att genomföra denna ambition är viktig för att kunna hantera trafiken i stadskärnan i framtiden. Detta sker i samverkan med utformningen av mer levande stadsmiljöer som främjar gående och cyklister framför bilister. En tät stadskärna kommer också att möjliggöra en ökning av kollektivtrafiken genom sitt ökande befolkningsunderlag.

- 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.





Höglundabadet i Jordbro.

## Jordbro

Jordbro ligger strax söder om Handen och byggdes ut på 1960 - 70-talet med en tydlig uppdelning av 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 till besök för såväl boende som verksamma i området. Kundunderlaget kan stärkas med fler bostäder men också genom bättre gång- och cykelvägar mellan bostadsområdena och företagsparken.

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

## Utvecklingsområden

I västra Jordbro innebär företagsområdet en begränsad möjlighet för bebyggelseutveckling i pendeltågsnära läge. I Jordbro föreslås i första hand satsningar på sociala aspekter av hållbarhet och på att skapa attraktiva gång- och cykelstråk. Översiktsplanens exploateringsstudie visar att det är inom de markerade utvecklingsområdena som ny bostadsbebyggelse är lämplig att utveckla och kommer att efterfrågas i framtiden.

## 1. Levande bostadsområden i Jordbro

Områden som kan bli aktuella för förtätning med ny bebyggelse är inom befintlig bebyggelse i centrala Jordbro, i den norra delen av Hurtigs park och längs Nynäsbanan enligt strukturkartan. Utvecklingsområden finns även längs Södra Jordbrovägen där det vore lämpligt att utreda möjligheten för ny bebyggelse. Strax söder om Jordbro finns ett område som är av riksintresse för kulturmiljövård.

## 2. Jordbro företagsområde

Jordbro företagspark är, med sina (drygt) 250 hektar planlagd industrimark, 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 bra 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 företagsparkens utveckling sker med hänsyn till detta.

Förtätning med mer verksamhet kan vara möjlig på vissa outnyttjade ytor i företagsområdet. I planen föreslås utvidgning av Jordbro företagsområde på två platser. Den nordvästra delen riskerar dock att stå i konflikt med riksintresse för friluftslivet. Utvidgningen i öster riskerar även den 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, föreslås 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.

## Strukturkarta - Jordbro

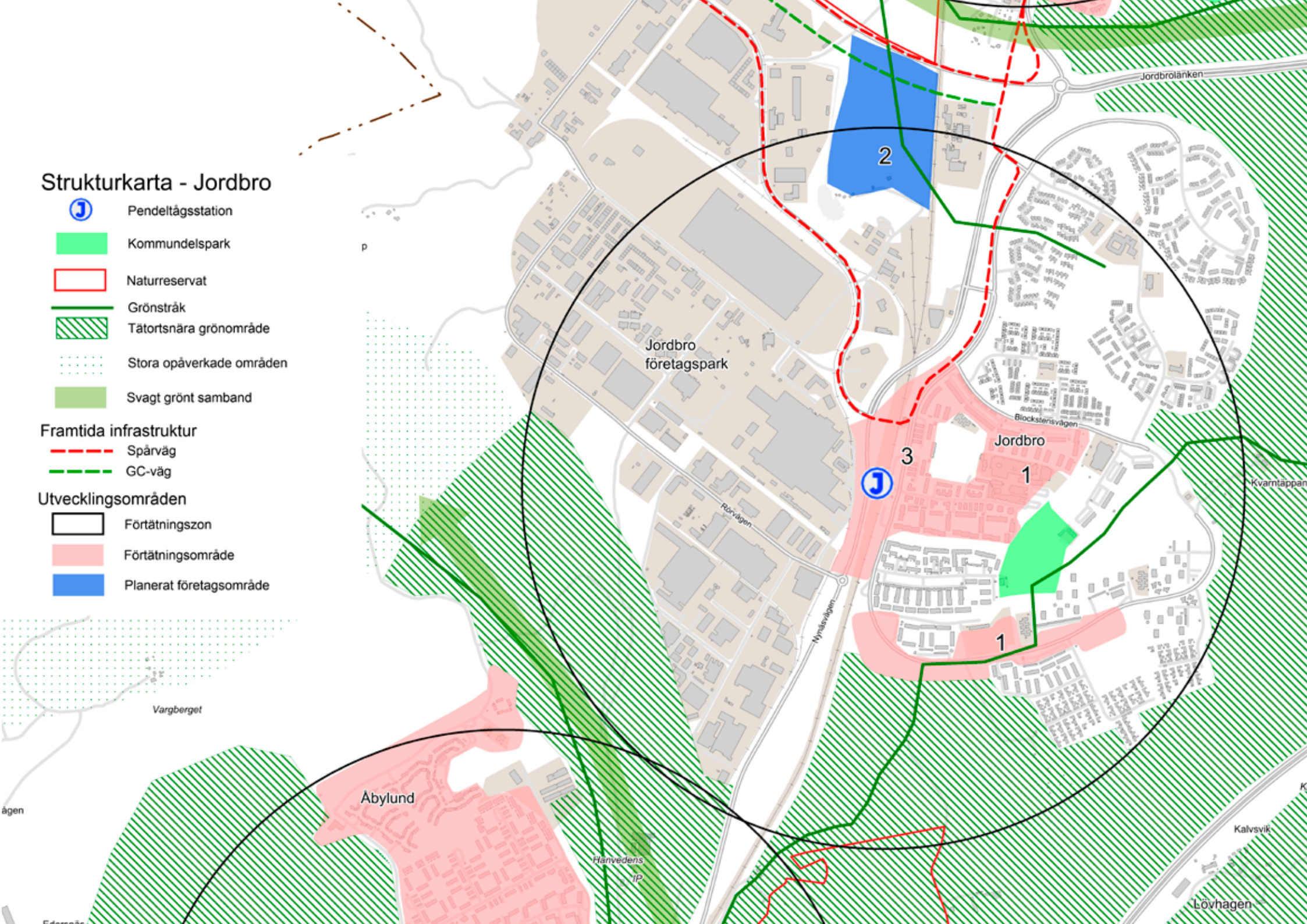
-  Pendeltågsstation
-  Kommunalspark
-  Naturreservat
-  Grönstråk
-  Tätortsnära grönområde
-  Stora opåverkade områden
-  Svagt grönt samband

### Framtida infrastruktur

-  Spårväg
-  GC-väg

### Utvecklingsområden

-  Förtätningsson
-  Förtätningsområde
-  Planerat företagsområde





Västerhaninge utvecklingsprogram antogs 2012-12-10 och beskriver kommunens långsiktiga vision för hur Västerhaninge bör utvecklas i framtiden. Programmet följs årligen upp av kommunstyrelsen.

## Västerhaninge

Småstaden Västerhaninge ligger en halvtimmes resväg från centrala Stockholm och växte främst fram under 1960 - 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 ökad turtäthet för pendeltåg. 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 och breda 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. Tillgängligheten till dem kan med fördel förbättras. 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 samt spridningskorridor mellan Hanveden och området runt Gullringskärret och ska därför värnas.

### Utvecklingsområden

Fortsatt bebyggelseutveckling av Västerhaninge planeras centralt, i kollektivtrafiknära lägen och främst intill befintlig bebyggelse. I utvecklingen av en tätare småstadsstruktur är det särskilt viktigt att utveckla 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 huvudgator. Här finns möjlighet att komplettera bebyggelsen utmed vägar som idag endast har bebyggelse på ena sidan.

#### 2. Kollektivtrafiknära bostäder i väst

Detta centrumnära och kollektivtrafiknära läge är attraktivt för bostäder. Idag är området bebyggt med både flerbostadshus och småhus. Närheten till pendeltågsstationen innebär att flerbostadshus bör prövas i hela det markerade området. Placering och gestaltning av nya flerbostadshus behöver utformas på ett sådant sätt att de harmoniserar med den befintliga småhusbebyggelsen.

#### 3. Centrumnära bostäder och utvecklad service

I Västerhaninge centrum ska småstadskaraktern förstärkas genom att bygga tät stadsbygd. Området 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 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

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

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



Öster om Åbyrondellen finns idéer på att ta ny mark i anspråk för att bygga bostäder och verksamheter i form av medeltät stadsbygd. Marken ligger nära centrum och en utveckling här skulle bidra positivt genom att koppla ihop bostadsområdet Åby med Västerhaninge centrum.

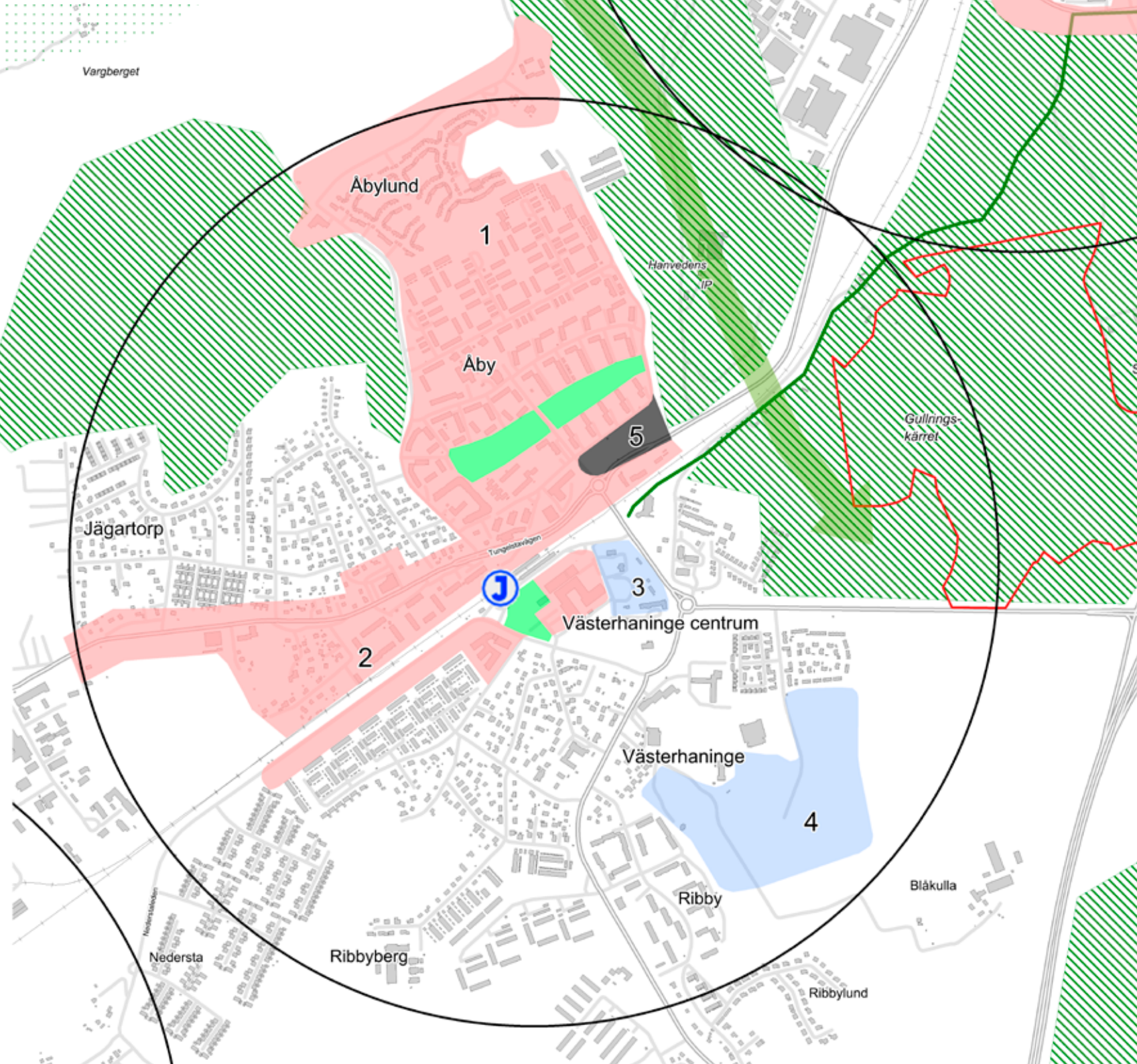


## Strukturkarta - Västerhaninge

-  Pendeltågsstation
-  Kommunalspark
-  Naturresevat
-  Grönstråk
-  Tätortsnära grönområde
-  Svagt grönt samband

### Utvecklingsområden

-  Förtätningszon
-  Förtätningsområde
-  Förändringsområde
-  Exploateringsområde





Pendeltågsstationen i Krigslida. Foto: Trafikverket

## 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. Pendeltågsstationen är av stort värde för boende i området och ger goda möjligheter för framtida bebyggelseutveckling här. På södra sidan av pendeltågsstationen breder ett småbrutet jordbrukslandskap ut sig mellan kuperade skogspartier och åkerholmar. Mulsta gård, Nedersta gård och Vålsta 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 föreslås ingen ny bebyggelse söder om Krigslida station, inklusive Rocklösaån. Vid exploatering i Krigslida ska närhet till bostadsnära park-, natur- och promenadområden särskilt beaktas.

## Utvecklingsområden

Krigslida är ett bostadsområde med tillgång till service i Tungelsta centrum. Pendeltågsstationen ger en fördelaktig potential att använda markresurserna mer effektivt genom att utveckla bebyggelsen med mer bostäder, service och verksamheter. Förtättningszonerna för Krigslida och Tungelsta överlappar till viss del, varför vissa utvecklingsområden beskrivs i kapitlet om Tungelsta. Nummerade områden i strukturkartan visar vilka området som beskrivs här.

### 1. Stationsnära bebyggelsepotential

Norr om Krigslida pendeltågsstation finns mark som länge varit detaljplanelagd för trädgårdsbruk. Med nuvarande och

framtida bostadsbehov vore det fördelaktigt istället nyttja detta kollektivtrafknära 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 Solsätersvägen

Bostadsområdet vid Stenrosvägen, Solsätersvägen och Ekingsvägen har markresurser som är lämpliga för fortsatt utbyggnad av bostäder.

### 3. Idé till fortsatt utveckling i Solsäter

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

### 4. Bostadsidé vid Hagavägen

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

### 5. Exploatering utmed Tungelstavägen

När åtgärder genomförs för att minska trafikbelastningen på Tungelstavägen kommer det bli möjligt att vidareexploatera utmed vägen. Norr om Tungelstavägen finns markområden med god kollektivtrafikförbindelse med buss. Här föreslås därför att vidare planering utreder möjligheterna för bostäder.





### 6. Exploatering i Krigslida

Ny bostadsbebyggelse avseende främst lägenheter, föreslås utredas väster om Håga industriområde utmed Mulstavägen och Stenvägen.



### 7. Håga industriområde

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 samt öster om det befintliga industriområdet utreds för att undersöka om den är lämplig för nya företagsetableringar. I markerat område i Krigslida finns registrerade fasta fornlämningar

## Strukturkarta - Krigslida

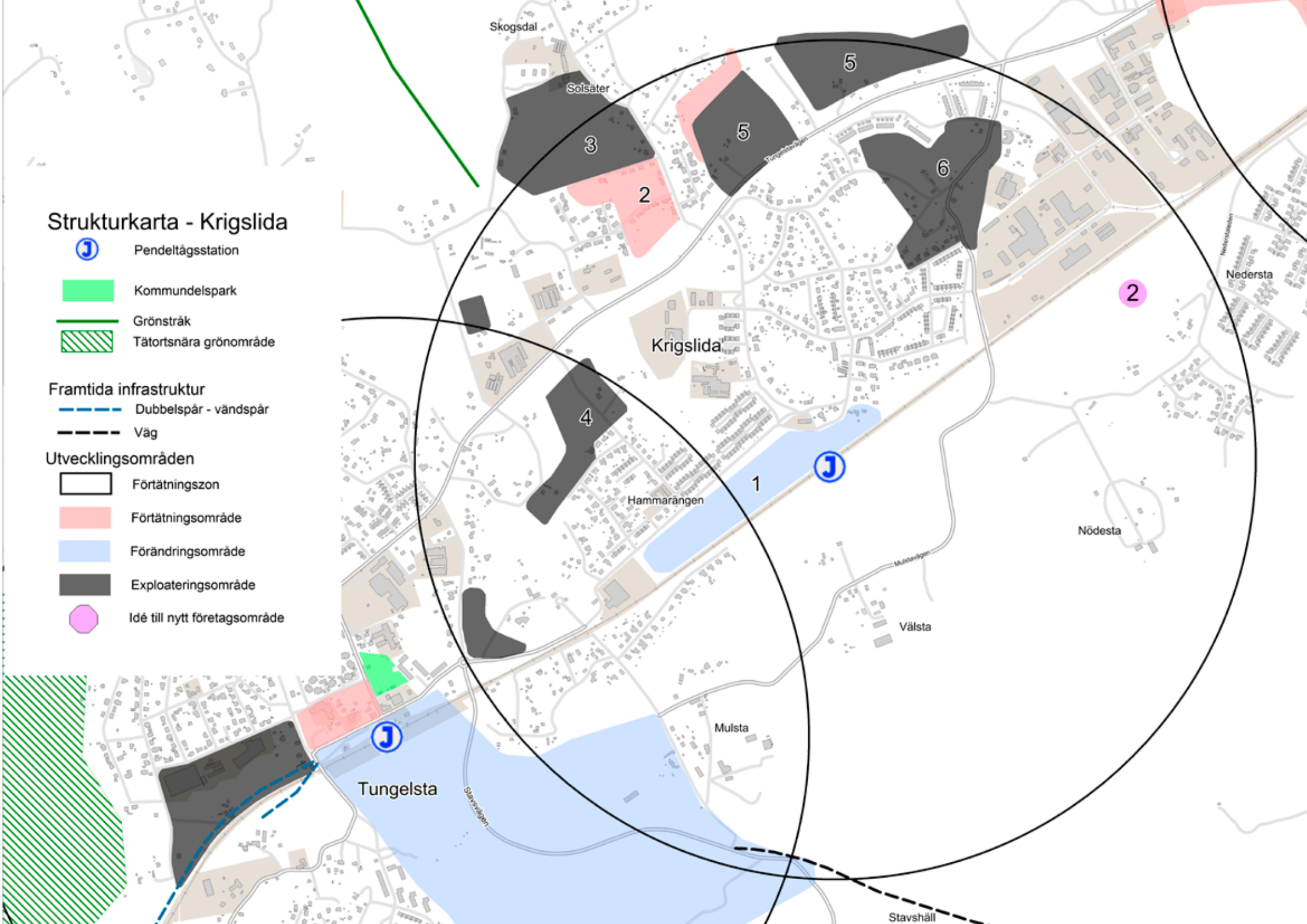
-  Pendeltägsstation
-  Kommundelspark
-  Grönstråk
-  Tätortsnära grönområde

### Framtida infrastruktur

-  Dubbelspår - vändspår
-  Väg

### Utvecklingsområden

-  Förtätningsszon
-  Förtätningsområde
-  Förändringsområde
-  Exploateringsområde
-  Idé till nytt företagsområde





*Tungelsta utvecklingsprogram antogs 2012-12-10 och beskriver kommunens långsiktiga vision för hur Tungelsta bör utvecklas i framtiden. Programmet följs upp årligen av kommunstyrelsen.*

## 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 utmaning på framförallt Tungelstavägen men även på Södertäljevägen. För att avlasta Tungelstavägen från trafik behöver en ny Stavsväg anläggas och anslutas till väg 73. På Tungelstavägen och Södertäljevägen behövs även åtgärder för att minska buller och vibrationer och för att öka trafiksäkerheten. För att få tätare pendeltågstrafik till Tungelsta föreslår Trafikverket att utreda möjligheten till vändspår vid Tungelsta station. Detta beaktas vid framtida planering vid järnvägen.

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

### Utvecklingsområde

Framtida utveckling av Tungelsta strävar efter att stärka dess identitet som trädgårdsstad. Det är därför viktigt att utveckla en tydlig centrumkärna med bostäder och verksamheter. För att inte ytterligare belasta Tungelstavägen kommer ny bebyggelse i första hand att tillkomma 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. Nummerade områden i strukturkartorna visar vilka områden som beskrivs här och vilka som beskrivs i kapitlet om Krigslida. Det finns ett utvecklingsprogram för Tungelsta där det görs ytterligare förtydliganden kring 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. 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 - 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 tidiga idéer på att utveckla nya kollektivtrafikhäna bostäder i tät stadsbebyggelse.

#### 4. Möjlig utveckling vid växthusen

När nya Stavsvägen anlagts till väg 73 finns möjlighet att utveckla de områden som ligger mer än 600 meter ut 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 framförallt centrumverksamheter men även till en kombination med bostäder.

## Strukturkarta - Tungelsta



Pendeltågsstation



Kommundelspark



Tätortsnära grönområde

### Framtida infrastruktur



Dubbelspår - vändspår



Väg

### Utvecklingsområden



Förtätningszon



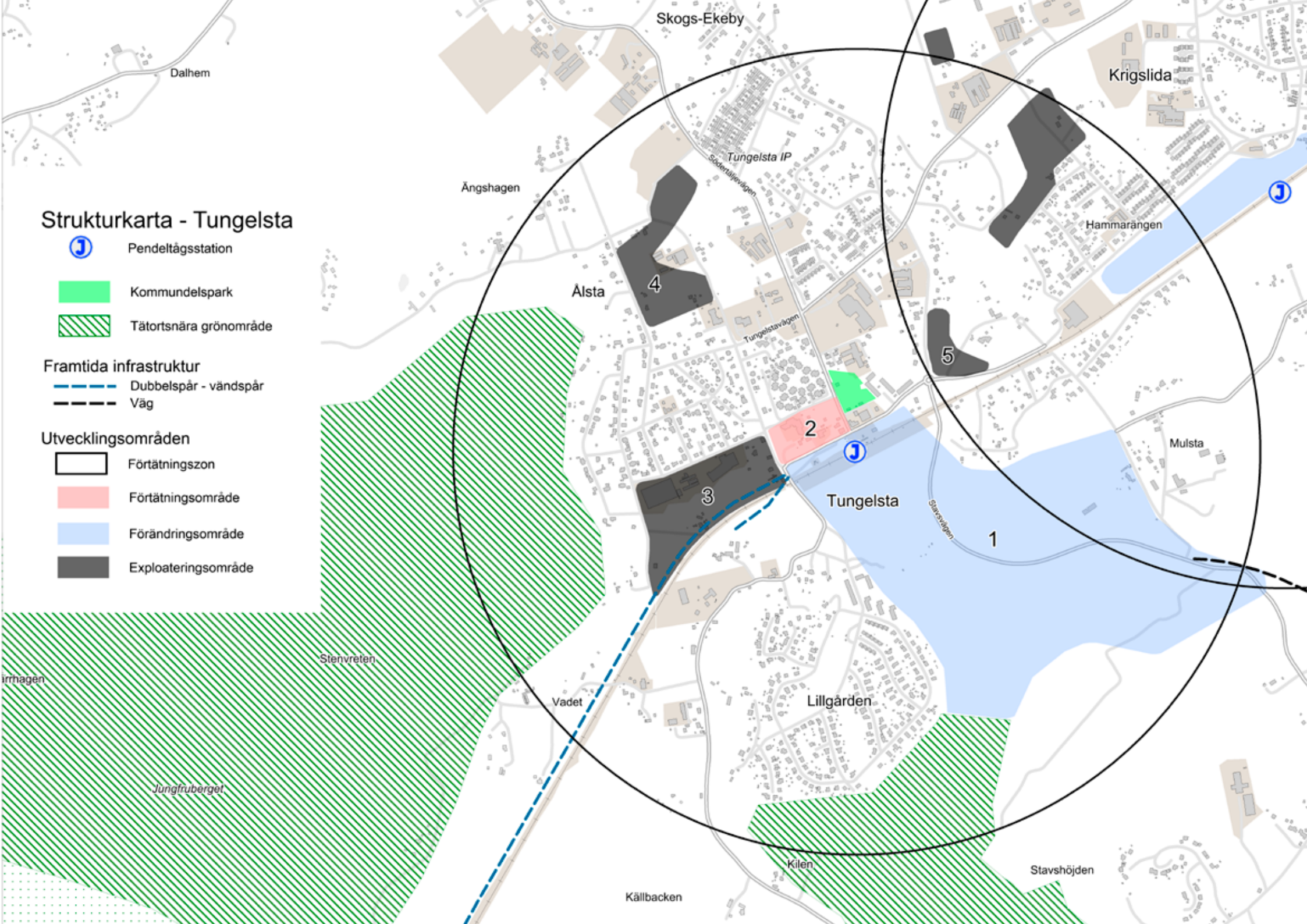
Förtätningsområde



Förändringsområde



Exploateringsområde





Orörd natur i Hemfosa. Foto: Fredrik Hjerling

## Hemfosa

Hemfosa ligger i södra Haninge och har cirka 100 invånare. Bebyggelsen består främst av fritidshus och kolonitradgårdar. Tack vare Hemfosas pendeltågsstation har området god tillgång till spårbunden 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. Befolkningstillväxten i regionen och i Haninge förväntas bli stor och med ökande drivkrafter för att hitta mark för nya bostäder och verksamheter bör Hemfosa utredas vidare för dessa ändamål.

Föreslagen utveckling av Hemfosa i form av förtätning och ny exploatering bedöms bli aktuell först i den senare delen av Översiktsplanens planperiod när det finns dubbelspår utbyggt på Nynäsbanan.

Föreslagen utveckling av Hemfosa i form av förtätning och ny exploatering bedöms bli aktuell först i den senare delen av Översiktsplanens planperiod när det finns dubbelspår utbyggt på Nynäsbanan. De mest attraktiva utbyggnadsytorna finns närmast stationsläget därför är förtätningssonen i Hemfosa endast 600 meter i radie till skillnad från övriga som är 1200 meter.

### 1. Bebyggelsepotential i Hemfosa

Med tanke på prognostiserad befolkningstillväxt i regionen och i Haninge samt behovet av tillgängliga och attraktiva bostadsmiljöer föreslås att det kollektivtrafiknära läget i Hemfosa används mer effektivt. Av markanvändningskartan framgår att målbilden för Hemfosa är så kallad gles stadsbygd. Det innebär en blandad bebyggelse med permanentbostäder, service och handel. Närmast pendeltågsstationen föreslås en tätare bebyggelse med flerbostadshus och mindre verksamhetslokaler. 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 det skulle också möjliggöra ett större resandeunderlag för Hemfosas pendeltågsstation och ett större kundunderlag för kommunal och kommersiell service i området.



### 2. Möjliggör förtätning i östra Hemfosa

I samband med en framtida utbyggnad av Hemfosa föreslås att befintlig bebyggelse söder om Nynäsbanan detaljplanläggs för att möjliggöra för permanentboende, förtätning och förbättringar av gång-, cykel- och bilvägar.

### 3. Idé till nytt företagsområde

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 föreslås att marken norr om Hemfosa utreds med syfte att undersöka dess eventuella lämplighet att användas för industri, lättare eller skrymmande verksamheter samt för transportintensiva verksamheter och större logistik. En sådan utbyggnad kräver vidare utredningar kring bland annat infrastruktur för att säkra tillgängligheten till området.

## Strukturkarta - Hemfosa

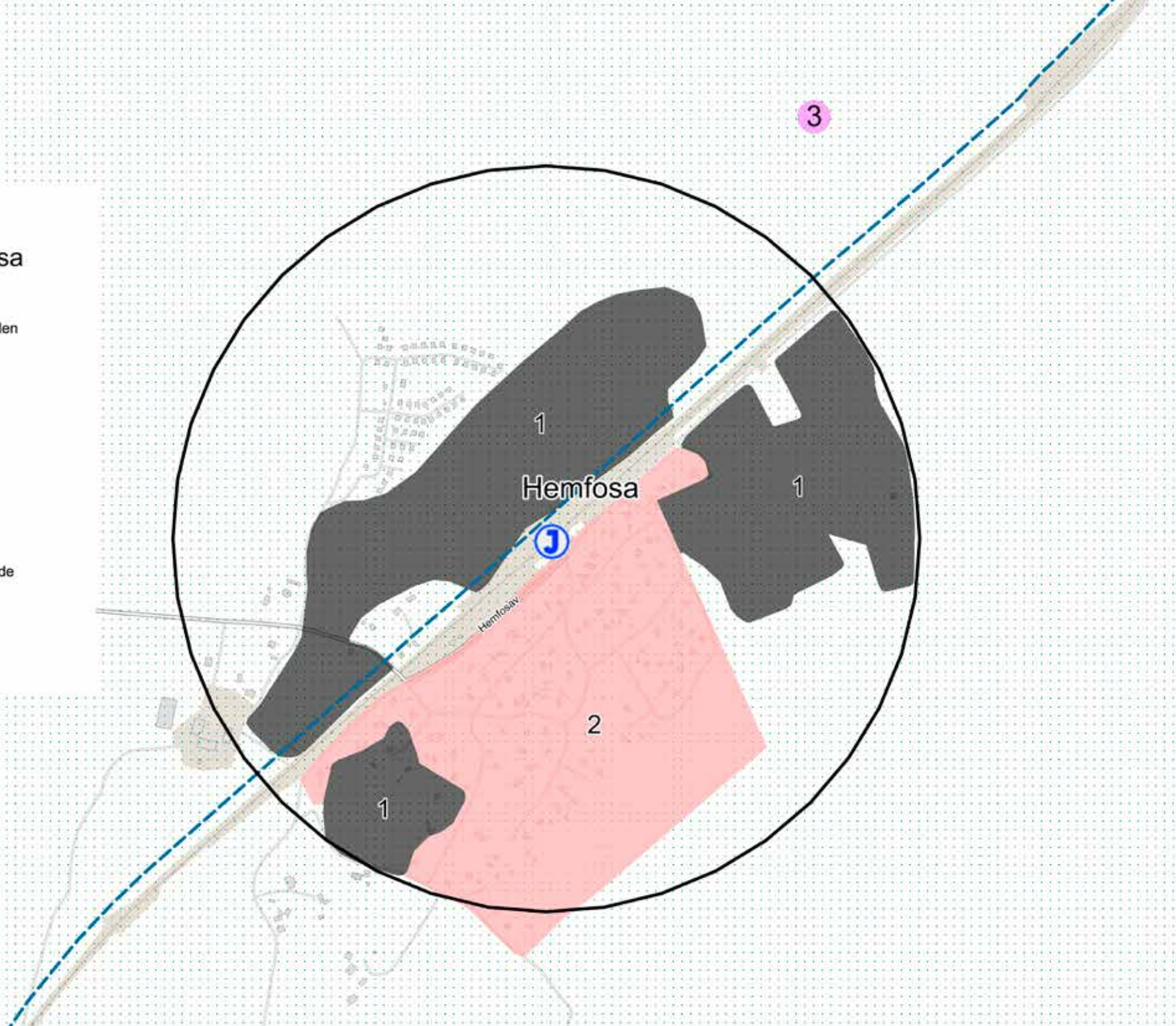
-  Pendeltågsstation
-  Stora opåverkade områden

### Framtida infrastruktur

-  Dubbelspår

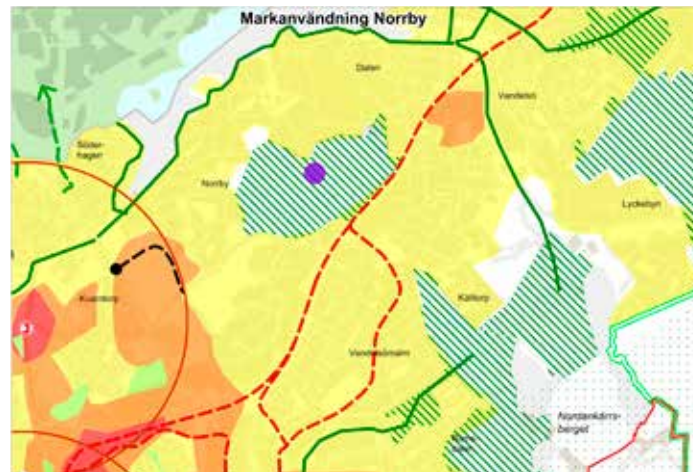
### Utvecklingsområden

-  Förtätningsszon
-  Förtätningsområde
-  Exploateringsområde
-  Idé till nytt företagsområde



## Övrig stadsbygd

Nedan beskrivs den utveckling som föreslås för den befintliga stadsbygden som ligger utanför förtättningszonerna. Hit hör Norrby, Vendelsö – Gudö, Vendelsömalm, Brandbergen och Dalarö.



### Norrby

Norrby började byggas ut på 1930-talet och är idag ett gles fritidshus- och villaområde som gränsar till Drevviken i norr. Allt fler har dock valt att bosätta sig här vilket har skapat ett behov av att succesivt omvandla området 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. Drevviken får inte belastas med ytterligare orenat dagvatten. Till följd av klimatförändringar kan vi 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 idag tidvis fungerar som en våtmark som naturligt fördröjer och renar dagvatten från bland annat Norrby, Brandbergen, väg 73

och den nya trafikplatsen i Vega. Framtida exploatering av Norrby gårde bör fortsatt möjliggöra en fördröjning och rening av dagvatten inom området.

Utbyggnad av vägar, VA och ny bebyggelse förutsätts ske med stor hänsyn till områdets natursköna karaktär, där väsentliga grönsråk och grönområden i anslutning till bebyggelsen utvecklas och 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 bevaras och utvecklas vid framtida planläggning, exempelvis genom att utreda anläggandet av 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. I samband med planläggning och förtätning uppmärksammas därför särskilt möjligheten att bygga fler lekplatser och att tillgängliggöra den tätortsnära naturen.

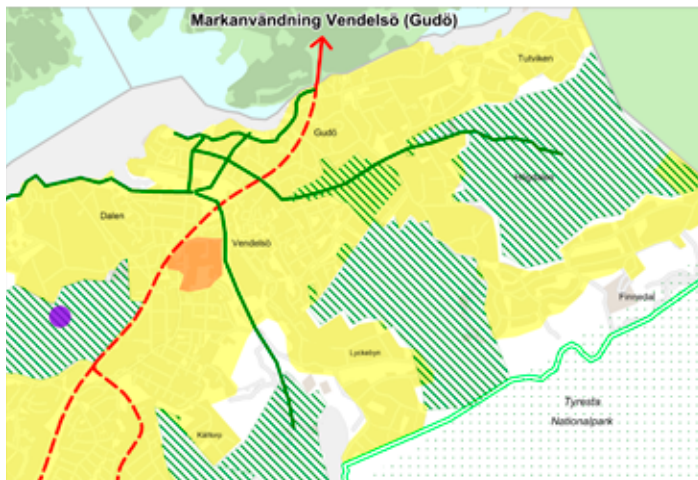
### Utredningsområde Norrbyskogen

Norrbyskogen ligger i Norrbys östra del och är ett viktigt närreklamationsområde för Norrbyborna och har även 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 tillgänglighet till Norrbyskogen för både boende och allmänhet. Utredningen får visa vilka förutsättningar och utvecklingsmöjligheter som finns utöver det som föreslås i pågående detaljplanearbete 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.

<sup>3</sup> Detaljplaneprogram Norrby Dnr 2007:42, 2010.





### 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 1950-70 -talet. I övrigt består bebyggelsen av villor och radhus samt fritidshus i Gudö.

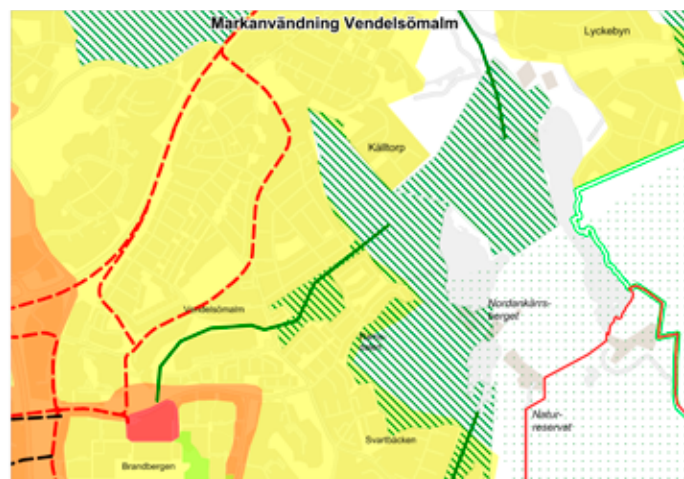
Vid förtätning anpassas ny bebyggelse till Vendelsös befintliga karaktär och byggs inte högre än fyra våningar. Den redan blandade bebyggelsen i Vendelsö innebär att fortsatt blandning av bostadstyper och upplåtelseformer eftersträvas.

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 som positivt.

Befintliga enskilda avlopp ska i framtiden anslutas till kommunalt avlopp för att skydda Vendelsös sjöar. Förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp till vattendrag för att inte förvärra tillståndet i Drevviken. Dagvattenproblemen i området kring Lill-

ängsvägen är speciellt svåra eftersom området ligger i en topografisk sänka. Befintliga ledningar ut från området måste dimensioneras upp för att få ökad kapacitet, men vid skyfall eller långvariga regn kommer området ändå periodvis att översvämmas, varför översvämningssytor i området måste reserveras. Som komplement är det viktigt att planläggning i områden uppströms från Lillängsvägen sker med fördröjningsmagasin.

Liksom i Norrby kan vi även här förvänta oss höjda vattennivåer i Drevviken. Det är även översvämningssytor längs Lyckån mellan Drevviken och Gudöbroleden. Området kring Lyckån bör således behållas obebyggda och reserveras som översvämningssytor eller dagvattenpark.



### Vendelsömalm

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

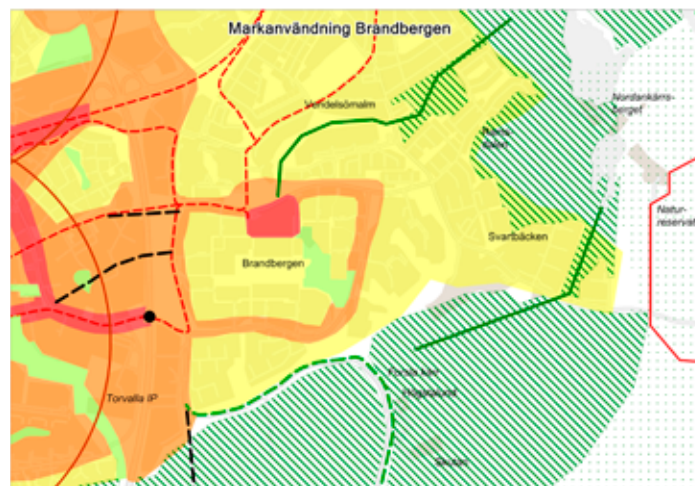
Bebyggelsen består i huvudsak av villor, kedjehus och radhus från 1960- och 70-talen. Flest flerbostadshus finns i kommunalens södra del, söder om Vendelsömalmsvägen mot Brandbergen.



Brandbergens utvecklingsprogram beskriver den långsiktiga visionen för framtidens Brandbergen.

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

- Grönområdet i dalgången mellan Vendelsöalm 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 samt 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 växer i Handen är dess fysiska och upplevda koppling till Brandbergen viktig att beakta.

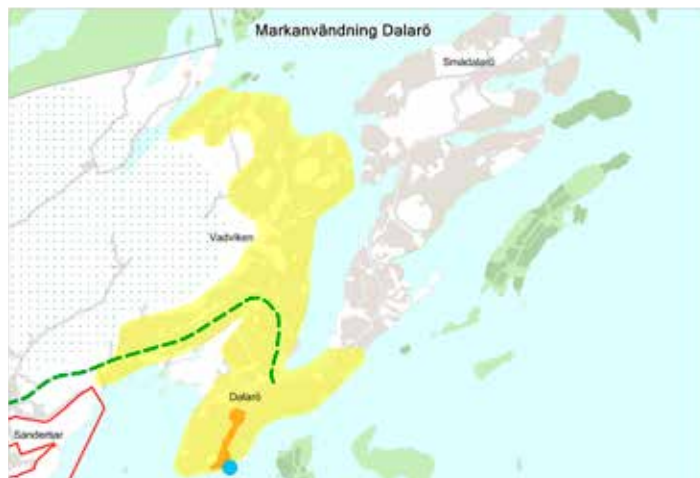
Brandbergen består i de centrala delarna av flerbostadshus med blandade upplåtelseformer medan bebyggelsen runtom består av rad- och småhusområden. I väster ligger två företagsbyar med kontor, hantverk, försäljning och företag inom motorbranschen. Brandbergen har även ett lokalt centrum som erbjuder både kommersiell och offentlig service. Närheten till Tyresta nationalpark, naturreservat och andra naturområden är uppskattade tillgångar för 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, i grönområdet mellan företagsbyarna och på fastigheten Söderby 2:25.

Brandbergsparken är ett viktigt grönstråk och bör fortsätta utvecklas som grönstråk. 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 är därför avgörande för att binda samman de gröna kilarna i Hanveden och Tyresta och bör ses som en del av ett större system<sup>4</sup>. Skutan, området runt Svartbäcksvägen samt Forsla kärr föreslås 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.

<sup>4</sup> Stockholms läns landsting, TMR (2012) När, vad, hur? Svaga gröna samband i Stockholmsregionens gröna kilar.



## 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 för äldre som vill bo kvar. För övriga hushåll kan mer perifert lokaliserade lägenheter tänkas. Ny bebyggelse kan framförallt tillkomma i områdena Schweizerdalen, Kolbotten, Tegelbruket och Kattvik. Viktigt är dock att de genuina kulturmiljöerna bevaras vid tillkomst av nya bostäder.

Bra vatten och avloppslösningar är av central betydelse för ett växande Dalarö. För att förstärka vattenförsörjningen anlades 2011 en vattenledning i saltsjön. Befintligt avloppsreningsverk planeras att uppgraderas. Dessa åtgärder säkerställer vatten och avloppsförsörjningen för totalt ca 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 Dalarö och dess skärgård. Dalarös funktion som replipunkt och den därtill knutna frågan om färjeläget måste utredas vidare eftersom den är av mycket stor vikt för Dalarös och öarnas utveckling.

## Färjeläget

Trafikverket utreder om färjeförbindelsen till Ornö ska övergå från enskild till allmän. En sådan förändring skulle sannolikt behöva 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.



Foto: Fredrik Hjerling

## Kust, skärgård och landsbygd

Kustnära områden definieras här som hela skärgården samt fastlandet inom 1 km 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 befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. I vissa fall kan bebyggelseutvecklingen även bidra till en utveckling av samhällsservicen och infrastrukturen.

- 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 det är viktigt att bevara en del av de kulturhistoriska värdena i området.

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. Studier visar att det skulle gå att utöka till 800 stycken parkeringsplatser. Cirka en fjärdedel av resenärerna anländer med buss till Årsta brygga vilket 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 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 det området på samma sätt som Årsta Havsbad bli attraktivt att bosätta sig i om det skulle bebyggas.

I syfte att utöka möjligheterna till attraktivt boende och ökad tillgänglighet för både boende och allmänhet till skärgården så har området nordost om Årsta Havsbad utpekats som ett så kallat utredningsområde. Utredningen får visa vilken utveckling som är lämplig i området. 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. Det innebär att den anses ha förutsättningar för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur. Kärnöarna fungerar dessutom som servicepunkter för befolkning på omgivande öar samt för turismen och friluftslivet.

Ornö är 14 km lång och cirka 4 km bred och nås med bilfärja som trafikerar mellan Dalarö och Hässelmara. I norr är ön relativt 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 att öka antalet fastboende på ön. Ornö har goda förutsättningar för detta och ett ökat antal fastboende ger ett bredare och stabilare underlag för en utveckling av handel och service 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 mellan Hässelmara-Skinnardal och vid Lättinge. Även andra bebyggelsegrupper kan kompletteras om motiv finns, exempelvis på Kymmendö. Motiv kan vara behov av bostad i anslutning till verksamheter. Motiv provas 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 möjliggöra utvecklingen av helårsbostäder i även dessa områden. Vid all ny exploatering på Ornö behöver vatten och avlopp lösas enskilt eller samfällt med vattensnåla tekniker som möjliggör kretsloppslösningar.

De större markägarna på Ornö har gemensamt formulerat ett utvecklingsförslag som innebär ökat 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.

- 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.



## Utö

Utö ligger söder om Ornö och har liksom Ornö fastboende som arbetspendlar in till fastlandet. Även Utö har pekats ut som kärnö, 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 för friluftsliv och rekreation som finns på Utö.

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 medger inga större utbyggnadsmöjligheter. Möjligheten till ny bebyggelse finns därmed främst norr om Grubbyn på norra Utö. Förtätning eller förändring av miljön på ön bör ske på ett sätt som värnar om natur- och kulturmiljöer och möjligheten för 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 är därmed värdefulla för Utös karaktär.

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

## Gålö

Gålö är en halvö omgiven av kustvattnen Fåglaröfjärden, Sandemarsfjärden och Horsfjärden. Den är i sin helhet ett naturreservat och ett populärt utflyktsmål. Gålös landskap är typiskt för Södertörns kust och 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 framförallt knutna till det betade eklandskapet med ekar som är flera hundra år gamla.

Gålö är ett omtyckt fritidsområde med stugbyar, badplats och småbåtshamnar. Här ska turismen och det rörliga friluftslivet utvecklas. För att lyckas med det behöver exempelvis korsningen på Dalarövägen ut till Gålö förbättras. Det behövs också en cykelväg till Gålö 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 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

För flera av våra kommuninvånare är det ett attraktivt alternativ att bo nära naturen på landsbygden. Vi vill kunna erbjuda detta alternativ genom en levande landsbygd med varierande boendeformer, arbetsplatser, service och rekreationsmöjligheter.

Haninges landsbygd består redan av både permanentboenden och fritidshus och boendet är i många fall förenat med verksamheter som 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, 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.

Det bör även finnas busstrafik i närheten till 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 som 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 att nya invånare även kan använda befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. I vissa fall kan en bebyggelseutveckling på landsbygden även möjliggöra en utveckling av samhällsservicen och infrastrukturen.

- 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, jord- och skogsbruk.

## Kvalité 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 Handen. Vi vill erbjuda en levande landsbygd och skärgård med attraktiva boendemiljöer med en variation av såväl bostäder som service, arbetsplatser och möjlighet till 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.

### Stadskvalitéer

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 och stadsmässig 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 öka attraktiviteten utifrån befintliga förutsättningar.

Den högsta exploateringen och rättheten kommer finnas i den regionala stadskärnan i Handen. Det innebär ett högt exploaterings-tal men även en mångfald av handel, arbetsplatser, mötesplatser och kulturaktiviteter. Läs mer om den regionala stadskärnans utveckling under dess områdeskapitel.

En stadsmässig planering eftersträvas även i övriga pendeltågsnära lägen med den täta staden eller småstaden som förebild beroende på befintliga förutsättningar. I alla stadsmiljöer sker en högre exploatering jämfört med områden som ligger längre bort. Bostäder blandas med olika verksamheter som till exempel handel, kultur, friskvård och serviceföretag. I bottenplanen finns lokaler för verk-

samheter som tillför folkliv och rörelse till 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 vid bebyggelseutveckling identifiera ytor som exempelvis kan användas till lokal rening av vatten och vattenreglering. I stadsmiljön eftersträvas att det finns vegetation och att andelen hårdgjorda ytor begränsas. Ekologiska kvaliteter tas tillvara och utvecklas i gaturum och parker.

- 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 att 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 samt fiske

Antalet jordbruk, framförallt antalet djurhållande bönder har minskat kraftigt i Haninge 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 be-

**Täta och funktionsblandade områden innebär att folk rör sig i området både dag och kväll vilket ger levande och trygga miljöer under stora delar av dygnet**  
(Hållbarhetsbedömning, s 41)





tande djur som kan göra naturvårdsnytta genom att beta igenväxta ängs- och hagmarker. Värnande om åker- och betesmark är även viktigt utifrån ett socialt perspektiv. Markerna bidrar exempelvis till att skapa ekosystemtjänster, ger möjlighet till naturpedagogik och öppna landskap skapar förutsättningar till stärkta rekreativa värden.

Naturvårdande skötsel är en annan förutsättning för att det öppna landskapets värden ska bevaras. En sådan skötsel kan exempelvis bestå i röjning av igenväxande ängsmarken eller friställning av ekar i jordbrukslandskapet.

- Vid exploatering och skötsel av jord- och skogsmark beaktas biotoper med rödlistade arter och dessa värnas.

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 i första hand. 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. Vid hyggesfritt skogsbruk är marken alltid skogbevuxen och ett visst minsta virkesförråd finns kvar efter avverkning. Det gör att skogen på sikt blir mer åldersblandad och inte lika monoton som vid den mer traditionella skogsbruksmetoden. En åldersblandad skog med lång skoglig kontinuitet gör det möjligt att bevara en biologisk mångfald i skogslandskapet.

- Vid planläggning beaktas den långsiktiga tillgången på rekreationsskog.
- I kommunens skogsbruk prioriteras rekreation och friluftsliv samt skötsel som gynnar biologisk mångfald.

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

- Landsbygdens och skärgårdens näringar ges goda förutsättningar att bidra till ett varierat och levande jordbruk, skogsbruk och fiske.



Foto: Fredrik Hjerling

## 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 utvecklat utbud vid Handens trafikplats kommer det området att dra till sig en ökad regional handel. Handelsplatserna kompletteras idag 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 det hållbara resandet 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.

Ökad täthet i kollektivtrafiknära lägen ger ökad grund för förbättrad tillgänglighet och stärkta förutsättningar för regional arbetspendling

(Hållbarhetsbedömning, s 47)



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

- 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, Tungelsta 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.

Antalet företag 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, totalt cirka 7 500 stycken, för att behålla nuvarande arbetsplatskvot på 67 procent. Om fler av de yrkesverksamma Haningeborna ska ha möjlighet att få arbete på hemmaplan krävs fler nya arbetsplatser. En satsning behövs bland annat för att rekrytera nya kunskapsintensiva företag till kommunen.

På lång sikt kan fler arbetstillfällen också innebära fler boende i kommunen, givet att 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. I takt med att regionen förtätas och företag söker mark i eller omkring de regionala stadskärnorna blir Haninges geografiska läge ännu attraktivare för regionens företag.

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, inte minst med tanke på den planerade hamnen, identifierats som Stockholmsregionens kanske viktigaste utvecklingsstråk. I Haninge finns fortfarande utvecklingsbar mark för verksamheter i både befintliga och planerade verksamhetsområden, se beskrivning under respektive kommun. Samtidigt som kommunen bör ta vara på den tillväxtpotential som utflyttning av företag från Stockholms stadskärna och den nya hamnen i Norvik bidrar till, kommer utvecklingen av den regionala stadskärnan öka förutsättningarna för att locka till sig nya kunskapsintensiva företag. Därför bör fokus ligga på stadsutveckling inom den regionala stadskärnan.

- 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.





Albyberg

### **Befintliga företagsområden**

Haninge har sedan lång tid ett antal arbetsplatsområden av olika storlek och karaktär. Fler av dem är i huvudsak fullt utbyggda med endast ett mindre antal tomter tillgängliga för ytterligare exploatering. Inom områdena och mellan dem 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 gällande detaljplan sedan 2011. Detaljplanen medger industri som inte är störande för omgivningen, men också kontor och hotell. Logistikföretag är verksamheter som accepteras men företagen bör få en underordnad roll i området. De första företagsetableringarna gjordes under 2015 och detaljplanläggning pågår för etapp 2 med ytterligare cirka 50 hektar företagsmark.

### **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 fullt ianspråktaget. Diskussioner förs även om planläggning av 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 samt handel med skrymmande varor. I skrivande stund (hösten 2015) finns inga byggnader i området.

### **Trafikplats Handen/Port 73**

Området vid Handens trafikplats är planlagt för detaljhandel, kontor, småindustri, hantverk samt bilservice o dyl. Dominerande verksamheter är stormarknader för livsmedel och skrymmande varor samt ett antal bensinstationer. Idag finns bland annat Port 73 med ett 40-tal butiker, restauranger och gym samt större affärer som ICA Maxi, Biltema, Siba, m fl. 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, det finns allt

från logistik-, tjänste-, och bilföretag till småindustri och kontor. Området ligger inom 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 tillverknings- industri, lager och distribution.

### Jordbro företagspark

Jordbro är ett av Stockholmregionens största arbetsområden med cirka 190 ha planlagd mark för industriändamål. Dominerande verksamheter är lager, distribution och tillverkning, med företag som 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 planläggning 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. Företag inom handel och lagerhotell dominerar. Nordväst om området växer den nya stadsdelen Vega fram. I Vega tillkommer ca 3000 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 detaljplan som ger möjlighet till bland annat kontor och småindustri. 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 arbetsplatsområdena finns, förutom i Jordbro och i viss mån den andra etappen i Albyberg, inte några större ytor för transportintensiv och utrymmeskrävande verksamhet.

Både byggbranschen och verksamhet kopplad till logistik och transporter har betydande tillväxtpotential. Inför den fortsatta expansionen av bostadsbyggandet i Stockholm och den kommande hamnen i Norvik, Nynäshamn bör därför undersökas 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 hänsyn till dess goda tillgänglighet från väg 73. Området ligger inom Försvarsmaktens 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 utan att dessa skadas.

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 för rangerings-/uppställningsplatser för godståg i området Älvsjö-Nynäshamn.

- 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 Haning - lämplig inriktning

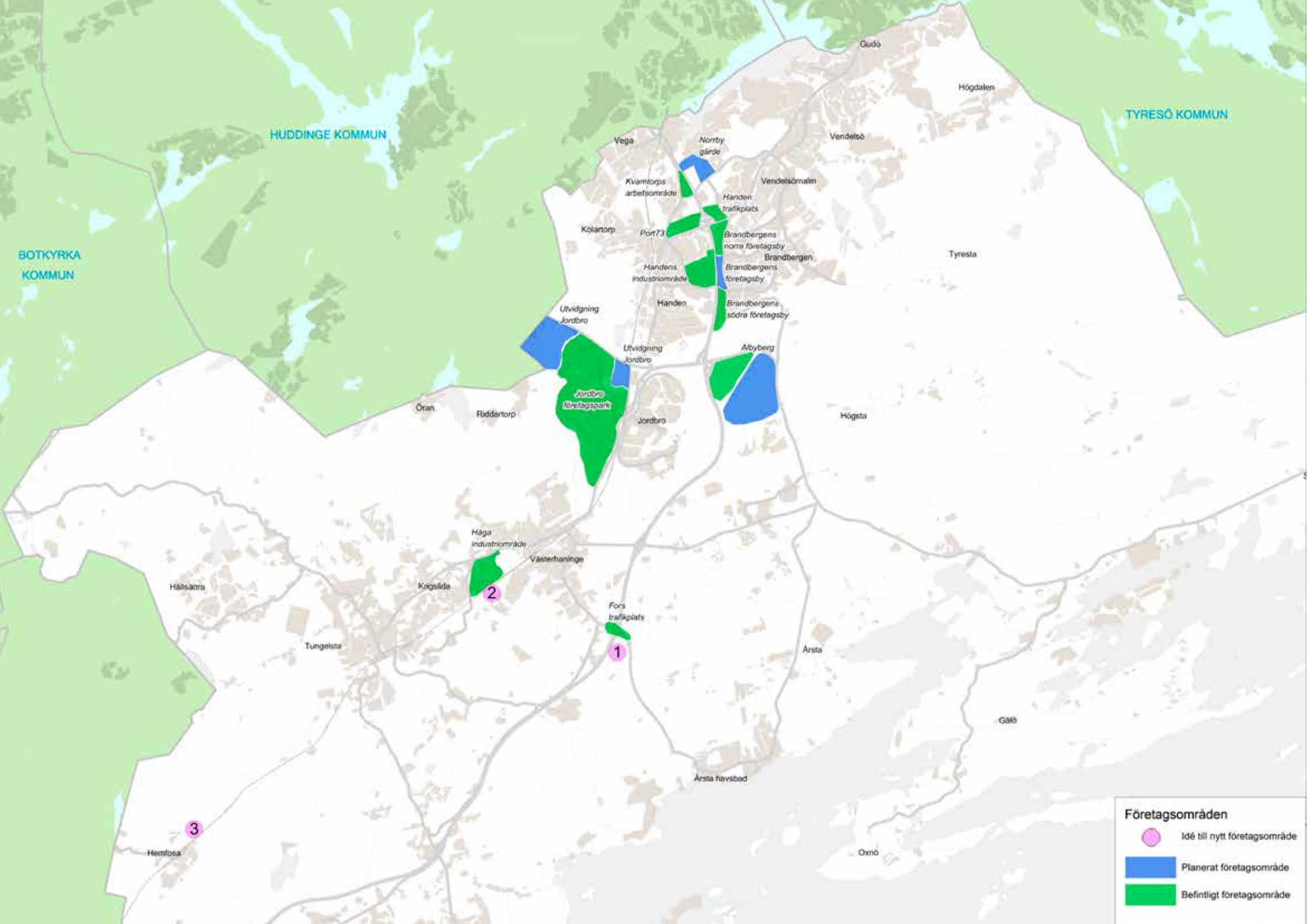
	Dagligvaruhandel	Sällanköps-handel	Industri	Lättare verksamhet	Kontor och utbildning	Skrymmande verksamhet	Transport-intensiv och större logistik
<b>Befintliga områden</b>							
<b>Albyberg <sup>*)</sup></b>			X	X	X		
<b>Brandbergens företagsbyar <sup>**)</sup></b>		X	X	X	X		
<b>Fors</b>			X	X		X	X
<b>Handens trafikplats/ Port73</b>	X	X			X		
<b>Handens Industriområde</b>		X	X	X	X		
<b>Håga industriområde</b>			X	X		X	
<b>Jordbro företagspark<sup>*)</sup></b>			X	X	X	X	X
<b>Kvarntorps arbetsplatsområde</b>		X		X	X		X
<b>Norrby gårde<sup>**)</sup></b>				X	X		

## Idéer för nya företagsområden

<b>Fors (utvidgning)</b>			X	X		X	X
<b>Krigslida</b>			X	X		X	X
<b>Hemfosa</b>			X	X		X	X

<sup>\*)</sup> För företagsområdena Albyberg och Jordbro pågår planarbete för ytterligare företagsmark.

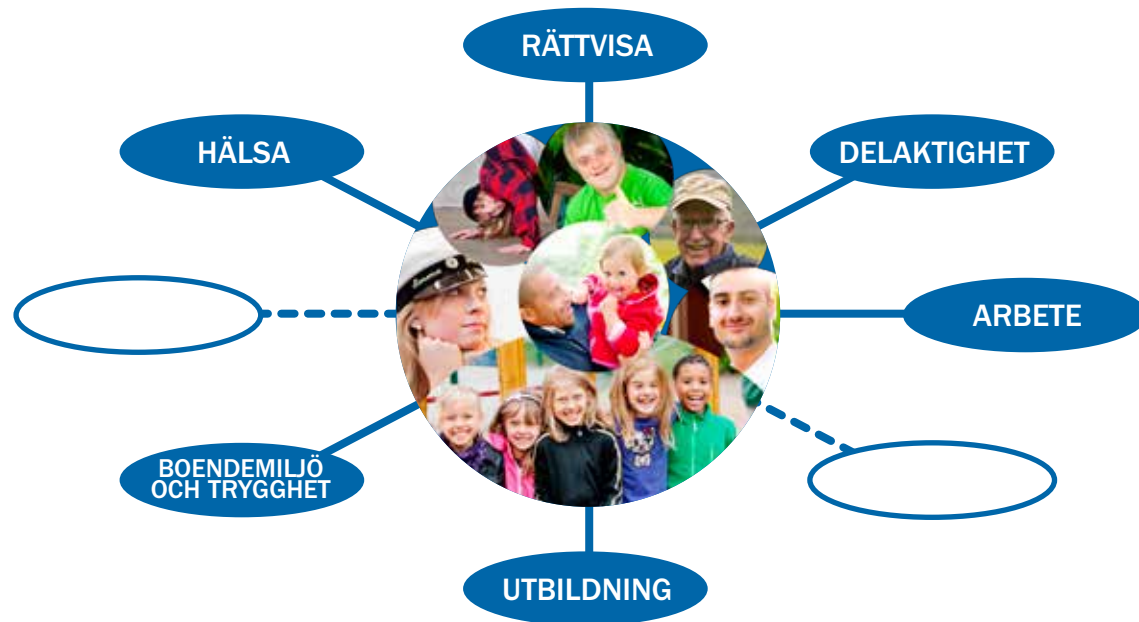
<sup>\*\*)</sup> För Norrby Gärde och ett område mellan de båda företagsbyarna i Brandbergen övervägs ny planläggning.



**Företagsområden**

- Idé till nytt företagsområde
- Planerat företagsområde
- Befintligt företagsområde

## LÅNGSIKTIG SOCIALT HÅLLBAR UTVECKLING



Långsiktig hållbarhet bygger på sociala aspekter som hälsa, rättvisa, delaktighet, arbete, utbildning, boendemiljö och trygghet.

### Rum för möten

I tätorternas gatumiljö och på gång- och cykelstråken mellan välbesökta platser och verksamheter finns ett behov av en befolkad och levande utemiljö som lockar till vistelse och som sprider trygghet. Utmed dessa huvudstråk vill vi därför skapa ett varierat utbud av kulturaktiviteter, parker och mötesplatser. De ska vara inbjudande och händelserika under årets olika årstider och attrahera människor oavsett bakgrund, kön eller ålder.

Park- och naturmiljöer bidrar till den sociala hållbarheten genom att ge förutsättning för möten mellan människor av olika ålder, bakgrund, livssituation och intressen. Tillgängliga platser för spontana möten integreras i gatenätet och erbjuder utrymme för människor att naturligt stanna upp en stund. Dessa platser bör ha olika storlek och innehåll för att tillgodose olika behov. Utemiljön ska kunna erbjuda såväl lugna som mer livfulla och sociala platser.

Viktiga målpunkter, som exempelvis köpcentrum, pendeltågsstation, kulturaktiviteter, föreningslokaler och skola knyts samman av urbana stråk. Särskild vikt läggs på arkitektonisk utformning, planeringar och tillgänglighet för gående och cyklister. Eftersom dessa stråk används under flera tider på dygnet behöver de vara störnings-tåliga och gärna innehålla lokaler för verksamheter i bottenplanen.

- Offentliga rum planeras så att de är mångsidiga och tillgängliga för alla oavsett ålder, kön och funktionsförmåga. De integreras i gatenätet och har en hög kvalitet.
- Utveckla och skapa olika typer av trygga, attraktiva och mångfunktionella mötesplatser och stråk inom tätorten.

### Boende för alla

Haninge är och kommer i framtiden utgöra en allt mer integrerad del av bostads- och arbetsmarknaden i Stockholmsregionen. För att möta efterfrågan behöver Haninges position på den regionala bostadsmarknaden stärkas. Kommunen vill också höja sin konkurrenskraft genom att planera för attraktiva och hållbara boendemiljöer för alla.

Vi vill erbjuda ett varierat bostadsutbud i hela kommunen. Framförallt i tätorterna där befolkningen växer som mest behöver vi kunna erbjuda boende för alla livssituationer. För att kunna erbjuda varierade upplåtelseformer och bostadstyper anpassas bostadsbyg-gelsen efter vad det råder brist på i aktuellt område. Den fysiska miljön kan bidra till att minska klyftor och därmed till att stärka möjligheten till likvärdiga livsvillkor.

Befolkningsökningen i Stockholms län består framförallt av unga vuxna som flyttar till länet och av invandring. Ingen av dessa grupper har speciellt mycket pengar, och har därför svårt att efterfråga bostadsrätter eller nybyggda hyresrätter, med höga hyror.

Även antalet äldre ökar i kommunen, samtidigt som många ungdomar också letar efter sitt första boende. Det är därför viktigt att kompletterande bebyggelse bidrar till att tillgodose ungas och äldres särskilda behov av små och tillgängliga lägenheter i kollektivtrafik-nära lägen och med närhet till service, kultur och rekreation som park, lek, motionsspår, idrott och natur.



Förändringar av bostadsbeståndet i kommunen, såväl vid nybyggnad som ombyggnad, inriktas mot att uppnå en långsiktigt hållbar tillväxt som kännetecknas av en god balans mellan sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter.

Nedanstående punkter är kommunens bostadsriktlinjer, enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383) med senare ändringar. Insatser för att uppfylla riktlinjerna kommer att arbetas in i kommunens ordinarie mål- och budgetprocess. Bostadsriktlinjerna ska revideras minst en gång per mandatperiod. Kommunen planerar att göra detta i samband med översiktsplanens aktualitetsprövning.

- Färdigställande av minst 600 bostäder möjliggörs.
- Särskilda boenden för äldre och personer med funktionsnedsättning motsvarar behoven och planeras blandat med andra bostäder och nära samhällservice.
- Tillräckligt antal bostäder planeras för invånare med särskilda behov.
- För att uppnå en variation i hustyp, upplåtelseform och bostadsstorlek planeras ny bostadsbebyggelse utifrån vad det råder brist på i kommundelen.
- God mark- och planberedskap ger förutsättningar för nyproduktion av bostäder i såväl flerbostadshus som småhus.
- Attraktiva boendemiljöer planeras för alla inkomstgrupper

### Faktaruta: Andra riktlinjer i ÖP 2030 som rör bostadsutvecklingen.

- 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. (s. 14)
- 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. (s. 14)
- 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. (s. 48)
- Vid planläggning säkerställs att det inom eller i anslutning till varje kommundel finns tillgång till fyra olika typer av grönytor: bostadens trädgård, bostadsnära park och natur, promenadområden och strövområden samt gröna stråk som binder dem samman. (s. 62)
- Vid all nyexploatering beaktas inte bara den av exploateringen lokala påverkan utan även de ändrade trafikflödena och dess omgivningspåverkan för ett större omland. (s. 69)
- Inom tätorten råder detaljplanekrav, likaså i tätortens utkant. Enstaka kompletteringar inom tätorten kan tillåtas utan detaljplan om fastigheten kan anslutas till kommunalt vatten- och avlopp, alternativt annan miljöriktig VA-lösning, samt om exploatering inte försvårar framtida planläggning. (s. 76)
- Vid förtätning och nybyggnad eftersträvas möjligheten att ansluta till befintligt fjärrvärmenät. I områden där utbyggnad och anslutning inte är möjlig eftersträvas uppvärmningslösningar baserade på förnybar energi. (s. 79)
- Ny bebyggelse planeras utan risk för översvämningar till följd av höjda havsnivåer och ökad nederbörd. Länsstyrelsens riktlinjer för exploatering i riskområden för översvämning följs. (s. 82)

Genom att det i varje kommundel planeras för ett varierat utbud av bostadstyper och upplåtelseformer skapas förutsättningar för större individuell valfrihet över sin boendesituation vilket är positivt ur ett rättviseperspektiv (Hållbarhetsbedömning, s 40).





Foto: Fredrik Hjerling

## Barnperspektivet

I all planering finns ett barnperspektiv med enligt FN:s barnkonvention. Dels tas hänsyn till vad aktuell forskning förespråkar för barn i den fysiska miljön och dels fångas barnens egna upplevelser in. Barnens perspektiv är särskilt viktiga för att uppnå goda och trygga livsmiljöer med tillgång till natur, friluftsmöjligheter, lekplatser, gång och cykelvägar, ytor för spontanidrott, idrottsplatser/hallar, platser för att uppleva och utöva kultur, tillgång till kollektivtrafik och trygga och säkra skolvägar. Därför involveras barnen tidigt i planeringsprocesserna, exempelvis genom samtal med barnen, barnkonsekvensanalyser och fokusgrupper. Barnen har ofta goda kunskaper om sin närmiljö. Planeringen behöver också vara uppmärksam på möjliga konflikter mellan förtäring och barns tillgång på ytor och deras rörelsefrihet, inte minst i tidiga skeden.

## Tillgänglighet

Haninges bostadsområden och offentliga miljöer ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionsnedsättning som rörelsehinder, synskada eller kognitiv funktionsnedsättning. Bostäder och offentliga platser som exempelvis grönområden, lekplatser, idrottsplatser, fritidsverksamheter och kulturverksamheter ska därför utformas utan hinder för personer med funktionsnedsättning. Hinder som finns i samhället ska undanröjas så att dessa platser kan besökas av alla. Att bygga tillgängligt från början sparar pengar på lång sikt eftersom behovet av anpassningar i efterhand minskar. Att bygga tillgängligt är också ett sätt att öka tryggheten för äldre och för personer med en funktionsnedsättning. En starkt tillgänglighet skapar även förutsättningar för en starkt folkhälsa, genom att minska barriärer för människors nyttjande av platser och fria rörelse i det offentliga rummet.

## Delaktighet

I genomförandet av översiktsplanen är det viktigt med olika former av dialog med både medborgare, företag och kultur- och föreningsliv. Innehållet och formerna för sådana dialoger är viktiga delar i kommunens beslutsprocess.

Medborgardialog är ett begrepp som används för att beskriva olika vägar för medborgare att vara delaktiga i kommunens arbete. Dialogerna syftar till att ge ett bredare beslutsunderlag och ge möjlighet för olika grupper att påverka utformningen av det framtida Haninge. Väl planerade och genomförda medborgardialoger är viktiga för att ta tillvara medborgarnas kunskap, intresse och engagemang, och för att stärka och utveckla den lokala demokratin.

## Jämställdhet i planeringen

Det övergripande nationella målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män är lika värda och har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter att forma samhället och sina egna liv.

För samhällsplaneringen innebär det att jämställdhetsperspektivet finns med i alla steg av planeringsprocessen och gärna i ett tidigt skede då förutsättningarna skapas för den fortsatta planeringen och genomförandet. Det kan handla om att under planeringen ställa frågor som: Hur arbetar vi? Hur reser vi? Vem är det vi bygger för och på vilket sätt gör vi det? Får besluten och planerna olika konsekvenser för kvinnor och män? I en medborgardialog kan det handla om vem som får möjlighet att vara delaktig, vilka mötesformer som används och sammansättningen av fokusgrupper.

Hur ett område upplevs och används skiljer sig ofta åt mellan män och kvinnor. Kvinnor är ofta mer otrygga och de använder platser på ett annat sätt och väljer andra transportsätt än vad män gör. Dessa skillnader, och motiv till dem, behöver beaktas i planeringen för att hela Haninge ska präglas av jämställda miljöer där både män och kvinnor känner sig inkluderade och är trygga. För att uppnå detta behöver planeringen följa aktuell forskning och vägledningar, från exempelvis Boverket, som belyser hur jämställdheten kan säkerställas i alla delar av planeringen.

## Trygghet

Utformningen av den fysiska miljön är viktig för både den upplevda tryggheten och för den faktiska säkerheten. Genom medveten planering kan både trygghetskänslan stärkas samtidigt som säkerheten förbättras.

Gång- och cykelvägar ges därför god överblickbarhet och bländfri belysning som inte lämnar vissa ytor i mörker. Gator, torg och mötesplatser upplevs som trygga om de är befolkade av människor i olika åldrar både på dagen och på kvällen. De behöver därför planeras och utformas för att skapa möjlighet för olika typer av möten och aktiviteter. Olika verksamheter och aktörer, som polis, kommun och föreningar, behöver samverka och komplettera varandra för att öka tryggheten där människor bor och vistas. Vid skadegörelse återställs miljön så fort som möjligt. Underhåll och planering av parker, gångstråk, gator och torg görs utifrån ett trygghetsperspektiv så att alla kan känna trygghet när de använder dessa miljöer.

## Hälsa

God hälsa är grundläggande för att vi ska kunna tillgodogöra oss andra viktiga resurser som utbildning, arbete, bostad och kultur. Haninges befolkning har skilda kulturer, olika grupptillhörigheter och varierande förutsättningar till ett bra liv. Vid planering av nya områden vill vi skapa så goda möjligheter som möjligt för att våra kommuninvånare ska må bra.

Forskningen visar att människors hälsa beror på en rad olika saker som exempelvis kvaliteten på skolan och graden av delaktighet i samhället<sup>5</sup>. Även boendemiljön påverkar vår hälsa. När vi planerar nya bostadsområden och den fysiska miljön i dessa gör vi därför det med människors hälsa i åtanke. Det innebär exempelvis att vi strävar efter god tillgång på grönområden, trygga gång- och cykelstråk och trivsamma utemiljöer.

- I alla stadsplanerings- och byggnadsprojekt beaktas hur nya och befintliga miljöer kan utformas så att de blir trygga, hälsosamma och tillgängliga för alla, oavsett ålder, kön och funktionsförmåga.

<sup>5</sup> Planeringen behöver vara uppmärksam och inläst på forskning och vägledningar från exempelvis Folkhälsomyndigheten, som kan ge direktiv för hur utformningen av den fysiska miljön kan förbättra folkhälsa och hälsa.



Strategi för unga trygghet, hälsa och utveckling (2011)



Lätt och rätt för alla (2013) ger vägledning hur kommunen tillämpar FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

## Utbildning

Utbildning är den fråga som har störst möjlighet att påverka människors situation, ge möjlighet att bryta mönster och att själv skapa sin framtid. Forskning visar att bland de viktigaste skyddsfaktorerna för att ge barn och unga goda förutsättningar är en förskola av hög kvalitet, framgång och god arbetsmiljö i skolan samt en positiv övergång från skola till vuxenliv.

Haninge kommun har fastställt en strategi för att arbeta för ungas trygghet, hälsa och utveckling. En av de grundläggande premisserna i strategin är att utbildning är centralt för att barn och unga ska kunna möta vuxenlivet med trygghet och ansvarstagande. I utbildningen och i utbildningssituationer ingår flera av de ovan uppräknade skyddsfaktorerna som berör förskola och skola, men även positiva relationer genom att skolan har ansvar för att arbeta mot mobbning och kränkningar. Skolan kan också vara en arena för andra aktörer att göra sin del för att stärka skyddsfaktorerna runt barnen.

För den som förlorat arbetet, eller vill byta inriktning senare i livet, måste utbildningssystemet ge möjligheter till teoretisk eller praktisk vidareutbildning. De mer yrkesorienterade utbildningarna kan med sin koppling till näringslivet spela en särskild roll. Möjligheten till bildning och livslångt lärande berikar både individen och samhället.

Utbildning är därför en central aspekt av hållbarhet. Utbildningen är också beroende av rumsliga aspekter som lokalers och skolgårdars pedagogiska utformning.

## Arbete

Arbete och meningsfull sysselsättning är en förutsättning för hållbarhet. Att områden planeras med både arbetsplatser och bostäder leder inte bara till att människor får kortare resväg till arbete utan ger också andra positiva effekter. För en restaurangägare som vill ha kunder till både lunch och middag är det exempelvis ovärderligt att området är befolkat både på dagen av arbetstagare och på kvällen av boende. Kombinationen av bostäder och verksamheter är därför positivt för den lokala ekonomi och för en attraktiv och trygg närmiljö.

I så hög utsträckning som möjligt (med hänsyn till ex. buller) ska bostäder och arbetsplatser samlokaliseras. Placering av kon-

tor respektive bostäder påverkar områdets karaktär dagtid och kvällstid. Tillgänglighet och närhet till service, tjänster och affärer är avgörande för hur människor, framförallt barnfamiljer, väljer att bo och leva.

## Lek och fritidsaktiviteter

Att det finns platser för lek och fritidsaktiviteter är viktigt för att uppmuntra till fysisk aktivitet som stärker folkhälsan. Friluftslivet är också en del av besöksnäringen och fungerar som marknadsförare av kommunen, för både framtida kommuninvånare och företagare.

Haninge strävar, bland annat genom sitt Idrottspolitiska program, efter att förbättra folkhälsan och bli en av Sveriges bästa idrottskommuner. För att uppnå detta ska kommunen verka för en meningsfull fritid för alla, en ökad hälsa genom att få fler fysiskt aktiva samt skapa förutsättningar för både bredd- och elitidrott. Ett led i detta är Sportcampus Sweden. Här erbjuds Sveriges främsta elitidrottare möjligheten att kombinera träning med högre studier, för att på så sätt kunna satsa på en professionell idrottskarriär.

Haninge erbjuder också andra möjligheter till fritidsaktiviteter som exempelvis golfbanor, motorbanan i Högsta, möjlighet att vandra, rida, cykla, dyka och paddla kanot. Vintertid finns skidspår, skridskobanor och möjlighet till skridsoåkning på våra vatten. Variationen lockar kommunens invånare till aktiviteter som har betydelse för friluftslivet men också som mötesplats för de boende. Vi vill tillföra ännu fler aktiviteter som lockar till möten mellan olika människor. Det kan till exempel vara bostadsnära utegym, hundrastgårdar och odlingsmöjligheter, men också fler möjlighet till camping och övernattnig.

Platser för spontana aktiviteter behöver även finnas i en sådan variation att alla kan hitta sin favorit oavsett ålder. Olika gruppers behov behöver uppmärksammas när nya bostadsområden planeras och gamla förätas. Äldre är exempelvis en växande grupp i samhället som har önskemål på fritidsaktiviteter som i vissa fall enbart kräver öppna friytor för egenorganiserad aktivitet.

Friytor används med fördel även av förskolor och skolor där barn och ungdomar tillbringar mycket av sin vakna tid. Det finns klara samband mellan utevistelse hos förskolebarn och minskning av antalet infektioner och stress. Mycket tyder också på att det finns

**Förtätning skapar  
möjligheter att tillgodose behov av  
boenden med närhet till rekreation, park,  
lek, motionsspår, idrott och natur  
(Hållbarhetsbedömning, s. 38)**



samband mellan minskad allergiförekomst hos barn och utevistelsens längd, liksom mellan utevistelse och förmågan att hantera konflikter. Kvaliteten på utemiljön och tillgången på grönområden vid skolor och förskolor är därför av stor betydelse. Att se både skolgårdar och parker som en del av en gemensam utemiljö innebär att mark utnyttjas mer effektivt.

Konkurrensen om mark för bland annat idrott, motion och rekreation väntas öka framöver. Den ökande efterfrågan behöver mötas genom att se till att alla får likvärdiga möjligheter att delta.

- Vid förtätning och nybyggnad av bostäder säkerställs att det finns strategiskt placerade ytor som ger möjlighet att utveckla närrekreation, spontanidrott och annan fritidsverksamhet. Såväl allmänhetens, skolans och idrottsrörelsens respektive behov beaktas.
- En lekplats eller allaktivitetsyta finns inom 500 meters gångavstånd och en kommunalpark inom en kilometer.
- Tillgängligheten till anläggningar för friluftsliv, idrott och mötesplatser vidareutvecklas för alla.
- Kommunens badplatser och rekreationsanläggningar bibehålls och utvecklas.
- De grönområden som används av förskolor och skolor underhålls och utvecklas. Nya förskolor och skolor planeras så att de får samma gångavstånd till park eller grönområde, allaktivitetsyta och kommunalpark som för bostäder.

### Närhet till naturen

Många vill bo nära naturen och för att kommunen ska fortsätta att vara attraktiv och hållbar behöver vi se till att det även i framtiden finns god tillgång till parker och grönområden. Grönstrukturen består både av den tätortsnära naturen och av de stora naturområdena och sjöarna runt omkring den bebyggda miljön. Denna grönstruktur binder samman staden och ger utrymme för träning, lek, hundpromenader, umgänge, stadsodling och naturupplevelser. Den är också viktig för att utveckla den biologiska mångfalden och för att behålla intakta ekosystem.

Inom varje kommunal del strävar vi därför efter att det ska finnas tillgång till fyra olika typer av grönytor:

- Bostadens trädgård/ bostadsgården
- Bostadsnära park och natur
- Promenad- och strövområden
- Gröna stråk

### Bostadens trädgård/bostadsgården

Den egna trädgården eller bostadsgården är den mest bostadsnära grönytan. Bostadsgårdar förvaltas inte av kommunen, men dess kvaliteter bevakas i samband med planläggning och bygglov. Gården ska vara lummig, grön och innehålla lekplats för de minsta barnen.

### Bostadsnära park och natur

De flesta är beredda att gå upp till 300 meter till ett grönområde eller friyta från sin bostad. Den bostadsnära naturen eller mindre grönytan har stor betydelse, särskilt för barn, funktionsnedsatta och äldre. Den stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet och ska vara möjlig att nå till fots från bostaden.

### Promenad- och strövområden

Promenadområden är områden som erbjuder cirka en timmes varierande promenad. Ofta leder de ut till större strövområden utanför tätortorten, det vill säga större sammanhängande friluftsområden där man kan vandra i natur- och kulturlandskap i flera timmar. Eftersom fysisk inaktivitet är ett växande samhällsproblem så är närheten till dessa större grönområden viktiga för att motivera till fysisk aktivitet. Vi strävar efter att det inte ska vara längre än tre kilometer från bostaden till ett strövområde.

### Gröna stråk

De gröna parkstråken binder samman viktiga målpunkter i grönstrukturen och lokalsamhället. Attraktiva parkstråk ger invånarna en möjlighet att ta sig mellan olika platser på ett hållbart sätt, samtidigt som de skapar mötesplatser. Dessa gröna stråk binder även samman grönstrukturen ur ett ekologiskt perspektiv.

- Vid planläggning säkerställs att det inom eller i anslutning till varje kommundel finns tillgång till fyra olika typer av grönytor: bostadens trädgård, bostadsnära park och natur, promenadområden och strövområden samt gröna stråk som binder dem samman.

### Kommundelsparker

Många Haningebor identifierar sig med närheten till naturen och den tätortsnära naturen har stor betydelse för människors möjlighet till vardaglig rekreation. Haninge har nio kommundelsparker; Tungelsta trädgårdspark, Centrumparken, Åbyparken, Höglundaparken, Slätmossens naturpark, Eskilsparken, Brageparken, Brandbergsparken och Sägenparken. Dessa fungerar som grannskapets vardagsrum och alla har sin unika karaktär. Parkerna ska vara så fina och inbjudande att boende gärna tar med sina gäster på en promenad för att visa upp den. Det finns behov av ytterligare kommundelsparker i Vega och Gudö. Detta beaktas vid framtida utveckling i dessa områden.

### Ekosystemtjänster

Naturen ger oss tillgång till naturresurser som vatten, skog, fisk, kött och säd. En förutsättning för att naturen ska kunna ge oss dessa resurser är att det finns stabila och välfungerande ekosystem. Ju större den biologiska mångfalden är, desto stabilare är de ekologiska systemen och desto bättre rustad är människan att möta framtidens utmaningar i form av t ex ett ändrat klimat.

Utan att vi tänker på det utför naturens ekosystem en mängd olika tjänster åt oss människor som vi direkt eller indirekt är beroende av för att överleva. Dessa tjänster kallar vi för ekosystemtjänster och är de är antingen helt omöjliga, eller väldigt dyra, att framställa på konstgjord väg.

Ett exempel på en ekosystemtjänst är pollinering. Andra exempel på ekosystemtjänster är grusåsar som filtrerar regnvattnet så att det så småningom blir så rent att det går att dricka. Våtmarker i landskapet tar upp metaller och närsalter och förhindrar därigenom att dessa kommer ut i hav och sjöar. Träd har förmåga att rena luften från stoftpartiklar.

Vi strävar efter att skapa goda livsmiljöer som bidrar till att ekosystemen får bättre förutsättningar att klara olika påfrestningar både nu och i framtiden. Biologisk mångfald integreras därför i tätorterna genom exempelvis renande vattenstråk och plantering av växter som gynnar pollinerande insekter. Vid planläggning tas hänsyn till befintliga ekosystemtjänster. Syftet är att dessa värnas eller kompenseras med motsvarande funktion.

- Planläggning samt skötsel av natur- och parkmark bidrar till att ekosystemtjänsterna värnas och utvecklas.

### Kultur

I Haninge ska alla medborgare ges möjlighet att utöva kultur i alla dess former och få ta del av ett mångfacetterat kulturutbud. Haninge ska ha ett rikt och tillgängligt kulturliv för alla medborgare då ett starkt kulturliv bidrar till en hållbar drivkraft i Haninges utveckling. I enlighet med kommunens kulturpolitiska program ska kulturen genomsyra vardagslivet och samhällets alla områden. Kommunen ska verka för att initiativ, idéer och behov hos medborgare kan förverkligas. Det kan vara tillvaratagande av specifika miljöer som har ett högt socialt värde och som bidrar till en platsidentitet och de boendes kreativitet. Det kan vara medborgarnas behov av identitetsskapande aktiviteter i form av lokala högtider, festivaler, möten och andra former för kreativa yttringar. Det kan också vara civilsamhällets behov av lokaler för föreningsverksamhet.

Ytterligare en aspekt av kulturens relevans för samhällsplanering är dess betydelse för lokal och regional utveckling samt som tillväxtfaktor. Framgångsrika platser kännetecknas av att de kan erbjuda ett rikt utbud av kultur, attraktioner och upplevelser. I den regionala stadskärnan spelar kulturhuset en betydelsefull roll. I Haninge ges utrymme för innovation och företagande inom den kreativa sektorn. Tillgången till olika typer av lokaler för skilda verksamheter är god och kommunen strävar efter en positiv utveckling i lokalfrågan.

**Förtätning i Handen och i övriga kommundelscentrum skapar förutsättningar för naturliga mötesplatser och kortare avstånd till att uppleva kultur, konst och arkitektur**  
(Hållbarhetsbedömning, s. 43)



## Kulturmiljö

Kulturmiljön omfattar hela den av människan påverkade fysiska miljön, från forntid till idag. Bebyggelsens och landskapets kulturvärden kan bedömas ur tre kompletterande perspektiv - kulturhistoriskt, estetiskt och socialt. Dessa perspektiv kan, var för sig eller tillsammans, motivera olika åtgärder för att tillvarata kulturvärdena i den kommunala planeringen. Kulturvärden kan i varierande grad tillskrivas enskilda byggnader, anläggningar och lämningar såväl som hela miljöer och stora landskapsavsnitt.

Kulturhistoriska miljöer kan ge oss kunskaper om och förståelse för människors liv i olika tider. Kulturmiljön inbegriper även estetiska och sociala kvaliteter, som exempelvis trygghet, trivsel och skönhet. Bedömningar av vad som är värdefullt kan i olika grad förändras över tid, genom framväxten av nya kunskaper och synsätt. Vissa värden kan emellertid vara mer beständiga än andra. Kulturvärden kan på så sätt bevaras, omskapas, utvecklas och nybildas i takt med samhällets utveckling och förändring.

Kulturmiljöerna i Haninge kommer till uttryck i form av exempelvis forntida gravfält, odlad mark, ängar, hagar och skog men också nybyggda bostadsområden eller en väg med sina omgivning. När nya fysiska miljöer växer fram och befintliga förändras är det viktigt att detta görs i samspel med kulturmiljöns kulturhistoriska, estetiska och sociala värden.

En rad kulturhistoriska miljöer i Haninge kan ses som särskilt värdefulla. De bidrar till att skapa värden för kommunens invånare och har även ett attraktionsvärde för besökare från andra kommuner. Kulturmiljöer av riksintresse beskrivs i kapitlet *Mellankommunala och regionala intressen* samt *riksintressen*.

- I samband med förändringar i bebyggd och obebyggd miljö beaktas kulturmiljö och särskild hänsyn tas till kulturhistoriska värden.



### Beskrivning av miljöer på kulturmiljökartan

Nedan beskrivs kortfattat de kulturmiljöer som finns numrerade i kulturmiljökartan.

#### Fastlandet

1. Tvätterierna i Gudö – sista sammanhållna resten av tvätterinärningen som var stor i Haninge under 1900-talets första hälft.
2. Tutviksvägen, Gudö – välbevarad villabebyggelse med egna-hemskaraktär från 1910-talet.
3. Skidfrämjandets raststuga Höjden – uppförd på 1930-talet av Föreningen för Skidloppningens främjande i Sverige. Ligger intill Sörmlandsleden.
4. Gränsröset ”Skeppsrån” - uppfördes år 1790 då gränserna mellan Tyresta och Vendelsö fastställdes.
5. Vendelsö gård – rester av säteri med anor från 1400-talet med gammal landsväg och allé.
6. Norrby gård – gamla gårdar och runstenar med spår från järnåldern. Jutskåran som plats med tradition.
7. Söderby gård – säteri bildat på 1600-talet men med anor från järnåldern.
8. Mellanberg – välbevarad mindre gårdsmiljö från 1900-talets första hälft.
9. Kolartorp – välbevarat torp.
10. Kulturparken i Handen med gamla Folkets hus – bebyggelse som minner om det gamla Handen.
11. Österhaninges gamla kommunalhus.
12. Rudans gård – mangårdsbyggnad från 1700-talet, ekonomibyggnader, torklada, tvättstuga samt rester av en trädgård.
13. Slätmossen – industriminne, lämningar efter torvbrytning under 1900-talet.
14. Svartbäckens skola – kommunens äldsta skola från 1846, idag skolmuseum.
15. Tyresta by – välbesökt friluftsområde sedan 1930-talet, unikt välbevarad 1800-talsbebyggelse. Säkerligen bebott sedan yngre järnålder.
16. Hammarby-Småhamra – byar och gårdar med bygdegravfält från yngre järnålder.
17. Mörby – by med fornlämningar från bronsåldern.
18. Vinåker – gårdar i vackert kulturlandskap, brukat sedan förhistorisk tid.
19. Furunäs, Smådalarö – Villor från början av 1900-talet, flera ritade av Ragnar Östberg.
20. Pettersvik, Smådalarö – sommarvillor från slutet av 1800-talet
21. Smådalarö kvarn – välkänt landmärke. Ursprungligen från 1774, nu ersatt med en ny efter blixtnedslag.
22. Smådalarö gård – herrgård 1810-tal. Idag restaurang och konferensanläggning.
23. Stegsholm – gård på Gälö första gången omnämnd på 1200-talet. Värdefullt kulturlandskap och bevarad äldre bebyggelse.
24. Gälö-Askviken – fornborg och unik gårdsbebyggelse.
25. Årsta Havsbad – unik sportstugesamhälle.
26. Berga slott – slott vid Horsfjärden ritat av Torben Grut och uppfört 1913-15. Fin och delvis välbevarad trädgårdsanläggning.
27. Österhaningebygden med gårdar med gamla anor.
28. Västerhaninge – gammal kyrkby som blev stationssamhälle, Västerhaninge kyrka, prästgård, tingshus, bra och välbevarat exempel från miljonprogrammet vid Huggarvägen, Mormontemplet, Åby gravfält och andra fornlämningar.
29. Hanveden med stenåldersboplatser.
30. Tungelsta – centralort i jordbruksbygd, senare hög koncentration av handelsträdgårdar. Växthus, stationshus och Skogs Ekeby herrgård.



31. Stav – värdefull by med gårdar från 1800-och 1900-talen vid slingrande bygata.
32. Näringsberg – herrgård, f.d. säteri, huvudbyggnad från 1816.
33. Västnora-Östnora – gårdar och byar med förhistoriska anor vid gammal landsvägsmiljö.
34. Häringe – slott från 1600-talet med omgivande herrgårdsmiljö och trädgård, stensättningar, gravfält, medeltida husgrund.
- Ö-världen
35. Östra Vitsgarn – gård, bevarat småbrutet odlingslandskap
36. Skutviken, Rånö - Ryssugnar
37. Sadelöga - säsongsfiskeläge
38. Borgen - säsongsfiskeläge
- Muskö<sup>6</sup>
39. Udden (nr 32)
40. Bergvik (nr 13)
41. Åsvik (nr 12)
42. Rännilen (nr 11)
43. Malmen (nr 14)
44. Götängen m. fl. (nr 15)
45. Lugnet (nr 16)
46. Broga (nr 17)
47. Ludvigsberg, Skarpa, Mikarum, Mälby och Valinge (nr 1)
48. Örnortorp (nr 33)
49. Jennyhill (nr 29)
50. Rumme (nr 18)
51. Ekesgarn (nr 23)
52. Sånö (nr 20)
53. Sund (nr. 21)
54. Hammar (nr 34)
55. Torp, Sund (nr 22)
56. Norrtorp (nr 25)
57. Hyttan (nr 26)
58. Kanada (nr 27)
59. Bjurshagen (nr 24)
60. Älvsnabben (nr 28)
61. Näsängen (nr 35)
62. Ekesgarn (nr 23)
63. Ersholmen (nr 3)
64. Muskö kyrkby (nr 2)
65. Björkholmen (nr 4)
66. Grytholmen (nr 5)
67. Tuppudden (nr 6)
68. Arbottna – mycket värdefullt kulturlandskap, herrgård med förhistoriska anor, statligt byggnadsminne och järnåldersgravfält
69. Snörom (nr 31)
70. Luffarborg (nr 30)
71. Hagalund (7C)
72. Rännsvik (7B)
73. Torsnäs (7A)
74. Lövhagen (8B)
75. Bruket (8A)

<sup>6</sup> Inom parantes anges det nummer som kulturmiljön har i underlagsmaterialet "Kulturmiljöinventering – Muskö socken". I inventeringen finns mer information om respektive kulturmiljö.

76. Rotofta (nr 9)
77. Bakom (nr 10)
- Ornö
78. Björkö Segholmen (Segelholmen)
79. Sundby – Varnö
80. Kyrkbyn
81. Långviksgruvan
82. Västanvik - Äldre gårdsläge, fossil åker och förhistoriska gravar
83. Gröna vreten - Bronsåldersgravar
84. Hässelmara - Bronsåldersgravar
85. Kymmendö
86. Vintingen, parstuga från 1700-talet med uthus/ekonomibyggnader.
87. Båtmanstorpet Stora Lindviken, låg under roten Sundby – Korp Norrby. Välbevarad sidokammarstuga.
88. Kläppen, parstuga från 1700-talet, med uthus/ekonomibyggnader.
89. Gården i Pråmsvik (Brunnsvik), välbevarad parstuga.
90. Torsnäs, torp med uthus och timrade ekonomibyggnader.
91. Kråkmora, välbevarad och ålderdomlig sjöbod med friliggande knuttimmer och mångåstak.
92. Lättinge kvarn. Vid samma bäck som nyttjades för masugnen (nr. 82) ligger en kvarn som nu används som sommarstuga samt rester efter den ramsåg som fanns här vid 1900-talets början.
93. Lättinge masugn från 1600-talet, idag endast förhöjningar i marken och högar av slaggarv.
94. Kochska villan – villa i nationalromantisk stil uppförd 1904-05 högt på en udde på Långviksholmen.
95. Komministerbostaden Degernäs i panelat knuttimmer och sexdelad plan från 1809.
96. Lilla Morotsvik på Ornös östra sida är en intakt gård byggd på 1830-talet.
97. Gården Bodal, förr arrendegård under Sundby. Timrade boningshus med väl bibehållna interiörer.
98. Lill-Brevik, välbevarad parstuga.
99. Kolnäset - Torp från 1778, en enkelstuga.
100. Eknäset är enligt tradition ett av de enda hus som ej brändes av ryssarna 1719 och är ännu idag en intakt enkelstuga.
101. Gården Västra Hässelmara. Mycket välbevarade gårdsbyggnader uppförda omkring 1850.
102. Gården Svinåker omnämns 1476. Tidigare en av Ornös största byar med tre gårdar, idag en av Ornös bäst bevarade gårdsmiljöer.
103. Stenvillan vid Orninge är en stor tegelbyggnad med putsad fasad, byggd på 1920-talet och väl synlig från sjön.

### **Riksintressen för kulturmiljövården**

Nedan beskrivs kort de riksintressen för kulturmiljövården som finns markerade från A-I i kulturmiljökartan.

#### **A. Österhaningebygden**

Centralbygd i Österhaninge, med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet, storgods av medeltida ursprung, sockencentrum med medeltida kyrka och gamla byar. Här ligger Jordbro gravfält som etablerades under äldre järnåldern, det vill säga århundradena runt år 0.

#### **B. Sandemar**

Välbevarad slottsmiljö som i planläggning, arkitektur och trädgårdskonst speglar idealbilden av levnadsförhållandena för rikets ledande skikt under karolinsk tid och de ekonomiska förutsättningarna för detta.

### C. Dalarö - Jutholmen - Dalarö skans

Strategiskt belägen farledsmiljö utmed segelleden mot Stockholm från söder, av betydelse för försvaret och för kontroll av handel och sjöfart. Dalarö sommarnöjesmiljö utvecklades i slutet av 1800-talet ur den tidigare bebyggelsen.

### D. Kymmendö

Skärgårdsmiljö med hemman och kulturlandskap, som visar skärgårdsbefolkningens traditionellt mångsidiga försörjning och som inspirerat Strindbergs Hemsöborna och andra litterära och konstnärliga skildringar.

### E. Älvsnabben

Militär miljö med svenska flottans uppsamlingsplats och bas från 1500-talet fram till 1679, då Karlskrona övertog funktionen som örlogsstation, belägen vid en skyddad naturhamn invid farleden mot Stockholm från söder.

### F. Utö

Gruvmiljö med lämningar efter järnmalmsbrytning sedan åtminstone 1500-talet och den bebyggelse som tillkom som en följd av denna verksamhet.

### G. Utö

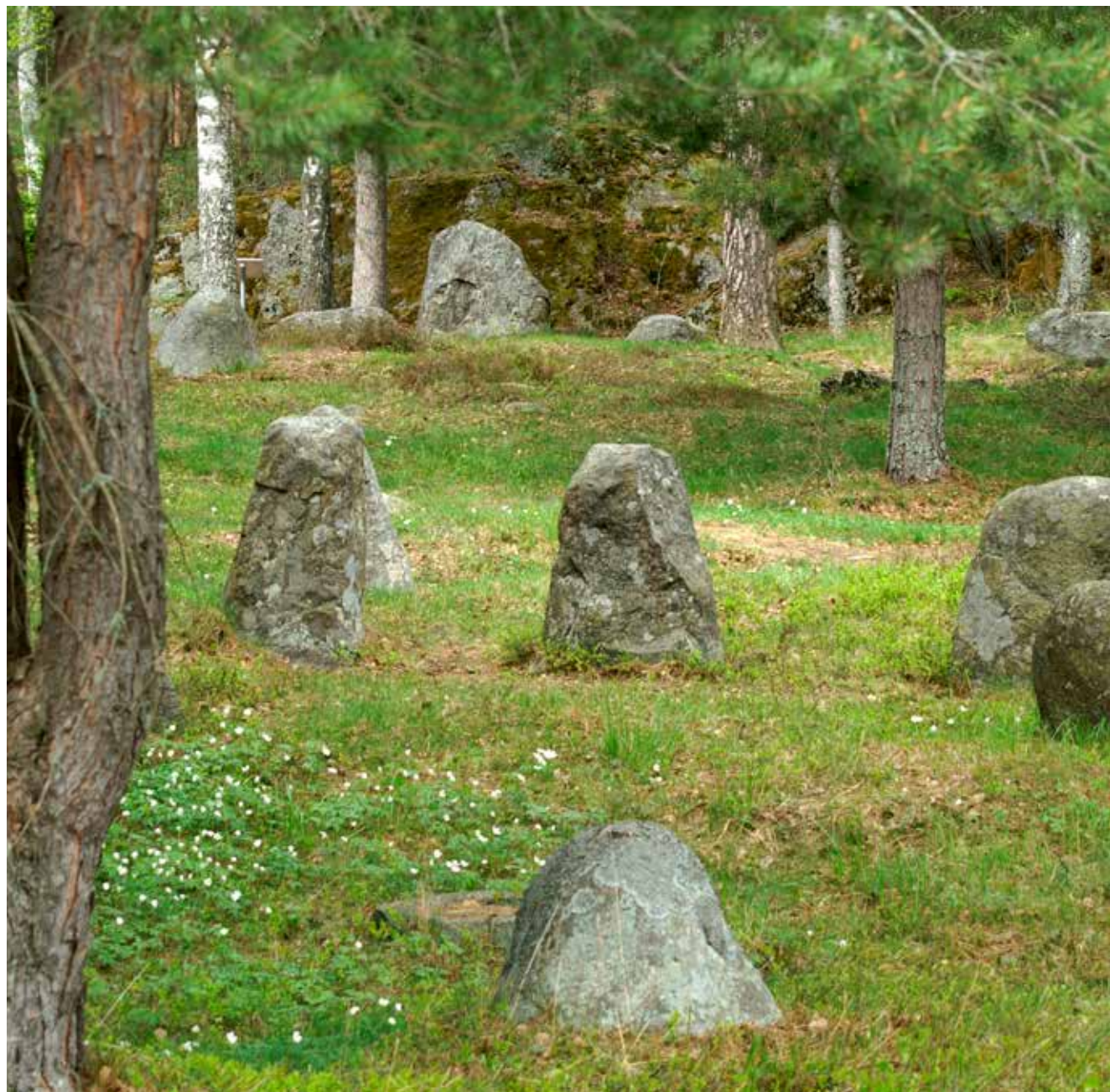
Populär sommarnöjesmiljö och samlingspunkt för sekelskiftets litterära och konstnärliga kretsar som utvecklades efter gruvsdriftens nedläggning 1878.

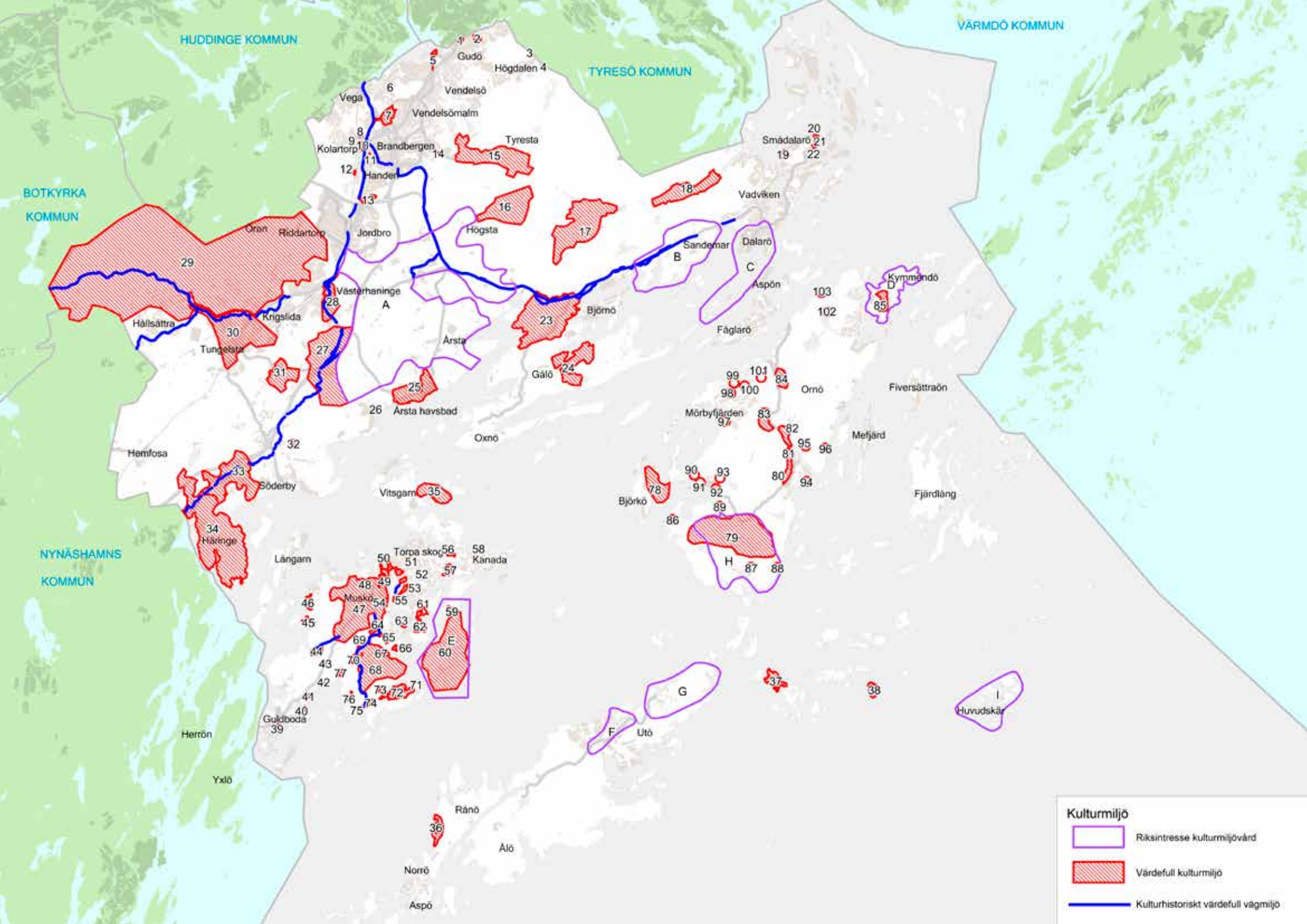
### H. Sundby - Varnö

Herrgårdslandskap i skärgårdsmiljö som speglar 1600-talet och det senkarolinska 1700-talet med en mindre herrgård.

### I. Huvudskär

Skärgårdsmiljö, med en grupp öar i ytterskärgården, som speglar en viktig del av skärgårdsbefolkningens försörjning. Från medeltiden fram till 1719 var Huvudskär den viktigaste säsongsfiskeplatsen i Stockholms skärgård. Under 1800-talets andra hälft blev platsen en viktig lots-, tull- och fyrplats samtidigt som öarna befolkades av sommargäster.





**Kulturmiljö**

- Riksintraste kulturmiljövård
- Värdefull kulturmiljö
- Kulturhistoriskt värdefull vägmiljö

## Bebyggelsens funktioner

I det här kapitlet beskrivs hur bebyggelsens funktioner ser ut och hur de kan utvecklas. I såväl tätorterna som på landsbygden och i skärgården behövs hållbara lösningar för vatten och avlopp samt ett trafiksystem med kommunikationer som tillfredsställer lokala och regionala resbehov och som främjar ett hållbart resande. Nedan beskrivs hur dessa bör utvecklas.

### Trafik och kommunikationer

För att utveckla ett långsiktigt hållbart resande i stadsbygd, på landsbygd och i skärgård prioriteras trafikslagen i ordningen gång- och cykeltrafik – kollektivtrafik – varu- och godstransporter – biltrafik. Prioritetsordningen syftar till att få ett gaturum och trafiknät som främst är planerat, utformat och underhållet utifrån gåendes och cyklisters behov. Den utgör även en påminnelse om att alltid beakta gående, cyklister och kollektivtrafikanter när ny infrastruktur planeras.

De flesta människor ska kunna nå sin dagliga service till fots eller med cykel. Mer avlägsna målpunkter i kommunen eller regionen ska kunna nås med en pålitlig och tillgänglig kollektivtrafik med buss, pendeltåg och färjetrafik. Varu- och godstransporterna i, till och från kommunen planeras och genomförs resurseffektivt. Biltrafiken till kommunens glesare delar på landsbygd och i skärgård säkerställs genom ett sammanhängande och underhållet vägnät. Vi beaktar de effekter trafikplaneringen får på vår miljö både direkt och indirekt. Nya anläggningar medför alltid en avvägning mellan förbättringar i form av framkomlighet, trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö mot de intrång, barriäreffekter, ökat buller och utsläpp av växthusgaser som de kan innebära.

- Vid all nyexploatering beaktas inte bara den av exploateringen lokala påverkan utan även de ändrade trafikflödena och dess omgivningspåverkan för ett större omland.
- Vid planering i både befintlig stadsmiljö och i helt nya områden prioriteras trafikslagen i följande ordning: gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik.

### Hållbart resande

Bilen är en utmaning för framtidens stadsplanering. För att med säkerhet kunna se en minskad bilanvändning behöver vi aktivt underlätta människors vardagsresor och göra det enkelt att välja bort bilen, exempelvis genom Mobility management<sup>7</sup> som bidrar till att effektivisera användandet av den befintliga infrastrukturen.

Majoriteten av vardagsresorna i Haninge är kedjeresor mellan olika delmål. Den naturliga kopplingen mellan olika målpunkter är vanligtvis genom bilvägar och bilen underlättar familjelivet och vardagsplaneringen för boende i kommunen. En studie om hållbara vardagsresor i Haninge kommun visar att många fortfarande väljer bilen för korta resor.

En tät bebyggelsestruktur underlättar utvecklingen mot ett hållbart samhälle eftersom det skapar närhet mellan olika funktioner som boende, arbete och service. Det skapar också en högre täthet av boende vilket behövs för att utveckla god kollektivtrafik och ge möjlighet att välja bort bilen och istället gå, cykla eller åka med kollektiva färdmedel. Vissa korta vardagsresor skulle också kunna undvikas med fler möjligheter till kollektivtrafik men även genom en utbyggnad av gång- och cykelvägar.

- Goda möjligheterna till hållbart resande skapas för alla oavsett ålder, kön eller funktionsförmåga.

### Gång- och cykelvägar

Det finns två regionala cykelstråk genom Haninge kommun. Det ena är Nynässtråket mellan Stockholm och Nynäshamn via Handen, Jordbro och Västerhaninge. Det andra är Vendelsöstråket mellan Tyresö och Handen. I studier av Tvärförbindelse Södertörn har kommunen framfört önskemål om ett ytterligare regionalt cykelstråk på sträckan mellan Handen och Huddinge centrum.

Lokalt i Haninge finns ett bra utbyggt cykelnät som förbinder kommunens tätorter med varandra, bäst utbyggt är det i Jordbro. Det saknas dock cykelvägar utmed några viktiga kommunala huvudgator och i områden som omvandlats från fritidsboende till

<sup>7</sup> Mobility management handlar att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjar. Läs mer i ordlistan i slutet av rapporten.



För vägledning, principiella ställningstaganden och överblick över trafiksituationen finns i styrdokumentet Trafikstrategin för Haninge kommun (beräknas färdigställas hösten 2016).



Haninge cykelplan (2010) tar upp behov av cykelvägar på kommunala och statliga vägar fram till 2030. Utbyggnad av våra cykelvägar följer därför de rekommendationer som ges där.

permanentboende. Trafikverket planerar för ny gång- och cykelväg mellan Västerhaninge och Årsta Havsbad. På sikt behövs också en gång- och cykelväg till Dalarö. Det nya verksamhetsområdet Albyberg behöver nya gång- och cykelvägar till Jordbro, Handen och Brandbergen.

Trafiksystemet ska uppmuntra till ökat gående och cyklande. Genom ökade möjligheter till rörelse, spontana möten samt till minskade utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar och buller bidrar trafikplaneringen till ökad folkhälsa. Det kan även minska antalet korta bilresor som görs i kommunen.

För att cykel i kombination med kollektivtrafik ska ses som ett alternativ till bilen är utveckling av trygga och attraktiva cykelparkeringar prioriterade vid pendeltågsstationerna samt vid busshållplatser.

- Inom tätorterna skapas goda förutsättningar för alla att förflytta sig på ett säkert och tryggt sätt.
- Planering, anläggande och drift och underhåll av gång- och cykelbanor till, samt cykelparkering vid viktiga målpunkter är prioriterade.
- Utveckla lokala och regionala cykelstråk mellan viktiga målpunkter och kommundelscentrum där cykelstråken prioriteras och dimensioneras utifrån en ökande cykeltrafik.

### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Haninge utgörs av buss-, pendeltåg- och färjetrafik. Redan idag finns ett gott resandeunderlag som förväntas öka genom planerade förtätningar i tätorterna och i goda kollektivtrafiklägen, det vill säga i närheten av spårstation, busshållplats eller färjeläge.

Möjligheten att resa kollektivt förbättras bland annat genom tre större objekt i Länsplanen<sup>8</sup>; Ombyggnad av bussterminalen på Haningeterrassen, ny pendeltågsstation i Vega och dubbelspår mellan Tungelsta och Hemfosa.

<sup>8</sup> Länsstyrelsen Stockholm (2014) Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025. Rapport 2014:11.

Den nya bussterminalen och resecentret i Handen kommer ligga inomhus och nära pendeltåget för att skapa en trygg och tillgänglig bytespunkt i kommunen och regionen. Pendeltågsstationen i Vega är ett efterlängtat tillskott för boende i den nya stadsdelen och ökar tillgängligheten, säkerheten och flexibiliteten i transportsystemet. Genom utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan ökar kapaciteten och minskar risken för förseningar i pendeltågstrafiken. Det nya dubbelspåret mellan Tungelsta och Hemfosa medför också ombyggnad av plankorsningar, ny gång- och cykelväg, förlängd plattform och ny planskild förbindelse vid Tungelsta station.

I Trafikverkets studier för Tungelstavägen och Stavsvägen föreslås en utredning om vändspår på Nynäsbanan vid Tungelsta station, för att möjliggöra tätare pendeltågsstrafik till Tungelsta i framtiden.

Vid planering av ny bebyggelse i närheten av järnvägen är det viktigt att beakta de effekter som en framtida utbyggd järnväg med nya tåg kommer innebära (i form av buller och vibrationer) samt att transporter av farligt gods bedöms öka i framtiden.

- Pendeltågsstationerna utvecklas som en del i en attraktiv stadsmiljö.
- Tillkommande bostäder och lokaler, för kommersiell och offentlig service samt arbetsplatser, lokaliseras i lägen som ökar underlaget för god kollektivtrafik. I mycket goda kollektivtrafiklägen eftersträvas förtätning med hög exploateringsgrad och funktionsblandning.
- Kommunen verkar för att det vid varje pendeltågsstation samt större busshållplatser finns tillräckligt med parkeringsplatser av god kvalitet för både bilar och cyklar.

### Tvärkommunikationer på Södertörn

Kommunen verkar för bättre kommunikationer till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens Kurva - Skärholmen samt till centrala Stockholm. Tvärförbindelserna mellan Stockholmsregionens kommunikationsstråk är otillräckliga på Södertörn. För att utveckla en långsiktigt hållbar flerkärning region behöver kollektivtrafikmöjligheterna utökas i takt med att regionens befolkning växer. I Haninge är det främst två projekt som är av högsta prioritet för att möjliggöra ett ökat kollektivtrafikresande mellan de regionala stads-

**Förtätning i kollektivtrafiknära läge skapar tillsammans med utbyggd kollektivtrafik förutsättningar för minskade utsläpp av växthusgaser per person**  
(Hållbarhetsbedömning, s 34)



kärnorna; busstrafik utmed Tvärförbindelse Södertörn och förverkligandet av en förlängning av Spårväg Syd till Haninge.

Spårväg Syd är en tvärförbindelse som i första etappen ska knyta ihop Flemingsberg, Masmö, Kungens kurva, Skärholmen, Fruängen och Älvsjö. Det finns emellertid möjlighet att förlänga spåret från båda ändstationerna och Huddinge kommun har i sin översiktsplan uttryckt att de är öppna för förlängningar till både Botkyrka och Haninge.

En förlängning till Haninge skulle knyta samman de regionala stadskärnorna och på så sätt avsevärt öka möjligheterna till kollektivt resande i den södra Stockholmsregionen. Åtgärdsvalsstudien av Tvärförbindelse Södertörn<sup>9</sup> visar att en förlängning av spårvägen till Haninge leder till en större samhällsekonomisk nytta än om enbart den första etappen byggs.

Haninge verkar för att Spårväg Syd ska förlängas till Handen från Huddinge. På kartan för trafik och kommunikation pekats tidiga idéer på spårstation och alternativ för spårvägsdragningar genom Handen ut. På sikt behöver det även utredas hur spårvägen kan fortsätta till Tyresö och Nacka. Trafikförvaltningen föreslår en stombusslinje mellan Tyresö – Handen-Flemingsberg-Kungens kurva/Skärholmen- Vällingby-Barkarby-Sollentuna- Täby/Arninge som beaktas i detta arbete. I en första etapp kan en lösning med Bus Rapid Transit (BRT) bli aktuell att utreda vidare.

- Kommunen verkar för en utbyggnad av Spårväg Syd (BRT) till Haninge.

#### Infartsparkeringar vid pendeltåg och buss

I Haninge är direktbussarna in mot Stockholm uppskattade och närhet till dessa busshållplatser är därför attraktivt. De utgör ett bra komplement till pendeltåget. Det är viktigt att göra det enkelt för boende att välja bort bilen och istället åka kollektivt både på korta och längre resor. Vi vill därför erbjuda säkra infartsparkeringar för såväl bil- som cykelresenärer vid knutpunkter för buss och pendeltåg. Trygga och attraktiva promenadstråk samt tydlig skyltning bidrar också till att gående och cyklister enklare hittar mellan viktiga målpunkter.

<sup>9</sup> Trafikverket (2014) Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn Stockholms län.



Handens pendeltågsstation

#### Föreslagna busslinjer

När översiktsplanens förslag på tillkommande exploatering och nya vägar förverkligas behöver busstrafiken utökas för att möta efterfrågan på kollektivtrafik. Nedan ges förslag på nya busslinjer som bör utredas vidare tillsammans med Trafikförvaltningen och trafikoperatören. Objekten finns även markerade i kartan för Trafik och kommunikationer på nästa sida.

1. Lokal busslinje, Vendelsö Skolväg via Skomakarvägen – Lillängsvägen – Bondvägen – Tutviksvägen mot Gudöbroleden.
2. Lokal busslinje, Gudöbroleden (Sågen) – Norrbyvägen via Söderby – Norrby Gärd – Trafikplats Vega – Vega station – ev. vidare via Kolartorp mot Handen.
3. Lokal busslinje, Nynäsvägen via Nordenskiöldsväg – Solsättravägen – Hermansörsvägen mot Vega station.



Trafiksäkerhetsprogrammet redovisar översiktligt nationella mål för trafiksäkerheten och föreslår inriktningsmål för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet för år 2020 baserat på de nationella målen.

4. Lokal busslinje till Albyberg från Jordbro och Handen.
5. Lokal busslinje till Skarplöt/Nedersta från Västerhaninge.
6. Lokal busslinje, Berga - Årsta Havsbad till Handen.
7. Stombusslinje, Tyresö C - Handen - Flemingsberg - Kungens Kurva/Skärholmen - Vällingby - Barkarby Sollentuna - Täby/Arninge: Flera regionala stadskärnor förbinds med en ringlinje som utnyttjar Förbifart Stockholm. Linjen knyter ihop kollektivtrafiksystemet genom en effektiv tvärförbindelse i stråk med stort resande och viktiga målpunkter.

### Vägar och gator

I Haninge finns vägar som är statliga, kommunala och enskilda. Kommunen ansvarar för det kommunala vägnätet och bidrar till den nationella nollvisionen genom att sträva efter att antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor ska minska. År 2020 ska ingen dödas på det kommunala vägnätet. Arbetet görs utifrån kommunens Trafiksäkerhetsprogram som visar trafiksäkerhetsläget i kommunen samt ett åtgärdsprogram för att öka trafiksäkerheten.

En viktig förutsättning för att vi ska kunna behålla och utveckla bebyggelsens kvaliteter och innehåll är en framåtsyftande och strategisk planering för trafiken och för våra vägar och gator. Det är samtidigt viktigt att beakta de effekter den får på vår miljö. För att uppnå en långsiktigt hållbar infrastruktur följer alla val av åtgärder för trafiken i kommunen den så kallade fyrstegsprincipen. Det är ett förhållningssätt som främjar en förutsättningslös och allsidig planering utifrån följande fyra steg:

1. Beteendepåverkande åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
2. Åtgärder som optimerar användandet av befintligt system.
3. Mindre begränsade ombyggnadsåtgärder av system.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Vägnätet i kommunen ska erbjuda god framkomlighet men också en trafiksäker miljö för alla trafikanter, inte minst gående och cyklister. Kommunen eftersträvar en minimal miljöpåverkan och ska bidra till det nationella målet om en fossilbränslefri fordonsflotta år 2030. Det innebär att infrastrukturen för förnyelsebara drivmedel i Haninge ska förbättras, bland annat genom fler serviceställen och tankstationer. Vi fortsätter även utbyggnaden av laddningsstationer för elfordon.

- Val av åtgärder i trafiksystemen följer den så kallade fyrstegsprincipen.
- Vägnätet i kommunen utformas med god framkomlighet, säkerhetsstandard och god miljöstandard.
- Vägar och järnvägar planeras så att människor, djur och växter kan passera dessa.
- Kommunen verkar för en successiv utbyggnad av tankstationer och serviceställen för förnyelsebar energi samt laddningsstationer för elfordon.

### Transporter

Viktiga inslag i Haninge kommuns näringsliv är sedan länge ett stort antal logistikföretag med betydande lagerverksamhet främst i Jordbro företagspark. Många av företagen arbetar med transporter inom både Stockholmsregionen, övriga Mälardalen och Sverige. Haninge har tillsammans med övriga Södertörnskommuner utrett förutsättningarna för samordnade varutransporter för att såväl effektivisera kommunernas leveranser som att åstadkomma miljövänligare transportarbete och därmed minskad klimatpåverkan.

Kommunen arbetar för att skapa mer förutsägbara leveranstider, underlätta angöring för leveransfordon, möjliggöra för säkrare, tystare och renare leveransfordon samt att öka gods- och citylogistiksamverkan mellan Stockholms stad och andra aktörer. Utöver kommunens arbete är Södertörnsamarbetet och näringslivet på Södertörn, inte minst företagen i Jordbro företagspark, värdefulla parter i en regional samverkan om leveranstrafiken i Stockholmsregionen.



### Tvärförbindelse Södertörn

För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med den beslutade regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS 2010, måste också infrastrukturen följa med. Trafikverket, Trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län samt kommunerna Botkyrka, Haninge, Huddinge och Nynäshamn planerar en ny förbindelse i öst-västlig riktning. Tvärförbindelse Södertörn kommer vara tillgänglig och framkomlig för såväl gående, cyklister, kollektivtrafikanter som för bilister och godstransporter.

- Kommunen verkar för en utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn.

### Tungelstavägen och Stavsvägen

Delar av väg 257, Tungelstavägen, har höga trafikbullervärden, vibrationer vid bostäder och många oskyddade trafikanter. Kommunen verkar för trafiksäkerhet och en god miljö utmed Tungelstavägens befintliga sträckning. Åtgärderna som finansieras av länsplan innebär planskilda korsningar, förbättrade busshållplatser, minskat antal utfarter samt hastighetsanpassade åtgärder och bullerskydd. Trafikverket har gjort en åtgärdsvalstudie (ÅVS) tillsammans med Haninge kommun och Trafikförvaltningen (SL) för väg 257 och väg 556.

I samband med åtgärder på väg 257 och för att klara den ökade trafiken från ny bebyggelse i delar av Tungelsta och Västerhaninge behöver trafiken ledas på andra vägar för att inte ytterligare belasta Tungelstavägen. Väg 556, Stavsvägen, utgör en förbindelse mellan Tungelsta tätort och väg 73 via trafikplats Fors och trafikplats Gryt. Vägen har låg standard men potential att åtgärdas för att utgöra ett alternativ till Tungelstavägen. Vägen ska därför förbättras och kompletteras med en ny gång- och cykelväg, och därmed få en bättre koppling till väg 73 samt det regionala cykelvägnätet. Förbättringarna finansieras av länsplan.

### Vega och Handens trafikplatser

I samband med att en ny stadsdel utvecklas i Vega byggs också en ny trafikplats i Vega som kommer öka kapaciteten i anslutningarna till väg 73 från bostads- och handelsområdena. Gång- och cykelväg bibehålls längs Nynäsvägen och kan med fördel förlängas till Länna



handelsområde. Den nya trafikplatsen i Vega förutsätter även en ombyggnad av Handens trafikplats med fokus på bättre framkomlighet.

### Ny trafikplats vid Torvalla

I trafikstudierna för den regionala stadskärnan har framkommit att en ny trafikplats med på och avfarter i riktning till och från Stockholm skulle vara nödvändig för att avlasta det lokala gatunätet i centrala delarna av Handen. Läget för denna trafikplats finns markerat i kartorna.

### Söderbyleden

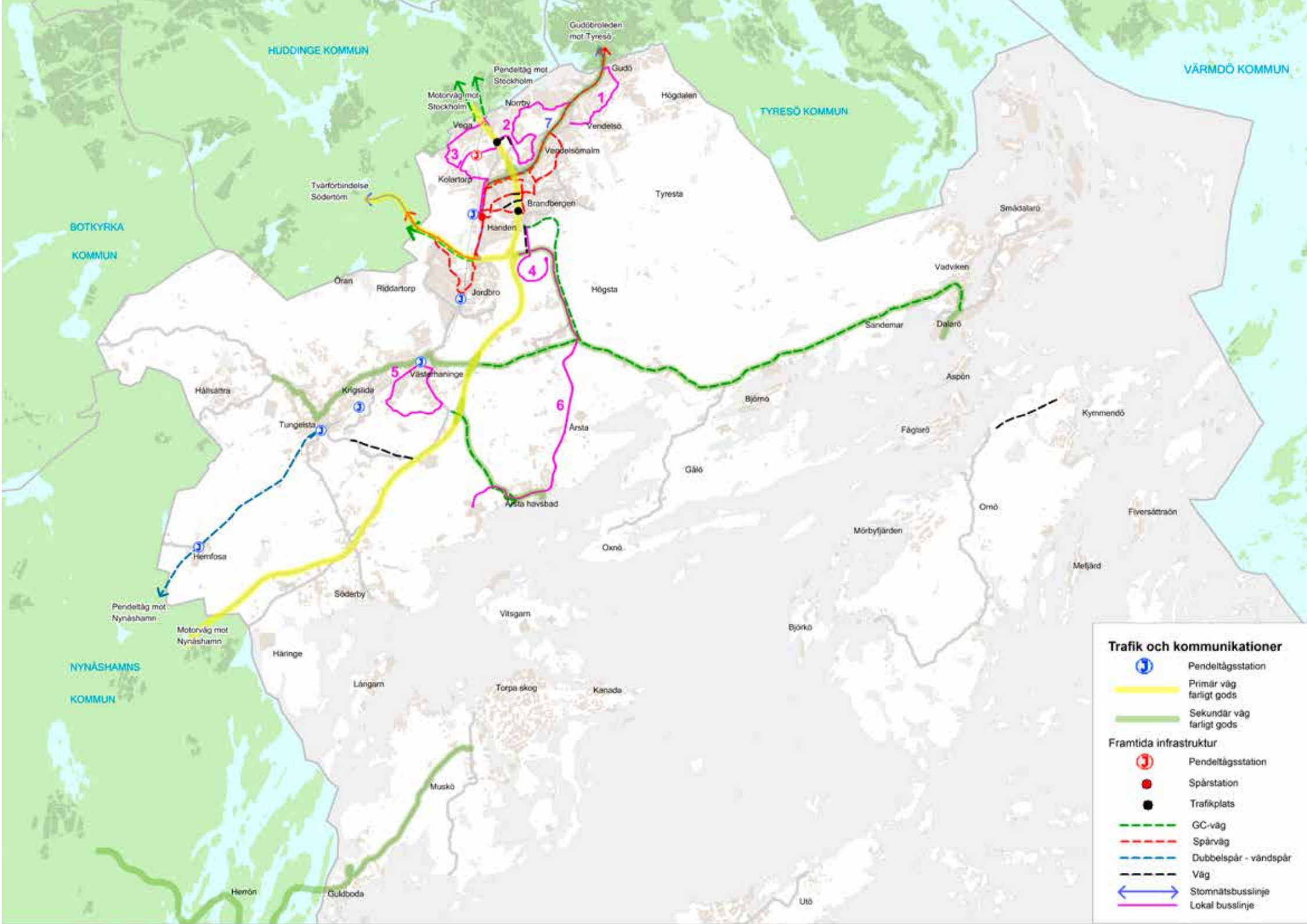
En förlängning av Söderbyleden skulle förbättra tillgängligheten till Alby företagsområde samt avlasta Handen från genomfartstrafik till Brandbergen och Vendelsöholm. Precis som annan exploatering i området kommer vägutbyggnaden att skada det svaga gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen. Därför behövs åtgärder för att minska barriäreffekten mellan Tyrestas och Hanvedens grönkilar. En exploatering i området bör i första hand lokaliseras till områdets sydvästra del och på ett sådant sätt att den minimerar påverkan på områdets natur- och rekreationsvärden, liksom dess funktion som spridningssamband.



### **Trafik och kommunikationer i skärgården**

En av de viktigaste faktorerna för livet i skärgården är goda kommunikationer. Möjligheten att resa, transportera varor, postgång, mobiltelefonäckning samt tillgång till bredband är grundförutsättningar för en levande skärgård. Båt- och färjelinjer ska vara så effektiva som möjligt i tid och antal anlösningspunkter, samt passa ihop med busslinjer och pendeltåg på fastlandet för att pendlare ska kunna nå sina arbetsplatser och skolor på ett smidigt sätt. Effektiva båtförbindelser är av stor betydelse för de lokala butikerna. Den nord-sydliga färjelinjen bör permanentas och kompletteras med möjlighet för skärgårdens näringsliv att använda linjen för lättare godstransporter.

- Kommunen verkar för utveckling av kollektivtrafiken på vatten, där båt- och färjetrafiken till kommunens större öar ges en långsiktigt hållbar lösning vilket möjliggör pendling året runt.
- Vid planering i vattennära lägen så beaktas framtida behov av hamn- och kajlägen. Markområden likväl som anslutande vattenområden reserveras för detta ändamål.



### Trafik och kommunikationer

-  Pendeltågsstation
-  Primär väg farligt gods
-  Sekundär väg farligt gods

### Framtida infrastruktur

-  Pendeltågsstation
-  Spårstation
-  Trafikplats
-  GC-väg
-  Spårväg
-  Dubbelspår - vändspår
-  Väg
-  Stornättsbusslinje
-  Lokal busslinje

## Vatten och avlopp

Cirka 90 procent av kommunens invånare är anslutna till kommunalt vatten och avlopp. Regional dricksvattenförsörjning och avloppshantering är en viktig förutsättning för kommunens vatten och avloppsförsörjning.

Kapaciteten i huvudledningsnätet är generellt god, men behöver säkerställas för att tillgodose det ökade behovet som uppstår genom förtätning och utbyggnad i nya bebyggelseområden. I takt med att kommunen växer byggs kommunalt vatten och avlopp ut.

För vägledning, principiella ställningstaganden och överblick över vattensituationen finns styrdokumentet VA-plan, Dagvattenstrategi, Vattenplan och VA-policy.

- Inom tätorten råder detaljplanekrav, likaså i tätortens utkant. Enstaka kompletteringar inom tätorten kan tillåtas utan detaljplan om fastigheten kan anslutas till kommunalt vatten- och avlopp, alternativt annan miljöriktig VA-lösning, samt om exploatering inte försvårar framtida planläggning.

## Skydd av vatten genom vattenskyddsområden

Vattenskyddsområden upprättas med syfte att ge skydd åt yt- eller grundvatten, som är viktiga för dricksvattenförsörjningen, så att kommunens vattentillgångar säkerställs i ett långsiktigt perspektiv. Vattenskyddsområden inrättas med särskilda bestämmelser som reglerar sådana verksamheter och åtgärder som skulle kunna förorena dricksvattnet. I planeringen tas alltid hänsyn till dessa.

I Haninge finns fem fastställda vattenskyddsområden; Hanveden, Pålalm, Dalarö (Schweizerdalen), Hvilakällan och Valinge träsk på Muskö. Samtliga är kommunala vattentäkter förutom Valinge träsk som är skyddsområde för försvarets ytvattentäkt.

- Viktiga vattenresurser ges ett långsiktigt skydd genom uppdatering av befintliga områden samt upprättade av ny vattenskyddsområden med föreskrifter som beaktas i planeringen.



I kommunens Dagvattenstrategi finns vägledning om dagvattenhantering.



Kommunens Vattenplan syftar till att ge en överblick över vattensituationen.



I kommunens VA-plan beskrivs den kommunala VA-utbyggnaden, enskilda lösningar och aktuella utbyggnadsplaner för vatten och avlopp.



I kommunens VA-policy beskrivs den allmänna VA-anläggningen, VA-försörjning utanför nuvarande verksamhetsområde och hållbar utveckling utifrån VA-försörjning.

## Avloppsvatten

Avloppsvatten kan delas in i spillvatten och dagvatten. Med spillvatten avses förorenat vatten från hushåll, industrier och verksamheter. Till dagvatten räknas ytligt avrinnande regnvatten eller smältvatten i den bebyggda miljön, men även dräneringar.

- Utsläpp av näringsämnen och föroreningar från bland annat dagvatten, enskilda avlopp och jordbruksmark renas för att uppnå god status i kommunens vattenförekomster.

## Spillvatten

Den största mängden av det spillvatten som uppstår inom kommunens verksamhetsområde skickas till Henriksdals avloppsreningsverk i Stockholm för rening innan det släpps ut i Saltsjön. Restande avloppsvatten, motsvarande ca 30 procent, renas i Haninges tre kommunala avloppsreningsverk Fors, Dalarö och Muskö.

Från de södra kommundelarna Tungelsta och Västerhaninge avleds spillvattnet till Fors som är kommunens största egna verk. Skärpta nationella reningskrav och Haninges snabba utveckling innebär att verket måste uppgraderas. I Dalarö avloppsreningsverk renas spillvatten från Dalarö. Kapaciteten i verket är god och planer finns på att uppgradera verket till dubbel kapacitet för att möta ett ökat behov i framtiden.

- För att förebygga luktstörning planeras ny bostadsbebyggelse inte inom 500 meter från Fors avloppsreningsverk.

## Dagvatten

Hållbar dagvattenhantering innebär att hanteringen av dagvattnet ska likna naturens förlopp med framför allt fördröjning och infiltration. Dagvatten bör renas så att god ekologisk och kemisk status uppnås för att föroreningsbelastningen på recipienten ska minska och miljö kvalitetsnormer uppfyllas.

Vid planering för dagvatten tas hänsyn till både kvantitet och kvalitet hos dagvattnet, men även till hur vattnet kan förväntas rinna vid extremväder som skyfall eller långvariga regn. Principer för avledning och rening av dagvatten har beskrivits i Haninge kommuns Dagvattenstrategi. Hur bebyggelse planeras för att undvika risker för översvämningar vid kraftiga eller långvariga regn beskrivs under kapitlet om Miljö- och riskfaktorer. För att möjliggöra lokalt omhändertagande av dagvatten beaktas möjligheten att öka andelen gröna tak och dagvattendammar samt minska andelen hårdgjorda ytor när nya områden exploateras.

- Dagvatten omhändertas i första hand lokalt, i andra hand utjämnas och fördröjs det innan avledning till recipient.
- Dikningar och andra verksamheter som påverkar områdets hydrologi eller naturvärden undviks. Befintliga diken och öppna vattenvägar bevaras och kulvertering av dessa undviks.
- Vid planering studeras behovet av mångfunktionella ytor som kan tillåtas att svämma över vid behov och användas för annat under torrare perioder, exempelvis för lek och spontanidrott.
- Vid exploatering lokaliseras bebyggelsen för att klara ytlig avledning av extrema vattenflöden.

**I täta miljöer med mycket hårdgjord yta är det viktigt att i framtida planering säkerställa en säker dagvattenhantering genom bland annat mångfunktionella ytor som både kan rena och hantera det dagvatten som uppstår samt som tillåts svämma över. Dessa erbjuder även ett flertal andra ekosystemtjänster (Hållbarhetsbedömning, s 31-32)**



## Avfall

Haninge kommun har en gemensam avfallsplan tillsammans med kommunerna Huddinge, Nynäshamn, Salem och Botkyrka som beaktas vid planläggning. Avfallshanteringen sköts av SRV Återvinning AB som sköter insamling och förädling av återvinningsmaterial, rötning och avfall. I verksamheten ingår även deponering men detta är inte aktuellt i Haninge efter avvecklingen av Jordbrotippen som varit kommunens enda deponi.

## Hushållsavfall

Till hushållsavfall räknas allt avfall från hushåll men även slam och toalettavfall från enskilda hushåll, båtar, bussar och husbilar. SRV Återvinning AB sköter all insamling, transport och omhändertagande av hushållsavfall. Där det kommunala vatten och avloppsnätet inte är utbyggt måste fastighetsägaren själv ordna med avloppslösningar. Här erbjuder SRV den enskilda fastighetsägaren så kallad slamtömning.

Hushållsavfallet från Haninge går till en kommungemensam återvinningsanläggning vid Sofielund i Huddinge kommun. Brännbart material går vidare till Högdalens förbränningsanläggning.

Matavfall har sedan länge samlats in från kommunala verksamheter. Nyligen infördes insamling av matavfall från radhus- och villahushåll och nu påbörjas även insamling från flerfamiljshus och fritidshus. Matavfallet omvandlas genom rötning till biogas som kan användas som bränsle till bilar, bussar och andra fordon.

## Återvinning

Haninge har en återvinningscentral för grovavfall, trädgårdsavfall, elavfall och farligt avfall som ligger i Jordbro företagspark. Ambitionen är att den utvecklas till återbrukscentral eftersom framtida avfallshantering fokuserar på avfallsminimering och återanvändning istället för återvinning.

Med den väntande befolkningsökningen kommer det troligtvis behövas ytterligare återbrukscentraler. Det bör vara lätt för invånarna att använda återbrukscentraler och därför är närhet och tillgänglighet viktigt att beakta vid val av ny plats för en återbrukscentral. Samtidigt är det inte lämpligt att planera dessa centraler i direkt närhet till bostadsbebyggelse eftersom verksamheten kan vara störande.

Förpackningar som plast och tidningar lämnas vid återvinningsstationer som ägs av förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) som även bestämmer var de ska placeras. Kommunen eftersträvar en resurseffektiv avfallshantering och därmed att det ska finnas tillgängliga återvinningsstationer i såväl tätorter som på landsbygden, glesbygden och i skärgården.

Schaktmassor, entreprenadberg, asfalt, betong, jord och lera är exempel på material som kan återanvändas direkt eller efter viss bearbetning. För att möjliggöra en hög återvinningsgrad bör det inom kommunen finnas en eller flera välbelägna återvinningsanläggningar för dessa material.

## Materialförsörjning

Med en ökad befolkning stiger behovet av tillgång till förädlad material för anläggning av exempelvis vägar, järnvägar och byggnader. Behovet av materialförsörjning ska tillgodoses med återvunnet material från exempelvis schaktmassor samt med krossat berg från bergtäkter. Vid större exploatering i kommunen ska mellanlagring och förädling av schaktmassor för massbalans eftersträvas.

Haninge ligger i ett bristområde när det gäller naturgrus. Uttaget av naturgrus ska minska eftersom grusåsarna har stor betydelse för grundvattenförsörjningen som förser samhället med dricksvatten. Åsarna har ofta också betydelse för rekreation och friluftsliv.

För en hållbar materialförsörjning bör transporter på väg minska och transporter med båt och på järnväg öka. Det är också en fördel om materialet så långt som möjligt kan produceras lokalt för att minimera behovet av långa transporter. Bergtäkter innebär dock stora ingrepp i naturmiljön, förändringar av landskapsbilden, buller, vibrationer och tunga transporter. Att hitta lämpliga platser för nya täkter utreds från fall till fall. På grund av störningar från verksamheten bör de dock inte ligga närmare än 1000 meter från bostadsbebyggelse.

## Energi

I Haninge kommun ska energihushållning, energieffektivisering och omställning till förnybar energi vara vägledande och bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Klimat- och energistrategi för Haninge kommun redogör för tillförsel, distribution och användning av energi och utsläppen av växthusgaser i kommunen. Strategin pekat ut sex prioriterade områden för att minska energianvändningens miljöpåverkan.

### Uppvärmning

Bebyggelse som präglas av energieffektivt byggande samt minskar det långsiktiga behovet av energi för uppvärmning och drift ska eftersträvas. Den fjärrvärme som produceras i Jordbroverket är ur ett klimatperspektiv ett bra alternativ för byggnader som kräver ett uppvärmningssystem. Förtätning och nybyggnation ska därför prioriteras i befintliga fjärrvärmeområden och därmed bidra till att öka anslutningsgraden till fjärrvärmenätet.

- Vid förtätning och nybyggnad eftersträvas möjligheten att ansluta till befintligt fjärrvärmenät. I områden där utbyggnad och anslutning inte är möjlig eftersträvas uppvärmningslösningar baserade på förnybar energi.

### Transporter

För att bidra till det nationella målet om en fossilbränslefri fordonsflotta år 2030 måste infrastrukturen för förnybara drivmedel i Haninge förbättras. Tillsammans med övriga Södertörnskommuner ska kommunen verka för att tillgången på fordonsgas och elladdstolpar ökar.

### Förnybar energi

Produktionen av förnybar energi i Haninge ska öka kontinuerligt. I kommunen finns det goda förutsättningar för att använda solenergi och en ökad självförsörjningsgrad från småskalig förnybar energiproduktion är önskvärd. Kommunen utreder därför möjligheten att ta fram en solkarta.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län framgår att de befintliga vindkraftanläggningarna i länet har mycket liten effekt och att länet har sämre förutsättningar för vindkraft på land jämfört med andra lägen i Sverige. Till havs finns dock ett antal vindrika områden som kan utnyttjas. Haninge har tidigare utrett förutsättningarna att bygga ut vindkraften i kommunen. Endast ett fåtal platser var teoretiskt möjliga för vindkraftsparkar.<sup>10</sup> Bedömningen är därför att en mer storskalig utbyggnad, i syfte att bidra till energiproduktionen, inte är möjlig på fastlandet eller innerskärgården utan möjligen kan söka lokalisering längre ut till havs i den yttre skärgården. En eventuell utbyggnad i dessa områden ska dock noggrant prövas inte bara med hänsyn till energiproduktion utan även med hänsyn tagen till friluftslivets, yrkesfiskets, sjöfartens, totalförsvarets och naturvårdens intressen.

- Eventuell framtida lokalisering av storskalig vindkraft görs längre ut till havs, i den yttre skärgården.

Vågkraftens förutsättningar för att bidra till produktionen av förnybar energi är osäker och tekniken har ännu inte nått kommersiellt utvecklingsstadium. På längre sikt bedöms vågkraft eventuellt kunna bli intressant för kommersiell utbyggnad men det är i nuläget oklart när och var.

### Elförsörjning

Planer finns på att förstärka 130 kV-nätet i Haninge med en ny ledning från Västerhaninge till Dalarö för att möjliggöra för fler anslutningar och göra det mer tåligt för eventuella störningar. Här är det viktigt att ledningsdragningen inte sker på ett sätt som påverkar natur- och kulturlandskapet och markanvändningen negativt. Därför är markförlagda ledningar det föreslagna alternativet för den nya sträckningen.

För att framtidens kraftnät ska bli mer robust och mindre miljöstörande verkar kommunen för att systemet och ledningarna grävs ner i marken. Kommunen verkar också för att det byggs energisystem med minimal risk för elavbrott och ersättningssystem som snabbt ska kunna sättas in vid eventuella avbrott.

<sup>10</sup> Norconsult (2009) *Vindkraft i Haninge kommun*.



### Jordbro kraftvärmeverk

Jordbro kraftvärmeverk producerar både el och värme där värme-produktionen levereras till fjärrvärmenätet. För att möjliggöra en utökning av fjärrvärmeproduktionen behöver möjligheterna för en framtida utbyggnad av verket finnas kvar. Befintligt skyddsområde redovisas i kartan för teknisk försörjning och ska även fortsatt gälla. Detta skyddsavstånd bedöms kunna inrymma en framtida utvidgning.

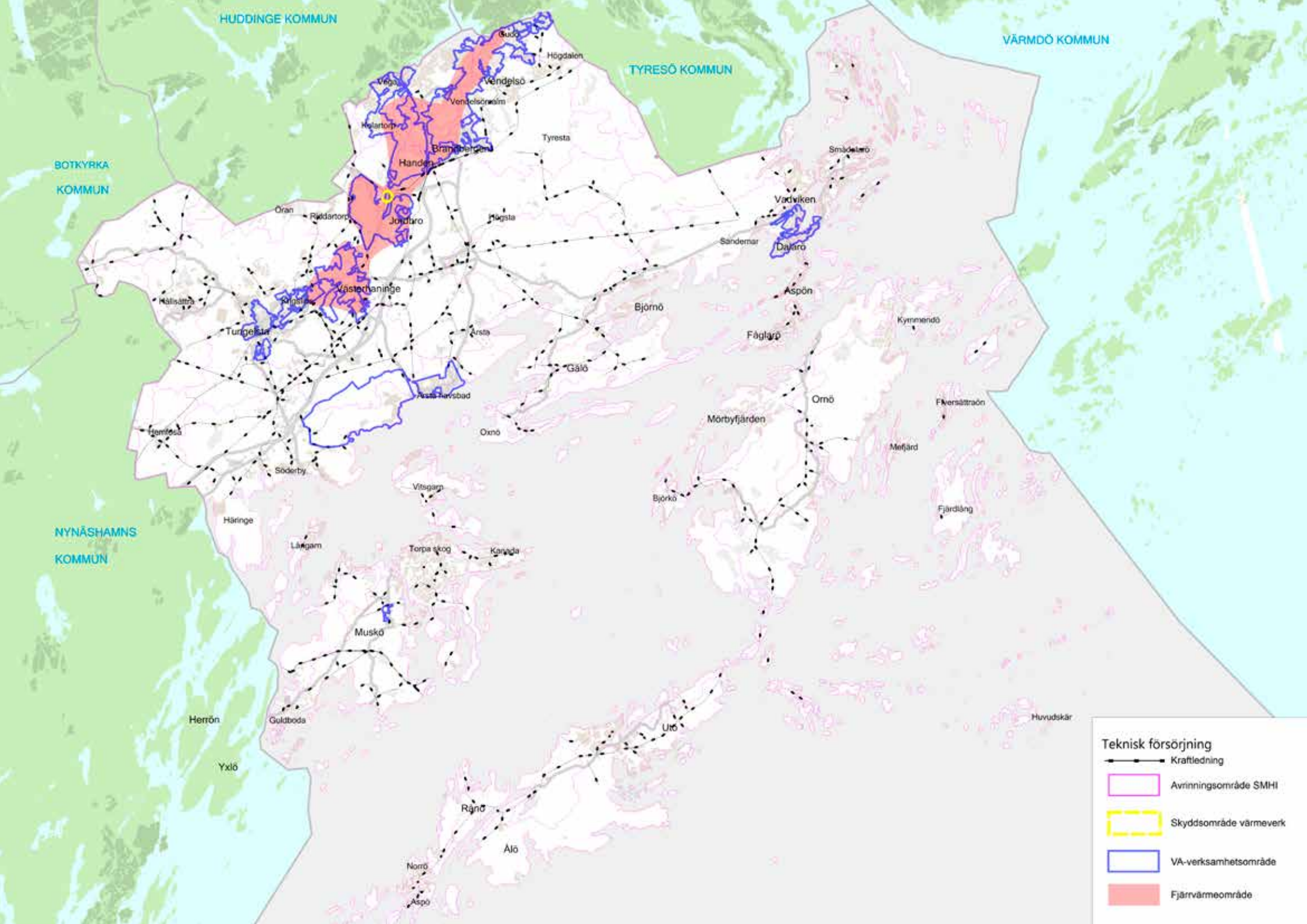
### IT-infrastruktur

Tillgång till en bra internetuppkoppling ses idag som en självklarhet på de flesta platser. Digital kommunikation är mer eller mindre nödvändig i arbetslivet och där finns nu även nya digitala arbetsverktyg, webbaserade möten och distansarbete. Vi kan även förvänta oss att privatpersoner i allt högre grad kommer att efterfråga bredband med hög kvalitet.

Effektiv digital kommunikation är därmed en grundförutsättning för tillväxten i Haninge. Alla företag och hushåll behöver ha möjlighet att kommunicera digitalt utan begränsningar. En väl utbyggd IT-infrastruktur är viktig för en levande landsbygd och skärgård. Kommunen bygger inte själva ut bredband men upplåter mark för att kommersiell utbyggnad ska kunna ske. Nätet ska byggas så att även fritidsboende, speciellt på öar i skärgården, får möjlighet till en fiberanslutning. Nätet ska också kunna utnyttjas av de mobila systemen och möjliggöra en förtätning av dessa eftersom vi blir allt mer beroende av en ständig uppkoppling även utanför hemmen och arbetsplatserna. En utbyggnad av fiber sker lämpligen i samarbete med grannkommunerna.

- Kommunal mark kan upplåtas för utbyggnad av noder och kabelförlängning i syfte att erbjuda fiber under förutsättning att alla operatörer ges tillgång.





HUDDINGE KOMMUN






VÄRMDÖ KOMMUN

TYRESÖ KOMMUN

BOTKYRKA  
KOMMUN

NYNÄSHAMNS  
KOMMUN

**Teknisk försörjning**

-  Kraftledning
-  Avrinningsområde SMHI
-  Skyddsområde värmeverk
-  VA-verksamhetsområde
-  Fjärrvärmeområde

## Miljö- och riskfaktorer

I arbetet för hållbar utveckling är det viktigt att integrera miljö- och riskfaktorer i planeringen för att inte äventyra människors hälsa och säkerhet. Flera av dessa omfattas av fastställda gränsvärden och nationella riktlinjer som följs och tillämpas oberoende av översiktsplanen. I detta kapitel beskrivs kommunens syn på frågorna och egna riktlinjer.

### Översvämningar

Klimatförändringarna är ett faktum och medför ökad risk för översvämning genom att havet succesivt stiger, genom skyfall och ökad nederbörd, stigande grundvattennivåer och ökade flöden i sjöar och vattendrag.

#### Översvämningar till följd av stigande havsnivåer

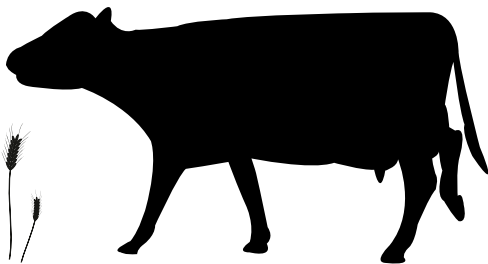
Den globala uppvärmningen leder till smältande glaciärer och landsisar vilket i sin tur medför att havet succesivt stiger. Det faktum att havet långsamt stiger ställer höga krav på hur vi planerar för bebyggelse. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs med Östersjökusken som gäller för uppförande av alla typer av bebyggelse. Endast uppförande av uthus och garage kan tillåtas på lägre nivåer. Avsteg från angiven nivå kan godkännas efter en särskild analys. Lägsta nivå gäller även för järnvägar, riksvägar, vägar utan reella förbifartsmöjligheter och andra centrala infrastrukturobjekt som bland annat pumpstationer och elcentraler.

#### Översvämning till följd av ökad nederbörd

En förväntad effekt av klimatförändringen är att årsnederbörden i Sverige förväntas öka med 10-20 procent under det närmaste seklet, och korttidsnederbörden förväntas bli 20-30 procent större under samma tid. System för avledning och fördröjning av normala dagvattenflöden har en begränsad kapacitet. Vid tillräckligt stora regn kommer dagvattensystemens kapacitet inte att räcka till och följden blir att vattnet rinner på markytan – systemen bräddar. I befintlig bebyggelse innebär det en ökad risk för översvämningar och att behovet av riskreducerande åtgärder bör ses över. Vid nyexploatering kommer noggranna utredningar för dagvatten att utgöra ett viktigt underlag för att kunna utforma nya områden så att byggnader placeras utan risk för översvämningar.

**Genom att investera i ”naturlig” infrastruktur och i förebyggande åtgärder beträffande översvämningar, ras och skred istället för att ta kostnader i efterhand för stora skador, kan kommun bli mer ekonomiskt robust.**

**(Hållbarhetsbedömning, s 48).**



För att de vattenflöden som avrinner ytledes inte ska ge skador på byggnader, störa tillgängligheten till sjukhus eller slå ut samhällsviktiga funktioner, måste lokalisering av bebyggelse och höjdsättning av omkringliggande mark ske med hänsyn till behovet av ytliga avrinningsvägar och tillfälliga ytliga vattenmagasin. Grundprincipen är att byggnader ska placeras på höjdparter och grönytor anläggs i lågstråk. Bebyggelse ska hållas borta från översvämningsområden och instängda områden där hanteringen av dagvatten kan bli svårhanterlig.

En översiktlig kartering för översvämningutbredning vid skyfall har gjorts för hela kommunen. Kartorna visar områden där det finns förutsättningar för översvämningar vid kraftig nederbörd. I markerade områden ska dagvatten och grundvatten utredas noggrant och i ett tidigt skede för att lokalisering av kommande exploatering ska ske med liten/ingen risk för översvämningar. Kartorna ger även en indikation om var det finns naturliga avrinningsstråk.

- Ny bebyggelse planeras utan risk för översvämningar till följd av höjda havsnivåer och ökad nederbörd. Länsstyrelsens riktlinjer för exploatering i riskområden för översvämning följs.
- Ny bebyggelse lokaliseras i regel på höjdparter så att den inte riskerar att utsättas för översvämning på grund av nederbörd.
- Lågstråk, instängda områden och övergripande avrinningsstråk reserveras till grönytor eller så kallade multifunktionella ytor där dagvatten kan fördröjas.

## Ras, skred och erosion

Erosion av olika slag kan uppstå exempelvis från vågor, strömmande vatten, vind och is. Inre erosion kan också förekomma, vilket uppstår i finkornig friktionsjord då grundvattenströmmar för med sig partiklar. För att erosion ska uppstå är en förutsättning att det finns erosionskänsligt jordartsmaterial, såsom silt eller finsand, samt ett flöde eller vind som är tillräckligt stort för att lösgöra och transportera materialet. Förutsättningar för erosion finns både längs sjöar och vattendrag i Tyresåns sjösystem och Östersjökusten. Risken för att ras och skred ska inträffa ökar med ökad nederbörd, intensiva regn, ökade flöden och stigande havs- och grundvattnivåer. Till följd av ett förändrat klimat med ökad nederbörd bedöms riskerna för ras och skred öka i framtiden i de områden där stabiliteten redan idag är låg.

I områden med skredförutsättningar bör därmed aktsamhet iakttas vid planering och byggande och enligt länsstyrelserna bör kommunerna besluta om i vilka områden fördjupade geotekniska utredningar måste göras för att få kunskap om förutsättningar för ny bebyggelse samt eventuella behov av åtgärder för befintlig bebyggelse.

- Ingen ny bebyggelse ska tillkomma i ras- och skredriskområden utan att geoteknisk utredning genomförts och eventuella åtgärder vidtagits.

## Luftföroreningar

Det finns anledning att skapa beredskap för framtida transporter med tanke på kommande skärpningar av miljö kvalitetsnormer och kommuns framtida utbyggnad. Det görs genom att söka lösningar som förbättrar eller minimerar negativ påverkan på luftmiljön. Vid planering av bebyggelsestruktur strävar därför kommunen efter att minimera transportbehoven, prioritera gång- och cykeltrafikanter samt att skapa underlag för en god kollektivtrafikförsörjning.

- För att minska luftföroreningarna arbetar kommunen med att underlätta för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter samt minska bilanvändningen.

## Förorenade områden

Länsstyrelsen i Stockholms län har identifierat närmare 500 förorenade platser i Haninge kommun. Dessa områden är förorenade på ett sådant sätt att de kan medföra skada eller risk för människors hälsa eller miljö och påverkar därför möjligheten att bo på och använda marken. Områdena har förorenats på olika sätt på grund av tidigare verksamheter på platsen och delas in i fyra klasser där riskklass 1 hör till de områden som anses utgöra störst risk för miljö och hälsa. Generellt är riskklass 1 och 2 mest prioriterade att utreda och undersöka vidare.

I Tungelsta och Västerhaninge finns ett stort antal före detta handelsträdgårdar som identifierats som potentiellt förorenade områden. I de områden där det har bedrivits militär verksamhet (Berga och Gälö på fastlandet) har flera objekt identifierats. Kända förorenade områden, som finns registrerade hos kommunen, bör vid ändring av markanvändningen eller utveckling utredas gällande föroreningarnas innehåll och omfattning och vid behov saneras.

- Vid bebyggelse i områden där risk finns för föroreningar i marken föregås bygget alltid av miljötekniska markundersökningar samt hydrologiska (grundvatten) undersökningar. Eventuella efterbehandlingsåtgärder genomförs alltid före byggstart.

## Radon

Radon är en osynlig och luktfri radioaktiv gas som finns i mark, luft och vatten. Radon är i de flesta fall ingen stor riskkälla men om man under lång tid bor i ett hus med höga radonhalter ökar risken för lungcancer. Marken är den vanligaste radonkällan och det går inte att vara säker på att marken är radonfri förrän mätningar har gjorts. Inför all nybyggnation bör därför radonmätningar göras. Om mätningarna visar på höga radonvärden ska byggnaderna byggas radonsäkert.

Rikt- och gränsvärde för högsta radonhalt i nya byggnader och befintliga bostäder och lokaler som används för allmänna ändamål är 200 Bq/m<sup>3</sup>.

- Om byggnader uppförs i ett område med hög radonhalt ställs krav på att dessa byggs med radonsäker grundläggning.

## Strålning

Magnetfält kan ge upphov till omedelbar hälsopåverkan, som till exempel nerv- och muskelretningar. Styrkan på dessa magnetfält överskrider dock rejält de nivåer som normalt finns i vår omgivning. Däremot finns det osäkerhet om vilket effekt det har på lång sikt, exempelvis för sambandet mellan barnleukemi och exponering för magnetfält från kraftledningar.<sup>11</sup>

Strålsäkerhetsmyndigheten tillsammans med Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Elsäkerhetsverket och Boverket ger följande rekommendationer vid samhällsplanering och byggande:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.
- Undvik att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.
- Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

<sup>11</sup> Strålsäkerhetsmyndighetens hemsida: <http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/start/Magnetfält--tradlos-teknik/>, 2014-11-07

För att minska påverkan från elektromagnetiska fält är det på sikt rekommenderat att gräva ner kraftledningarna i kommunen eftersom det ofta ger försumbara magnetfält i marknivå.

## Miljöfarlig verksamhet

Miljöfarlig verksamhet är all användning av mark, byggnader eller anläggningar som kan ge upphov till utsläpp till mark och vatten eller medföra andra störningar för människor eller miljön.

I Haninge finns ett antal större industriområden som Jordbro, Håga och Handens industriområde där industrier och andra miljöfarliga verksamheter är belägna. Dessa verksamheter kan ofta vara störande genom exempelvis luftföroreningar och buller. De kräver normalt stora skyddsavstånd till närmaste bostadsbebyggelse. I de mindre industriområdena som Brandbergen, Skäggsmo och Kvarntorps industriområde utgörs verksamheterna ofta av småindustri, handel och mindre störande verksamheter.

Rekommenderade skyddsavstånd mellan industrier och bostadsbebyggelse ges av Boverket. Om det finns intresse att avvika från rekommenderade skyddsavstånd bör en riskanalys göras i tidigt planskede.

Verksamheter och industrier med begränsad eller utan omgivningspåverkan kan med fördel integreras i bebyggd miljö. Vid samlokalisering bör frågor som störningar från exempelvis trafik, lastning, lossning, avfallshantering och buller från fläktar utredas.

## Buller

Buller definieras som allt oönskat ljud och är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem. Trenden pekar mot att fler kommer att besväras av trafikbuller i framtiden med ökad trafik och fler boende i tätorter.<sup>12</sup> För nå miljö kvalitetsmålet ”En god bebyggd miljö” är det en utmaning att minska påverkan från trafikbuller.<sup>13</sup>

Miljö kvalitetsnormen för buller infördes år 2004. För att följa miljö kvalitetsnormen ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare vart femte år göra bullerkartläggningar och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar.

Haninge kommun bör arbeta aktivt med ljudmiljön i syfte att minimera mängden bullriga miljöer, men också för att främja platser med en god ljudmiljö inom tätbebyggt område och säkra tysta områden för rekreation och återhämtning. En god ljudmiljö och tysta områden är attraktiva tillgångar i en storstadsregion som bör tillvaratas och utvecklas.

Arbetet för god ljudmiljö ska ske aktivt och medvetet. Buller kan fångas och kanaliseras genom samhällsplaneringen i tätbebyggda områden. När bebyggelse placeras närmare gatan möjliggörs tystare gårdar och bättre ljudmiljöer för såväl privat som offentligt bruk.

Undervisningslokaler för skola och förskola lokaliseras med fördel till lägen där ekvivalent ljudnivå klaras utan avsteg. Bullernivån vid fasad är dock av mindre betydelse för undervisningslokaler än för bostäder. Däremot är det viktigt att tillräckligt tysta miljöer säkras på skolgårdar och lektytor. Riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå bör hållas för skol- och lekgårdar i sin helhet, i enlighet med WHO:s rekommendationer.

- På skol- och lekgårdar eftersträvas högst 55 dB(A) ekvivalent nivå.

<sup>12</sup> Naturvårdsverkets hemsida: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Manniska/Buller/> (2014-10-16)

<sup>13</sup> Miljömålsportalen: <http://www.miljomal.se/Miljomalen/15-God-bebyggd-miljo/> (2014-10-29)

Den 1 maj 2015 trädde en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande i kraft. Den innehåller riktvärden för buller utomhus från spår-, väg- och flygtrafik vid bostadsbyggnader. Förordningen gäller såväl vid tillämpning i planskedet enligt plan- och bygglagen som vid tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Riktvärdena berör endast ljudnivåer utomhus och påverkar inte det befintliga regelverket gällande ljudnivåer inomhus.

I förordningen nämns inte begreppet avstegsfall och i vilka miljöer detta skulle vara möjligt. Detta innebär att kommunen kan komma att från fall till fall både bedöma lämplighet och ändamålsenlighet till, samt föreslå, avsteg från riktvärden för buller inte bara i vissa miljöer utan i samtliga av kommunens miljöer.

### Faktaruta:

#### Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande

I korthet innebär förordningen följande:

- Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.
- För bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter bör bullernivån 60 dBA ekvivalent ljudnivå kombinerat med uteplats om högst 50 dBA och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskridas.
- Om bullret vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå mellan kl. 22.00 och 06.00 uppgår till högst 70 dBA vid fasad och som minst hälften av bostadsrummen är vända mot. Som ovan gäller även här högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

**Risk finns att den exploatering som sker leder till sämre luftkvalitet och ökat buller. Med genomtänkt planering, grönytor, placering av bebyggelse och genomtänkta planlösningar finns dock möjligheter att även i utsatta lägen skapa hälsosamma miljöer beträffande buller, luft och risker.**

**(Hållbarhetsbedömning, s 33-34)**



## Skyddsavstånd

I Haninge transporteras farligt gods på de rekommenderade primära transportlederna Nynäsbanan (järnvägen), väg 73 (Nynäsvägen) och väg 259 (Tvärförbindelse Södertörn) som används för genomfartstrafik. De sekundära transportlederna är främst avsedda för lokala transporter från det primära nätet, för leverantör eller mottagare av farligt gods.

Det sekundära vägnätet består för närvarande av väg 227 (Dalarövägen), väg 257 (Tungelstavägen, mellan Västerhaninge trafikplats och Tungelsta), väg 260 (Gudöbroleden), väg 560 (Vitsåvägen, mellan Fors trafikplats och Årsta brygga) samt väg 561 (Österhaningevägen).

För att garantera en trygg och säker miljö ska länsstyrelsens riskhanteringsprocess beaktas vid detaljplanering inom 150 meters avstånd från leder för farligt gods. Riskhanteringsprocessen innefattar riskanalys, riskvärdering och riskreduktion och behandlar allt ifrån identifiering av möjliga risker till beslut om och genomförande av eventuella riskreducerande åtgärder samt uppföljning av att besluten svarar mot den aktuella riskbilden. Om det finns ett högt bebyggelsetryck och i övrigt få begränsningar för ny bebyggelse görs en fördjupad riskanalys. Den undersöker möjliga skyddsåtgärder som skulle kunna möjliggöra ny bebyggelse inom rekommenderat skyddsavstånd. Rekommenderade skyddsavstånd återfinns i Länsstyrelsens publikationer.<sup>14 15</sup>

- Vid utveckling nära verksamheter och infrastruktur med skyddsavstånd görs en avvägning mellan de olika intressena. I lägen med starka bebyggelsemotiv görs en fördjupad riskanalys.
- Verksamheter med skyddsavstånd flyttas om möjligt ut från kollektivtrafknära lägen till lägen där de inte står i konflikt med stadsutvecklingen.

<sup>14</sup> *Rekommendationer för fysisk utformning längs vägar och järnvägar, inklusive rekommenderade skyddsavstånd, Länsstyrelsen i Stockholms län, Rapport 2000:01.*

<sup>15</sup> *Riskhänsyn vid planläggning av ny bebyggelse – människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods, Länsstyrelsen i Stockholms län, remissversion 2012.*

## Hästar

I Haninge finns cirka 2 000 hästar och intresset för hästar är utbrett. Kommunen främjar hästnäringen eftersom den skapar arbetstillfällen för många människor. Hästen har även betydelse för exempelvis det öppna landskapet, friluftslivet, besöksnäringen och för rehabilitering. Den är därför en viktig resurs som behöver få finnas på landsbygden och det finns utvecklingspotential för hästnäringen. För att hästnäringen ska kunna gynna biologisk mångfald är det av stor betydelse att bete sker på så kallad naturbetesmark. Sådana marker har en artrik flora som är beroende av bete för sin existens. Hästar som betar på nedlagd åkermark, som är relativt artfattig, bidrar inte på samma sätt till bevarandet av höga naturvärden och biologisk mångfald.

Hästnäringen kan innebära olägenheter för människors hälsa genom exempelvis allergier och lukt. Spridningen av allergener beror dock på olika omständigheter på plats och avtar i takt med att avståndet från stall eller hästagar ökar.

Haninges hästpolicy är vägledande vid planering för och invid hästanläggningar. Fastställda generella skyddsavstånd finns inte utan dessa fastställs från fall till fall. Möjligheten till utveckling av hästnäringen och ridsporten har stor betydelse i bedömningen eftersom hästen har positiva effekter för människor, samhällsekonomin och den levande landsbygden. God samexistens mellan djurhållning och bebyggd miljö går att åstadkomma.

- Planering av bebyggelse invid hästanläggningar görs utifrån den enskilda platsens förutsättningar och vägs mot möjligheten att utveckla hästnäringen och ridsporten.

## Grönstruktur

Grönstrukturen är det gröna nätverk av bland annat naturområden, parker, trädgårdar och bostadsgårdar som finns i och runt tätorterna. Grönstrukturen renar luft och vatten och ger förutsättningar för ett gott lokalklimat, biologisk mångfald och fungerande ekosystem. Grönstrukturen skapar även förutsättningar för möten mellan människor och ger plats för friluftsliv, lek, promenader och fysisk aktivitet.

### Naturen runt hörnet

Haninge kommun kännetecknas av att det alltid är nära till natur, skärgård och hav. Hit kommer besökare från hela regionen för att ta del av friluftsliv och naturupplevelser. Naturen i Haninge erbjuder stora barrskogsområden, odlingslandskap, lövskogar och skärgård. Här finns större skogsområden med mycket äldre skog och därmed en rik biologisk mångfald. Hällmarkstallskog är en skogstyp som är ovanlig i ett internationellt perspektiv men karaktäristisk för stora delar av Haninges skogsbygd. På vissa sträckor, exempelvis vid Häringe och på Gälö, växer ädellövskogar med framförallt ek.

Även skärgårdsöarna är skogsklädda, oftast med barrskog, men på öar med mer näringsrik jordmån växer frodiga lövskogar. På Utö och Ornö finns exempelvis större områden med ädellövskog. Längre ut i kustbandet avtar vegetationen och längst ut i ytterskärgården består öarna mestadels av klippor och skär.

Vi vill att alla människor på ett enkelt sätt ska kunna ta sig ut och vistas i naturen. Människor söker olika upplevelser i naturen och det är därför viktigt att det finns markerade vandringsleder, rastplatser och motionsspår samtidigt som det finns naturområden som ger möjlighet att uppleva skogskänsla, tystnad och orördhet. Det är även angeläget att mark för camping finns i nära anslutning till naturen och att dessa helst också kan nås med kollektivtrafik.





Rapporten "Ekologiska landskapssamband" framtagen av Calluna AB 2014 identifierar svaga, speciellt viktiga samt fungerande ekologiska landskapssamband på lokal nivå i Haninge kommun.

**En sammanhållen bebyggelse i närheten av pendeltågsstationerna innebär att större sammanhängande grönområden (skogs- och jordbruksmark kan bevaras. Dock tas viss mark i anspråk som kan innebära negativa konsekvenser för den kommunala, och till viss del även regionala, gröstrukturen.**

(Hållbarhetsbedömning, s 27



## Tyresta

Tyresta nationalpark är tillsammans med Tyresta naturreservat ett av de största orörda skogsområdena i Sverige nedanför fjälltrakterna. Tyresta blev nationalpark 1993 och bjuder på en unik urskog, klara skogssjöar och ett stort antal ovanliga växter och djur. Naturreservatet runt nationalparken fungerar som en buffertzona mot ny bebyggelse. Totalt är området nästan tre mil i omkrets. För att möjliggöra för besökare att snabbt och effektivt nå den tysta och orörda naturen i nationalparken kan en ny alternativ entré till Tyresta utredas vidare.

- Alla anläggningar för besökare i kommunens naturreservat och värdefulla naturområden, som vägvisning, ledmarkeringar, rastplatser, parkeringsplatser m.fl., ska ha god standard.

## Ekologiska landskapssamband

Hur grönområden hänger ihop är många gånger lika viktigt som vilka naturvärden som finns i de olika områdena. Förlust och fragmentering av livsmiljöer är ett av de främsta hoten mot biologisk mångfald, såväl i Sverige som internationellt. Betydelsen av sammanhängande, ekologiskt funktionella landskap slås fast i EU:s biodiversitetsstrategi till 2020, som nu implementerats i Sverige. I stadsmiljöer eller urbaniserade regioner accentueras fragmenteringsproblematiken. Om livsmiljöernas kvalitet försämras så ökar avstånden mellan artpopulationer och risken för ett utdöende av en hel population ökar. Avgörande för att upprätthålla grundläggande ekologiska processer i fragmenterade landskap är att det finns tillräcklig mängd livsmiljö, en grön infrastruktur, så att arter kan förflytta sig mellan livsmiljöer där de kan reproducera sig.<sup>16</sup>

- Viktiga ekologiska landskapssamband beaktas vid planläggning.

## Biologisk mångfald och skydd av värdefull natur

Haninge har en varierad och förhållandevis sammanhängande natur med en rik biologisk mångfald, speciellt knuten till skogslandskapet, skärgården och odlingslandskapet. För att denna mångfald ska bevaras för kommande generationer behöver vi särskilt värna områden med höga naturvärden. Utöver att skydda de mest vär-

defulla naturområdena behöver vi se till att dessa har förbindelse med varandra via gröna stråk för att deras värden ska bestå. Detta kan exempelvis ske genom att bevara viktiga spridningskorridorer genom bebyggelsen eller att låta den omgivande naturen vara med och inspirera till växtval i parker och gaturum för att stärka dessas funktion som spridningssamband.

Exempel på skyddsvärda områden som bör utredas för olika typer av skydd är Högstaskogen, Norrbyskogen och skogarna runt Hemfosa-Träsksjön.

Kommunens arbete med att skydda värdefull natur ska i första hand utgå ifrån Naturkatalogens sammanhängande områden med höga naturvärden samt områden utpekade som svaga samband i rapporten Ekologiska landskapssamband.

- Kulturlandskapets och skogsmarkens värden bevaras och utvecklas med avseende på natur, kulturmiljö och friluftsliv.
- Naturmark med betydelse för biologisk mångfald skyddas så att åtgärder som skadar deras värden undviks.
- Vid bebyggelse- och trafikutveckling, skötsel av park- och naturmark och vid restaurering eller nyanläggande av parkmark tillvaratas möjligheten att bidra till kommunens biologiska mångfald.

## Ekologiskt särskilt känsliga områden (ESKO)

Enligt miljöbalken ska varje kommun definiera de områden som är ekologiskt särskilt känsliga, så kallade ESKO-områden. Att ett område är ekologiskt särskilt känsligt definieras av att dess ekosystem lätt förändras negativt vid störning. Sällsynta djur eller växter inom ett område fungerar ofta som indikator på att området är särskilt ekologiskt känsligt.

- De ekologiskt särskilt känsliga områdena (ESKO-områden) beaktas så att åtgärder som skadar områdets specifika känslighet undviks.

<sup>16</sup> Rapport: "Ekologiska landskapssamband i Haninge" Calluna AB 2014



## Ekologisk kompensation

Ekologiska kompensationsåtgärder ska vidtas i de fall värdefulla naturområden eller vattenmiljöer tas i anspråk för exploatering. Syftet är att säkerställa tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden samtidigt som kommunens tätorter förtätas. Exploatering av orörda grönområden ska i första hand undvikas genom att exploatering sker i centrala delar, på redan exploaterad mark och genom en hög exploateringsgrad. Kompensationsåtgärder blir aktuella först när alla andra åtgärder för att förhindra, minimera eller balansera skadan på naturvärdet har tillvaratagits.

- Ekologisk kompensation används om värdefulla naturområden tas i anspråk vid exploatering.

## Gröna kilar

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFS, har en regional grönstruktur identifierats som är uppbyggd kring ett antal så kallade gröna kilar. Det finns sammanlagt tio gröna kilar i Stockholms län varav två stycken, Hanvedenkilen och Tyrestakilen, sträcker sig genom Haninge kommun.

Haninges gröna kilar och stora opåverkade områden är en viktig tillgång för invånare och besökare och har stor betydelse för möjligheten till friluftsliv och rekreation. Den goda tillgången till grönområden gör kommunens bostadsorter attraktiva. De gröna kilar har också stor ekologisk betydelse som hemvist och spridningskorridorer för både växter och djur. Kilar sträcker sig över kommungränserna och förvaltas och utvecklas därför med fördel i samverkan mellan kommunerna. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2010, anger att de gröna kilar ska bevaras, utvecklas och göras tillgängliga för invånarna.

Grönområdet söder om Brandbergen är ett så kallat svagt grönt samband och har stor betydelse för rekreation samtidigt som det bidrar till bevarad biologisk mångfald genom att bland annat ge förutsättningar för arter knutna till gammal skog att sprida sig mellan Tyresta och Hanveden. Delar av grönområdet har höga eller mycket höga naturvärden vilket redovisas i Haninges naturkatalog<sup>17</sup>. Skogsstyrelsen har identifierat ett antal nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt inom området.

<sup>17</sup> Haninge kommuns Naturkatalog, bilaga till Naturvårdsplanen..

Större mark- och vattenområden som inte alls, eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdets karaktär. Kommunen har ambitionen att bilda fler naturreservat, se Naturvårdsplanen.

Ett stort opåverkat område är ett område större än 200 hektar. Större opåverkade områden i Haninge är Hanveden, skogarna kring Hemfosa-Träskjön samt Tyresta-Åva. Dessa områden är av stor betydelse för både naturvärden och det rörliga friluftslivet. Både Hanveden och Tyresta-Åva är också av riksintresse för friluftslivet och Tyresta-Åva-området är även av riksintresse för naturvärden. Skogsområdena runt Hemfosa-Träskjön räknas också som stora orörda områden även om både järnvägen och väg 73 skär rakt genom.

Stora delar av Haninges skärgård kan också betraktas som orörda och opåverkade.

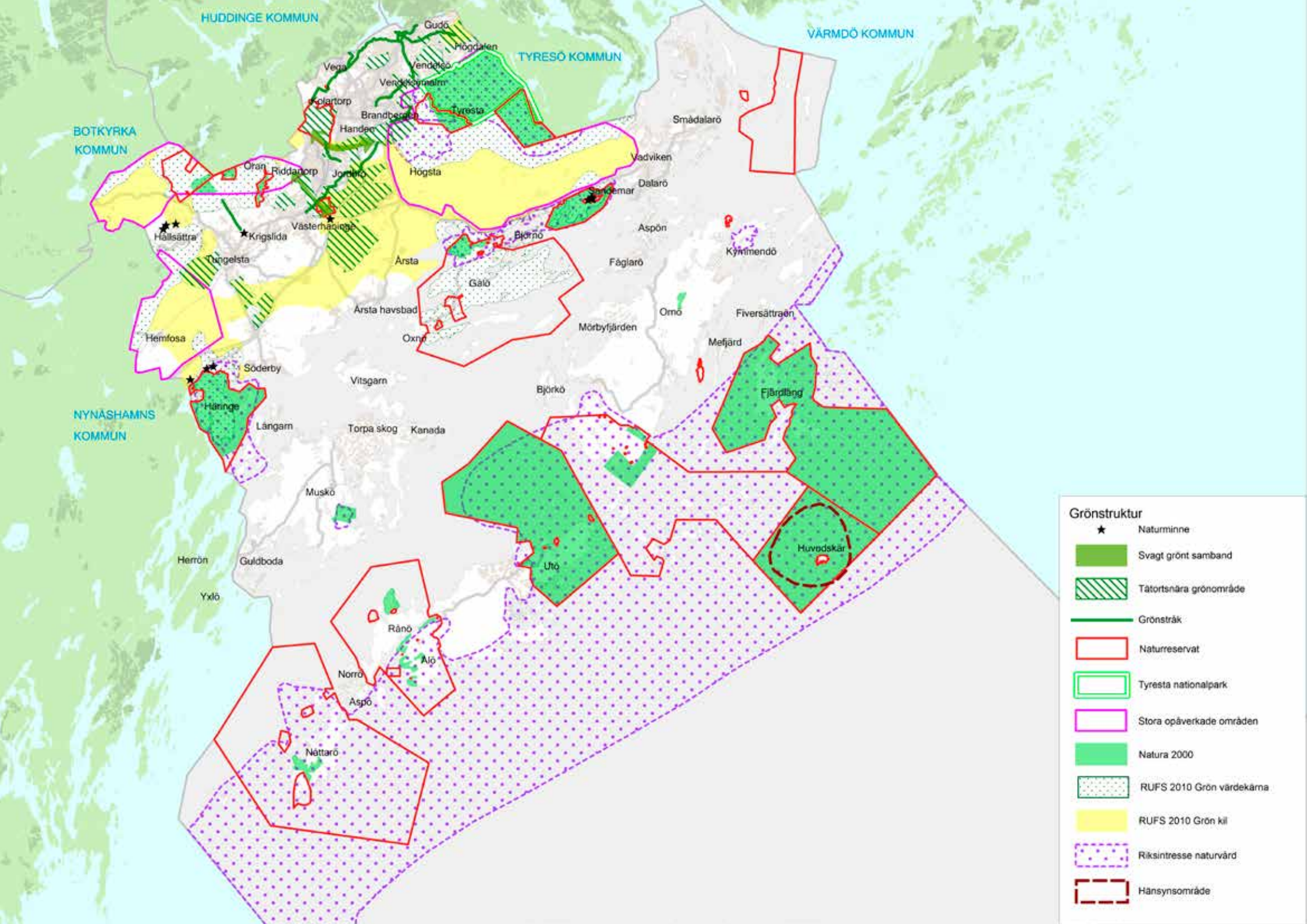
- De gröna kilar och andra stora opåverkade områden värnas, vilket även innebär att åtgärder som splittrar och skapar barriärer inom dem ska undvikas.

## Tysta områden

I Haninge finns det skogar där du kan vandra länge utan att höra några ljud från varken trafik eller verksamheter. Det är ovanligt i en storstadsregion som Stockholm och därför har Stockholms läns landsting identifierat sådana tysta områden som har särskilt höga värden för friluftslivet på grund av få eller inga onaturliga ljud. Alla områden med mindre än 45 dBA ljudpåverkan har angivits som tysta områden.

I Stockholms skärgård finns sedan 2008 två så kallade hänsynsområden/tysta områden varav det ena gäller skärgårdsområdet kring Huvudskär i Haninge kommun. I ett hänsynsområde ombeds alla att visa extra hänsyn genom att exempelvis inte köra snabbare än 5 knop, använda motor så lite som möjligt, inte åka vattenskoter samt att dämpa musik och prat. En framtida bullerartering av kommunen kommer att visa var dessa tysta områden finns.

- Tysta områden värnas och främjas.



HUDDINGE KOMMUN

VÄRMDÖ KOMMUN

TYRESÖ KOMMUN

BOTKYRKA  
KOMMUN

NYNÄSHAMNS  
KOMMUN

**Grönstruktur**

- ★ Naturminne
- Svagt grönt samband
- Tätortsnära grönområde
- Grönstråk
- Naturreservat
- Tyresta nationalpark
- Stora opåverkade områden
- Natura 2000
- RUFSS 2010 Grön värde kärna
- RUFSS 2010 Grön kil
- Riksinträsse naturvård
- Hänsyns område

## Blåstruktur

Blåstrukturen består av sjöar, vattendrag, hav och grundvatten. Vissa delar, som grundvattenmagasin, är inte synliga men har en viktig roll i det hydrologiska kretsloppet, för vattenkvaliteten och för samhällets möjlighet att tillgodogöra sig resursen.

### Vattenförekomster

EU:s ramdirektiv för vatten, ofta kallat vattendirektivet, har antagits som svensk lag. Direktivet ger ett gemensamt regelverk och en helhetssyn på hur EU:s vattentillgångar ska uppnå god kvalitet. För ett antal sjöar, vattendrag, kustområden och grundvatten, formellt benämnda vattenförekomster, har man fastställt miljökvalitetsnormer. Direktivet anger att god kemisk och ekologisk status ska ha uppnåtts senast 2021 för ytvatten. För grundvattenförekomster anges att god kemisk och kvantitativ status ska uppnås. I vattenförekomster där detta inte är möjligt kan tidgränsen förlängas till 2027.

### Sjöar och vattendrag

I Haninge finns 26 utpekade ytvattenförekomster. Av dessa är sex sjöar, fem vattendrag, tretton skärgårdsområden och två utsjöområden. Generellt sett har Haninges vatten en god kemisk status, kvicksilver undantaget. Den ekologiska statusen är en sammanslagen bedömning av en rad olika parametrar och generellt når kommunens ytvatten endast måttlig ekologisk status. Två av Haninges ytvattenförekomster uppnår både god ekologisk och kemisk status.

Drevviken, som vi delar med tre andra kommuner, tar emot stora volymer dagvatten från vägar och bebyggda områden inom hela sitt avrinningsområde. Från Haninge tar Drevviken emot dagvatten både från Brandbergen/Norrby gärde samt från Vegaområdet. Haninge belastar även sjön med näringsämnen från enskilda avlopp.

För att uppnå god status behöver halterna av näringsämnen halveras och mängden partiklar minskas kraftigt. Balansen mellan växt- och djurplankton samt balansen mellan olika fiskarter behöver förbättras. Vid fritidsfiske tas oftast endast rovfiskar som gös, abborre och gädda vilket resulterar i att andelen bytesfiskar ökar. Detta i sin tur påverkar sammansättningen av djurplankton och växtplankton på ett negativt sätt. Utsättning av rovfisk, både i Drevviken och i kustvatten och vattendrag, gynnar därför den naturliga balansen.

Vid fortsatt exploatering i Drevvikens avrinningsområde behöver planeringen av dagvattenåtgärder komma in i planprocessen i ett tidigt skede och att stor hänsyn tas till behovet att rena dagvattnet. Dagvattenåtgärder innebär både flödesdämpande och näringsreducerande åtgärder. Tyresåns sjösystem, där Drevviken samlar ihop flödena från hela avrinningsområdet, har ett åtgärdsprogram gemensamt för alla kommunerna i systemet. I programmet föreslås ett stort antal åtgärder som syftar till att uppnå vattendirektivets mål.

Vitsån och Rocklösaån belastas både av näringsämnen från jordbruksmark, enskilda avlopp och från Fors reningsverk. Husbyån belastas av föroreningar både från vägar och från olika verksamhetsområden. Båda åarna mynnar ut i Hårsfjärden och är även viktiga reproduktionsplatser för havsöring. Vid exploatering i avrinningsområdena för dessa åar måste minskning av halterna av näringsämnen och partiklar få hög prioritet. Dessutom måste dagvattenåtgärder vidtas för att dämpa höga vattenflöden.

Haninge har ett antal sjöar och vattendrag, benämnda övrigt vatten, som har god kvalitet och höga naturvärden. Dessa ligger ofta i början av de tillflöden som når de olika vattenförekomsterna. Det är viktigt att dessa sjöar och vattendrag inte försämras och exploatering av dessa områden bör undvikas. Så länge källflödena i ett vattensystem är friska så förmår även kraftigt förorenade vatten nerströms att självläka om föroreningskällorna elimineras.

### Grundvatten

Haninge kommun har 17 grundvattenförekomster varav 15 har god kemisk och kvantitativ status. Dessa är lokaliserade främst långt den åsbildning som löper genom kommunen i nord-sydlig riktning. Endast Sandemar och Dalarö uppvisar tecken på påverkan men inte i oroväckande omfattning. Haninge har relativt goda grundvattentillgångar som är en mycket viktig reserv om ordinarie vattenleveranser skulle förhindras. Flera av de grundvattenförekomster som används som reservvattentäkter har fått skyddsföreskrifter men ett antal andra, som i nuläget inte ligger i exploateringsområdet, behöver få utökat skydd för att långsiktigt säkra vårt dricksvatten. Mycket grundvatten rinner ut i sjöar och vattendrag och grundvatten av god kvalitet underlättar för förorenade vatten att återhämta sig då föroreningskällorna eliminerats.

## Stränder och strandskydd

Strandskyddet finns för att säkerställa allmänhetens tillträde till stränder och kustområden och även för att skydda känsliga djur- och växtarter och områden med höga naturvärden. I Stockholmsområdet är exploateringsstrycket mycket högt och Länsstyrelsen har därför beslutat att stora delar av Haninges kustområden ska ha utökad strandskydd från det generella strandskyddet på 100 m utökat till 300 meter från strandlinjen. Även vissa grunda vattenområden, som Sandemar, kan omfattas av det utökade strandskyddet. Många stränder är viktiga för rekreation och fiske men även som lek- och uppväxtområden för många fiskarter. I vissa fall kan det vara aktuellt att pröva om dispens kan medges från strandskyddet. För att detta ska göras korrekt och enhetligt har Stadsbyggnadsnämnden tagit fram en vägledning för Haninge kommuns prövning av strandskyddsdispenser<sup>18</sup>.

Ett sätt att stärka tillgången till naturnära rekreation är att öka tillgängligheten till några av våra stränder och badplatser. Utmed Rudan i Handen och Drevviken i Vendelsö är det exempelvis lämpligt att bygga strandpromenader och gångstråk som är tillgängliga för alla, oavsett kön, ålder och funktionsförmåga.

- Stränder tillgängliggörs med strandpromenader och gångstråk som är lätta att nå för alla, oavsett kön, ålder och funktionsförmåga.

## Vattenbruk

I Haninge finns endast ett fåtal vattenbruk, främst odling av regnbågsforell och kräfta. På grund av den generellt höga näringsbelastningen i Östersjön kommer troligen inga nya öppna kassodlingar i skärgården att få tillstånd. Den enda möjligheten för kommunen att få en ökad lokal fiskproduktion blir att underlätta för recirkulerande eller slutna landbaserade odlingar att etablera sig. Eftersom dessa bör förläggas nära god tillgång på vatten, avlopp, energi och vägar bör lämpliga platser finnas med i kommunens planer för näringslivets expansion.

## Havet

Haninges kustvatten och havsområden utgör ca 80 procent av kommunens totala yta. Östersjön har generellt en mycket hög be-

lastning av näringsämnen och föroreningar. Ett alltför oreglerat fiske har även lett till att den ekologiska balansen är rubbad. Haninge bidrar med ytterligare belastning genom olika dagvattenflöden, reningsverk samt ett stort antal enskilda avlopp. Detta medför att ingen vattenförekomst i våra kustvatten når god status. Det finns dock ett antal åtgärder som kan förbättra situationen. Haninges pågående arbete med att inspektera enskilda avlopp visar på en stor förbättringspotential<sup>19</sup>. Ändrade jordbruksrutiner och djurhållning samt en satsning på att åtgärda föroreningar i dagvattenflöden i samband med exploatering kan ha stor effekt. Eftersom vattenförekomsterna närmast kusten främst påverkas av flöden från land finns stora möjligheter att skapa lokala förbättringar. Återskapande av naturliga våtmarker, både uppströms och i kustbandet, binder mycket näringsämnen och bidrar samtidigt till att skapa goda miljöer för fisk och fågel. Utsättning av fisk samt skapande av lekplatser för olika fiskarter gynnar den ekologiska balansen och ökar samtidigt förutsättningarna för ett bra fritidsfiske.

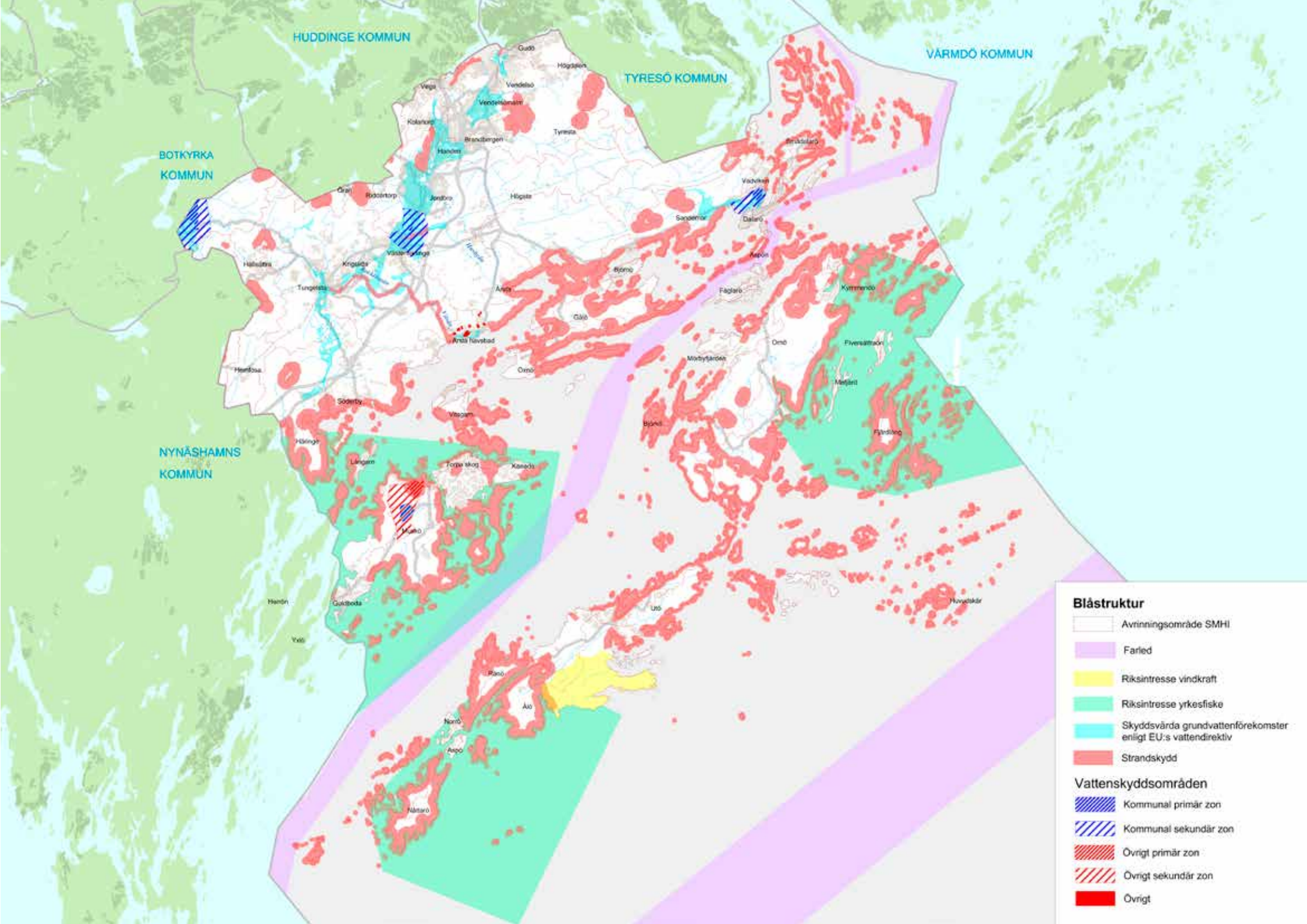
Intresset för att utveckla och nyttja havet som en resurs för fler arbetstillfällen, ökad välfärd och livskvalitet ökar. Därmed ökar även anspråken på Sveriges havsområden. Sverige har en lång kuststräcka och förutsättningarna skiljer sig åt i olika delar. Östersjön har stora miljöutmaningar om god miljöstatus ska uppnås till år 2020. Regionens utvecklingsplan anger att den marina miljön generellt behöver förbättras.

Haninge kommuns yta sträcker sig ut till territorialgränsen, 12 sjömil från den så kallade baslinjen, det vill säga lågvattenlinjen utmed kusten enligt sjökort. I det öppna havsområdet utanför baslinjen finns flera intressen som kulturarv, friluftsliv och turism, både fritidsfiske och yrkesfiske, sjöfartsleder, försvaret och naturvård. Även energiutvinning som vindkraft och vågkraft skulle i framtiden kunna vara aktuella.

- Kommunen deltar i regionala åtgärder som syftar till ett hållbart nyttjande av havsområdet och som bidrar till att förbättra Östersjöns vattenkvalitet.
- Utveckla skydd av särskilt värdefull marin natur- och kulturmiljö.

<sup>18</sup> Vägledning för strandskyddsbedömning, Dnr SBN 27/2013. Antagen av Stadsbyggnadsnämnden, SBN 2011-05-25 § 78.

<sup>19</sup> Se rapport Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF



HUDDINGE KOMMUN

VÄRMDÖ KOMMUN

TYRESÖ KOMMUN

BOTKYRKA  
KOMMUN

NYNÄSHAMNS  
KOMMUN

**Blåstruktur**

- Avrinningsområde SMHI
- Farled
- Riksinteresse vindkraft
- Riksinteresse yrkesfiske
- Skyddsvärda grundvattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv
- Strandskydd

**Vattenskyddsområden**

- Kommunal primär zon
- Kommunal sekundär zon
- Övrigt primär zon
- Övrigt sekundär zon
- Övrigt

# Riksintressen

Bestämmelser om riksintressen finns i 3 och 4 kapitlet i Miljöbalken. De kan gälla för såväl områden som är skyddsvärda på grund av sina speciella natur- och kulturvärden som för områden som är av betydelse för ett speciellt användningsområde. Områdena kan även vara riksintressanta för totalförsvaret. Ett riksintresses värde eller betydelse får inte påtagligt skadas och det väger alltid tyngre än ett motstående lokalt allmänintresse. Områden av riksintresse ska prioriteras i den fysiska planeringen.

## Riksintressen 3 kap. Miljöbalken

### Yrkesfiske havsområdet, MB 3 kap. 5 §

Delar av Östersjön i närheten av Muskö, öster om Ornö, söder om Utö och omkring Nättarö berörs av riksintressen för yrkesfisket. Kommunens planering tar hänsyn till dessa fiskevatten så att de inte påverkas på ett betydande sätt.

### Naturvård, MB 3 kap. 6 §

I Haninge finns fem områden av riksintresse för naturvården; Tyresta – Åva, Stegsholm – Sandemar, Gullringekärret, Kymmendö och Arbottna. Dessa är kommunens mest värdefulla naturområden i ett nationellt perspektiv och visar landskapstyper, naturtyper och andra naturvärden som är karaktäristiska för landets olika naturgeografiska regioner. Kommunens planering tar hänsyn till dessa värden så att miljöerna inte påverkas på ett betydande sätt.

### Friluftsliv, MB 3 kap. 6 §

I Haninge finns fyra områden av riksintresse för friluftslivet varav det största är den del av Stockholms skärgårds yttre del med intressen som exempelvis båtsport, bad, fritidsfiske och cykling. Tyresta – Åva och Ågesta – Lida - Riksten. Kommunens planering tar hänsyn till dessa friluftsområden så att miljöerna inte påverkas på ett betydande sätt.

### Kulturmiljövård, MB 3 kap. 6 §

Haninge har åtta områden av riksintresse för kulturmiljövården; Österhaningebygden, Sandemar, Utö, Huvudskär, Sundby – Varnö, Dalarö – Jutholmen – Dalarö skans, Kymmendö och Älvsnabben. Dessa miljöer visar hur människan har nyttjat tillgängliga naturresurser och hur samhälle, näringsliv, sociala villkor, byggnadsskick och estetiska ideal har utvecklats. Kommunens planering tar hänsyn till dessa värden så att miljöerna inte påverkas på ett betydande sätt.

### Järnväg, MB 3 kap. 8 §

I Stockholms län är hela det statliga järnvägnätet med stationer, spårområden, depåer och godsterminaler av riksintresse. Järnvägen mellan Älvsjö och Nynäshamn kallas Nynäsbanan och är dubbelspårig mellan Älvsjö och Tungelsta. Utbyggnad av dubbelspår till Hemfosa pågår. Nynäsbanan är av interregional betydelse och trafikeras främst av pendeltåg, men även av godståg till Jordbro. Haninges tätortsband ligger längs Nynäsbanan och här planeras den största bebyggelseutvecklingen. Riksintresset beaktas i planeringen.

### Väg, MB 3 kap. 8 §

Väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn löper utmed hela kommunens tätortsband och utgör en förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Utmed motorvägen förespråkar kommunen placering av transportintensiva och yrkrävande företag i närhet till trafikplatserna. Mellan Handen och Brandbergen vill kommunen minska den barriäreffekt som väg 73 innebär och planerar därför för en ny övergång här.

Väg 259 utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Även den planerade sträckningen är av riksintresse. Kommunen tar hänsyn till riksintressena i sin planering.

### **Sjöfart, MB 3 kap. § 8**

Den allmänna farleden Dalaröleden på sträckan Örngrund – Kanholmsfjärden med farledsklass 1 är av riksintresse för sjöfarten. Kustrafiken på sträckan Kalmarsund - Svenska Björn med farledsklass 2 är också av riksintresse för sjöfarten. Kommunen tar hänsyn till riksintressena i sin planering.

### **Vindkraft, MB 3 kap. 8 §**

På sydöstra Utö finns ett riksintresse för vindkraft. Kommunen tar hänsyn till riksintresset i sin planering.

### **Energidistribution, MB 3 kap. 8 §**

Kraftledningsnätet i Stockholmsregionen består av stamnät, regionnät och lokalnät. Stamnätet är uppbyggt av ledningar och stationer för 400 kV och 220 kV och det förvaltas av Svenska Kraftnät. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att stamnätet för elförsörjning med 400 kV och 220 kV ledningar/kablar inklusive transformatorstationer är av riksintresse. Kommunen tar hänsyn till riksintresset i sin planering.

### **Totalförsvaret, MB 3 kap. 9 §**

Försvaret har anläggningar och verksamhet i Haninge som är av riksintresse. Mest känt är skjutfältet och hamnen vid Berga och på Muskö. Försvaret har dock även stora områden runt Utö med möjlighet till bland annat skjutövningar. Mellsten skjutfält vid Nåtärö och Stabbo skjutfält mellan Ornö och Utö är även två mindre områden utsedda till riksintresse för totalförsvaret. Utöver dessa finns även två riksintressen för sjöövningar utanför Muskö och Utö. Kommunen kontaktar Försvarsmakten i ett tidigt skede om ovan nämnda riksintressen kan komma att beröras av en plan. Utöver dessa områden är också hela Sveriges yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse.



Tyresta



## Riksintressen 4 kap. Miljöbalken

Riksintressen enligt Miljöbalkens 4 kapitel är områden som i sin helhet är av riksintresse och är utpekade med geografiska namn direkt i lagtexten. Nedan framgår hur de som berör Haninge (Kustområdet och skärgården samt Natura 2000-områden) ska tillgodoseas i den översiktliga planeringen.

### **Kustområdet och skärgården, MB 4 kap. 2,4 §**

Stockholms läns kustområde och skärgård sträcker sig från Arkösund och Oxelösund i söder till Singö, Öregrund och Forsmark i norr. Det utgör i sin helhet ett riksintresse som ett av Sveriges mest värdefulla landskap med stora natur- och kulturvärden och med betydelse för friluftsliv och turism. Turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid bedömning av exploatering eller andra ingrepp i miljön. Haninge kust och skärgård sträcker sig från Ängsön, Gränö och Kalvholmen i norr till Nättarö och Mällsten i söder.

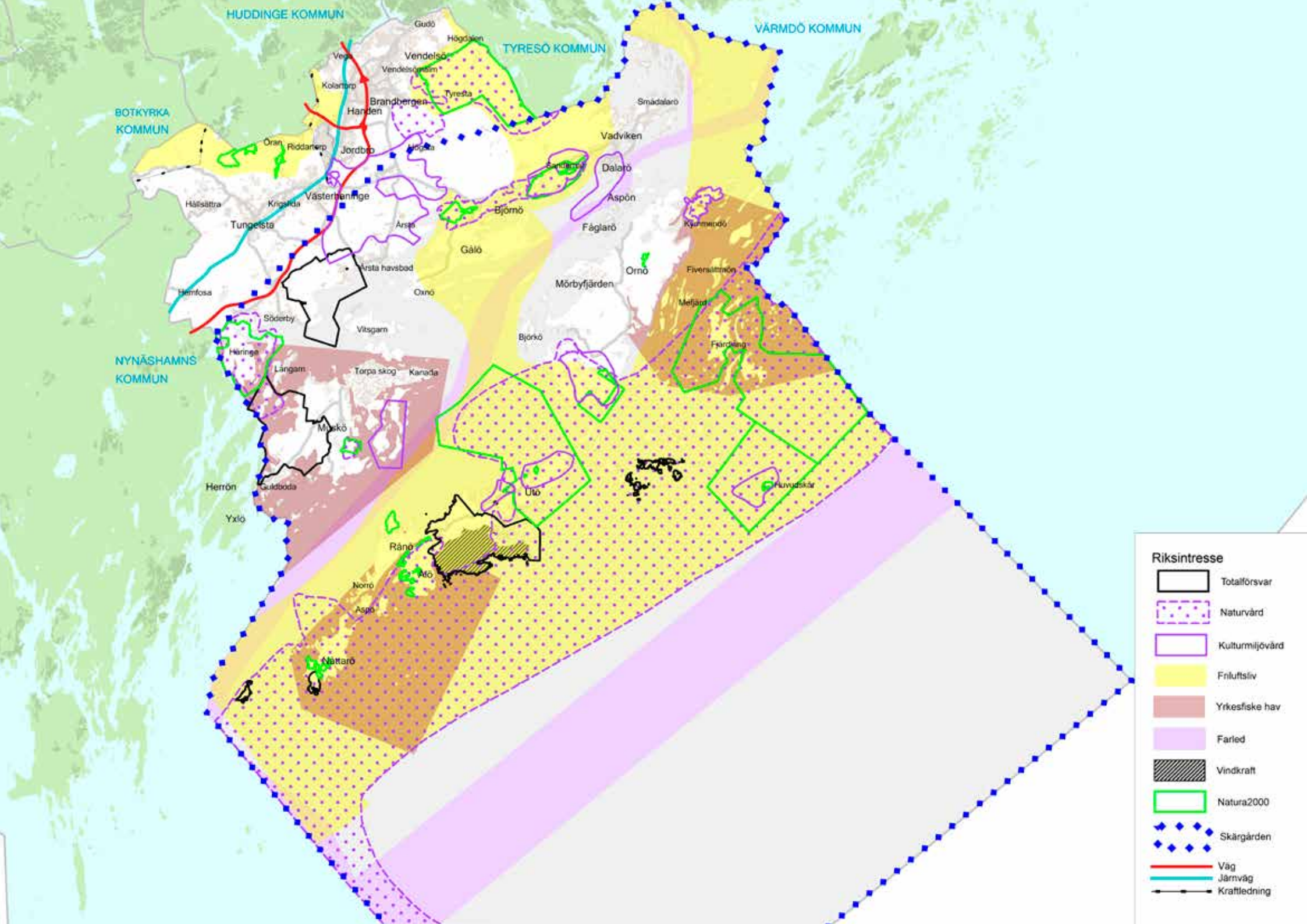
Bestämmelserna i 4 kap 4 § MB är särskilt inriktade på att begränsa exploateringen för fritidshusbebyggelse. Exploatering och andra ingrepp i miljön gör endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas befintliga värden. Fritidsbebyggelse tillförs endast i form av komplettering till befintlig bebyggelse. Bestämmelserna utgör inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

### **Natura 2000, MB 4 kap. 8 §**

Natura 2000 är EU:s nätverk av värdefulla naturområden. Syftet är att värna om naturtyper och arter som EU-länderna har kommit överens om är av gemensamt intresse. Till varje Natura 2000 område tas en bevarandeplan fram, som bland annat beskriver områdets värden. Det är länsstyrelserna som föreslår områdena och EU som fattar beslut.

I Haninge finns 15 stycken Natura 2000-områden, sex stycken på fastlandet och nio stycken i skärgården. Kommunens planering tar hänsyn till dessa värden så att miljöerna inte påverkas på ett betydande sätt. På fastlandet finns Tyresta – Åva, Sandemar, Stegsholm (Gälö), Riddartorpssmossen, Hanveden och Häringe – Hammersta. I skärgården finns Ytteräng (Muskö), Södra Nättarö, Ålö, Rånö - Ängsholmen, Utö, Varnöfladen (Ornö), Öster Ladängen (Ornö), Fjärdlång och Huvudskär.





- Riksdalen**
-  Totalförsvär
  -  Naturvård
  -  Kulturmiljövård
  -  Frluftsliv
  -  Yrkesfiske hav
  -  Farled
  -  Vindkraft
  -  Natura2000
  -  Skärgården
  -  Väg
  -  Järnväg
  -  Kraftledning

# Hållbarhetsbedömning



*Hållbarhetsbedömningen finns i sin helhet i ett separat dokument. Den beskriver de konsekvenser för ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter av hållbarhet som förslagen i Översiktsplan 2030 förväntas kunna ge upphov till.*

En översiktsplan är, enligt miljöbalken, en plan som kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning ska därför genomföras för översiktsplanen och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. Syftet med miljöbedömningen är enligt miljöbalken att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Haninge kommun har valt att utvidga miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning där, utöver ekologiska/miljömässiga, även sociala och ekonomiska aspekter konsekvensbedöms. Hållbarhetsbedömningen uppfyller miljöbalkens krav på miljökonsekvensbeskrivningar. Hållbarhetsbedömningen har genomförts stegvis och skett integrerat och parallellt med översiktsplanarbetet.

Syftet med hållbarhetsbedömningen är att i stora drag beskriva de ekologiska/miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser som översiktsplanen förväntas ge upphov till. Fokus ligger på att diskutera huruvida översiktsplanen medverkar till att en önskvärd framtid, ur ett hållbarhetsperspektiv, nås. Detta så att kommunens planering verkar i en hållbar riktning.

Hållbarhetsbedömningen finns i sin helhet i ett separat dokument. Den beskriver de konsekvenser för ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter av hållbarhet som förslagen i Översiktsplan 2030 förväntas kunna ge upphov till.

## Avgränsning och alternativ

Hållbarhetsbedömningens avgränsning har arbetats fram tillsammans med Haninge kommuns tjänstemän och behandlar tre olika dimensioner av hållbarhet; den ekologiska/miljömässiga, den sociala och den ekonomiska dimensionen. Konsekvenserna beskrivs på en övergripande nivå med fokus på Haninge kommun men även för grannkommuner och Stockholmsregionen i ett mer regionalt perspektiv. Konsekvenserna beskrivs i huvudsak för år 2030.

Konsekvenserna beskrivs dels för planförslaget, d.v.s. ÖP 2030, men även för ett nollalternativ (vad händer om planförslaget inte antas och realiseras) och ett scenario Låg. Nollalternativet innebär att befintlig översiktsplan från 2004 även i fortsättningen är gällande, vilket i många delar liknar ÖP 2030. Scenario Låg innebär att kommunens nya översiktsplan antas men att olika omvärlds- och marknadsfaktorer gjort så att kommunens tillväxt avtar med en lägre befolkningsutveckling och ett avtagande bostadsbyggande.

## Arbetet med hållbarhetsbedömningen

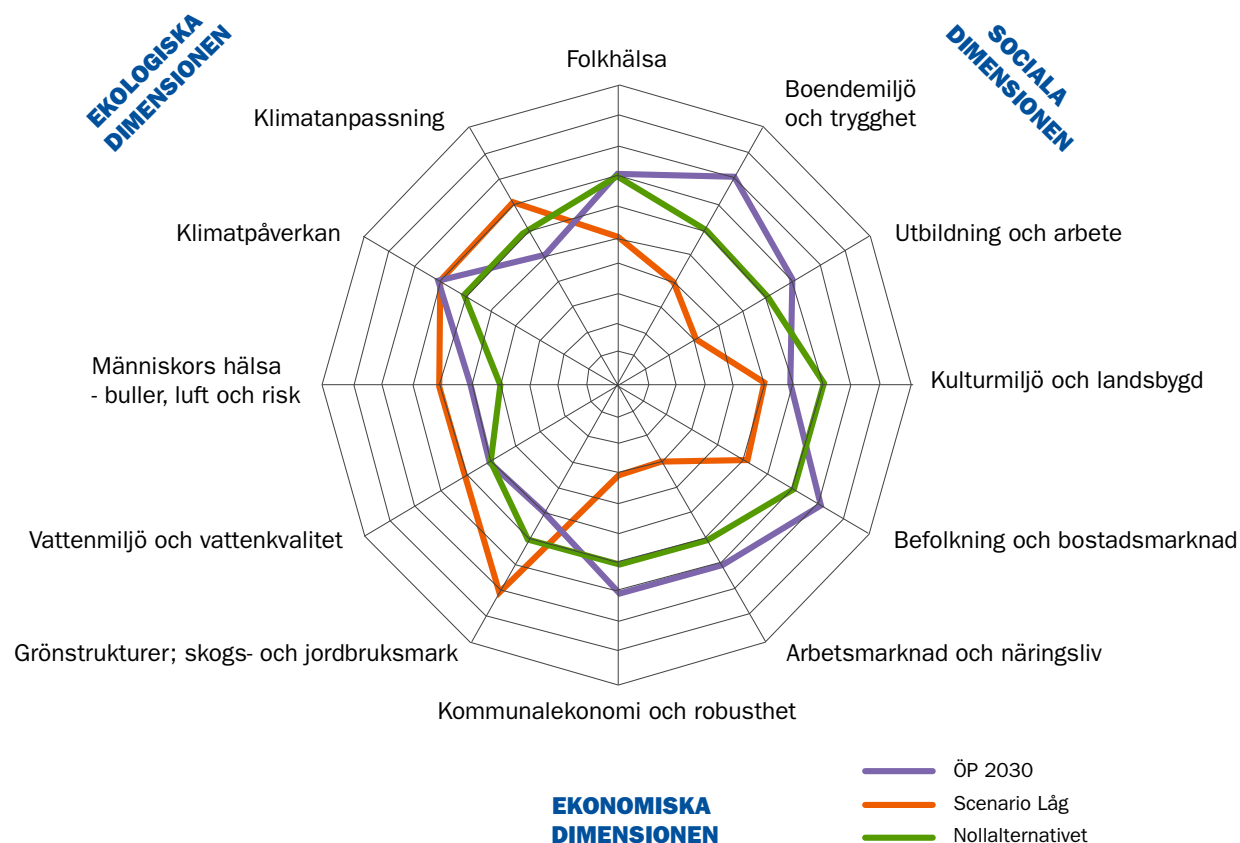
Hållbarhetsbedömningen har genomförts stegvis och skett integrerat och parallellt med översiktsplanarbetet. I ett första steg gjordes en avgränsning av hållbarhetsbedömningen tillsammans med de tre arbetsgrupper (ekologisk/miljömässig, social och ekonomiskt) som redan fanns inom översiktsplanarbetet. Tillsammans med kommunens tjänstemän diskuterades och definierades vad hållbarhet är för Haninge kommun. För varje definition på hållbarhet diskuterades ett antal utvärderingskriterier som hållbarhetsbedömningen sedan har utgått från i bedömningarna om översiktsplanen ger förutsättningar för hållbar utveckling. Samrådsmöte om avgränsningen hölls med Länsstyrelsen i Stockholms län den 4 mars 2014. Som en del av den integrerade processen/arbetssättet, genomfördes en workshop i form av en SWOT-analys tillsammans med kommunens tre arbetsgrupper. Efter arbetet med avgränsningen inleddes arbetet med konsekvensbedömningarna. Konsekvensbedömningarna har gjorts i ett antal steg parallellt med framtagandet av översiktsplanen och bedömningar och slutsatser har granskats av kommunens olika projektgrupper. Konsulterna som ansvarat för hållbarhetsbedömningen har granskat utkast till texter och riktlinjer i översiktsplanen, för att få en integrerad plan- och konsekvensbedömningsprocess.

## Bidrar översiktsplanen till hållbar utveckling?

Översiktsplanens (inklusive scenario Låg och nollalternativet) möjligheter att i ett lokalt perspektiv bidra till en hållbar utveckling har utvärderats med hjälp av ett värderosdiagram. I värderosen beskrivs hur hållbara de olika alternativen/scenariona är. Cirkelns mitt representerar ett sämsta tänkbara utslag, medan cirkelns yterkant representerar bästa tänkbara. Genom att både ÖP2030, scenario Låg och nollalternativet utvärderas ger rosen en bild av hur de står i förhållande till varandra och till hållbarhet. Värderosen ska betraktas som en bedömning av möjligheterna att nå hållbar utveckling och inte som ett absolut värde på hållbarhet. Möjligheten att nå en hållbar utveckling är dock i allra högsta grad beroende av vad som sker i efterföljande planering och inom respektive aspekt av hållbarhet har sammanvägda bedömningar av ett flertal variabler gjorts, varför värderosen ska förstås och tolkas tillsammans med bedömningar i text.

### Ekologisk/miljömässig hållbarhet

När det gäller den ekologiska/miljömässiga dimensionen av hållbarhet bedöms scenario Låg vara mest fördelaktig. Detta beror huvudsakligen på att scenariot innebär lägst exploatering och befolkningsökning vilket i sin tur medför att både större grönområden och spridningssamband samt mindre närnatur och grönytor kan bevaras i högre grad. Scenario Låg bedöms också medföra en lägre andel hårdgjorda ytor vilket medför att en mindre mängd förorenat dagvatten behöver omhändertas och att en mindre mängd föroreningar riskerar att påverka kommunens vattenmiljö negativt. Utöver detta bedöms lägre antal människor utsättas för buller och höga luftföroreningshalter i och med att det inte byggs lika mycket och lika tätt som i ÖP 2030 och nollalternativet. Både ÖP 2030 och nollalternativet bygger i stor grad på förtätning i redan exploaterade områden vilket också innebär att större mer sammanhängande grönområden samt spridningssamband kan bevaras. Detta är av stor vikt för växter och djur och för att kunna vara motståndskraftigt i ett förändrat klimat där grönska har många



Värderos för ÖP 2030, scenario Låg samt nollalternativet.

viktiga funktioner, till exempel för att omhänderta vatten, rena luft och erbjuda skugga. ÖP 2030 och nollalternativet tar dock viss oexploaterad mark i anspråk och risken är större att närnatur och mindre grönytor inne i bebyggelseområden tas i anspråk i jämförelse med scenario Låg. Det är viktigt att i dessa alternativ säkerställa och utveckla grönytor för närrekreation och vardagsmotion. I det fortsatta arbetet är det även viktigt att utformning och placering av ny bebyggelse i närheten av viktiga gröna spridningssamband studeras vidare.

För ÖP 2030 och nollalternativet behöver frågorna kring dagvattenhantering lokalt studeras vidare, framförallt i Handen och i övriga större förtättningsområden kring pendeltågsstationerna. Här är det viktigt att arbeta med att spara och utveckla grönytor inne i bebyggelsen och att arbeta med andra tekniska lösningar. Detta för att minska belastningen av förorenat dagvatten till recipienter. Detta är även viktigt ur ett klimatanpassningsperspektiv. ÖP 2030 och scenario Låg bedöms som likvärdiga när det gäller klimatpåverkan, även om de är kopplade till olika aspekter. I ÖP 2030 ökar t.ex. möjligheterna att använda sig av kollektivtrafik samt gång och cykel vilket kan minska bilbehovet och därigenom minska utsläpp av växthusgaser per capita. Befintlig infrastruktur kan också nyttjas i högre grad. ÖP 2030 innebär dock totalt sett ökade utsläpp av växthusgaser till följd av fler bilar samt uppvärmning och ökad energianvändning till alla nya hushåll. I scenario Låg bedöms befolkningstillväxten bli betydligt lägre vilket kan innebära en mindre ökning av bilåkandet och de totala utsläppen förväntas därmed bli lägre än i ÖP 2030. I nollalternativet bedöms bilberoendet bli större. Framtida tuffare energikrav, fler alternativa energikällor etc. kan dock innebära att utsläppen inte ökar i den takt som dagens exploateringar innebär.

Möjligheterna för klimatanpassning bedöms som något större i Scenario Låg och nollalternativet jämfört med ÖP 2030. Detta på grund av lägre täthet. I täta miljöer är risken större att grönområden, viktiga för samhällets robusthet mot ett förändrat klimat, tas i anspråk. Dock behöver det inte alltid vara en motsättning mellan dessa två variabler. I en tät stadsmiljö kan gröna tak och fasader samt genomsläppliga material i refuger och parkeringsytor m.m. användas. Detta är något som bör beaktas och som bör regleras i fortsatt detaljplanering.

## Social hållbarhet

Utifrån den sociala dimensionen av hållbarhet bedöms ÖP 2030 vara mest fördelaktigt, framförallt beroende på att ÖP 2030 skapar förutsättningar för korta avstånd mellan arbete, bostad och service som främjar gång och cykel, funktionsblandade och trygga utemiljöer samt förutsättningar för en tillgänglig och levande landsbygd samt kust och skärgård. Utöver detta skapas goda förutsättningar till valfrihet över sin boendesituation och det är möjligt att i stora delar av kommunen bo både stadsmässigt och naturnära i olika bostadstyper. Sammantaget bedöms ÖP 2030 motverka segregation. Korta avstånd och bättre sammanbundna stadsdelar innebär också att närheten och tillgängligheten till rekreation- och grönområden, kulturmiljöer, mötesplatser och möjligheten att uppleva parker, torg, aktiviteter och arkitektur ökar. Det skapar också bättre förutsättningar till att minska segregation mellan kommunens olika orter. Detta innebär att fler får tillgång till och att det blir enklare att uppleva natur- och kulturupplevelser och att skapa sociala relationer genom möten. Dock planeras i ÖP2030 ny bebyggelse i anslutning till eller inom riksintresseområden för kulturmiljön samt i områden som är mycket formlämningsrika, vilket är viktigt att ta hänsyn till i kommande planering. Nollalternativet liknar ÖP 2030 men genom något mer spridd bebyggelse skapas något lägre förutsättningar utanför Handen och de större pendeltågsstationerna för gång och cykel samt för trygga och säkra utemiljöer och mötesplatser. Nollalternativet bedöms också innebära ett något mindre varierat bostadsutbud, särskilt på landsbygd och kustnära. Beträffande kulturmiljöer innebär nollalternativet liknande konsekvenser som ÖP2030, den största skillnaden är att utredningsområdet i Årsta Havsbud uteblir och därmed även eventuell negativ påverkan på riksintressanta kulturmiljöer. Scenario Låg bedöms vara minst fördelaktigt utifrån den sociala dimensionen. Detta beror i hög grad på att scenariot innebär sämre förutsättningar för att gå och cykla samt mindre förutsättningar för ett varierat bostadsutbud. Risk finns att marknaden styr i alltför hög grad vilket kan leda till att främst resursstarka grupper gynnas. Längre avstånd och lägre täthet ger också sämre förutsättningar för trygga och attraktiva bostadsmiljöer. Scenario Låg bedöms kunna bidra till ökad segregation. Scenario Låg innebär dock mindre bebyggelse i anslutning och/eller inom värdefulla kulturmiljöer. Samtidigt kan satsningar på att tillgängliggöra kommunens kulturmiljöer, liksom ekonomiska satsningar på för en utveckling av landsbygden och skärgården utebli.

## Ekonomisk hållbarhet

Utifrån den ekonomiska dimensionen av hållbarhet bedöms ÖP 2030 vara mest fördelaktigt. Förutsättningar skapas för en positiv befolkningsutveckling med en relativt balanserad demografisk balans och valfrihet över sitt boende. Attraktiva bostadsområden skapas nära kollektivtrafik, service och natur. Förutsättningar skapas också för en varierad arbetsmarknad och ett diversifierat näringsliv när kollektivtrafiken utvecklas och mark för arbetsplatser skapas, vilket kan locka nya företag till kommunen. Ny mark tas delvis i anspråk vilket leder till vissa kostnader, utbyggnad sker dock huvudsakligen genom förtätning vilket är resurseffektivt. Allt detta leder till kommunala intäkter men också kostnader eftersom ökad befolkning ställer krav på utbildning, vård m.m. Nollalternativet liknar ÖP 2030 men bedöms medföra något lägre förutsättningar för en varierad arbetsmarknad och ett mångsidigt näringsliv p.g.a. lägre täthet och att områdena i anslutning till spårstationerna inte tas tillvara i lika hög grad som i ÖP 2030. Kommunens attraktivitet bedöms också som något lägre eftersom kollektivtrafiken inte är lika utvecklad. I och med den något mer spridda bebyggelsen kan nollalternativet också leda till något lägre demografisk balans och att kostnaderna för utbyggnad blir något högre i jämförelse med vid förtätning. Scenario Låg är minst gynnsam utifrån den ekonomiska dimensionen. Detta beror i huvudsak på att det generellt finns sämre grund för tillväxt. Satsningar på bostadsbyggnad, service och kollektivtrafik riskerar att utebli vilket kan påverka kommunens attraktivitet för både boende och företag. Därmed minskar också möjligheterna för en attraktiv arbetsmarknad och möjligheter till ett diversifierat näringsliv. Risk finns att marknaden styr i alltför hög grad vilket kan leda till att främst resursstarka grupper gynnas, vilket leder till sämre demografisk balans, spridd bebyggelse och med en majoritet av barnfamiljer och äldre i villor i attraktiva lägen. Scenario Låg bedöms inte vara lika robust som ÖP 2030 och nollalternativet.

## Slutsats

De olika aspekterna av hållbarhet är beroende av varandra, de hänger ihop och skapar tillsammans en helhet eller ett system. När dessa aspekter samverkar kan en hållbar utveckling nås. I helheten blir också rummet betydelsefullt. I rummet samordnas de ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna fysiskt till en helhet genom den bebyggda fysiska miljön.

Rumsligt bedöms ÖP 2030 och nollalternativet i lika hög grad hållbara med mark/naturresurser samt inneha en balans mellan olika markanvändning som också kan bidra till kommunens attraktivitet. Scenario Låg bedöms ha något lägre förutsättningar gällande dessa aspekter då marknaden riskerar att styra utvecklingen och markanvändningen i högre grad. Det alternativ som bedöms tillvarata möjligheterna för resande och tillgänglighet till viktiga målpunkter bäst, är ÖP 2030. Detta på grund av att kommunens pendeltågstationer utvecklas i hög grad med förtätning och funktionsblandning samt att kollektivtrafiken görs attraktivare och möjligheten att gå och/eller cykla ökar.

Hållbarhetsbedömningen och värderosen visar att ÖP 2030, nollalternativet och scenario Låg har olika stora möjligheter att bidra till en hållbar utveckling. Samtliga alternativ/scenarion har dock frågor som kommunen behöver arbeta vidare med i arbetet för en hållbar utveckling. ÖP 2030 och nollalternativet innebär liknande förutsättningar för att gå i en hållbar riktning men är mer eller mindre fördelaktiga ur olika dimensioner. Scenario Låg bedöms vara minst hållbar men däremot mer fördelaktig än både ÖP 2030 och nollalternativet om man enbart studerar den ekologiska dimensionen.

ÖP 2030 lever till stora delar upp till Haninges vision ”Ett attraktivt och hållbart Haninge”. Några viktiga punkter att ta med sig i efterföljande arbete har dock identifierats. Detta rör frågor gällande t.ex. god tillgång till närnatur, stora grönområden och vatten, varierade bostadsmiljöer och upplåtelseformer, utformning och placering av ny bebyggelse inom eller i anslutning till kulturhistoriskt värdefulla områden eller gröna viktiga spridningssamband samt säker dagvattenhantering.

# Fortsatt planering

## Översiktsplan, fördjupad översiktsplan och utvecklingsprogram

I översiktsplanen visar kommunen hur man vill att stad, land och skärgård ska utvecklas, var det kan och bör byggas, var det behövs nya vägar och cykelbanor och vilka områden, både mark och vatten, som bör sparas. I planen beskrivs också vilken hänsyn som bör tas till kulturhistoriska kvaliteter, naturvärden, risken för bullerstörningar och översvämningar. Hur kommunen tänker tillgodose riksintressen redovisas särskilt. Översiktsplanen täcker hela kommunens yta.

Ibland kan det finnas skäl att göra en mer detaljerad plan än översiktsplanen för vissa delar, till exempel för en tätort, kommunedel, kustområde eller annat avgränsat geografiskt område. Ofta sker detta en tid efter att översiktsplanen är antagen. När denna så kallade fördjupade översiktsplanen antas ersätter den översiktsplanen för den aktuella geografiska platsen.

Haninge kommun har löpande arbetat med fördjupningar av geografiskt avgränsade områden. Både med fördjupade översiktsplaner men även med fördjupningar som kallas utvecklingsprogram. Utvecklingsprogrammen följer gällande översiktsplans inriktning men beskriver inte bara utvecklingen, utan också ofta genomförandet, på en mer detaljerad nivå och används främst vid detaljplaneringen som en del av det inledande programarbetet. Det innebär att detaljplanearbetet kan effektiviseras och bättre harmoniseras med kringliggande områden i samma geografiska område.

De områden som har utvecklingsprogram har tidigare stått eller står nu inför en möjlig utveckling i större skala och kommunen har därför bedömt att det finns behov av ett helhetsgrepp som är mer detaljerat än vad den övergripande översiktsplanen kan ge.

Utvecklingsprogrammen fastställs av kommunfullmäktige, de liknar en fördjupad översiktsplan men följer inte samma samrådsprocess och har inte statusen att kunna ändra översiktsplanen. Utvecklingsprogrammen har ofta ett sakinnehåll som också skiljer sig från en översiktsplan, exempelvis kan utbudet samt innehåll och kvalitet rörande offentlig service behandlas. Kommunens löpande översiktliga planering följer inte bara översiktsplanen (och dess fördjupningar) utan i många fall även de konkreta förslag på utveckling som föreslås i utvecklingsprogrammen. Utvecklingsprogrammen följs årligen upp av kommunstyrelsen.

Nya fördjupade översiktsplaner kan vid behov komma att tas fram för både fastlandet och i skärgården.

## Utredningsbehov

I arbetet med att ta fram översiktsplanen har behovet av ytterligare utredningar och planeringsinsatser identifierats. Det har inte funnits möjlighet att ta fram dessa under översiktsplanarbetet.

- Kulturmiljöinventering
- Bullerkartering
- Trafikplan
- Grönstrukturplan
- Klimatanpassningsplan
- Planeringsunderlag för regional massbalans/masshantering och terminalplatser



# Underlag

Avfallsplan, 2011

Bostadssituationen i Haninge, 2015

Bredbandsutredning, Atellus, 2014

Cykelplan, 2010

Dagvattenstrategi, 2010

Detaljplaneprogram Norrby Dnr 2017:42, 2010

Ekologiska landskapssamband, Calluna AB, 2014

Exploateringsstudie för Haninge, Spacescape, 2014

Fördjupning av Klimat och sårbarhetsanalys, Structor med DHI som underkonsult, 2014

Handelsutredning, WSP, 2014

Klimat- och sårbarhetsanalys, IVL Svenska Miljöinstitutet, 2013

Kulturmiljöinventering – Muskö socken, 2016

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län, Stockholms länsstyrelse, 2014

Lätt och rätt för alla, 2013

Naturvårdsplan och naturkatalog

Parkstråksanalys, Tyréns, 2013

Strategi för ungas trygghet, hälsa och utveckling, 2011

Trafikstudie regionala stadskärnan, ÅF, 2014

Trafikstrategi för Haninge kommun

Trafiksäkerhetsprogrammet, 2010

Omvärldsanalys, 2014

Parkplan, handlingsplan för Haninges kommundelsparker

Parkstråksanalys Haninge, Tyréns, 2013

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, SLL, 2010

Rekommendationer för fysisk utformning längs vägar och järnvägar, inklusive rekommenderade skyddsavstånd, Stockholms länsstyrelse, 2000

Riskhänsyn vid planläggning av ny bebyggelse – människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods, Stockholms länsstyrelse, 2012

Vattenplan, 2012

VA-plan, 2015

VA-policy, 2013

Vindkraft i Haninge kommun, Norconsult, 2009

Vägledning för strandskyddsbedömning, 2011

Utvecklingsprogram för Brandbergen, Dalarö, Jordbro, Regionala stadskärnan, Tungelsta, Vendelsö och Västerhaninge.

Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn, Trafikverket, 2014





# Ordlista

## **Allmänna intressen**

Vid beslut om användningen av mark- och vattenområden ska alla kommuner redovisa hur hänsyn tas till de så kallade allmänna intressena. Som allmänt intresse räknas bland annat växter och djur, kulturlämningar, naturreservat, riksintressen, allmänna badplatser, framkomligheten för friluftslivet och farleder.

## **Barriäreffekt**

Avskärmande verkan av t.ex. en väg eller järnväg. Människor och djur upplever fysiskt eller psykiskt vägen som ett hinder att passera.

## **Baslinje**

Baslinjen är ett begrepp som används för att ange varifrån en stat, enligt reglerna i FN:s havsrättskonvention, beräknar sitt territorialhav och sin ekonomiska zon.

## **Bebyggelse struktur**

Den bebyggda miljöns fysiska mönster och sammansättning.

## **Befintlig bebyggelse**

Begreppet syftar till att det på platsen finns mark ianspråktagen för bebyggelse. Begreppet definieras inte av någon fastställd volym utan det kan vara allt ifrån ett enstaka hus till flera.

## **Besöksnäring**

Alla verksamheter som människor kommer i kontakt med när de turistar. Besöksnäring är såväl boenden, handel, museer som aktivitetsanläggningar med mera.

## **Bequerel**

Enhet för att mäta aktiviteten hos ett radioaktivt material.

## **Biobränsle**

Energiresurs som erhålls från någon typ av biomassa (material med biologiskt ursprung). Det kan vara i fast, flytande och gasform.

## **Biologisk mångfald**

Rikedom av arter, genetisk variation inom arter samt mångfalden av ekosystem.

## **Blåstruktur**

Sjöar, vattendrag, hav och grundvatten.

## **Bredband**

Tekniker för snabb datakommunikation, exempelvis för överföring av data, bild eller video över ett kommunikationsnät.

## **Bus Rapid Transit (BRT)**

Ett busstrafiksystem där man tagit tillvara på många av de lösningar man finner i spårtrafiksystem. Bussarna går t.ex. i allmänhet på separerade bussbanor vilket ger en hög medelhastighet och hög åkkomfort samtidigt med låg störningskänslighet och hög trafik-säkerhet.

## **Bq/l**

Förkortning av bequerel per liter.

## **dB**

Enhet för relativ ljudstyrka i förhållande till människans hörsel-förmåga.

## **Dagligvara**

Varor som i allmänhet köps ofta och förbrukas under en begränsad tid, exempelvis livsmedel (mat).

## **Dagvatten**

Dagvatten är vatten som tillfälligt rinner på marken. Oftast avses vatten från hårda ytor som hustak, vägar och parkeringsplatser. Det mesta dagvattnet är regn eller smältvatten från snö och is.

**Deponi**

Upplag för avfall.

**Detaljplan**

Juridiskt bindande plan som styr hur mark får användas och vilka byggnader eller anläggningar som får finnas där.

**Ekologi**

Vetenskapen om de levande varelsernas relationer till sin omvärld.

**Ekologisk kompensation**

Åtgärder som på något sätt kompenserar för förlorade eller skadade naturvärden genom att exempelvis nyskapa eller restaurera naturvärden i andra områden

**Ekosystem**

Allt levande och dess livsmiljö inom ett område.

**Ekosystemtjänster**

Tjänster som naturen tillhandahåller och som människan är direkt beroende av. Tjänsterna ger oss bland annat luft- och vattenrening, jordbildning, primärproduktion och naturupplevelser som kan påverka vår hälsa positivt.

**Erosion**

Nötning och skulptering av berggrund och jordtäcke genom rinnande vatten, vind, vågor eller glaciäris.

**Exploatering**

Ianspråkstagande av obebyggd mark eller annan naturresurs för bebyggelse eller anläggning.

**Exploateringstal**

Mått på bebyggelseområdets täthet.

**Externhandel**

Affärer och koncentration av affärer utanför kommunens eller kommundelarnas centrum.

**Farligt gods**

Ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, djur, miljö och egendom om de inte hanteras rätt.

**Fjärrvärme**

Värmesystem där olika bränslen som t.ex. olja, kol, gas, torv, flis eller hushållsavfall eldas i värmepannor. Vattnet hettas upp till hög temperatur och distribueras i ett kulvertsystem till de byggnader som ska värmas.

**Fordonsflotta**

Totalt antal fordon (exempelvis buss, bil och moped). Enligt svensk lag delas fordon in i motordrivet fordon, släpfordon, efterfordon, cyklar, sidvagnar, hästfordon och övriga fordon.

**Fysisk planering**

Beskriver hur mark- och vattenområden bör användas, var bebyggelse och infrastruktur ska ligga och hur den bör vara utformad. Plan- och bygglagen styr kommunernas fysiska planering. Det finns tre typer av kommunala fysiska planer: översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.

**Färdmedel**

Transportmedel. Exempelvis cykel, tåg, buss, bil, båt och flyg.

**Förnybara energikällor**

Energikällor som återbildas fortlöpande i samma takt som de används. Till förnybara energikällor räknas vattenkraft, vindkraft, solenergi, tidvattenenergi och vågenergi. Biobränslen, från exempelvis skogsbruket, räknas också som en förnybar energikälla så länge som tillväxten är lika stor som avverkningen. Till de förnybara energikällorna räknas även biogas, det vill säga gas som vi människor kan utvinna ur olika biologiska material, exempelvis från matrester.

**Förtätning**

Uppförande av nya byggnader i redan bebyggda områden vilket gör området tätare bebyggt.

### **Grundläggningsnivå**

Lägsta nivå för var ny bebyggelse kan lokaliseras med hänsyn till risk för översvämningar och stigande havsnivåer.

### **Grundvatten**

Vatten i den del av jorden eller berggrunden där hålrummen är helt vattenfyllda.

### **Grönstruktur**

Det nätverk av gröna områden som byggs upp av naturområden, parker, trädgårdar, bostadsgårdar och alléer.

### **Hydrologi**

Läran om vatten på Jordens landsområden.

### **Hållbart resande**

Transporter och resor som är effektiva, trafiksäkra och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. Mer konkret i första hand resande med hållbara färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik och att resor ibland inte behöver genomföras alls. I andra hand en effektivare bilanvändning i form av bilpooler eller samåkning och i viss mån resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon.

### **Hållbar utveckling**

Begreppet Hållbar utveckling introducerades 1981 av miljövetaren och författaren Lester Brown. Begreppet blev mer internationellt känt 1987 då FN:s världskommission för miljö och utveckling släppt rapporten "Vår gemensamma framtid", även kallad "Brundtlandrapporten". Kommissionen gjorde i rapporten definitionen "En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". Hållbar utveckling består av tre dimensioner, ekologisk, social och ekonomisk, som samspelar och stödjer varandra. Jordens resurser och kapacitet är grundläggande och den ekologiska dimensionen utgör alltså ramen inom vilken utvecklingen måste ske. Den sociala dimensionen är målet och den ekonomiska innehåller verktygen för att ta oss dit.

### **Infrastruktur**

Fysisk infrastruktur används för distribution av tjänster och resurser i ett samhälle. Vägar, tågspår, elnät, bredbandsfiber, vatten- och avloppsledningar är exempel på detta.

### **IT**

Informationsteknik. Samlingsbegrepp för de tekniska möjligheter som skapats genom framsteg inom datateknik och telekommunikation.

### **Kognitiv funktionsnedsättning**

Kognition handlar om de processer som sker i hjärnan då vi tar emot, bearbetar och förmedlar information. Orsaken till funktionsnedsättning är att hjärnan inte klarar av att samordna signaler och kan leda till svårigheter att utföra vardagliga aktiviteter. Exempelvis svårt att passa tider, svårt med ordning och reda, svårt att komma ihåg, svårt att vara delaktig i samhället.

### **Kollektivtrafik**

Passagerartrafik som är tillgängliga för allmänheten. De två vanligaste är buss och tåg men även taxi och flyg samt sjötrafik betraktas som kollektivtrafik.

Kollektivtrafik uppmuntras ofta ur klimat- och miljösynpunkt eftersom det ofta innebär att kollektivtrafikfordon ersätter flera bilar och andra fordon.

### **Kärnö**

Ett begrepp som definierats i Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård, vilken antogs av landstingsfullmäktige maj 2008. Det är öar utan vägförbindelse till fastlandet som har en grundläggande samhällsservice som skola och kollektivtrafikförsörjning året runt. Bastrafiken för skärgården mellan replipunkter och kärnöar ska möjliggöra dagliga arbets- och skolresor samt resor över dagen till och från kommunalscener. Kärnöarna fungerar som bytespunkter för kringliggande öar. I Haninge är Ornö och Utö kärnöar.

### **MB**

Miljöbalken. Lag med ursprung år 1999.

**Markanvändning**

Centralt begrepp inom fysisk planering som syftar till människans användning av jordytan för olika ändamål.

**Materialförsörjning**

För att bygga behövs byggnadsmaterial. En förutsättning för god samhällsbyggnad och samhällsutveckling är tillgång till ballast. Ballast används till vägar, järnvägar och betong. Exempelvis krossat bergmaterial, men även restprodukter från till exempel bygg- och anläggningsarbeten, så kallat entreprenadberg, kan användas som ballastmaterial. Allt större konkurrens om marken ställer höga krav på långsiktig planering med helhetsperspektiv och god resurshushållning.

**Miljö kvalitetsmål**

Beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är ekologisk hållbara på lång sikt. De 16 miljö kvalitetsmålen är antagna av riksdagen.

**Miljö kvalitetsnorm**

Av regeringen eller myndighet meddelade föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa och miljö eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljö.

**Mobility Management**

Mobility management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur.

**Nationalpark**

Område som fredats p.g.a. sina naturvärden eller sina kvaliteter för friluftsliv och turism.

**Naturreservat**

Område som skyddas med stöd av miljöbalken i syfte att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftsliv.

**Nyckelbiotop**

Nyckelbiotoper är skogsområden med mycket höga naturvärden. De har en nyckelroll för bevarandet av skogens hotade växter och djur.

**Närreklamationsområde**

Område för fritidsaktiviteter som utförs i närheten av bostadsområdet och inte under längre tid än en dag. Att jämföra med fjärrrekreation.

**PBL**

Plan- och bygglagen. Lag med ursprung år 1987.

**Planskild**

Korsning där vägarna är separerade i höjddled.

**Recipient**

Mottagare av restprodukt, t.ex. dagvatten som rinner ut i ett vattendrag.

**Rekreation**

Återhämtande av krafter genom vistelse i avkopplande miljö.

**Replipunkt**

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

### **Riksintresse**

Riksintressen är områden som har sådana speciella värden eller förutsättningar så att de har bedömts vara betydelsefulla för landet i stort. Bestämmelser om riksintressen finns i 3 och 4 kapitlet miljöbalken. Syftet med att peka ut ett riksintresse är att säkerställa en användning eller att bevara något för framtiden.

### **RUFS**

RUFS är en förkortning för ”Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen”. RUFS innehåller strategier, planeringsmål och åtaganden för att hantera regionens utmaningar.

### **Rötning**

Biologisk nedbrytning av produkter med biologiskt ursprung. Vid rötning bildas en biogas (rötgas) samt rötslam.

### **Sammanhållen bebyggelse**

Beskrivning i Plan- och bygglagen 1 kap 4§ som syftade till bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark.

### **Samhällsservice**

Exempel på samhällsservice är förskola och skola, bibliotek, trosamfund, kultur-, idrotts- och fritidsanläggningar, vårdcentraler, sjukhus och socialtjänst.

### **Segregation**

Det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper. Segregation kan ske på grund av t.ex. socioekonomisk status, hudfärg, religion, etnisk tillhörighet eller dylikt. Den kan vara ofrivillig eller frivillig.

### **Spillvatten**

Förorenat vatten från hushåll, industrier och verksamheter.

### **Strukturkarta**

Karta i Översiktsplanen som visar den utveckling som föreslås på områdesnivå för att uppfylla målbilden på Översiktsplanens markanvändningskarta.

### **Svagt grönt samband**

Smala partier i den regionala grönstrukturen. Dessa partier är avgörande för att binda samman de gröna kilarna och värdekärnorna i syfte att säkra rekreationsstråk, skapa tillgång till större strövområden och upprätthålla ekologiska spridningssamband. Om sambanden byggs bort bryts kilen upp i separata delar.

### **Sällanköpsvaror**

Konsumtionsvaror som till skillnad från dagligvaror inhandlas mer sällan, exempelvis vitvaror, mode, inredning och hemelektronik.

### **Södertörn**

Del av östra Södermanland som avgränsas av Mälaren och Saltsjön i norr, Himmerfjärden och Hallsfjärden i väster och Östersjön i öster och söder.

### **Teknisk försörjning**

De tekniska funktioner som ett samhälle behöver för att fungera. Exempel på teknisk försörjning är energiförsörjning, vatten- och avloppslösningar, avfallshantering och informationsteknik.

### **Territorialgräns**

12 nautiska mil, M, (cirka 22.22 km) utanför baslinjen.

### **Territorialhav**

Enligt reglerna i FNs havsrättkonvention har varje kuststat rätt att fastställa sitt territorialhav ut till en gräns av högst 12 nautiska mil från den baslinje man bestämt sig för. Territorialhavet är i alla bemärkelser kuststatens eget havsområde, där man har suverän bestämmanderätt om vad som får göras och av vem. Innanför baslinjen och därmed innanför territorialhavet ligger statens inre vatten. Kuststatens ekonomiska zon ligger utanför territorialhavet och ska också beräknas utifrån samma för kuststaten fastställda baslinje. Den ekonomiska zon som kuststaten har rätt till får inte ha en utsträckning utöver 200 nautiska mil från baslinjen.

**Topografi**

Terrängens utseende.

**Trädgårdsstad**

Stadsbyggnadsideal i Sverige från tidigt 1900-tal med ursprung i den engelska "Garden City". Trädgårdsstaden karaktäriseras av villa- och småhusområden. Kuperad terräng gestaltades som park- och naturområden. Sveriges första trädgårdsstad är Enskede trädgårdsstad i Stockholms stad.

**Tätortsband**

Ett större område där flera tätorter är lokaliserade efter varandra.

**Upplåtelseform**

Det sätt på vilket man förfogar över sin bostad. I Sverige finns hyresrätt, bostadsrätt och äganderätt samt en mindre del kooperativ hyresrätt.

**Urskog**

Skog utan spår av människor ingrepp.

**Utvecklingsprogram**

Haninge kommuns benämning på styrdokument som, jämfört med översiktsplanen, ger en mer fördjupad beskrivning och analys av ett geografisk avgränsat område. Programmen visar kommunens visioner, målbild och ambitioner med ett område och används som planeringsunderlag. Utvecklingsprogram antas av kommunfullmäktige.

**VA**

Förkortning för Vatten och Avlopp.

**Vattenbruk**

Odling av djur och växter som lever i vatten, exempelvis fiskar, musslor, kräftdjur och alger. Odling görs både för konsumtion och för utsättning.

**Vattenförekomst**

Vattensamling i naturen. Den kan vara stor eller liten. Exempel på vattenförekomster är sjö, göl, bäck och kustvik.

**Vattenskyddsområde**

Ett avgränsat område för skydd av dricksvattenförekomst och beslutas med stöd av 7 kap. 21 § miljöbalken.

**Växthusgaser**

Växthusgaser påverkar den globala strålningsbalansen, dvs. balansen mellan inkommande solstrålning och utgående värmestrålning. De växthusgasutsläpp som människan ger upphov till är främst koldioxid, metan, diväteoxid och halokarbonater.

**Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)**

Metod som Trafikverket använder i tidiga planeringsskeden för att vi ska få transportlösningar som ger större effekt tillsammans. Metoden grundar sig på dialog och resulterar i rekommenderade åtgärder för en viss situation. När problem analyseras utgår man ifrån en fyrstegsprincip som inkluderar att tänka om, optimera, bygga om och bygga nytt.

**Översiktsplan**

Dokument där kommunen visar hur den framtida mark- och vattenanvändningen ser ut, hur den byggda miljön ska utvecklas samt hur riksintressen och miljö kvalitetsnormer ska tillgodoses.

**Översiktsplanering**

Kommunal planering på lång sikt som 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 bidra till hållbar utveckling.



Haninge  
kommun

136 81 HANINGE 08-606 70 00 [haninge.se/op2030](http://haninge.se/op2030)