

# Samrådsredogörelse

---

Stadsutvecklingsplan för Haninge stad, en fördjupning  
av den kommunövergripande översiktsplanen

2017-08-30

# Innehåll

1. Samrådsredogörelse – vad är det?	3
2. Hur har samrådet gått till?	3
3. Vilka har lämnat synpunkter?	3
4. Helhetsanalys	4
5. Planen efter samrådet	4
6. Kommentarer till inkomna samrådssynpunkter	5
6.1 Statliga och regionala instanser	5
Länsstyrelsen	6
Stockholms läns landsting (SLL)	8
Kommunförbundet Stockholms län	9
6.2 Kommuner	9
Huddinge kommun	9
Tyresö kommun	10
Botkyrka kommun	10
Sollentuna kommun	10
Stockholms stad	10
Värmdö kommun	11
Täby kommun	11
6.3 Haninge kommuns nämnder	11
Kultur- och fritidsnämnden	11
Äldrenämnden	11
Socialnämnden	11
Grund- och förskolenämnden	12
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden	12
Stadsbyggnadsnämnden	13
6.4 Haninges kommunala bolag och förbund	16
Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	16
6.5 Politiska partier i Haninge kommunfullmäktige	17
Kristdemokraterna	17
Vänsterpartiet i Haninge	19
Centerpartiet i Haninge	20
Moderaterna i Haninge	21
Socialdemokraterna i Haninge	23
6.6 Föreningar och övriga	26
Stockholms läns museum	26
Haninge föreningsråd	26
ABF	27
Kulturföreningen RoJ	30
Handens museum och smedja	31
Handenföreningen	32

Handens pensionärsförening PRO	34
Södertörns högskola	35
Locum	35
Byggsossen – byggnads socialdemokratiska förening i Haninge	36
Vendelsö Socialdemokratiska förening	38
6.7 Större fastighetsägare	39
Svenska kyrkan	39
Atrium Ljungberg	39
6.8 Privatpersoner	40
Anna Olausson	40
Anna Nilsson	40
Anna Sandqvist	40
Carina Röjdner	41
Anders Lindberg	42
Marja Väisänen och Krister Andersson	43
Bengt H Eriksson	44
Andreas Bystedt	45

## 1. Samrådsredogörelse – vad är det?

Samrådsredogörelsen ingår som en bilaga till granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen. Syftet med en samrådsredogörelse är att beskriva hur samrådet har gått till och visa vilka förändringar som föranletts av samrådet. Den ska även bemöta och redovisa synpunkter som inkommit. Ansvariga tjänstemän har läst och diskuterat alla inkomna yttranden. I denna samrådsredogörelse redovisas en sammanvägning av samrådssvaren för att underlätta läsbarheten och analysen.

Samrådsredogörelsen är ett omfattande dokument och är tänkt att fungera som en uppslagsbok där man ska kunna leta upp de svarsgrupper eller typer av synpunkter man är särskilt intresserad av.

## 2. Hur har samrådet gått till?

Förslaget till stadsutvecklingsplan för Haninge stad har varit ute på samråd under tiden 1 december 2016 till den 12 mars 2017. På hemsidan [www.haninge.se](http://www.haninge.se) (skapastad.se) har allt material, text, kartor och information om möten funnits digitalt.

Det har funnits möjligheter att ställa frågor till kommunens tjänstemän vid ett flertal tillfällen i projektkontoret i Haninge C. Inga öppna möten har arrangerats men vid ett par tillfällen har särskilda möten genomförts för intresserade grupper av invånare, rådgivande organ och medarbetare i Haninge kommun som då har bjudits in till möten för att få förslaget presenterat och möjligheter att ställa frågor.

## 3. Vilka har lämnat synpunkter?

Under samrådet har 45 yttranden kommit in från privatpersoner, organisationer, företag och myndigheter. Dessa har lämnat synpunkter via vanlig post och e-post.

Antal inkomna yttranden	
Statliga och regionala instanser	3

Kommuner	7
Haninge kommuns nämnder	6
Haninges kommunala bolag och förbund	1
Haninge kommuns rådgivande organ	0
Politiska partier i Haninge kommunfullmäktige	5
Föreningar och övriga	11
Större fastighetsägare	2
Privatpersoner	8
<b>Summa:</b>	<b>43</b>

#### 4. Helhetsanalys

Kommunstyrelsen gav 2015-06-10, § 169, kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att ta fram ett förslag till stadsutvecklingsplan och genomförandeorganisation för stadskärnan (dnr KS 2015/180). Syftet med stadsutvecklingsplanen är att skapa en sammanhållen idé för hur stadskärnan ska byggas. Stadsutvecklingsplanen ska stå för helhetstanken och vara garanten för att de projekt som sedan byggs tillsammans skapar en hållbar och attraktiv stadskärna.

Samrådstiden varade från och med 2016-12-01 till och med 2017-03-12. Syftet med samrådet var att förankra, förbättra och förändra samrådsförslaget samt förbereda aktörer inför genomförandet. De synpunkter som har kommit in till kommunen har handlat om form, språk och innehåll. Många tycker att det är bra att kommunen arbetar fram en helhetsplan för stadskärnan, att den känns modern och hållbar. Många har också haft synpunkter på hur planen kan förbättras. Några av de vanligast förekommande kommentarerna har handlat om att planen behöver tydliggöra att den har hanterat olika perspektiv som till exempel barn- och äldreperspektivet. Många har tyckt att prioriteringsordningen mellan gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik inte varit tydlig nog. Fler har också haft synpunkter på förslaget om en väg genom Eskilsparken.

Vi har i arbetet med granskningsversionen försökt att med hjälp av de kommentarer som har kommit in förbättra planförslaget. Det har inte varit möjligt att tillgodose alla önskemål. Ibland går synpunkterna isär och då är det kommunens uppgift att väga synpunkterna mot varandra och välja den lösning som bäst gagnar utvecklingen av den regionala stadskärnan.

#### 5. Planen efter samrådet

Kommunstyrelsen beslutade i november 2016 att stadsutvecklingsplanen skulle få formen av en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen (FÖP). Arbetet har därför sedan dess drivits inom ramen för de regler om FÖP som finns i plan- och bygglagen. Under samrådstiden har planförslaget kompletterats med utredningar för trafik, buller, dagvatten och luftkvalitet och justerats utifrån innehållet i dessa. Stadsutvecklingsplanen har vidareutvecklats med en miljöbedömning som på ett tydligare sätt redovisar planförslagets konsekvenser. Planförslaget har justerats och kompletterats för att bli tydligare och mer pedagogiskt både med underlag från de nya utredningarna och från de yttranden som kommit in under samrådsperioden. I stora drag är det följande justeringar som har gjorts:

##### Inledning

I de inledande kapitlen sidan 2 till 15 har bland annat visionen justerats så att den på ett bättre sätt uttrycker att Haninge är en drivande kraft i södra Stockholmsregionen. Illustrationsplanen har också justerats så att den tydligare visar tillkommande bebyggelse. För att ännu tydligare

markera kopplingen mellan Handen och Brandbergen har vi lagt till en överdäckning av väg 73.

### **Tät och blandad**

Avsnittet om tät och blandad har kompletterats med en kartbild på sidan 21 som redovisar vilken typ av förändring som föreslås, om det är helt ny bebyggelse, om det är ett område som vi på sikt tror omvandlas från ett innehåll idag till ett annat i framtiden och vilka områden som innebär en förtätning av nuvarande bebyggelse. Tät och blandad har också kompletterats med ett helt nytt avsnitt om högre utbildning på sidan 24 och ett utvecklat avsnitt om stadens kulturmiljöer på sidan 26. En del förslag till bebyggelse har plockats bort, framförallt i Vega och i den södra delen av Handen.

### **Sammankopplad och nära**

I kapitlet sammankopplad och nära har vi arbetat med att tydligare redovisa prioriteringsordningen mellan de olika trafikslagen. Det har resulterat i en helt ny karta på sidan 35 som beskriver framtida gångstråk både för transport och för rekreation. Vi har sett justerat gatunäten både vad gäller cykel, kollektivtrafik och biltrafik. I Vega har vi lagt till ett cykelnät som saknades i samrådsversionen. Kollektivtrafiken försöker vi beskriva på ett mer komplett sätt, inte bara tankarna om den kapacitetsstarka kollektivtrafiken. Gator med separata kollektivtrafikkörfält och omstigningsplatser mellan buss och spårtrafik redovisas också i kartan på sidan 39. Gatunätet för biltrafik har justerats så att vägen genom Eskilsparken och vägen mellan Vega och Handen utmed järnvägsspåret är borttagna. Vi har också sett över hierarkin i gatusystemet och justerat status på en del vägar framförallt i centrala Handen. Sektionerna på sidan 43 till 45 kompletterats med ett totalmått för vägytorna. Slutligen har avsnittet om parkering på sidan 47 kompletterats med skrivningar om cykel- och infartsparkering.

### **Grön och livfull**

Inledningen till kapitlet grön och livfull har kompletterats med en ny visionsbild som föreställer kopplingen mellan staden och naturområdet Rudan. Ett nytt avsnitt och en ny karta om dagvattenhantering har tillkommit på sidan 54 till 55. I kartan på sidan 59 har vi justerat några av torgens status och storlek, i övrigt är avsnittet i stora delar detsamma som i samrådsversionen.

### **Avslutande kapitel**

Planförslaget har kompletterats med en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen sidan 70.

## **6. Kommentarer till inkomna samrådssynpunkter**

Samrådsyttrandena har delats in efter avsändare: Statliga och regionala instanser, kommuner, Haninge kommuns nämnder, Haninge kommunala bolag och förbund, Haninge kommuns rådgivande organ, politiska partier i Haninge kommunfullmäktige, föreningar och övriga, större fastighetsägare och privatpersoner. Nedan kommenteras inkomna synpunkter. I förvaltningens synpunkter framgår om och hur synpunkterna har påverkat förslaget.

### **6.1 Statliga och regionala instanser**

Från statliga och regionala instanser har yttrandet inkommit från Länsstyrelsen och Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län har meddelat att de avstår från att yttra sig.

## Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har rollen att samordna statens intressen och har inhämtat synpunkter på förslaget till fördjupning av översiktsplanen från Försvarmakten, Trafikverket Region Stockholm och Svenska kraftnät. I samrådsredogörelsen besvaras därför dessa instansers synpunkter samlat med hänvisning till länsstyrelsens samlade yttrande.

### Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att stadsutvecklingsplanen är ambitiös och lättillgänglig med innehållsrika beskrivningar och illustrativa kartor. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen väljer att ge planen status som en fördjupning av översiktsplanen och att den är ett steg närmare de prioriteringar som görs i den kommunövergripande översiktsplanen.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningen har tagit emot de råd och stöd länsstyrelsens yttrande har bidragit med och försökt förbättra och förtydliga generellt i hela planen.

### Synpunkter på statliga och mellankommunala intressen

Väg 73, planerad väg 259 samt Nynäsbanan är av riksintresse. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver tydliggöra hur riksintressena påverkas av planförslaget och hur kommunen avser tillgodose dem i planeringen.

Det behöver i planförslaget tydliggöras hur en ny trafikplats på väg 73 påverkar belastningen på vägen.

Arbete pågår med en vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Det är viktigt att kommunen följer Trafikverkets arbete och i sin planering lämnar tillräckligt med utrymme för den nya vägen.

**Förvaltningens kommentarer:** Den fördjupade översiktsplanen revideras med en textjustering på sidan 40 där det tydligare framgår att väg 73 och den planerade väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, är av riksintresse.

Haninge kommun bedömer att en ny avfart från väg 73 minskar trycket i centrala Handen. Bedömningen är också att en ny trafikplats minskar trycket på Handens trafikplats och därmed förbättrar flödet på det regionala vägnätet.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommun ser positivt på att Trafikverket förbereder en kommande åtgärdsvalsstudie för väg 73 där vi gemensamt på en övergripande nivå kan diskutera en ny trafikplats.

Länsstyrelsen vill framhålla att det öst-väsliga svaga gröna sambandet mellan Handen och Jordbro behöver värnas och utvecklas.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har i granskningsversionen justerats och den tidigare föreslagna bebyggelsen i det gröna sambandet längst söder ut i Handen är borttagen.

### Synpunkter på miljö kvalitetsnormer för vatten

Planförslaget saknar beskrivningar av hur kommunen avser följa de gällande miljö kvalitetsnormerna och påpekar således en brist med hänsyn till 3 kap 5§ tredje punkten PBL. Länsstyrelsen saknar dessutom en tydlig koppling till kommunens strategiska styrdokument.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har utvecklats med skrivningar kring miljö kvalitetsnormerna och dagvattenhantering på sidan 54. I granskningsversionen finns även en tydligare koppling till kommunens övergripande dagvattenstrategi.

**Synpunkter kopplat till hälsa, säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion**  
Länsstyrelsen saknar en beskrivning av transporterna av farligt gods genom och i närheten av området samt hur den framtida planen för dessa ser ut. Länsstyrelsen konstaterar också att det i planen inte beskrivs risker och skyddsavstånd till bensinstationerna i området. Länsstyrelsen anser att en övergripande riskanalys för planområdet bör tas fram.

Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att kommunen i den fortsatta planeringen med lokalisering av bebyggelse följer de riktvärden som finns för buller och vibrationer och luftkvalitet.

Länsstyrelsen anser att markföroreningsituationen bör utredas i ett tidigt skede.

**Förvaltningens kommentarer:** En övergripande redovisning av förorenade områden finns i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Till vissa delar finns frågorna även beskrivna i ett nytt avsnitt om planens påverkan på miljön i granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen s 70. Vid misstanke om föroreningar hänvisas till miljötekniska undersökningar i detaljplaneskedet.

### **Synpunkter gällande allmänna intressen**

I avsnittet om synpunkter gällande allmänna intressen framför länsstyrelsen synpunkter och information som är att betrakta som råd i fråga om allmänna intressen enligt 3 kap 10 § punkt 2 i PBL.

Länsstyrelsen vill framföra att kommunen driver ett bra arbete med bostadsförsörjningsfrågor och anser att redovisningen av cykelvägnät, kollektivtrafik och transportnät är tydlig. Länsstyrelsen tipsar om att en karta som redovisar det befintliga rörelsemönstret för gångtrafikanter skulle tydliggöra att gångtrafiken är högst prioriterad i kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen tycker också att beskrivningen av kulturmiljöer kan utvecklas och att det tydligare kan framgå att Rudan är ett naturreservat. Vidare menar länsstyrelsen att riktvärden för grönytefaktor skulle vara en tydlig riktlinje för kommande detaljplanering. Kopplingen mellan Handen och Brandbergen menar länsstyrelsen också skulle kunna bli ännu tydligare i planen.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommun har tagit till sig länsstyrelsens råd i arbetet och bland annat kompletterat förslaget med en mer utvecklad redovisning av kulturmiljön samt förslag om överdäckning av väg 73 för att ytterligare stärka sambanden med Brandbergen.

Haninge kommun har för avsikt att arbeta med riktvärden för grönytefaktor. Enligt 3 kap 6 § PBL ska en översiktsplan utformas så att innebörden och konsekvenserna tydligt framgår. För att detta ska uppfyllas bör planförslaget kompletteras med ett avsnitt där konsekvenserna av förslaget redovisas.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har i granskningsversionen kompletterats med ett avsnitt som beskriver konsekvenserna, sidan 70.

## Stockholms läns landsting (SLL)

Stockholms läns landsting yttrar sig över remissen i egenskap av regionplaneorgan för Stockholms län, som ansvarig för kollektivtrafiken i länet och för landstingets övergripande trafikpolitik.

Ärendet har beretts i samråd med landstingets trafikförvaltning som inte avger eget yttrande. Landstingets granskning av samrådsförslaget har skett med utgångspunkt från Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2010 och det pågående arbetet med RUFSS 2050.

### Synpunkter

Landstinget välkomnar Haninges ansvarstagande för bostadsbyggandet i regionen och ser positivt på att en koncentration av tillkommande bebyggelse och ökad befolkning i kommunen sker i den regionala stadskärnan.

Landstinget saknar avsnitt om högre utbildning och dess lokalisering i den regionala stadskärnan. För att attrahera kunskapsintensiva företag är det viktigt att det finns kompetent arbetskraft i närheten och inte enbart bra kommunikationer till och från t ex Flemingsberg.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med en skrivning om högre utbildning på sidan 24, det är naturligtvis viktigt för den regionala stadskärnans utveckling. Stockholms läns landsting har en särskilt viktig uppgift i att påverka de statliga lärosätena att etablera sig i Haninge och i övriga regionala stadskärnor för att på så sätt bidra till att förverkliga RUFSS.

Landstinget anser att det regionala perspektivet vad gäller cykling med fördel skulle kunna stärkas genom att tydliggöra cykeln som ett regional färdmedelsalternativ.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med ett resonemang kring behovet av kombinationsresor mellan cykel/kollektivtrafik för att minska den totala restiden och kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik i form av bra cykelförbindelser och cykelparkeringar vid hållplatsen/stationen på sidan 46.

Landstinget har inga planer på att flytta bussdepån som idag är placerad i Handens industriområde. Landstinget anser att buller och störningar från busstrafiken bör tas med i den fortsatta planeringen då detta ofta utgör en målkonflikt i ambitioner att bygga tätt.

**Förvaltningens kommentarer:** På sikt är det inte lämpligt att en bussdepå är placerad mitt i en regional stadskärna. Kommunen har för ca fem år sedan på landstingets begäran föreslagit en alternativ placering utanför den regionala stadskärnan. Eftersom ambitionerna med de regionala stadskärnorna kommer ur den regionala utvecklingsplanen RUFSS förutsätter Haninge kommun att Landstinget på sikt bidrar till denna utveckling genom att se över placeringen av bussdepån.

Landstinget anser att planering bör utgå från landstingets planeringsriktlinjer RiPLAN samt riktlinjer för buss RiBuss. Här bör kommunen ha ett nära samarbete med landstingets trafikförvaltning i det fortsatta planarbetet. Delar av Vendelsövägen bör särskilt övervägas att omdefinieras i gatuhierarkin då denna är utritad i stamnätsplanen och trafikeras med buss idag.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommun följer både RiPLAN och RiBuss i detaljplaneskedet och har redan idag ett väl fungerande samarbete med Trafikförvaltningen.



Vendelsövägen är redan definierad som huvudvägnät och därmed möjlig att köra kollektivtrafik på.

Någon förlängning av spårväg syd från Flemingsberg till Handen ingår inte i landstingets planer. Landstinget anser att redovisningen av kapacitetsstark kollektivtrafik i planen bör följa stomnätsplanen och därmed ange dragningen via Nynäsvägen/Gudöbroleden som ett förstahandsval.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommun avser genom att ange flera tänkbara sträckningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik skapa handlingsutrymme för framtida generationer att avgöra i vilken form och med vilken sträckning trafiken blir bäst. För att uppnå en hållbar och balanserad tillväxt i hela Stockholmsregionen behövs det strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar. För att Haninge regionala stadskärna ska kunna växa med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning i enlighet med RUFSS 2010, en inriktning som även finns i det förslag till RUFSS 2050 som är under arbete med sikte på att fastställas 2018, är det angeläget med satsningar på infrastruktur. Att på sikt förlänga Spårväg Syd till Haninge och skapa nya möjligheter att resa på ett hållbart sätt ger också möjligheter för Stockholmsregionen att behålla sin globala konkurrenskraft som en framgångsrik storstadsregion.

Landstinget deltar i utvecklingen av den regionala stadskärnan i genomförandet av detaljplan för Haningeterrassen med en ny bussterminal. Även landstingets beslut att lokalisera en närrakut i Handens närsjukhus bidrar till att stärka Haninge som regional stadskärna.

**Förvaltningens kommentarer:** Det är positivt att landstinget deltar i utvecklingen av en ny bussterminal i stadskärnan. Haninge kommuns ambitioner är fortsatt att etablera ett specialistcentrum i ett ännu mer kollektivtrafikhärläge på Haningeterrassen.

## **Kommunförbundet Stockholms län**

Avstår från att lämna yttrande.

## **6.2 Kommuner**

Samrådsyttranden har inkommit från Huddinge, Tyresö, Botkyrka, Sollentuna och Stockholms stad. Värmdö och Täby kommun har avstått från att lämna yttranden.

### **Huddinge kommun**

Huddinge kommun tycker att det är bra att stadsutvecklingsplanen tydligt visar sin utgångspunkt från RUFSS. Inriktningen i stadsutvecklingsplanen med tät och blandad stad stämmer med Huddinges syn på de regionala stadskärnorna. Behovet av blandade upplåtelseformer ligger i linje med Huddinges översiktsplan. Huddinge anser att det är av vikt med goda förbindelser mellan de regionala stadskärnorna. Det är positivt att planen lyfter tvärförbindelse Södertörn som en viktig länk där även kapacitetsstark och effektiv kollektivtrafik poängteras. Vad gäller cykelstråk skulle det tydligare kunna framgå kopplingen mot Flemingsberg.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget är justerat så att det tydligare framgår att det finns ett föreslaget regionalt cykelstråk mellan Handen och Flemingsberg via tvärförbindelse Södertörn.

## **Tyresö kommun**

Tyresö kommun stödjer samrådsförslaget i stort och ambitionerna är i enlighet med förslag till ny översiktsplan för Tyresö kommun.

Tyresö kommun skulle se positivt på att texten utvecklas mer i delstrategierna avseende Haninge stads regionala funktion för grannkommunerna när det gäller arbetstillfällen, handel och större kommersiell service.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget innebär att Haninge förstärker sin funktion som regional stadskärna med fler arbetstillfällen, utrymme för handel och service. Något ytterligare förtydligande har inte gjorts i granskningsversionen.

Tyresö kommun ser att det är ytterst viktigt med snabbare förbindelser mellan Tyresö och Haninge stad för att Tyresöborna inte ska vända sig till innerstaden som de idag menar är ett mer attraktivt alternativ. Både kapacitetsstark kollektivtrafik och bra cykelförbindelser är viktiga. Tyresö kommun stödjer också Haninges förslag att på sikt förlänga Spårväg syd från Handen till Tyresö. Starkare kopplingar mellan kommunerna kombinerat med ett aktivt arbete för fler arbetstillfällen skulle också stärka möjligheten att arbetspendla.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge tackar för synpunkterna som överensstämmer med planförslaget.

## **Botkyrka kommun**

Botkyrka och Haninge kommuner gränsar till varandra en kortare sträcka vid Pålalm i sydöst. Några direkta mellankommunala frågor eller funktioner att samordna finns inte. Som en av de åtta Södertörnskommunerna har utvecklingen i Haninge ändå ett intresse för Botkyrka och utvecklingen av vår regiondel. Stadsutvecklingsplanens framtidsbild har många intressanta inslag och innehåller ambitioner som är positiva för hela Södertörns utveckling.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge tackar för synpunkterna som överensstämmer med planförslaget.

## **Sollentuna kommun**

Sollentuna kommun har tagit del av Haninges stadsutvecklingsplan och ser att man på ett konkret sätt berättar vad man vill göra för att jobba för stadens vision och för att säkerställa att framtida förändring av stadens mark-och vattenanvändning leder mot en långsiktigt hållbar tillväxt.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge tackar för synpunkterna som överensstämmer med planförslaget.

## **Stockholms stad**

Stockholms stad anser att det är glädjande att Haninge delar Stockholms höga ambitioner när det gäller bostadsbyggande. Stockholm och Haninge delar inte gräns men binds samman av väg 73. Då trafiken väntas öka på denna väg är det glädjande med de höga ambitionerna när det gäller hållbara transporter. Stockholms stad tycker det är viktigt att bevaka pendeltågens utveckling samtidigt som satsningar på ett ökat kollektivtrafikresande genomförs.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge tackar för synpunkterna som överensstämmer med planförslaget.

## Värmdö kommun

Har inte lämnat något yttrande.

## Täby kommun

Har inte lämnat något yttrande.

## 6.3 Haninge kommuns nämnder

Samrådsyttranden har inkommit från Kultur- och fritidsnämnden, Äldrenämnden, Socialnämnden, Grund- och förskolenämnden, Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden samt Stadsbyggnadsnämnden.

### Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsförvaltningen har deltagit i arbetsgruppen för den regionala stadskärnan och löpande gett sina synpunkter utifrån förvaltningens ansvarsområde. Nämnden ser därför positivt på planen och har inga övriga synpunkter. Kultur- och fritidsnämnden vill ändå poängtera att kultur- och idrottsrörelsen har en stor betydelse och nytta i samhället. Kultur och idrott påverkar platser och regioner till att bli attraktiva att bo i och kan även användas i platsmarknadsföring. Kultur och idrott skapar sysselsättning och välfärd och bidrar till förbättrad folkhälsa och gemenskap.

### Äldrenämnden

Äldrenämnden tycker att planen tar hänsyn till de äldre på flera sätt. Tillgänglighet och sociala perspektiv har fått utrymme precis som i den kommunövergripande översiktsplanen. Möjligtvis kan dessa perspektiv återfinnas tydligare och tidigare i planen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med ett avsnitt som tidigare och förhoppningsvis tydligare beskriver de olika perspektiven.

En ny benämning för funktionsnedsättning, funktionsvariation, dyker upp på ett flertal ställen. Äldrenämnden kan gilla begreppet men tror att det kommer att leda till diskussion.

**Förvaltningens kommentarer:** Begreppet funktionsvariation finns ännu inte med i SAOL och därför har vi justerat planförslaget så att det nu står funktionsnedsättning istället.

I avsnittet promenad- och cykelstaden står det att utgångspunkten bör vara att gångstråken ska vara tillgängliga för alla typer av gående oavsett funktionsförmåga. Äldrenämnden undrar om detta inkluderar även dem som tar sig fram i rullstol.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget är förtydligat med att gångstråken även ska vara tillgängliga med rullstol sidan 34.

### Socialnämnden

Socialnämnden är positiv till samrådsförslaget. Förslaget bidrar till att skapa ramar för mångfald, interaktion mellan människor och motverka segregering.

Socialnämnden anser att längs med vissa gång- och cykelvägar som kopplar ihop områden med socioekonomiska skillnader bör det skapas fysiska ramar som inbjuder till uppehåll och interaktion mellan människor.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats med att de olika områdena i staden ska kopplas till varandra med rekreativ stråk och gatunät för gående. För att fler ska välja att

gå behöver stråken utformas så att det händer något längs vägen. Hur dessa stråk utformas i detalj är dock en fråga för kommande detaljplanering.

Socialnämnden instämmer i att blandade upplåtelseformer är bra. Nämnden vill understryka vikten av blandning mellan billiga och dyra bostäder. Nämnden anser också att det är viktigt att det finns en diversitet i uteseendet av den fysiska miljön.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med en stadsbyggnadsidé som säger att attraktiva boendemiljöer planeras för alla inkomstgrupper.

Socialnämnden ser positivt på planens inriktning med aktiva bottenvåningar. Förvaltningen anser även att områden i Brandbergen bör övervägas i detta avseende.

**Förvaltningens kommentarer:** Aktiva bottenvåningar föreslås i de lägen där det översiktligt bedöms vara rimligt. Även i Brandbergen föreslås aktiva bottenvåningar, se sidan 23.

### **Grund- och förskolenämnden**

Grund- och förskolenämnden vill lyfta fram att stora delar av det som redovisas i stadsutvecklingsplanen i det här skedet är generella och övergripande. Det är därför angeläget att grund- och förskolenämnden är delaktiga i genomförandet för att över tid och med god framförhållning mer detaljerat kunna beskriva och redovisa behovet av nya förskolor och grundskolor i de kommande detaljplanerna.

**Förvaltningens kommentarer:** Det stämmer att redovisningen är generell och övergripande men det är viktigt att det planeras och finns utrymme för skolor och förskolor i den omfattning som en kommande befolkningsökning innebär. Förvaltningen ser positivt på att nämnden vill vara aktiv i den fortsatta detaljplaneringen som i nuläget sker i kommunens lokalplaneringsgrupp.

Utbildningsnämnden ser positivt på att stadsutvecklingsplanen tar fasta på att bra förskolor och skolor starkt bidrar till att skapa en attraktiv stad samt att när nya skolor och förskolor byggs ska de ges lägen i staden som är nära parker och strövområden. Utemiljön är viktig och enligt plan- och bygglagen ska det finnas tillräckligt med friyta och Boverkets riktlinjer ska följas.

**Förvaltningens kommentarer:** I takt med att staden förtätas blir konkurrensen om ytorna i staden större. I de fall utbildningsförvaltningens egna riktlinjer på 60 kvadratmeter friyta per barn inte går att uppfylla i den täta stadsmiljön behöver det i direkt anslutning till förskolegården finnas kompensatoriska ytor som är acceptabla i förhållande till den verksamhet som ska bedrivas.

### **Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden**

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden vill lyfta fram att stora delar av det som redovisas i stadsutvecklingsplanen i det här skedet är generella och övergripande. Det är därför angeläget att nämnden är delaktiga i genomförandet för att över tid och med god framförhållning mer detaljerat kunna beskriva och redovisa behovet av nya gymnasieplatser i kommande detaljplaner.

**Förvaltningens kommentarer:** Det stämmer att redovisningen är generell och övergripande men det är viktigt att det planeras och finns utrymme för skolor i den omfattning som en kommande befolkningsökning innebär. Förvaltningen ser positivt på att nämnden vill vara aktiv i den kommande planeringen.

## Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att en stadsutvecklingsplan tas fram och tycker att dokumentet har en ambitiös och omfattande ansats. Baserat på hur dokumentet kommer att användas av de olika avdelningarna på stadsbyggandsförvaltningen har nämnden dock ett antal synpunkter.

### Synpunkter kopplat till visionen

I dokumentet förekommer flera olika textstycken med ordet vision vilket skapar otydlighet kring begreppet.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har förtydligats så att ordet vision endast används om just visionen.

### Synpunkter kopplat till avsnittet tät och blandad

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är olämpligt att redovisa föreslagen täthet ner på kvartersnivå. I denna skala behöver exploaterings omfattning utredas i detaljplaneprocesser. Ur stadsbyggnadsnämndens perspektiv vore det lämpligare att schematisk redovisa tätheten inom olika områden och stråk kombinerat med ett resonemang om vad varje nivå av täthet innebär i fråga om skala. För varje täthetsgrad skulle huvuddragen kunna redovisas i typiska våningstal och exploateringstal.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget är justerat i enlighet med yttrandet och bilderna ska läsas som en schematisk beskrivning av täthet.

Nämnden vill se ytterligare bakgrund till hur fördelningen av upplåtelseformer har valts.

**Förvaltningens kommentarer:** Fördelningen av upplåtelseformer är en ambition och har valts för att det är så fördelningen ser ut idag. Ambitionen ska tolkas som ett försök att säkerställa att det finns goda bostäder för alla invånare. Efterföljande detaljplaner kan inte reglera vilken upplåtelseform som bostäder inom planområdet ska komma att ha.

Stadsbyggnadsnämnden tycker att det är missvisande att beskriva Vega som en hållbar stadsdel och undrar om det innebär att övriga delar inte står för hållbarhet.

**Förvaltningens kommentarer:** Avsikten var att beskriva Vega som en modern stadsdel där möjligheten att bygga in hållbarheten finns från början till skillnad från andra områden i staden som skapats med andra förutsättningar. Planförslaget har justerats på sidan 29 så att detta tydligare ska framgå.

Stadsbyggnadsnämnden tycker att grönstrukturen i större utsträckning bör lyftas fram som en stadsbyggnadskvalitet. Ett väl beprövat och konkret verktyg för att arbeta med gröna frågor i stadsbyggnadsprojekt är grönytefaktor och stadsutvecklingsplanen bör innehålla en beskrivning av verktyget i syfte att initiera en förvaltningsövergripande tillämpning.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats med ett avsnitt om systematiskt stöd för ekosystemtjänster i planeringen på sidan 52. Haninge kommun har för avsikt att utveckla arbetet med grönytefaktor för att bland annat ge förutsättningar för ekosystemtjänster såsom rening och fördröjning av dagvatten.

Stadsbyggnadsnämnden anser att stadsutvecklingsplanen mer utförligt ska resonera kring vilka kvaliteter höga hus kan bidra med i stadsmiljön. De anser också att det finns miljöer där det

förmodligen är lämpligt med hus som är lägre än fyra våningar. Stadsutvecklingsplanens riktlinjer kring hushöjder bör sättas i relation till de olika täthetsgrader som planen föreslår.

**Förvaltningens kommentarer:** Det är en avvägning hur mycket bakgrund och analys som stadsutvecklingsplanen ska innehålla. Resonemanget om hushöjder har utvecklats i versionen efter samråd och även kopplats till planens indelning i olika täthetsgrader. Det har också förtydligats att lägre bebyggelse än 4 våningar kommer att förekomma. Utifrån stadsutvecklingsplanens övergripande resonemang kommer sedan mer ingående analyser behöva göras för specifika projekt vid kommande detaljplanering.

Stadsbyggnadsnämnden efterfrågar en strategi för hur entréerna ska utformas och fungera.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med stadens entréer i kartan på sidan 27.

Stadsbyggnadsnämnden arbetar med ett nytt kulturmiljöprogram. Inom stadskärnan finns bland annat Mellanbergs gård och Lillcentrum. Stadsutvecklingsplanen bör nämna dessa platser och att exploatering i dessa områden måste ske med hänsyn till platsens kulturmiljövärden.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen har kompletterats med ett avsnitt om kulturmiljön i stadskärnan. Nya planer och program som fastställs efter det att stadsutvecklingsplanen beslutats ska naturligtvis följas.

## Synpunkter kopplat till avsnittet sammankopplad och nära

Gemensamma parkeringslösningar förordas i syfte att minska platskrävande ytparkering. Stadsbyggnadsnämnden anser att stadsutvecklingsplanen med fördel kan peka ut lämpliga platser för dessa anläggningar.

**Förvaltningens kommentarer:** Var i staden samlade parkeringslösningar lämpligast placeras är en fråga för efterföljande detaljplanering.

Stadsutvecklingsplanen innehåller övergripande kartbilder där funktioner för olika trafikslag på olika gator presenteras. För kommande detaljplanering skulle materialet vara betjänt av att dessa funktioner och prioriteringar åskådliggörs mer i detalj med måttssatta sektioner för de viktigaste gatorna. Det vore också bra om typsektioner för de olika gatutyperna redovisades där det framgår hur mycket yta respektive trafikslag ges.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har reviderats så att totalmåttan finns utmärkta på sidan 43-45.

Stadsutvecklingsplanen bör också redovisa vilka gatuavsnitt som får separata kollektivtrafikkörfält. Stadsbyggnadsnämnden tycker också att det är otydligt hur Nynäsvägen och Sleipnervägen ska utformas.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen har reviderats och förtydligats i enlighet med yttrandet.

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att stadsutvecklingsplanen förordar en finmaskigare och mer sammankopplad gatustruktur men saknar vissa länkar i Vega. Inga cykelstråk pekas ut från Vega och norrut/österut vilket bör finnas. Nämnden tycker också att man på sikt bör utreda

om det regionala cykelstråket bör gå genom Vega istället för genom Kvarntorp. Stadsbyggnadsnämnden efterlyser också en strategi för hur östra och västra Vega knyts samman och för hur västra Vega kopplas till pendeltågsstationen. Vissa planerade eller befintliga vägar och stråk verkar saknas i kartorna.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att vägnätet i Vega är mer överensstämmande med verkligheten. Någon utredning om att flytta det regionala cykelstråket har inte gjorts men på en övergripande nivå handlar det regionala cykelstråket om att skapa förutsättningar för cykelpendling och därmed bör snabbaste vägen väljas. I arbetet med stadstutvecklingsplanen har Vega i stora delar hanterats som ett för nu färdigplanerat område och därför har någon ny strategi för hur östra och västra Vega ska knytas samman inte varit aktuell.

Dalarövägens utrymmesanspråk och utformning för kollektivtrafik bör definieras i planen.

**Förvaltningens kommentarer:** Dalarövägen är definierad som en huvudgata i stadsutvecklingsplanen. Den ska vara 20 meter bred och inrymma plats för kollektivtrafik även i framtiden.

För de mest trafikerade vägarna vore det bra om prognostiserade trafikflöden redovisas eftersom dessa flöden är viktiga underlag vid detaljplanering för bland annat bullerutredningar.

**Förvaltningens kommentarer:** Flera trafikflödesmätningar har gjorts och dessa kommer att finnas tillgängliga för kommande detaljplanering.

Det biltrafikstråk som redovisas genom Eskilsparken riskerar att motverka strategin om att behålla en slinga av natur och gröna miljöer genom stadskärnan.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att biltrafikstråket genom Eskilsparken är borttaget.

## Synpunkter kopplat till avsnittet grön och livfull

Eskilsparken är ett av stadskärnans viktigaste parkstråk. Stadsutvecklingsplanen föreslår att parkens södra del minskas och genomkorsas av ett trafikstråk. Eskilsparkens viktigaste formspråk är den rundande kanten ner till gropen och ett nytt torg i Eskilsparkens norra del måste utformas med hänsyn till denna. Platsen beskrivs i termer av ”stora ineffektivt utnyttjade grönytor”. Stadsbyggnadsnämnden tycker att den istället bör uttryckas som att det här finns möjlighet till förädling av grönytor för att svara upp till nya behov, utan att kräva bebyggelse som enda lösning. Nämnden anser att i de fall stadsutvecklingsplanen föreslår förtätning i grönytonas randzoner måste detta föregås av en konsekvensanalys.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerat ordvalen i avsnittet om Eskilsparken. Däremot förslår planen fortfarande bebyggelse för att rama in parken på ett bättre sätt i trygghetssyfte för att skapa fler ögon på parken. Konsekvensanalyser kan med fördel göras i detaljplaneskedet.

Det kan tydliggöras vilka platser som är befintliga och vilka platser som stadsutvecklingsplanen föreslår ska tillkomma. Vissa befintliga grönytor i Vega pekas inte ut och dessa bör planeras som naturpark, eftersom det annars blir otydligt om avsikten är att de ska byggas eller bibehållas som grönområden.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har reviderats i enlighet med yttrandet.

De är önskvärdt om stadsutvecklingsplanen redovisar ytor för dagvattenhantering och ytor för översvämning.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har reviderats i enlighet med yttrandet, ett nytt avsnitt om dagvattenhantering finns på sidan 54 och 55.

### Synpunkter kopplat till form

Stadsbyggnadsnämnden har synpunkter på rubrikerna som i vissa fall inte är konsekventa, att kartorna saknar legender och bör få tydligare rubriker. Vid bilderna som visualiserar den framtida stadsmiljön bör det tydligare framgå vad bilderna visar. Nämnden tycker att bilderna bör vara mer skissartade för att tydligare kommunicera att det handlar om idébilder. Vidare tycker stadsbyggnadsnämnden inte att illustrationen av Torvalla visar grön och livfull utan snarare hur grönytan exploateras.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerat rubriker, teckenförklaringar och bildtexter så att granskningsversionen är tydligare. Till granskningsversionen har illustrationsbilderna inte ändrats.

### Synpunkter kopplat till genomförande

För att kunna bygga ut nödvändig infrastruktur i form av vägar och VA på ett kostnadseffektivt sätt krävs att utbyggnaden sker på ett strukturerat sätt i olika etapper hellre än parallell utbyggnad på flera platser samtidigt. En strategi för att temporärt skapa välfungerande och välgestaltade miljöer kan med fördel inkluderas i stadsutvecklingsplanen.

**Förvaltningens kommentarer:** I kapitlet om fortsatt planering och genomförande finns en illustration över hur staden är tänkt att växa fram. Någon justering av detta avsnitt har inte gjorts inför granskning.

Befintligt ledningsnät kommer att behöva flyttas och/eller kapacitetshöjas och det finns i dagsläget ingen bedömning av omfattning och kostnad. En modell krävs för hur de omfattande investeringarna som krävs ska finansieras och kommunala medel måste avsättas för det omfattande utredningsarbete som behöver påbörjas snarast. En systemhandling över den framtida strukturen på VA-ledningsnätet behöver tas fram innan arbete påbörjas med enskilda detaljplaner. Arbetet tar uppskattningsvis 1,5-2 år förutsatt att det finns interna resurser och tillgängliga konsulter med rätt kompetens.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningen ser positivt på att stadsbyggnadsnämnden redan nu börjar planera för en växande stad.

## 6.4 Haninges kommunala bolag och förbund

### Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund har lämnat synpunkter på stadsutvecklingsplanen.

### Buller och vibrationer från trafik samt elektromagnetisk strålning



Den pågående bullerkartläggningen i kommunen återger endast befintliga förhållanden. För att identifiera problemområden och bullerspridning från de viktigaste bullerkällorna inom planområdet krävs en separat bullerutredning. Vibrationer är en miljöstörfaktor som inte får glömmas bort i MKB:n. En undersökning av miljö- och hälsopåverkande elektromagnetisk strålning bör också ingå i en MKN.

**Förvaltningens kommentarer:** En trafikbullerutredning har tagits fram under samrådsperioden. Även vibrationer har studerats översiktligt och ingår som ett underlag i MKB:n. Någon undersökning av elektromagnetisk strålning har inte genomförts. Genom stadskärnan går idag inga kraftledningar med 220 kv eller 400 kv.

### Vattenkvalitet och vattenförekomster

Förbundet vill att MKB:n tar ställning till alla utsläpp till grund- och ytvatten inom planområdet, även mindre påverkanskällor som enskilda avlopp och skogsbruk. De saknar dessutom en kort beskrivning av de vattenförekomster som berörs av planen.

**Förvaltningens kommentarer:** Det finns inga sådana mindre påverkanskällor i stadskärnans område.

Förbundet saknar en beskrivning av de vattenförekomster som berörs av planen.

**Förvaltningens kommentarer:** För en beskrivning av vattenförekomster hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljöbedömningen påstår att ingen av kommunens ytvattentillgångar når god ekologisk status, det stämmer inte eftersom både Långsjön och Stensjön klassades med god ekologisk status.

**Förvaltningens kommentarer:** Miljöbedömningen hänvisar till ytvattentillgångar som kan påverkas inom planområdet.

### Dagvatten

Förbundet anser att dagvattenutredningen som tas fram också redovisar konsekvenser av nybebyggelsens påverkan på recipienter genom föroreningsberäkningar före och efter ombyggnad. Hänsyn bör också tas till kommunens recipientklassificering (2013).

**Förvaltningens kommentarer:** I arbetet med stadsutvecklingsplanen har en översiktlig dagvattenutredning genomförts med en bedömning av hur vattenförekomsterna kommer att påverkas av planens genomförande. I dagvattenutredningen har miljökvalitetsnormerna för vatten varit styrande.

## 6.5 Politiska partier i Haninge kommunfullmäktige

### Kristdemokraterna

Är i huvudsak positiva till det som framgår i förslaget till stadsutvecklingsplan men lämnar några synpunkter.

### Inledning och vision

Det bör tydligare framgå att Haninge är en motor för tillväxt för hela östra Södertörn, inte bara den egna staden.

**Förvaltningens kommentarer:** Visionen i planförslaget har reviderats i enlighet med yttrandet.

### Delstrategi transport – vägar och gator

Stadsutvecklingsplanen är sårbar så länge det inte parallellt finns en övergripande parkeringsstrategi. Enligt uppdraget skulle den tas fram i samband med stadsutvecklingsplanen. Att undvika ineffektiv ytparkering tillstyrker Kristdemokraterna. Partiet saknar redovisning om infartsparkering.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har utvecklat texterna kring parkering och lagt till ett stycke om infartsparkering. Parkeringsstrategin är också övergripande och kommer att hanteras som ett separat ärende.

Efterlyser en redovisning av hur ökade transporter som passerar stadskärnan hanteras.

**Förvaltningens kommentarer:** Inom ramen för arbetet med stadsutvecklingsplanen har en trafikanalys av personbilstrafiken inom stadskärnan genomförts på övergripande nivå. Konsekvenserna av ökade trafikmängder som följd av nya tillkommande bostäder och verksamheter har studerats med hjälp av en trafikmodell. Dessa analyser redovisas inte i detalj i planförslaget utan finns som en underlagsrapport. Vidare analyser av gods och tyngre transporter har inte gjorts inom ramen för planförslaget. Tung trafik förväntas inte gå genom Haninge stadskärna utan använda sig av väg 73 och väg 259. Då omledning krävs vid särskilda händelser kan huvudvägnätet som utpekats i STUP användas.

Kristdemokraterna lyfter behovet av ett tvärgående godsspår som förbinder Norvik, Jordbro med spåren ut i Mälardalen och Sverige.

**Förvaltningens kommentarer:** Frågan om Stockholmsregionens övergripande transportinfrastruktur hanteras i den nationella infrastrukturplaneringen. Den så kallade nationella planen och länsplanen ses över med fyra års mellanrum och då ges möjlighet för bland annat kommunerna att påtala brister och behov av åtgärder i transportsystemet. Där kan behov av ytterligare spårförbindelser lyftas.

### Delstrategi bebyggelse

Anser att det är oacceptabelt att inte ha en reservplan för ett nytt kommunhus.

**Förvaltningens kommentarer:** Kommunfullmäktige godkände 2014-06-09 § 119 en förlängning av hyreskontraktet för nuvarande kommunhus till och med 2029-06-30. Den fastighet kristdemokraterna hänvisar till (Söderbymalm 3:466) ägs av Haninge kommun och är i nuläget planlagd för kontor. Kommunstyrelseförvaltningen uppfattar det som orimligt att hela denna tomt ska utgöra reserv för ett nytt kommunhus i ytterligare 12 år (15 år vid tiden för hyreskontraktets förlängning). I förslaget till stadsutvecklingsplan föreslås bebyggelse i det aktuella området men planen säger ingenting om bebyggelsens innehåll. För att förhålla sig till kommande behov av ett nytt kommunhus bör dock kommunen se till att även fortsättningsvis ha rådighet över mark centralt i stadskärnan.

### Delstrategi natur och urbana rum

Anser att uppdraget i mål och budget 2016-2017 om en övergång till Rudans friluftsområde med bil-, gång- och cykelväg skulle höja attraktiviteten runt om Rudans friluftsområde.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget föreslår en bättre koppling till Rudan för gående och cyklister. I arbetet med stadsutvecklingsplanen har det framkommit att en bilväg till Rudan inte är förenlig med naturreservatets föreskrifter. Planförslaget i sig omöjliggör dock inte en framtida koppling även för bil. En gång- och cykelväg bedöms inte strida mot naturreservatets föreskrifter.

Kommunstyrelseförvaltningen noterar det beslut om detaljplan för Söderbymalm 3:125 mfl, Örnens väg som fattades i kommunfullmäktige den 12 juni 2016, § 177. Denna fråga får bearbetas vidare inom det fortsatta arbetet med att utveckla stadskärnan.

Har förelagat i en motion till Haninge kommunfullmäktige med rubriken ”Haninge stadskärna 2.0 – omplacera Handens pendeltågsstation och låt staden möta vattnet” att utreda förutsättningarna för att bygga en underjordisk pendeltågsstation.

**Förvaltningens kommentarer:** I arbetet med planförslaget har vi översiktligt undersökt förslaget att gräva ner pendeltågsstationen. Den sammantagna bedömningen visar att det i nuläget inte är ekonomiskt försvarbart att utreda möjligheterna att ersätta nuvarande pendeltågsstation med en underjordisk. Det skulle kosta flera miljoner att utreda frågan och flera miljarder att genomföra idén om det ens är möjligt. Frågan utvecklas i det kommande motionssvaret.

Inom ramen för arbetet med stadsutvecklingsplanen har förutsättningarna för att omvandla Stationsvägen till en genomgående stadsgata utretts översiktligt. Gatan skulle till delar kunna kantas med både bostäder och lokaler med attraktiva utblickar över Rudan. För att inte ytterligare skapa barriärer får tillkommande bebyggelse inte bli för hög.

## Vänsterpartiet i Haninge

I stadsutvecklingsplanen anges olika alternativ till placering av husen. Vänsterpartiet tycker att andra alternativ till kvarterstaden bör lyftas fram som exempel på bra stadsrum.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats med ett utvecklat resonemang kring olika placering av husen. Dock kvarstår idén med kvarterstaden som huvudalternativ eftersom den både ger en bra stadsmässig karaktär och förbättrar bullersituationen.

## Synpunkter kopplat till upplåtelseformer

Vänsterpartiet föreslår att stadsutvecklingsplanen ska ha 50 % klimatsmarta hyresrätter som målsättning. De anser också att det i Haninge ska finnas en stor hyresmarknad med ett eller flera stora allmännyttiga bostadsbolag.

**Förvaltningens kommentarer:** Förslaget till fördelning av upplåtelseformer i planförslaget är en ambition. Kommunen kan inte reglera eller styra vilken upplåtelseform som bostäder inom planområdet ska komma att ha. Huruvida kommunen ska ha ett stort allmännyttigt bostadsbolag är inte en fråga för stadsutvecklingsplanen.

## Synpunkter kopplat till infrastruktur

Ifrågasätter vägar genom och söder om Eskilsparken samt avstyrker den föreslagna vägen från Vega och söderut och strax öster om järnvägen.

**Förvaltningens kommentarer:** I det reviderade planförslaget har vägen genom Eskilsparken och vägen söderut från Vega tagits bort. I övrigt finns inga nya föreslagna vägar strax öster om järnvägen förutom den föreslagna öppningen av Stationsvägen.

Vänsterpartiet anser att vi behöver föreslå vilka p-tal vi vill se i aktuellt område för att inte minst förmedla en större grad av trovärdighet med begreppet promenad- och cykelstaden.

**Förvaltningens kommentarer:** För parkeringstal hänvisas till den kommande parkeringsstrategin och den därtill hörande handlingsplanen.

### Övriga synpunkter

Vänsterpartiet saknar en hänvisning till Barnkonventionens skrivningar om vad som det innebär att se till barnens bästa.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats med ett stycke om barnperspektivet.

Vänsterpartiet menar att planen borde beskriva uttalade ambitioner om att bygga i trä där både ekonomi och miljö/klimat är argument för en sådan satsning.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har i granskningsversionen kompletterat stycket om hur vi kan bygga med låg miljöpåverkan med att bygga i trä kan vara ett sätt att minska klimatpåverkan sidan 20.

Vänsterpartiet vill inte göra avkall på storlekarna på skol- och förskolegårdarna.

**Förvaltningens kommentarer:** I planförslaget finns inga uppgifter om storlek på skol- och förskolegårdar. I de fall utbildningsförvaltningens egna riktlinjer på 60 kvadratmeter friyta per barn inte går att uppfylla i den täta stadsmiljön behöver det i direkt anslutning till förskolegården finnas kompensatoriska ytor som är acceptabla i förhållande till den verksamhet som ska bedrivas.

Vänsterpartiet poängterar vikten av social hållbarhet, feministisk stadsbyggnad och tillgänglighet i arbetet med stadsbyggnaden.

**Förvaltningens kommentarer:** Det reviderade planförslaget har kompletterats med ett stycke på sidan 6 om olika perspektiv som är nödvändiga att förhålla sig till för att uppnå en hållbar stadsbyggand.

En plan för hur tätt offentliga toaletter ska ligga bör tas fram.

**Förvaltningens kommentarer:** Offentliga toaletters lokalisering är viktig men inget som hanteras i stadsutvecklingsplanen.

### Centerpartiet i Haninge

Centerpartiet ställer sig i huvudsak bakom förslag till stadsutvecklingsplan för Haninge stad. Är glada över dialogen som förts i arbetet med att arbeta fram förslaget. Centerpartiet tycker att det är särskilt viktigt att lyssna på kvinnors uppfattning om vad som bygger en trygg stad. De vill också poängtera vikten av att Haninge stad redan från början planeras och byggs fullständigt tillgänglig för alla människor med och utan funktionsnedsättningar.

### Synpunkter kopplat till tät och blandad

Centerpartiet är tveksamt till att stadsutvecklingsplanen prioriterar låg stadsbebyggelse på 4-6 våningar rakt igenom. Vi föreslår att i den nya staden tillåta både högre och lägre bebyggelse i kvartersstruktur. Vi är inte främmande till att pröva byggandet av enskilda höga byggnader på uppemot 40 våningar eller mer.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget föreslår en generell skala på mellan 4 och 6 våningar men både lägre och högre höjder kan vara aktuellt. Vilka våningshöjder som passar var är en fråga som hanteras i detaljplaneskedet.

Stadsutvecklingsplanen lyfter på ett bra sätt näringslivets betydelse för tillväxten i staden. Centerpartiet vill lyfta fram behovet av att Haninge stad skapar utrymme och attraherar kvalificerade kontorsjobb.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget överensstämmer med yttrandet.

### Synpunkter kopplat till sammankopplad och nära

Centerpartiet vill att man i framtiden utreder om den kapacitetsstarka kollektivtrafiken kan kompletteras med andra former av spårbunden trafik såsom spårbilar för att binda ihop olika målpunkter i den nya staden.

**Förvaltningens kommentarer:** Ytterligare utredningar kopplat till kapacitetsstark kollektivtrafik är möjliga men inte inom ramen för arbetet med planförslaget.

När det gäller vägförbindelser så ställer sig Centerpartiet negativa till att dra en bilväg genom Eskilsparken. Dessutom ser vi att en förlängning av Söderbyleden kommer att påverka det gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats och vägen genom Eskilsparken har tagits bort. Förslaget om en förlängning av Söderbyleden finns både i den kommunövergripande översiktsplanen som beslutades av kommunfullmäktige 2016-11-07 och i Brandbergens utvecklingsprogram som antogs av kommunfullmäktige 2016-03-21. Förlängningen av Söderbyleden behöver vid ett genomförande studeras mer i detalj. Det gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen är viktigt att värna om även i framtiden.

### Synpunkter kopplat till grön och livfull

Centerpartiet ser mycket positivt på att hållbart byggande i linje med internationell utveckling tillämpas. Förespråkar att träbyggnader prioriteras när stadskärnan växer.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har i granskningsversionen kompletterat stycket om hur vi kan bygga med låg miljöpåverkan med att bygga i trä kan vara ett sätt att minska klimatpåverkan sidan 20.

### Moderaterna i Haninge

Hanigemoderaterna ser positivt på att kommunen arbetar fram en fördjupad översiktsplan för stadskärnan.

### Synpunkter kopplat till vision och inledning

Moderaterna påpekar att dokumentet innehåller två visioner. De anser att båda visionerna är inåtvända och beskriver en framtid för stadskärnan som bara angår dem som bor i stadskärnan. Ingen av visionerna svarar upp mot de ursprungliga visionerna i utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan. Haningemoderaterna anser att visionen bör avspegla ambitionerna att utveckla en regional stadskärna som blir en motor för tillväxt och utveckling för hela östra Södertörn.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att den bara innehåller en vision som bättre beskriver ambitionen som regional stadskärna på östra Södertörn, sidan 2 och 14.

I relationsbilden på sidan 6 beskrivs både Nynäshamn och Tyresö som regionala stadskärnor tillsammans med Flemingsberg.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats med en bild som gör skillnad på de regionala stadskärnorna i förhållande till Tyresö och Nynäshamn.

Det vore önskvärt om stadsutvecklingsplanen även omfattade området runt ICA Maxi och Biltema.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningen har inte haft möjlighet att i så sent skede arbeta in området runt ICA Maxi och Biltema.

Uppdelningen i tre strategier med underliggande delstrategier är enkel och tydlig. Dock finns delstrategier i underrubriker längre fram i dokumentet som inte stämmer överens med de uppräknade delstrategierna på sidan 14. Tycker också att det är märkligt att näringslivet utelämnats i en av delstrategierna på sidan 14.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har förtydligats och justerats i enlighet med yttrandet.

## Synpunkter kopplat till sammankopplad och nära

Efterfrågar en samlad strategi för hur de ökande transporter ska ledas in och ut från stadskärnan. Kartmaterialet måste förtydligas med en beskrivande text.

**Förvaltningens kommentarer:** Alla kartbilder har i granskningsversionen uppdaterats i syfte att bli tydligare. Ett antal stråk för gång, cykel, kollektiv trafik och biltrafik är markerade som ”huvudgator” för respektive färdmedel och tanken är att merparten av transporter/rörelserna ska ske via dessa. Det är via huvudgatorna som trafiken ska ledas in och ut från stadskärnan.

Efterfrågar en samlad parkeringsstrategi för stadskärnan som tidigare utlovats.

**Förvaltningens kommentarer:** Parkeringsstrategin kommer att hanteras som ett separat ärende.

## Synpunkter kopplat till natur och urbana rum

I mål och budget 2016-2017 gavs ett uppdrag om att utreda en ny passage till Rudan från stadskärnan där även bilar kan ta sig över. Vi anser att dessa utvecklingsidéer är vitala för det fortsatta arbetet. För Rudanområdet närmast järnvägen bör kommunen tillämpa samma

principer som för stadsutvecklingen i övrigt, att otrugga grönområden utvecklas genom nya aktiviteter och kompletterande bebyggelse som kan bidra till tryggare kantzoner.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget föreslår en bättre koppling till Rudan för gående och cyklister. I arbetet med stadsutvecklingsplanen har det framkommit att en bilväg till Rudan inte är förenlig med naturreservatets föreskrifter. Planförslaget i sig omöjliggör dock inte en framtida koppling även för bil. En gång- och cykelväg bedöms inte strida mot naturreservatets föreskrifter.

Kommunstyrelseförvaltningen noterar det beslut om detaljplan för Söderbymalm 3:125 mfl, Örnens väg som fattades i kommunfullmäktige den 12 juni 2016, § 177. Denna fråga får bearbetas vidare inom det fortsatta arbetet med att utveckla stadskärnan.

## **Socialdemokraterna i Haninge**

Socialdemokraterna i Haninge tycker att stadsutvecklingsplanen knyter väl an till översiktsplanen. I yttrandet har man valt att fokusera på de avsnitt där man inte delar planen.

### **Synpunkter kopplat till visionen**

Den inledande bilden med likadana kvarter utlagda som en matta över kommunen är ingen tilltalande vision.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att bilden inte kallas för vision. Syftet med bilden är att visa en möjlig framtida utbredning av bebyggelsen, det är ett av flera sätt att förklara vad ett tillskott på 17 000 nya bostäder, verksamheter och offentlig service kan betyda.

Planen borde beskriva de kvaliteter som finns i dagens Handen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med ett avsnitt som mer utförligt beskriver hur stadskärnan har vuxit fram sidan 26.

### **Synpunkter kopplat till tät och blandad**

Under avsnittet med stadskvaliteter behöver ”staden är tydlig med vad som är privat och vad som är offentligt” nyanseras.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats i enlighet med yttrandet sidan 18.

Runt om i världen diskuteras bilfria områden som en vision för den framtida staden. Även om det finns en viss skepsis mot den visionen borde den diskuteras i stadsutvecklingsplanen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslagets avsikt är att ta utgångspunkt i gående och cyklisters villkor och behov. Planen tar höjd för utökade ytor både för gående och cyklister och det finns förutsättningar för att eventuellt i framtiden se över möjligheter att göra en eller flera gator bilfria i stadskärnan under vissa tider på dygnet.

I förslaget föreslås en bebyggelse med slutna kvarter med enstaka högre hus. Även höjden på kvarteren slås fast i förslaget. Socialdemokraterna menar att det behövs en större öppenhet i vilken typ av bebyggelse som kan tillkomma.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadskärnan är bullerutsatt redan idag och ett sätt att komma tillrätta med den problematiken är att bygga i slutna kvarter. Planförslaget har justerats och

nyanserats när det gäller utformningen av kvarteren och förvaltningen anser att det finns en stor öppenhet för i vilken typ av bebyggelse som kan tillkomma.

Under avsnittet karaktärsfulla kvarter beskrivs de kvaliteter som kvarteren har idag väl schablonmässigt och borde utvecklas.

**Förvaltningens kommentarer:** Det är en avvägning hur mycket bakgrund och analys som stadsutvecklingsplanen ska innehålla. Avsnittet karaktärsfulla kvarter är avsett som en övergripande karaktärsbeskrivning av stadskärnans olika delområden. Beskrivningen ska ge en första vägledning och inriktning för vilka kvaliteter som kan vidareutvecklas vid kommande stadsutveckling. Mer ingående analys av delområden och platser lämnas till kommande detaljplanering.

### Synpunkter kopplat till sammankopplad och nära

Prioriteringsordningen gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik återspeglas inte i det konkreta förslaget. De stora förändringar som planen föreslår är snarast en kraftig utbyggnad av gatunätet för bilister.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget är justerat för att tydligare återspegla prioriteringsordningen framförallt med ett nytt avsnitt om gästaden sidan 35. Inför granskning har förvaltningen sett över beskrivningen av bilvägnätet så att det tydligare framgår att planförslaget inte innebär en kraftig utbyggnad av vägnätet för bilister, endast ett fåtal helt nya vägar föreslås.

Förslaget innebär nya huvudgator genom Eskilsparken, Vallastaden och Lillcentrum. Trots det stora ingrepp som förslaget innebär så finns ingen närmare redovisning av vilka för- och nackdelar det innebär för boende, gångtrafik och rekreation. Kartan över det finmaskiga trafiknätet anger också en rad obefintliga gator som befintliga gator.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har i justerats så att vägen genom Eskilsparken har tagits bort och vägtyperna (huvudgata, stadsgata och lokalgata) har setts över och justerats där de var felaktigt klassade. Vallavägen har redan idag kapacitet som huvudgata och är därmed inte justerad till granskningsversionen. Inte heller lokal- och stadsgatorna genom Lillcentrum har justerats då bedömningen är de kommer att behöva finnas vid en framtida förtätning.

En närmare trafikanalys av dagens och det tänkta scenariot över nya bilvägar och deras kapacitet saknas. Av betydelse är till exempel tvärförbindelse Södertörn och dess koppling till Jordbro industriområde och Nynäsvägen.

**Förvaltningens kommentarer:** De förändringar i bilvägnätet som föreslås i planförslaget har analyserats med hjälp av en trafikmodell. Resultatet finns sammanställt i ett PM och i huvudsak redovisas prognostiserade trafikflöden per dygn för år 2030 och 2050 för huvudvägnätet. I dessa analyser har hänsyn tagits till en eventuellt ny Tvärförbindelse Södertörn och de förändrade resmönster som denna nya kapacitetsförstärkta länk kan tänkas leda till.

De föreslagna vägarna tyck inte vara mer noggrant prövade. Är det till exempel fysiskt möjligt att knyta Örnens väg till en förlängd stationsväg? Vad betyder en ny väg mellan centrala Vega och Handens trafikplats för trafikrörelserna inom Vega och för Mellanberg som park och kulturpark?



**Förvaltningens kommentarer:** Samtliga föreslagna vägar har på en översiktlig nivå bedömts som möjliga i framtiden. Det stämmer dock att de föreslagna vägarna inte har detaljstuderats, det är ett arbete för den kommande detaljplaneringen. Någon koppling mellan Handens trafikplats och centrala Vega föreslår inte planen.

Problemet med att fler vägar genererar ny trafik diskuteras inte i planen, inte heller någon diskussion om att fler konfliktytor skapas mellan bilismen och gående.

**Förvaltningens kommentarer:** Stockholmsregionen växer och alla kommuner i länet behöver ta ansvar för att fler ska kunna bo och verka här. Haninge vill vara med och bidra till denna utveckling och med planförslaget skapar vi möjlighet för detta i den regionala stadskärnan i ett bra kollektivtrafikläge. Fler människor genererar fler rörelser och vi behöver hantera det både genom fysiska och beteendeförändrande åtgärder. Att förtäta i kollektivtrafiknära lägen är den mest effektiva åtgärden för att minska bilresandet i framtiden. Genom att bygga flera arbetsplatser på Södertörn bidrar vi också till att öka till den regionala balansen i länet vilket i sin tur leder till minskat behov av resande mellan de norra och södra delarna av länet. Digitalisering, ny teknik och nya trafikinformationstjänster kan också bidra till ett förändrat resande i framtiden.

Konfliktpunkter mellan olika trafikantgrupper har inte studerats i arbetet med stadsutvecklingsplanen. Planen illustrerar vilka ytor och stråk vi ser är möjliga för de olika trafikslagen i framtiden. Konfliktpunkter kommer alltid att uppstå och behöver studeras i detalj i varje enskild punkt.

Förslaget att minska vägbredder och utnyttja de lågutnyttjade ytorna mellan vägbana och hus för mer bebyggelse är bra. Vi saknar en studie av hur det skulle kunna se ut på Nynäsvägens södra del.

**Förvaltningens kommentarer:** Nynäsvägens utformning gäller för hela sträckningen. Ytorna mellan vägbana och hus har studerats på vissa sträckor men behöver studeras närmare för Nynäsvägens södra del vid en framtida förtätning.

Nynäsvägen mellan Kolartorps allé och infarten till Port 73 har vi tidigare föreslagit att den stängs av vid en byggnation vid Port 73. Vi tror att det vore bättre att den nämnda infarten från Nynäsvägen förlängs till rondellen Västerport/Gudöbroleden. På så sätt kan bebyggelsen ha direkt kontakt med Dammräskområdet och ett nytt parkområde.

**Förvaltningens kommentarer:** Väglösningen vid ett utbyggt bostadsområde vid Port 73 har översiktligt studerats i arbetet med stadsutvecklingsplanen. Socialdemokraternas förslag till vägdragnings enligt yttrandet studeras vidare i den pågående detaljplaneringen.

Det vore värdefullt om ungefärliga platser för parkeringshus pekas ut i planen. Deras placering blir avgörande för hur önskat rörelsemönster för alla trafikantgrupper ser ut i kärnan och vid publika platser.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har inte justerats i enlighet med yttrandet eftersom storlek och antal platser behöver studeras vidare och baseras på förväntad exploatering och nyttjandegrad.

Synpunkter kopplat till grön och livfull

Planen innebär tyvärr kraftiga försämringar i den gröna rekreativa miljön genom de stora ingrepp som föreslås i Eskilsparken. Det föreslås också att det gröna, i det närmaste bilfria, stråket från Poseidons gränd till Eskilsparken förstörs. En idé som istället borde prövas är om grönstråket från Eskilsparken skulle kunna förlängas genom centrala Handen till Rudan.

**Förvaltningens kommentarer:** Om Socialdemokraterna med de stora ingreppen avser förslaget till väg genom Eskilsparken så är det borttaget i granskningsförslaget. När det gäller det bilfria stråket från Poseidons gränd till Eskilsparken så är förslaget en lokalgata. Lokalgator kan med fördel utformas så att det gröna tar plats samt att upplevelsen av trygghet ökar.

Barns behov behöver tillvaratas i stadsutvecklingsplanen. Ett särskilt avsnitt behövs om detta.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget behöver hantera många olika perspektiv samtidigt, alla är viktiga för att bygga en stad som är tillgänglig och attraktiv. Planförslaget har i granskningsversionen kompletterats med ett stycke om barnperspektivet och vi har även försökt att förtydliga att det genom hela arbetet med stadsutvecklingsplanen varit ambitionen att säkerställa dessa perspektiv.

## 6.6 Föreningar och övriga

### Stockholms läns museum

Stockholms läns museum saknar en kulturmiljöanalys i stadsutvecklingsplanen. Detta gäller särskilt för den del som benämns Lillcentrum.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har utvecklat beskrivningen av kulturmiljö i stadskärnan på sidan 26.

### Haninge föreningsråd

Haninge föreningsråd vill tacka för en bra och informativ broschyr. De vill även tacka för två informativa träffar om stadsutvecklingsplanen. Sedan Haninge föreningsråd startade så har medlemsföreningarna ett önskemål om ett föreningarnas hus alternativt föreningskluster i de olika stadsdelarna.

**Förvaltningens kommentarer:** Föreningslivet är viktigt för stadens attraktivitet. Föreningslivet är med och skapar en levande stad med aktiviteter både dag- och kvällstid, något som planförslaget också poängterar.

Tillbyggnaden av Torvalla fotbollsplaner, inomhushallar samt lokaler för dans med mera. Vi vill se mer konkreta förslag i dessa frågor.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget beskriver ambitionerna med att utveckla Torvalla på ett övergripande plan. Kommunstyrelsen beslutade 2017-06-14, § 163, att utreda Torvallaområdet mer ingående. Utredningen ska visa på vilket sätt det är möjligt att disponera området så att det kan rymma både bostäder och idrottsverksamhet. Utredningen ska också redovisa för- och nackdelar med olika driftformer för idrottsanläggningar samt ge förslag till olika tillvägagångssätt för samarbete med externa exploitörer samt. Dessutom ska utredningen klargöra på vilket sätt en förändring av området kan ske så att den pågående verksamheten störs så lite som möjligt. Detta pågående utredningsuppdrag samt kommande detaljplanering och kommunens budget- och investeringsplanering får beskriva detta mer i detalj.

Vad gäller lokaler för kultur är det ett stort behov och inte helt ekonomiskt försvarbart att bygga stora lokaler på många ställen som samtidigt står tomma vissa perioder. En lokal för scenkonst som rymmer ca 300 personer skulle stämma in på Haninge stad.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget pekar ut ett antal platser för kultur- och fritidsaktiviteter. Vad dessa platser ska fyllas med är en fråga för kommande planering och kommunens budgetarbete.

## **ABF**

### **Övergripande synpunkter**

Totalt sett tycker vi att stadsutvecklingsplanen på många sätt är väl genomarbetad och mycket av det som vi som studieförbund och föreningslivsförespråkare tycker är viktigt finns med även om det kan bli tydligare. Vi vill att samtliga kommundelar i stadsutvecklingsplanen ska ha goda förutsättningar för ett rikt förenings- och kulturliv. Lokalfrågor och samlingsplatser får inte förbises. Vad händer med det gamla Handen? Vad sker med de kulturella landmärkena? Vad händer med kulturparken?

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med en tydligare beskrivning av stadens kulturmiljöer, sidan 26.

Samlingsbegrepp används ibland lite luddigt, till exempel aktörer som ska bidra till staden. Ibland inkluderas föreningar ibland inte.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har förtydligat vilka aktörer vi avser i vilka sammanhang.

Mötesplatser ska vara öppna, tillgängliga, billiga/gratis lokaler där föreningar, studieförbund och fria grupper kan vara för att umgås, ha studiecirklar, utveckla sina intressen och ha något att göra.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget skapar förutsättningar att ge kultur- och föreningsliv utrymme och poängterar vikten av ett aktivt föreningsliv. Planförslaget beskriver också behovet av lokaler i olika kostnadsnivåer. Planförslaget kan däremot inte garantera att det finns billiga eller till och med gratis lokaler att tillgå, det är en fråga som behöver hanteras i kommande detaljplanering och i diskussion med fastighetsägare, byggaktörer och förtroendevalda.

Det är viktigt att redan i målbilden trycka på att kultur och fritid och jobb är viktiga komponenter för att få till målbilden. Förtydliga gärna vilka aktörerna i staden är som till exempel företag, studieförbund och föreningsliv.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har utvecklats för att förtydliga och skriva ut vilka aktörer som avses. På ett par ställen har föreningar och civilsamhälle lagts till som aktörer i stadsbyggandet.

Bra att utgångspunkten är att viktiga värden i den befintliga miljön bevaras och utvecklas. Tala gärna om att de enstaka resterna av gamla Handen som finns kring kulturparken är sådana viktiga värden.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med ett avsnitt som beskriver kulturmiljön i staden sidan 26, däribland kulturparken.

De olika kartbilderna i stadsutvecklingsplanen visar kulturparkens utbredning på olika sätt.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att kartbilderna tydligare ska visa vad som är befintlig bebyggelse och vad som är tillkommande.

### Synpunkter kopplat till tät och blandad

ABF motsätter sig att bostäder planeras i parkens område, det går inte ihop med ambitionen när Kulturparken bildades, den ska bestå av föreningsliv, aktiviteter och verksamheter som bidrar till Haninges levande kultur och föreningsliv.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att kartbilderna tydligare ska visa vad som är befintlig bebyggelse och vad som är tillkommande. Någon tillkommande bebyggelse föreslås inte i kulturparken.

Vad menas med den kreativa sektorn? Definition behövs.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har i granskningsversionen kompletterats med en beskrivning av de kreativa näringarna sidan 22.

Det är väldigt mycket fokus på trygghet. Det ska naturligtvis vara säkert i staden. Men man undrar lite när man läser, är det så osäkert överallt idag? Hur säkerställs att förändringarna skapar ökad trygghet?

**Förvaltningens kommentarer:** I kommunen genomförs regelbundet trygghetsmätningar som visar att det finns otrygga platser i området, därmed inte sagt att det är otryggt överallt. För att skapa en levande stad där fler vill röra sig utomhus är trygghet en förutsättning.

Totalt anser ABF att det i detta kapitel (plats att bo verka och skapa) behövs mer fokus på plats för ett livskraftigt föreningsliv som fungerar både dag- och kvällstid.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med att även föreningslivet bidrar till en levande stad.

Vad menas med en stark kvällsekonomi? Varför är det så eftersträvänt? Att området kring Poseidons torg, Handenterminalen och Runstensvägen blir en målpunkt känns naturlig men finns här utrymme för kultur- och fritidsutbud anordnat av föreningslivet?

**Förvaltningens kommentarer:** Kvällsliv/kvällsekonomi syftar till att skapa och tillhandahålla ett brett, tillgängligt och flexibelt utbud som gör att fler människor i större utsträckning besöker staden kvällstid. Kvällsliv/kvällsekonomi syftar även till att skapa trygga, levande och attraktiva stadskärnor med stadskvaliteter. Ett aktivt kvällsliv innebär ett funktionsblandat utbud baserat på lokala förutsättningar som är uppbyggt på privata aktörer, offentlig service och föreningsliv. En aktiv och livfull kulturpark, Rudans friluftsområde, ett utbyggt kulturhus och en ny arena för idrott och kultur vid Torvalla är platser som kommer att kunna bidra ännu mer till en aktiv kvällsekonomi där föreningarna kommer att ha en viktig roll.

ABF är funder samma över hur en öppning av Stationsvägen påverkar kulturparken. Ser positivt på en koppling till Rudanområdet men det behöver inte nödvändigtvis vara en bilväg.

**Förvaltningens kommentarer:** Att öppna Stationsvägen behöver detaljstuderas före ett genomförande. Öppningen är dock viktig för att avlasta trafiken på Nynäsvägen.

ABF anser inte att det är viktigt med en mjuk övergång mellan stadens högre bebyggelse och kulturparken. Att förtäta bland villorna påverkar hela parken negativt och minskar värdet för rekreation och välmående såväl som möjligheten att erbjuda ett bredare utbud av kultur.

**Förvaltningens kommentarer:** Avsikten är inte att förtäta i kulturparken och stadsutvecklingsplanen innehåller inte heller något sådant förslag. Detta har förtydligats bland annat i planförslagets kartor.

För att Haninge stad verkligen ska känna som en grön stad måste det finnas parker och träd, inte bara gräs och buskar mellan husen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslagets ambition är att skapa en varierad grönstruktur i staden.

Det är bra att ett allaktivitetshus planeras i Vega. För att det ska bli så bra som möjligt bör det planeras ihop med studieförbund, föreningsliv och övriga aktörer som kan komma att använda huset.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen hanterar stadens utveckling på lång sikt. Planeringen av allaktivitetshuset i Vega pågår redan nu och är därmed inte en fråga för planförslaget.

## Synpunkter kopplat till sammankopplad och nära

På kollektivtrafikkartan sidan 37 utesluts till exempel de norra delarna om endast kollektivtrafikleden och inte några andra av de alternativa lederna kommer till.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerat kartan som redovisar kollektivtrafiknätet i staden så att den på ett bättre sätt redovisar hela kollektivtrafiknätet, inte bara den kapacitetsstarka trafiken.

## Synpunkter kopplat till grön och livfull

Inledningen på sidan 48 är bra och visar på vikten av gröna områden. Skulle återigen vara önskvärt att definiera lite mer vad man menar med grönområden.

**Förvaltningens kommentarer:** Grönområdena i staden fyller flera funktioner, både rekreativa och biologiska. Detta beskrivs mer i matrisen över de olika gröna rummen på sidan 58 och genomgången av parker på de efterföljande sidorna.

Vi ser gärna att kulturparken får vara med som exempel i tabellen på sidan 50 för att förtydliga vad planen är med parken, enligt kartan är det en kvarterspark.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget är justerat enligt yttrandet.

ABF Södertörn ser gärna en fortsatt dialog kring utvecklingen av Haninge stad. De anser att de tillsammans med övriga studieförbund och föreningar i Haninge är viktiga aktörer att ha med i stadsutvecklingen för att tillgodose behov av studier, kultur och fritidsaktiviteter.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommun ser fram emot fortsatt samarbete i genomförandeskedet.

### **Kulturföreningen RoJ**

Kulturföreningen RoJ tycker att dialog är viktigt när stora satsningar och förändringar planeras. De ser fram emot att vara en aktör i detta under lång tid framöver.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommun ser fram emot fortsatt samarbete i genomförandeskedet.

Begreppet aktör används lite olika genom stadsutvecklingsplanen, ibland är föreningslivet inkluderat medan i andra nämns inte föreningar.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats för att förtydliga och skriva ut vilka aktörer som avses.

Ett annat begrepp som vi gärna ser ett förtydligande till är kvällsekonomi. Vad menas med en stark kvällsekonomi? Varför är det så eftersträvansvärt?

**Förvaltningens kommentarer:** Kvällsliv/kvällsekonomi syftar till att skapa och tillhandahålla ett brett, tillgängligt och flexibelt utbud som gör att fler människor i större utsträckning besöker stadskärnan kvällstid. Kvällsliv/kvällsekonomi syftar även till att skapa trygga, levande och attraktiva stadskärnor med stadskvaliteter. Ett aktivt kvällsliv innebär ett funktionsblandat utbud baserat på lokala förutsättningar som är uppbyggt på privata aktörer, offentlig service och föreningsliv.

Föreningslivet är en stor del av det civila samhället och en grundsten i vår demokrati. Vi tycker att det är bra att ni nämner Kulturparken och föreningslivet i stadsutvecklingsplanen men anser att det generellt sett behöver lyftas fram mycket mer på fler ställen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats och på ett par ställen finns nu utskrivet att föreningar och civilsamhälle som viktiga funktioner för en levande stad.

### **Synpunkter kopplat till tät och blandad**

Saknar föreningarnas roll i att uppfylla visionen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med föreningarnas roll på ett par ställen, bland annat på sidan 4 ”Haninge kommun som samhällsbyggare”.

Vi ställer oss frågan om vad som kommer att hända med gamla Handen.

**Förvaltningens kommentarer:** Granskningsversionen av stadsutvecklingsplanen har kompletterats med tydligare beskrivning av stadens kulturmiljöer. Även miljökonsekvensbeskrivningen beskriver de kulturmiljöer som finns i staden.

Vi tycker att det är bra att förtätning ska göras med stor respekt för ekologiska värden som finns. Här skulle vi önska att det också skrivs att förtätningens ska göras med respekt för historiska och kulturella värden.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med tydligare beskrivning av stadens kulturmiljöer. Här beskrivs de kulturhistoriska miljöerna som viktiga bland annat för att förstärka den lokala identiteten.

Föreningslivet bör lyftas som aktör i avsnittet plats att bo, verka och leva.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats så att det tydligare framgår att föreningslivet spelar en viktig roll i byggandet av staden.

### Synpunkter kopplat sammankopplad och nära

Anser att idén att öppna upp Stationsvägen kan vara intressant att titta närmare på. Men går det att göra på ett bra sätt norrut på grund av markförhållandena? Varför ska man välja den vägen istället för Nynäsvägen? Hur påverkas Kulturparken av vägen?

**Förvaltningens kommentarer:** Att öppna Stationsvägen behöver detaljstuderas före ett genomförande. Kopplingen behövs för att avlasta trafiken på Nynäsvägen och öka tillgängligheten till staden. Mer rörelse på Stationsvägen ökar också tryggheten. Vår översiktliga bedömning är att detta inte kommer att påverka Kulturparken.

Hur löser ni behovet av att tillgänglighetsanpassa lokaler?

**Förvaltningens kommentarer:** Tillgänglighet styrs i flera olika regelverk, som sköts av olika myndigheter. I stadsutvecklingsplanen uttrycker vi en övergripande ambition att staden ska vara till för alla. Andra regelverk styr sedan hur den byggda miljön ska kunna användas både av personer som har full rörlighet och personer som använder till exempel rullstol, rollator eller käpp. Även personer som har nedsatt syn, nedsatt hörsel eller nedsättning av andra orienteringsförmågor ska kunna använda den byggda miljön.

### Synpunkter kopplat grön och livfull

Vi ser gärna att kulturparken får vara med som ett exempel på sidan 50.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats enligt yttrandet.

Kulturparkens utbredning är genomgående i stadsutvecklingsplanen otydlig. Så som Kulturparken är utpekad på sidan 25 vill vi att den ska se ut i hela stadsutvecklingsplanen. Föreningen motsätter sig att bostäder blandas in i kulturparken. Vi vill att parken ska utvecklas! Till exempel med promenadstråk eller caféer, uteserveringar mm.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerat kartbilderna för att de tydligare ska visa vad som är befintlig bebyggelse och vad som är tillkommande. Önskemålen om kulturparkens innehåll och vidare utveckling på en mer detaljerad nivå får hanteras i efterföljande planering.

### Handens museum och smedja

Det är alldeles för lätt hänt att man underskattar kulturens och äldre byggnaders attraktionskraft och betydelse för ett samhälle när stora expansionsplaner tas fram, här kan behövas en stor portion varsamhet och mod för att stå upp för dessa värden.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med tydligare beskrivning av stadens kulturmiljöer. Även miljökonsekvensbeskrivningen beskriver de kulturmiljöer som finns i staden.

Barnens väg till badplatsen i stor-Rudans norra ände är idag fri från biltrafik. Om Stationsvägen öppnas upp för genomfartstrafik behöver det göras en ny lösning.

**Förvaltningens kommentarer:** En eventuell öppning av Stationsvägen behöver detaljstuderas före ett genomförande. Då tas en säker passage över till Rudan i beaktande.

Ett återkommande bekymmer är avsaknaden av toaletter vid pendeltågsstationen i Handen.

**Förvaltningens kommentarer:** Offentliga toaletters lokalisering hanteras inte i planförslaget.

Handens museum och smedja har också synpunkter på namnet Haninge stad och tycker att det är ett misstag att missakta vår centralorts egentliga namn.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge stad är ett samlingsnamn för Handen, Vega och delar av Brandbergen. Handen som Ortsnamn kommer enligt förslaget inte att försvinna.

## Handenföreningen

Byggnationens karaktär bör fortsatt vara på ett sådant sätt att den framhäver de småstadskvaliteter som finns i Handenområdet. Luftigt, grönt och tryggt på ett sätt som i samklang med den tätare bebyggelsen släpper in ljus i området exempelvis genom olika höga byggnader. Stängda kvarter bidrar till en privat känsla kring innergården och koncentrerer transporter till huvudstråken.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget överensstämmer i stora drag med Handenföreningens kommentarer kring att vidareutveckla stadskärnans småstadskvaliteter. Stadsutvecklingsplanen föreslår bland annat förtätning intill befintliga gator för att skapa ett mer sammanhållet stadsrum. Detta möjliggör att gröna kvaliteter kan bevaras samtidigt som det bidrar till en tryggare stadsmiljö. Den generella stadsskalan föreslås till 4-6 våningar vilket även i fortsättningen kommer möjliggöra goda ljusförhållanden i de flesta lägen. Slutna kvarter har till viss del en fördel för att det skapar tysta och skyddade gårdsmiljöer där det behövs. Den öppna kvartersstrukturen kommer dock vara vanlig i stadskärnan även fortsättningsvis.

Barn- och äldreperspektiven bör fördjupas.

**Förvaltningens kommentarer:** Barn- och äldreperspektivet liksom ett flertal andra perspektiv har ingått i planeringsarbetet. Planförslaget har kompletterats med ett stycke om olika perspektiv som är nödvändiga att förhålla sig till för att uppnå en hållbar stadsbyggnad, däribland barn och äldre.

Det stråk som går från Tungelsta till Handen och vidare mot Stockholm bör uppgraderas till en så kallad ”cykelmotorväg”.

**Förvaltningens kommentarer:** I planförslaget redovisas de regionala cykelstråken som går igenom kommunen men exakta utformningen i form av bredder med mera redovisas inte. I framtiden, om cyklingen och pendling med cykel ska kunna öka, behöver de regionala cykelstråken få utökade bredder och separata cykelfält avsedda bara för cyklisterna. ”Cykelmotorvägar” är en god ide när framtidens cykelbanor ska utformas för allt högre hastigheter och nya tekniska landvinningar i form av elcyklar med mera.



Det andra regionala cykelstråket som går från Handen till Trollbäcken bör dras om så att vägen blir rak, tydligt utmarkerad och får upphöjda passager vid korsningar.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen redovisas de regionala cykelstråken däribland ett förslag till ny och rakare sträckning mot Tyresö. Hur vägen utformas i detalj är en fråga för kommande detaljplanering.

Gång- och cykelvägen på Eskilsparkens södra sida som går mellan Handens pendeltågsstation och Fredrika Bremergymnasiet bör utvecklas.

**Förvaltningens kommentarer:** Yttrandet överensstämmer med planförslaget. I granskningsförslaget har vi försökt förtydliga att detta stråk är viktigt och behöver förstärkas.

Ett antal nya vägar finns utritade i Handenområdet. Detta är inte en önskvärd utveckling då trafiken snarare i möjligaste grad bör ledas ifrån stadskärnan. Enligt RUF:s ska Handenområdet vara en kollektivtrafikknod. En större genomgående trafikanalys bör göras. Utredningar bör också visa hur man kan minska buller längs de mest trafikerade vägarna.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget utgår från prioriteringsordningen av trafikslagen som beslutats i den kommunövergripande översiktsplanen, gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Trafikanalys och bullerutredningar har gjorts som visar att biltrafiken trots allt kommer att öka när vi blir fler boende och verksamma i staden. Åtgärder som gör att bilarna bättre rör sig genom staden är nödvändiga för att minska utsläpp med mera. Bullersituationen är redan idag besvärlig och förslag på hur den kan hanteras framöver finns bland annat beskrivet på sidan 70, planens konsekvenser.

Kopplingen mellan Handens och Brandbergens industriområde borde präglas av gång- och cykeltrafik snarare än biltrafik.

**Förvaltningens kommentarer:** Även här utgår planförslaget från prioriteringsordningen av trafikslagen som beslutats i den kommunövergripande översiktsplanen, gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Vid en eventuell överdäckning av väg 73 ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras högre än biltrafik.

De större vägarna genom och runt Handen bör karaktäriseras av en ny karaktär där gång, cykel och biltrafik är separerad och där träd och växtlighet används för att försköna och dämpa ljudet.

**Förvaltningens kommentarer:** I stadsutvecklingsplanen beskrivs gatornas funktion och utformning. Gång och cykel betraktas som separata trafikslag. Planförslaget har kompletterats med beskrivningar av vilka gator som kan vara aktuella för separata kollektivtrafikkörfält.

Kommunen ska arbeta för att de delar av riksväg 73 som delar Brandbergen och Handen däckas över för att ge plats åt bostäder, offentliga utrymmen och annat som bidrar till att den fysiska barriären mellan de två kommundelarna försvinner.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats enligt yttrandet.

Eskilsparken bör skyddas från alla planer på biltrafik genom området.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att ingen bilväg föreslås genom Eskilsparken.

Rudanområdets karaktär är viktig att fortsatt skydda. Tillgängligheten bör förbättras med gång- och cykeltrafik men antalet parkeringar på Rudansidan bör inte utökas.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget överensstämmer med yttrandet.

Vid vidare bostadsexploatering av nuvarande Handens industriområde bör behovet ses över för att skapa ytterligare en park.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget överensstämmer med yttrandet.

## **Handens pensionärsförening PRO**

Uttrycket Haninge stad kan kännas något ovant och oklart. Det vore på sin plats att inledningsvis förklara vad uttrycket bygga stad står för och varför det används för denna plan.

**Förvaltningens kommentarer:** I planförslaget har vi tillfört en förtydligande text kring vad Haninge stad avser i bildtexten på sidan 7. ”Området för stadsutvecklingsplanen avgränsas till Handen, Vega och Brandbergens centrala delar – i denna plan kallat Haninge stad.” Vad det innebär att bygga stad är precis vad hela dokumentet handlar om. Att väga samman olika intressen och skapa en attraktiv helhet som tillsammans blir en stad. Haninge kommun har arbetat med detta sedan Haninge utsågs till regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen (RUFS) 2010.

Det är viktigt att planeringen inriktas på att skapa förutsättningar även för en utvecklad kollektiv närtrafik som ger goda möjligheter för bland annat barnfamiljer och äldre med olika funktionsnedsättningar att förflytta sig inom och mellan stadsdelarna. Vidare krävs att förutsättningar skapas för smidig övergång mellan närtrafik och stadstrafik utanför stadsområdet.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget redovisar var det är möjligt att köra kollektivtrafik, en bild som tagits fram i dialog med landstingets trafikförvaltning. I granskningsversionen har kartan på sidan 39 justerats så att alla gator där det är möjligt att köra kollektivtrafik redovisas. Även omstigningsplatser mellan buss och spårtrafik redovisas i granskningsversionen.

Ambitionen är att skapa ett tätare stadsrum. Detta får dock inte leda till trånga gator och gränder. Det är viktigt att även den tätare bebyggelsen bjuder på luft och ljus mellan huskropparna.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningen delar uppfattningen att det även fortsättningsvis är viktigt med ljus och luft i stadsmiljön. Stadsutvecklingsplanen föreslår bl.a. förtätning intill befintliga gator för att skapa en mer sammanhållen stadsmiljö. Den generella stadsskalan föreslås upp till 6 våningar vilket kommer möjliggöra goda ljus och luftförhållanden i de flesta lägen även i framtiden.

I planeringen bör säkerställas att behovet av arbetsplatser tillgodoses i efterföljande detaljplanering. Vidare bör behovet av närbutiker för dagligvaruhandel bevakas i detaljplaneringen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget redovisar att det är möjligt med tillväxt i antalet arbetsplatser i staden vilket är vägledande för den kommande detaljplaneringen.

Det vore motiverat att det någonstans i materialet lämnades en beskrivning av hur denna utvecklingsplan tillgodoser de behov, krav och önskemål som finns hos den äldre befolkningen med olika funktionsvariationer. På vilket sätt tar stadsutvecklingsplanen hänsyn till dessa åldersgruppers förutsättningar och behov?

**Förvaltningens kommentarer:** Det reviderade planförslaget har kompletterats med ett stycke om olika perspektiv som är nödvändiga att förhålla sig till för att uppnå en hållbar stadsbyggand, däribland de äldres. Planen tar hänsyn till äldres förutsättningar och behov både genom beskrivningar av den tillgänglighet som krävs i den framtida staden men även sociala perspektiv som boendeformer och tillgång till service nära.

## **Södertörns högskola**

Högskolan har inga specifika synpunkter men vill ändå ge följande kommentar.

Utvecklandet av den regionala stadskärnan handlar om att bryta ny mark. Detta betyder att för att förverkliga ett utvecklingsprogram likt Haninges så finns det inga ”teoretiska planritningar” som kan användas för ett senare genomförande. Detta är en utmaning och problematik som Haninge kommun verkar väl medveten om.

Globalisering och internationalisering binder samman världens ekonomier. Samtidigt kan vi se en ökad betydelse av de lokala och regionala miljöerna. Detta hänger samman med att den geografiska närheten är viktig för möten och kommunikation mellan människor som utvecklar, förmedlar och använder kunskap och teknik. Detta är viktiga frågor som berörs i utvecklingsplanen för Haninge stadskärna. Det sagda pekar på vikten av goda kommunikationer mellan stadskärnorna i Flemingsberg och Haninge.

I Flemingsberg finns ett kluster av högre utbildning och forskning – med Karolinska institutet, Röda Korsets Högskola, KTH och Södertörns högskola – att bygga vidare på. Södertörns högskola ser positivt att utvecklingsplanen berör detta område. Detta öppnar upp för regionen att vara attraktiv att verka i för företag och människor. Högskolan ser positivt på att skapa samverkansarenor mellan kommun, akademi och näringsliv för att bredda kontaktytorna och på så vis sporra att samverkan mellan dessa aktörer utvecklas snabbare. Detta ligger väl i linje med högskolans strategi för samverkan.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningen tackar för kommentarerna.

## **Locum**

I visionen för Haninge stad – så som den illustrerats i samrådsversionen – har sjukhuset till fullo integrerats i kvartersstaden. Locum välkomnar en sådan stadsutveckling. Inte minst för de positiva effekter det för med sig i form av rikare folkliv, tätare kommunikationer, ökat kommersiellt utbud samt ökad upplevd trygghet.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge kommuns ambition är att sjuk- och hälsovården i Haninge ska få en ännu mer central och kollektivtrafiknära lokalisering på Haningeterrassen i direkt anslutning till pendeltågsstationen. Kommunstyrelsen har enligt Mål och budget 2017-2018 (sid 22) i uppdrag att verka för detta.

## **Byggsossen – byggnads socialdemokratiska förening i Haninge**

Byggsossen vill bidra med kunskap, tankar och förslag till förbättringar. Mycket är bra i förslaget men många aspekter kan förtydligas och uppmärksammas mer. Vi saknar ibland den självklara frågan – varför ska vi vara en stadskärna och för vem?

**Förvaltningens kommentarer:** Att skapa en regional stadskärna i Haninge är en planeringsinriktning både i den regionala utvecklingsplanen RUFFS 2010 och i den kommunövergripande översiktsplanen och har därmed varit en förutsättning för arbetet med stadsutvecklingsplanen.

Haninge stad ska lika mycket vara till för och den ska också fungera för hela Haninge kommun, från öst till väst, från stad till land och skärgård.

**Förvaltningens kommentarer:** Yttrandet överensstämmer med förslaget.

Vi vill ställa be om att det fortsatta planerandet och genomförandet får en förstärkt och demokratisk inriktning att medborgardialogen stärks med att utgå från varje berörd boende och verksam i ett område har för behov och vilka allmänna behov som finns för att på det sättet få ett givande och tagande. Det framgår att referensgruppen har begränsats till att bestå av sju fastighetsägare i centrala Haninge. En sådan begränsad partsgrupp innebär att ännu större tyngd ska ges till remissvaren från det övriga samhället.

**Förvaltningens kommentarer:** Omfattande dialogarbete har genomförts de senaste åren och inom ramen för arbetet med stadsutvecklingsplanen. Bland annat har fokusgruppsintervjuer genomförts under våren 2016 med olika målgrupper. Syftet med dessa var för att belysa hur olika människor använder och upplever stadskärnan och vad de har för önskemål om dess utveckling. En av stadsbyggnadsprinciperna under *Grön och livfull* är vidare ”Samverkan med fastighetsägare, invånare och med civilsamhället är en nyckel för att behov och kunskap från olika målgrupper ska inkluderas i plan- och byggprocessen.” Det är centralt att olika gruppers perspektiv, behov, kunskap och visioner inkluderas i arbetet med stadskärnan.

Talet om regionalkärna (så som det beskrivs i RUFFS) har delvis förlämnat planförfattarna att tänka att stad ska byggas på ett specifikt sätt, från en kärna och sedan utåt, från ett centrum till en periferi. Byggsossen motsätter sig denna strategi och föreslår istället en annan utbyggnadsstrategi, bandstaden.

**Förvaltningens kommentarer:** Olika tider har olika planeringsideal. I arbetet med stadsutvecklingsplanen har vi resonerat om på vilket sätt staden ska växa fram dels med tanke på att den ska vara trevlig att vara i, dels hur kostnader för offentliga åtaganden och möjliga intäkter fördelar sig.

Byggsossen menar att det är absurt att kalla den regionala stadskärnan för Haninge stad, de tycker att det är absurt för ingen i Haninge menar på allvar att Handen är en stad.

**Förvaltningens kommentarer:** Den regionala stadskärnan Haninge omfattar Handen, Vega och delar av Brandbergen. Det är detta område som vi i stadsutvecklingsplanen kallar för stad. Bedömningen är att det finns goda förutsättningar att omvandla området till stad.

Byggsossen föreslår en överdäckning av hela vägen 73 på sträckan Klockarleden i söder till passagen under väg 73 i norr som en fortsättning på Brandbergsleden. Att ta med Brandbergen

som en del av stadsutvecklingen känns långsökt. Det är ändå en vinst för Haninge att bryta Brandbergens isolering och underlätta för kommunikation till och från Handens centrum.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med en överdäckning av väg 73 för att skapa förutsättningar för att på ett ännu tydligare sätt knyta Brandbergen och Handen till varandra.

En kraftfull nybyggnation av bostäder ska komplettera Handens trafikplats på båda sidor väg 73. Förutsättningen är att en överdäckning sker över väg 73 mellan Västerport och Österport.

**Förvaltningens kommentarer:** En överdäckning mellan Västerport och Österport har inte utretts i arbetet med stadsutvecklingsplanen. Det kan dock vara en intressant tanke för framtiden.

Vi vill se en utveckling av bandstaden, dvs en stad med längsta avstånd på 300 meter till spårbunden station.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget utgår från översiktsplanens princip om att bygga tätt i goda kollektivtrafikområden både kring pendeltågsstationen i Handen samt den nya pendeltågsstationen vid Vega. Planen tar också höjd för ytterligare förstärkt kollektivtrafik med spår eller stombuss genom olika föreslagna dragningar genom stadskärnan. Förstärkt kollektivtrafik är en nödvändighet för att kunna förtäta och utöka stadskärnan med det antal nya bostäder och verksamheter som föreslås i stadsutvecklingsplanen.

Byggsossen tycker att utrymmet för exploatering mellan Eskilsvägen och Sleipnervägen är begränsat och att bygga ihop gårdarna skulle förstöra dess kvaliteter. De anser också att vi ska bygga ett nytt Folkets hus och att det ska finnas ett rikt restaurangutbud för alla. Industrin i Handens industriområde och i Brandbergen får inte trängas undan på några villkor och för att behålla en levande landsbygd måste det finnas en generös planering för att ta emot biltrafik i Haninge stad.

**Förvaltningens kommentarer:** Tillgängligheten till stadskärnan är viktig både med bil men framförallt med kollektivtrafik. Stadsutvecklingsplanen förordar samlade parkeringslösningar för att säkra tillgängligheten med bil.

Byggsossen vill se ökad turtäthet för att öka tillgängligheten till kollektivtrafik. Det bör finnas direkta kommunikationer till Handens centrum från andra bostadsområden som går rakare mot målet utan omvägar.

**Förvaltningens kommentarer:** Det är landstinget som ansvarar för kollektivtrafiken. Stadsutvecklingsplanen säkerställer att det finns möjligheter att anordna kollektivtrafik och kapacitetsstark kollektivtrafik i form av större bussar eller spårtrafik.

Stadsutvecklingsplanen behöver garantera att Haninge har ett sjukhus kan finnas kvar. Vi behöver akutsjukvård på Södertörn. Detta är en uppgift för den regionala stadskärnan att tillgodose.

**Förvaltningens kommentarer:** Det är Stockholms läns landsting som beslutar om var akutsjukvård ska finnas. Haninge kommuns ambition är att sjuk- och hälsovården i Haninge ska få en ännu mer central och kollektivtrafiknära lokalisering på Haningeterrassen i direkt

anslutning till pendeltågsstationen. Kommunstyrelsen har enligt Mål- och budget 2017-2018 (s 22) i uppdrag att verka för detta.

Vid all nybyggnation bör solpaneler på tak och fasader vara en självklarhet i stadsutvecklingsplanen vilket inte tas upp. Gröna väggar är också något som uppmuntras.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget beskriver denna ambition på en mer övergripande nivå på sidan 20 genom ”Nya byggnader kan utformas för en betydligt minskad resursanvändning, klimat- och miljöpåverkan.”

Det behövs en tvärförbindelse och en anknytning till E4:an. Det är oerhört viktigt för utvecklingen av Södertörn och Haninge kommun. Vi ser också Stockholmsbågen som en viktig kommunikationsåder för att utveckla Södertörn. Stadsutvecklingsplanen har inte tillräckligt beskrivet hur dessa anslutningar påverkar stadsutvecklingen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planeringen av tvärförbindelse Södertörn pågår och kommer att få stor betydelse för Haninge stad och har varit en redan fast förutsättning i arbetet med stadsutvecklingsplanen.

### **Vendelsö Socialdemokratiska förening**

Vendelsö Socialdemokratiska förening ställer sig bakom syftet till planen, det vill säga att utveckla Handen till en regional stadskärna och knutpunkt. Planen har på ett bra sätt fångat det som skulle göra att fler Vendelsöbor skulle välja att åka till Handen istället för till Farsta centrum, Västerhaninge eller någon annanstans.

Vendelsö Socialdemokratiska förening kan inte acceptera ändringar av kollektivtrafiken som innebär att pendlingsresor till Stockholm förväntas gå via Handen eller någon annan pendeltågsstation. Om Handen ska vara ett attraktivt centrum för Vendelsö måste kollektivtrafiken mellan Vendelsö och Handen förbättras avsevärt. Bussarna mellan Handen och Vendelsö bör fortsätta till Tyresö.

**Förvaltningens kommentarer:** Stockholms läns landsting är ansvarig för kollektivtrafiken i länet. Stadsutvecklingsplanen skapar förutsättningar för att köra kollektivtrafik inom, till och från den regionala stadskärnan.

Är försiktigt positiva till att öppna upp vägarna mer i centrala Handen och öppna gator som tidigare stängts av och blivit ”säckgator”.

Att förtäta de centrala delarna av Handen kan göra området mer attraktivt och trivsamt. Förtätningen bör dock göras varsamt, nya hus bör i regel inte vara mer än en våning högre än de befintliga.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen föreslår en generell skala på mellan 4 och 6 våningar men både lägre och högre höjder kan vara aktuellt. Vilka våningshöjder som passar var är en fråga som hanteras i detaljplaneskedet.

Glöm inte barnen! De skolor som byggs måste ha skolgårdar och det bör finnas lekytor även i de områden som förätas och det bör finnas fritidsverksamheter och möjligheter till idrott för både ungdomar och vuxna.

**Förvaltningens kommentarer:** I planförslaget finns inga uppgifter om storlek på skol- och förskolegårdar. I de fall utbildningsförvaltningens egna riktlinjer på 60 kvadratmeter friyta per barn inte går att uppfylla i den täta stadsmiljön behöver det i direkt anslutning till förskolegården finnas kompensatoriska ytor som är acceptabla i förhållande till den verksamhet som ska bedrivas.

## 6.7 Större fastighetsägare

### Svenska kyrkan

Prästlönetillgångar i Stockholms stift ser positivt på förslaget att stärka stadskärnan och att en del av deras fastighet ingår där. Samtidigt som man kan öppna upp för en bättre kontakt med ett stort och stadsnära naturområde som kan ge kvaliteter åt stadslivet.

**Förvaltningens kommentarer:** Haninge tackar för synpunkterna som överensstämmer med planförslaget.

### Atrium Ljungberg

Belys frågan hur Haninge kommun ser på förekommandet av bensinstationer i stadskärnan.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget förutsätter att målpunkter för transport av farligt gods avvecklas och framöver inte läggs i stadsmiljön.

Vi efterlyser en tydligare beskrivning av hur kommunen ser att området vid port 73 kan utvecklas med en väl utbyggd gång- och cykeltrafik för att främja ett hållbart resande. På sidan 35 bör man se hur cykelstråk angör handelsplatsen port 73 och inte enbart leds förbi.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats och beskrivningarna av gång- och cykeltrafiken ytterligare utvecklats.

På sidan 20 beskrivs hur fler underlag skapar underlag för mer service. Tilläggas bör att Haninge kommun har ett negativt handelsindex redan idag. Det bör framkomma i rapporten.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget bygger på en mängd underlagsrapporter däribland en handelsutredning. Alla dessa underlag är grunden till vad som föreslås i planen. Det är alltid en avvägning hur mycket av analysen som redovisas i själva planen.

På sidan 37 borde Port 73 pekas ut som en omstigningsplats för bussar.

**Förvaltningens kommentarer:** Vid Port 73 föreslås ingen omstigningsplats för bussar eller bussterminal i samma omfattning/storlek som exempelvis vid Vega station, däremot är det viktigt att säkerställa att det finns möjlighet att resa med buss mellan port 73 och kommunens alla olika områden i framtiden.

För Atrium Ljungberg är det viktigt med offentliga mötesplatser, parker och torg. Vi föreslår att läge och omfattning av dessa studeras närmare i Västerport för att skapa bästa möjliga förutsättningar för en trygg och säker plats som bidrar till stadsmiljön.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget pekar ut behovet av mötesplatser inom Västerport men exakt läge och omfattning blir en fråga för efterföljande detaljplanering. I granskningsförslaget har storleken på det föreslagna torget minskats.

## 6.8 Privatpersoner

### Anna Olausson

Önskan som vi har från Norra Handen är att komma till anläggningen utan att behöva ta bilen men att kunna gå utan att gå genom Haninge centrum. Alltså promenadstråk nu längs pendeltågets sträcka vid stora Rudansjön.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med ett avsnitt om gåstaden. Ett rekreativstråk föreslås längs järnvägsspåren och tillgängligheten till Rudan förbättras.

### Anna Nilsson

Gillar verkligen satsningen på att utveckla Handen som stad och vill lämna några synpunkter. Anna föreslår en hub för mindre IT/kommunikations/tech-företag.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen beskriver näringslivet som en nyckelfunktion för att utveckla Haninge stad. Planen beskriver också att andelen arbetstillfällen inom kunskapsintensiva tjänster kan öka och säkerställer att utrymme kommer att finnas för ett växande näringsliv. Kommunens och övriga aktörers arbete med näringslivetableringar beskrivs mer utvecklat i kommunens näringslivsstrategi och tillhörande etableringsstrategi.

Restaurangstråk. Det har blivit bättre på senare år men vill man gå ut och äta/umgås/ta en öl måste man nästan åka in till Stockholm.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslagets ambitioner överensstämmer med yttrandet. Även här är det i kommunens näringslivsstrategi och tillhörande etableringsstrategi som arbetet beskrivs mer i detalj. Sedan oktober 2016 är Haninge certifierad purple flag stad vilket innebär att kommunen aktivt arbetar med att förbättra kvällsekonomin och utbudet i staden.

### Anna Sandqvist

Det är en bra plan, den känns modern och hållbar. Det som är viktigt att tillföra är att bebyggelsen främjar integration och en blandad befolkningsstruktur. Det är en styrka i Haninge idag att befolkningen inte är homogen och en av de saker som jag verkligen gillar med Haninge. Det måste alltså byggas både bostadsrätter och hyresrätter och det ska finnas bostäder för unga/studerande och nyanlända osv.

**Förvaltningens kommentarer:** Yttrandet överensstämmer med förslaget.

De skogsområden som finns behöver lyftas fram mer och bli mer tillgängliga.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget föreslår en struktur för stadens grönområden där även naturområdena i Rudan och Slätmosse beskrivs. Ambitionen är att naturen och parkerna ska vara tillgängliga och möjliga för alla att använda.

Trafiksituationen runt in- och utfarterna behöver ses över. Jag kan inte hitta något kring detta i planen, alltså konkreta förslag som ska öka framkomligheten i en växande kommun.



**Förvaltningens kommentarer:** Nya trafikutredningar har gjorts som visar att framkomligheten vid vissa tider kommer att vara besvärlig. Trots flera åtgärder i vägnätet kommer fler så småningom att behöva välja att transportera sig kollektivt alternativt gå eller cykla för att tillgängligheten för den som verkligen behöver ta bilen ska vara tillfredsställande.

Torvalla simhall behöver byggas ut. Haninge säger sig vara en idrottskommun men det märks inte. Om stadskärnan ska växa behövs fler nya idrottshallar och en ny 50-metersbassäng.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget beskriver ambitionerna med att utveckla Torvalla på ett övergripande plan. Pågående utredningsuppdrag (dnr: KS 2017/293) om området samt kommande detaljplanering och kommunens budget- och investeringsplanering får beskriva detta mer i detalj.

## **Carina Rördner**

Språket är för abstrakt. Vad menas till exempel med att bygga stad, kvällsekonomi eller karaktärsfulla kvarter.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats och vi har försökt att förtydliga och förenkla språket.

Äldre- och barnperspektiv saknas.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget behöver hantera många olika perspektiv samtidigt, alla är viktiga för att bygga en stad som är tillgänglig och attraktiv. Granskningsversionen har kompletterats med ett stycke om barnperspektivet och vi har även försökt att förtydliga att det genom hela arbetet med stadsutvecklingsplanen varit ambitionen att säkerställa dessa perspektiv.

Biltrafiken begränsas inte, tvärtom genom att bygga ut och öppna upp vägarna.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget utgår från prioriteringsordningen av trafikslagen som beslutats i den kommunövergripande översiktsplanen, gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Trafikanalyser har gjorts som visar att biltrafiken trots detta kommer att öka när vi blir fler boende och verksamma i staden. Åtgärder som gör att bilarna bättre rör sig genom staden och inte blir stående i köer är nödvändiga.

Nynäsvägen måste få en annan roll – inte som idag en genomfartsled som hela tiden ökar i trafik. Undersöka möjligheten att bygga ned Nynäsvägen och bygga bostäder ovanpå.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget innebär att Nynäsvägen istället för väg ska bli en gata som är trevlig att röra sig på till fots. Att gräva ner Nynäsvägen har inte varit ett alternativ i arbetet med planen då det skulle innebära stora investeringar som i en översiktlig beräkning inte kan motsvaras i exploateringsintäkter till kommunen.

Grönområden och parker får inte minskas genom utbyggnad av vägar invid Eskilsparken.

**Förvaltningens kommentarer:** Biltrafikstråket genom Eskilsparken är borttaget inför granskning.

Kultur är viktigt, inte bara café och restaurangkultur.

**Förvaltningens kommentarer:** Yttrandet överensstämmer med planförslaget.

Större administrations/tjänstemannaarbetsplatser måste planeras in i centrala Handen.

**Förvaltningens kommentarer:** Yttrandet överensstämmer med planförslaget. I stadsutvecklingsplanen skapas möjligheter för totalt 22 500 arbetsplatser i staden.

Förtätningarna i befintliga bostadskvarter får inte bli så omfattande att det uppstår mörka och skugglika delar.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningen delar uppfattningen att det även fortsättningsvis är viktigt med ljus och luft i stadsmiljön. Stadsutvecklingsplanen föreslår bl.a. förtätning intill befintliga gator för att skapa en mer sammanhållen stadsmiljö. Den generella stadsskalan föreslås upp till 6 våningar vilket kommer möjliggöra goda ljus- och luftförhållanden i de flesta lägen även i framtiden.

I centrala Handen finns stora parkeringsytor/garage som inte används sen eftermiddag-, kvälls- och nattetid. Hur kan dessa utnyttjas på tider som parkeringsytor för att avlasta kvarters- och gatuparkeringar?

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget förutsätter samlade parkeringslösningar. Dessa kan med fördel vara samutnyttjade och gemensamma.

Kollektivtrafiken måste planeras utifrån en kollektiv närtrafik både inom, till och från staden.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget skapar möjligheter för kollektivtrafik att köras. Det är landstinget i Stockholms län som ansvarar för trafikeringen av bussar och tåg.

Undersök möjligheten för en linbana från ett större bostadsområde som ligger långt ifrån kollektivtrafiken.

**Förvaltningens kommentarer:** Linbana är inget som har studerats inom ramen för stadsutvecklingsplanen. Planförslaget omöjliggör inte linbana i framtiden.

Att en analys utifrån feministisk stadsplanering göres.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget behöver hantera många olika perspektiv samtidigt, alla är viktiga för att bygga en stad som är tillgänglig och attraktiv. Granskningsversionen av stadsutvecklingsplanen har kompletterats med ett stycke om bland annat genusperspektivet.

## **Anders Lindberg**

På de bilder som visas i samrådshandlingen skall nästan all bebyggelse vara i mer eller mindre slutna kvarter, till och med i Handens industriområde. Man måste ta i beaktande de kvaliteter som finns i de öppna kvarteren i dagens bostadsområden.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats med ett utvecklat resonemang kring olika placering av husen. Dock kvarstår idén med kvartersstaden som huvudalternativ eftersom den både ger en bra stadsmässig karaktär och förbättrar bullersituationen.

Det är en bra idé att göra en ny trafikplats där Dalarövägen går över motorvägen. En annan god idé är att bygga en förbindelse mellan Sleipnervägen och Vallavägen vid Torvalla, däremot bör ingen gata för biltrafik byggas genom Eskilsparken.

**Förvaltningens kommentarer:** Biltrafikstråket genom Eskilsparken är borttaget inför granskning.

När man tittar på kartan som visar förslag till framtida kollektivtrafiknät kan man ställa sig frågan vad som i detta fall menas med övergripande.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerat kartan som redovisar kollektivtrafiknätet i staden.

Klockarleden måste betraktas som en viktig led för övergripande kollektivtrafik.

**Förvaltningens kommentarer:** Klockarleden är definierad som huvudgata där det är möjligt att köra kollektivtrafik dock inte utpekad som en gata med separata kollektivtrafikkörfält.

På sidan 40 står det att delar av huvudgatunätet kommer att behöva utformas med separata kollektivtrafikkörfält. Det borde framgå vilka gator som är aktuella.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats i enlighet med yttrandet.

Planen tar också upp dragningen av en framtida Spårväg syd från Flemingsberg vidare mot Tyresö. Den bör komma in via Jordbro företagspark och nära Jordbro station.

**Förvaltningens kommentarer:** I arbetet med stadsutvecklingsplanen har en särskild utredning tittat på förutsättningarna för kapacitetsstark kollektivtrafik. Alternativet att dra en framtida spårväg syd via Jordbro har översiktligt studerats men förvaltningen har gjort bedömningen att restiden mellan de regionala stadskärnorna ska prioriteras framför en omstigningsplats i Jordbro.

## **Marja Väisänen och Krister Andersson**

Barnperspektivet saknas.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget behöver hantera många olika perspektiv samtidigt, alla är viktiga för att bygga en stad som är tillgänglig och attraktiv. Granskningsversionen av stadsutvecklingsplanen har kompletterats med ett stycke om barnperspektivet och vi har även försökt att förtydliga att det genom hela arbetet med stadsutvecklingsplanen varit ambitionen att säkerställa dessa perspektiv.

Det behövs cykelparkeringar vid Handens pendeltågsstation och i Brandbergen där direktbussarna till Gullmarsplan passerar.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med ett avsnitt om cykelparkering i enlighet med yttrandet.

Vallavägen saknar buss.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats för att bättre redovisa var i staden det är möjligt att köra kollektivtrafik på sidan 39, Vallavägen är en av dessa.

Parkeringsplatserna behövs, de kan inte tas bort för att ge plats åt stadsradhus om inte kollektivtrafiken blir bättre.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget inriktning är att kollektivtrafiken stärks och tillgängligheten ökar, det är en förutsättning för att minska antalet bilar.

I utvecklingsplanen har man ritat in stadsradhus på båda sidorna av Vallavägen.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget anger inte vilken bebyggelse typ som är lämplig men föreslår förtätning. Kommande detaljplanering avgör hur området längs Vallavägen kommer att utformas.

Vi vill absolut ha kvar Vallavägen som en grön gata som har rik växtlighet med höga träd åtminstone på södra sidan av gatan.

**Förvaltningens kommentarer:** Förvaltningens bedömning är att ytorna längs Vallavägen tillåter både tillkommande bebyggelse och en gata som har rik växtlighet. Hur gatan utformas i detalj är en fråga för kommande detaljplanering.

## **Bengt H Eriksson**

Planförslaget har en inriktning som i stora drag är eftersträvansvärd. Planförslaget är dock otydligt vad gäller dess konsekvenser.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadsutvecklingsplanen har i granskningsversionen kompletterats med ett avsnitt om planens konsekvenser. Som bilaga till planen finns nu också en miljökonsekvensbeskrivning.

Redan i förordet framgår att kommunen har en förhållandevis passiv hållning till samhällets stora utmaning att få ett slut på människans påverkan på jordens klimat. Haninge kommuns insatser inskränker sig till att erbjuda möjligheten att välja klimatsmarta lösningar.

**Förvaltningens kommentarer:** Kommunen antog 2014 ett klimat- och miljöprogram. Under 2017 har ett nytt förslag arbetats fram som väntas antas under hösten.

Trafikslagshierarkin tycks inte ha fått fullt genomslag.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget utgår från prioriteringsordningen av trafikslagen som beslutats i den kommunövergripande översiktsplanen, gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. I granskningsversionen har stadsutvecklingsplanen justerats för att detta tydligare ska framgå.

Den lokala kollektivtrafikens linjedragningar, hållplatslägen, gångavstånd, trygghet och säkerhet borde i stadsutvecklingsplanen ha ägnats minst lika stor planeringskraft som den kapacitetsstarka regionala kollektivtrafiken.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har kompletterats med det lokala kollektivtrafiknätet samt omstigningsplatser mellan det regionala och lokala kollektivtrafiknätet. Detaljer kring linjedragningar, hållplatslägen beslutas av Trafikförvaltningen som ansvarar för kollektivtrafiken i hela länet och därför redovisas inte detta i planförslaget. Kommunen och Trafikförvaltningen har löpande dialog kring kollektivtrafikens utformning för att tillgodose

kommuninvånarnas behov. Att säkerställa korta, gena och trygga gångavvägar till hållplatser är viktigt för att fler ska resa med kollektivtrafiken.

Planförslaget borde, utöver att vara mer styrande för att begränsa trafikens klimatpåverkan, även innehålla tydliga ambitioner och riktlinjer avseende den tillkommande bebyggelsens klimat- och energiegenskaper mm.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget innehåller skrivningar om att bygga med låg miljöpåverkan på sidan 20.

För att stadskärnan ska bli attraktiv bör den inte göras alltför stor och den bör inte heller vara allt för utsträckt i sin form.

**Förvaltningens kommentarer:** Stadskärnans utbredning definieras i tidigare beslut i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2010 och i det av kommunfullmäktige beslutade utvecklingsprogrammet för stadskärnan från 2011. Stadsutvecklingsplanens ambition är att låta stadens olika delar fylla olika funktioner, den tätaste och mest citylika bebyggelsen kommer att finnas i stadens kärna.

Planförslaget behöver omarbetas radikalt vad gäller bostadsbebyggelsens täthet i förhållande till markens lämplighet med avseende på människors hälsa och säkerhet.

**Förvaltningens kommentarer:** Bullersituationen i stadskärnan är redan idag ansträngd. Ett av de mest effektiva sätten att begränsa bullerstörningar är att lägga skärmade bebyggelse mellan bullerkällan och övrig bebyggelse, därav planförslagets inriktning att bygga högre vid de större gatorna. Inriktningen kan skapa stillastående luft vid vägbanan som hindrar eventuella föroreningar att vädras ut. Det kommer att krävas åtgärder för att förbättra luftmiljön.

Planförslaget strider mot översiktsplanens riktlinje avseende regionens grönstruktur.

**Förvaltningens kommentarer:** Planförslaget har justerats så att bebyggelse i det gröna sambandet plockats bort. Det som är markerat som sport/idrottsanläggning är tänkt att vara någon form av mötesplats som främjar rörelse i naturområdet och ingen ytterligare idrottsanläggning. I granskningsversionen har definitionen ändrats till "Kultur/mötesplats för unga"/Idrott.

## **Andreas Bystedt**

Har frågor och förslag runt parkeringar längs med Kolartorps allé och anläggande av busshållplats som eventuellt kommer att inskränka på den befintliga parkeringen.

**Förvaltningens kommentarer:** Frågan om parkeringar i det specifika området är inget som hanteras i planförslaget som har en planeringshorisont på 15-35 år.