

HANINGE STAD



Haninge
kommun

STADSUTVECKLINGSPLAN

FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN

FÖRORD

VÄLKOMNANDE OCH LIVFULLA HANINGE

Utvecklingen av Haninge stad bärs av en vision och av målmedvetet arbete. Sedan utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan Haninge beslutades 2011 har vi i Haninge tagit stora steg framåt. Bostäder, verksamheter och offentliga miljöer har kommit till. Hela tiden med ambitionen att väga samman olika intressen och samarbeta med olika aktörer. Syftet har varit att utveckla centrala Haninge, att gå från förort till stad. Nu tar vi ytterligare kliv för att bidra till Stockholmsregionens hållbara utveckling. Med stadsutvecklingsplanen skapar vi möjligheter att till år 2050 låta Handen, Vega och Brandbergen växa samman med 17 000 nya bostäder och ett stort antal verksamheter i lägen med goda möjligheter att resa kollektivt. En stad där det är människorna som skapar liv och rörelse, utveckling och dynamik. I Haninge stad finns människor som arbetar, umgås, handlar, utbildar sig och lever sina liv. Det är när staden fylls med människor som nya idéer blir till. Det är där vi bor och lever som vi hämtar kraft och energi, det är där vi har vårt sociala liv och finner mening.

I Haninge är vi övertygade om att tillgänglighet och öppenhet skapar god sammanhållning och närhet, en välkomnande stad. En förutsättning för den tillgängliga staden är god infrastruktur. Bra förbindelser inom staden, till omkringliggande som Jordbro men också till och från Stockholm och de andra regionala stadskärnorna är avgörande för en positiv utveckling. Genom att erbjuda en resurseffektiv infrastruktur med möjligheter att välja klimatsmart och hållbart erbjuder Haninge stad förutsättningar för en god livskvalitet.

I Haninge vill vi stimulera till en ökad mångfald i utbudet för att tillfredsställa olika människors behov. Haninge stad ska erbjuda trygga och upplevelserika kvarter, platser, stråk och byggnader som ger plats för idrott, grönska, återhämtning och ny energi. Vi tror att staden vinner på att blanda så många olika verksamheter som möjligt. Olika kvarter fyller olika funktioner som tillsammans skapar en intressant plats. Upplevelser och kultur bär upp stadslivet utöver caféer, restauranger och shopping.

Denna stadsutvecklingsplan som vi nu har arbetet fram ska säkerställa att framtida förändring av stadens mark- och vattenanvändning leder staden mot en långsiktigt hållbar tillväxt och förverkligande av visionen:

"Haninge är ett nav, en drivande kraft och en pulserande stad i södra Stockholmsregionen. Haninge stad är en central mötesplats för människor, företag och utbildning. Tillsammans gör vi Haninge stad till en plats för det goda livet i nära harmoni med natur och skärgård. Haninge utvecklas till ett dynamiskt centrum för utveckling, umgänge och återhämtning. Med utbud och service som en större stad lockar Haninge besökare, näringsliv och boende som vill göra medvetna och hållbara val."

Meeri Wasberg, kommunstyrelsens ordförande

Stadsutvecklingsplanen finns att läsa på kommunens hemsida:
www.haninge.se

Illustration på fram- och baksida: Mandaworks

Formgivning och illustrationer: Mandaworks

Dokumenttyp: Styrdokument

Dokumentnamn: Stadsutvecklingsplan för Haninge stad - fördjupning av översiktsplanen

Beslutat av: Kommunfullmäktige 2018-04-16

Ansvarig förvaltning: Kommunstyrelseförvaltningen

Dokumentinformation:

Stadsutvecklingsplanen är en fördjupning av översiktsplanen och anger Haninge kommuns långsiktiga ambition med den regionala stadskärnan i Haninge.

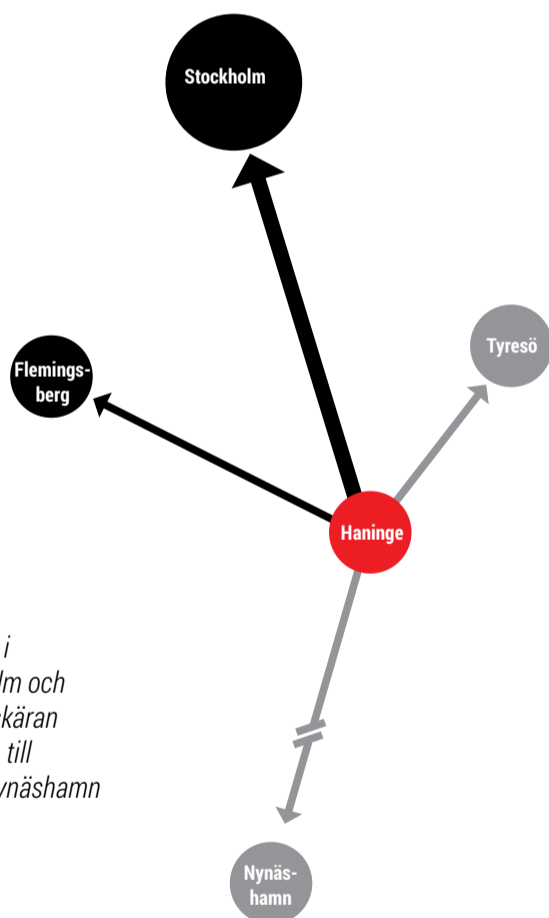
INLEDNING	4
Gemensam planering i process	4
Då och nu	6
Invånarna berättar om sin närmiljö	8
HANINGE STAD 2050	10
Vision, bärande idéer och strategier	12
Så når vi dit	14
TÄT OCH BLANDAD	16
Olika typer av stadsutveckling	20
Plats att bo, verka och skapa	22
Nära till inspirerande kultur- och skolmiljöer	24
Karaktärsfulla kvarter	26
SAMMANKOPPLAD OCH NÄRA	30
Gästaden	34
Cykelstaden	36
Kollektivtrafik	38
Sammanhängande gatuväv	40
Från väg till gata	42
Uppmuntra hållbara resvanor	46
Hållbara parkeringslösningar	47
GRÖN OCH LIVFULL	48
Livet tar plats i staden - samspel människa natur	52
Gröna ytor tar hand om vattnet	54
Befolkade platser mellan husen	56
Karaktärsfulla parker och platser	58
EN VISION FÖR HANINGE STAD!	62
Välkomnande och livfulla Hanninge	64
Fortsatt planering	68
Stadsutvecklingsplanens konsekvenser för miljön	70
Länsstyrelsens granskningsyttrande	72

GEMENSAM PLANERING I PROCESS

HANINGE KOMMUN SOM SAMHÄLLSBYGGARE

Centrala Haninge har i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF 2010) ansetts ha särskilt goda förutsättningar att vara en ledare för utvecklingen i ett stort omland i södra Stockholm. Det innebär ett stort ansvar. Med den här stadsutvecklingsplanen vill vi visa att vi tar den rollen och utvecklar en stad med ett stort antal arbetstillfällen, rekreativsmöjligheter, utbud och boendemöjligheter som stärker hela östra Södertörn. Med stadsutvecklingsplanen vill Haninge kommun vara tydlig med vilka kvaliteter och funktioner staden ska stå för och innehålla. Planen är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen och redovisar kommunens inriktning och ambitioner med den fortsatta utvecklingen. Stadsutvecklingsplanen är inte formellt bindande.

Med stadsutvecklingsplanen vill Haninge kommun säkerställa en process som klarar upp- och nedgångar i ekonomiska konjunkturer. Den ska fungera som ett ramverk att hålla fast vid på lång sikt samtidigt som den är flexibel nog att kunna anpassas till förändrade krav och nya förutsättningar. Med stadsutvecklingsplanen vill Haninge kommun ta rollen som samhällsbyggare, sammanväga olika intressen och föra dialog med dem som vill vara med och skapa Haninge stad. Planen ska säkerställa en attraktiv helhet och därför ingår all mark i staden, även den som kommunen inte har rådighet över. Haninge kommun är väl medvetna om att ambitionerna med stadens utveckling kan tillgodoses på många olika sätt och vi förväntar oss kreativa och nyskapande förslag både från Haninge kommun och dess invånare, föreningar, civilsamhället, regionala och statliga organ och från den privata marknaden i genomförandet.



Haninge fyller en viktig funktion i regionen: relationen till Stockholm och den närliggande regionala stadskärnan i Flemingsberg samt kopplingen till grannkommunerna Tyresö och Nynäshamn ska utvecklas.

STADSUTVECKLINGSPLANEN ÄR VÄGLEDANDE FÖR KOMMANDE DETALJPLANERING

Stadsutvecklingsplanen ska säkerställa att framtida förändring av stadens mark- och vattenanvändning leder staden mot en långsiktigt hållbar tillväxt och förverkligande av visionen. Stadsutvecklingsplanen är en sammanhållen idé för hur Haninge stad ska byggas, den står för helhetstanken och är garanten för att de projekt som sedan byggs bit för bit hänger ihop i en helhet och skapar en hållbar och attraktiv stad. Stadsutvecklingsplanens stadsbyggnadsprinciper

konkretiserar ambitioner och inriktningarna från främst översiktsplanen och utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan från 2011.

Stadsutvecklingsplanen ger ramarna och är vägledande för kommande detaljplaner samt investeringar i offentliga miljöer, verksamheter och infrastruktur. Stadsutvecklingsplanen är vägledande i diskussioner med privata investerare och andra aktörer som till exempel statliga och regionala aktörer, föreningar eller ideella organisationer som bidrar i utvecklingen av staden. Offentliga investeringar som krävs för att förverkliga planen behöver arbetas in i ordinarie budget- och investeringsplanering.

Stadsutvecklingsplanen avgränsas till kommundelarna Vega, Handen och delar av Brandbergen. Samlingsnamnet i planen för detta område är Haninge stad. På de platser där ingen riktning anges i stadsutvecklingsplanen gäller den kommunövergripande översiktsplanen. Kommunfullmäktige ska minst en gång under mandattiden pröva om översiktsplanen är aktuell, i den prövningen ingår även stadsutvecklingsplanen.

STADSUTVECKLINGSPLANEN HAR TAGITS FRAM I EN PROCESS

Stadsutvecklingsplanen grundar sig på den regionala utvecklingsplanen RUF 2010, den kommunövergripande översiktsplanen och en mängd tidigare medborgardialoger, utredningar och projekt. Arbetet med att ta fram stadsutvecklingsplanen har skett i dialog med olika intressenter däribland Haningebor, fastighetsägare, myndigheter, förtroendevalda politiker och kommunens fackförvaltningar. Dessa aktörer som alla bidrar till platsens attraktivitet har involverats i arbetet och genom processen har nya idéer prövats i utredningar och workshops. Redan 2014 tecknades avtal om centrumsamverkan mellan kommunen och flera aktiva fastighetsägare i stadskärnan. Drivkraften bakom är samhälls- och fastighetsekonomisk effektivitet och viljan att gemensamt lägga stadens pussel så att det skapar en god livsmiljö. Utifrån det har stadsutvecklingsplanen succesivt vuxit fram i bred förankring.

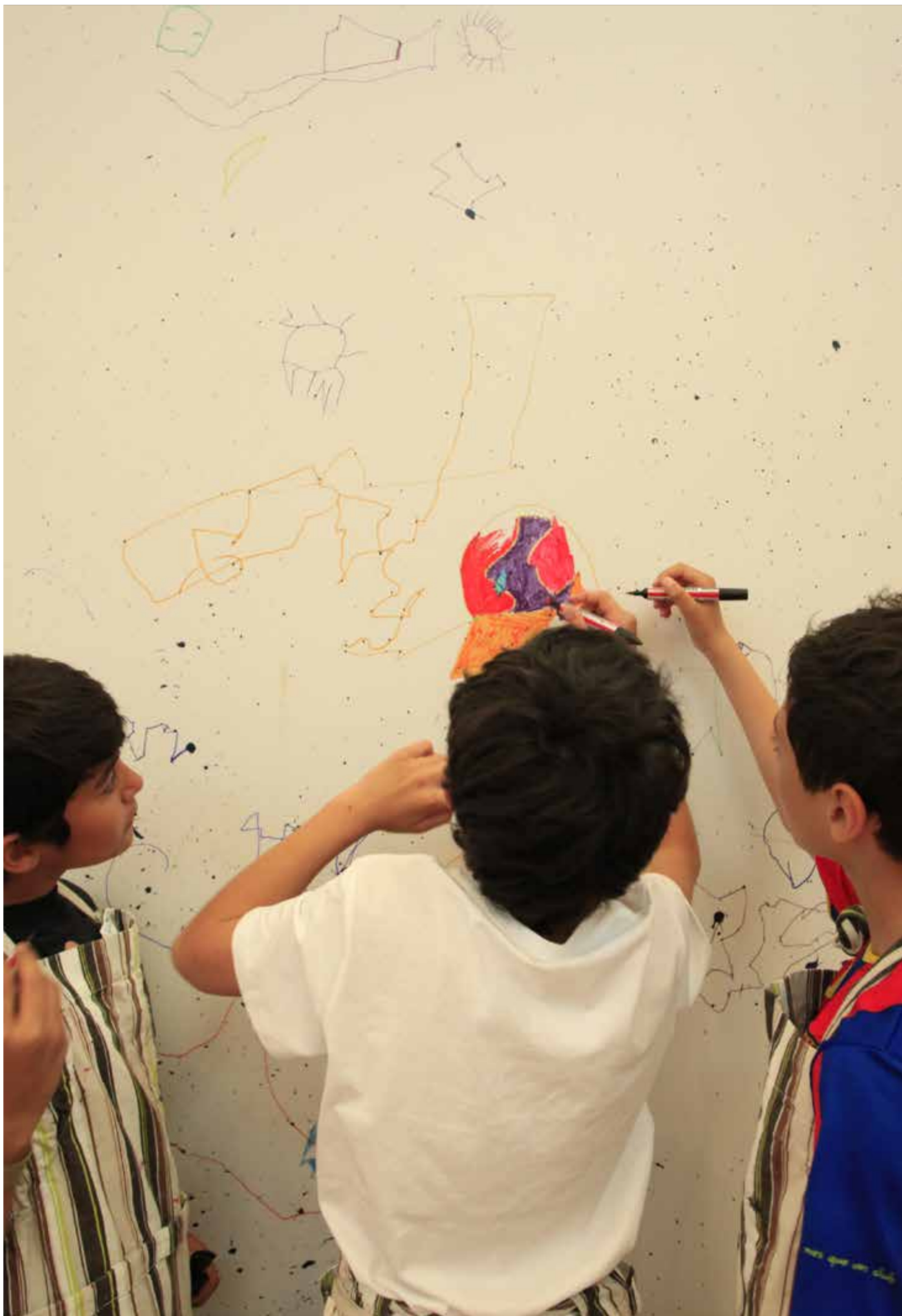
Utbyggnad av den regionala stadskärnan är en prioriterad strategi i kommunens kommunövergripande översiktsplan. I stadsutvecklingsplanen som är en fördjupning av översiktsplanen har utbyggnadsidéerna utvecklats, nyanserats och illustrerats vidare. Med hjälp av inkomna yttranden i samrådet och ett antal nya utredningar för bland annat dagvatten, trafik, buller, luftkvalitet och vibrationer, justerades planen inför granskning för att vara mer tydlig och på ett bättre sätt redovisa konsekvenserna av planförslaget. Efter granskningen har mindre justeringar gjorts, främst för att underlätta förståelsen av kartor och planförslag.

Arbetet med stadsutvecklingsplanen har också handlat om att utveckla ett gemensamt arbetssätt och en organisation som främjar attraktiv tillväxt. För att genomföra ambitionerna i stadsutvecklingsplanen krävs ett fortsatt gemensamt långsiktigt arbete mellan Haninge kommun och alla de som tillsammans bidrar till att Handen, Vega och delar av Brandbergen utvecklas till stad.

Planprocessens delar



Stadsutvecklingsplanen är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen (FÖP). Översiktsplanen (ÖP) utgår i sin tur från den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF). Stadsutvecklingsplanen är vägledande utan att vara juridiskt bindande. Den fortsatta planeringen kommer att följas av detaljplaner (DP) och bygglovsprövningar.



Utställningen *Connecting the dots* i konsthallen, Haninge kulturhus, 20/6-17/8 2012. © Lisa Jeannin och Rolf Schuurmans/BUS 2016.

STARK TILLVÄXT PRÄGLAR REGIONEN

Urbaniseringen är en av vår tids starkaste trender. Över hälften av världens befolkning bor i urbana områden eller städer. År 2050 väntas andelen ha stigit till 70 procent. Städer går ofta före i utvecklingen och är nav för innovationer och nya idéer. Den snabba och stora inflyttningen till städer ställer nya krav som behöver bemötas på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt.

Stockholmsregionen förväntas växa med mellan 30 000 och 40 000 invånare per år de kommande tio åren. Det ökar trycket på den mark som finns tillgänglig för att bygga bostäder och infrastruktur och ställer höga krav på att skapa attraktiva miljöer både för boende, besökare och näringsliv. Inom avgränsningen för Haninge stad finns goda förutsättningar att utveckla en plats som kan bli motorn för hela östra Södertörn med kommunerna Nynäshamn, Haninge, Tyresö samt delar av Huddinge kommun och en befolkning på totalt omkring 200 000 invånare.

NYBYGGARSTADEN

Centrala Haninges äldsta årsringar utgörs av vägar och knutpunkter som för mycket länge sedan gjorde Handen till en mötesplats för resande i jordbrukslandskapet. Runstenen på Poseidons torg är från vikingatiden och står nära sina originalplats. Den vittnar om att Runstensvägen är en tusenårig vägsträcka. I norra Handen fanns ett betydande vägsäl där en tidig bybildning med krog under 1800-talet gav orten sitt namn. Viktiga delar av denna tidiga årsring är Mellanbergs gård och Rudans gård.

Det moderna Handen är ett utpräglat nybyggarsamhälle dit människor valt att flytta och bygga sina liv allt sedan Nynäsbanan invigdes och fick en station här 1901. Under 1900-talets första hälft växte här ett stationssamhälle fram som vi idag främst ser spår efter i nuvarande Kulturparken med Folkets Hus, men även i form av det gamla kommunalhuset.

Utvecklingen började ta fart under 1920-talet då en tätort växte fram mellan stationen och vägsälket som delade landsvägen söderut mot Dalarö och Nynäshamn. Kring denna korsning utvecklades det första centrumet med butiker, folkets hus och olika serviceinrättningar. De första årtiondena var Handen uteslutande ett småhussamhälle med så väl ordentliga villor som en omfattande bebyggelse av enklare karaktär. Den moderna förortsbebyggelse som idag dominerar Handen började byggas kring 1950 då ett nytt centrum, nu kallat Lillcentrum etablerades längre söderut. Under åren 1950-1970 växte samhället rekordsnabbt och befolkningen ökade från 1 300 till 12 500 personer. Bebyggelseutvecklingen präglades under denna tid av folkhemsarkitekturen med sitt funktionalistiska formspråk och stora gårdar och grönområden i grannskapsplaneringens anda. Bebyggelsen i nuvarande Lillcentrum och dess närmaste omgivning är en viktig årsring som visar 1950-talets framtidstro på Handen som en växande tätort. Under senare delen av 1900-talet tillkom en i högre grad varierad stadsplanering och arkitektur.

När Haninge kommun bildades 1971 genom en sammanslagning av Västerhaninge och Österhaninge blev Handen en naturlig centralort. Från 1970-talet och framåt har byggtakten varit lägre men flera kompletteringar har tillkommit så som exempelvis kontorskomplexen Najaden och Handenterminalen.

När Handen utvecklades från litet lokalsamhälle till en modern förort uttraderades mycket av det som ursprungligen funnits här. När Handen nu istället blir den centrala delen i Haninge stad innebär det också en stor omdaning. Vi kommer bli många fler Haningebor och stadsutvecklingen behöver ske med respekt såväl för ortens historia som för alla de människor som väljer att flytta hit. Nybyggarandan som byggde Handen för hundra år sedan tar vi med oss när vi nu planerar för Haninge stad.

EN STAD FÖR ALLA

I beslut om markanvändning, bebyggelse, infrastruktur och rumslig utveckling lägger vi fast många av de villkor som styr våra liv. Vilken väg vi tar till arbetet, hur mycket tid vi tillbringar utomhus, under vilka tider vi väljer att göra ärenden, hur hälsosamma vi är med mera påverkas av den fysiska omgivningen och dess utformning. Därför är det viktigt att vi i utformningen av de offentliga rummen tar hänsyn till alla grupper i samhället. I Haninge vill vi skapa en stad där flickor och pojkar, kvinnor och män, människor med olika behov och erfarenheter ska kunna ta plats och leva sina liv.

Barnens perspektiv är särskilt viktiga för att uppnå goda och trygga livsmiljöer med tillgång till natur, friluftsmöjligheter, lekplatser, gång- och cykelvägar, ytor för spontanidrott, idrottsplatser och hallar, platser för att uppleva och utöva kultur, tillgång till kollektivtrafik och trygga och säkra skolvägar.

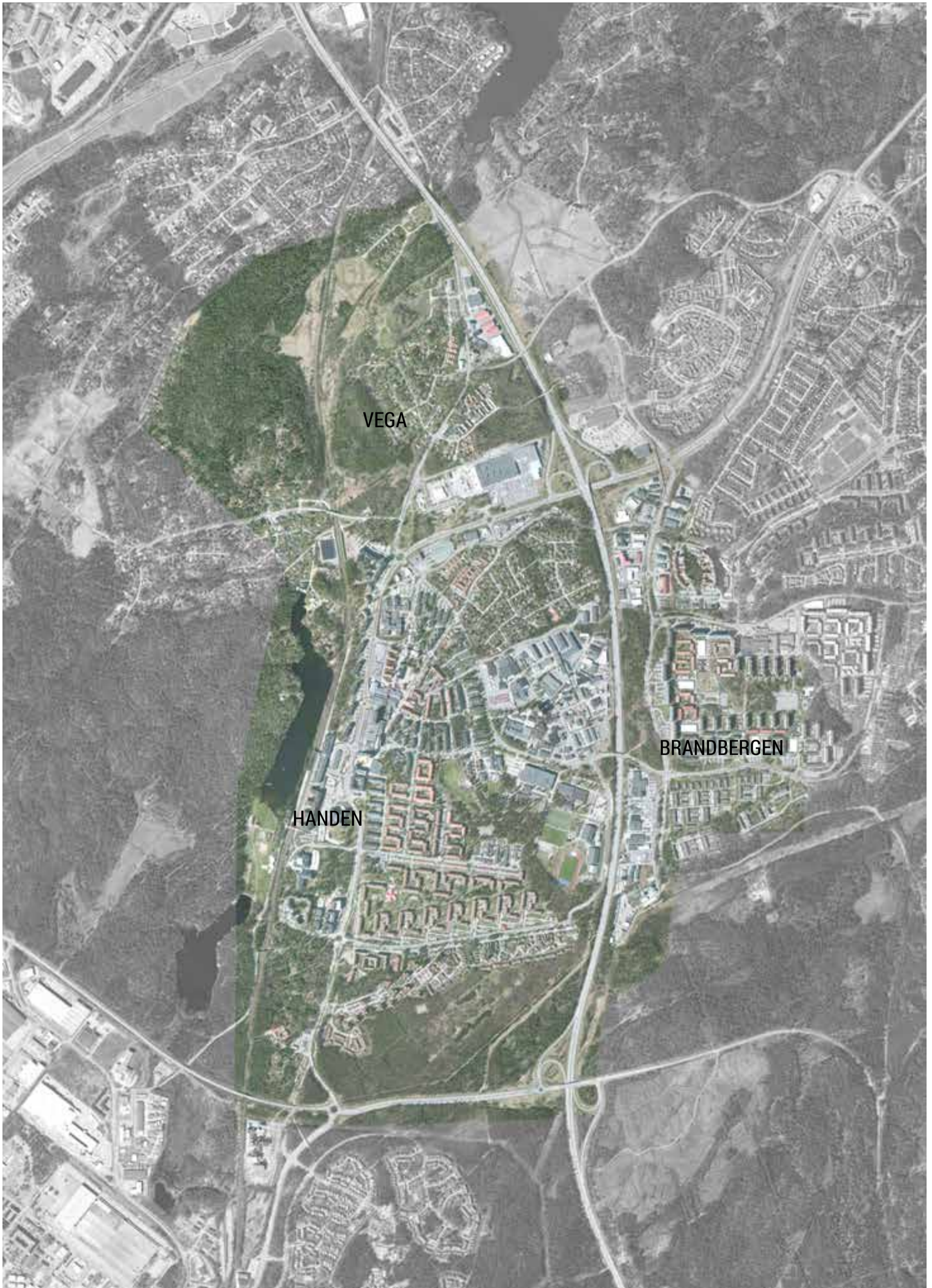
Även de äldres perspektiv är viktigt att ha med sig i all planering. Att bygga bostäder som utgår från äldres behov och som lokaliseras nära handel, service och rekreationsytor är en viktig förutsättning för att äldre ska kunna leva och ta plats.

Haninges bostadsområden och offentliga miljöer ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionsnedsättning såsom nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn eller nedsatt kognitiv förmåga. Bostäder och offentliga platser, exempelvis grönområden, lekplatser, idrottsplatser, fritidsverksamheter och kulturverksamheter, ska därför utformas utan hinder för personer med funktionsnedsättning.

Det övergripande nationella målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män är lika värda och har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter att forma samhället och sina egna liv. Hur ett område upplevs och används skiljer sig ofta åt mellan män och kvinnor. Kvinnor känner sig ofta mer otrygga; de använder platser på ett annat sätt och väljer andra transportsätt än vad män gör. Dessa skillnader, och motiven till dem, behöver beaktas i planeringen för att hela Haninge ska präglas av jämställda miljöer där både män och kvinnor känner sig inkluderade och trygga.

Hur vi planerar och bygger staden, dess form och struktur, påverkar graden av social sammanhållning och integration. Närheten, både den sociala och den fysiska, som planeringen kan skapa är en källa till att bygga starka individer och samhällen. Att bo nära och i det offentliga rummet möta människor av olika ålder, kön, funktionsnedsättningar och bakgrund skapar en social närhet mellan människor som främjar social sammanhållning. Den fysiska närheten mellan människor och arbetsplatser, handel, kultur och annan service främjar tillträde till ekonomiska och samhälleliga resurser.

Sammantaget lägger planeringen grunden för att en rad sociala värden ska kunna uppstå och stärkas, som trygghet, jämställdhet, delaktighet, tillgänglighet, hälsa och social sammanhållning. I stadsutvecklingsplanen har den sociala hållbarheten integrerats i de olika temaområdena och deras respektive stadsbyggnadsprinciper, för att därmed göra den sociala hållbarheten konkret och tillämpbar.



Området för stadsutvecklingsplanen avgränsas till Handen, Vega och Brandbergens centrala delar.

INVÅNARNA BERÄTTAR OM SIN NÄRMILJÖ

HUR HANDEN UPPLEVS IDAG OCH IMORGON UTIFRÅN ETT INVÅNARPERSPEKTIV

Medborgardialog syftar inom ramen för stadsutveckling främst till att stärka kunskapen om hur en plats används och upplevs samt visioner kring dess förändring. Denna kunskap utgör en viktig förutsättning för att planeringen ska möta behov hos boende och brukare av platser och områden som är under förändring.

För att stärka kunskapen om hur platsen upplevs idag och vilka visioner som finns för dess förändring har det under våren 2016 genomförts fyra fokusgruppsintervjuer med Haningebor. Dessa har genomförts med grupper som representerar olika åldrar, från barn till seniorer. Under våren 2016 har även en karta hängt i inomhusgallerian Haninge centrum, där Haningebor och besökare markerat viktiga platser. Genom en enkät har de även berättat om hur de upplever staden idag och hur de vill att framtidens Haninge stad ska vara.

Även andra medborgardialoger har utgjort underlag till denna stadsutvecklingsplan. Dessa har bland annat handlat om hur olika målgrupper rör sig och transporterar sig i och till och från staden. Sammantaget bidrar dessa dialoger till ett viktigt underlag för de strategier som presenteras i detta dokument.

Här presenteras ett urval av åsikter, erfarenheter och visioner som framkommit i dessa dialoger, med de deltagande invånarnas egna ord. De sorteras utifrån vilka platser som berörs. Avslutningsvis beskrivs visioner och önskemål om framtidens Handen.

LILLCENTRUM

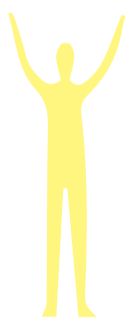
Favoritplats: "Lillcentrum är en glömd pärla som är i behov av upprustning, detta område är det som borde sätta prägel på nya byggen i Handen."

HANDENS PENDELTÅGSSTATION

Önskemål: "Mer utrymme för cyklister." Man, 35 år, Handen.

Önskemål: "En trevlig fin restaurang med utsikt över Rudasjön. Restaurangens koncept: fine dining." Man, 26 år, Handen.

Otrygg plats: "Hela stationen känns som ett otryggt område, där det är fult och sunkigt." Fokusgrupp barn och ungdomar



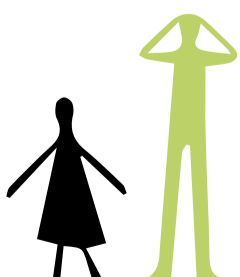
RUDAN

Favoritplats: "Husen, området och skogen är underbar". Kvinna, 35, Vega.

POSEIDONS TORG

Favoritplats: "Handens kulturhus: Fantastiskt plats. Ett bibliotek med utsikt över grönyta, det känns som man läser mitt i naturen." Man, 33 år, Handen.

Önskemål: "Bättre om det fanns fler sittplatser och saker som händer." Fokusgrupp barn och ungdomar



Så här vill jag att Handen ska vara i framtiden

"Mer stadsligt med kvarter och butiker snarare än köpcentrum. Fler hyresrätter och bostäder för unga, fler mötesplatser och platser för kultur." Kvinna, 18 år, Handen

"Mer matställen och fler restauranger i nuvarande centrum. Mer fokus på hälsa och rörelse. Öppna upp för motion med fler utegym." Man, 24 år, Handen

"Lite mer som en småstad än en förort. Gärna satsa ännu mer på friluftslivet." Kvinna, 37 år, Handen

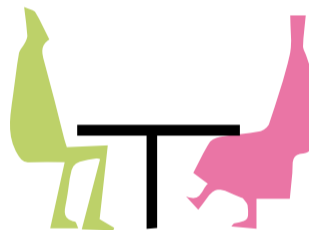
"Längre öppettider, ger mer liv i hela centrum. Bättre "lokala" busslingor ökar besökandet i alla delar där det finns gallerior etc." Man, 38 år

"Att kommunikationerna ska vara bättre och smidigare." Kvinna, 17 år, Kolartorp

PORT 73

Mötesplats: "Port 73 är en bra mötesplats. Avrundas med en matkasse innan hemfärd." Man, 38 år, ej angett bostadsort.

Önskemål: "Det borde vara lättare att ta sig till ICA-Maxi om man inte har bil och mellan ICA-Maxi och Port 73". Kvinna, 47 år, Handen.



ESKILSPARKEN

Från fokusgruppsintervju med seniorer: "Här är det fint att promenera runt och njuta av grönskan och blommorna, men det kunde gärna vara fler aktiviteter."

Önskemål: "Varför inte ett café. Ett utecafé med toa som kan användas även på vintern när parken är full med pulkaåkare." Kvinna, 62 år, Handen.



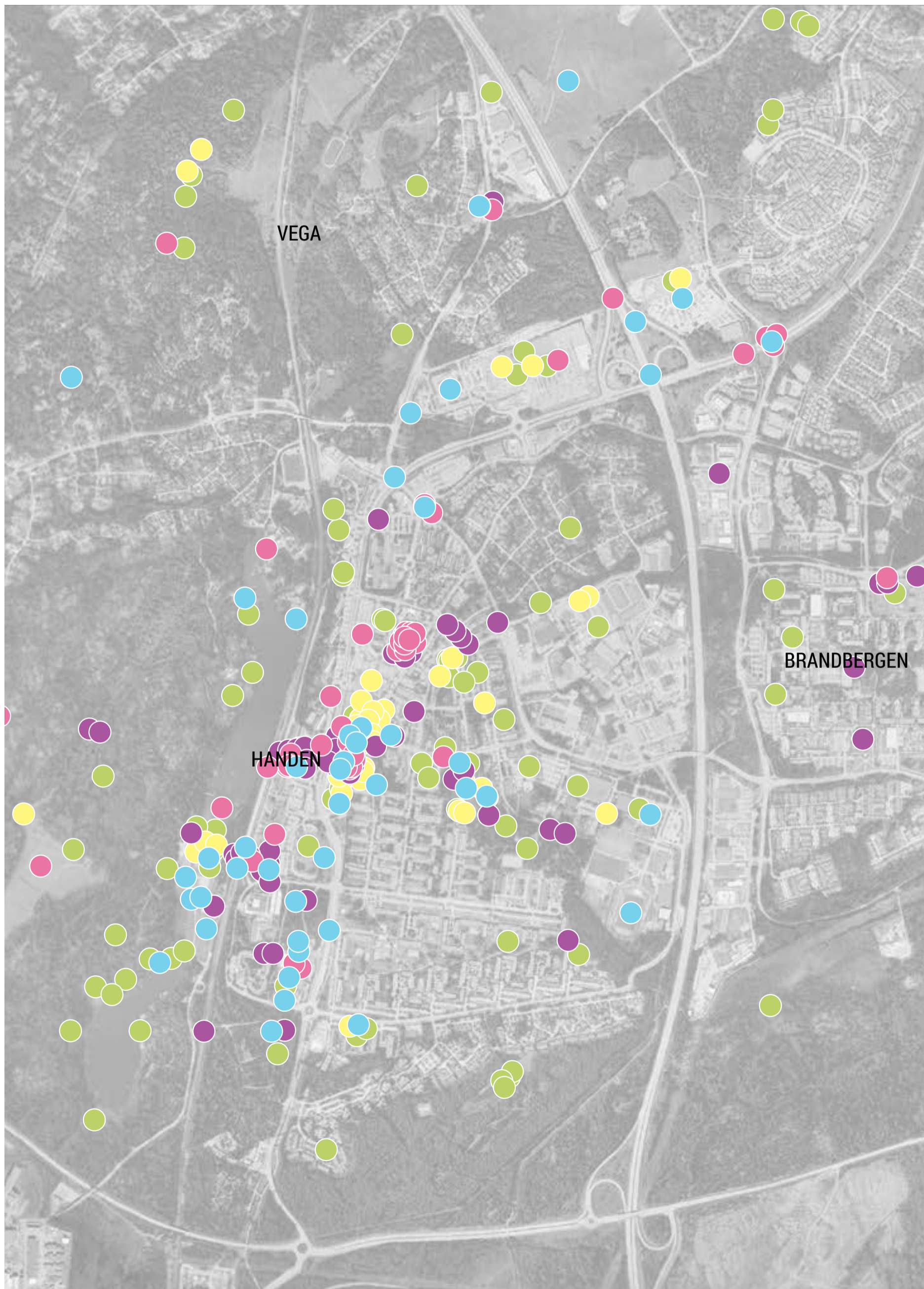
HANINGE CENTRUM

Mötesplats: "Centrum, såklart". Kvinna, 24 år, Handen.

Sämre plats: "Varför finns det så många parkeringsplatser i Handen? Gräv ner dem." Kvinna, 62 år, Handen.

Önskemål: "På stråket ovanför centrum skulle det kunna finnas fler restauranger. Vill man äta något annat än snabbmat eller gå och ta en öl är utbudet uselt." Kvinna 37 år, Handen.





- Önskemål
- Sämre platser
- Otrygga platser
- Mötesplatser
- Favoritplatser

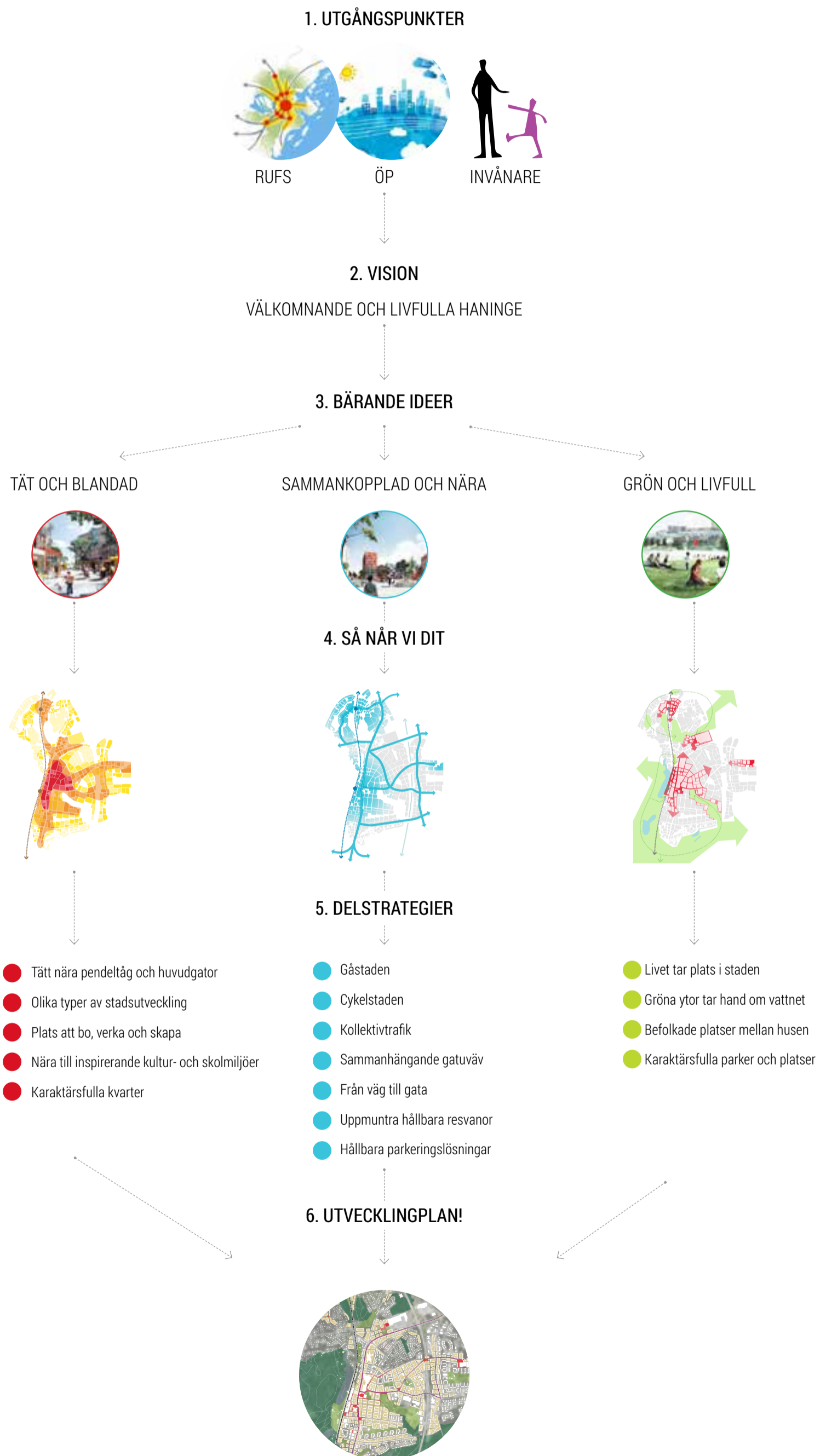
Kartan visar betydelsefulla platser utifrån enkätstudier.

HANINGE STAD 2050

Stockholmsregionen växer och Haninge kommun behöver vara med och ge plats åt nya invånare. År 2050 kan Haninge stad ha 60 000 invånare vilket skapar möjlighet att gå från förort till stad. Så här skulle stadskärnan kunna se ut när vi utvecklar nya bostäder, arbetstillfällen, service, parker, kultur, fritidsaktiviteter.



VISION, BÄRANDE IDÉER OCH STRATEGIER



VISIONEN:

VÄLKOMNANDE OCH LIVFULLA HANINGE

**TÄT OCH BLANDAD**

I Haninge stad är det människorna som skapar liv och rörelse, utveckling och dynamik. Människor som arbetar, umgås, handlar, utbildar sig och lever sina liv. Staden är en naturlig mötesplats för människor med olika bakgrunder, erfarenheter och förutsättningar. När många människor samlas på en plats skapas förutsättningar för ett rikt, varierat och spännande stadsliv. Genom en tätare stad bidrar vi till en mer hållbar regiontillväxt och skapar förutsättningar för bättre service och kulturutbud utan att ta ny mark i anspråk.

Haninge stad fylls med liv och rörelse tack vare ett utbud som gör att människor rör sig utomhus på olika tider och av många olika skäl. I blandstaden integreras bostäder med olika funktioner och ett utbud av nöjen, kultur och upplevelser leder till en intressant och trygg stadsmiljö som är levande under en stor del av dygnet. Mångfald i utbudet tillfredsställer olika behov. Staden vinner på att blanda så många olika verksamheter som möjligt, olika kvarter kan fylla olika funktioner som tillsammans skapar en intressant plats.

**SAMMANKOPPLAD OCH NÄRA**

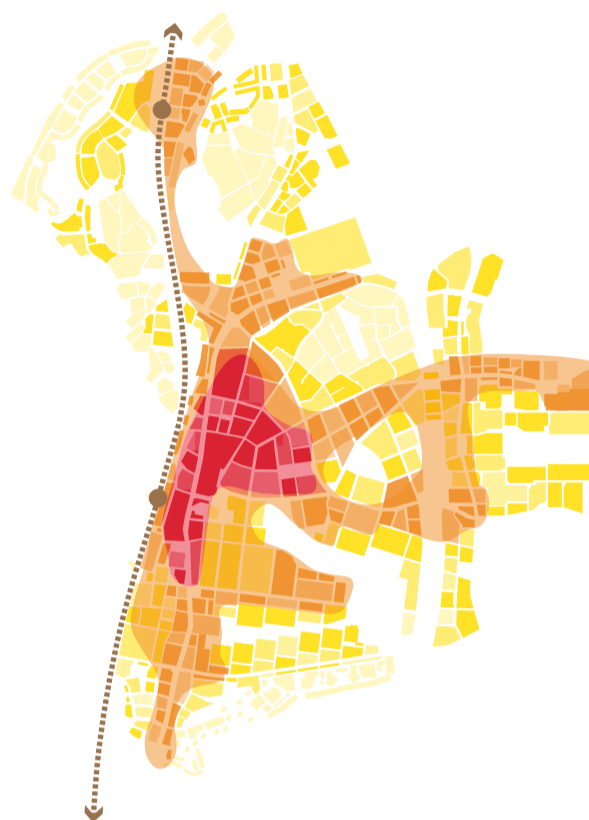
Haninge stad är en tillväxtnod och en pulserande stad på östra Södertörn. Tillgängligheten till grannkommunerna, till Stockholms stad och till övriga regionala stadskärnor både söder och norr om Stockholm är god. Staden är sammankopplad och nära såväl lokalt som regionalt, både fysiskt och mentalt. Den är en välkomnande och dynamisk stad som det är naturligt att anknyta sig och känna tillhörighet till. Dynamiken består i att det finns en förmåga att förändras för att på bästa sätt tillmötesgå omvärldens ständigt uppdaterade förutsättningar och invånarnas behov. Det är möjligt att transportera sig på ett hållbart och medvetet sätt.

Genom att erbjuda en resurseffektiv infrastruktur skapas möjligheter och incitament att välja klimatsmart och hållbart med bibehållen eller ökad livskvalitet. En växande stad kräver även en fungerande IT-infrastruktur. Dagens och morgondagens Haningebor kommer att vilja leva i ett mer interaktivt och levande stadsrum.

**GRÖN OCH LIVFULL**

Närheten till grönområden, sjöar och skärgård gör stadskärnan unik. I brytpunkten mellan stad och natur finns stora kvaliteter. Staden förtätas med stor respekt för ekologiska värden och är en stadsmiljö där stadens kvaliteter som torg, parker och natur stärker varandra. Olika ekosystemtjänster, som exempelvis öppna dagvattenlösningar, integreras i stadsmiljön och grönområden tillgängliggörs till en större målgrupp. Genom tydliga entréer mot Rudan från staden kan dess rekreativa funktion stärkas och området inta en mer framträdande och berikande roll i staden. Gröna samband som kopplar samman värdefulla ekologiska områden kommer förvaltas och vidareutvecklas.

Det finns något spännande och intressant i offentliga rum som tillåter olika tolkningar och sätt att använda dem på. I staden finns det utrymme att se och synas. Människor i olika åldrar, med olika bakgrund, kön och förutsättningar tar plats i det offentliga rummet. I Haninge stad är det tydligt att det är invånarna som gemensamt äger platsen, det är Haningebornas vardagsrum. Tillfälliga evenemang som marknader, konserter, stadsodlingar eller utomhusbiografer, berikar och tillför liv till staden.



TÄTT OCH BLANDAD

DELSTRATEGIER

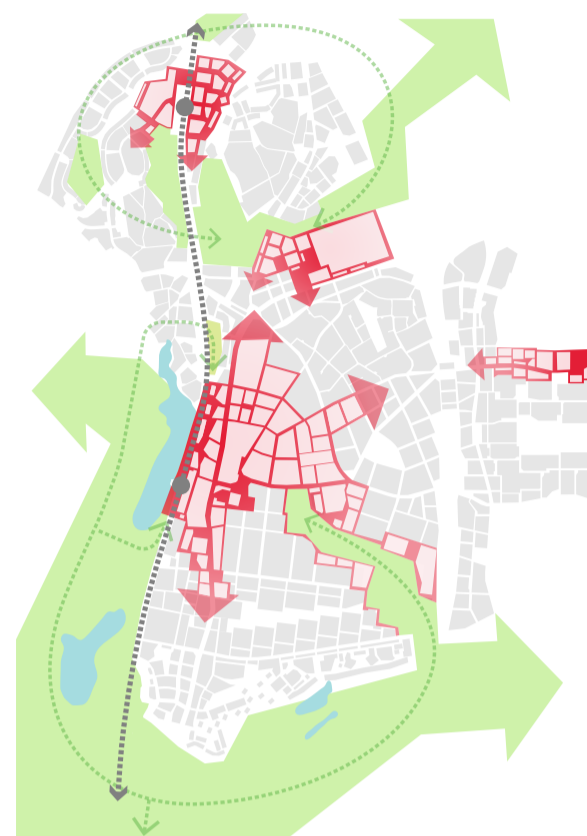
- **Tätt nära pendeltåg och huvudgator** - vi vill bygga tätt nära kollektivtrafik och service för att stimulera hållbart resande och service.
- **Olika typer av stadsutveckling** - utvecklingen mot en levande och blandad stad sker genom nyexploatering, omvandling och förtätning.
- **Plats att bo, verka och skapa** - vi vill skapa förutsättningar för den blandade staden där bostäder, näringsliv, kreativa verksamheter och utbildning samsas sida vid sida.
- **Nära till inspirerande kultur- och skolmiljöer** - vi vill skapa utrymme för att lära och njuta av fritiden i stimulerande miljöer.
- **Karaktärsfulla kvarter** - vi vill att byggda miljöer ska ha en detaljrikedom och variation som inspirerar och är vackra.



SAMMANKOPPLAD OCH NÄRA

DELSTRATEGIER

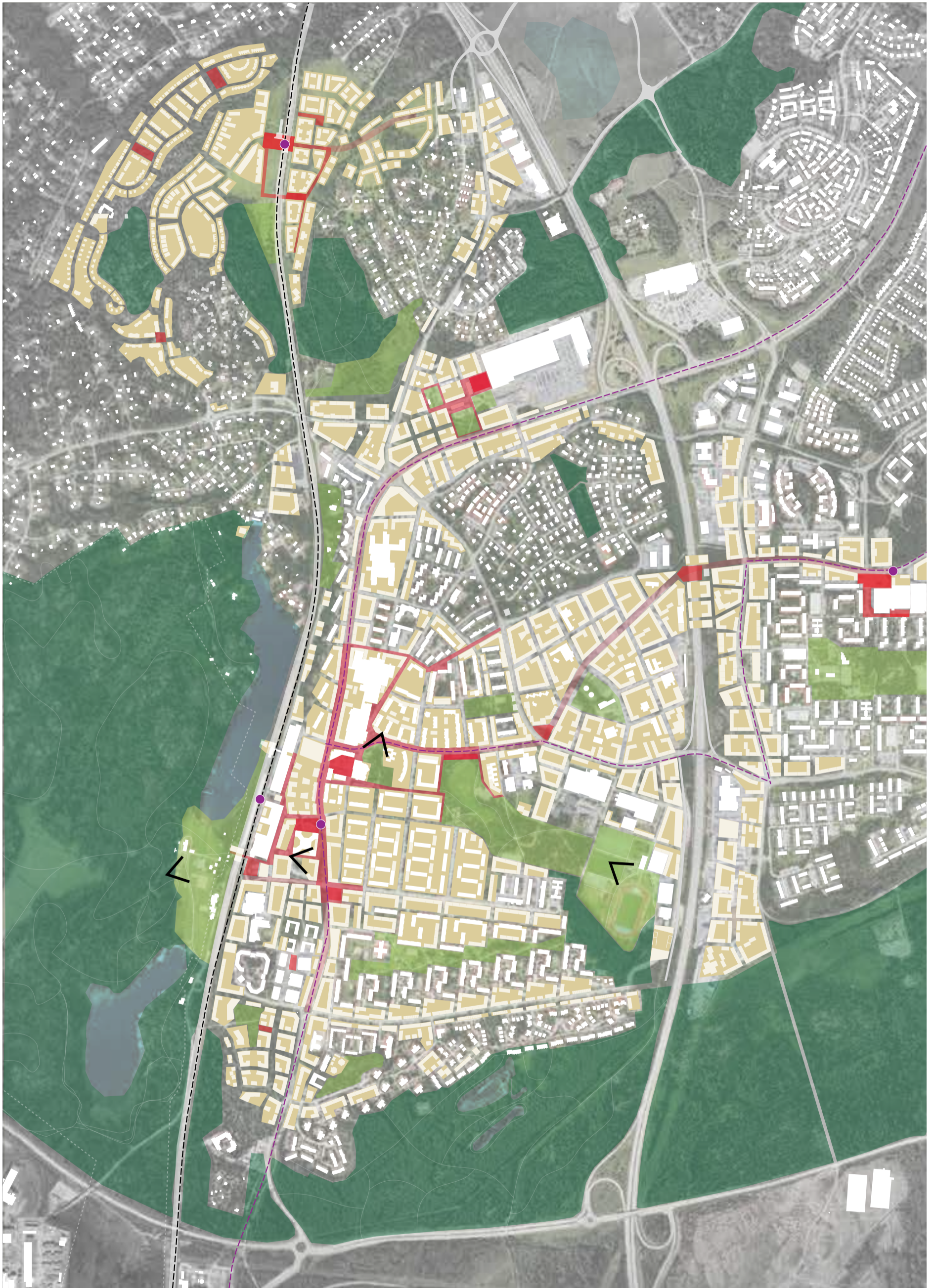
- **Gåstaden** - vi vill prioritera gående först för att det främjar både miljö och folkhälsa.
- **Cykelstaden** - vi vill skapa ett väl fungerande nätverk av cykelvägar för både pendling och rekreation.
- **Kollektivtrafik** - vi vill förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik så att fler reser på ett hållbart sätt.
- **Sammanhängande gatuväv** - vi vill skapa tydligare hierarkier och en finmaskig struktur med nya vägkopplingar som gör det enklare att orientera sig.
- **Från väg till gata** - vi vill omforma breda gator till mer intima gaturum med mer innehåll och plats för människor.
- **Uppmuntra hållbara resvanor** - vi vill med mjuka metoder hjälpa människor att resa mer hållbart.
- **Hållbara parkeringslösningar** - marken är en värdefull resurs och markparkering måste undvikas.



GRÖN OCH LIVFULL

DELSTRATEGIER

- **Livet tar plats i staden** - samspel människa natur - vi vill bidra till en ökande biologisk mångfald i och kring staden där allt från barrskogsarter till pollinerande insekter trivs, och mångfunktionella grönytor som inte bara erbjuder rekreation utan också reglerar vatten och lokalklimat.
- **Gröna ytor tar hand om vattnet** - vi vill att vattnet ska följa sitt naturliga kretslopp.
- **Befolkade platser mellan husen** - vi vill att parker och publika stadsrum ska uppskattas, vara tillgängliga och användas så att de blir mötesplatser för alla.
- **Karaktärsfulla parker och platser** - vi vill höja kvaliteten, tillföra aktiviteter och öka tillgängligheten till våra parker och grönområden.



- Föreslagna och omvandlade kvarter
- Torg och aktiva gator
- Parker och natur
- Gator med separata kollektivtrafikkörfält, med omstigningsplats
- Vy-punkt

Vision Haninge stad 2050: Staden byggs upp av ett finmaskigt och lättorienterat gatunät med tydliga hierarkier och sekvenser av starka publika platser och gröna rum. Bebyggelsen är tätast närmast kollektivtrafikkoderna och det finns stora gröna ytor för rekreation.

TÄT OCH BLANDAD





TÄT OCH BLANDAD

STADENS FORM OCH INNEHÅLL

Stadsutvecklingsplanen har tagits fram utifrån insikten att när Hanninge stad förtätas får det en betydande inverkan på hur staden ser ut och upplevs. Stadsutvecklingsplanen handlar därför lika mycket om att utveckla bebyggelsestrukturen på ett sätt som tillför nya rumsliga kvaliteter som att skapa goda förutsättningar för ett innehåll som gör staden levande.

En tät stad med välfungerande rumsliga samband har inte bara fördelen av att ge plats för fler människor, den skapar också förutsättningar för ett rikt utbud av arbetsplatser, service och ett tryggt socialt stadsliv. En hög befolkningstäthet genererar bra underlag för kollektivtrafik, serviceutbud och ett levande kvällsliv. Tätheten ökar kollektivtrafikens attraktivitet jämfört med bilen samtidigt som fler väljer att cykla och promenera i den täta staden.

Trots ett ökat byggande under senare år präglas den centrala stadsbilden i Handen mycket av den omfattande bebyggelse som tillkom under 1950- och 60-talen. När de första flerfamiljshusen började byggas var det i form av välplanerade kvarter med tidstypisk arkitektur kring det vi idag kallar för Lillcentrum. Bebyggelsen har sedan dess vuxit med nya årsringar som alla satt sin prägel på Handens utveckling. Den rekordsnabba bebyggelseutvecklingen fick sin kulmen under 1960-talet då nya standardiserade byggmetoder introducerades i stadsbyggandet samtidigt som bilismen satte en tydlig prägel på planeringen. Utbredda parkeringsytor och storskaliga gatumiljöer från denna tid har bidragit till en gles och delvis fragmentiserad stadsbild som delar av dygnet upplevs som otrygg. Samtidigt har bebyggelsen ofta bra samband med stadens gröna park- och gårdsmiljöer samt en låg skala vilket bidrar till bra boendemiljöer. Detta är något som vi vill vidareutveckla när staden nu förtätas. Den mest centrala delen av Handen präglas av en mer storskalig bebyggelse, inte minst de dominerande kontorskomplexen från 1970- och 80-talen med omgivande parkeringsytor

I Vega pågår byggandet av en helt ny stadsdel. Drygt 3 000 bostäder i olika former vävs samman med nya gator, cykel- och gångvägar, parker, torg och naturområden. Stadsdelen är i stadsutvecklingsplanens tidshorisont till stora delar färdigplanerad och utmaningen ligger i att stärka sambanden mellan Vega och Handen. Genom att tillföra mer bebyggelse till den befintliga strukturen på ett medvetet sätt kan vi åtgärda de brister många upplever i den befintliga miljön i Handen. Genom att tillföra ny bebyggelse skapas också förutsättningar att länka ihop Handen med Vega och Brandbergen samtidigt som attraktivare stråk skapas till Jordbro. För att överbrygga barriäreffekten av väg 73 skapas en överdäckning som möjliggör en sammanhållen stadsbebyggelse i ett stråk över motorvägen. En överdäckning av väg 73 medför flera risker som behöver utredas närmare och omhändertas i den fortsatta planeringen.

Att tillföra ny, tät stadsbebyggelse innebär inte bara en kvantitativ ökning av byggnadsvolymen utan kräver också nya förhållningssätt till stadsbyggandet för att skapa de kvaliteter dagens Hanningebor och nya invånare önskar. Med hjälp av medvetna strategier för bland annat markutnyttjande, byggnadernas placering och de offentliga rummens utveckling kan vi skapa en hållbar stadsutveckling. Inom planområdet råder hinderbegränsning utifrån riksintressen för kommunikationer som ska beaktas. Kommunen ansvarar för att remittera sådana planer till Trafikverket, Luftfartsverket och respektive flygplats.

HANINGE STAD FÖRTÄTAS MED 7 000 BOSTÄDER TILL 2030

Kartan till höger beskriver stadens täthet och visar att det finns utrymme att skapa en stad med omkring 17 000 nya bostäder samt plats för den service och de skolor, förskolor, och nya arbetsplatser som behövs. Det är konjunkturer och kommunens ekonomi som avgör i vilken takt staden växer. Det är viktigt att utbudet av arbetsplatser och service utvecklas i takt med bebyggelseutvecklingen. Planen följer samma tidshorisont som översiktsplanen och en rimlig bedömning är att staden förtätas med omkring 7 000 bostäder till år 2030 och ytterligare omkring 10 000 bostäder till 2050.

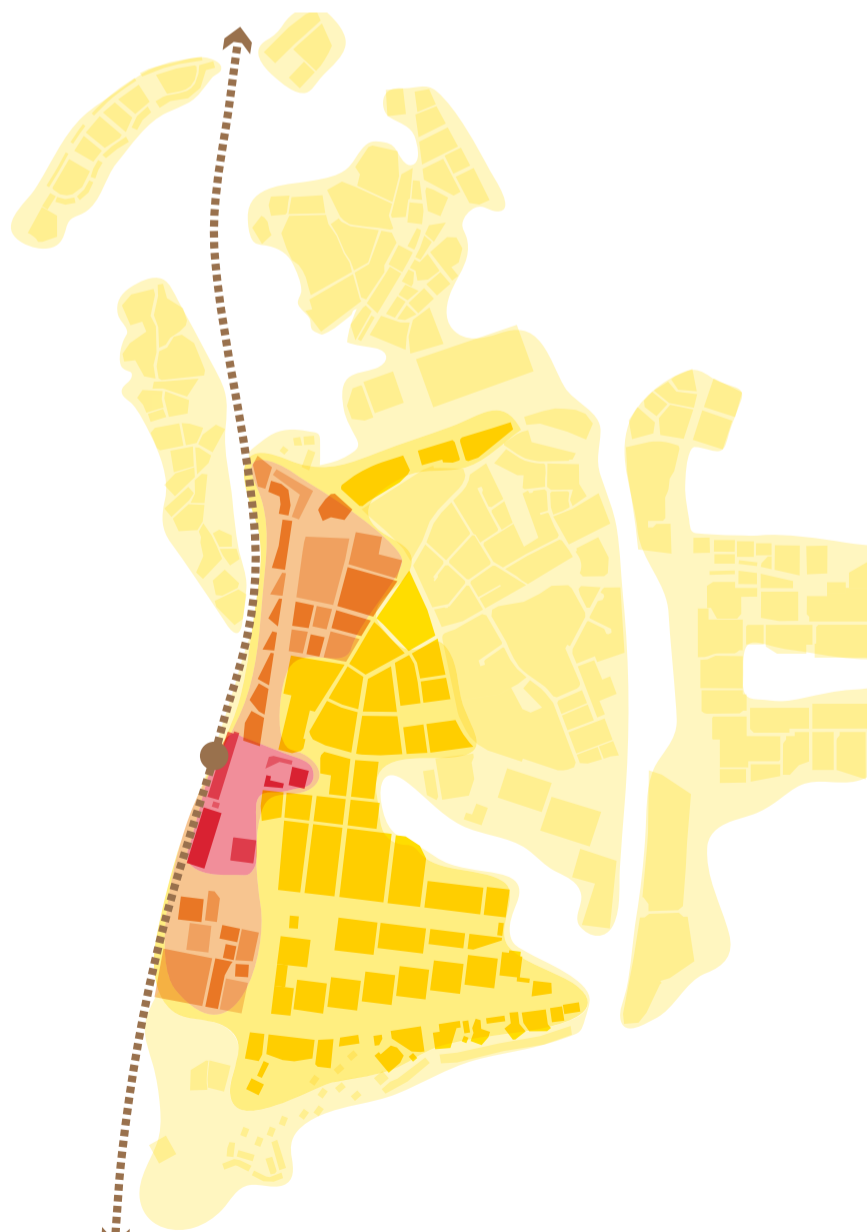
ÖVERGRIPANDE KVALITETER FÖR STADSBYGGNAD I HANINGE STAD:

- Staden har befolkade och tilltalande stadsrum av hög kvalitet.
- Staden erbjuder upplevelser – både estetiska och kulturella.
- Staden tillhandahåller parker och andra gröna stadsrum av hög kvalitet.
- Staden skapar förutsättningar för ett rikt handels-, kultur- och nöjesutbud.
- Staden har en tydlig indelning i vad som är offentliga stadsrum för alla och vad som är mer privat som bostadsgårdar och trädgårdar.
- Staden är präglad av mångfald och variation i bebyggelsen med avseende på utformning, höjd och upplåtelseformer.
- Attraktiva boendemiljöer planeras för alla inkomstgrupper

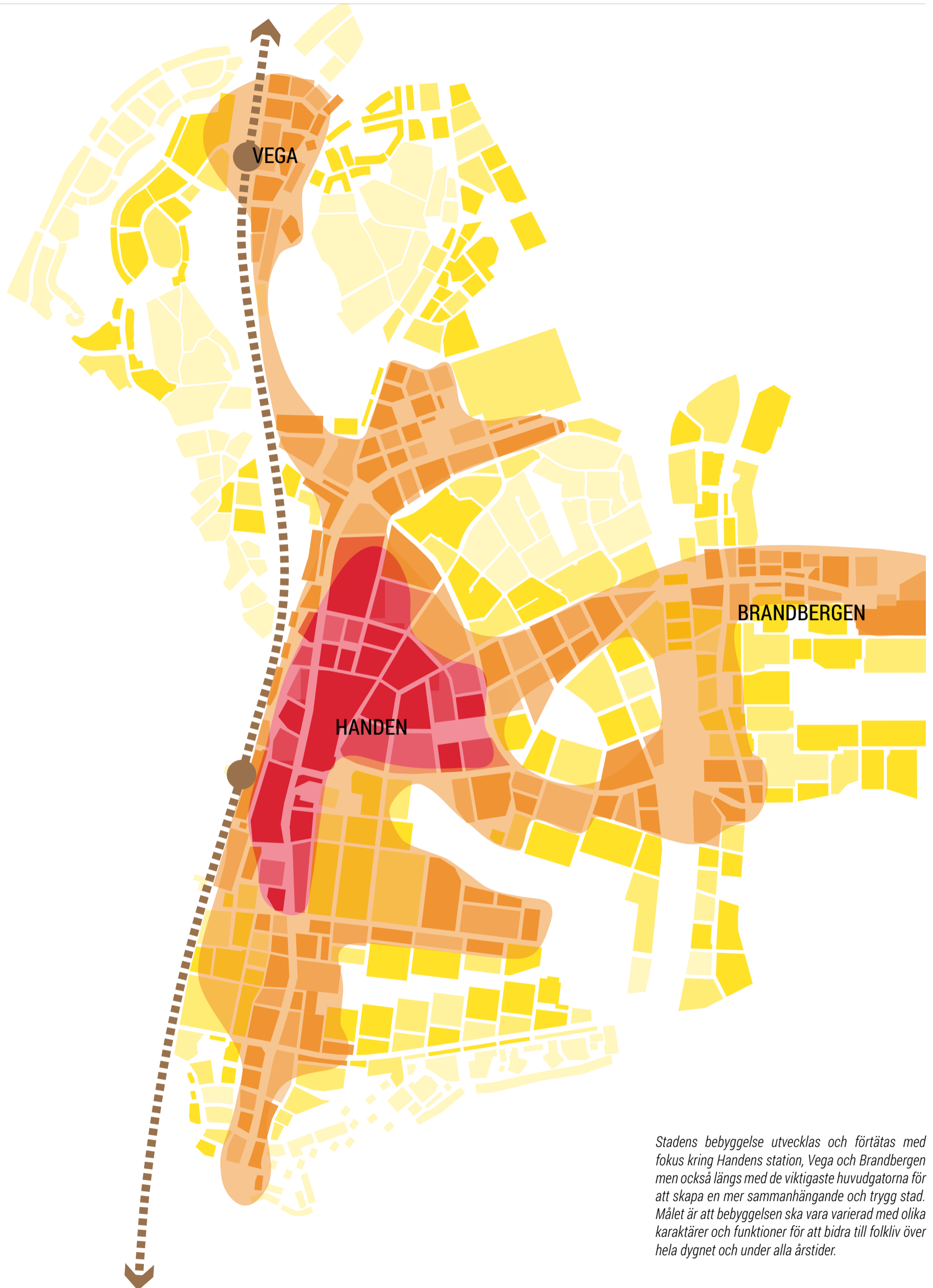
Med en sådan tillväxt av bebyggelse och nya stadsrum skapas en starkare stad med underlag för ett större serviceutbud och därmed goda förutsättningar att bli en attraktiv mötesplats i regionen. Den omfattande bebyggelseutvecklingen ska ske samtidigt som viktiga värden och parkmiljöer i den befintliga miljön bevaras och utvecklas. I den täta staden får de offentliga rummen en större betydelse och nya platsbildningar, parker och torg av hög kvalitet behöver därför tillföras.

Stadens täthet varierar enligt kartan. Bebyggelsetätheten beskrivs med färger i gula och röda nyanser, ju mörkare desto tätare. Det är längs huvudstråken och intill pendeltågsstationerna som den tätaste staden kommer att finnas.

TÄTHET I HANINGE 2016



Idag är den tätaste bebyggelsen centrerad kring pendeltågsstationen, men också i de mest centrala delarna finns stora outnyttjade ytor.



Stadens bebyggelse utvecklas och förtätas med fokus kring Handens station, Vega och Brandbergen men också längs med de viktigaste huvudgatorna för att skapa en mer sammanhängande och trygg stad. Målet är att bebyggelsen ska vara varierad med olika karaktärer och funktioner för att bidra till folkliv över hela dygnet och under alla årstider.

- Stadens Kärna:** Stadskvarter med hög täthet och en generell stadsskala på upp till 6 våningar med enstaka inslag av högre bebyggelse.
- Tät stadsbebyggelse:** Stadskvarter med hög täthet och en generell stadsskala på upp till 4 våningar + ev. indragen våning eller vindvåning.
- Medeltät stadsbebyggelse:** Stadskvarter med medelhög täthet och en generell stadsskala på upp till 4 våningar
- Gles stadsbebyggelse:** Villakvarter med villor, radhus och stadsvillor i en stadsskala på upp till 3 våningar

OLIKA TYPER AV STADSUTVECKLING

DELSTRATEGI BEBYGGELSE - TÄTHET

STADSUTVECKLING PÅ TRE OLIKA SÄTT

Kartan på nästa sida visar olika typer av stadsutveckling i Haninge stad. Utvecklingen mot en levande och blandad stad kräver olika tillvägagångssätt och strategier beroende på hur den befintliga miljön ser ut. Förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika områden och byggandet av Haninge stad kan övergripande delas in i tre olika slags stadsutveckling.

Nyexploatering – Helt nya områden som bebyggs och utvecklas till blandstad.

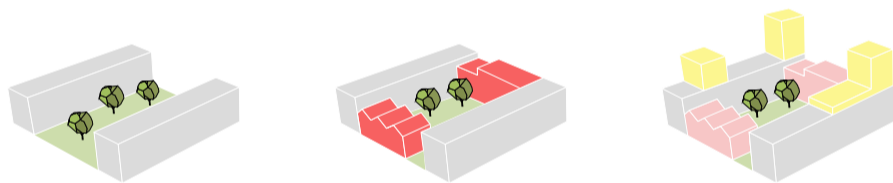
Delar av den framtida staden består av obebyggda områden som idag domineras av naturmark. Här utvecklas framtida stadskvarter som på ett naturligt sätt knyts till befintlig stadsstruktur samtidigt som grönstrukturen tillgängliggörs och beaktas särskilt vid planering av dessa områden.

Omvandling – Befintliga områden som omvandlas och utvecklas till blandstad.

Staden går från funktionsseparering till blandning. Områden som helt domineras av en slags verksamhet eller funktion omvandlas så att befintliga verksamheter blandas upp med andra typer av funktioner, exempelvis bostäder för att ge en mer blandad och levande stad. Områdena kan ha kvar sin ursprungliga identitet men enskilda verksamheter som är svåra att kombinera med en tät stad kan också behöva flytta.

Förtätning – Befintliga kvarter som kompletteras med ny bebyggelse.

En viktig utvecklingspotential för staden ligger i att vidareutveckla den befintliga stadsstrukturen genom att ta vara på dåligt utnyttjad men redan i anspråkstagen mark och addera ny bebyggelse till den. Stor förtätningspotential finns längs de större gatorna där ny bebyggelse kan hjälpa till att läka ihop storskaliga strukturer. I kartan till höger beskrivs den huvudsakliga omvandlingstypen i stadens olika kvarter.



Exempel på hur förtätning kan bidra till variation och tydligare kvartersform.

VARIERAT STADSLANDSKAP

En hög fysisk täthet behöver inte innebära höga hus, tvärtom är det många gånger stadskvarter med lägre våningsantal som är de tätaste. Samma täthet kan uppnås med olika skala. En lägre skala med slutna kvarter skapar bra rumsliga samband och en tydlig uppdelning i vad som är offentligt och privat. En sådan utformning ger också potential för aktiva bottenvåningar och ett levande stadsliv medan en stadsform dominerad av fristående byggnader ger en mer diffus markanvändning kring bebyggelsen. Slutna kvarter fungerar också bullerdämpande och skapar skyddade innergårdar med bra ljudmiljö. Byggnader som läggs i anslutning till gata ska fungera skyddande för övriga delar av kvarteret.

Vid byggandet av Haninge stad prioriteras en tät stadsbebyggelse i kvarter som skapar tydligt rumsliga samband. Stadsutvecklingen föreslås ske i en skala på mellan 4 och 6 våningar med enskilda högre undantag för att markera specifika platser eller stråk av särskild betydelse i stadsstrukturen. Ett varierat stadslandskap eftersträvas och delar av staden kommer också domineras av lägre bebyggelse med till exempel stadsradhus och villor. Husens placering, skala och förhållande till varandra är det som sammantaget skapar de rumsliga kvaliteterna med potential för ett levande stadsliv som eftersträvas. Tätheten handlar inte bara om den fysiska strukturen utan också dess innehåll det vill säga hur många som bor och arbetar inom ett kvarter. Denna boende- och arbetandtäthet bör balanseras för att ge underlag till en stadsmiljö som upplevs som levande och trygg under både dagtid och kvällstid. Där det är möjligt prioriteras därför en blandning av bostäder och arbetsplatser i staden.

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Utbyggnad inom 1 200 meter från pendeltågstationerna prioriteras.
- Förtätning sker huvudsakligen längs gatorna, på outnyttjad mark och på parkeringsytor.
- Vi bygger tätare i stadens mest centrala delar, längs huvudstråk och intill kapacitetsstark kollektivtrafik.
- Ny bebyggelse ska bidra till att utveckla de offentliga rummen.
- Ny bebyggelse ska bidra till att skapa en varierad stadsmiljö och bryta upp storskaliga strukturer.
- Nya byggnader ska utformas resurseffektivt och bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan.

VI BYGGER ENERGIEFFEKTIVT OCH MED LÅG MILJÖPÅVERKAN

Hållbar stadsutveckling handlar om att planera, bygga och förvalta stadsmiljöer med människan i centrum samtidigt som resursanvändningen minimeras och ekologiska funktioner tillvaratas och utvecklas. Den byggda miljön och dess innehåll ska bland annat ge invånare och besökare ett rikt och varierat utbud av bostäder, service och platser för lek, motion, rekreation och möten. Miljön ska upplevas trygg och uppmuntra till klimatsmarta resor. Staden behöver också inrymma miljöanpassade lösningar för transporter och avfallshantering.

Hur och vad vi bygger har stor inverkan på den totala energianvändningen. För att minska bebyggelsens växthusgasutsläpp behöver ett livscykelperspektiv användas. Nya byggnader ska utformas resurseffektivt och bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan. Som stöd finns ett flertal olika modeller för hållbart byggande; Miljöbyggnad, Breeam och Leed för att nämna några. För att säkerställa att en viss mängd grönska och ekosystemtjänster bevaras eller tillskapas i samband med detaljplanering kan planeringsverktyget "grönytefaktor" användas. Inslag av egenproducerad energi, exempelvis med solceller, ska vara en självklar del i stadsbilden. I takt med att vi bygger hus som är mer energieffektiva får själva byggprocessen och val av material en allt större inverkan på den totala energianvändningen. Att bygga i trä är ett sätt att minska bebyggelsens klimatpåverkan. För att underlätta klimatanpassade transporter ska tillgången till laddplatser för elbilar hanteras i samband med ny bebyggelse. I Haninge är ambitionen att aktivt delta i utvecklingen för ett hållbart byggande tillsammans med näringslivet, byggföretag och fastighetsägare. Genom att bygga hållbart bidrar vi till att uppfylla flera av de nationella miljökvalitetsmålen och noll-nettoutsläpp år 2045.

Fler invånare skapar underlag för mer service

Fler invånare ger underlag för utökad service. 7 000 nya bostäder ökar befolkningsunderlaget vilket möjliggör etablering av fler verksamheter som blir tillgängliga för hela befolkningen. Ett större utbud förbättrar livskvaliteten i staden genom ökad närhet och minskat antal resor. Nedan är exempel på verksamheter som skulle kunna möjliggöras när Haninge stad växer med omkring 7 000 bostäder.

- 25 nya restauranger, barer och caféer
- 1 nytt bibliotek
- 1 muséum
- 1 idrottsplats
- 4 grundskolor
- 12 förskolor
- 40 butiker
- 5 livsmedelsbutiker

Siffrorna är framskrivningar beräknade enligt linjära samband mellan antal bostäder och verksamheter och tar inte med stadens övriga potential eller konkurrenssituationen i regionen i beräkningen.



- Nyexploatering – Helt nya områden som bebyggs och utvecklas till blandstad
- Omvandling – Befintliga områden som omvandlas och utvecklas till blandstad
- Förtätning – Befintliga kvarter som kompletteras med ny bebyggelse

Utvecklingen mot en livfull och blandad stad kräver olika tillvägagångsätt och strategier beroende på hur den befintliga miljön ser ut. Staden förtätas, omvandlas och nyexploateras för att skapa en attraktiv helhet.

PLATS ATT BO, VERKA OCH SKAPA

DELSTRATEGI BEBYGGELSE - FUNKTIONER

ETT VARIERAT UTBUDD AV BOSTÄDER

Idag finns en blandning av upplåtelseformer och Haninge stad ska i framtiden fortsätta erbjuda ett varierat utbud av bostäder för alla livssituationer. I hela staden eftersträvas därför blandade upplåtelseformer och bostäder för olika inkomstgrupper. Dagens fördelning av upplåtelseformer ser ut enligt nedan och eftersträvas även i framtiden.

- 30 procent hyresrätter
- 50 procent bostadsrätter
- 20 procent äganderätter

Blandningen av hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter leder till positiva socioekonomiska effekter och har stor betydelse för att ge en stabil efterfrågan på kommunal service som förskolor och äldreomsorg. Upplåtelseformerna bidrar även till socialt blandade stadsdelar och till hushållens rörlighet.

Varierande lägenhetsstorlekar är viktigt för att det ska vara möjligt att bo kvar i sitt område när livssituationen förändras. Antalet äldre ökar samtidigt som många unga söker sitt första boende. I Haninge stad ska ungas och äldres särskilda behov av små och tillgängliga lägenheter i kollektivtrafiknära lägen tillgodoses.

PLATS FÖR LIVSKRAFTIGT NÄRINGSLEV

Näringslivet har en nyckelroll i utvecklingen av Haninge stad. I takt med att staden växer ges näringslivet potential att utvecklas i centrala lägen med närhet till service. För ökad attraktivitet bör olika typer av serviceutbud även tillkomma. Andelen arbetstillfällen inom kunskapsintensiva verksamheter, företagstjänster, personliga tjänster, information och kommunikation kan öka. Dessutom finns potential att öka företagandet och att sysselsätta fler inom hotell, restaurang och övriga besöksnäringar. Utvecklingen i staden behöver gå från en tyngdpunkt på lokala tjänster och funktioner till verksamheter med ett regionalt upptagningsområde och bättre integration i den regionala ekonomin. Arbetsplatskvoten är en indikator som beskriver förhållandet mellan antalet arbetsplatser och hur många som arbetar. Kvoten ligger idag på 0,67 i hela kommunen. I stadskärnan är kvoten högre (1,0), vilket dels beror på en förhållandevis liten befolkning och dels på större arbetsplatser som Haninge kommun (kommunal förvaltning, skolor, omsorgsverksamhet med mera) landstinget (sjukhus) och en växande handel. Med stadsutvecklingsplanens förtätning och ökade befolkning skapas förutsättningar för nya arbetsplatser. En ambition är att befolkningsökningen motsvaras av fler arbetstillfällen så att minst 75 procent av nya yrkesverksamma Haningebor kan hitta arbete inom stadskärnan.

Nyckeltal för år 2030

- Antal arbetstillfällen 2030: 13 500 (2016: 9 000)
- Antal arbetstillfällen 2050: 22 500

HANDEL I STADEN

Handeln är en expansiv bransch som sysselsätter många. Enligt översiktsplanen är ambitionen att låta handeln blomstra där den redan finns. I Haninge stad finns kommunens två största handelscentrum, inomhusgallerian i centrala Handen och handelsområdet vid Handens trafikplats. Marknadsunderlagets tänkbara utveckling beror på hur befolkningen och köpkraften utvecklas samt hur stor del av den som hamnar i det traditionella butiksnätet. Fler restauranger, småbutiker och service bör utvecklas mellan centrumområdet i Handen och pendeltågsstationen för att uppnå ett starkt torgliv. Där finns redan ett naturligt kundflöde att bygga vidare på. En levande stad behöver butiker även utanför en centrumbyggnad vilket medför att inomhusgallerian på ett bättre sätt behöver vända sig utåt.

LOKALER FÖR KREATIVA VERKSAMHETER

Företag och entreprenörer som bygger sin verksamhet på kultur och kreativitet brukar kallas kulturella och kreativa näringar. Tillväxtverket pekar exempelvis ut arkitektur, dataspel, design, film, konst, litteratur och media. Den kreativa sektorn är stark i Stockholmsregionen vilket hänger ihop med att här finns kunder, samarbetspartners, institutioner och utbildningar. Kulturföretag bidrar på ett positivt sätt till en plats attraktivitet och identitet och är en viktig faktor för en stadens konkurrenskraft.

En förutsättning för företagande inom dessa näringarna är tillgång till passande och flexibla lokaler. Det behövs även plats för det oväntade och oetablerade. Att skapa plats för kulturföretag och den kreativa sektorn kan betyda fler jobb och ökad innovationskraft då aktörer inom sektorn gärna finns i grupp och samverkar med andra sektorer.

AKTIVA BOTTENVÅNINGAR

Aktiva eller levande bottenvåningar med verksamheter som är verksamma både dag- och kvällstid har stor betydelse för att skapa en levande, trygg och attraktiv stad. Längs centrala stråk prioriteras en gatumiljö som är varierad och upplevelserik med lokaler för verksamheter i bottenvåningarna. Där lokalerna inte kan användas för handel, serveringar eller annan kommersiell service kan kontor, ateljéer, föreningslokaler, förskolor eller annan kommunal service etablera sig. På så sätt kan levande bottenvåningar möjliggöras även där de kommersiella förutsättningarna inte är lika goda.

Lokaler för aktiva bottenvåningar prioriteras särskilt kring Poseidons torg, Haningeterrassen och Haninge centrum som har störst potential för ett levande stadsliv. Bostäder i bottenvåning undviks i detta område. Därutöver prioriteras lokaler utmed de viktigaste sammankopplande stråken i enlighet med den mörkare färgerna i kartan till höger. Där lokaler inom dessa områden i ett första skede inte alls bedöms möjligt ska sockelvåningen ändå ges en sådan höjd att det finns en flexibilitet för att i senare skede etablera verksamhetslokaler. Oavsett om en gata domineras av bostäder eller verksamheter ska byggnadernas entréer riktas ut mot gatan för att bidra till ett levande gaturum.

HANINGE STAD LEVER PÅ KVÄLLEN

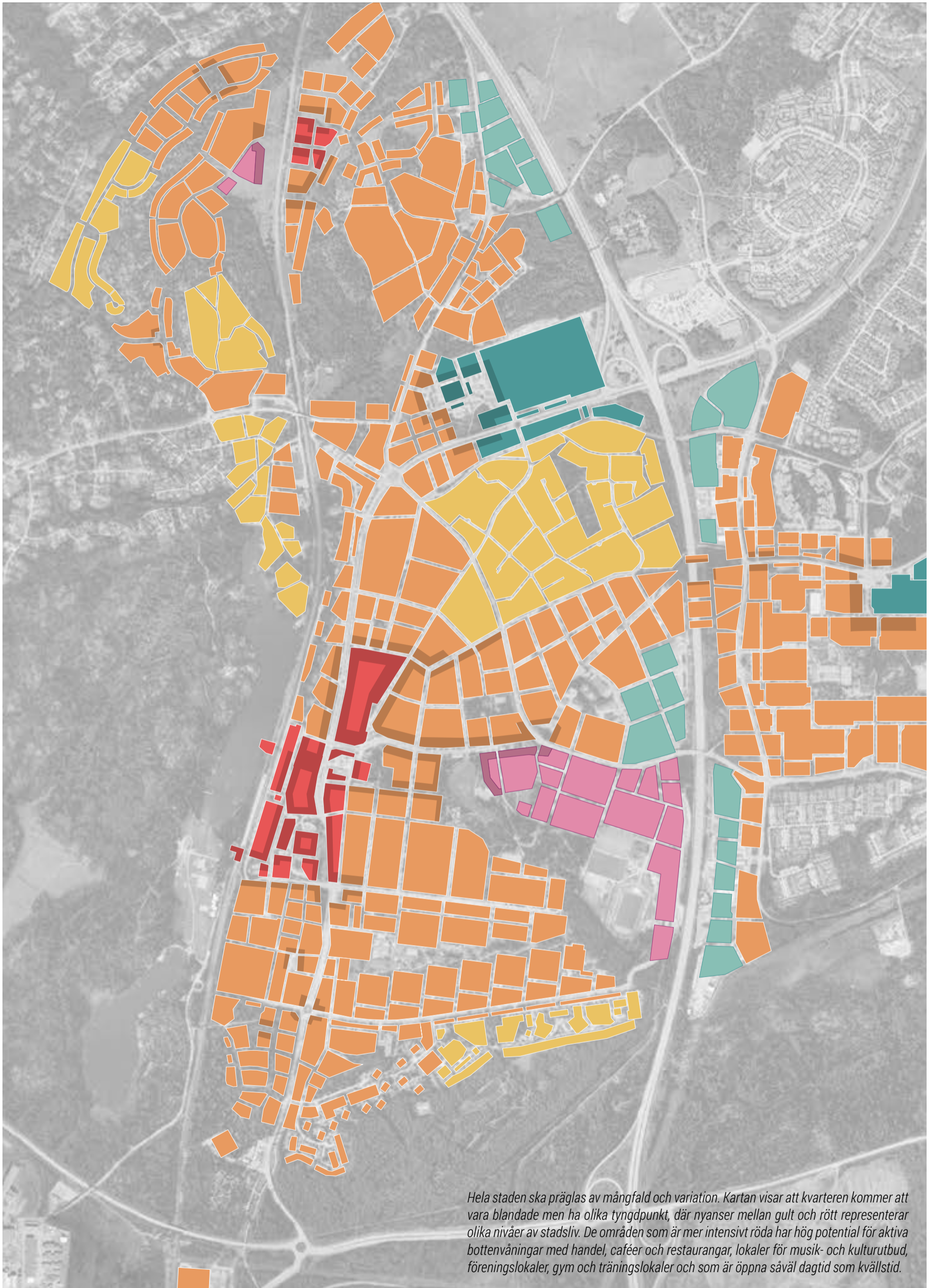
För att bli en attraktiv och trygg plats behöver Haninge stad ett folkliv som fortsätter på kvällen. För att möjliggöra det bör kvällslivet främst koncentreras till stråk och platser med särskilt goda förutsättningar. Framförallt är det stråket från pendeltåget till Poseidons torg och vidare längs Runstensvägen som har bäst potential för ett levande kvällsliv. Alla ska kunna röra sig såväl inom stadskärnan som till och från på ett obehindrat och tryggt sätt under kvällar och nätter.


Caféer och restauranger behöver vara varierade och rikta sig till olika målgrupper. Uteserveringar bidrar till en levande och attraktiv stad och ska utformas på ett genomtänkt sätt. De ska uppfattas som en naturlig del av staden och anpassas till den specifika platsen. Mötesplatser för musik och scenkonst är ytterligare en del av ett levande stadsliv. Kulturhuset är en viktig institution och har till uppgift att erbjuda ett varierat och tillgängligt utbud för stadens alla invånare. Föreningslivet kan också stödja ett levande kvällsliv då föreningars verksamhet till stor del sker under kvällstid.

En biograf i staden stärker ett attraktivt nöjes- och kulturutbud och bidrar till fler aktiviteter kvällstid. Biografer har idag också ofta nya funktioner som t.ex. café eller restaurang vilket stärker dess funktion som social mötesplats i staden.


BLANDSTADEN

Vissa kvarter i Haninge stad har särskilt goda förutsättningar att utvecklas med en tonvikt på en viss typ av funktion. Det illustreras i kartan på nästa sida. Hela staden ska dock utvecklas till blandstad där funktioner som bostäder, offentlig verksamhet, skolor, handel, kontor och kultur ges möjlighet att integreras i stadens kvarter.




 Blandad stad med tonvikt bostad / småhus *

 Blandad stad med tonvikt handel/kontor/centrum *

 Blandad stad med tonvikt utbildning/friskvård/kultur *

 Blandad stad med tonvikt bostäder *

 Blandad stad med tonvikt handel *

 Blandad stad med tonvikt småindustri/verksamheter *

* Mörkare färg representerar aktiva bottenvåningar.

NÄRA TILL INSPIRERANDE KULTUR- OCH SKOLMILJÖER

DELSTRATEGI BEBYGGELSE - SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

UTRYMME FÖR MER SERVICE

I takt med att staden förtätas ökar behovet av förskolor, skolor, lokaler och ytor för fritid och idrott. Att erbjuda en attraktiv basservice, det vill säga bra förskolor och skolor, bidrar starkt till att skapa en attraktiv stad. Verksamhetens innehåll och kvalitet är grundläggande men moderna och attraktiva lokaler i bra lägen är också viktigt. Skolan bidrar till en levande stadsmiljö och det är viktigt att utbyggnaden av service följer bostadsutvecklingen. Målet är att skapa en struktur för de offentliga lokalerna som gör det lätt för unga att röra sig och vistas i staden både på skoltid och på fritiden.

SKOLOR NÄRA GRÖNSKA OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Var en skola är lokaliserad i förhållande till bostäder, kommunikationer och andra verksamheter har stor betydelse för skolans attraktivitet. För de yngre eleverna är det generellt sett bättre med fler skolor utspridda i staden än få lite större enheter, då det bidrar till en mer kontrollerad trafikmiljö både i och i närheten av skolan. När nya skolor eller förskolor byggs ska de placeras nära bostäder, parker och natur. Säkra gång- och cykelvägar till såväl befintliga som nya skolor och förskolor är grundläggande. Skolor med äldre barn och ungdomar placeras med fördel centralt i staden och runt Torvalla.

En tät och blandad stad innebär att skolor och förskolor lokaliseras nära bostäder och med god tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel.

INSPIRERANDE OCH GRÖNA UTEMILJÖER

Utemiljön är viktig. Barn behöver vara utomhus varje dag och en god utemiljö på förskolorna har stor betydelse ur folkhälsosynpunkt. Barns förmåga till inläring i skolan förbättras och är beroende av deras möjligheter att vara fysiskt aktiva på sina raster. Skolgården är därmed ett viktigt stöd i undervisningen i skolan. Barn behöver dessutom återhämta sig från situationer som ställer krav på deras uppmärksamhet. Forskning visar att fysisk aktivitet är viktigt för goda skolresultat. Skolgårdar fyller en funktion som rekreativa ytor även efter skoldagens slut och på helger, de skapar dynamik i den blandade staden.

När staden förtätas blir det en utmaning att skapa stora utemiljöer i direkt anslutning till skolan eller förskolan. I vissa fall kan det bli aktuellt att pröva möjligheten till samnyttjande av grönytor för såväl skola som allmänhet. I dessa fall behöver en lämplig utformning utredas. I planeringen av nya skolor och förskolor ska hänsyn tas till barnens bästa. Enligt Plan- och bygglagen ska det finnas tillräckligt mycket friyta och Boverkets riktlinjer ska följas. De barn som växer upp i den täta staden ska uppleva att de har god tillgång till friytor som de kan utforska och vara aktiva på.

NYCKELTAL:

- 300 nya bostäder ger underlag för en ny förskola för cirka 120 barn (6 avdelningar)
- 1 200 nya bostäder ger en ny grundskola för cirka 525 barn (3-parallellig F-6)

KULTUR OCH FRITID FYLLER STADEN MED INNEHÅLL

I Hanninge stad eftersträvas ett rikt och mångsidigt utbud av kultur, idrott och fritidsaktiviteter. Idrottsanläggningar, badhus, bibliotek, kulturhus, föreningsliv och kulturskola är alla exempel på icke-kommersiella verksamheter som bidrar till en meningsfull fritid och att stärka den lokala identiteten. Utbudet bidrar också till att attrahera nya invånare, besökare och andra som vill etablera sig i staden. När vi blir fler invånare ökar efterfrågan på kultur och fritidsverksamheter och därmed även behovet av attraktiva och funktionella lokaler. I den täta staden behöver dessa kunna integreras bättre i stadsstrukturen och finnas blandat med bostäder och andra verksamheter. Ett bra sätt att göra detta på är att utforma nya stadskvarter med lokaler i bottenvåningen. Då kan fritidsverksamheter, kultur- och föreningsliv finnas tillgängligt samtidigt som det också bidrar till en aktivare och tryggare gatumiljö. Civilsamhället med ideellt engagemang i bland annat studieförbund, kultur- och föreningsliv fyller en viktig funktion för samhället.

Det ska vara enkelt och nära för invånarna att ta del av stadens utbud samt engagera sig och vara aktiva på fritiden. Staden eftersträvar hög kulturnärvaro så att invånare ges möjlighet att vara kreativa samt uppleva och dela kulturhändelser med andra. Staden är också barnens och ungdomarnas rum och deras uppväxtmiljö ska vara stimulerande. Plats för lek, rörelse, kultur och häng med kompisar i trygga och inspirerande miljöer bidrar till att unga upplever att staden tillhör dem.

Kartan på nästa sida visar var i staden de offentliga funktionerna kan finnas. Flera befintliga institutioner som till exempel kulturhuset kommer behöva byggas ut för att möta efterfrågan från en växande befolkning. För att minska det upplevda avståndet mellan Jordbro och stadskärnan kan även nya mindre aktivitetsytor skapas däremellan.

HÖGRE UTBILDNING

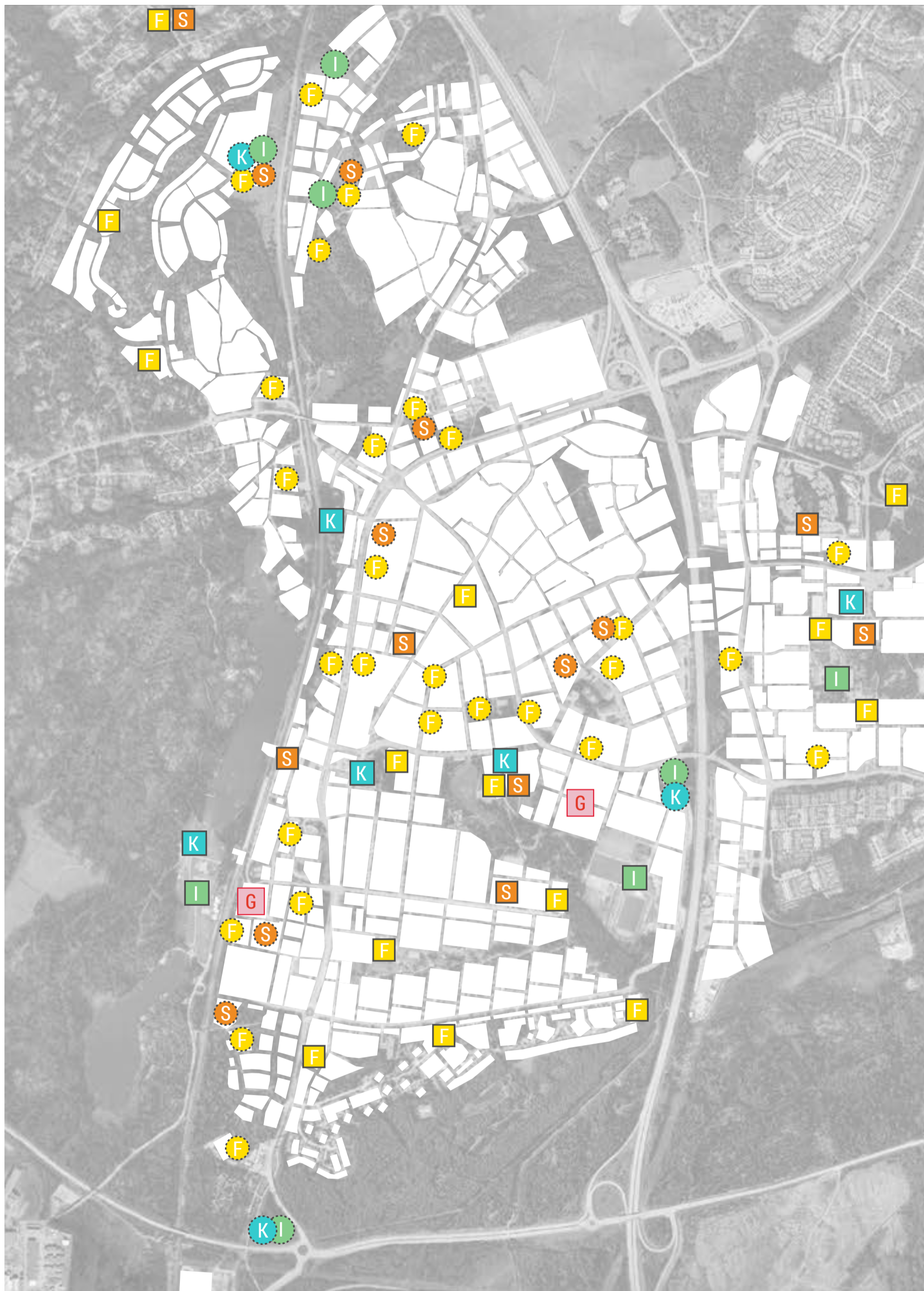
Närvaron av en bred och högkvalitativ utbildning på alla nivåer är en viktig faktor vid valet av bostadsort. Tillgången till kompetent arbetskraft är avgörande för ett företags utveckling och i tider av global konkurrens är närheten till ett kunskapscentrum där fortbildning på olika nivåer erbjuds en viktig näringslivsfråga. Närvaro av forskning och högre utbildning utgör en framgångsfaktor för en region och fungerar som en motor för tillväxt och utveckling. Akademier bidrar med kompetens och internationell lyskraft. Sedan KTH lämnade Handen finns en stor utmaning i att skapa förutsättningar för att högre utbildning och forskning åter igen kan erbjudas i Hanninge stad.



Konstprojektet Corners, Hanninge lever på kvällen, foto Hanninge kommun.



Boulespel, foto Tomas Södergren.



- F Förskola: befintlig/föreslagen
- S Grundskola: befintlig/föreslagen
- G Gymnasieskola
- I Idrott: befintlig/föreslagen anläggning
- K Kultur/mötesplats för unga: befintlig som utvecklas/ny anläggning

Kartan visar i vilka områden som de offentliga funktionerna i staden behöver finnas. Platserna är ungefärliga.

KARAKTÄRSFULLA KVARTER

DELSTRATEGI BEBYGGELSE - STADSDELARNAS KARAKTÄR OCH GESTALTNING

GESTALTNING MED DETALJ OCH VARIATION

När Haninge stad växer är det viktigt att förhålla sig till den plats som redan finns. Förtätning kräver både respekt för det befintliga och mod att tänka nytt. När dagens bebyggelse kompletteras ska det ske på ett sätt som tillför nya kvaliteter och nytt innehåll till staden. Bebyggelsen har idag, speciellt i den centrala delen en storskalig utformning. Tilläggen behöver därför tillföra variation och sammanfoga den splittrade stadsbilden i kvarter som ger en tydligare struktur och sammanhang. Väl gestaltade offentliga rum och mötesplatser som knyter samman bebyggelsen får också större betydelse när staden förtätas. Stadsutveckling handlar om att en rad kvaliteter måste samverka för att skapa en intressant, funktionell och hållbar helhet. Stadens skala, husens variation och förhållande till varandra samt hur fasader, bottenvåningar och offentliga rum utformas är av särskild betydelse när vi bygger en tätare stad.

Skalan är ofta det som upplevs mest direkt eller tydligast när det gäller stadens utformning. Idag präglas stadsbilden till stor del av byggnader i en stor skala till höjd eller till utbredning. Ambitionen för framtiden är istället att Haninge stad ska präglas av ett tätare stadsrum. För att uppnå detta behövs tillägg i mindre skala och ibland även lägre höjd. Samtidigt måste enskilda byggnader tillåtas vara högre för att skapa variation.

Variation behövs för att skapa en dynamisk och intressant stadsmiljö som är hållbar över tid. Variationen är viktig när det gäller upplåtelseform, innehåll och funktion men kanske mest påtaglig när det kommer till gestaltning. För att skapa ett varierat uttryck eftersträvas en småskalig fastighetsindelning men även större byggnadsenheter ska utföras med variation. Fasader kan delas upp och gestaltas med olika material och längder. En medveten färgsättning i olika kombinationer bidrar också till kvalitativt stadsrum.

Detaljeringen av de nya byggnader som uppförs i staden är viktig. Det handlar om att arbeta medvetet med kvarterens bottenvåningar och dess innehåll men också om små detaljer som hur entréer är utformade, om det finns en sockel på huset, vilka fasadmaterier som används, balkongräcken men även med takens utformning.

LANDMÄRKEN OCH MÄRKESBYGGNADER

För att markera viktiga platser i stadsrummet och tydliggöra stadsstrukturen behöver staden ha vissa landmärken eller märkesbyggnader. Exempel på byggnader med denna funktion idag är vattentornen, gamla och nya kommunhuset samt kulturhuset och Fredrika Bremergymnasiet. Ett landmärke är något som syns i staden och som kan vara till hjälp för att orientera sig. Det är ofta en byggnad men kan också vara ett offentligt konstverk eller minnesmärke. En märkesbyggnad har ofta en speciell funktion eller uttrycker någon slags symbolvärde som på något sätt har stor betydelse för en plats. Landmärken eller märkesbyggnader fungerar när de upplevs som intressanta och ger identitet och karaktär åt en plats. Vid skapandet av nya landmärken eller märkesbyggnader bör hänsyn tas till platsers förutsättningar och historia. En byggnad som uppförs för att markera något i staden ska göra det genom medveten gestaltning och hög arkitektonisk kvalitet. Byggnaden behöver däremot inte vara hög. I många fall existerar redan landmärken av betydelse för den lokala identiteten. Vid förtätning bör dessa förvaltas och integreras i den utvecklade kvartersstrukturen.

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Ny bebyggelse ska komplettera dagens storskaliga bebyggelse
- Ny bebyggelse ska gestaltas med variation och kvalitet
- Ny bebyggelse ska visa omsorg om de små detaljerna och skapa byggnader med eget uttryck och identitet
- Nya landmärken eller märkesbyggnader ska placeras med omsorg samt ges en medveten gestaltning med hög arkitektonisk kvalitet.

KONSTEN BIDRAR TILL UPPLEVELSE OCH GEMENSKAP

I Haninge stad tar konsten plats där människor bor och verkar. Den skapar identitet och bidrar till en trivsam, säker och stimulerande miljö för såväl invånare som besökare. Platserna för konst är stadens offentliga rum som gator, parker och torg men även offentliga byggnader som till exempel skolor, äldreboenden, kulturhus och idrottshallar. Konstnärliga gestaltningar kan vara allt från skulpturer, markbeläggningar och ljusinstallationer till specialdesignade möbler eller skyltning. Det kan också röra sig om tillfälliga verk som konstinstallationer och kulturhändelser som sker såväl på kommunens som på privata aktörers initiativ.

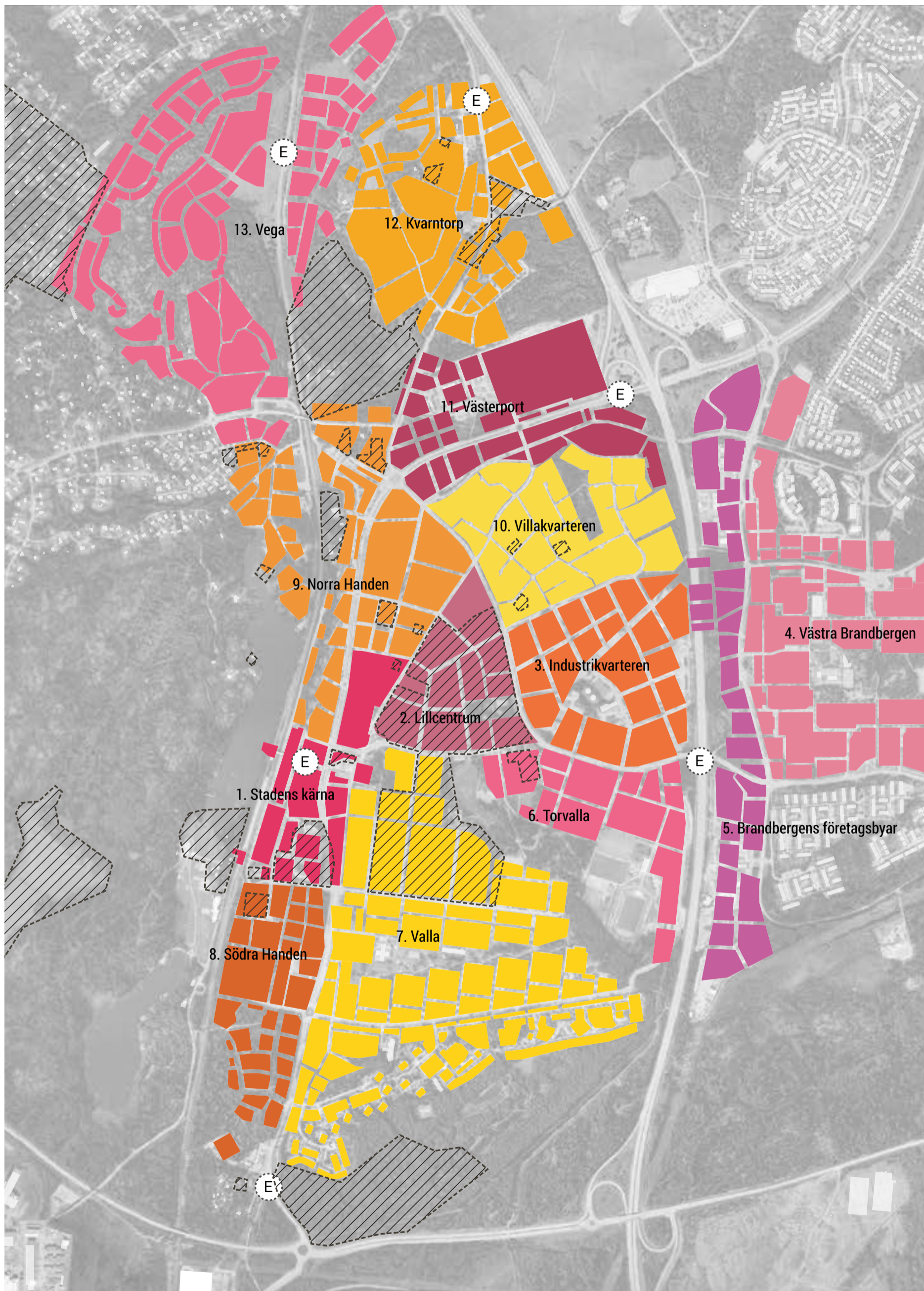
Förutom att ge platserna karaktär och tydligare identitet kan konsten och tillfälliga installationer också användas för att uppmärksamma glömda platser eller för att skapa dialog mellan stadens invånare. Miljöer som parker, gång- och cykelstråk och mötesplatser kan iscensättas med konst och arkitektur för att öka platsens användning och bidra till upplevelse och gemenskap. Ett konstverk kan berätta om platsens historia och bidra till att se samtiden ur ett nytt perspektiv.

I Haninge stad låter vi konsten växa fram i dialog med boende och verksamma fastighetsägare och kulturliv. När staden utvecklas använder vi oss av konstens förmåga att bidra till attraktiva offentliga rum och ett levande stadsliv. Konstverk och konsthändelser stärker och synliggör kulturliv och mötesplatser i staden.

KULTURMILJÖN GER STADENS ÅRSRINGAR

I den framväxande Haninge stad finns värdefulla kulturmiljöer från olika tider. Människors liv i Haninge har satt spår i form av stadsplanering och arkitektur med bostäder, arbetsplatser och mötesplatser, vägar och grönområden. Dessa miljöer utgör synliga årsringar i stadsutvecklingen och berättar om platsens historia. Kulturmiljön är ett befintligt värde i stadsutvecklingen. Kulturmiljön bidrar också till kunskap, upplevelser, lokal identitet, attraktivitet och livskraft. Att koppla ihop dåtid, nutid och framtid har stor betydelse för människors lokala tillhörighet i en föränderlig samtid och ger mervärde i en tät och blandad stad.

Mångfalden av kulturmiljöer ska bevaras, användas och utvecklas som en viktig resurs, inte minst för social hållbarhet. Kunskap om kulturhistoriska värden och ett aktivt förhållningssätt till dessa gör det möjligt att bevara god bostads- och verksamhetsarkitektur med långsiktiga värden, och skapar trygghet och kontinuitet parallellt med framåtanda i den nya varierade stadsbilden. Bevarande och brukande av mötesplatser som Rudan, Mellanberg, Kulturparken och Lillcentrum förstärker den lokala identiteten och livskvaliteten för stadens invånare. Genomförda kulturmiljöinventeringar i Handen, Vega, Kolartorp, Kvarntorp och Hermanstorp ger ett kunskapsunderlag som visar möjligheten att utveckla stadskärnan samtidigt som vi tar hänsyn till de särskilt värdefulla årsringarna som berättar platsens och dess invånarens historia.



- Karaktärsområden
- Kulturmiljöer
- E Stadens entréer

Kartan visar indelning i kvarter samt stadens viktiga entréer. De olika karaktärerna beskrivs närmre på nästa uppslag. Kvarteren har fått namn för att underlätta kopplingen till beskrivningarna på nästa sida.

KARAKTÄRSFULLA KVARTER

DELSTRATEGI BEBYGGELSE - STADSDELARNAS KARAKTÄR OCH GESTALTNING

KVARTERENS KARAKTÄR

De olika delarna av Haninge stad utvecklas utifrån sin potential och sina förutsättningar för att på så sätt bidra till en helhet som präglas av variation och mångfald. I det fortsatta planarbetet beaktas hur befintlig bebyggelse och dess kvaliteter och eventuella kulturmiljöer kan integreras i utvecklingen. Kvarter med olika inriktning och identitet förstärker upplevelsen av den blandade staden. Ambitionen är att varje kvarter ska fylla flera funktioner för att skapa en levande stadsstruktur i hela staden. Funktioner, som handel, restaurang- och nöjesverksamhet, centreras huvudsakligen till de kvarter som bedöms ha bäst förutsättningar för sådana verksamheter. Avsikten är att skapa korridorer med en mer intensiv funktionsblandning från den centrala kärnan i östlig samt norrgående riktning mot Brandbergen respektive Vega. Övriga kvarter består främst av bostäder men innefattar i de flesta fall en central mötesplats i det offentliga rummet, såsom ett torg eller en kvarterspark.

1. Stadens kärna

Stadens mest centrala område präglas av en tydligt stadsmässig struktur med hög stadspuls och aktivt kvällsliv. Kvarteren kring Poseidons torg, Runstensvägen och utmed Handenterminalen utvecklas med ambitionen att bli en tydlig målpunkt präglad av handel, restaurang-, kultur- och nöjesutbud samt en välutbyggd offentlig service. De offentliga rummen utformas med särskild omsorg och med de funktioner som behövs för att stärka kärnans identitet som mötesplats. Här finns också utrymme för en högre skala på vissa byggnader. Sambandet mellan pendeltågstationen och Poseidons torg förstärks med möjligheter att introducera nya verksamheter utmed stråket. En upprustning av pendeltågsentréerna skapar förbättrade möjligheter att röra sig direkt mellan den urbana stadspulsen och naturen kring Rudan. Det är också något som gör Haninge stad unikt med närheten till både stadens och naturens utbud. Inomhusgallerian Haninge centrum integreras med omgivande stadsmiljöer genom att fler verksamheter vänder sig ut mot gatan. Lokaler i bottenvåning prioriteras i hela stadskärnan. En upprustning av Handens stationsväg skapar bättre etableringsförutsättningar för olika verksamheter som kan bidra till en levande gatumiljö utmed stråket.

2. Lillcentrum

Lillcentrum är en liten småstad insprängd i den lite större staden. Kvarteren kring Handens femtiotalcentrum utvecklas utifrån befintliga kvaliteter för att skapa en tydligare stadsmässighet. Bostäder med restauranger, caféer, barer och småskalig handel i bottenvåningarna är del av områdets finmaskiga struktur och kvarteren fyller en funktion som ett lugnare alternativ till den mer intensiva stadspulsen i kärnan intill. Verksamheter centreras framförallt kring Bragevägen, Eskilsvägen, Runstensvägen och Smedvägen där lokaler i bottenvåning prioriteras. Förtätning kring existerande bebyggelse tillför fler människor och skapar en bättre inramning av gaturummen speciellt mot Eskilsvägen och Dalarövägen.



Lillcentrum, foto Tomas Södergren.

3. Industrikvarteren

Industrikvarteren präglas tydligt av de verksamheter som har varit och är verksamma i området. Här finns det potential att utveckla ett karaktärsrikt område för lättare industri, kultur, nöje och boende genom att behålla och vidareutveckla dagens industriella karaktärsdrag. Vattentornen är tydliga landmärken i hela Haninge stad och fyller en identitetsskapande funktion. Viss förtätning med bostäder kan skapa intressanta stadskvarter och ett bättre balanserat stadsliv, med människor som rör sig även under kvällstid. Området längs väg 73 är fortsatt lämpligt för verksamheter, såsom småskalig industri. Andra verksamheter som replokaler, barer eller möjligen någon nattklubb prioriteras i hela området väster om väg 73. Tillfälliga produktionsplatser för till exempel film, media och konst uppstår ofta i stadsdelar med lokaler för småskalig industri och därmed lägre hyror. I industrikvarteren finns potential att erbjuda tillgång på blandande lokaler som till exempel verkstäder och ateljéer med varierade prisnivåer. En utveckling av industrikvarteren är strategiskt viktigt för att koppla samman Brandbergen och Handen. På sikt kan en överdäckning av väg 73 ge goda förutsättningar att fysiskt koppla ihop de båda stadsdelarna Handen och Brandbergen.



Vattentornen, foto Frida Jahnmatz och Tove Leander, HMXW.

4. Västra Brandbergen

I takt med att Haninge stad växer blir kopplingen mellan Handen och Brandbergen tydligare. Här finns parkområden, rekreation, idrottsplatser och utomhusbad inne bland kvarteren vilket skapar en gemytlig miljö. Den äldre växtligheten i Brandbergen har planterats med tanken att allt ska kunna plockas och ätas, i framtidens Brandbergen har detta byggts på med stadsodlingar, odlingsbara tak och biodlingar. I centrum finns bibliotek, biograf, fritidsgård och idrottsklubbar samt service som utgör den östra delen av Haninge stads naturliga mötespunkt. I Brandbergen prioriteras ny bebyggelse kring centrum och de omgivande trafiklederna för att omvandla dessa till promenadvänliga gator. Området i väst planeras för att skapa fysiska förutsättningar för att Handen och Brandbergen ska mötas. Antingen via ytterligare en förbindelse över 73:an eller kanske genom att en del av 73:an däckas över och bebyggs. Detta för att Handen och Brandbergens strukturer kan växa ihop på riktigt samtidigt som bullersituationen i bakomliggande kvarter kan förbättras.

5. Brandbergens företagsbyar

Brandbergens företagsbyar ligger mellan väg 73 och Söderbyleden. Huvuddelen av marken är planlagd för småindustri som "inte får vålla olägenheter" för närboende. Den norra företagsbyn är inriktad mot kontor, hantverk och försäljning och i den södra dominerar företag inom motorbranschen. I öst gränsar området mot bostadsområdet Brandbergen. Viss förtätning med bostäder kan skapa intressanta stadskvarter och ett bättre balanserat stadsliv, med människor som rör sig även under kvällstid. Området längs väg 73 är fortsatt lämpligt för verksamheter.

6. Torvalla

Kvarteren i Eskilsparkens periferi domineras av Haninges skol- och idrottskluster, med mycket aktivitet och rörelse under stora delar av dygnet. Att samutnyttja och samlokalisera är både smart och ekonomiskt. Torvalla ska utvecklas till att bli Haninges nya fritids-, kultur- och evenemangsentrum, en av de viktigaste mötesplatserna i södra Stockholmsregionen. Evenemangsentret är ett exempel på hur samnyttjande bidrar till detta liksom till möten mellan invånarna. Här förenas idrott och kultur på ett helt nytt sätt med olika aktiviteter och stora arrangemang som skapas av föreningsliv, näringsliv och kommun i samverkan. Olika typer av kultur- och idrottsarrangemang, mässor och konferenser kan här ta form i flexibla lokaler. Nya idrottsanläggningar läggs med fördel i bra skyltläge mot väg 73. Genom att förtäta med bostäder uppnås en bättre funktionsblandning och området blir tydligare en del av staden. Kvarteren utgör ett bra läge för verksamheter som stärks av områdets idrotts- och utbildningskaraktär. Bebyggelse mot Dalarövägen prioriteras med lokaler i bottenvåning för att skapa en levande huvudgata. Förtätning mot Eskilsparken sker med hänsyn till parkens kvaliteter för att skapa en tydligare bebyggelsefront mot parken och stärka dess offentliga karaktär.

7. Valla

Valla består av lugna och barnvänliga bostadskvarter där de gröna kvaliteterna dominerar. Här finns Eskilsparken, Sörmlandsleden och Slätmossens naturpark in på knuten. När staden utvecklas förstärks sambanden och stråken ut i det gröna samtidigt som stadsdelen blir tätare och tillförs småskaliga kvaliteter där flerbostadshus blandas med stadsradhus och nya offentliga rum. Förtätning sker även genom komplettering med ny bebyggelse längs de storskaliga gatumiljöerna längs Sleipnervägen, Vallavägen och Nynäsvägen. Dagens breda ytor mellan väg och byggnad används för att skapa ny bebyggelse som också kan innehålla verksamheter. Lokaler i bottenvåning prioriteras i strategiska lägen, störst potential bedöms finnas längs Eskilsvägen och Nynäsvägen. En ny koppling skapas från Vallavägen norrut mot Torvalla och Dalarövägen. Även Sleipnervägen ansluts till denna. Parkstråket mellan Sleipnervägen och Vallavägen bevaras, sambanden ut mot Slätmossen tydliggörs. Förtätning mot Eskilsparken och andra parkmiljöer kan ske för att skapa tydliga offentliga rum mot parken och stärka dess offentliga karaktär.

8. Södra Handen

Det före detta sommarstugeområdet utvecklas till moderna och levande stadskvarter precis intill Rudans rika möjligheter till idrottsaktiviteter och friluftsliv. På vintern går det bra att ta skidorna direkt till spårområdet samtidigt som den centrala kärnans utbud finns som närmaste granne. Sambanden med den centrala staden hålls starka genom de tydliga nordsydliga stråken utmed Nynäsvägen, Arkens väg och Handens stationsväg. En ny skola och förskola planeras intill det genomgående parkstråket som gör det möjligt att röra sig relativt bilfritt mellan kvarteren. De nordligaste kvarteren i området har ett centralt och strategiskt läge intill stadskärnan och den södra pendeltågsentrén. Här prioriteras lokaler i bottenvåning men även i strategiska lägen längs Arkens väg och Nynäsvägen.

Längst i söder bevaras och stärks det gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen. Sambandet som är av regional betydelse ska beaktas vid fortsatt planläggning. Ett grönstråk genom stadsbebyggelsen mot sydost föreslås samtidigt som villabebyggelsen längst i söder får behålla sin glesa karaktär. Här finns också den mest tydliga kopplingen till Jordbro.

9. Norra Handen

Kvarteren längs Nynäsvägen utvecklas med ny bebyggelse som stärker Nynäsvägens roll som stadsmässig huvudgata. Lokaler i bottenvåningar prioriteras i ett stråk mellan centrala kärnan och Västerport. Detta kräver en tydligare front mot Nynäsvägen, vilket kan åstadkommas genom att ny bebyggelse placeras utmed båda sidorna av vägen. Kulturparken behöver

integreras bättre i kvartersstrukturen och få en mer framträdande roll. Kulturparken har under flera decennier lockat besökare till Haninge genom att erbjuda scener för musik och teater. Här finns ett uppskattat utbud av kultur, som laddar området med en kreativ identitet. I takt med att Stationsvägen utvecklas skapas en tydligare koppling till detta kvarter. Viss förtätning av den mest centralt belägna villabebyggelsen kan skapa en mjukare övergång mellan stadens högre bebyggelsehöjd och Kolartorp. Detta skapar samtidigt en tydligare entré till stadskärnan från pendeltåget norrifrån samtidigt som man tillför en målpunkt som kan markera slutet/början på en ny strandpromenad runt Övre Rudasjön.

10. Villakvarteren

De centrala villakvarteren i Haninge stad bevaras huvudsakligen som de är men ges möjlighet att kompletteras med lite tätare och högre bebyggelse närmast stadens kärna och mot omgivande stråk för att möta upp den högre exploateringen intill. Villakvarterens centrala grönområde föreslås bevaras och tillgängliggöras som en kvarterspark.

11. Västerport

I kvarteren kring Västerport utvecklas den befintliga handelsplatsen tillsammans med nya bostadskvarter och offentliga miljöer. Genom att förtäta med bostäder intill handelsplatsen kan den integreras i staden och bli en tydligare målpunkt även för de som väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Bostäder och offentlig service luckrar upp områdets tidigare identitet som externt köpcentrum. Med en modern prägel på den fysiska utformningen skapas en kontrast till den mer återhållsamma arkitekturen i till exempel kvarter Lillcentrum. Västra delen av området intill Damträsk och Mellanbergs gård har ett strategiskt läge där ny bebyggelse och en attraktiv parkmiljö förbättrar sambanden mellan Handen och Vega. Ny bebyggelse längs med Nynäsvägen knyter även ihop staden bättre och skapar samband med Kvarntorp.

12. Kvarntorp

Kvarntorp är huvudsakligen ett villaområde som till stor del föreslås bevaras som det är. Förtätning föreslås främst längs med Nynäsvägen för att skapa en tydligare inramning och omvandling av vägen till promenadvänlig huvudgata. Viss förtätning kan även möjliggöras intill Vega för att möta upp den högre exploateringen där. Den nordvästra delen av Kvarntorp som är ett verksamhetsområde för handel och småindustri utvecklas som detta mot väg 73 men kan mot Vega kompletteras med bostadsbebyggelse för att få en funktionsblandning.

13. Stadsdel Vega

Vega är den nya stora stadsdelen i Haninge stad. Här har arbetet med hållbarhet funnits med redan från start. Stadsdelen byggs kring den nya pendeltågsstationen och bussterminalen och här planeras även för flera skolor samt ett allaktivitetshus. Dessa tillsammans med en utbyggd service gör Vega till ett lokalt nav i Haninge stad. Utbyggnaden länkar samman omkringliggande bebyggelse och byggs med en hög ambition på såväl hus som offentliga miljöerna. Det är viktigt att skapa bra samband till och från Handen för främst gående och cyklister. Den täta bebyggelsen skapar ett behov av nya parkmiljöer vilket föreslås utvecklas intill Damträsk och Mellanbergs gård.

SAMMANKOPPLAD OCH NÄRA





SAMMANKOPPLAD OCH NÄRA

TRANSPORTSYSTEMET – STADENS RYGGGRAD

Tillgänglighet och öppenhet skapar god sammanhållning och närhet. En förutsättning för den tillgängliga staden är god infrastruktur – ett transportsystem som gör att du instinktivt väljer rätt väg. I Haninge stad är det i princip gångavstånd till allt. Bostäder, arbetsplatser, handel och service finns inom en kilometers radie. Parkeringsytor och bilvägar som ger buller och barriärer minskar dock attraktiviteten och tar mycket utrymme i anspråk. Då stora ytor används för biltrafik, såväl stillastående som i rörelse, innebär detta mindre gångytor och samtidigt en sämre tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet för gångtrafikanter. Gator med plats för möten, rörelse och vistelse som skulle kunna binda samman områden med varandra saknas. Bristen på kontakter och kopplingar och avsaknaden av promenadvänliga gator gör att platsen inte upplevs eller fungerar som en helhet.

Idag är det relativt snabbt och enkelt att åka bil till och inom staden, men i vissa punkter och vid vissa tider är också vägsystemet hårt belastat med köer som följd. En stor utmaning för minskad bilanvändning är att Haninge är en kommun med många, spridda målpunkter. Målpunkterna är i sig relativt tydliga men sambanden dem emellan kan i många fall upplevas som otydliga. Vägsystemet idag har många öst-västliga kopplingar men få nord-sydliga, dessutom är dessa sällan ihopkopplade. Ett sammankopplat system skulle ge bättre fördelning av trafiken i staden.

TYDLIG PRIORITERINGSORDNING – GÅENDE TAR PLATS I STADEN

I Haninge stad ska det vara självklart att röra sig mellan olika målpunkter till fots eller med cykel. Samtidigt ska kollektivtrafiken vara funktionell för den som gör kortare resor inom staden såväl som för den som reser inom övriga delar av kommunen eller andra platser i Stockholmsregionen. Genom att skapa god tillgänglighet för dem som går, cyklar och åker kollektivt skapas bättre förutsättningar för barn att röra sig i trafiken. Trafikmiljön är väsentlig för hur barn kan använda staden och en stad som är bra för barn är bra för alla.

Planeringen av infrastrukturen i Haninge utgår enligt den kommunövergripande översiktsplanen ifrån följande trafikslagshierarki:

- Gång- och cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Varu- och godstransporter
- Biltrafik

Prioritetsordningen syftar till att få ett gaturum och trafiknät som är planerat, utformat och underhållet utifrån gåendes och cyklisters behov. Den utgör även en påminnelse om att alltid ta hänsyn till gående, cyklister och kollektivtrafikanter när ny infrastruktur planeras.

I en tätare stad med fler invånare kommer antalet resor inom, till och från Haninge stad att öka. Samtidigt ökar konkurrensen om ytorna i staden, fler ska få plats på samma yta. För att få ett välfungerande trafiksystem kommer vi att behöva använda ytorna mer effektivt. De olika transportslagen tar olika stor yta i anspråk. Gående tar minst yta i anspråk av gaturummet och bidrar samtidigt till en levande stad. Kollektiva färdmedel är betydligt mer yteffektiva än personbilens och cyklister hamnar ungefär mittemellan.

Staden kommer även fortsättningsvis att behöva vara tillgänglig med bil men en del av ytorna som idag används för biltrafik måste tas i anspråk för kollektivtrafik, cykel och fotgängare. Det betyder att bilar ibland måste avstå från ytor. Det är dock viktigt att utryckningsfordon och leveranser ges god framkomlighet. När gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras behöver bilvägnätet utformas för att i så stor mån som möjligt motverka köbildning och öka framkomligheten.

TRANSPORTNÄT I HANINGE 2016



Kartan visar dagens större rörelsemönster med Handens pendeltågsstation som en central punkt.



Kartan visar hur de stora rörelsemönstren kan se ut när transportnätet har utvecklats med fler kopplingar. Gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer prioriteras vid utveckling av transportnätet. Det ska vara lätt att förflytta sig i hela staden och enkelt att ta sig till tågstationer och busshållplatser. Gatuväven länkas samman till en mer finmaskig helhet med en tydlig hierarki av huvudgator som strålar ut från centrum.

MÄNNISKORNA AKTIVERAR STADEN

En gång- och cykelvänlig stadsmiljö har positiv påverkan på både ett socialt, ekonomiskt och ett ekologiskt plan. Fler människor som rör sig i stadsmiljön höjer tryggheten samtidigt som det gynnar restaurang- och affärsverksamheter. Även bilismens negativa miljöpåverkan minskar i takt med att fler väljer att gå och cykla. En fysiskt aktiv befolkning har också positiva effekter på folkhälsan. Människor i rörelse på allmänna ytor skapar förutsättningar till fler möten mellan människor. Ögonkontakt vid ett möte på trottoaren eller vid ett trafikljus kan vara värdefullt och bidra till en mänskligare känsla i stadslivet. Gång är också det färd sätt som många människor är mer eller mindre hänvisade till, inte minst barn och äldre. Tillgänglighet brukar definieras som den lättet med vilken man kan nå viktiga målpunkter. Utgångspunkten bör vara att gångstråken ska vara tillgängliga för alla typer av gående oavsett funktionsförmåga eller hjälpmedel som rullator eller rullstol. Barn ska också kunna ta sig till platser utan vuxnas sällskap, det handlar om att kunna ta sig tryggt till både skolor och fritidsaktiviteter.

Gångtrafik är det mest yteffektiva trafikslaget. Ett finmaskigt gatunät är attraktivt både för gående och för cyklister. Attraktivitet är en subjektiv upplevelse. Samtidigt finns det ett antal faktorer som påverkar hur attraktiviteten upplevs av de allra flesta. Det är faktorer som mänsklig skala, omväxlande omgivning, varierat serviceutbud, finmaskighet, täthet, buller, vindförhållanden, mötesplatser, sittplatser, folkliv, standard på skötsel, klotter och nedskräpning med mera.

För att understödja gående som ett förstahandsval som transportmedel behövs en finmaskighet som gör det enkelt att gå, trygghet under dygnets alla timmar och möjlighet att välja olika typer av gångmiljöer beroende på behov. Exempelvis ska den som snabbt vill röra sig mellan två punkter kunna göra det på ett gent och tryggt sätt, medan den som vill flanera på sin lediga tid ska kunna välja lugnare stråk där rekreation, grönska och upplevelser prioriteras.

Gångnätet består av lokalgator, huvudgator, centrumgator och rekreationsstråk. Gatorna fyller olika funktion och kommer därmed att få olika utformning.

Lokalgator - finmaskigt gångnät

Alla stadens gator ska vara tillgängliga för gående och det ska kännas tryggt att röra sig i gatumiljöerna. På samtliga gator ska därför en tydlighet eftersträvas genom exempelvis avgränsade trottoarer eller gångzon avgränsad med pollare.

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Gångnätet ska vara finmaskigt.
- Gångnätet är uppbyggt med en tydlig hierarki mellan lokalgator, huvudgator, centrumgator och rekreationsstråk.
- Gång ska betraktas som ett separat trafikslag.
- Gångvägar ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Gångvägar till och från skola ska vara trygga, säkra och särskilt anpassade för barn.

Huvudgator - viktiga stråk för gående

Det ska vara tryggt att röra sig dygnet runt, detta gäller särskilt längs med huvudgatorna där det finns förutsättning för större genomströmning och en blandning av olika trafikslag. Komplettering av ny bebyggelse längs huvudgator kan också öka gångvänligheten genom att fler entréer och fönster vänds mot gatan vilket bidrar till överblick och befolkade miljöer. Huvudgatorna ska kunna användas som snabba pendlingsstråk och gångvägarna ska därför vara gena och generösa i bredd.

Centrumgator - folkliv och flanerande

I centrumområden med tillgång till kommersiella lokaler och andra aktiviteter i bottenvåningarna är folkliv och flanerande prioriterat. Detta kan göras i form av gågator och torg, alternativt gator med tätt mellan övergångsställen samt breda trottoarer som ger plats för uteserveringar, sittplatser och planteringar.

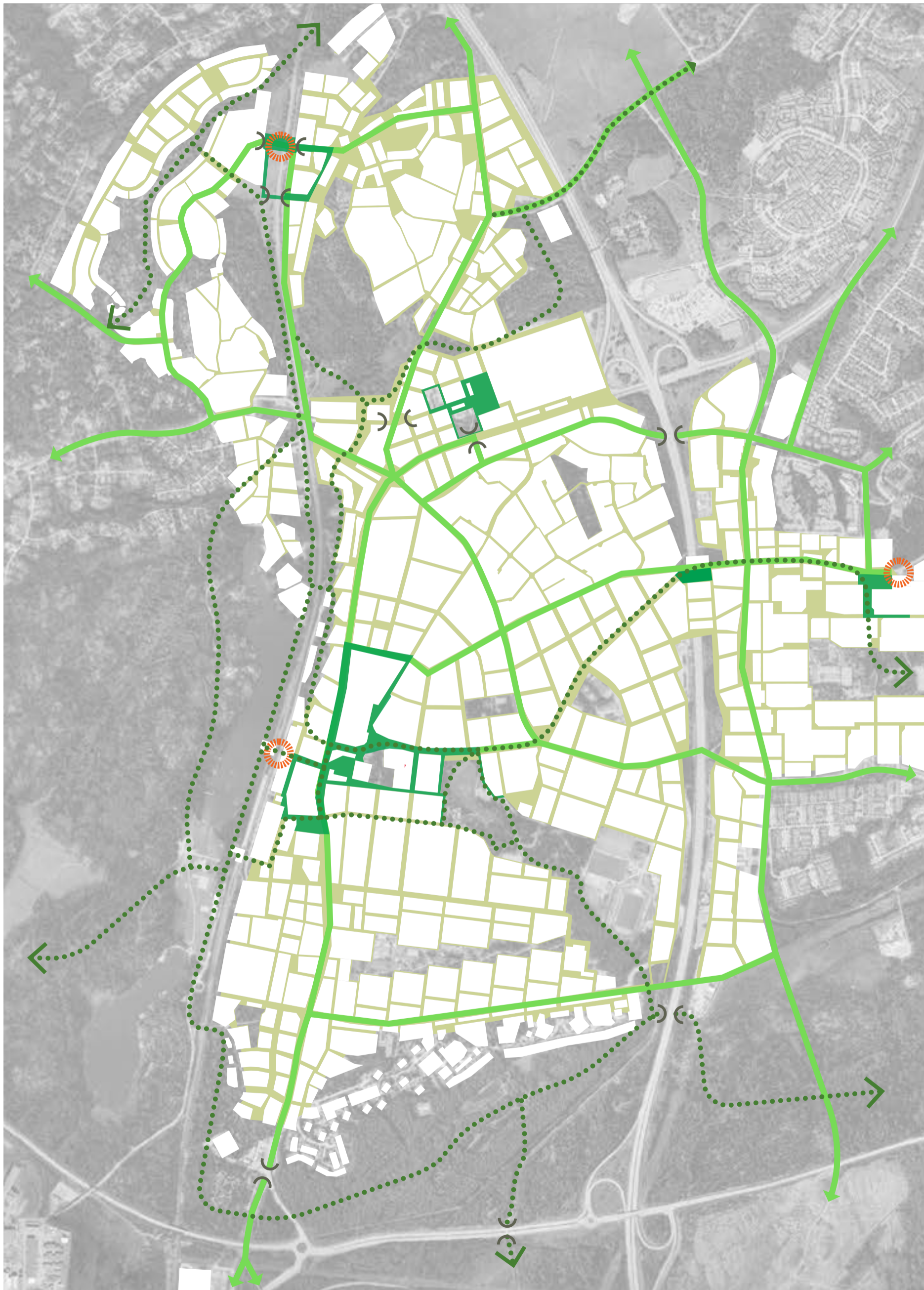
Rekreativstråk - lustfylld rörelse

För den som vill jogga eller bara ta en promenad är välbefinnande, grönska, estetiska upplevelser och fysisk aktivitet prioriterat. Kopplat till gatustrukturen med blandtrafik finns därför ett system av gångvägar för rekreativt syfte. Rekreativstråken bör prioriteras genom satsningar på trygghets- och folkhälsofrågor genom exempelvis förbättrad belysning, luftkvalitet, motionsfrämjande åtgärder och lek möjligheter.

I kartan på nästa sida ser du gångnätet i staden. Det ska vara enkelt, tryggt och självklart att röra sig i staden till fots. I stadens centumpunkter är folklivet på gatorna det som skapar stadskänsla – det är människorna och inte bilarna som aktiverar staden.



Källa: www.johner.se Foto: Maskot Bildbyrå AB



- Folkliv och flanerande
- Finmaskigt gångstråk
- Kollektivtrafik huvudnoder
- Huvudstråk för gående
- Rekreativstråk
- Gång- och cykeltunnel

Kartan visar förslag till framtida gångväg nät.

CYKELN HAR EN GIVEN PLATS I STADEN

Cykeln som transportmedel har en given plats i en attraktiv region och en attraktiv stad. Att cykla är ett enkelt sätt att resa till och från arbetet, skolan fritidsaktiviteten eller ett utflyktsmål. Cykeln kräver litet utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. För att fler ska välja att cykla är det viktigt att det finns en bra infrastruktur, attraktiva omgivningar och bra parkeringsmöjligheter. Det är viktigt att cykelnätet är sammanhängande och gent med hög tillgänglighet och tydlighet i sin utformning. Det ska binda ihop bostadsområden, större arbetsplatser, skolor, affärer, fritidsanläggningar, busshållplatser och järnvägsstationer.

Ett väl utbyggt cykelvägnät är särskilt viktigt för barn och ungdomar. Barn är inte mogna för att cykla i trafiken innan 11-13 årsåldern. Det beror på att de inte har utvecklat förmågan att bedöma alla trafiksituationer som farliga och de kan inte de regler som gäller. Barns synförmåga är inte utvecklat förrän i tonåren och de kan heller inte i samma utsträckning som vuxna uppfatta varifrån ljud kommer. Det är därför viktigt att det finns ett bra cykelvägnät till skolor och fritidsaktiviteter. Dessutom är regelbunden motion mycket viktig för barn och unga, då övervikt och dess följsjukdomar blir allt vanligare längre ner i åldrarna.

Att tydligt separera fotgängare från cyklister är viktigt ut tillgänglighetssynpunkt. Graden och typen av separering mellan olika trafikslag påverkar också säkerheten. Friliggande cykelväg och cykelbanor innebär högre säkerhetsnivå för de oskyddade trafikanterna.

Landmärken som utgår från fotgängares och cyklisters perspektiv förbättrar orienterbarheten i staden. Utförlig skyltning och en kontinuitet i gång- och cykelbanors utformning skapar en önskvärd tydlighet för dessa trafikslag

ETT TYDLIGT OCH EFFEKTIVT REGIONALT CYKELVÄGNÄT

I Stockholmsregionen och i Hanninge kommun behöver cykeltrafiken öka, både av utrymmes- och klimatskäl. Ett välfungerande regionalt cykelnät med tidseffektiva och trafiksäkra resvägar för arbetspendling är ett av Stockholmsregionens mål. Idag finns det två regionala cykelstråk genom

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Ett tydligt, effektivt regionalt cykelvägnät är viktigt för att skapa förutsättningar för arbetspendling med cykel.
- Inom Hanninge stad ska cykelvägnätet vara finmaskigt, sammanhängande, gent, väl skyltat och väl underhållet.
- Cykeltrafik ska betraktas som ett separat trafikslag
- Landmärken ska skapa bättre orienterbarhet.

Hanninge stad. Det ena är Nynässtråket mellan Stockholm och Nynäshamn via Handen, Jordbro och Västerhanninge. Det andra är Vendelsöstråket mellan Tyresö och Handen. I den regionala cykelplanen för Stockholms län pekas ett antal regionala målpunkter ut som viktiga för arbetspendling. Samtliga regionala stadskärnor är sådana viktiga målpunkter. För Hanninge stad är det viktigt att det regionala cykelstråket mellan Handen och Flemingsberg byggs ut i samband med att den nya tvärförbindelse Södertörn byggs.

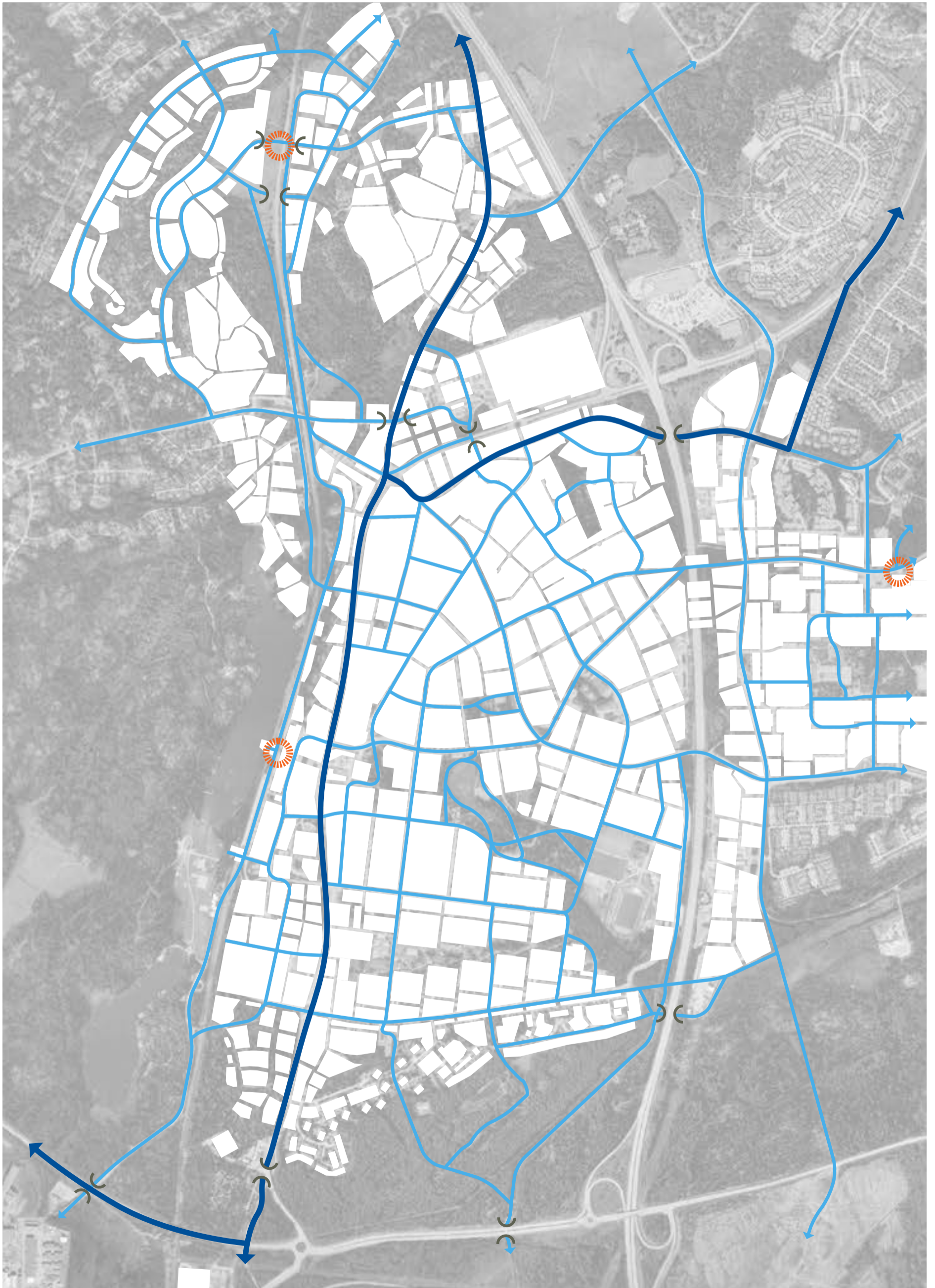
I kartan på nästa sida ser du cykelvägnätet i staden. Det ska vara enkelt och intuitivt att röra sig med cykel. Det regionala cykelnätet används främst för arbetspendling och ska vara utformat så att du snabbt kan ta dig fram i trafiken. Det kommunala lokala cykelnätet ska vara mer finmaskigt och väl skyltat. Genom att stärka kopplingarna mellan Handen och Vega, Handen och Brandbergen samt Handen och Jordbro är förhoppningen att fler ska välja cykeln på de lite kortare resorna i staden. Det ska också vara enkelt att med cykel ta sig till våra stora naturområden i Vega, Rudan och Slätmossen och till stadsparken Eskilsparken.



Källa: www.johner.se. Fotograf: Susanne Walström



Källa: www.johner.se. Foto: Maskot Bildbyrå AB



- Regionalt cykelstråk
- Kommunalt cykelstråk
- ☀ Kollektivtrafik huvudnoder
-) (Gång - och cykeltunnel

Kartan visar förslag till framtida cykelvägnät.

KOLLEKTIVTRAFIK KOPPLAR SAMMAN STADEN OCH OMLANDET

Kollektivtrafiken är viktig för att utveckla stadens liv på ett socialt och miljömässigt hållbart sätt. Genom att utveckla och tillgängliggöra kollektivtrafiken i takt med att Haninge stad växer kan beteendemönster kring bilanvändande och bilägande förändras. När staden utvecklas blir tre huvudnoder för kollektivtrafiken särskilt viktiga; Vega, Handen och Brandbergen. Dessa platser är viktiga omstigningsplatser och knutpunkter för kollektivtrafiken. Med en modern bussterminal i anslutning till pendeltågsstationen i Handen och en helt ny pendeltågsstation i Vega finns goda förutsättningar för både en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Med pendeltåg och direktbussar tar sig Haningebor snabbt till centrala Stockholm. I stadens mer perifera lägen är goda bussförbindelser avgörande för att underlätta hållbara resvanor. Det regionala kollektivtrafiknätet kompletteras med ett lokalt kollektivtrafiknät. I Haninge stad är det huvudgatunätet som förbinder de större målpunkterna och som har god framkomlighet för alla trafikslag, även kollektivtrafik. Även stadsgator kan innehålla kollektivtrafik under förutsättning att utrymme ges till det.

Rätt utformad kan kollektivtrafiken användas som ett kraftfullt verktyg för stadsutveckling. Högkvalitativ kollektivtrafik kan öka fastighetsvärdena och därmed gynna investeringar för ökad stadsmässighet. Ökad stadsmässighet hjälper i sin tur till att uppmuntra fler människor att gå, cykla och åka med kollektivtrafiken för att utträtta sina vardagsärenden.

MÖJLIGA DRAGNINGAR AV NY KAPACITETSSTARK KOLLEKTIVTRAFIK

Tvärförbindelse Södertörn är en viktig länk för de regionala förbindelserna och syftar bland annat till att stärka Haninge kommuns koppling till Flemingsberg och vidare mot E4/E20. Förutom Stomnätplan för Stockholms län¹ pågår arbetet med Spårväg syd mellan Flemingsberg, Kungens kurva/Skärholmen och vidare till Älvsjö. Haninge kommun har länge drivit tanken om en fortsättning från Flemingsberg till Haninge kommun och på lite längre sikt även vidare österut mot Tyresö. Denna möjlighet kvarstår i stadsutvecklingsplanen.

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Det ska vara enkelt att nå Haninge stad med kollektivtrafik från andra delar av kommunen, från östra Södertörn, från de regionala stadskärnorna och övriga delar av Stockholmsregionen.
- Det ska vara enkelt att transportera sig med kollektivtrafik inom staden.
- Dagens planering ska skapa förutsättning för framtida kapacitetsstark kollektivtrafik.

Dagens planering måste skapa handlingsberedskap för framtida utmaningar. Kapacitetsstark kollektivtrafik, som stombuss, bus rapid transit (BRT) eller spårväg, förutsätter att ytor för dessa planeras in i staden. Det kan vara ytor som idag används för planteringar eller andra trafikslag och som på sikt omvandlas till ytor för kollektivtrafik.

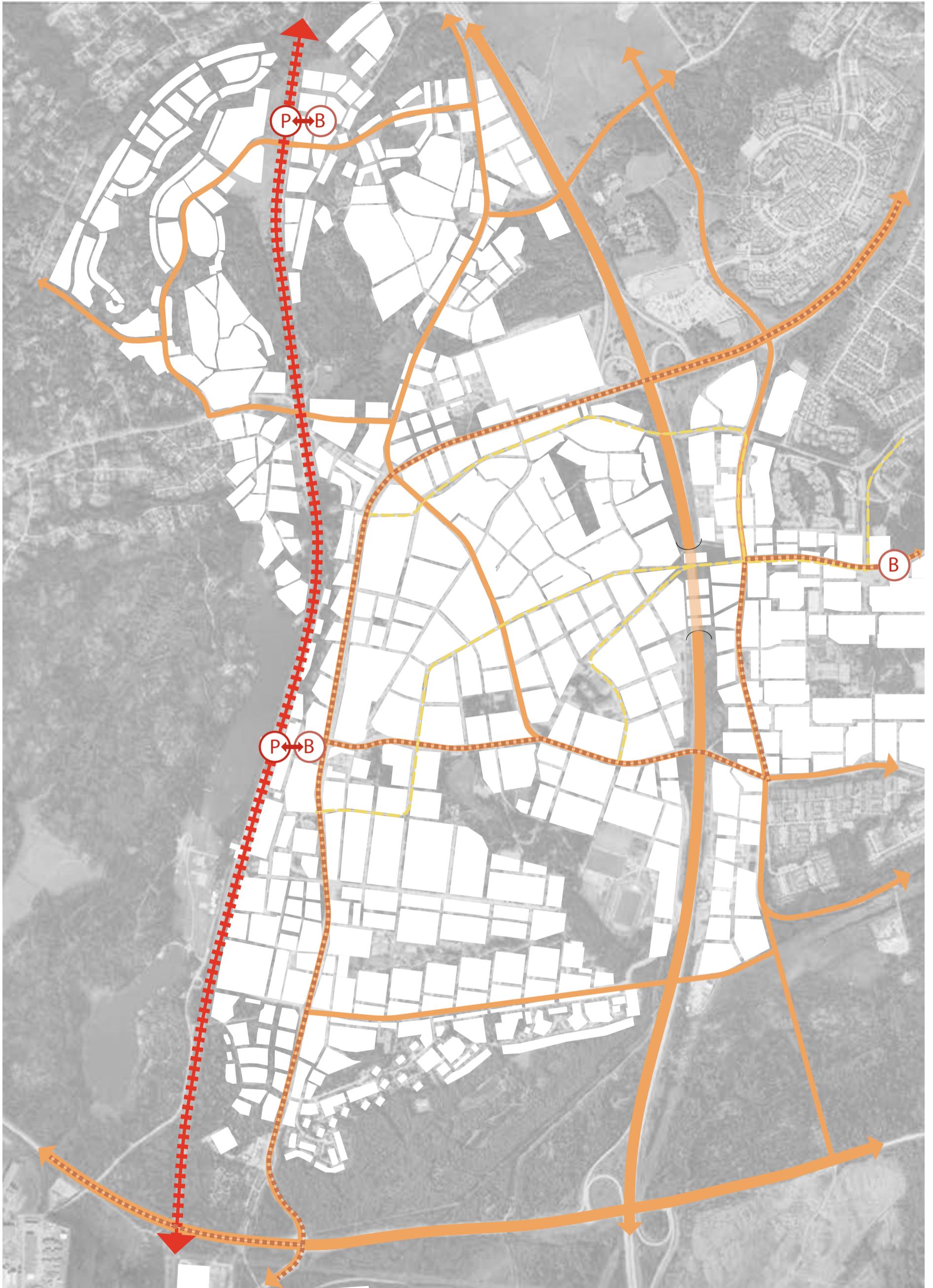
Det finns flera olika alternativa dragningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik genom Haninge stad. I ett första steg handlar det om att skapa förutsättningar för att kapacitetsstark kollektivtrafik snabbt och smidigt ska nå Haninge stads centrala delar från anslutningen via tvärförbindelse Södertörn. Strax öster om kommunhuset lämnas förutsättningar för att utveckla en hållplats med värdmöjligheter för stombustrafik eller spårväg. När stadskärnan växer behöver lämplig linjedragning för kapacitetsstark kollektivtrafik utredas vidare. En koppling till Brandbergen kan skapas antingen via Eskilsvägen eller via Lillcentrum. Det finns också möjlighet att skapa en snabb förbindelse till Tyresö via Nynäsvägen och Gudöbroleden eller Vendelsövägen.

Kollektivtrafik kan planeras på både huvudgata och stadsgata så länge tillräckligt stort utrymme ges för det. Kollektivtrafik kan också planeras på bilfria stråk där den enbart samsas med gående och cyklister. Planering av kollektivtrafikstråk sker alltid med aktuell kollektivtrafikmyndighet.



Handens pendeltågsstation Källa: Mostphotos. Fotograf: Jan-Erik Kaiser.

¹ Trafikförvaltningens (SLL) Stomnätplan innehåller principer som stomtrafiken (pendeltåg, tunnelbana, lokalbanor och blåbussar) ska planeras utifrån. Trafiken kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet, tydlighet och pålitlighet.



- ++++ Järnväg
- Gator med separata kollektivtrafikkörfält
- Möjlig kapacitetsstark kollektivtrafik
- Huvudvägnät möjligt att köra kollektivtrafik
- (P ↔ B) Omstigningsplats, P=Pendeltågsstation, B=Busstation

Kartan visar förslag till framtida övergripande kollektivtrafiknät.

SAMMANHÄNGANDE GATUVÄV

DELSTRATEGI TRANSPORT - VÄGAR OCH GATOR

TILLGÄNGLIGHET FÖR BILAR OCH TRANSPORTER

I Haninge stad befinner sig bilar i stadsmiljön på gående och cyklisters villkor. En genomtänkt infrastruktur för biltrafik för resor inom staden och till regionala målpunkter krävs dock för ett fungerande trafiksystem. Det skapar goda förutsättningar för varuleveranser, räddningstjänst och tillgodoser tillgängligheten för människor med olika funktionsnedsättning. God tillgänglighet för viss biltrafik krävs till offentlig service, handel och andra viktiga målpunkter i staden.

Även om målsättningen för framtiden är att öka andelen hållbara resor där fler går, cyklar eller åker kollektivt så kommer transportrörelserna att öka när fler personer bor och arbetar i Haninge stad. Trafikprognoser visar att dagens vägnät troligtvis kommer att bli överbelastat med den tänkta förtätningen om inte åtgärder genomförs för att avlasta befintligt vägnät. Prognoserna kan påverkas av förändrade beteenden, ökad andel hållbara resor och förändrat bilinnehav men utryckningsfordon och räddningstjänst behöver kunna komma fram. På kartan illustreras flera åtgärder som tillsammans skulle avlasta vägnätet. I takt med att staden växer behöver vägnätet och möjligheten till hållbara resor utredas vidare för att säkerställa om och när åtgärderna är lämpliga.

Den nya trafikplatsen vid Vega på väg 73 bidrar till att trafikplats Handen avlastas. Med en ny avfart vid Torvalla från väg 73 skulle trycket i centrala staden minska väsentligt. Genom att öppna Handens stationsväg för genomfartstrafik avlastas Nynäsvägen som redan idag är hårt trafikerad vid vissa tider. Genom att även ge den vägen karaktären av en stadsgata med trottoarer och verksamheter längs den östra sidan skapas förutsättningar för mer liv och rörelse. Det är positivt för tryggheten. Ambitionen är att vända en av stadens entréer mot Rudans naturreservat. Utformningen av Handens stationsväg är ett steg på vägen.

Gatunätet i staden består av vägar, huvudgator, stads- och lokalgator. Gatorna i staden fyller olika funktion och kommer därmed att få olika utformning som skapar en tydlig struktur.



Arkens torg. Foto: Tomas Södergren

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Minska belastningen på trafiksystemet med olika åtgärder
- Skapa en tydlig gatuhierarki med vägar, huvudgator, stadsgator och lokalgator för att förbättra orienterbarheten.
- Skapa förutsättningar för god genomströmning av luft för att minimera risker med höga halter av luftföroreningar och partiklar som kan påverka människors hälsa negativt.

VÄGAR I DET REGIONALA TRAFIKSYSTEMET

Det regionala vägnätet förbinder Haninge stad med resten av regionen. Väg 73 är kopplingen norrut mot Stockholm och söderut till Nynäshamn. Söder om Haninge stad finns väg 259 som förbinder Haninge med Huddinge och E4/E20. Här utvecklas tvärförbindelse Södertörn för att uppnå målen om bättre säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för både människor och gods. Tvärförbindelsen, inklusive gång- och cykelväg, bidrar till bättre pendlingsmöjligheter och utveckling av Södertörn.

HUVUDGATOR

Huvudgatorna i staden förbinder de större målpunkterna. Dessa gator har god framkomlighet för samtliga trafikslag. Nynäsvägen och Eskilsvägen är särskilt viktiga och kan exempelvis utformas enligt sektionerna under avsnittet "Från väg till gata". Sektionerna är illustrerade översiktligt och ska beräknas i detalj i det fortsatta arbetet.

STADSGATOR

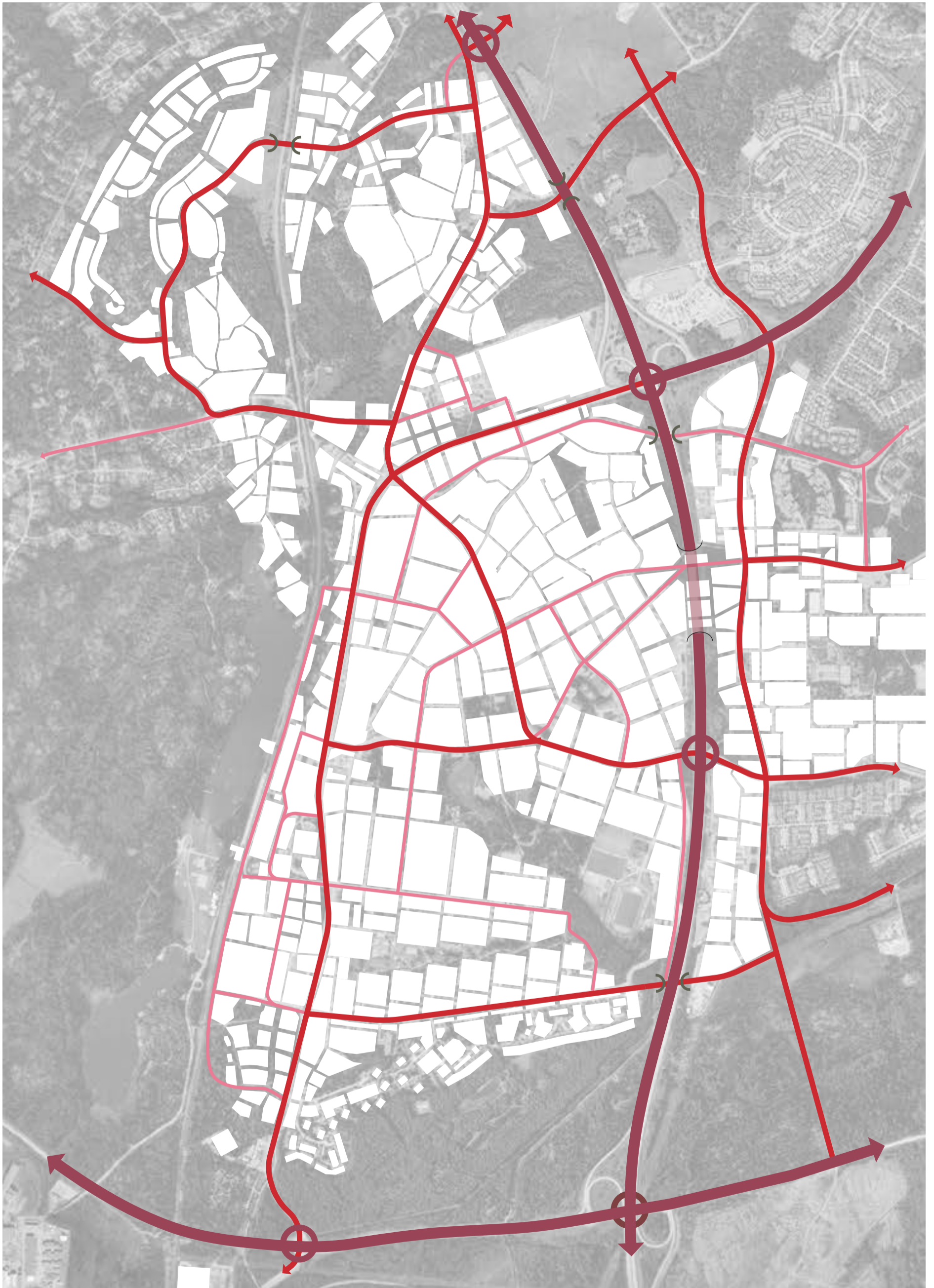
Stadsgator binder samman huvudgator och skapar en sammanhängande stadsstruktur. Stadsgatorna kan vara smalare eller lika breda som en huvudgata men upplevelsen skiljer sig åt från både huvudgata och lokalgata. Här kan kollektivtrafik prioriteras och/eller stort utrymme ges för gående och cyklister. Framkomlighet för personbilar är lägre än på en huvudgata.





LOKALGATOR

De flesta gator i Haninge stad är lokalgator. På dessa är det generellt låga hastigheter för motorfordon och cykling sker i blandtrafik. Dessa gator är smalare och normalt sett inte anpassade för busstrafik. De binder samman staden i ett finmaskigt gatunät.

LUFTKVALITETEN I HANINGE STAD

En stor del av luftföroreningarna i staden kommer från vägtrafiken. De områden där luftföroreningar kan samlas och där det kommer att krävas åtgärder för att minimera risker med höga halter av framförallt kväveoxider och partiklar (PM10) är framförallt de mest trafikerade lederna, väg 73, Söderbyleden, Dalarövägen och delar av Nynäsvägen. För väg 73 kan högre halter tillåtas eftersom det inte finns några gång- och cykelvägar längs vägen. På övriga vägar behöver vi i genomförandet arbeta för att minska risken att den förorenade luften stannar kvar i gaturummet och påverkar människor. Åtgärder som kan bli aktuella är att plantera växter där partiklar kan stanna på barr eller löv, skapa jämnare flöden i trafiken genom att använda cirkulationsplatser istället för korsningar med trafikljus eller jobba med överdäckningar. I de mest kritiska vägavsnitten behöver den fortsatta detaljplaneringen låta hushöjder och vägbredd samspela så att genomströmningen av luft blir god.



-  Statlig väg, med påfart (symbolisk visning)
-  Biltunnel
-  Huvudgata
-  Stadsgata

Kartan visar förslag till framtida gatunätverk.

FRÅN VÄG TILL GATA

DELSTRATEGI TRANSPORT - GATUSEKTIONER

GATUMILJÖER SOM UPPMUNTRAR TILL ATT GÅ

Gatumiljöerna i de centrala delarna av Handen har bidragit till en gles och delvis fragmenterad stadsbild som i vissa delar upplevs som otrygg. Husen är placerade långt från gatan med parkeringsplatser och gräsytor framför. Dessa ytor är möjliga att aktivera med ny bebyggelse som gör att staden upplevs som tätare och mer sammanhängande.

Gående orienterar sig ofta efter referenspunkter vid de stora bilvägarna. Vägar genom staden upplevs idag mer som trafikleder än som stadsgator som uppmuntrar till att röra sig till fots. I Haninge stad behöver vi gå från vägar och trafikleder till gator som uppmuntrar till att parkera bilen och uppleva staden till fots. Flera centrala vägar i staden har kapacitet att göras om till stadsgator. På nästa sida visar vi sektioner för hur denna förändring skulle kunna se ut, från väg till gata.

Utformningen av gatorna i staden kan variera, det viktiga är att önskade funktioner får plats. Huvudgatan ska till exempel rymma både kollektivtrafik och biltrafik och ha separata gång- och cykelbanor.

För att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken kommer delar av huvudgatanätet att behöva utformas med separata kollektivtrafikkörfält.

Huvudgator bör ha högre kapacitet och framkomlighet än en stadsgata men bredderna behöver nödvändigtvis inte vara så mycket större. Hur bred en stadsgata respektive huvudgata är beror på vilka funktioner som ska inrymmas i gatusektionen.

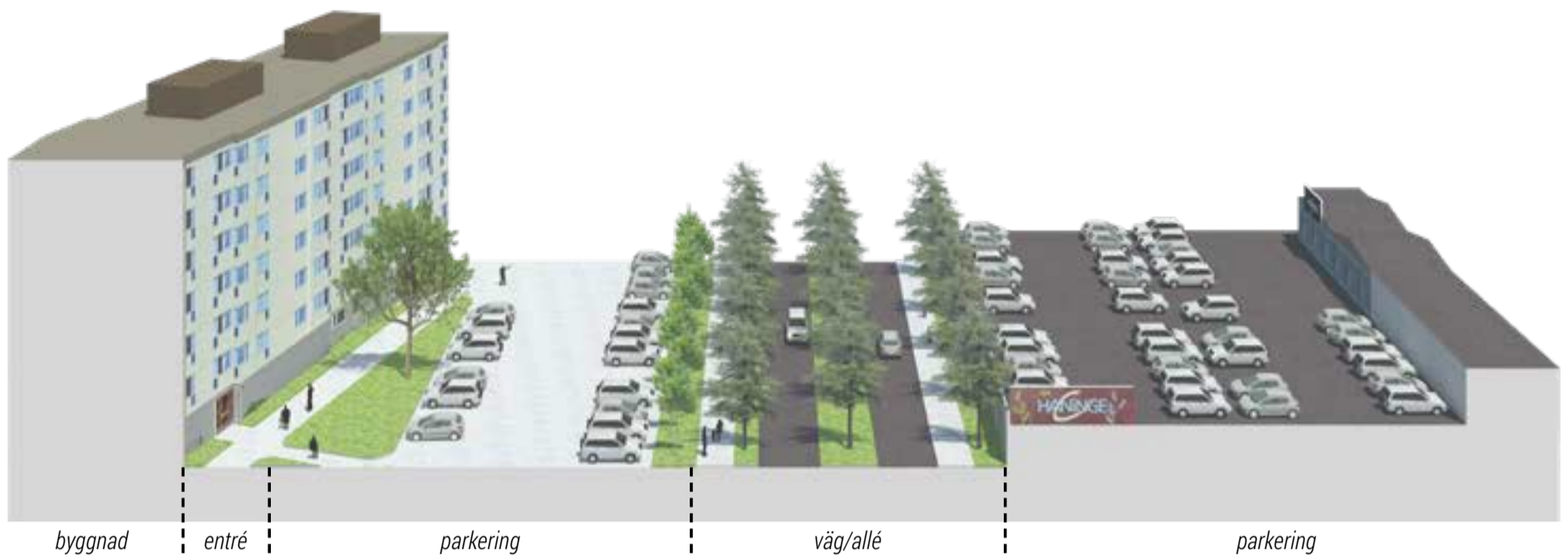
Exempel på hur gatorna kan utformas:

Huvudgata: Sektionsmått på totalt cirka 20-26 meter med bland annat förgårdsmark, plantering/dagvattenhantering, gångbana, cykelbana och körbana på minst 7 m. Nynäsvägen och Eskilsvägen ges separata körfält för kollektivtrafik.

Stadsgata: Sektionsmått på cirka 19-22 meter med samma funktioner som huvudgata men med en något smalare körbana på cirka 6-8 m beroende på möjligheten för kollektivtrafik.



Planöversikt: Lägen för sektioner.



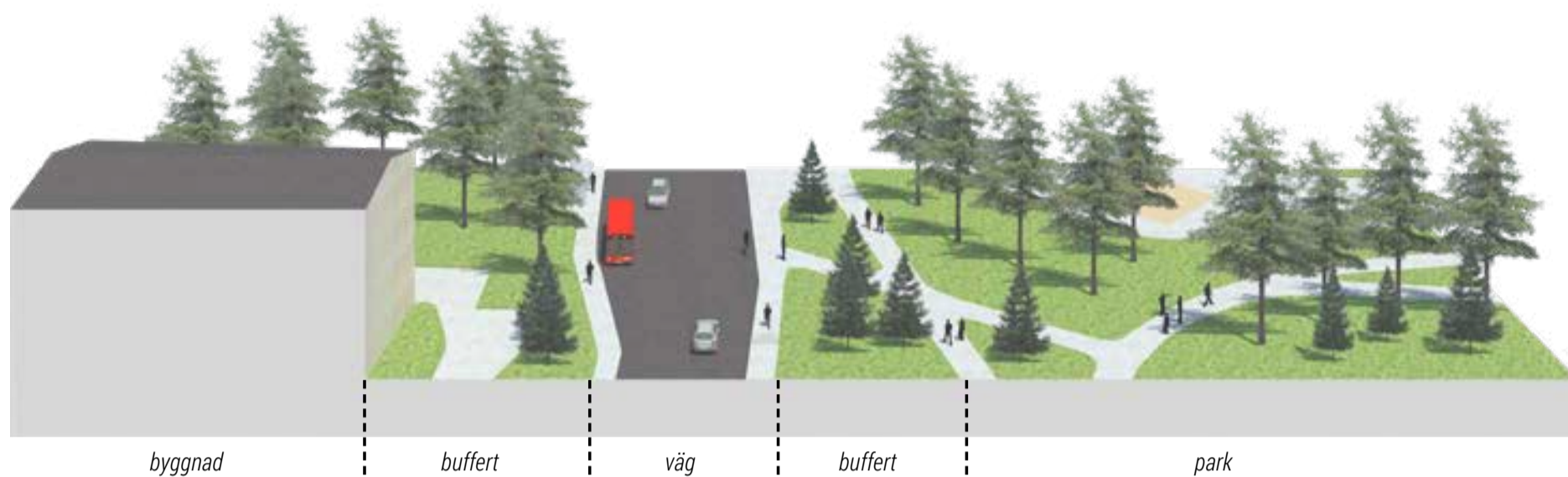
Nynäsvägen före stadsomvandling - bred gata med parallella körbanor och stora parkeringsytor...



... blir huvudgata med ny bebyggelse som skapar två nya gaturum som försörjer bostäder och en gata kantad av kommersiella lokaler och överbyggd parkering.



På längre sikt kan även plats för kollektivtrafik i separata körfält ges.



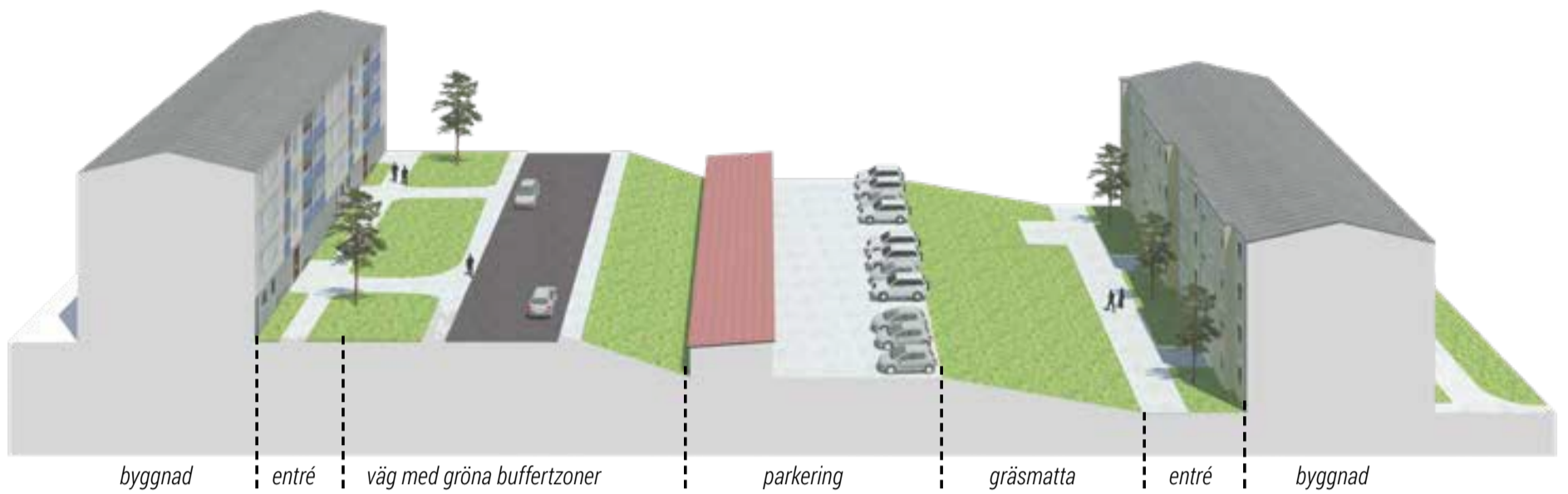
Eskilsvägen före stadsomvandling - odefinierat gaturum och ineffektivt nyttjade ytor...



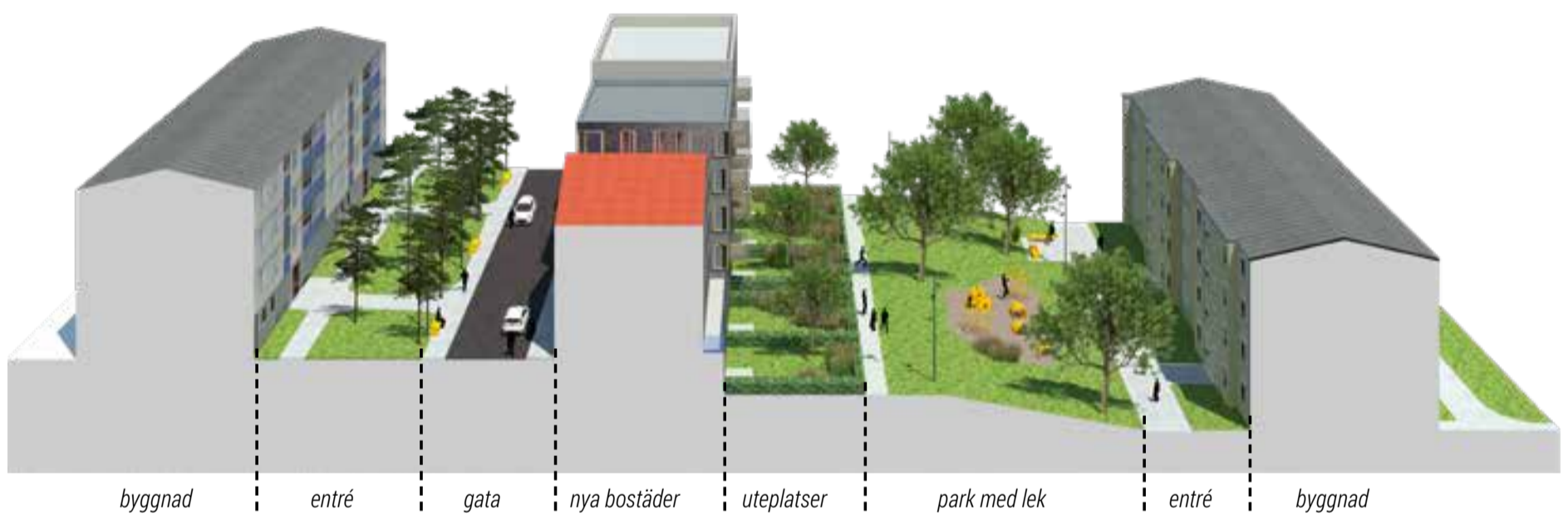
... blir huvudgata med nya cykelbanor, mer generösa gångbanor och kompletterande byggnader som skapar trygga torg- och parkmiljöer...



På längre sikt ges även plats för kollektivtrafik i separata körfält.



Sleipnervägen före stadsomvandling - bred gata, stor markparkering och diffusa restytor ger ödslig karaktär...



... blir stadsgata med ny bebyggelse som delar in rummet i intimare gaturum med privata trädgårdar och definierade parkrum.

UPPMUNTRA HÅLLBARA RESVANOR

DELSTRATEGI TRANSPORT - MJUKA BETEENDEFÖRÄNDRINGAR OCH HÅLLBARA PARKERINGSLÖSNINGAR

BETEENDEPÅVERKAN FÖR HÅLLBART RESANDE

I takt med att vi blir fler i Haninge stad blir vi också fler som rör sig i staden. Beteendepåverkan för hållbart resande kallas ibland mobility management och är ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Ofta handlar det om åtgärder för att vi på ett smartare sätt ska använda transporter och infrastruktur för att minska vår negativa påverkan på klimatet. Det kan vara information och kommunikation om vilka alternativa färdssätt som finns eller hur vi organiserar och samordnar tjänster som till exempel bil- och cykelpooler.

Haningebor och besökare i Haninge stad ska uppleva att det är tillgängligt, tryggt och lätt att röra sig med gång, cykel och kollektivtrafik. När ett behov av bil uppstår är ambitionen att det ska finnas en bilpool som upplevs tillgänglig.

Att cykla och gå istället för att ta bilen medför en rad positiva effekter, för individen såväl som för samhället i stort. Minskad klimatpåverkan och stärkt hälsa är exempel på mervärden som ökad gång och cykel bidrar till. Fler aktörer behöver ta ansvar för att stärka och sprida kunskapen om de positiva effekterna av ökad gång- och cykeltrafik.

Tryggheten i den offentliga miljön är en viktig faktor för hur tillgängligheten till kollektivtrafiken upplevs. Flera aktörer behöver ta ansvar för ett långsiktigt arbete med belysning, orienterbarhet med hjälp av skyltning och information, klottersanering och underhåll, konst, anpassning för olika funktionsnedsättningar med mera för att oavsett tidpunkt på dygnet, göra en resa med kollektivtrafiken till ett tillgängligt och tryggt alternativ. Detta gäller främst i och runt kollektivtrafiknoder som pendeltågsstationer och busshållplatser men även utmed gång- och cykelstråk som är en del av många kollektivtrafikresor.

Många Haningebor upplever det naturligt att ta bilen och kanske vet man inte om hur målpunkter nås med andra transportmedel. Flera aktörer behöver ta ansvar för att sprida information om hur målpunkter nås genom gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik.



Cyklist vid Poseidons torg. Foto Haninge kommun.

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Stärk orienterbarheten utifrån ett gång-, cykel- och kollektivtrafikperspektiv, genom skyltning och annan typ av information om hur målpunkter nås genom dessa transportslag.
- Stärk tryggheten vid kollektivtrafiknoder och längs gång- och cykelstråk för att uppmuntra hållbara resvanor.
- Etablering av bil- och cykelpooler utgör ett naturligt inslag i planering och förvaltning av Haninge stad och är ett ansvar som delas mellan offentliga och privata aktörer.
- Planering av transportsystemet sker utifrån fyrstegsprincipen.

Många Haningebor saknar tillgång till cykel eller bil. Genom att stimulera och stödja samutnyttjande och delning av transportslag kan resurssvagas mobilitet stärkas, samtidigt som ytkrävande parkering och klimatpåverkan minskas. Studier har visat att en bilpools-bil kan ersätta minst tre privatägda bilar. Detta minskar behovet av parkeringsyta samtidigt som resurssvaga grupper fortfarande kan få tillgång till en bil vid behov. Samutnyttjande av cyklar och bilar behöver stimuleras av flera aktörer genom exempelvis etablering av bil- och cykelpooler.

I planering av transportsystemet är det viktigt att utgå från fyrstegsprincipen för att stärka arbetet med hållbara resor. Principen handlar om att hitta den bästa lösningen för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Det är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportssystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Principen är en metod för att minska trafikens negativa effekter på exempelvis trängsel, luftkvaliteten och klimatet. Hållbart resande lägger tyngdpunkten på de två första stegen, som innebär att tänka om och optimera.

FYRSTEGSPRINCIPEN:

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

HÅLLBARA PARKERINGSLÖSNINGAR

DELSTRATEGI TRANSPORT - HÅLLBARA PARKERINGSLÖSNINGAR

EFFEKTIVT MARKUTNYTTJANDE

Bättre tillgänglighet skapar vi genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik, genom att reglera parkeringsutbudet och genom parkeringsavgifter på kommunala gator samt införande av mobilitetstjänster. Mark är en värdefull bristvara i den täta attraktiva staden. Det gör att parkering för bilar i större utsträckning behöver lösas på andra sätt än genom markparkering. Viss parkering på gator kommer att behövas men den ska utformas så att även god tillgänglighet för nyttotrafik och varuleveranser ges.

Anläggning, drift, underhåll och administration av bilparkeringsplatser är kostsamt. Enligt plan- och bygglagen måste det i skälig utsträckning finnas ett lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon på tomten eller i närheten av den. Det är kommunen som i detaljplaner kan bestämma vad som är parkering i skälig utsträckning och vad som är i närheten av tomten, men det är viktigt att kommunen tillsammans med andra aktörer kommer överens om hur parkeringsfrågan ska lösas.

Enligt plan- och bygglagen har också kommunen det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen det vill säga placeringen, utformningen av parkeringsplatser, och att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Dock har kommunen ingen skyldighet att ordna parkering. Denna skyldighet vilar på fastighetsägaren.

Stora parkeringsytor skapar hål i stadsmiljön. För att bygga samman Haninge stad anordnas större parkeringsplatser i garage eller parkeringshus. Väl gestaltade parkeringsanläggningar kan bli attraktiva tillskott i staden. Parkering för besökande och personer med funktionsnedsättning anordnas lämpligast som kantstensparkering i nära anslutning till verksamheter och viktiga målpunkter. Infrastrukturen för förnybara drivmedel i Haninge stad behöver förbättras och vid de större målpunkterna bör det därför finnas elladdstolar.

Samordnade parkeringsanläggningar är en lämplig lösning när ansvar och drift kan regleras och utformningen anpassas till platsens förutsättningar. Investeringar i gemensamma anläggningar är nödvändiga för att bostadsbyggande ska möjliggöras i föreslagen omfattning. Storlek och antal platser behöver studeras vidare och baseras på förväntad exploatering och nyttjandegrad. Genomförda parkeringsutredningar visar att det finns förutsättningar för samlade parkeringslösningar i staden.

CYKELPARKERING

Cykelparkering ska finnas i direkt anslutning till alla viktiga målpunkter och ska anknytas gent till cykelvägnätet. I Haninge stad ska det också finnas goda cykelparkeringsmöjligheter vid alla större stationer och busshållplatser. Förbättrade och utökade cykelparkeringar vid stationer och resecentra är viktiga delar i kollektivtrafikens infrastruktur. Att veta att det finns en bra, trivsamt ordnad och bekväm cykelparkering, där man kan lita på att cykeln står kvar när man återkommer efter sin resa med buss eller tåg, kan vara avgörande för om man väljer att cykla till kollektivtrafiken i stället för att ta bilen hela vägen.

INFARTSPARKERING

Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Bra utformad och rätt lokaliserad kan infartsparkeringar bidra till att fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken. Infartsparkeringar för bil ska inte konkurrera med befintlig kollektivtrafik. Parkeringarna ska därför främst utgöra en kompletterande bytespunkt för de resenärer som bor i de delar av kommunen där kollektivtrafikens reseunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda en sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenären hela resan.

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Marken används effektivt – markparkering ska undvikas
- Stadsmiljön blir attraktiv – parkering ska tillgodoses utan att störa stadsmiljön
- Staden blir tillgänglig – det är människorna som aktiverar staden, inte bilarna
- Samordnade parkeringslösningar för ett effektivt utnyttjande av marken
- Cykelparkeringar finns vid alla viktiga målpunkter, vid alla större spårstationer och busshållplatser.
- Infartsparkering för bil planeras i närheten till spårstationer och busshållplatser som har hög turtäthet och samtidigt en otillräcklig anslutande kollektivtrafik.

GRÖN OCH LIVFULL





GRÖN OCH LIVFULL

UTRYMME FÖR LIV OCH RÖRELSE

Naturen är en av de högst värderade kvaliteterna i Haninge kommun. I stadskärnan närområde lockar stora naturområden som Rudans naturreservat och Slätmossens naturpark besökare från hela regionen. Att ha nära till både parker och naturområden är viktigt för vårt välbefinnande. Naturen i staden är också en livsviktig levande infrastruktur som vi måste använda på ett klokt sätt för att skapa en bra livsmiljö för människor och för djur. Tillgången till natur och grönska är god i Haninge stad idag. När vi förtätar staden med fler människor och byggnader blir det viktigt att inte bygga bort dagens gröna kvaliteter. Istället ska vi utnyttja möjligheten att tillföra mer grönska, framförallt i de områden som idag till stora delar består av hårdgjorda ytor. Tillgängligheten är också viktig, det ska vara möjligt för alla oavsett ålder eller funktionsnedsättning att ta sig ut i naturen.

För att skapa en grön och livfull stad måste vi säkerställa att naturen inte utgör en barriär. Naturen binder istället samman och integrerar områden, både för djur och för människor. För att detta ska uppnås krävs att vi aktiverar platser så att människor trivs där och att vi respekterar de kvaliteter som är viktiga för att djur och natur ska trivas. Mångfald, variation och trygghet är aspekter som alla människor uppskattar och är vägledande principer för ett framtida grönt och livfullt Haninge stad.

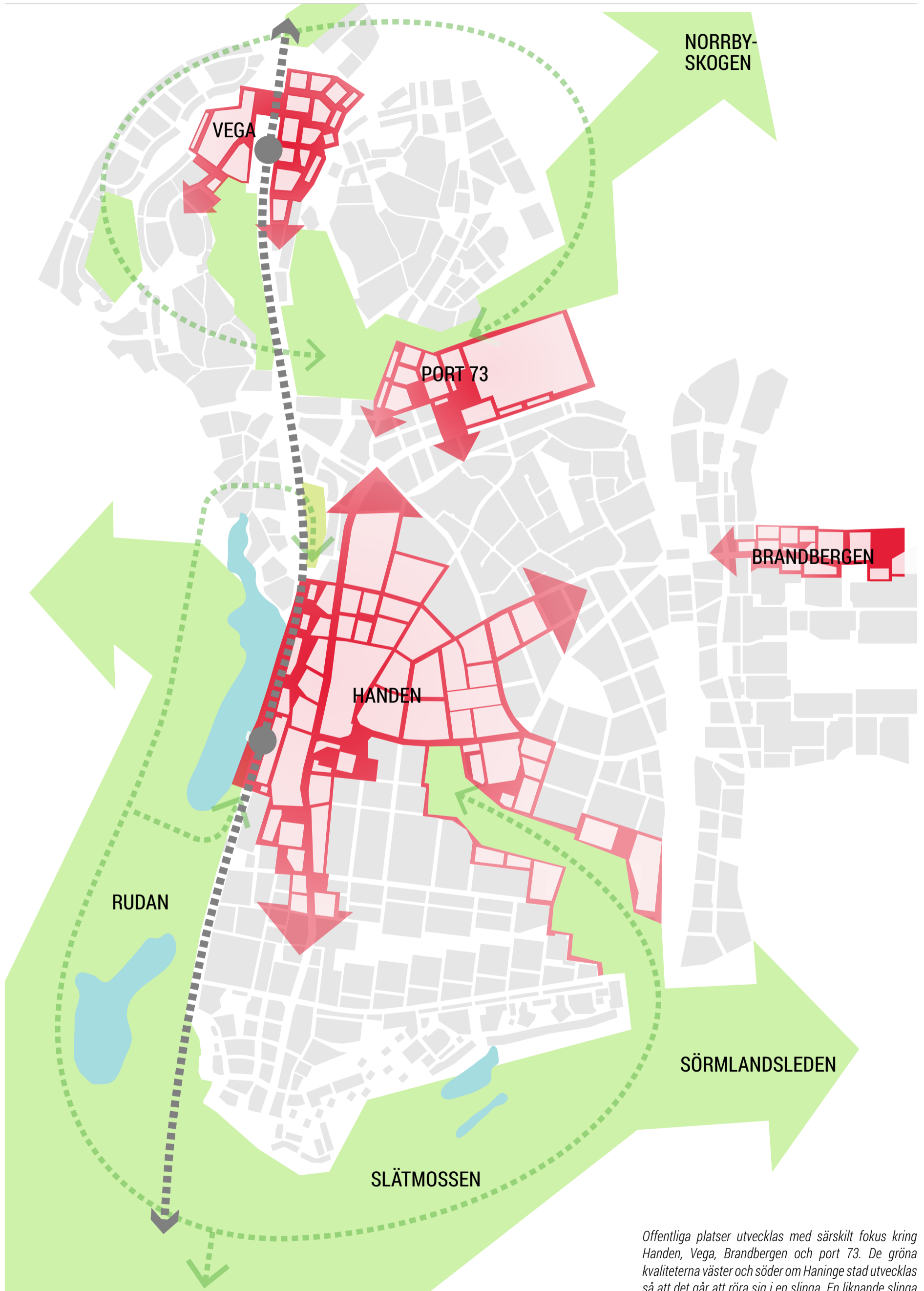
De offentliga rummen, torg och platser, skapar stadens identitet. De binder samman staden till en spännande och intressant helhet. I de offentliga rummen får boende, besökare och verksamma i staden möjlighet att träffas och vistas utanför hem och arbetsplats.

Idag finns få stadsmässiga offentliga rum i staden. När stadsdelar med få grönområden, till exempel verksamhetsmark, förtätas har vi möjlighet att fylla på med parker och stadsmässiga offentliga rum som bidrar till en attraktiv tät blandstad.

GRÖNA OCH URBANA RUM I HANINGE 2016



Idag finns det få platser med folkliv och stadskänsla. De gröna kvaliteterna är många men inte helt tillgängliga.



Offentliga platser utvecklas med särskilt fokus kring Handen, Vega, Brandbergen och port 73. De gröna kvaliteterna väster och söder om Haninge stad utvecklas så att det går att röra sig i en slinga. En liknande slinga skapas i norra staden kring Vega.

LIVET TAR PLATS I STADEN - SAMSPEL MÄNNISKA NATUR

DELSTRATEGI NATUR OCH URBANA RUM - EKOLOGISKA SAMBAND OCH EKOSYSTEMTJÄNSTER

SAMMANHÄNGANDE OCH TILLGÄNGLIG GRÖNSKA

De gröna områdena i och runt Haninge stad utgör en viktig resurs för människor, djur och natur. Det är en grön ryggrad som skapar förutsättningar för bland annat biologisk mångfald, rekreation och idrott, identitet, odling och mötesplatser. Haninge stads gröna ryggrad utvecklas parallellt med att ny bebyggelse planeras. Särskilt vid förtätningsprojekt är det viktigt att planera för grönområden så att både boende och verksamma ska få nära till grönska, men också för att bidra till den biologiska mångfalden. Kartan i detta uppslag visar en struktur med värdefulla park- och grönområden som ska utvecklas vidare tillsammans med stråk som binder dem samman och tillgängliggör kringliggande natur och rekreationsområden. Grönskande kvarter visar bebyggelseområden med betydelse för ett flertal ekosystemtjänster. Områdena är en del av den ekologiska infrastrukturen i staden.

Strax söder om staden möts de två gröna kilarna Hanvendenkilen och Tyrestakilen. Området som binder samman kilarna är utpekat som ett svagt samband i den regionala utvecklingsplanen RUFSS från 2010. Svagt för att det är smalt och genomkorsas både av motorväg och av järnväg som utgör barriärer. I norra Haninge stad finns också ett viktigt grönt samband. Genom att förstärka kopplingen i norr och bevara samt stärka kopplingen i söder, exempelvis genom en ekodukt, skapas en mer robust struktur med fler samband för olika arter.

KLIMATREGLERING – NATURENS SKYDD MOT HETTA OCH ÖVERSVÄMNING

Även om den regionala grönstrukturen ligger utanför stadskärnan förser den staden med viktiga ekosystemtjänster. Slätmosse naturpark och Rudans naturreservat har till exempel stor betydelse för klimatreglering genom svalkande vindar. När vi bygger Haninge stad är det viktigt att förstärka befintliga ekosystemtjänster men kanske ännu viktigare att tillföra nya.

Ambitionen är att skapa en grönstruktur i Haninge stad som klarar kraftiga regn. Vi behöver medvetet arbeta med många, mindre sammanhängande grönpunkter som samlar upp och för vidare vattenmängder, eftersom det minskar risken för översvämningar.

BULLERDÄMPNING OCH LUFTRENING

Genom att använda och anlägga gröna ytor och träd kan buller från vägar dämpas. Samtidigt kan detta tillföra trivsel och estetiska värden i gaturummet. Att integrera grönska i ny bebyggelse ger många mervärden, där bullerdämpning är en viktig aspekt.

De livsnödvändiga ekosystemtjänsterna

Staden och vi människor är helt beroende av de ekosystemtjänster som naturen förser oss med. Exempel på ekosystemtjänster är pollinering av våra grödor, matproduktion och vegetation vilken bidrar till att rena luft och vatten samt dämpa buller. Det finns också en kulturell aspekt av ekosystemtjänster som kan handla om att naturen ger platser för eftertanke, vila och inspiration. Ekosystemtjänster är även en viktig del av kommunens klimatanpassning då vegetationen sänker temperaturen på sommaren, skyddar från skadlig UV-strålning, bidrar till skuggande miljöer och minskar översvämningensrisken vid stora regnmängder.

STADSBYGGNADSPRINCIPER

- Naturens tjänster ska berika staden. Det gör vi genom att bevara sammanhängande grönområden och länka dem samman med varandra.
- Gröna ytor som ligger mellan Handen, Jordbro, Brandbergen och Vega utvecklas för att fungera som integrerande områden snarare än barriärer. Att utveckla trygga och upplevelserika gång- och cykelstråk genom dessa områden är en bärande princip, med hänsyn till att bevara ekologisk mångfald och gröna spridningskorridorer.

KULTURELLA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Natur och gröna ytor skapar flera mervärden för de människor som bor och vistas i ett område. Sammantaget benämns dessa som kulturella ekosystemtjänster. I Handen tillför exempelvis Rudan och Eskilsparken möjlighet till rekreation, idrott, vila, möten och kultur. När vi frågade Haningeborna om deras favoritplatser återkom gröna områden runt om stadskärnan. Här träffar man sina vänner, får avkoppling och vila, njuter av kultur och evenemang, plockar svamp och bär eller kanske åker pulka. Naturen tillför starka upplevelse- och identitetsvärden som bidrar till såväl stadens identitet som fyller den med aktivitetsbaserat innehåll. När Haninge stad utvecklas behöver dessa värden utvecklas och tillgängliggöras. Odling är en annan nytta från naturen, som både bidrar till matproduktion men även till möten och att vi lär oss mer om naturen. Småskalig odling i staden för in naturen i den urbana miljön och bidrar till mat, möten och pedagogik.

SYSTEMATISKT STÖD FÖR EKOSYSTEMTJÄNSTER I PLANERINGEN

För att bevara och skapa ekosystemtjänster behövs verktyg som kan vägleda den mer detaljerade planeringen. Grönytefaktor är ett exempel på ett sådant verktyg, som används av flera kommuner i Sverige. Genom verktyget kan kommuner själva skapa eller stärka incitamenten för byggherrar och arkitekter att skapa gröna ytor som ger stärkta ekologiska och sociala värden. Många studier har lyft fram att stärkta ekologiska och sociala värden även är motiverade utifrån ett strikt fastighetsekoniskt perspektiv.



- Skog
- Stor park
- Grönskande kvarter
- Grön koppling

Den ekologiska infrastrukturen i Haninge stad har sin grund i de stora barrskogarna i söder, de grönskande villaträdgårdarna i norr och de stora parkerna inne i stadsmiljön. Vi vill låta naturens tjänster berika staden genom att bevara sammanhängande grönområden och länka samman dem med varandra. Då blir det lätt för både människor och djur att förflytta sig i livfulla gröna miljöer.

GRÖNA YTOR TAR HAND OM VATTNET

DELSTRATEGI ÖPPEN FÖRDRÖJNING OCH RENING AV DAGVATTEN

VATTENRENING OCH FLÖDESREGLERING – DAGVATTENHANTERING

Dagvatten är vatten som tillfälligt rinner på markytan. Vid nybyggnation är förutsättningarna goda för att skapa bra lösningar för dagvattenhantering. I Haninge stad strävar vi efter en byggd miljö som i så stor utsträckning som möjligt tillåter vattnet att följa sitt naturliga kretslopp. Vid regn ska det finnas goda förutsättningar för dagvattnet att fördröjas, absorberas och filtreras i mark och växter, så att avrinnande flöden kan minimeras. Kommunens dagvattenstrategi ska följas.

LOKALT OMHÄNDERTAGANDE AV DAGVATTEN

Förutsättningarna för att dagvatten ska kunna rinna ner i marken är goda i stora delar av Haninge stad. Det innebär att dagvattnet i de flesta fall inte behöver ledas in i och belasta ledningsnätet. Lokal dagvattenhantering via infiltration ger goda möjligheter att behålla våra grundvattennivåer när vi utvecklar staden. Vattenbalansen och den naturliga grundvattennivån får inte påverkas negativt i samband med exploatering. I några områden är förutsättningar för infiltration av dagvatten sämre. Det kan exempelvis bero på att marken består av lera som är svår för vattnet att tränga igenom, höga grundvattennivåer och svaga marklutningar. I sådana områden är risken för översvämningar större. Dessa områden behöver studeras mer i detalj i den kommande detaljplaneringen.

Dagvatten ska i första hand hanteras lokalt för att minimera flöden och föroreningar, detta gäller både kvartersmark och allmän platsmark. Om det ändå uppstår ett behov av att leda bort och rena dagvatten i ett större sammanhang omhändertas det i en gemensam utsläppspunkt. Genom att hantera de flesta små regn lokalt och enbart avleda flödestoppar till den allmänna vatten- och avloppsanläggningen skapas en robusthet i hela systemet. Dagvattenstrategin anger att avrinningen inte ska öka vid ny-, om- eller tillbyggnation jämför med flödessituationen före. Eftersom Haninge stad har avrinning mot Drevviken är det angeläget att avrinningen minimeras när staden utvecklas.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Inom eller i närhet av planområdet finns ett antal vattenförekomster med miljökvalitetsnormer som behöver beaktas i det fortsatta arbetet. Dessa är Övre Rudasjön, Drevviken och Husbyån samt grundvattenförekomsterna Handen, Vendesöalm och Jordbromalm. Utöver detta behöver även eventuell påverkan på Tyresån, Horsfjärden och Östersjön beaktas.

STADSBYGGNADSPRINCIP:

- Dagvattenlösningar ska synliggöras och tillåtas ta plats i den bebyggda miljön och därigenom tillföra rekreativa, estetiska och pedagogiska värden.

Dagvattenstrategin

När Haninge stad utvecklas behövs en hållbar dagvattenhantering. Mål och strategier för det finns i kommunens dagvattenstrategi.

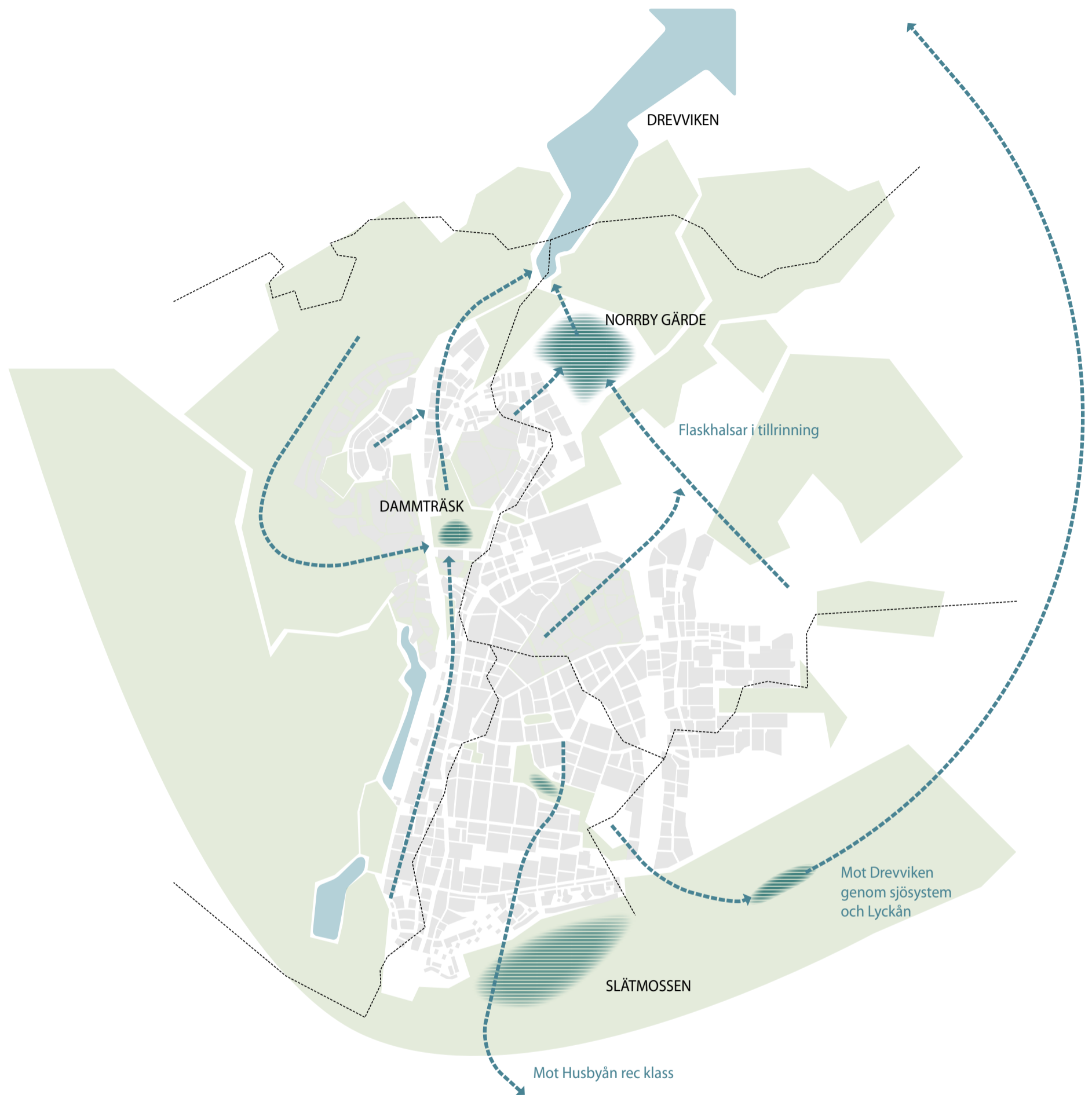
För att följa miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvattenförekomster behöver dagvattnet renas, både i planerad och befintlig bebyggelse. För att uppnå en acceptabel reningsgrad kommer betydande ytor för lokal hantering av dagvatten att behöva avsättas både inom kvartersmark och på allmän platsmark. För de ytor som redan idag är hårdgjorda behöver i vissa fall allmän platsmark som exempelvis parker och grönområden användas. Därför är det av stor vikt att bevara och utveckla nya grönområden. Dagvattenlösningar ska synliggöras och tillåtas ta plats i den bebyggda miljön och därigenom tillföra rekreativa, estetiska och pedagogiska värden. Med väl avvägd planering kan dagvattenlösningar i stor utsträckning integreras med ytor som planeras för rekreation och grönsstruktur. De kan då utgöra uppskattade inslag i parker och grönområden.

DAGVATTENHANTERING VID KRAFTIGA REGN

Bebyggelse ska lokaliseras och utformas så att skador på byggnader, anläggningar och omgivning minimeras vid kraftiga regn. Dagvattensystemet dimensioneras inte för att hantera skyfall, exempelvis de som kan uppstå vart hundrade år. Vid sådana regn kommer dagvattensystemet att översvämmas. Stora vattenmängder kommer att rinna på markytan och bli stående i lokala lågpunkter. För att undvika omfattande skador och kostnader som det medför behöver vattnet ledas från bebyggda områden och tillfälligt ansamlas där det inte är till skada. Det kan exempelvis ske på idrottsplatser, lokala parker eller andra gröna stråk. I stadskärnan innebär det att vattnet behöver ledas bort till Dammräsk, Slätmossen, Eskilsparken och Norrby gärde. Framtida exploatering av Norrby gärde bör planeras så att dagvattenflödet kan fördröjas och renas inom området.



Slätmossen, foto Tomas Södergren.



- Park/natur
- Sjö/vattenyta
- Strategiskt läge för magasinering av stora vattenflöden, vid till exempel 100 årsregn, med fördel multifunktionella ytor.
- Övergripande flödesriktning för dagvatten inom avrinningsområde
- Avrinningsområde

Dagvattnet från staden rinner mot Drevviken och Husbyån. Dagvattnet mot Drevviken rinner västerut via Dammträsk, norrut via Norrby gård och österut via Lycksjön. Dagvattnet mot Husbyån rinner söderut via Slätmossen. Dammträsk, Slätmossen, Norrby gård och Eskilsparken bedöms som strategiskt viktiga för att kunna utforma ett säkert och fungerande dagvattensystem. Dessa platser kan med fördel utvecklas till multifunktionella och högkvalitativa ytor.

BEFOLKADE PLATSER MELLAN HUSEN

DELSTRATEGI NATUR OCH URBANA RUM - PUBLIKA PLATSER/OFFENTLIGA RUM

DE GEMENSAMMA RUMMEN GÖR STADEN LEVANDE

De offentliga gemensamma rummen, torgen och parkerna är kittet som binder samman Haninge stad. De skapar förutsättningar för möten mellan människor och bidrar till gemenskap, sammanhållning, jämställdhet och integration. De är platser för lek, odling, fysisk träning och friluftsliv. Sammantaget kan de offentliga rummen bidra till identitet, livskvalitet och stärkt social hållbarhet, genom att föra människor närmare varandra och få både individer och samhället som helhet att växa. För att frigöra dessa värden krävs det att de offentliga miljöerna utformas och planeras med omsorg för alla.

Genom att utforma platserna väl och förse dem med aktiviteter som kan locka både unga, gamla och dem däremellan, människor med olika förutsättningar, kön, bakgrund och intressen, kan platserna användas fler timmar om dygnet och fungera som integrerande och trygghetsskapande mötesplatser. Genom att förbättra överblickbarheten, skapa tydlighet och orienterbarhet kan de offentliga rummen också stärka tryggheten och motverka brott.

Haninge stad fyller en särskilt viktig plats i kommunen eftersom en stor del av kommunens service är lokaliserad här. Upplevelser och service gör också staden till ett viktigt besöksmål på östra Södertörn. Det är därför viktigt att de gemensamma rummen i Haninge stad välkomnar alla, såväl Haningebor som besökare och verksamma. De offentliga rummen ska präglas av transparens och inkludering. Genom att bjuda in Haningebor i planeringen skapar vi möjligheter för långsiktigt engagemang samt att kunskap om platser inkluderas.

ÅTTA TYPER AV OFFENTLIGA RUM

I Haninge stad jobbar vi med åtta olika typer av offentliga rum enligt matrisen nedan.

STADSSKALA

Naturområde/Naturpark

Naturområde/Naturparken är ett besöksmål för boende och besökare från hela kommunen och regionen. Den fyller en viktig funktion för att bevara och utveckla den stadsnära biologiska mångfalden. Samtidigt tillför den en unik rekreativ funktion genom att erbjuda spännande naturupplevelser i eller i nära anslutning till den täta och blandade staden. Naturparken når man lätt med kollektivtrafik, de regionala cykelstråken samt lokala gång- och cykelstråk.

Exempel: Rudans- och Kolartorps naturreservat samt Slät mossens naturpark.

Stadspark

Stadsparken fyller funktionen som en grön mötesplats med stadsmässiga kvaliteter centralt i staden. Stadsparken bidrar även till att stärka den biologiska mångfalden i staden. Stadsparken riktar sig både till Haningebor och till besökare från övriga Stockholmsregionen. Det krävs därför god tillgänglighet för både gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkmiljön är väl integrerad med omgivande bebyggelse och dess goda tillgänglighet genererar mycket liv och rörelse.

Exempel: Eskilsparken.

Kvarterspark

I kvartersparken samsas mindre lekplatser med planteringar och rofyllda sittplatser. Kvartersparker kan dessutom vara en plats för spontanidrott vilket möjliggörs genom utformning och innehåll som passar kvarterens karaktär.

Exempel: Brageparken och Kulturparken

Fickpark

Fickparker och bostadsnära natur bildar ett grönt raster genom stadsbilden, ett pärlband av mindre platser som kompletterar de större parkerna. Dessa grönytor har stor betydelse särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. De skapar även många ekosystemtjänster, som dagvattenhantering, bullerdämpning och luftrening.

KVARTESSKALA

LOKALSKALA

STADSBYGGNADSPRINCIPER:

- Vid förtätning och nybyggnad av bostäder ska utrymme finnas som ger möjlighet att utveckla rekreation, spontanidrott och annan fritidsverksamhet. Såväl allmänhetens, skolans och idrottsrörelsens respektive behov beaktas.
- En grönyta eller park ska finnas inom 300 meters gångavstånd från bostaden. En lekplats eller allaktivitetsyta ska finnas inom 500 meters gångavstånd från bostaden och en kommundelspark inom en kilometer.
- De offentliga rummen planeras och utformas så att de blir tillgängliga för alla oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning.
- De offentliga rummen planeras och utformas för att stärka trygghet och motverka brott.
- De offentliga rummen planeras och utformas med hög kvalitet i materialval och gestaltning.
- Samverkan med fastighetsägare, invånare och civilsamhället är en nyckel för att behov och kunskap från olika målgrupper ska inkluderas i plan- och byggprocessen.

TILLGÅNG TILL FRIYTOR

Tillgång till friytor med bra kvalitet och innehåll är viktigt för att stimulera rörelse och fysisk aktivitet. 300 meter har visat sig vara ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå till ett grönområde för att man ska använda det ofta. Andra saker som påverkar om ett naturområde används är kvaliteten, både på själva naturen men även i form av anlagda stigar, bänkar och så vidare.

Stadstorg

Stadstorget är en viktig och central målpunkt i staden och har en stor mångfald av aktiviteter och funktioner. Stadstorget är stadsbornas gemensamma vardagsrum, men fyller även en viktig funktion på en regional nivå eftersom det är knutpunkten för stadens handel, kultur och nöjesverksamheter vilka riktar sig till en bredare målgrupp än bara Haningebor. Det är viktigt att torget är öppet och tillgängligt för större evenemang.

Exempel: Poseidons torg

Centrumgator

Centrumgator fylls med liv och rörelse under större delen av dygnet. Här prioriteras särskilt gång- och cykeltrafik och här finns ett rikt utbud av butiker och service i gatuplanet. Med hjälp av konstnärlig utsmyckning och belysning görs dessa gaturum till levande och livgivande platser.

Exempel: Runstensvägen

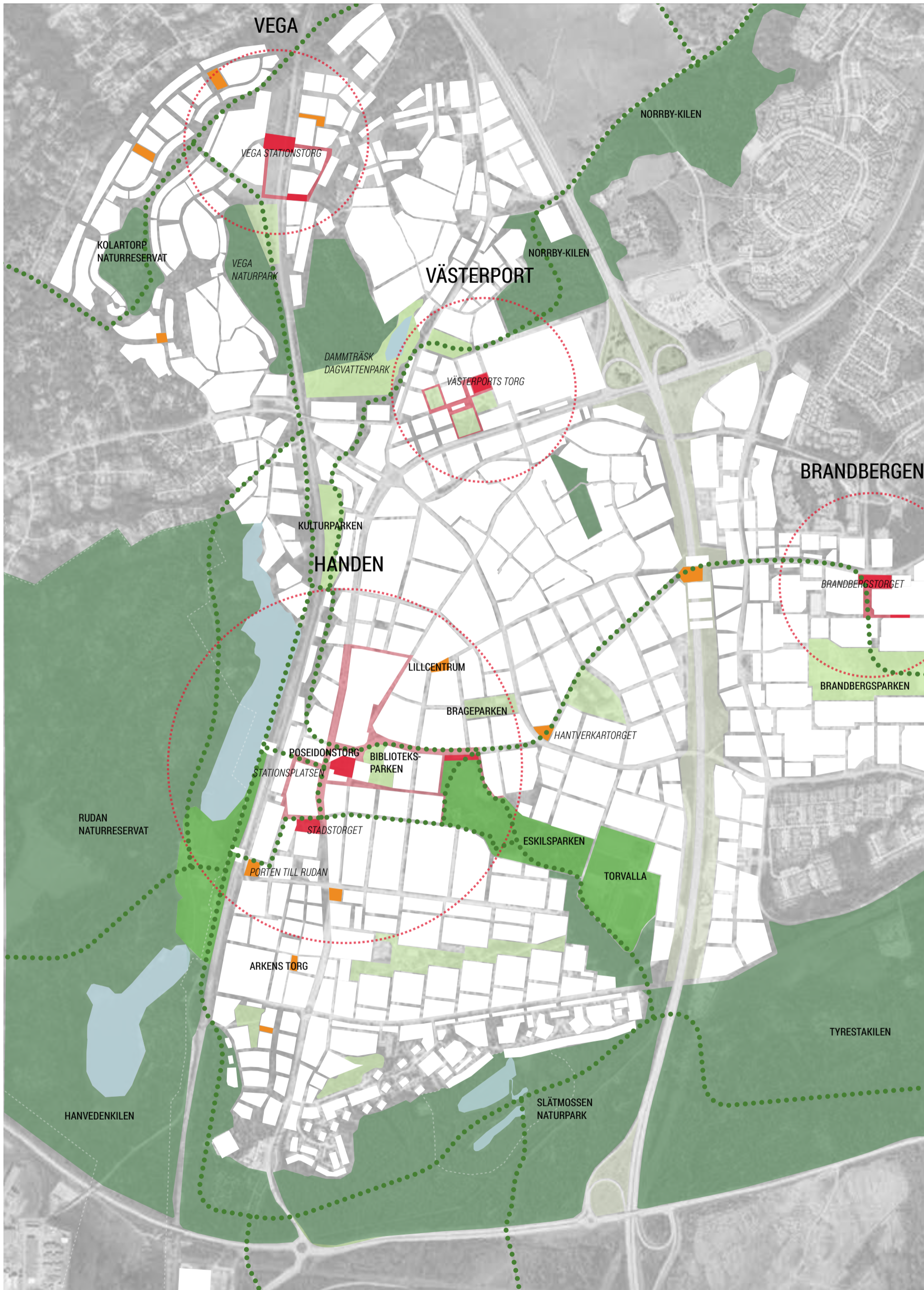
Kvartersstorg

Kvarterstorget är främst en mötesplats för de som bor eller arbetar intill. För att platsen ska befolkas är det viktigt att det finns något som lockar, till exempel en lunchrestaurang eller ett café som är värt en omväg.

Exempel: Torget vid Lillcentrum

Fickplats

Arkitektur och hushöjder anpassas för att skapa varma och soliga platser i lä. I gynnsamma lägen skapas mötesplatser där människor gärna vistas spontant.



- Naturområde/
Naturpark
- Stadspark
- Kvarterspark
- Stadstorg
- Centrumgator
- Kvartersstorg

Kartan visar de viktigaste park- och grönområdena tillsammans med offentliga rum. Strukturen ska ge förutsättningar för möten mellan människor och bidra till livskvalitet.
* kursiverad text: föreslagna platser med visionsnamn.

KARAKTÄRSFULLA PARKER OCH PLATSER

DELSTRATEGI NATUR OCH STADSMÄSSIGA RUM - PUBLIKA PLATSER/OFFENTLIGA RUM

MÅNGFALD AV PARKER OCH PLATSER

Haninge stads parker och torg är många och har olika kvaliteter och utvecklingspotential. Mindre kvartersparker och fickplatser ingår i stadsrummet och planeras tillsammans med bebyggelseutvecklingen. De större parkerna och torgen är egna målpunkter som är viktiga att förvalta och utveckla vidare. Här lyfts några utvalda områden som är särskilt intressanta för rekreation, möten och folkliv.

NATUROMRÅDEN/ NATURPARKER

Rudans naturreservat

Rudan är ett populärt rekreationsområde för både kropp och själ. Här blandas kultur, idrott och värdefull natur i en vacker och stimulerande miljö i direkt anslutning till staden. Rudan ska vara en plats för alla Haningebor. Området ska vara tillgängligt och varierat och främja friluftsliv, kulturliv, naturvärden, rekreation och fysisk träning. Variationen av aktiviteter, miljöer och upplevelser skapar förutsättningar för att människor av olika kön, ålder och bakgrund möts.

Genom att utveckla befintliga verksamheter och tillföra nya blir Rudan en ännu tydligare destination som attraherar besökare från hela östra Södertörn. För att utveckla de rekreativa värdena behöver tillgängligheten till Rudan förstärkas genom att nya stråk skapas som binder samman området med staden. Bryggor längs järnvägsspåren vid den östra sjökanten och nya gångvägar skapas, och befintliga stärks, för att öka tillgängligheten. I utformningen av dessa är det av stor vikt att trygghetsperspektivet är vägledande, för att stärka tillgängligheten och minska järnvägens barriäreffekt.

Rudan är ett kommunalt naturreservat, med höga frilufts- och naturvärden och kommunen ska fortsätta att förvalta och utveckla området enligt framtagna föreskrifter och skötselplan.



Rudan, foto Ewa Simonsson.

Slätmossens naturpark

Slätmossens naturpark är ett friluftsområde som knyter samman norra Jordbro med Handen och bidrar till att stärka det ekologiska sambandet mellan de två gröna kilarna Tyresta och Hanveden. Här utvecklar vi och förstärker kopplingen till Jordbro samtidigt som områdets höga ekologiska värden bevaras. Dagens dammanläggningar, som renar dagvatten, har en rekreativ och pedagogisk funktion. Historien kring det tidiga 1900-talets torvbrytning åskådliggörs och lyfts fram.

STADSPARK

Eskilsparken

Eskilsparken är en modern stadspark som karaktäriseras av ett öppet, gräsbeklätt landskap. Vintertid utgör grässlänterna en välbesökt pulkabacke. Genom parken leder Hälsans stig och ansluter till motionsspår runt Torvalla, Slätmossens naturpark och Sörmlandsleden. Caféeer, parklek, offentlig konst, ytor för spontanidrott, platser för odling samt gång- och cykelstråk är exempel som kan göra platsen till en än mer levande och använd yta, oavsett årstid.

KVARTERSPARKER

Kulturparken

I medborgardialog har kulturparken lyfts fram som ett alternativ och en kontrast till den mer moderna bebyggelsen i Handen. Haningebor lyfte fram vikten av att staden rymmer olika typer av bebyggelse och olika typer av verksamheter. I parken finns en äldre typ av bebyggelse som rymmer flera kultur- och utbildningsverksamheter. Området kan beskrivas som ett kulturkluster som starkt bidrar till Haninges identitet, inte minst utifrån att det huserar - och har gjort i flera decennier - scener för musik och teater som lockat besök från hela Stockholmsregionen.

Kulturparksområdet är en tillgång för staden och kan med fördel förstärkas som kulturkluster och knyts bättre till bebyggelsen runt omkring. Genom nya kopplingar och stråk kan platsen förstärkas och tillgängliggöras som målpunkt.

Brandbergsparken

Brandbergsparken är en grön lunga i bostadsområdet och förutom dansbanan har parken kompletterats med café och friluftsscen med plats för kulturella framträdande. Utomhusbadet är rustat och bidrar till avkoppling och rekreation. Utifrån medborgardialoger har Brandbergsparken och idrottsplatserna utvecklats vidare och lockar unga till rörelse och vardagsmotion. Parken fortsätter att utvecklas som en grön och upplevelserik mötesplats som tillgängliggörs mer genom att stärka det gröna stråket mot Brandbergens centrum.

Brageparken

Brageparken, ett stenkast från inomhusgallerian Haninge centrum, är en liten park som lever sitt eget liv, vid sidan av de större promenadstråken. Den används flitigt av förskolor i området och här finns även en välanvänd boulebana. Parken öppnas upp mot intilliggande gator och stråk och får en genomgående ansiktslyftning. Parkens kvalitéer behöver förstärkas och förtydligas.

NYA KVARTERSPARKER

Dammträsk dagvattenpark

I stråket från Norrby och mot Dammträsk skapas en dagvattenpark som både tar hand om dagvatten när nya områden byggs, och fungerar som rekreationsområde med spännande utformning. I området finns även Mellanbergs gård som med sin värdefulla kulturmiljö tillför området rekreativa och kulturella kvalitéer och bör bevaras som enhetlig miljö.



Eskilsparken, foto Tomas Södergren.



Spänger i naturpark, foto Petra Lindvall.

STADSTORG

Poseidons torg

Poseidons torg är stadens naturliga träffpunkt och på många sätt stadens viktigaste plats. Poseidons torg är platsen för stadsfester. Torget fortsätter utvecklas och stärka sin funktion som mötesplats. Ett bredare utbud av restauranger med längre öppettider är viktigt för att stärka platsens mångfald och liv under kvällar.

Poseidons torg är en förlängning av kulturhuset och är en kulturell arena med bland annat filmvisning och scenkonst och andra experimentella kulturuttryck. Kulturhuset intill torget med bibliotek, scen och konsthall är stadens kulturella flaggskepp och en viktig kulturinstitution som fyller en grundläggande uppgift för demokrati, kunskap och livslångt lärande. För att möta det ökade invånarantalet och locka besökare från hela Södertörn ska huset successivt byggas ut och innehållet breddas.

KVARTERSTORG

Lillcentrum

Lillcentrum är en uppskattad kontrast till det övriga utbudet i Handen. Här finns en äldre bebyggelse och ett värdefullt utbud av caféer och restauranger. Genom nya bostäder i området skapas ett större underlag för platsens utbud. Här finns det stora möjligheter att bygga vidare på platsens befintliga kvaliteter.

NYA KVARTERSTORG

Stadstorget

Stadstorget är en helt ny plats för möten centralt i staden vid kommunhuset. Det signalerar öppenhet och transparens och bjuder in till möten mellan kommunen och dess invånare. Genom att lyfta en centralt belägen plats i staden tillförs liv och rörelse vilket också ökar tryggheten.

Stationsplatsen

Områdena runt pendeltågsstationen har av många Haningebor, i olika åldrar, lyfts fram som otrygga. När staden utvecklas finns stor potential att vända denna bild med hjälp av ny gestaltning och nytt innehåll. Här finns stor potential att dra nytta av verna mot Rudan och mängden passerande för att skapa en välkomnande, livfull och inkluderande plats som möter boende och besökare.

Porten till Rudan

Rudans naturreservat är den mest återkommande favoritplatsen för Haningeborna. Pendeltågsövergången som binder samman Rudan och centrala Handen upplevs samtidigt som en otrygg plats. Genom att skapa en trivsamt, trygg och attraktiv offentlig miljö vid övergången till Rudan kan rälsens barriräffekt motverkas. Porten till Rudan blir en viktig målpunkt där man gärna stannar till. Samtidigt bidrar platsen till en välkomnande entré från pendeltåget.





ARENA

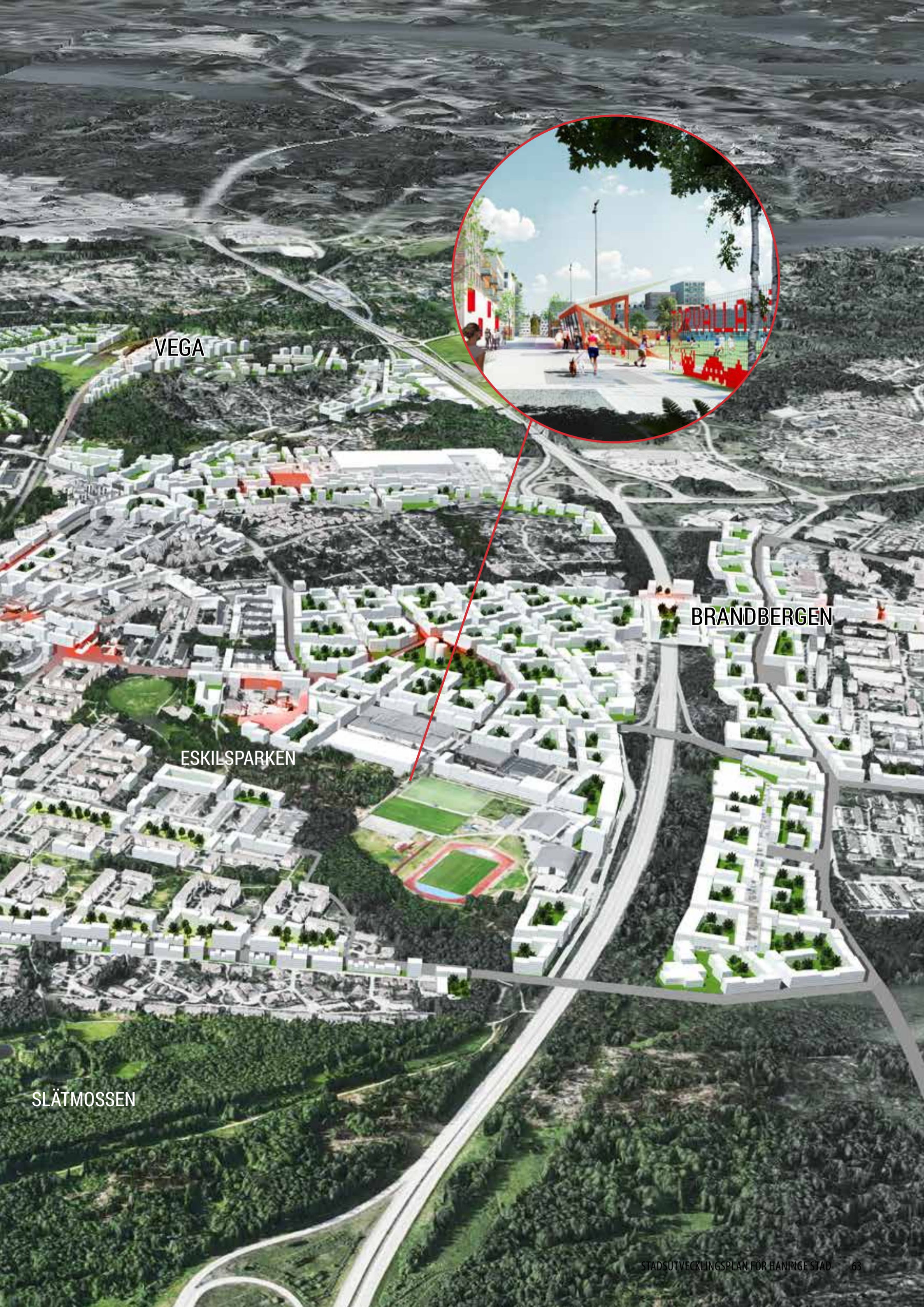
EN VISION FÖR HANINGE STAD!



RUDAN

HANDEN





VEGA

ESKILSPARKEN

SLÄTMOSEN

BRANDBERGEN



VÄLKOMNANDE OCH LIVFULLA HANINGE

SAMMANFATTNING

TÄT OCH BLANDAD

När staden förtätas ges det plats för fler människor som bidrar till folkliv och trygghet. Det innebär inte bara nya byggnader utan också en chans att förbättra våra gator, torg och parker. Runstensvägen är en av de miljöer som vi vill utveckla.



Runstensvägen 2016

Runstensvägen omvandlas till en livlig gågata som aktiveras med hjälp av nya lokaler för shopping och restauranger. En stark koppling till kulturhuset skapas och ges ett samlande golv och ny spännande möblering. Stråket kan också bli en plats för temporära aktiviteter som food trucks, loppis eller evenemang.



SAMMANKOPPLAD OCH NÄRA

Fler människor innebär ett ökat behov av resande. Stadsutvecklingen ska uppmuntra till de mest hållbara resorna genom att göra det lätt att gå, cykla och åka kollektivt. Det görs bland annat genom att skapa gatumiljöer med plats för människor och aktiviteter i anslutning till stationslägen. Rudsjöterrassen framför kommunhuset är en nod där regionala kollektivtrafiksystem möts och den blir därför betydelsefull som en plats där många möter Haninge.



Rudsjöterrassen 2016

Rudsjöterrassen utvecklas till ett stadstorg med puls. Kommunhuset bjuder in medborgarna till nya lokaler med mötesplatser och service. En publik förplats med vistelsestolar och grönska skapar en dynamisk och inbjudande miljö. Här kan du ta en kopp kaffe medan du väntar på bussen eller bara njuta av solen en stund.



Vision Rudsjöterrassen - nytt stadstorg med puls

VÄLKOMNANDE OCH LIVFULLA HANINGE

SAMMANFATTNING

GRÖN OCH LIVFULL

Stadens liv handlar om att den befolkas av människor men också om att naturen tar plats. Gröna ytor som idag upplevs som ödsliga kan till exempel utvecklas genom nya aktiviteter och kompletterande bebyggelse som kan bidra till tryggare kantzoner. Torvalla och Eskilsparken är exempel på rekreativmiljöer som vi vill utveckla.



Torvalla 2016

Nya kvarter i norr ger Torvalla en ny ram med mer liv och rörelse samtidigt som platsens gröna kvaliteter förstärks i gatumiljöer och i skogen intill. Platsen blir en del av stadsväven och länkar samman Haninge stad med idrottsplatsen och naturen. En ny läktare integreras med uteservering och bidrar till en dynamisk övergång mellan bebyggelsen och sportaktiviteterna.





Rudan 2016

Gränsen mot Rudans naturreservat utvecklas för att skapa nya kopplingar. Lätta konstruktioner brygger över järnvägen och ger möjlighet för nya publika platser. En strandpromenad mellan sjön och tågspåren ger möjlighet till nya flöden och lekfulla aktiviteter. När staden blir boplats för fler människor ställs högre krav på grönområden och natur, och med nya gångvägar längs med vattnet förenklas rörelsen och styrs så att värdefull natur kan skyddas.



Vision Rudan - naturområde till glädje för människor och ekologi

FORTSATT PLANERING

SAMMANFATTNING

I stadsutvecklingsplanen redovisar Haninge kommun ambitioner och möjligheter att på lång sikt omvandla Handen, Vega och delar av Brandbergen till en medelstor stad; Haninge stad. Det är viktigt att planen kan tillgodose efterfrågan både vad gäller bostäder, lokaler för näringslivet samt, olika typer av service och utrymme för kultur och fritidsaktiviteter. En så stor förändring som stadsutvecklingsplanen medger tar många år, beror på många olika aktörers agerande och på hur den ekonomiska konjunkturen varierar över tid. Därför finns det två målbilder. En för år 2030 där vi bedömer att staden har uppemot 30 000 invånare och en för år 2050 med som mest 60 000 invånare. Idag bor det drygt 18 000 personer i området som utgör Haninge stad.

FÖRST FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN – DÄREFTER DETALJPLANERING

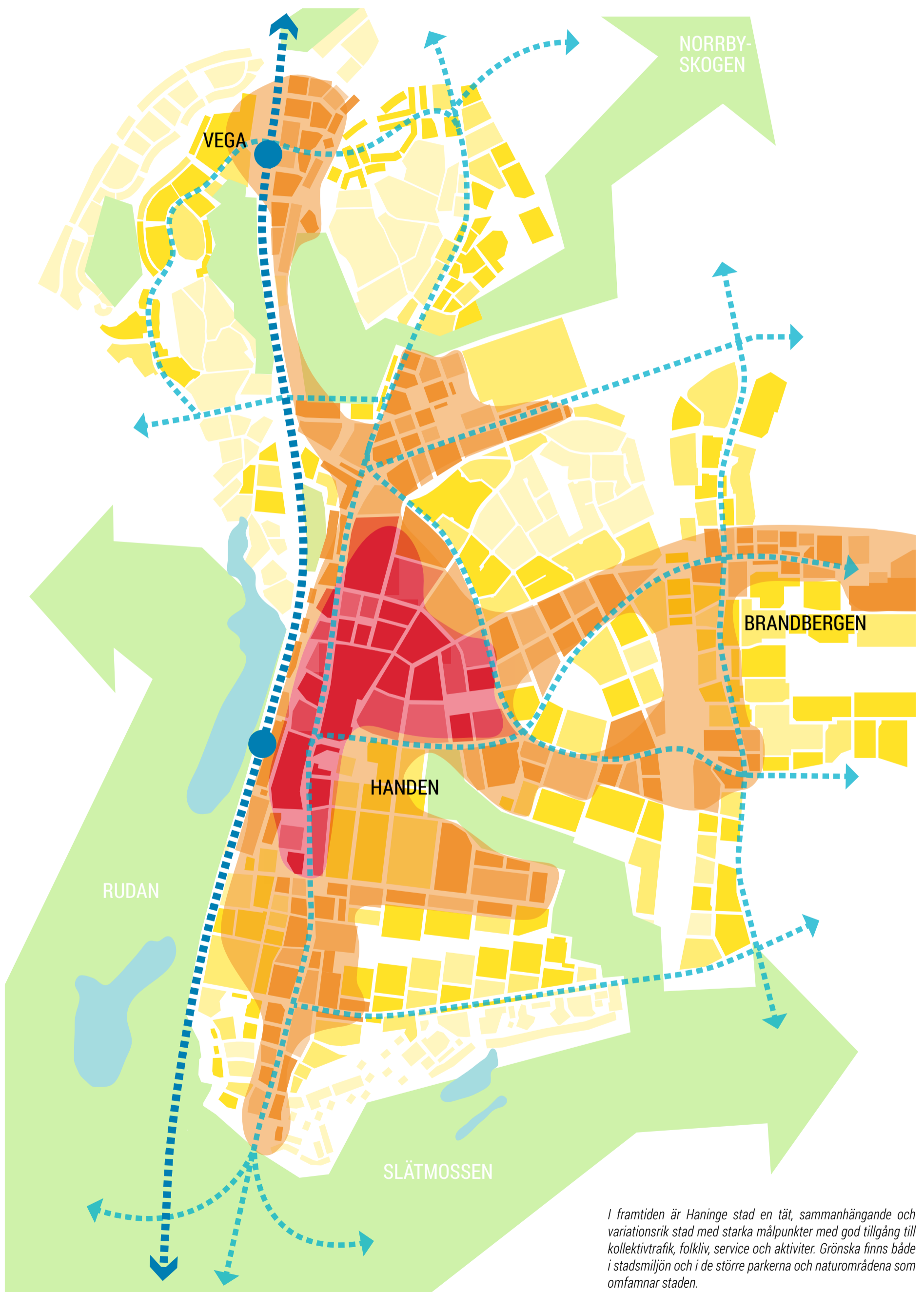
Stadsutvecklingsplanen anger stadsutvecklingsprinciper och är kommunens ambitioner för utvecklingen av Haninge stad. Planen är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen och är inte juridiskt bindande. Den är ett ramverk som ska vägleda detaljplanering i staden. Genom att besluta om en fördjupning av översiktsplanen säkerställer kommunfullmäktige vilken långsiktig riktning som Haninge kommun står bakom. Den juridiskt bindande regleringen av markens användning och av bebyggelsen inom kommunen sker sedan genom detaljplaneprocessen.

Stadsutvecklingsplanen har tagits fram i bred förankring och tillsammans med fastighetsägare och andra aktörer som vill vara med och utveckla Haninge stad. Det är viktigt att den fortsatta detaljplaneringen också sker i nära dialog med Haningeborna och med dem som ska bygga och förverkliga visionen om Haninge stad. Detaljplanearbetet är ett viktigt redskap för att leda processen vidare och kommunen har en viktig uppgift i att bevaka att den följer stadsutvecklingsplanens inriktning.

GENOMFÖRANDE

Nya invånare i staden ger kommunen ökade skatteintäkter. Nya invånare genererar också behov av investeringar i ny infrastruktur som vatten- och avlopp, vägar, skolor och förskolor. För att staden ska växa på ett långsiktigt hållbart sätt behövs en idé om i vilken ordning olika delar ska växa fram. I vissa delar kan kommunen skapa intäkter, exempelvis genom att ny exploaterbar mark frigörs. I andra delar genererar stadsutvecklingen stora kostnader genom exempelvis investeringar i ny infrastruktur. Det är viktigt att det finns en balans mellan de delar som ger intäkter och de som genererar investeringsbehov. Det är också viktigt att kommunen har kunskap om de olika systemens tröskelnivåer, det vill säga när exempelvis ytterligare bostäder ger upphov till investeringar i vatten- och avloppsinfrastrukturen eller i skolor, förskolor och kulturinstitutioner.

När staden växer behöver planeringen ske utifrån ett nära samarbete mellan flera aktörer. Utbyggnaden behöver utredas översiktligt utifrån såväl fastighetsägarperspektiv som en hållbar utveckling för exempelvis dagvattenhantering, vatten- och avlopp och transportsystemet. Utifrån de initiala kostnadsutredningar som gjorts för den förtätning stadsutvecklingsplanen medger gör vi bedömningen att det finns exploateringsekonomiska förutsättningar att arbeta vidare med stadsutvecklingsplanen som grund.



I framtiden är Helsingborg stad en tät, sammanhängande och variationsrik stad med starka målpunkter med god tillgång till kollektivtrafik, folkliv, service och aktiviteter. Grönska finns både i stadsmiljön och i de större parkerna och naturområdena som omfamnar staden.

STADSUTVECKLINGSPLANENS KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

RISKER OCH STÖRNINGAR

Utsläpp till luft



Föroreningar i luft har negativ inverkan på människors hälsa och miljön, en stor del kommer från vägtrafiken. Beräknade värden för partiklar, PM10, och kvävedioxid, visar att miljökvalitetsnormerna idag inte överskrids i någon av stadsdelarna Handen, Vega och Brandbergen, undantaget längs med väg 73 där höga halter av partiklar tidvis kan förekomma. Planförslaget innebär att luftkvaliteten kan komma att förändras på Dalarövägen, Söderbymalmsleden och delar av Nynäsvägen. Det är viktigt att i den kommande detaljplaneringen undersöka dessa områden närmare för att kunna besluta om eventuella åtgärder för att minimera risker med höga halter av luftföroreningar.

Buller



Bullersituationen är ansträngd i stadskärnan och endast mindre områden mittemellan järnvägen och väg 73 uppfyller bullerkraven idag. I princip hela planområdet har idag bullernivåer över 50 dBA som är högsta riktvärdet för buller utomhus. Med rätt placering av bebyggelsen, en genomtänkt planlösning och materialval finns möjligheter att skapa god ljudkvalitet även i bullerutsatta lägen. Den blandning av bostäder, service och verksamheter som planen föreslår är fördelaktig då ny bebyggelse med exempelvis kontor kan planeras närmast spår eller vägar och fungera som bullerskydd mot bostäderna. Nya gator och utbyggnadsområden innebär också att bullret flyttas längre ut från staden och att större park- och naturområden som idag klarar bullernivåer för friytor- och rekreationsområden blir mer bullerutsatta. Bullerspridningen och nödvändiga åtgärder behöver kartläggas och säkerställas i fortsatt detaljplanering för att gällande rekommendationer ska följas.

Risker med farligt gods



I planområdet är Nynäsbanan (järnvägen), väg 73 (Nynäsvägen) och väg 259 primära transportleder för farligt gods som även är av riksintresse. De sekundära transportlederna för farligt gods utgörs i planområdet av väg 227 (Dalarövägen) och väg 260 (Gudöbroleden). Ett förverkligande av stadsutvecklingsplanen förutsätter att målpunkter för farligt gods kan avvecklas och inte framöver placeras i stadsmiljön. Konsekvenserna av planförslaget blir därmed positiva för människors hälsa och miljö. Avvecklingen av befintliga målpunkter ska ske i samverkan med berörda aktörer för att gemensamt hitta bättre lämpade platser för verksamheterna. I fortsatt detaljplanering behöver fördjupade riskanalyser upprättas för både individ- och samhällsrisker, inte minst gällande den föreslagna överdäckningen av väg 73.

Markföroreningar



Inom planområdet finns flera identifierade och misstänkt förorenade områden. Inför kommande detaljplanering bör mer detaljerade analyser samt fortsatt arbete med miljötekniska markundersökningar genomföras för att vidare studera föroreningens utbredning och omfattning. Planförslaget bedöms dock kunna leda till eventuell sanering av dessa områden och därmed skulle vidare spridning till grundvattnet genom urlakning minskas eller stoppas helt vilket har en märkbart positiv inverkan.

REKREATION OCH STADSMILJÖ

Rekreation och friluftsliv



Inom planområdet finns ett flertal områden som är viktiga ur ett rekreation- och friluftsperspektiv. Vid förtätning finns risk att lokalt viktiga områden, som används av människor, riskerar att försvinna och rekreationsmöjligheterna minskar. Det är viktigt att skapa ett varierat utbud av grönområden som bidrar med olika typer av värden. Haninge stads gröna kvaliteter är en av stadens största attraktiviteter och har varit en utgångspunkt i arbetet med stadsutvecklingsplanen. Genom att tillgängliggöra redan befintliga gröna områden, naturreservat och parker samt utveckla nya i de områden som föreslås förtätas skapar planförslaget förutsättningar för att förstärka de gröna kvaliteterna.

Kulturmiljö och stadsbild



Inom planområdet finns ett antal kulturmiljöer som pekas ut som betydelsefulla på kulturmiljökartan i kommunens nya översiktsplan 2030 – med utblick till 2050. Hur konsekvenserna på kulturmiljöerna inom planområdet blir beror på hur ny bebyggelse och infrastruktur utformas och placeras i förhållande till berörda kulturmiljöer och deras värden. Ny bebyggelse i anslutning till eller inom kulturhistoriskt värdefulla områden kan ses som en förstärkning av staden, men varsamhet inför och kunskap om dessa kulturvärden behöver då utgöra en integrerad del av planeringen.

GRÖN- OCH BLÅSTRUKTURER



Biologisk mångfald och grönstråk

Inom planområdet finns områden som ingår i större sammanhängande grönstråk, viktiga för biologisk mångfald och ett flertal andra ekosystemtjänster. Den stora befolknings- och bebyggelseutveckling som planen innebär medför att viss naturmark kommer att behöva tas i anspråk.

För att inte riskera att försämra stadens möjligheter att producera ekosystemtjänster utan bidra till fler har kommunen tagit fram en rapport där befintliga ekosystemtjänster är identifierade. Rapporten ska ligga till grund för arbetet med att bevara och utveckla dessa tjänster. Söder om planområdet ligger ett regionalt så kallat grönt svagt samband där de två gröna kilarna Hanvedenkilen och Tyrestakilen möts. Även sammanhängande stråk av varierade vattenmiljöer är viktiga för den biologiska mångfalden. Möjligheterna för vattenlevande organismer att sprida sig i sjöar och vattendrag behöver förbättras och nya vandringshinder får inte skapas. För att den planerade bebyggelseutvecklingen inte ska riskera att fragmentisera kilarna är det viktigt att i den fortsatta planeringen ytterligare studera länkarna mellan kilarna och barriärerna dem emellan för att stärka det gröna sambandet.



Strandskydd

Strandskydd ska långsiktigt trygga att medborgarna har tillgång till strandområdet. Det ska även bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. Planen lyfter möjligheten att utveckla en strandpromenad vid Övre Rudasjön som har strandskydd. Vid en sådan utveckling utreds förutsättningarna för att promenaden kan utföras i området.



Dagvatten och klimatanpassning

Framtida dagvattenflöden kommer att öka, både på grund av ökad andel hårdgjord yta likväl som ökade nederbörds mängder till följd av klimatförändringar. Dagvatten från verksamhetsytor, parkeringar och andra hårdgjorda ytor kan innehålla föroreningar från exempelvis oljespill eller partiklar. Stadsutvecklingsplanens föreslagna förtätning ställer därför höga krav på dagvattenhanteringen. Den i planen angivna dagvattenhanteringen bedöms medföra minskad föroreningsbelastning till de vattenförekomster som berörs eftersom att ytor som idag saknar fördröjning och rening av dagvatten också ska inkluderas i det nya systemet. Inom planområdet föreslås dessutom nya grönytor och trädplanteringar som bidrar med viktiga ekosystemtjänster såsom fördröjning och rening av dagvatten, ett grönare gaturum och ett bättre lokalklimat.

Drevviken och Horsfjärden har historiskt sett utsatts för en hög belastning av näringsämnen och andra föroreningar. Dagens belastning kommer inte enbart från planområdet. Det innebär att utöver de åtgärder som beskrivs i stadsutvecklingsplanen så kommer också ytterligare åtgärder, utanför planområdet, att behöva genomföras i nära samarbete med andra berörda kommuner. Stadsutvecklingsplanens dagvattenhantering ger goda möjligheter att följa miljö kvalitetsnormerna för Övre Rudasjön och Husbyån. Även här behövs emellertid andra åtgärder som ligger utanför planförslaget för att förbättra den fysiska miljön i vattenförekomsterna. Grundvattenförekomsterna Handen, Vendelsömalm och Jordbromalm har idag god kvalitativ och kvantitativ status. Därför är det viktigt att fortsatt rena dagvatten innan infiltration. Stadsutvecklingsplanen redovisar lämpliga lägen för magasinering av större vattenflöden samt övergripande flödesriktningar för dagvatten inom avrinningsområdena. Det kommer att bidra till minskade risker för översvämningar.



Klimatpåverkan

En befolkningsökning innebär totalt sett ökade utsläpp av växthusgaser till följd av bland annat ökad biltrafik, uppvärmning och energianvändning till ett stort antal nya hushåll. Detta bidrar till en global klimatpåverkan.

Planen utgår ifrån strategin att bygga nytt och förtäta i kollektivtrafiknära lägen. De framtida invånarna i staden ges härmed goda förutsättningar att välja alternativ till bilen. Planen föreslår tätare strukturer med ökad service och fler arbetsplatser som också skapar förutsättningar för ett minskat transportbehov.



Enheten för planfrågor
Helena Holst

GRANSKNINGSYTTRANDE

1 (4)

Datum
2017-11-29

Beteckning
401-42024-2017

Haninge kommun
haningekommun@haninge.se
Dnr: KS 2016/562

Utställning av stadsutvecklingsplan för Haninge stad – fördjupning av översiktsplanen

Haninge kommun har ställt ut ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för Haninge stad enligt 3 kap. 12 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och översänt förslaget till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har den 31 mars 2017 lämnat ett samrådsyttrande över planens samrådsversion. Av den nu redovisade samrådsredogörelsen framgår hur kommunen har beaktat Länsstyrelsens synpunkter.

Länsstyrelsens uppdrag

I ett granskningsyttrande ska Länsstyrelsen kontrollera och yttra sig i enlighet med bestämmelserna i 3 kap. 16 § PBL.

Länsstyrelsen har inhämtat synpunkter på utställningsförslaget från Trafikverket, Svenska kraftnät, Försvarmakten och Statens fastighetsverk.

Granskningsyttrandet redovisar svar från dessa gällande de frågor som Länsstyrelsen har att bevaka under utställningen. Se även bilagor med yttranden.

Sammanfattande bedömning

Kommunen har i stort hanterat de synpunkter som Länsstyrelsen förde fram under samrådet. Det finns en del frågor som återstår från samrådet och frågor som behöver behandlas i efterföljande planering för att markanvändningens lämplighet helt ska kunna bedömas. Det finns några synpunkter vilka framfördes i samrådsyttrandet som kvarstår. Synpunkterna innefattar sammanfattningsvis:

- Kompletterande beskrivningen av miljökvalitetsnormerna av på vilket sätt stadsutvecklingsplanen kan påverka möjligheterna att miljökvalitetsnormerna följs. Länsstyrelsen kan inte göra bedömningen om planen motverkar ett uppfyllande av miljökvalitetsnormen för vatten.
- Redogörelse för hur kommunen avser att gå tillväga för att avveckla målpunkter som föranleder transporter inom området. Planen behöver också kompletteras med en beskrivning av hur kommunen avser hantera individ- och samhällsrisker som finns kvar oavsett avveckling av målpunkter inom kommunen.

Datum
2017-11-29

Beteckning
401-42024-2017

- Information om hinderbegränsning i en radie om 60 kilometer från flygplatser som är av riksintresse.

Länsstyrelsens synpunkter på statliga och mellankommunala intressen

Synpunkterna i detta avsnitt kopplar till de frågor som Länsstyrelsen även har att bevaka i utställningsskedet enligt 3 kap. 16 § PBL.

Riksintressen

Kommunikationer – riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken

Väg

Arbete pågår med att ta fram en vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Den slutliga lokaliseringen och utformningen är ännu inte fastställd. Det är viktigt att kommunen följer Trafikverkets arbete och i sin planering lämnar tillräckligt med utrymme för den nya vägen.

Flyg

Hindersbegränsning och ytor för lägsta flyghöjd (MSA-yltor) gäller för 60 kilometer från flygplatser av riksintresse. MSA-yltor berör områden i stadsutvecklingsplanens norra del. Detaljplaner som medger byggnader och objekt med en totalhöjd på 20 meter eller mer (över marknivå) ska remitteras till Trafikverket, Luftfartsverket och objekt inom 60 kilometer från flygplats av riksintresse ska remitteras till respektive flygplats. Information om detta behöver kompletteras till antagande.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att kommunen beskriver och beaktar dagvattenhanteringen på ett bra sätt. Vad gäller miljö kvalitetsnormerna är det emellertid inte bara dagvattenrening som är av betydelse och som kan medföra att miljö kvalitetsnormerna inte följs. Det finns även andra faktorer som behöver beaktas i samband med exploatering.

I stadsutvecklingsplanen saknas information om vilka vatten som har miljö kvalitetsnormer, vilket behöver kompletteras. Det framgår att dagvattnet behöver renas för att leva upp till miljö kvalitetsnormerna. Dock nämns inte möjliga positiva eller negativa effekter av planens exploatering på miljö kvalitetsnormerna för vatten. Kommunen behöver beakta miljöproblemen kopplade till miljö kvalitetsnormerna för att kunna överblicka effekterna av framtida exploatering. Beskrivningen av miljö kvalitetsnormerna behöver därmed justeras och planen behöver kompletteras med en bedömning av på vilket sätt stadsutvecklingsplanen kan påverka möjligheterna att miljö kvalitetsnormerna följs.

Datum
2017-11-29

Beteckning
401-42024-2017

Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämningskänsliga ytor i planområdet

I flera områden inom stadsutvecklingsplanen, framförallt i Vega, är det sämre förutsättningar för infiltration beroende på att marken består av lera och berg, höga grundvattennivåer och svaga marklutningar. I sådana områden är risken för översvämningar större. Det är viktigt att dessa områden studeras mer i detalj i den kommande planeringen.

Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att bedömningarna angående översvämning är översiktliga och osäkra och då exakta dagvattenlösningar för området inte är bestämda. Det går därför i detta skede inte att förutse exakta konsekvenser av eventuell exploatering. I den framtida planeringen behöver kommunen utreda och säkerställa översvämningsrisken samt att eventuella skyddsåtgärder vidtas där det behövs.

Transporter av farligt gods samt bensinstationer

Länsstyrelsen anser inte att synpunkterna på transporter av farligt gods som framfördes i Länsstyrelsens samrådsyttrande har tillgodosetts. I stadsutvecklingsplanen nämns de primära transportleder som finns i kommunen, och att kommunen har för avsikt att avveckla målpunkter för farligt gods. Det framgår dock inte hur kommunen avser att gå tillväga för att avveckla målpunkter som föranleder transporter inom området. I planen saknas också en beskrivning av hur kommunen avser hantera de risker som finns kvar oavsett avveckling av målpunkter inom kommunen.

I angränsning till området finns Jordbro industriområde som är mottagare och avsändare av farligt gods, samt de sekundära lederna väg 260 och 227 som är avsedda för transporter av farligt gods. Inom planområdet finns även ett tiotal drivmedelsstationer. För att kunna avveckla dessa krävs en noggrann planering. Om drivmedelstationer avvecklas behöver troligtvis behovet av drivmedel omhändertas på annan plats i kommunen, vilket skulle innebära risker både till följd av placering och de transporter detta föranleder.

Trots att kommunen följer Länsstyrelsens rekommenderade riskavstånd vill Länsstyrelsen framhålla att riskerna vid planering inom 150 meter från transportleder ska beaktas och en riskbedömning behövs. Omfattningen på bedömningen kan dock variera utifrån hur riskerna ser ut. När kommunen vill planera i närhet av väg- och järnväg är det kommunens ansvar att visa att den markanvändning som planeras är lämplig.

Överdäckning

Efter samrådet har kommunen kompletterat med information om en överdäckning över väg 73. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen har hög ambition att förstärka kopplingen mellan Brandbergen och Handen.

Överdäckningar medför flera risker som behöver belysas i planen. Det behöver framgå hur kommunen avser att hantera individ- och samhällsriskerna och särskilt med koppling till att väg 73 är en primärled för transporter med farligt gods. Det är viktigt att det till kommande planering görs fördjupade utredningar som visar

Datum
2017-11-29

Beteckning
401-42024-2017

hur stora individ- och samhällsrisker överdäckningen innebär. Kommunen har ansvar för att visa att markanvändningen är lämplig.

I slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit samhällsbyggnadsdirektör Patrik Åhnberg, beslutande, miljödirektör Göran Åström, tf. förvaltningsdirektör Barbro Rohdin, och planhandläggare Helena Holst, föredragande.

Patrik Åhnberg

Helena Holst

Detta yttrande har granskats och godkänts via Länsstyrelsens ärendehanteringssystem och har därför ingen namnunderskrift.

Bilagor:

1. Yttrande från Försvarmakten/HK
2. Yttrande från Svenska kraftnät
3. Yttrande från Trafikverket Region Stockholm

Kopia för kännedom via e-post (utan bilagor):

Försvarmakten/HK

Svenska kraftnät

SFV Statens Fastighetsverk

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikverket Region Stockholm

STADSUTVECKLINGSPLANEN ÄR FRAMTAGEN AV:

Arbetsgrupp

Charlotte Persson, processledare, kommunstyrelseförvaltningen (- sept 2017)

Mirja Thårlin, projektledare, kommunstyrelseförvaltningen (sept 2017-)

Kent Lindgren, trafikplanerare, kommunstyrelseförvaltningen

Helene Olofsson, trafikstrateg, kommunstyrelseförvaltningen (okt 2016 -)

Gustav Malm, hållbarhetsstrateg, kommunstyrelseförvaltningen

Malin Löfgren, kommunekolog, kommunstyrelseförvaltningen (okt 2017 -)

Per Tholander, vattenstrateg, kommunstyrelseförvaltningen (okt 2017 -)

Margaretha Picano, informationschef, kommunstyrelseförvaltningen (- juni 2017)

Andreas Paulson, stadsarkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen

Petra Lindvall, stadsträdgårdsmästare, stadsbyggnadsförvaltningen

Anders Nordenskiöld, planarkitekt stadsbyggnadsförvaltningen

Ida-Maria Classon, planarkitekt stadsbyggnadsförvaltningen (- feb 2017)

Elisabeth Åström, kulturstrateg, kultur- och fritidsförvaltningen

Maria Backe, områdeschef, kultur- och fritidsförvaltningen

Mats Lundgren, delprojektledare ekonomisk genomförbarhet (- juni 2017)

Mandaworks genom Patrick Verhoeven, Martin Arfalk, Sunna Pfeiffer, Danny Bridson, Andrei Deacu, Linda Sofi Bäckstedt och Betty Laurincova.

Styrgrupp

Magnus Gyllestad, kommundirektör

Peter Jemtbring, näringslivs- och utvecklingsdirektör, kommunstyrelseförvaltningen

Berit Pettersson, planeringschef, kommunstyrelseförvaltningen

Britta Orring, mark- och exploateringschef, kommunstyrelseförvaltningen

Maria Lindeberg, kultur- och fritidschef, kultur- och fritidsförvaltningen

Anna Waldman Haapaniemi, stadsbyggnadschef, stadsbyggnadsförvaltningen

Magnus Runesson, planchef, stadsbyggnadsförvaltningen

Referensgrupp

Centrumsamverkan, kommunen i samverkan med åtta fastighetsägare i centrala Haninge. (Hemfosa, Grosvenor, Atrium Ljungberg, Stena Fastigheter, Wallenstam, Sveanor, Riksbyggen och Profi Fastigheter)

Övriga

Representanter från samtliga förvaltningar har deltagit i arbetet i workshops och seminarier.



Haninge
kommun



MANDAWORKS



MW MANDAWORKS

 Haninge
kommun