

Handläggare:
Susanne Skärlund

Tillväxt- och regionplane-
nämnden

Yttrande över Haninge stad stadsutvecklingsplan - samrådsversion, Haninge kommun

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över stadsutvecklingsplan för Haninge stad. Remisstiden pågår mellan 2016-12-01 och 2017-03-12. Landstinget har beviljats förlängd remisstid till 2017-03-23. Haninge stadsutvecklingsplan är en fördjupning av den kommunens översiktsplan från november 2016. Stadsutvecklingsplanen redovisar huvuddragen i markanvändning, kvartersstruktur, gatunät och innehåll i en framtida Haninge stad.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, Yttrande över Haninge stad stadsutvecklingsplan - samrådsversion, Haninge kommun, TRN2016-0136, 2017-02-15
Förslag till yttrande, 2017-02-15
Samrådsförslaget finns på <http://haninge.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/utvecklingsprogram/regionala-stadskarnan/>

Ärendets beredning

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

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta

att avge yttrande över Haninge stad stadsutvecklingsplan - samrådsversion, Haninge kommun i enlighet med bilagt förslag till yttrande.

att yttrandet lämnas över till Haninge kommun.

att paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen ser positivt på att Haninge kommun har tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för den regionala stadskärnan Haninge. Haninge stadsutvecklingsplan är en fördjupning av kommunens översiktsplan från november 2016. Stadsutvecklingsplanen redovisar huvuddragen i markanvändning, kvartersstruktur, gatunät och innehåll i den framtida regionala stadskärnan Haninge stad. Planen ska säkerställa att framtida förändring av stadens mark- och vattenanvändning leder staden mot en långsiktigt hållbar tillväxt och förverkligande av visionen i kommunens utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan.

Inriktningen ligger väl i linje med den rumsliga inriktningen, stadsutveckling genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen, i RUFSS 2010 och som stärks ytterligare i arbetet med RUFSS 2050. Förvaltningen ser positivt på kommunens intentioner att skapa förutsättningar genom att bygga en tät, urban miljö i vissa centrala områden för att attrahera kunskapsintensiva branscher. Förvaltningen saknar dock avsnitt om högre utbildning och dess lokalisering i den regionala stadskärnan.

Bakgrund

Samrådsförslaget redovisar en vision "Välkommande och livfulla Haninge" och tre bärande idéer – 1. Tät och blandad, 2. Sammankopplad och nära samt 3. Grön och livfull. Delstrategier finns för varje bärande idé. Därutöver redovisas stadsbyggnadsprinciper för dessa.

Idag är det cirka 18 000 invånare i stadskärnan. Kommunen bedömer att det finns utrymme för omkring 60 000 invånare 2050, och att den kan vara ca 30 000 år 2030, vilket medför behov av cirka 7 000 tillkommande bostäder. Fram till 2050 tillkommer behov av ytterligare 10 000 bostäder. Samrådsförslaget beskriver en täthet som visar att det finns utrymme för att skapa en stad med omkring 17 000 nya bostäder samt plats för skolor, förskolor, service och nya arbetsplatser år 2050.

Stadens täthet beskrivs i fyra kategorier: stadens kärna, tät stadsbebyggelse, medeltät stadsbebyggelse samt gles stadsbebyggelse. Planen innehåller även gestaltungsprinciper för ny bebyggelse. Haninges bebyggelse föreslås utvecklas och förtätas med fokus kring Handens station, Vega och Brandbergen samt längs med de viktigaste huvudgatorna för att skapa en mer sammanhängande och trygg stad.

Transportnätet ska utvecklas med prioritering av gående och cyklister och därefter kollektivtrafik och biltrafik. Planeringen av infrastrukturen utgår ifrån trafikslagshierarkin enligt kommunens översiktsplan 2030.

För att skapa en grön och livfull stad framhålls i planen att det måste säkerställas att naturen inte utgör en barriär. Offentliga platser ska utvecklas med särskilt fokus kring Handen, Vega och Brandbergen. De gröna kvaliteterna väster och söder om Haninge utvecklas så att det går att röra sig i en slinga. En liknande slinga ska skapas i norra staden kring Vega.

Överväganden

Förvaltningen anser att den fördjupade översiktsplanen överensstämmer väl med intentionerna i RUFS 2010 och arbetet med RUFS 2050. Den regionala stadskärnan Haninge centrum är en av åtta regionala stadskärnor som pekas ut i RUFS 2010. En flerkärnig region är utgångspunkt i regionplaneringen och i arbetet med nästa regionala utvecklingsplan. Förvaltningen ser positivt på att planens inriktning att utveckla stadskärnan med ny, tät stadsbebyggelse och att förtätning sker kring Handens station, Vega och Brandbergen samt längs med de viktigaste huvudgatorna för att skapa en sammanhängande och trygg stad.

Vidare anser förvaltningen att det är positivt att kommunen vill utveckla en tät, gång och cykelvänlig, kollektivtrafikförsörd blandstad med bra tillgänglighet både inom och till den centrala regionkärnan och till övriga regionala stadskärnor, vilket överensstämmer både med intentionerna i RUFS 2010 och i landstingets trafikförvaltnings målsättningar och riktlinjer. Förvaltningen understryker att det är viktigt att minska barriärer och skapa bra kopplingar och öka tillgängligheten till Brandbergen och Jordbro såsom redovisas i planen. Det är även mycket positivt att planen innehåller stadsbyggnadsprinciper för att utveckla grönstrukturen och gröna urbana rum.

Förvaltningen konstaterar att det är en hög ambition vad gäller befolkning och bostadsbyggande inom den regionala stadskärnan till år 2030 respektive 2050. Landstinget uppdaterade RUFS framskrivningar för befolkning och sysselsättning för östra Mellansverige 2013, rapport 2013-8. I ett högalternativ innebär det för Haninge kommun en befolkning på 105 330 invånare år 2030 och 126 210 invånare 2050. Förvaltningen ser positivt på att en koncentration av tillkommande bebyggelse och ökad befolkning i kommunen sker i den regionala stadskärnan, vilket rimligtvis borde få konsekvenser för den inomkommunala fördelningen.

Av stadsutvecklingsplanen framgår att kommunen vill ta ansvar och vara ett nav i den sydöstra delen av länet med regionala funktioner. Förvaltning-

en ser positivt på kommunens intentioner att skapa förutsättningar genom att bygga en tät, urban miljö i vissa centrala områden för att attrahera kunskapsintensiva branscher. Förvaltningen anser vidare att det är bra att kommunen ser att etableringar med högre kunskapsinnehåll och med ett regionalt upptagningsområde behöver tillkomma. Förvaltningen saknar dock avsnitt om högre utbildning och dess lokalisering i den regionala stadskärnan. För att attrahera kunskapsintensiva företag är det därför viktigt att det finns kompetent arbetskraft i närheten och inte enbart att det ska finnas bra kommunikationer till och från t.ex. Flemingsberg eller den centrala regionkärnan.

Förvaltningen anser att det är mycket positivt att cykeln lyfts fram i planen, men menar att det regionala perspektivet skulle kunna stärkas genom att tydliggöra cykeln som ett regionalt färdmedelsalternativ. Förvaltningen välkomnar därför ett resonemang kring behovet av kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik för att minska den totala restiden och kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik i form av bra cykelförbindelser och cykelparkeringar vid hållplatsen eller stationen.

Platsen där dagens bussdepå ligger kategoriseras i planen som ett område för blandstad med tyngdpunkt på småindustri och verksamheter. Förvaltningen ser ett behov av att det säkerställs i planen att det inte omöjliggör för en framtida depå, men vill försäkra sig om att så också är fallet. Här ser Trafikförvaltningen fram emot samverkan med kommunen.

Stomnätet

Trafikförvaltningen ser väldigt positivt på att kommunen pekar ut stomnätsplanen och stomnätet som strukturbildande samt att den även finns illustrerad i planen. Vidare planering bör kommunen utgå från landstingets planeringsriktlinjer RiPLAN samt riktlinjer för planering av infrastruktur för buss, RiBuss. Här bör kommunen ha ett nära samarbete med landstingets trafikförvaltning i fortsatt planarbete.

Landstinget bedriver idag kollektivtrafik i huvudsak på de gator som i stadsutvecklingsplanen pekas ut som huvudgatunät. I stomnätsplanen anges Nynäsvägen/Vendelsövägen som stråket för stomlinje J. Delar av Vendelsövägen bör särskilt övervägas att omdefinieras i gatuhierarkin, då denna är utritad i stomnätsplanen och trafikeras med buss idag

Framtida stomlinje

Kommunen bereder genom planen utrymme för stombuss som kan utvecklas till spårväg. I planen beskrivs den också som en förlängning av Spårväg syd som idag planeras gå från Kungens Kurva till Skärholmen och Älvsjö

och som ingår i den nu pågående Sverigeförhandlingen. Förvaltningen understryker att en förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg till Handen ingår för närvarande inte i landstingets planer.

I planen pekas två möjliga stomlinjesträckningar ut – via Brandbergen C eller via Nynäsvägen till Gudöbroleden. I Stomnätsplanen är dragningen via Nynäsvägen till Gudöbroleden den utpekade dragningen, men stomnätsplanen är en övergripande behovsanalys vars linjer avses närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudier där alternativa dragningar och trafikeringsupplägg tydliggörs. Stråket förbi Haninge för stomlinje J avses studeras. Förvaltningen anser därför att det i planen i första hand bör hållas utrymme för en dragning i enlighet med stomnätsplanen. Även den alternativa dragningen bör redovisas i planen. I stomnätsplanen pekas dragningen för stomlinje J ut via Vendelsövägen, vilket behöver närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudie.

Övrigt


Landstinget deltar i utvecklingen av den regionala stadskärnan i genomförandet av detaljplan för Haningeterrassen för en ny modern bussterminal som ska byggas in och integreras i en stadsmässig kvartersstruktur. Även landstingets beslut att lokalisera en närakut i Handens närsjukhus bidrar till att stärka Haninge som regional stadskärna.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för landstinget.

Miljökonsekvenser av beslutet

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



Hanna Wiik
Förvaltningschef



Susanne Skärlund
Regionplanerare

Haninge kommun
Kommunstyrelseförvaltningen
136 81 Haninge

Yttrande över Haninge stad stadsutvecklingsplan - samrådsversion, Haninge kommun

Inledning

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

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

Synpunkter

Nämnden ser mycket positivt på att Haninge kommun tar fram en stadsutvecklingsplan som är en fördjupad översiktsplan för den regionala stadskärnan, vilken kommer att kunna bidra till ett starkt genomförande. Planen utgår från RUF 2010 och landstingets arbete med de regionala stadskärnorna. Det är mycket positivt att kommunen har en hög ambition vad gäller utvecklingen av den regionala stadskärnan.

Det är positivt att den regionala stadskärnan föreslås utvecklas med ny, tät stadsbebyggelse och att förtätning sker kring Handens station, Vega och Brandbergen samt längs med de viktigaste huvudgatorna för att skapa en sammanhängande och trygg stad. Det är vidare positivt att kommunen vill utveckla en tät, gång och cykelvänlig, kollektivtrafikförsörd blandstad med bra tillgänglighet både inom och till den centrala regionkärnan och till övriga regionala stadskärnor, vilket överensstämmer både med intentionerna i RUF 2010 och i landstingets trafikförvaltnings målsättningar och riktlinjer. Landstinget vill understryka att det är viktigt att minska barriärer och skapa bra kopplingar och öka tillgängligheten till Brandbergen och Jordbro såsom redovisas i planen. Det är även mycket positivt att planen innehåller stadsbyggnadsprinciper för att utveckla grönstrukturen och gröna urbana rum.

Landstinget välkomnar Haninges ansvarstagande för bostadsbyggandet i regionen. Det är en hög ambition vad gäller befolkningsökning och bostadsbyggande inom den regionala stadskärnan till år 2030 respektive 2050. Förvaltningen ser positivt på att en koncentration av tillkommande bebyggelse och ökad befolkning i kommunen sker i den regionala stadskärnan.

Landstinget instämmer i stadsbyggnadsprinciperna om att förtätning bör ske närmast kollektivtrafiken och framför allt pendeltågets stationer. Det är också positivt att kommunen pekar ut en än starkare tyngdpunkt runt just Handens station, då denna i regionplaneringen utgör kärnans kärna, bl.a. genom att den är en prioriterad snabbpendeltågstation och att det är hit flertalet busslinjer ansluter.

Av stadsutvecklingsplanen framgår att kommunen vill ta ansvar och vara ett nav i den sydöstra delen av länet med regionala funktioner. Landstinget ser positivt på kommunens intentioner att skapa förutsättningar genom att bygga en tät, urban miljö i vissa centrala områden för att attrahera kunskapsintensiva branscher. Landstinget anser vidare att det är bra att kommunen ser att etableringar med högre kunskapsinnehåll och med ett regionalt upptagningsområde behöver tillkomma. Landstinget saknar dock avsnitt om högre utbildning och dess lokalisering i den regionala stadskärnan. För att attrahera kunskapsintensiva företag är det viktigt att det finns kompetent arbetskraft i närheten och inte enbart att det ska finnas bra kommunikationer till och från t.ex. Flemingsberg eller den centrala regionkärnan.

Det är mycket positivt att cykeln lyfts fram i planen. Det regionala perspektivet vad gäller cykling skulle med fördel kunna stärkas genom att tydliggöra cykeln som ett regionalt färdmedelsalternativ. Landstinget välkomnar därför ett resonemang kring behovet av kombinationsresor mellan cykel/kollektivtrafik för att minska den totala restiden och kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik i form av bra cykelförbindelser och cykelparkeringar vid hållplatsen/stationen.

Platsen där dagens bussdepå ligger kategoriseras i planen som ett område för blandstad med tyngdpunkt på småindustri och verksamheter. För landstinget framstår denna kategorisering som att den inte möjliggör en framtida depå, men vill försäkra sig om att så också är fallet. En depå genererar störningar genom trafik till och från depån, samt genom verksamhet på själva depån, varför planeringen av verksamheter och framförallt eventuella bostäder intill behöver ta hänsyn till detta. Här ser landstinget fram emot

samverkan med kommunen. Landstinget har i dagsläget inga planer på någon flytt av depån.

Buller och störningar från busstrafiken bör tas med i den vidare planeringen då detta ofta utgör en målkonflikt i ambitioner att bygga tätt.

Stomnätet

Landstinget ser väldigt positivt på att kommunen pekar ut stomnätsplanen och stomnätet som strukturbildande samt att den även finns illustrerad i planen. Ambitionen att prioritera kollektivtrafiken framför bilen är god. Kommunen pekar vidare ut en gatuhierarki som landstinget finner intressant. Vidare planering bör utgå från landstingets planeringsriktlinjer RiPLAN samt riktlinjer för planering av infrastruktur för buss, RiBuss. Här bör kommunen ha ett nära samarbete med landstingets trafikförvaltning i fortsatt planarbete.

Landstinget bedriver idag kollektivtrafik i huvudsak på de gator som i stadsutvecklingsplanen pekas ut som huvudgatunät. I stomnätsplanen anges Nynäsvägen/Vendelsövägen som stråket för stomlinje J. Delar av Vendelsövägen bör särskilt övervägas att omdefinieras i gatuhierarkin, då denna är uttridad i stomnätsplanen och trafikerats med buss idag

Framtida stomlinje

Kommunen bereder genom planen utrymme för stombuss som kan utvecklas till spårväg. I planen beskrivs den också som en förlängning av Spårväg syd som idag planeras gå från Kungens Kurva till Skärholmen och Älvsjö och som ingår i den nu pågående Sverigeförhandlingen. En förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg till Handen ingår för närvarande inte i landstingets planer.

I planen pekas två möjliga stomlinjesträckningar ut – via Brandbergen C eller via Nynäsvägen till Gudöbroleden. I Stomnätsplanen är dragningen via Nynäsvägen till Gudöbroleden den utpekade dragningen, men stomnätsplanen är en övergripande behovsanalys vars linjer avses närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudier där alternativa dragningar och trafikeringssupplägg tydliggörs. Stråket förbi Haninge för stomlinje J avses studeras. Landstinget anser därför att det i planen i första hand bör hållas utrymme för en dragning i enlighet med stomnätsplanen. Även den alternativa dragningen bör redovisas i planen. I stomnätsplanen pekas dragningen för stomlinje J ut via Vendelsövägen, vilket behöver närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudie.

Övrigt

Landstinget deltar i utvecklingen av den regionala stadskärnan i genomförandet av detaljplan för Haningeterrassen för en ny modern bussterminal som ska byggas in och integreras i en stadsmässig kvartersstruktur. Även landstingets beslut att lokalisera en närakut i Handens närsjukhus bidrar till att stärka Haninge som regional stadskärna.

Synpunkter på stadsutvecklingsplan Haninge regionala stadskärna (från trafikförvaltningen och det regionala cykelkansliet)

Allmänt

Haninge kommuns stadsutvecklingsplan för Haninge regionala stadskärna sträcker sig till 2050 och syftar dock till att tydliggöra kommunens ambitioner för staden och fungera som verktyg för processen som ska leda fram till detta. Det utgör inte ett juridiskt bindande dokument men fördjupar och konkretiserar översiktsplanens intentioner och inriktningen från utvecklingsprogrammet för den regionala kärnan från 2011. Området för stadsutvecklingsplanen avgränsas till Handen, Vega och Brandbergens centrala delar.

Planen är strukturerad så att övergripande dokument såsom ÖP och RUFSS fungerar som utgångspunkt, en formulerad vision som konkretiseras genom tre bärande idéer (*tät och blandad, sammankopplad och nära samt grön och livfull*) och som slutligen konkretiseras genom ett antal delstrategier.

Planen medger utrymme för 17 000 nya bostäder till 2030, men det klargörs samtidigt att detta är beroende av konjunkturen etc. Detta innebär en fördubbling av befolkningen till 2030 och man tar höjd för ytterligare en fördubbling till 60 000 invånare till 2050.

Övergripande

Trafikförvaltningen tycker att det är ett bra och ambitiöst dokument som till målsättningar och idéer stämmer väl överens med förvaltningens planering. Visionen att bygga en tät och funktionsblandad stad nära kollektivtrafiken, där denna ges utrymme och prioriteras tillsammans med gång och cykel går hand i hand med såväl RUFSS intentioner som trafikförvaltningens målsättningar och riktlinjer. Den regionala stadskärnan sätts också i sitt sammanhang på ett bra och tydligt sätt, bl.a. genom kartbilden på sid 6.

Kollektivtrafik och cykel idag och i framtiden

Kollektivtrafiken i Haninge regionala stadskärna består idag och i framtiden av pendeltåget som erbjuder snabba resor in till centrala Stockholm, såväl som ut mot Nynäshamn, samt busstrafik som dels matar till stationen från kommunens olika delar, dels busslinjer på tvären mot såväl Huddinge som mot Tyresö/Nacka.

Trafikförvaltningens *planeringsramverk för pendeltägs- och regionalstågstrafiken (TN-2015-0017)*, beslutades i trafiknämnden 29/11 2016, och pekar ut Handen/Haninge C som en s.k. snabbpendeltägsstation, liksom övriga regionala stadskärnor.

I trafikförvaltningens stornätsplan (TN 1211-0263), antaget i trafiknämnden 11/2 2014 pekas stomlinje J ut som framtida stomlinje mellan Tyresö och Täby/Arninge via Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Delar av denna linje finns idag genom linje 840 mellan Nacka Strand och Haninge. Stornätsplanen är trafikslagsneutral, men pekar ut ett antal linjer som kan vara föremål för framtida spårvägsinvesteringar. Stomlinje J är inte en av dem.

För att bedriva en attraktiv kollektivtrafik, med låg miljöpåverkan, behövs också möjlighet till uppställning/underhåll m.m. av fordon i nära anslutning till busstrafikens utsättningspunkt, i detta fall centrala Haninge. Detta har trafikförvaltningen i dag för busstrafiken i området, genom Handendepån, belägen inom det avgränsade området för stadsutvecklingsplanen. Detta är ett mycket bra läge ur trafiksynpunkt. Det finns idag inga planer på någon flytt av depån, men frågan har utretts och avfärdats tidigare på grund av bristande finansiering och intresse.

Synpunkter på planen

Trafikförvaltningen bedömer att två av de bärande idéerna i planen är särskilt relevanta för kollektivtrafiken, cykeltrafiken och dess förutsättningar, nämligen "tätt och blandad" samt "sammankopplad och nära".

Tätt och blandad

Trafikförvaltningen instämmer i principerna om att förtätning bör ske närmast kollektivtrafiken och framförallt pendeltågets stationer. Trafikförvaltningen tycker också att det är positivt att kommunen pekar ut en än starkare tyngdpunkt runt just Handens station, då denna i trafikförvaltningens planering utgör kärnans kärna, bl.a. genom att den är en prioriterad snabbpendeltägsstation och det är hit flertalet av busslinjerna ansluter.

Det är positivt att planen lyfter fram tät och blandad bebyggelse som ett sätt att möjliggöra för ökad tillgänglighet, genom korta avstånd och resor med gång och cykel. Cykeln lyfts även fram som ett viktigt inslag för en attraktiv stadsmiljö och levande stad. Det är positivt att trafikslagen ges en tydlig prioriteringsordning där gående och cyklisterna prioriteras högst. Prioritetsordningen görs också extra tydlig genom att man uttrycker att "ytorn

måste tas i anspråk för kollektivtrafik, cykel och fotgängare, vilket gör att bilar måste avstå från ytor”, sida 32.

Platsen där dagens bussdepå ligger kategoriseras som ett område för *blandstad med tyngdpunkt småindustri och verksamheter*. För trafikförvaltningen framstår denna kategorisering som att den inte *omöjliggör* en framtida depå, men vill försäkra sig om att så också är fallet. En depå genererar störningar genom trafik till och från depån, samt genom verksamhet på själva depån, varför planeringen av verksamheter och framförallt eventuella bostäder intill behöver ta hänsyn till detta.

Överlag bör buller och störningar från busstrafiken tas med i den vidare planeringen då detta ofta utgör en målkonflikt i ambitioner om att bygga tätt.

Planen anger vidare inom stadsbyggnadsprinciperna att man avser prioritera förtätning inom 1200 meter från pendeltågsstationerna. Detta gångavstånd stämmer med RUF2010, men inte med trafikförvaltningens planeringsriktlinjer (RiPLAN) som anger max 1000 meters gångavstånd från stornät som tillräckligt attraktivt för att man ska välja att gå. Det är olyckligt att rekommendationerna skiljer sig åt, men oavsett bör man överväga, och som Haninge också tycks göra genom att peka ut än högre förtätning invid pendeltågsstationen, att förtäta närmre stationen.

Sammankopplad och nära

I detta avsnitt lyfter kommunen att i en tätare stad med fler invånare bedöms antalet resor inom och till/från att öka, vilket innebär att fler ytor behöver tas i anspråk för kollektivtrafik, cykel och fotgängare, vilket *kan* innebära att bilen tvingas avstå ytor till förmån för de mer kapacitetsstarka färdmedlen. Kommunen pekar också ut stornätsplanen och stornätet som strukturbildande. Den finns också illustrerad i planen, något trafikförvaltningen ser väldigt positivt på.

Ambitionen om att prioritera kollektivtrafiken framför bilen är god, men trafikförvaltningen vill flagga för att det är när det kommer till detaljerna som konflikter ofta uppstår. Exempelvis riskerar ambitionen *Från väg till gata - vi vill omforma breda gator till mer intima gaturum med mer innehåll och plats för människor* lätt att hamna i konflikt med ambitionen *Kollektivtrafik - vi vill förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik så att fler reser på ett hållbart sätt*.

I skrift står tydligt att kommunen avser prioritera de mer kapacitetsstarka trafikslagen, men i de sektioner som finns uppritade syns inte denna ambition avseende kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen efterlyser en sådan illustration för att synliggöra för alla parter vad en sådan prioritering faktiskt innebär. Överlag bör

vidare planering utgå från trafikförvaltningens riktlinjer för planering av infrastruktur för buss, RiBuss.

Kommunen pekar vidare ut en gatuhierarki där huvudgatunätet avses beredas med utrymme för kollektivtrafiken, medan stads- och lokalgatorna inte anpassas särskilt för buss- och kollektivtrafik. Förutom att hierarkin i sak är intressant bör färgskalan övervägas att ändras för att öka tydligheten.

Trafikförvaltningen bedriver idag kollektivtrafik i huvudsak på de gator som pekas ut som huvudgatunät. I stomnätsplanen anges Nynäsvägen/Vendelsövägen som stråket för stomlinje J. Överlag bör säkerställas att det *går* att köra kollektivtrafik även längs stadsgatorna även om det inte *särskilt anpassade för kollektivtrafik* genom att använda de måttkedjor som går att finna i ovan nämnda RiBuss. Delar av Vendelsövägen bör särskilt övervägas att omdefinieras i gatuhierarkin, då denna är utritad i stomnätsplanen och trafikeras med buss idag.

Det är positivt att cykeln lyfts fram så som det gör, dock saknas ett regionalt perspektiv vad gäller cykling. Cykeln beskrivs som ett lokalt färdmedel som är viktigt för att binda samman lokala målpunkter. I dokumentet nämns visserligen de regionala cykelstråk som går genom Haninge, men man har fel namn på Västerhaningestråket som i planen kallas för Nynässtråket. Överlag kan planen tydliggöra cykeln som ett regionalt färdmedelsalternativ. Planen borde också ha ett tydligare resonemang kring behovet av kombinationsresor mellan cykel/kollektivtrafik. Med cykeln som en del av resekedjan finns möjlighet att minska restiden för den "första och sista" kilometern som ofta utgör en stor del av den totala restiden. Då krävs goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik i form av bra cykelförbindelser och cykelparkeringar vid hållplatsen/stationen.

Framtida stomlinje

Kommunen bereder genom planen utrymme för stombuss som kan utvecklas till spårväg. Man beskriver den också som en förlängning av Spårväg syd som idag planeras gå från Kungens Kurva till Skärholmen, Älvsjö och som ingår i den nu pågående Sverigeförhandlingen. Någon förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg till Handen ingår inte i trafikförvaltningens planer.

Trafikförvaltningen ser mycket positivt på att särskilt bereda plats för stomlinjen och dess funktioner (såsom vändmöjligheter, hållplatslägen etc). Att planera för buss som sedan kan konverteras till spårväg, ger god framkomlighet även för en busslösning som ju är det som ligger i trafikförvaltningens planer i dagsläget.

I planen pekas två möjliga sträckningar ut – via Brandbergen C eller via Nynäsvägen till Gudöbroleden. I Stomnätsplanen är dragningen via Nynäsvägen till

Gudöbroleden den utpekade dragningen, men stornätsplanen är en övergripande behovsanalys vars linjer avses närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudier där alternativa dragningar och trafikeringsupplägg tydliggörs. Stråket förbi Haninge för stomlinje J avses studeras men tidpunkten för detta är ännu ej satt.

Trafikförvaltningen anser därför att man bör hålla utrymmet för en dragning i enlighet med stornätsplanen öppen primärt, men man bör inte omöjliggöra den alternativa dragningen i detta läge. I stornätsplanen pekas dragningen för stomlinje J ut via Vendelsövägen, denna dragning behöver närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudie.

Haninge kommun
Kommunstyrelseförvaltningen
136 81 Haninge

Yttrande över Haninge stad stadsutvecklingsplan - samrådsversion, Haninge kommun

Inledning

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

Ärendet har beretts i samråd med landstingets trafikförvaltning som inte avger eget yttrande. Landstingets granskning av samrådsförslaget har skett med utgångspunkt från Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010.

Synpunkter

Nämnden ser mycket positivt på att Haninge kommun tar fram en stadsutvecklingsplan som är en fördjupad översiktsplan för den regionala stadskärnan, vilken kommer att utgöra underlag för efterföljande planering och därmed genomförande av den regionala stadskärnan. Haninge stadsutvecklingsplan är lättläst och genomarbetad. Den utgår från RUF 2010 och landstingets arbete med de regionala stadskärnorna. Det är mycket positivt att kommunen har en hög ambition vad gäller utvecklingen av den regionala stadskärnan.

Det är positivt att den regionala stadskärnan utvecklas med ny, tät stadsbebyggelse och att förtätning sker kring Handens station, Vega och Brandbergen samt längs med de viktigaste huvudgatorna för att skapa en sammanhängande och trygg stad. Det är vidare positivt att kommunen vill utveckla en tät, gång och cykelvänlig, kollektivtrafikförsörd blandstad med bra tillgänglighet både inom och till den centrala regionkärnan och till övriga regionala stadskärnor, vilket överensstämmer både med intentionerna i RUF 2010 och i landstingets trafikförvaltnings målsättningar och riktlinjer. Landstinget vill understryka att det är viktigt

att minska barriärer och skapa bra kopplingar och öka tillgängligheten till Brandbergen och Jordbro såsom redovisas i planen. Det är även mycket positivt att planen innehåller stadsbyggnadsprinciper för att utveckla grönstrukturen och gröna urbana rum.

Landstinget kan konstatera att Haninge tar ett ansvar för bostadsbyggandet i regionen. Det är en hög ambition vad gäller befolkningökning och bostadsbyggande inom den regionala stadskärnan till år 2030 respektive 2050.

Landstinget instämmer i stadsbyggnadsprinciperna om att förtätning bör ske närmast kollektivtrafiken och framför allt pendeltågets stationer. En av principerna i planen anger att utbyggnad och förtätning ska prioriteras inom 1200 meter från pendeltågsstationerna. Detta gångavstånd överensstämmer med RUFSS 2010, men inte med trafikförvaltningens planeringsriktlinjer (RiPLAN) som anger max 1000 meters gångavstånd från stamnät som tillräckligt attraktivt för att man ska välja att gå. Landstinget tycker också att det är positivt att kommunen pekar ut en än starkare tyngdpunkt runt just Handens station, då denna i regionplaneringen utgör kärnans kärna, bl.a. genom att den är en prioriterad snabbpendeltågstation och att det är hit flertalet busslinjer ansluter.

Av stadsutvecklingsplanen framgår att kommunen vill ta ansvar och vara ett nav i den sydöstra delen av länet med regionala funktioner. Landstinget ser positivt på kommunens intentioner att genom stadsutvecklingsplanen har ambitionen att skapa förutsättningar genom att bygga en tät, urban miljö i vissa centrala områden för att attrahera kunskapsintensiva branscher. Landstinget anser vidare att det är bra att kommunen ser att etableringar med högre kunskapsinnehåll och med ett regionalt upptagningsområde behöver tillkomma. Landstinget saknar dock avsnitt om högre utbildning och dess lokalisering i den regionala stadskärnan. För att attrahera kunskapsintensiva företag är det viktigt att det finns kompetent arbetskraft i närheten och inte enbart att det ska finnas bra kommunikationer till och från t.ex. Flemingsberg eller den centrala regionkärnan.

Det är positivt att cykeln lyfts fram i planen, dock saknas ett regionalt perspektiv vad gäller cykling. Cykeln beskrivs som ett lokalt färdmedel som är viktigt för att binda samman lokala målpunkter. I dokumentet nämns visserligen de regionala cykelstråk som går genom Haninge, men det är fel namn på Västerhaningestråket som i planen kallas för Nynässtråket. Överlag kan planen tydliggöra cykeln som ett regionalt

färdmedelsalternativ. Planen borde också ha ett tydligare resonemang kring behovet av kombinationsresor mellan cykel/kollektivtrafik. Med cykeln som en del av resekedjan finns möjlighet att minska restiden för den "första och sista" kilometern som ofta utgör en stor del av den totala restiden. Då krävs goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik i form av bra cykelförbindelser och cykelparkeringar vid hållplatsen/stationen.

För att bedriva en attraktiv kollektivtrafik, med låg miljöpåverkan, behövs också möjlighet till uppställning/underhåll m.m. av fordon i nära anslutning till busstrafikens utsättningspunkt, i detta fall centrala Haninge. Detta finns i dag genom dagens bussdepå. Platsen där dagens bussdepå ligger kategoriseras i planen som ett område för blandstad med tyngdpunkt på småindustri och verksamheter. För landstinget framstår denna kategorisering som att den inte omöjliggör en framtida depå, men vill försäkra sig om att så också är fallet. En depå genererar störningar genom trafik till och från depån, samt genom verksamhet på själva depån, varför planeringen av verksamheter och framförallt eventuella bostäder intill behöver ta hänsyn till detta. Det finns i dagsläget inga planer på någon flytt av depån.

Buller och störningar från busstrafiken bör tas med i den vidare planeringen då detta ofta utgör en målkonflikt i ambitioner att bygga tätt.

Stomnätet-Utrymme för kollektivtrafiken

Landstinget ser väldigt positivt på att kommunen pekar ut stomnätsplanen och stomnätet som strukturbildande samt att den även finns illustrerad i planen. Ambitionen att prioritera kollektivtrafiken framför bilen är god. Kommunen pekar vidare ut en gatuhierarki där huvudgatunätet avses beredas med utrymme för kollektivtrafiken, medan stads- och lokalgatorna inte anpassas särskilt för buss- och kollektivtrafik. Landstinget finner denna hierarki intressant. Överlag bör vidare planering utgå från Landstingets riktlinjer för planering av infrastruktur för buss, RiBuss. Här bör kommunen ha ett nära samarbete med Landstingets trafikförvaltning i det fortsatta planarbetet. **Ambitionen om att prioritera kollektivtrafiken framför bilen är god, men trafikförvaltningen vill flagga för att det är när det kommer till detaljerna som konflikter ofta uppstår. Därför är det viktigt att i illustrationer som medföljer planen synliggöra hur en sådan prioritering kan komma att se ut.**

Landstinget bedriver idag kollektivtrafik i huvudsak på de gator som i stadsutvecklingsplanen pekas ut som huvudgatunät. I stomnätsplanen anges Nynäsvägen/Vendelsövägen som stråket för stomlinje J. Delar av Vendelsövägen bör särskilt övervägas att omdefinieras i gatuhierarkin, då

denna är utritad i stomnätsplanen och trafikeras med buss idag. Även här bör kommunen ha ett nära samarbete med landstingets trafikförvaltning.

Framtida stomlinje

Kommunen bereder genom planen utrymme för stombuss som kan utvecklas till spårväg. I planen beskrivs den också som en förlängning av Spårväg syd som idag planeras gå från Kungens Kurva till Skärholmen och Älvsjö och som ingår i den nu pågående Sverigeförhandlingen. Någon förlängning av Spårväg Syd från Flemingsberg till Handen ingår inte i landstingets planer.

I planen pekas två möjliga stomlinjesträckningar ut – via Brandbergen C eller via Nynäsvägen till Gudöbroleden. I Stomnätsplanen är dragningen via Nynäsvägen till Gudöbroleden den utpekade dragningen, men stomnätsplanen är en övergripande behovsanalys vars linjer avses närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudier där alternativa dragningar och trafikeringsupplägg tydliggörs. Stråket förbi Haninge för stomlinje J avses studeras. Landstinget anser därför att det i planen i första hand bör hållas utrymme för en dragnings i enlighet med stomnätsplanen. Även den alternativa dragningen bör redovisas i planen. I stomnätsplanen pekas dragningen för stomlinje J ut via Vendelsövägen, vilket behöver närmare studeras i kommande åtgärdsvalsstudie.