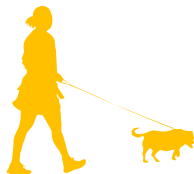
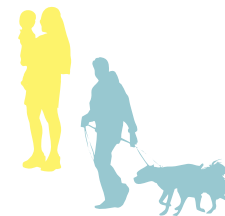


# TRAFIKPROGRAM

för detaljplan Handenterminalen, Haninge kommun

2024-05-16



AFRY

**Uppdrag:** Trafikprogram för Handenterminalen

**Beställare:** Astrid Fernström

**Uppdragsledare:** Mojgan Zareinejad

**Teknikansvarig:** Martin Nilsson

**Handläggare och illustratör:** Simon Brantberger,  
Golnaz Mirheidari

**Granskare:** Sanna Eveby



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	<b>INLEDNING.....4</b>		<b>PLANFÖRSLAG.....30</b>
	Bakgrund.....5		Gångstråk.....31
	Uppdragets syfte.....5		Cykelstråk .....37
	Avgränsning.....5		Kollektivtrafik.....38
	Planområde.....6		Angöring.....40
	Strategiska planeringsförutsättningar.....8		Biltrafik.....41
			Mobilitet.....42
<b>DEL 1</b>	<b>NULÄGE.....11</b>	<b>DEL 2</b>	
	Gångstråk.....12		
	Cykelstråk .....15		
	Cykelparkering.....19		
	Kollektivtrafik.....20		
	Biltrafik .....23		
	Garage, parkering och angöring för bil.....25		
	Mobilitet.....28		
	Sophämtning.....29		



# INLEDNING

I detta kapitel presenteras bakgrund, uppdragets syfte och avgränsning samt planområdet.



## Bakgrund

Detaljplanen syftar till att skapa en ny och mer välkomnande entré till Handen genom upprustning av befintligt verksamhetshus, nybyggnation av bostäder ovanpå och norr om befintliga byggnader.

Detaljplanen ska även utreda ny entré till stationen liksom en ny koppling till sjön Rudan väster om järnvägen.

## Trafikprogrammets avgränsning och syfte

Detta dokument är inte en utredning utan en beskrivning av nulägesituation och förslag för trafik inom detaljplaneområdet.

Trafikprogrammet är avgränsat till Handenterminalens detaljplaneområde.

Dokumentet sammanfattar information från ett platsbesök tillsammans med underlag från Haninge kommun.

# Planområde

**I Handen pågår en utveckling som syftar till att stadsdelen ska gå från förort till stad år 2050. Detaljplan Handenterminalen ligger centralt i Haninge kommuns stadskärna. Planens lokalisering medför att kommunikationer till övriga delar av kommunen ska beaktas och möjliggöras för alla trafikslag.**

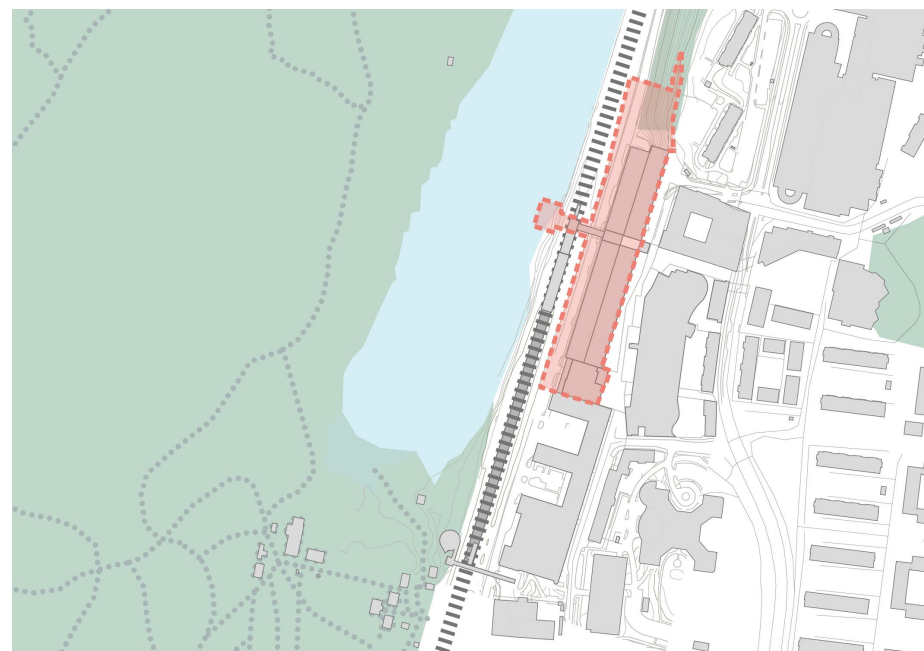
## Geografisk avgränsning

Planområdet avgränsas av byggnaden som ligger närmst järnvägen, komplettering av bostäder på befintligt byggnad. I söder avgränsas planområdet till befintlig kontorsbebyggelse (kallad Najaden) och i norr av ett skogsparti i slänt. I väster går planområdesgränsen i fastighetsgräns till järnvägen Nynäsbanan. Med ett undantag: den norra stationsbyggnaden till pendeltågsstationen, befintlig gångbro, ny planerad förlängning av gångbro över järnvägen och tillhörande ny trappa och ev. ny hiss ner till brygga i Rudan är också en del av det preliminära planområdet.

Planområdet har stora höjdskillnader och består idag av två större byggnadskroppar i suterräng från 1970-talet med var sin högre taknivå i öster och med lägre taknivå i väster. Dessa kallas Handenterminalen och ska stå kvar. Mellan byggnaderna ligger en smal fastighet där passage med bl.a. rulltrappor till pendeltågsstationen finns. Denna passage ska uppgraderas. I söder finns en trappa för allmänheten mellan Handenterminalen och Najaden, som ska uppgraderas och ett nytt garage planeras på samma plats. I norra delen finns ett smalare skogsparti som är början av en grön spridningskorridor som sträcker sig norrut. Här ska bostadshus möjliggöras. Handens stationväg ligger parallellt med järnvägen och över vägen finns en gångbro till stationsbyggnaden.

## Beroenden till omgivande trafiksystem inklusive pågående planering

Trafiksituationen behöver undersökas i ett större sammanhang än detaljplaneområdet för att förstå förutsättningarna för befintliga eller blivande vägar samt gång- och cykelbanor. I detta trafikprogram berörs därför omgivande trafiksystem som påverkar trafiken i planområdet.

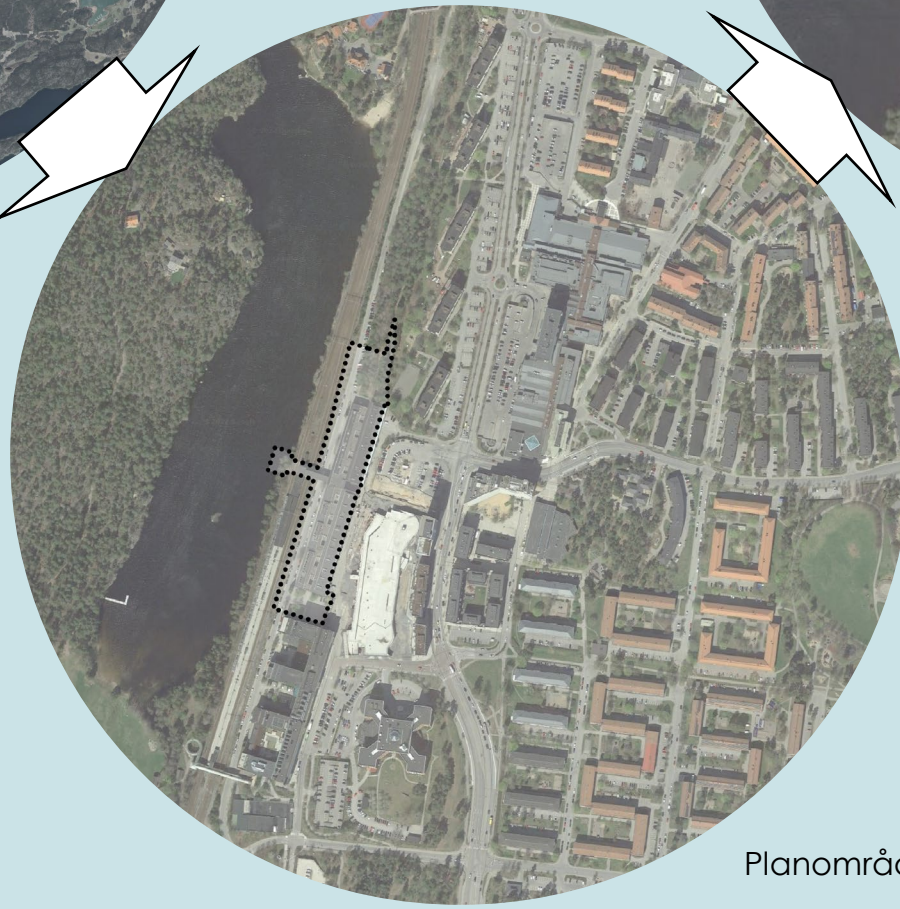




Planområdet i Haninge kommun,  
vit streckad linje är kommungräns



Planområde



Planområdet i Handenområdet

# Strategiska planeringsförutsättningar

## **Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050**

Antagen: 2016-11-07

Översiktsplanen är en långsiktig plan för utveckling av stadens mark. Planen lyfter strategier för hållbar förtätning och arbetssätt för att möta den ökande efterfrågan på bostäder, mark och lokaler för företag. Ny bebyggelse ska koncentreras till det befintliga tätortsbandet utmed pendeltågsspåret, speciellt i den regionala stadskärnan Haninge. Vega och Handen är områden där den absolut största utvecklingen kommer att ske.

## **Stadsutvecklingsplan – fördjupning av översiktsplanen**

Antagen: 2018-04-16

Stadsutvecklingsplanen är begränsad till Handen, Vega och Brandbergen och ämnar att utveckla den antagna översiktsplanen för dessa områden. Stadsutvecklingsplanen ska säkerställa att framtida förändring av stadens mark- och vattenanvändning leder staden mot långsiktig hållbar tillväxt och förverkligande av visionen. Bland annat ska planen skapa möjligheter för att till år 2050 låta stadsområdena växa samman med 17 000 nya bostäder.

## **Utvecklingsplan för den regionala stadskärnan Haninge**

Antagen: 2011-02-07

Utvecklingsplanen fastställer en vision och inriktningsmål för stadskärnan Haninge. Haninge centrum, Kulturhuset och Handenterminalen pekas ut som stadskärnans absoluta centrum där utveckling kommer att ske och där offentliga rum spelar stor roll. Visionen är att dessa regionala stadskärnor ska få mer storstadskaraktär med all den bebyggelse, utbud av nöjen, kommunikationer och service som präglar en levande stad.

## **Handlingsplan för utveckling av den regionala stadskärnan Haninge**

Antagen: 2011-11-07

För att arbeta vidare med utvecklingsplanen har det formulerats fram en handlingsplan. Syftet är att ange vilka frågor som bör vara mest prioriterade i det löpande arbetet. I handlingsplanen är förtätningen av Handen en fortsatt viktigt punkt.



# Strategiska planeringsförutsättningar

## Trafikstrategi för Haninge kommun

Antagen: 2018-05-28

Trafikstrategin syftar att möta de utmaningar som stark tillväxt och ökat behov av transporter medför. Strategin är ett övergripande styrdokument som ska ge långsiktig vägledning för att utveckla trafiksystemet. Trafiksäkerhet och tillgänglighet är de två grundstenarna i kommunens trafikarbete. För att uppnå målbilden har sex målområden pekats ut som är i behov av samverkan: **cykel, gång, kollektivtrafik, trafiksäkerhet, parkering** och **framkomlighet**.

## Trafiksäkerhetsprogram 2017

Antagen: 2017-11-22

Trafiksäkerhetsprogrammet ska stödja och förankra trafiksäkerhetsarbetet inom kommunen genom en åtgärdsplan (2017-2021) utifrån ett antal insatsområden och mål. Många av dessa åtgärder är nu genomförda och i behov av revidering. **Gång- och cykelsatsningar, säkra skolvägar** och **hastighetsefterlevnad** är några av programmets insatsområden. Programmet ämnar även att ge en nulägesbild av trafiksäkerhetsläget inom kommunen.

## Cykelplan 2018

Antagen: 2018-12-10

Cykelplanens syfte är att ange tydliga mål samt strukturera vilka åtgärder som krävs för att främja cykel som transportmedel. I cykelplanen finns en handlingsplan för de fem första åren och därav är många av dessa åtgärder nu genomförda och i behov av revidering. Utöver dessa åtgärder fastställs principer för utformning, belysning, drift och underhåll samt vägarbeten av cykelinfrastruktur.

## Klimat- och miljöpolitiskt program

Antagen: 2017-10-23

Ett övergripande styrdokument som ger en samlad bild av kommunens klimat- och miljöambitioner. Tillsammans med översiktsplanen ska programmet bidra till hållbar stadsutveckling genom att bland annat vägleda anställda och förtroendevalda i kommunen.

# Angränsande projekt

## Haningeterassen

Stadsutvecklingsprojekt

Haningetersassen är en modern stadsdel med upp mot 700 lägenheter, vårdlokaler samt plats för handel och service. Inom projektet ingår och Stationsgången som är färdigställd och har skapat ett öppet gångstråk mellan pendeltågsstationen och Poseidons torg. Fokus för projektet har varit att skapa en plats som är attraktiv för fotgängare att vistas och passera mellan viktiga målpunkter i Haninge centrum.

## Specialistcentrum

Utveckling av verksamheter

I norra delen av Haningeterassen planeras Specialistcentrum med vårdmottagningar och hälsoinriktade verksamheter. Exploateringsgraden bedöms bli hög där fokus ligger på vård. Specialistcentrum innehåller olika typer av klinker där fokus ligger på dagvård men även heldygnsvård förekommer. Verksamheten bedöms komma att alstrat en del trafik och tunga och stora fordon till och från Specialistcentrumet. Dessa kommer i första hand att belasta Haningeterassen och Nynäsvägen.

## Poseidons torg

Stadsutvecklingsprojekt

Haninge kommun arbetar med att utveckla Poseidons torg till en aktiv mötesplats som attraherar besökare året runt. Torget ska domineras av lek, torghandel, event, kultur och mötesplats för kommunens invånare och besökare. Inriktningen är att skapa en tydligare siktlinje mellan pendeltågets och Kulturhusets entré för att göra det enklare att hitta till torget.





Del 1

# NULÄGE

I detta kapitel presenteras förutsättningar för gångtrafik, cykeltrafik, cykelparkering, kollektivtrafik, biltrafik, bilparkering, sophämtning och räddningstjänst i dagsläget.



# Gångstråk

Genom planområdet går idag ett gångstråk utmed Handens stationväg, mellan järnvägen och Handenterminalen. Stråket nås via Marinens väg, Örnens väg eller via en gång- och cykelbana som ansluter i Handens stationsvägs norra ände. Det finns också 2 trappor och en hiss inom planområdet som leder ner till Handens stationväg från Rudsjöterassen och söder om Handenterminalen.

Handens stationsvägs gångstråk ligger utmed vägens östra sida och är bitvis smalt och med varierande kvalitet på beläggningen. Bitvis går gångbanan genom pelargångar med pelare som stöttar upp Handenterminalens byggnad. På stora delar av sträckan saknas tillräcklig belysning vilket bidrar till otrygghet och minskar sträckningens nyttjande grad.

I höjd med stationsplattformens norra ände finns en entré med en trappa och en hiss infälld i befintlig kontorsbyggnad som leder över en gång bro till stationen och upp mot Haningeterrassen. Gångbron används idag enbart för att ta sig till och från pendeltåget. Från Handens stationväg strax söder om gångbron finns en ingång med trappor och hiss upp till gångbron och trapporna vidare upp mot Rudsjöterassen.

På östra sidan av Handenterminalen, utanför planområdet mynnar pendeltågsresenärerna ut på ett litet torg vid vilken även Handens bussterminal ligger. Från torget leder en gågata till Poseidons torg, köpcentrumet Haninge centrum och kulturhuset via en passage under Nynäsvägen. Det här är Handens centralaste del och ett av Handens viktigaste stråk.

Inom planområdet är målpunkterna arbetsplatser och verksamheter i Handenterminalens byggnad.

Utanför planområdet finns målpunkter som genererar gångtrafik genom planområdet. De främsta är:

- Kommunhuset
- Rudans friluftsområde
- Haninge centrum
- Haninge kulturhus
- Haninge sjukhus och andra vårdrelaterade verksamheter
- Skolor
- Idrottsplats

Trappa och hiss till stationen från Handens stationsväg Bild: AFRY



Lastområde inom planområdet. Bild: AFRY



Pelargång längs gatan. Bild: AFRY



Gångbana som slutar utan tydlig koppling. Handens stationväg – Södra änden. Bild: AFRY



Trappor inom planområdet. Bild: AFRY



Öster om planområdet. Bild: AFRY



# Gångstråk

## Strategiska planeringsförutsättningar

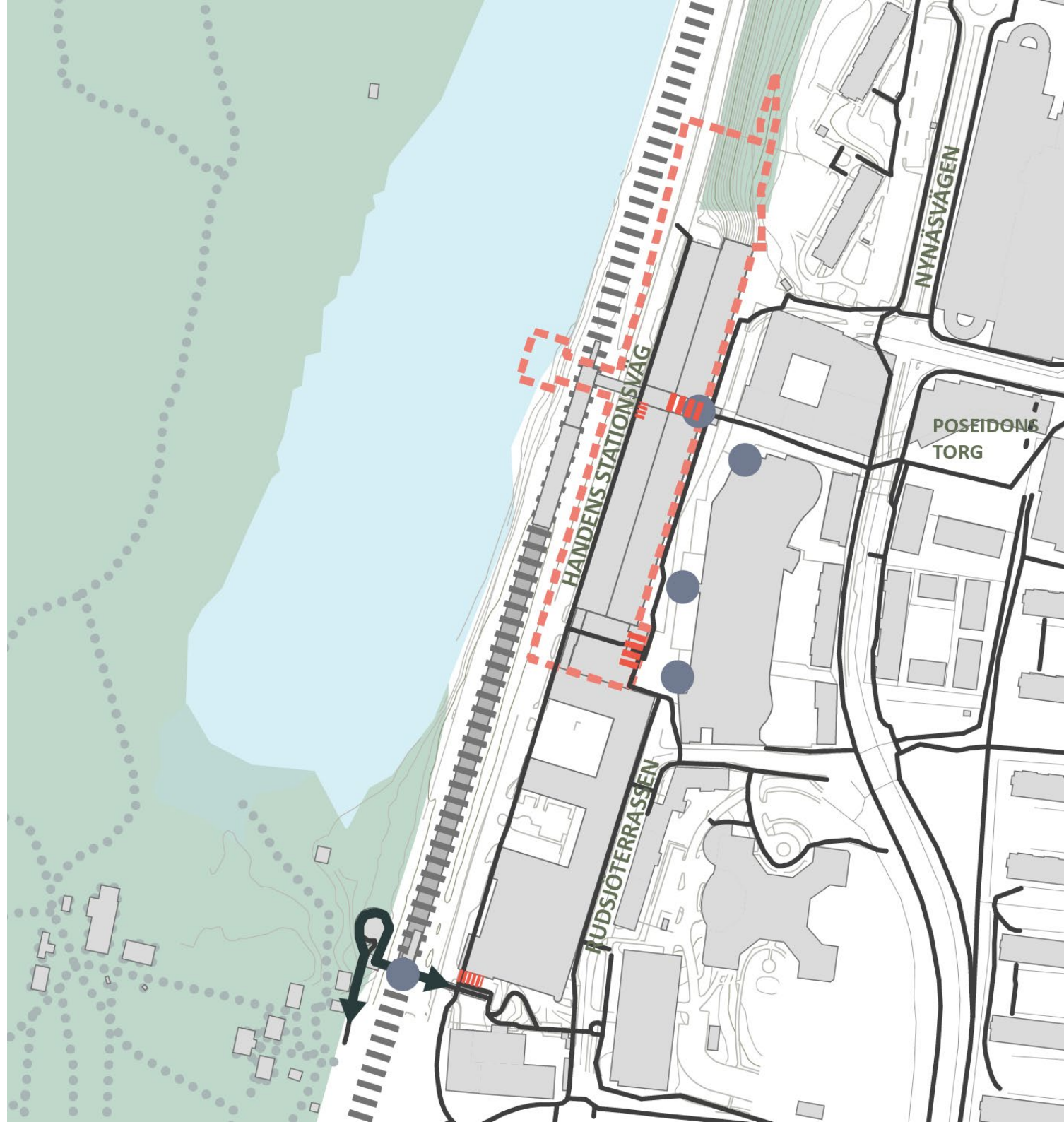
Liv, rörelse och levande gator identifieras som en viktig del i att främja gång som ett hållbart alternativ. I stadsutvecklingsplanen föreslås att Rudsjöterrassen utvecklas till ett stadstorg med puls. Kommunhuset bjuder in medborgarna till nya lokaler med mötesplatser och service. En publik förplats med vistelseytor och grönska skapar en dynamisk och inbjudande miljö.

Handens stationväg ska också ge goda förutsättningar för liv och rörelse genom att utveckla vägen med karaktären av en stadsgata. Bland annat ska detta möjliggöra ambitionen är att vända en av stadens entréer mot Rudans naturreservat.



# Gångstråk

- Gångstråk
- ↔ Gångbro
- Entréer till pendeltåg/  
bussterminal
- ||||| Trappa
- ..... Grusväg (gång)
- ||||| Järnväg
- ⬡ Planområdet



# Cykelstråk

## Nuläge

Inom planområdet sker cykeltrafiken i dagsläget i blandtrafik tillsammans med bilar på Handens stationväg. Delar av vägen är smal och det medför större risk för cyklister. Strax norr om planområdet övergår vägen till en gemensam gång- och cykelbana.

På grund av nivåskillnaden upp till Haningeterrassen saknas öst-västliga kopplingar för cykeltrafik. De cykelkopplingar som finns mellan planområdets östra och västra del går cirka 300 meter norr respektive söder om planområdet. Via dess kopplingar nås också det regionala cykelvägnätet längs med Nynäsvägen. Cykelstråket är centralt placerat i kommunens stadskärna med naturlig koppling till ett större antal målpunkter såsom Haninge centrum, kommunhuset, port 73, m.m. Boende och verksamma i området kommer därmed ha en mycket god tillgänglighet till ett attraktivt och prioriterat cykelstråk.

Cyklister som kommer till Handen med tåg behöver ta två hissar för att komma ut från stationen och upp till Haningeterrassen. Det krävs viss muskelstyrka och teknik för att kunna ta med cykel i hissarna.

Regionalt  
cykelstråk längs  
med Nynäsvägen.  
Bild: AFRY



Öster om planområdet.  
Bild: AFRY



Cykel i blandtrafik-  
Handens stationväg.  
Bild: AFRY



Cykel i blandtrafik-  
Handens stationväg. Bild: AFRY

# Cykelstråk

## Strategiska planeringsförutsättningar

Cykelplanen 2018 identifierar Handens stationsväg som en saknad cykellänk (avser separerad cykelbana) då cykling sker i blandtrafik.

Stadsutvecklingsplanen pekar ut Handens stationsväg som en del av kommunens framtida kommunala cykelstråk.

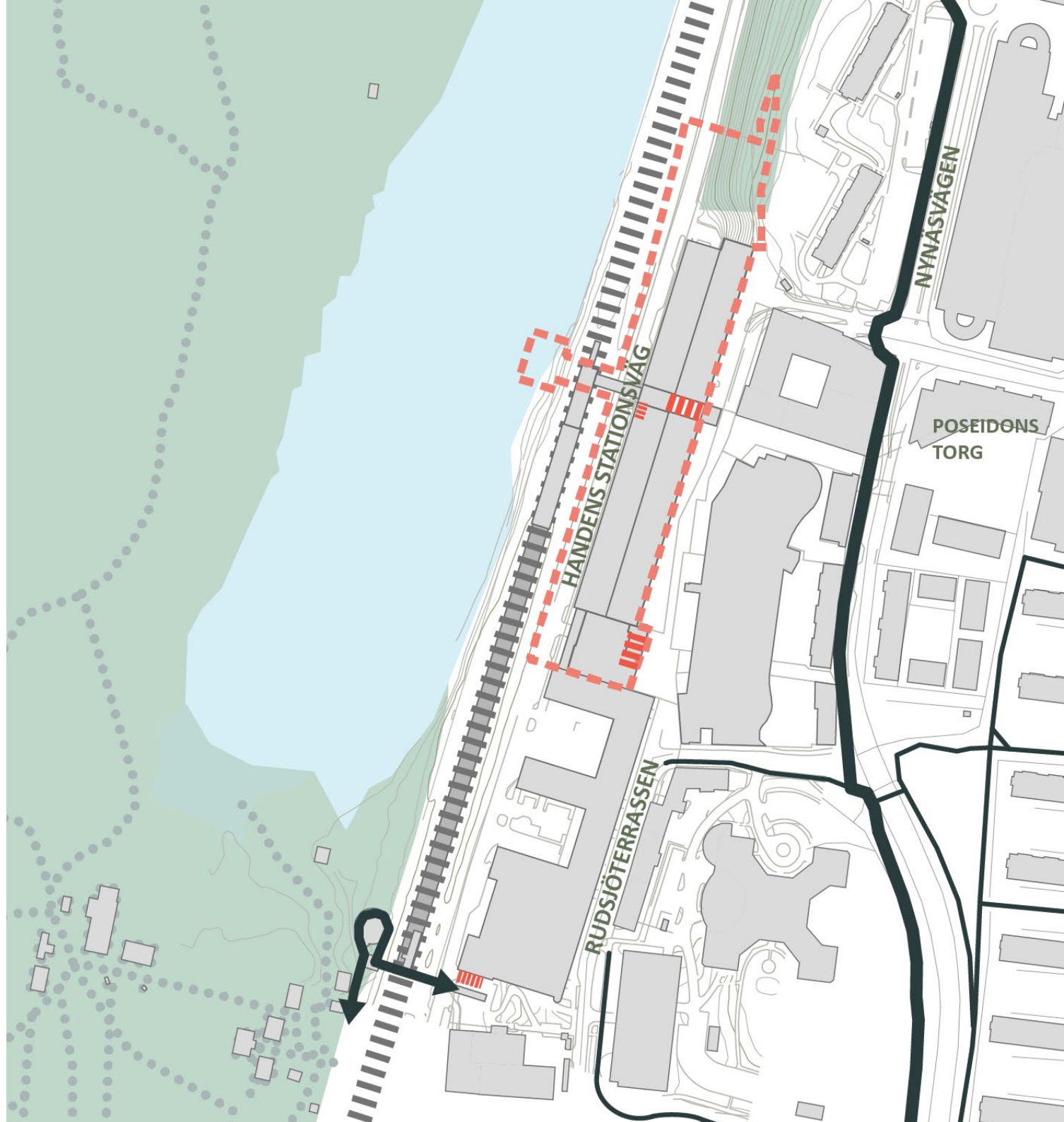




# Cykelinfrastruktur







## Befintlig

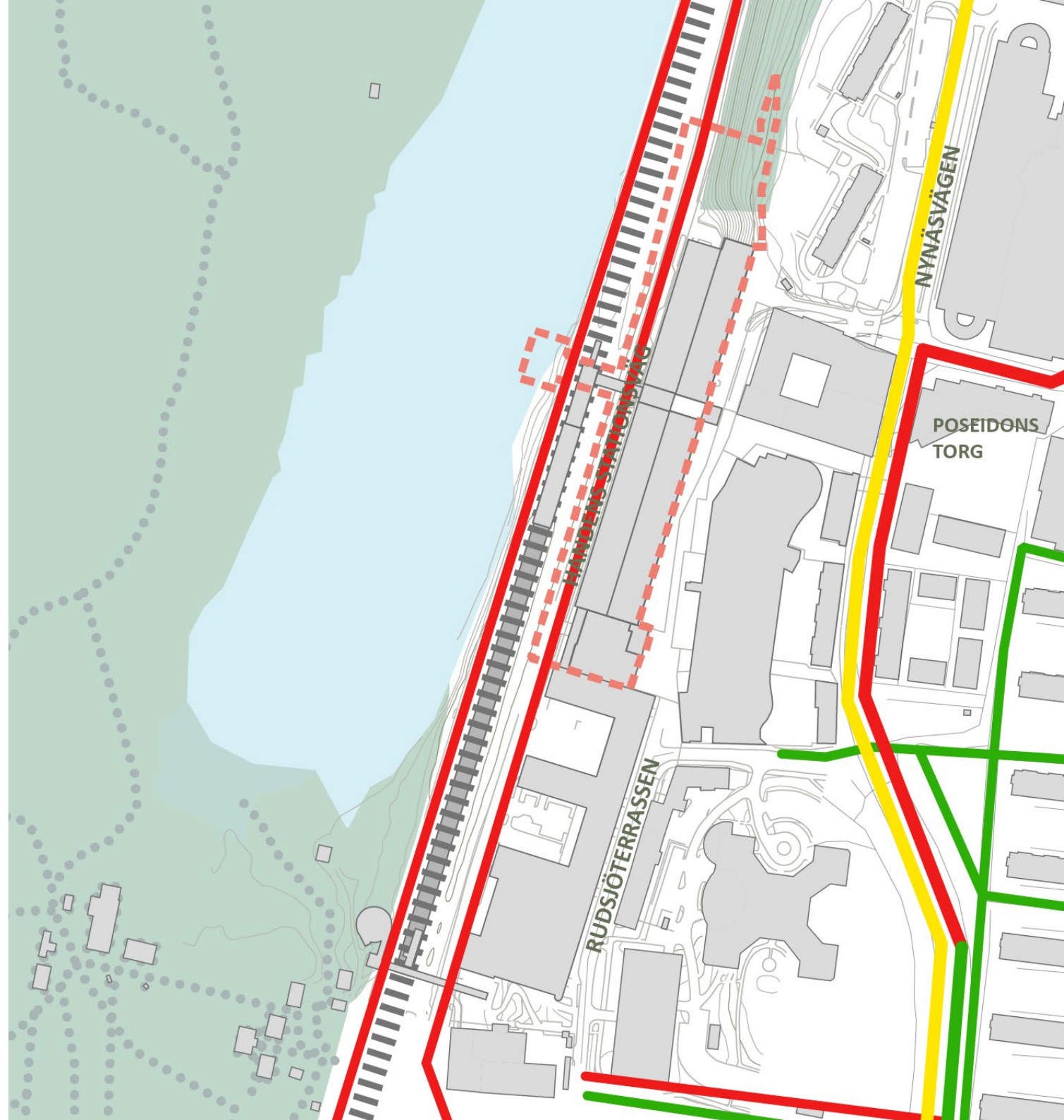
- Regionalt cykelstråk
- Cykelbana
- Gång- och cykelbro
- Trappa/Hiss
- Grusväg (gång)
- Järnväg
- Planområdet



# Cykelvägnät bristanalys

## Länkar i cykelvägnät

-  Befintligt cykelnät i enlighet med cykelplan
-  Utpekad regionalt cykelstråk med delvis regional standard
-  Cykelbana saknas och behöver tillskapas för att stämma med cykelplan
-  Grusväg (gång)
-  Järnväg
-  Planområdet





# Cykelparkering

Största delen av planområdets behov av cykelparkering löses idag utanför planområdet, exempelvis finns ett större antal cykelparkeringsplatser med i anslutning till ett bilparkeringsgarage vid södra delen av Handens stationväg (söder om planområdet).

Haninge kommun tillhandahåller en cykelpump i anslutning till planområdet i södra änden, den kan användas av allmänheten.

Det finns enbart allmänna cykelparkeringar i anslutning till Handenterminalen, inga öronmärkta cykelparkeringsplatser kopplat till verksamheter i planområdet.

## Strategiska planeringsförutsättningar

Stadsutvecklingsplanen och cykelplanen anger att cykelparkering ska finnas i direkt anslutning till alla viktigt månpunkter 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.

Cykelpump söder om planområdet. Bild: AFRY



Cykelparkering söder om planområdet. Bild: AFRY



Cykelparkering- Handens stationsväg. Bild: AFRY



Cykelparkering- Handens stationsväg. Bild: AFRY

# Kollektivtrafik

Handenterminalen har mycket goda kommunikationer med kollektivtrafik. Planområdet ligger mellan station Handen och bussterminalen Handenterminalen.

Tågstationen trafikeras med pendeltåg mot Västerhaninge och Nynäshamn söderut och mot Märsta och Bålsta, via Stockholms city, norrut. Stationen hade cirka 8 300 påstigande och 8 200 avstigande per vintervardag år 2019 (Fakta om SL och Regionen, 2019). De siffrorna har sänkts under pandemin till 5 800 påstigande och 5 900 avstigande per vintervardag år 2020 (Fakta om SL och länet 2020).

Entré till pendeltåget sker via Handenterminalens byggnad i höjd med tågplattformens norra ände. Stationsmiljön är sliten och i stort behov av förnyelse. Plattformen nås via biljetthall och en gångbro samt lyftpaket med rulltrappa, trappa och hiss. Biljetthallen nås i sin tur via en entré utmed Handenterminalens östra fasad, via trappor och lyftpaket med rulltrappor och hiss. Det finns även en mindre entré med trappor och hiss från Handens stationväg.

Handenterminalens bussterminal är nybyggd och en viktig del av bytespunkten tillsammans med tågen. Den är ett nav för busstrafiken inom Haninge kommun. Bussterminalen är dimensionerad för drygt 300 personer att röra sig. Terminalen har åtta avgångsgater och terminalens kapacitet omfattar 8 bussar, 4 uppställda bussar för reglering eller paus och en avstigningsyta för 2 bussar. Därtill finns hållplatslägen ut med Nynäsvägen och Eskilsvägen. Från Handen går bussar mot bl a: Brandbergen, Tyresö strand, Albyberg, Farsta centrum, Vega station, Vikingaskolan, Vega (Vardövägen)/Länna handelsplats, Gullmarsplan, Tungelsta, Jordbro station, Jordbro företagspark, Dalarö, Nacka strand, Sågen, Svartbäcken, Skärholmen samt nattbuss till Stockholm C.



Entré till pendeltågsstation.  
Bild: AFRY



Resenärsmiljö mellan spärmlinje och entré till pendeltåg. Bild: AFRY



Entré till Handens bussterminal.  
Bild: forum.omnibuss.se



Dörrar och spärmlinje mot pendeltåg. Bild AFRY

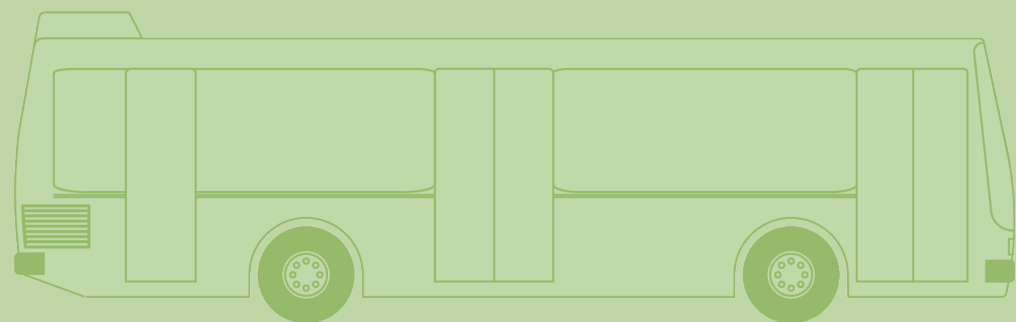


# Kollektivtrafik

## Strategiska planeringsförutsättningar

Det pågår en rad större kollektivtrafikprojekt i regionen såsom Stomnätsplan för Stockholms län och 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.

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. När stadskärnan växer behöver lämplig linjedragning för kapacitetstark 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

- Entréer till pendeltåg/  
bussterminal
- Bussterminal
- Busshållplats
- ||||| Järnväg
- ⋮ Planområdet



# Biltrafik

Genom planområdets västra del i nord-sydlig riktning går Handens stationväg, parallellt med järnvägen från södra delen av Rudansjön och bort mot en vändplan i norra änden av sjön. Handens stationsvägs karaktär är mer av en baksida. Hastighetsbegränsningen längs med vägen är i dagsläget 30 km/h men bilarna kör med högre hastighet, särskilt i södra änden.

Lastbilar trafikerar på Handens stationväg för godstransporter till befintliga verksamheter inom området.

Öster om planområdet finns bussterminalen med anslutande gata som är reglerad gågata. Här förekommer t.ex. leveranser och sophämtning.

Handens stationväg är en säckgata utan möjlighet till genomfart. Stora delar av genomfartstrafiken i Haninge kommun går på väg 73 som går mellan Stockholm och Nynäshamn och går förbi Handen, Jordbro och Västerhaninge i Haninge kommun.

## Strategiska planeringsförutsättningar

Stadsutvecklingsplanen vill öka tillgängligheten för bilar och transporter genom att öppna Handens stationväg för genomfartstrafik. Planen är då att Nynäsvägen kan avlastas som redan idag är hårt trafikerad vid vissa tider. Genom att ge vägen karaktären av en stadsgata skapas också förutsättningar för mer liv och rörelse. Ambitionen är att vända en av stadens entréer mot Rudans naturreservat.



Handens stationsväg söder om planområdet. Bild: AFRY



Handens stationsväg söder om planområdet. Bild: AFRY

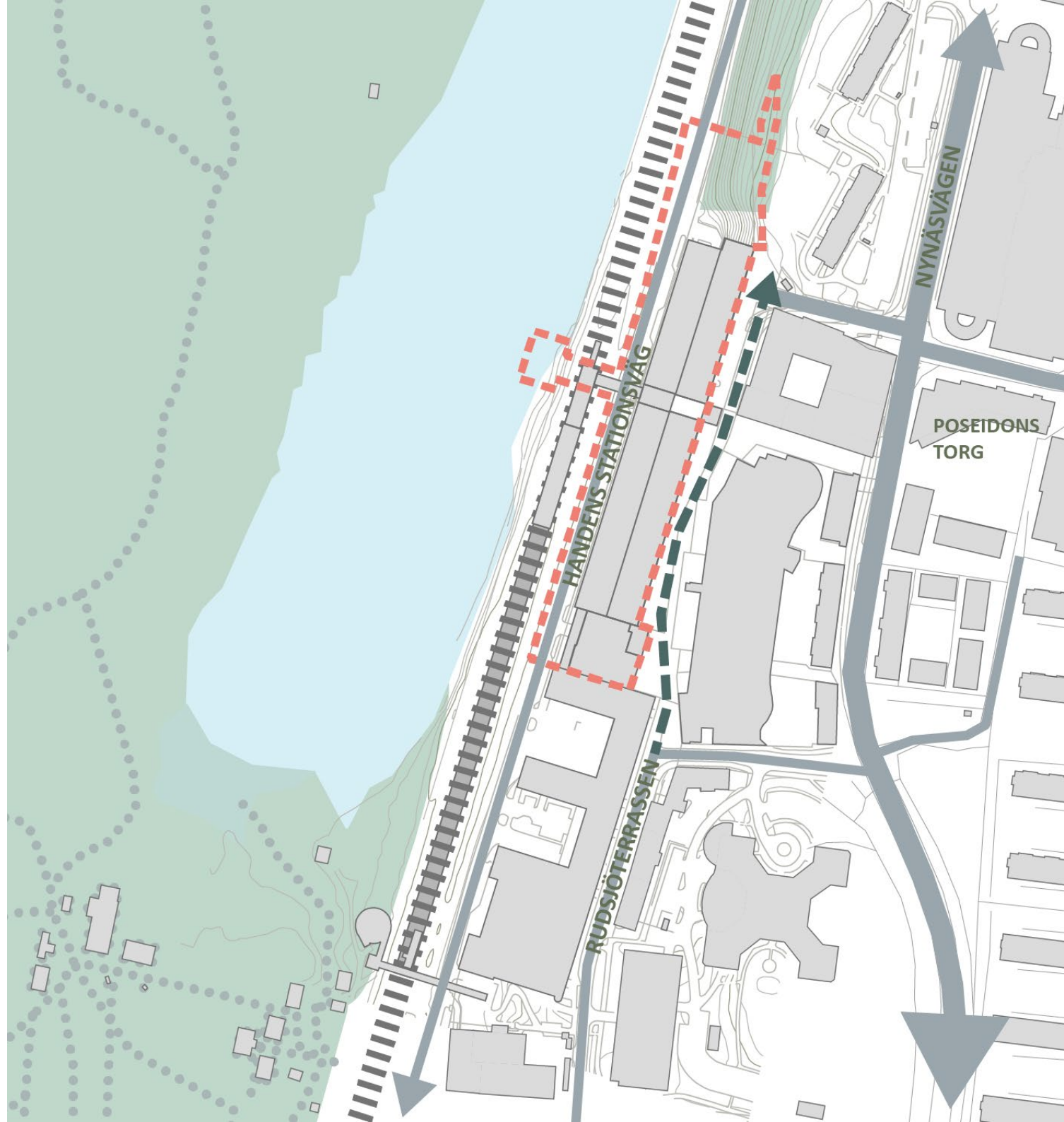


Handens stationsväg. Bild: AFRY



# Biltrafik

- Bilväg/körbana
- Gågata enkelriktad i nordlig riktning
- ||||| Järnväg
- ⋯⋯⋯ Planområdet



## Garage, parkering och angöring för bil

Bilparkering finns i ett stort utbud i Haninge kommun och i Handen. Det finns ett flertal parkeringshus och markparkeringsytor i närheten av planområdet.

Inom planområdet finns möjlighet att parkera bil längs med Handens stationväg. Totalt finns cirka 85 bilparkeringsplatser på kommunal mark i planområdet.

För behov av bilparkering kopplat till verksamheter i Handenterminalens byggnad finns 28 parkeringar i lastfaret under byggnaden, 4 parkeringar på kommunens mark (regleras med arrende) samt 5 platser som hyrs av kommunen i separat parkeringsgarage.

Det saknas uppgifter om hur många av parkeringsplatserna i närområdet som används för infartsparkering respektive andra målpunkter i området.

Byggnaden Handenterminalen angörs dels via Handens stationsväg och dels via gågatan öster om byggnaden.



Parkeringsgarage i närhet till planområdet. Bild: AFRY



Parkeringsgarage i närhet till planområdet. Bild: AFRY



Parkeringsplatser längs med Handens stationväg. Bild: AFRY

# Garage, parkering och angöring för bil

## Strategiska planeringsförutsättningar






Mål och strategier kring parkering tas upp i kommunens parkeringsstrategi från 2018. Bland annat framförs en målsättning om att bilparkeringsavgifter ska införas och bilparkeringar på allmän platsmark ska tidsregleras. Detta ska tillgängliggöra målpunkter för fler besökare samt öka möjligheten för samnyttjande – något som kommunen eftersträvar.

Parkeringsstrategin fastställer även en parkeringsnorm i form av ett grundtal per verksamhetstyp som varierar i kommunens fyra olika zoner. Grundtalet är flexibelt och justeras utifrån plats- och projektspecifika förutsättningar.





# Garage, parkering och angöring för bil

-  Gatuparkering
-  Markparkering på kvartersmark (allmän tillgång)
-  Parkeringshus/garage  
Norra: 750 p-platser  
Södra: 400 p-platser (25% infartsparkering)
-  Järnväg
-  Planområdet



# Mobilitet

Gång- och cykelanslutningarna till och från planområdet behöver förbättras till och från befintliga gång- och cykelstråk som till exempel regionala cykelstråket utmed Nynäsvägen. Kollektivtrafiken till och från Handenterminalen är mycket bra. En god närhet och tillgänglighet till tågstation och bussterminal hjälper boende och verksamma att nå viktiga målpunkter i Stockholm inom kort tid utan att behöva använda privat bil.

I program Västra Handen pågår ett arbete med att se över förutsättningarna för parkering och mobilitet. Programområdet är det mest centrala i Haninge kommun och möjligheterna för att skapa hållbara resmönster kopplat till gång och cykel är mycket goda.

## Strategiska planeringsförutsättningar

Kommunens stadsutvecklingsplan fastställer att bättre tillgänglighet skapas genom att prioritera gång-, cykel och kollektivtrafik framför biltrafik. Detta görs genom att bland annat reglera parkeringsutbudet genom parkeringsavgifter på kommunala gator samt införande av mobilitetstjänster.



# Sophämtning

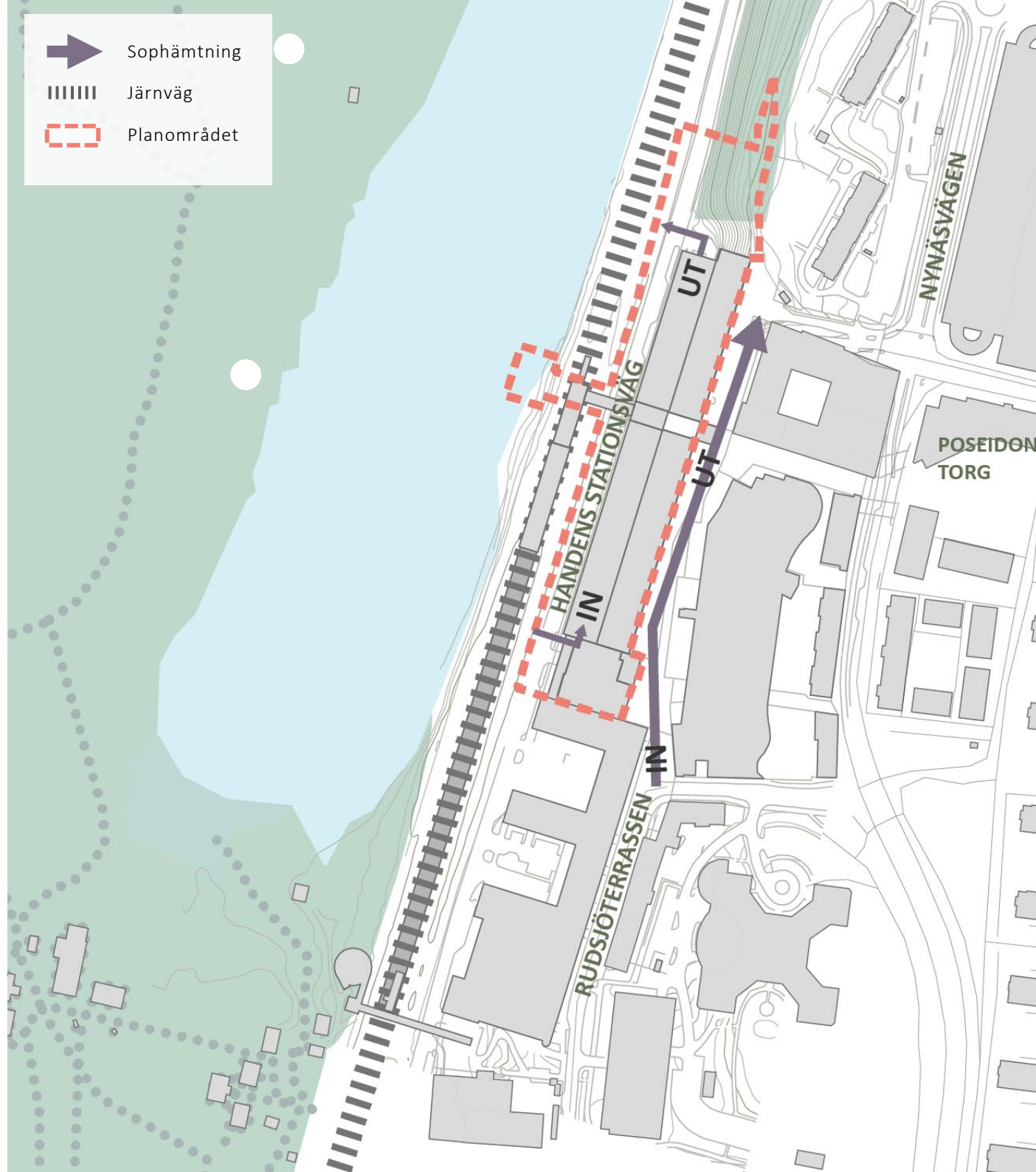
Sophämtning inom planområdet sker idag dels via Handens stationsväg och dels via stråket mellan Handenterminalen och Haningeterassens bussterminal.

Via Handens stationsväg kör sopbilarna in i Handenterminalens södra ände, genom byggnadens nedre plan och ut i dess norra ände. De hämtar sopor i 3 stora soprum och ett litet.

Vid stråket mellan Handenterminalen och bussterminalen kör sopbilarna in söder ifrån och sedan ut i norra delarna av området. Här hamnar sopbilarna i konflikt med gående vilket inte är optimalt för utförande entreprenör och inte heller bra ur trafiksäkerhetssynpunkt.

## Strategiska planeringsförutsättningar

Haninge kommun avser att ändra reglering för stråket mellan Handenterminalen och bussterminalen till gångfartsområde, samt att tillåta genomfart för sopbilar norrut.





Del 2

# PLANFÖRSLAG

I del 2 går trafikprogrammet igenom vilka konsekvenser det blir för de olika trafikslagen i och med planens genomförande.



# Gångstråk

**I och med planförslaget kommer kopplingar för fotgängare att förstärkas vilket bedöms öka attraktiviteten i stadsrummet. Pendeltågsstationen kommer att få en förstärkt entré och planförslaget möjliggör att stationsområdet får en mer välkomnande entré till Västra Handen och Rudans friluftsområde.**

Det primära syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av stationsmiljön och området kring stationen i Västra Handen. En attraktiv stadsmiljö som knyter ihop Västra Haden med Rudan och omkringliggande målpunkter bedöms gynna de hållbara transporterna såsom cykel och gångtrafik.

Främst skapar detaljplanen möjlighet att förbättra kopplingen mellan Haninge centrum och Rudans friluftsområde i och med en ny koppling över järnvägen. Detta bedöms överbrygga delar av den barriär som idag består av Nynäsbanans dubbelspår och pendeltågsstationen.

Planförslaget möjliggör också fler och attraktivare kopplingar mellan Haningeterassen och Handens stationväg;

- Attraktiv och tydlig koppling mellan Tritons plats och Handens stationväg, en öppen torgyta med vy över Rudan samt trappkoppling med hiss till Handens stationväg.
- Ny koppling norr om befintlig stationsentré mellan Haningeterassen och Handens stationväg.
- Utveckling och upprustning av Handens stationväg till en stadsgata med angöring, och gångstråk.
- Koppling norr om planerat punkthus ner mot Handens stationväg.
- Upprustning av befintlig trappa mellan gångbron och Handens stationväg.

Utsikt över Rudansjön från nytt torg vid Tritons plats med trappkoppling och hiss

Upprustning av trappa och hiss med glaspartier mellan stationsmiljön och Handens stationväg

Koppling norr mot Handens stationväg

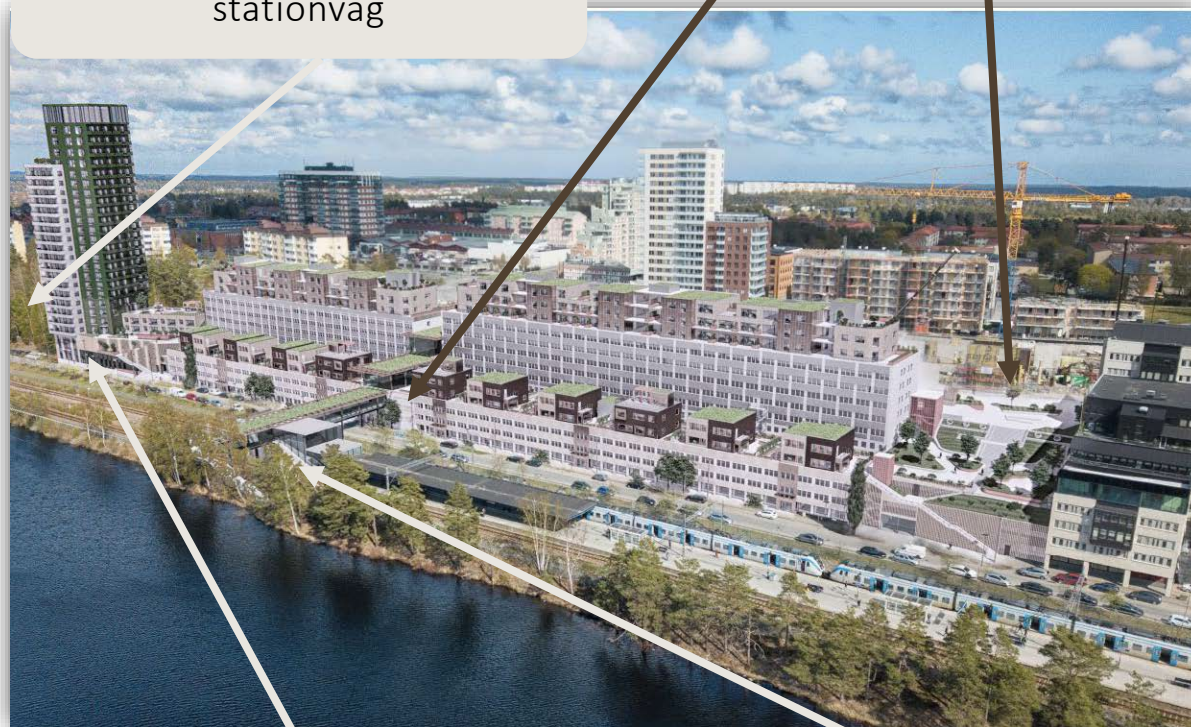


Illustration över Handenterrassen med övre Rudansjön i förgrunden.

Ny trappkoppling mellan Haningeterassen och Handens stationväg

Ny koppling till mot Rudans friluftsområde



# Gångstråk

**I och med planförslaget kommer kopplingar för fotgängare att förstärkas bedöms öka attraktiviteten i stadsrummet. Stationsområdet kommer att få välkomnande entré både till Haninge centrum, Rudan och kollektivtrafike**

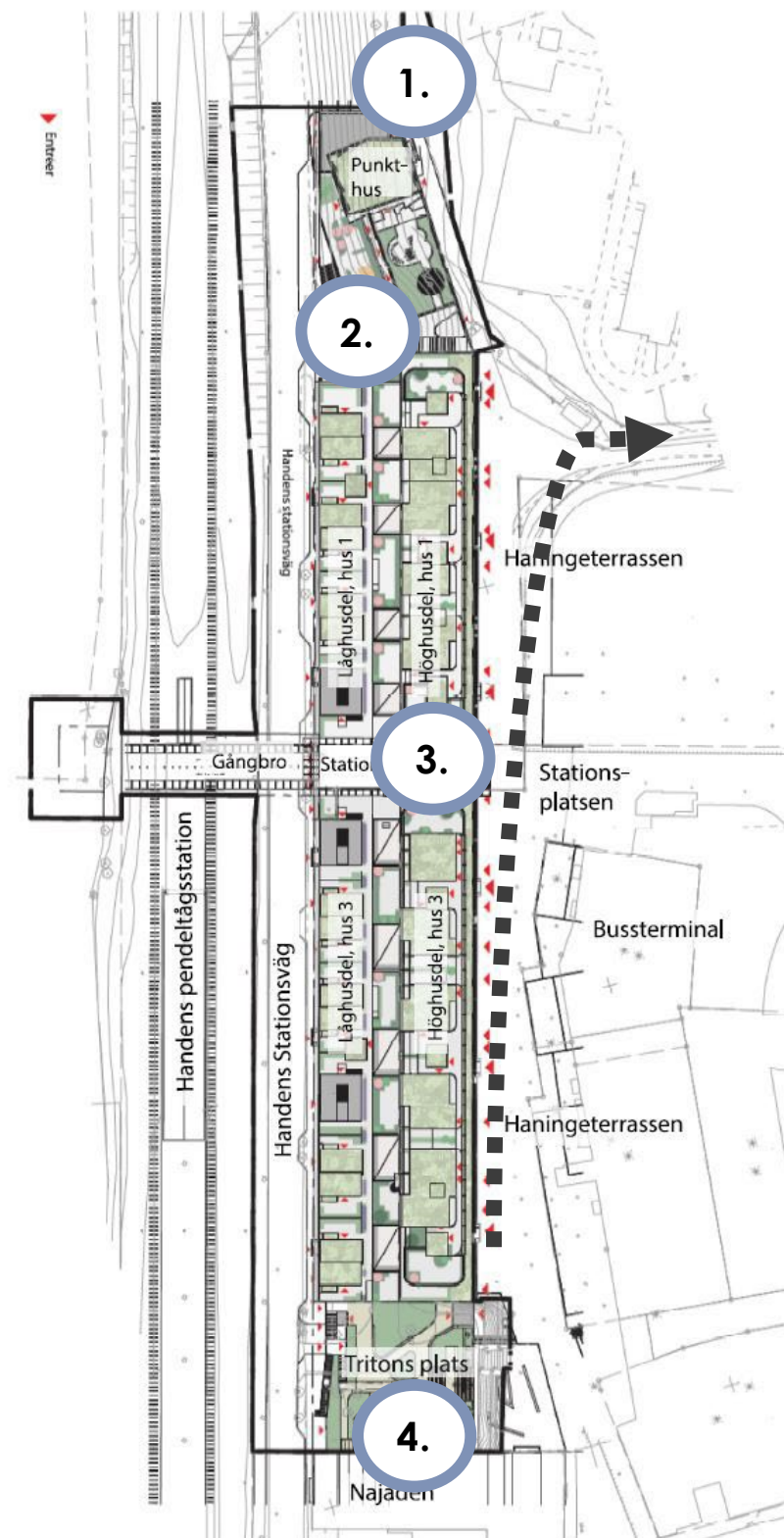
Haningerterrassen är en plats som är reglerad som en gågata och ligger mellan Handenterminalen och exempelvis bussterminalen samt koppling mot Poseidons torg. Gångfartsgatan är reglerad med en körritning i norr och målsättningen är att så lite motorfordonstrafik som möjligt ska trafikera Haningerterrassen.

Haningerterrassen ingår inte i planområdet men ingår i planens direkta influensområde. Samtliga kopplingar inom planområdet som planeras från Handens stationsväg ansluter mot Haningerterrassen eller i direkt anslutning mot Haningerterrassen. Från Haningerterrassen kommer det i och med planen finns fyra kopplingar som ska minska barriäreffekterna:

1. Gång- och cykelväg norr om punkthusen
2. Koppling vid punkthuset
3. Stationskoppling
4. Tritons plats

Kopplingarna 1 – 4 beskrivs närmre på följande sidor.

Handens stationsväg planeras att upprustas där befintlig sektion bibehålls. Stråket planeras att rustas upp med nya ytskikt, trädplanteringar och förbättrad belysning.



# Gångstråk – Kopplingar

1.

## Gång- och cykelväg norr om punkthuset

Norr om punkthuset planeras en ny gång- och cykelväg som går genom befintlig terräng och ansluter cirka 270 meter längre norrut mot en befintlig gång och cykelväg. Därefter tar en trappa ner till Handens stationväg vid. Cyklister kommer därmed behöva ta sig västerut, upp mot Nynäsvägen för fortsatt färd.

Genom intrång i befintliga fastigheter kommer gång – och cykelvägen att ha en tillgänglig längslutning. Eftersom den avslutas med en trappa kommer sträckan mot Handens stationväg ej vara tillgänglig för cyklister eller personer med funktionsvariationer. Kopplingen mot Handens stationväg förbättras samt kopplingen mot stadsdelen Vega. Även tillgängligheten till befintligt naturområde kommer att bli bättre för invånare och besökare.

Beläggningen av gång- och cykelvägen är inte i detta skede fastställt. Genom skogen kan beläggningen antingen vara av stenmjöl eller asfalt och sträckan kommer att få belysning för den ska upplevas som trygg.



# Gångstråk – Kopplingar

2.

## Koppling vid punkthus

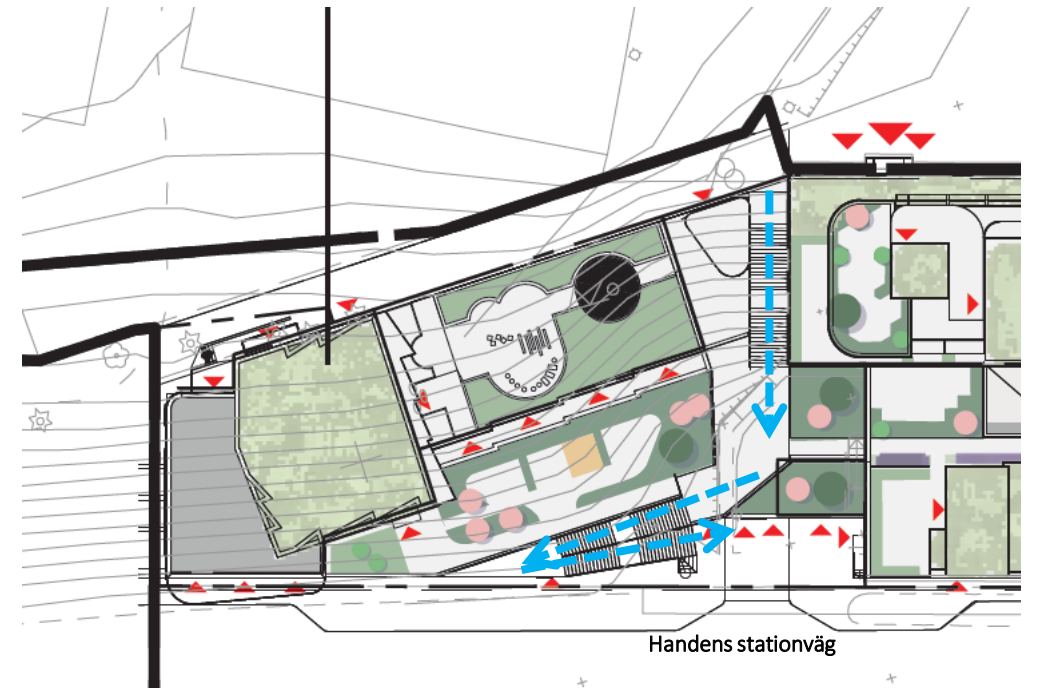
Mellan punkthuset och Handenterminalen planeras en trappkoppling mellan Haningeterassen och Handens stationsväg. Kopplingen kommer att bestå av trappor och kortare vilplan, därmed kommer den ej att vara tillgänglig för samtliga trafikanter.

Syftet med kopplingen är att binda ihop Handens stationsväg med Haningeterassen och minska den barriäreffekt som uppstår i och med nivåskillnaderna. Kopplingen planeras att vara kvartersmark men där tillgången för allmänheten kommer att regleras via ett avtals servitut mellan kommunen och fastighetsägaren.

På ena nivån kommer bostäderna ha entréer med bostadsgårdar. Utmaningen i gestaltningen är att platsen fortsatt ska vara tillgänglig samtidigt som den ska fungera som de boendes privata gårdar.



Illustration av kopplingen vid punkthuset ner mot Handens stationväg.





# Gångstråk – Kopplingar

3.

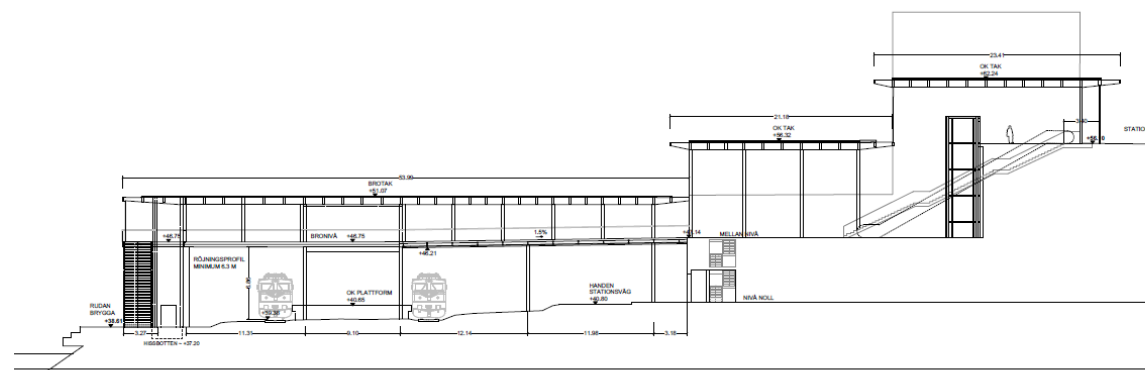
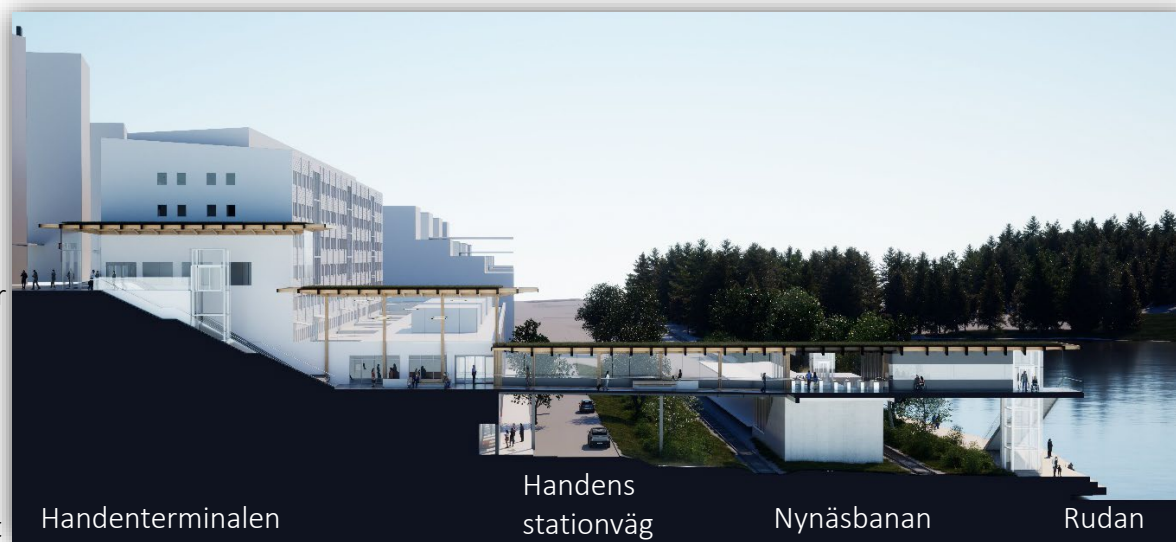
## Stationsentré och koppling till Rudans friluftsområde

Befintlig koppling mellan Haningeterassen och stationsentrén kommer att vara kvar. Stationsentrén kommer att få en ny mer välkomnande gestaltning. Kopplingen till Rudans friluftsområde förbättras i och med att gångbron förlängs över Nynäsbanan och avslutas med en koppling till Rudans friluftsområde.

Gångbron planeras att upprustas och bidra till ökad trygghet kopplade till pendeltågsstationen. Planförslaget ska utveckla stationsmiljön till att motsvara en regional stadskärna, ge stationsentrén en identitet och arkitektoniska kvalitéer. Tillgängligheten till stationen ska öka och förbättra flödet av människor till, från och genom stationsentrén samt stärka kopplingen mellan Poseidons torg och Rudans rekreationsvärden.

Gångbron och stationsentrén föreslås få en ljus och tilltalande arkitektur som ska utgöra en grund för att skapa en tilltalande och trygg miljö med glaspartier som möjliggör insyn och utblickar mot Rudans rekreationsområde. Glaspartierna kommer också öka orienterbarheten och gagna tryggheten. Planförslaget möjliggör rumsliga lösningar som skapar rymd och betonar topografin och omgivande landskap.

Entrén till pendeltågsstationen synliggörs med tydligare entréer, utgångarna ska bli mer välfungerande. Upprustning av trappan kommer att genomföras och glasas in. För att öka orienterbarheten ska alla entréer utformas med samma koncept.



Ovan t.h: Genomskärning över planområdets olika delar, sett mot söder.

Mitt t.h: Visionsbild över brokopplingen mellan pendeltåget och Handenterminalen.

Nedan t h.: Principskiss över stationskopplingens olika delar.

# Gångstråk – Kopplingar

4.

## Tritons plats

I planområdet södra del ligger Tritons plats. Platsen blir en öppen yta vilket kommer att medge fri vy över pendeltågsstationen och ut mot Rudans friluftsområde och övre Rudansjön.

Tritons plats utformas ovanpå planerat garage och kommer att vara kvartersmark. Allmänheten ska kunna passera och kommer att regleras med ett s.k "x-område". Ner mot Handens stationsväg kommer det att finnas trappor och samt två hiss som säkerställer tillgängligheten för samtliga trafikanter. Hissarna kommer även att ansluta mot planerade garage under torgytan. Exakt utformning och vilka funktioner som kommer att finnas utreds under planskedet.

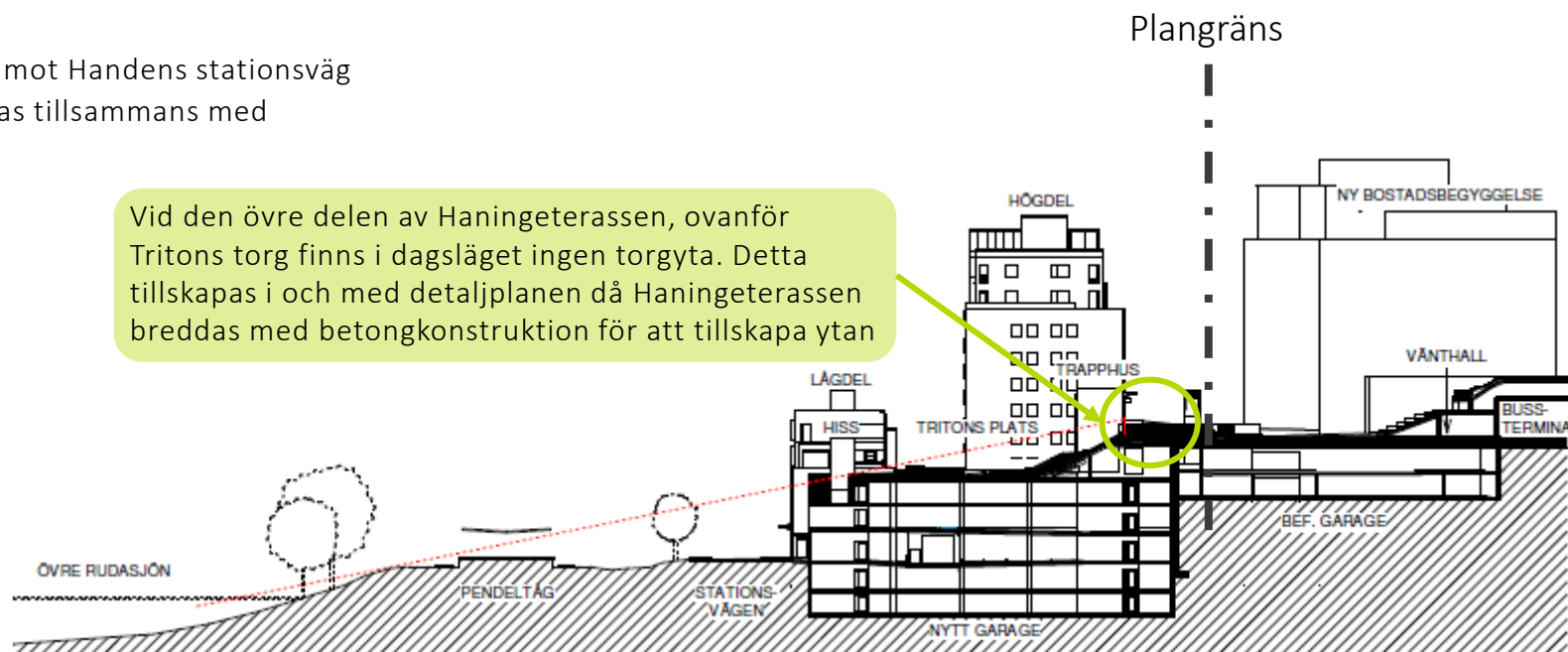
Fokus för platsen är trygghet, överbrygga barriärer och skapa fria siktlinjer mot Rudan från Haningetersassen och Tritons plats.

På mellanplanet halvvägs ner mot Handens stationsväg kommer gångvägar att planeras tillsammans med växtbäddar.



Illustration av vy från Tritons plats ut mot Rudans friluftsområde

Vid den övre delen av Haningeterassen, ovanför Tritons torg finns i dagsläget ingen torgyta. Detta tillskapas i och med detaljplanen då Haningeterassen breddas med betongkonstruktion för att tillskapa ytan





# Cykel

**Planområdet angränsar till flera utpekade cykelstråk, både regionala och huvudcykelstråk. Inom planområdet finns det endast utpekade lokala cykelstråk.**

Handens stationsväg är utpekad som ett lokalt stråk för cykeltrafik där cykeltrafik i dagsläget färdas i blandtrafik längs med sträckan.

I norra delen av planområdet planeras en ny gång- och cykelväg som går genom skogsslätten och ansluter till befintlig trappa cirka 270 meter norrut. Trappan kopplar ihop med Handens stationsväg. Cyklisterna kommer att behöva cykla västerut vid trappan, upp mot Nynäsvägen för att cykla vidare.

Handens stationsväg ansluter mot ett utpekad huvudcykelstråk och för att skapa ett heltäckande cykelvägnät utan saknade länkar bör det fortsättningsvis övervägas att koppla ihop dessa delar tillsammans med en cykelvänlig lösning.

Längs med Handens stationsväg planeras cykeltrafiken fortsatt att få cykla i blandtrafik.

I granskningskedet av detaljplanen för Handenterminalen kommer möjligheten till cykelparkering längs med Handens stationsväg att utredas. Haninge kommun har bedömt att det finns ett totalt behov av 400 parkeringsplatser för cykel när Västra Handen är fullt utbyggt. I dagsläget uppskattas behovet till mellan 60 – 100 stycken. Dessa behöver inrymmas i detaljplan för Haningeterassen och behöver byggas ut i etapper.

Väster om järnvägen finns ett utpekad lokalt stråk som enligt cykelplanen ska "beaktas vid planering".

Cykelparkering kommer att delas in utifrån funktion, t ex bostad/verksamhet/besökare och lokaliseras på följande platser:

- Högdal, ingång från Haningeterassen
- Under Tritons plats, ingång från Haningeterassen via hiss ner två våningar
- I lågdal, ingång från Handens stationsväg, två utrymmen; ett i norr, ett i söder
- I lågdal, ingång via parkeringsgaraget under Tritons plats alternativt via hiss, fem våningar ner från Haningeterassen

Exakt hur denna fördelning kommer att ske beslutas i ett senare skede.

**Högkvalitativa cykelparkeringar är nödvändiga då det är en förutsättning för projektets parkeringstal som tagits fram genom exploitörens mobilitetsutredning.**



Visionsvy över planområdet i genomsnitt sett från norr mot söder.

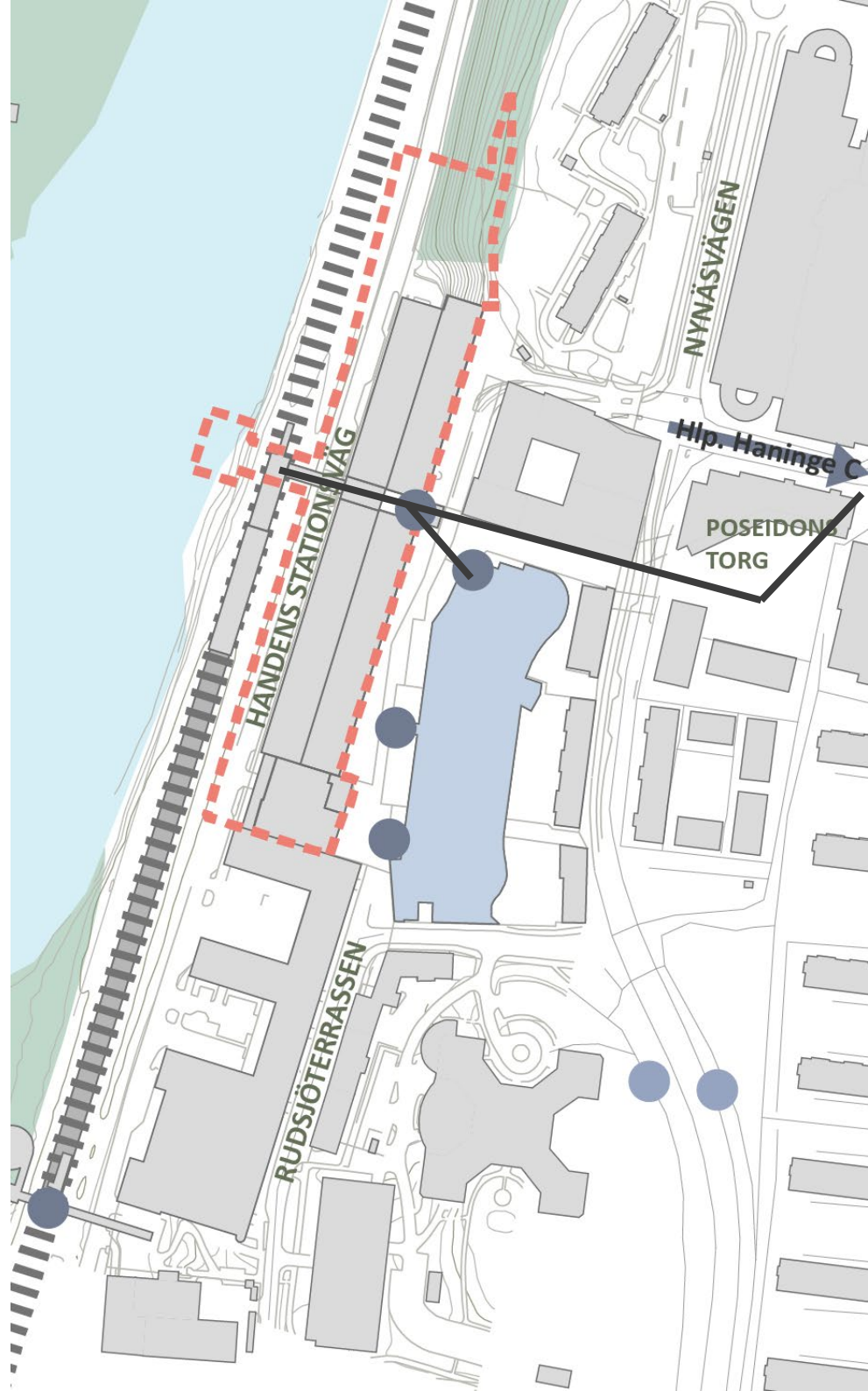
# Kollektivtrafik

**Inom detaljplanen ingår kopplingen från Haninges centrala stråk till pendeltågsentrén, bussterminalen samt viktiga målpunkter inom och i direkt anslutning till planområdet.**

De stora resenärsflödena mellan kollektivtrafiken går mellan pendeltågsstationen, bussterminalen samt Poseidons torg. Kopplingen mellan pendeltågsstationen och busstrafiken är god och bytet kan ske förhållandevis snabbt. Avståndet mellan pendeltågens plattform och bussterminalen endast cirka 150 meter, dock med stora höjdskillnader. Planförslaget kommer att minska upplevelsen av höjdskillnaden och där resenärsflödena förbättras med bättre placerade lyftpaket. Station- och utemiljön kommer att förbättras och därmed öka resenärernas upplevda trygghet. Stationsmiljön beskrivs mer ingående på nästkommande sida.

I och med en successiv utbyggnad av både pendeltågstrafiken och busstrafiken kommer resenärsflödet från och till kollektivtrafiken att öka. Fler resenärer kommer också ställa krav på en bättre planerad bytespunkt jämfört med idag, något som detaljplanen för Handenterminalen möjliggör.

Planförslaget stärker även kollektivtrafikens koppling till Rudans friluftsområde, kanske det friluftsområde i Stockholm som har bättre tillgänglighet till kollektivtrafik i Stockholmsområdet än jämfört med biltrafiken.





# Kollektivtrafik - Stationsområdet

**Planförslaget möjliggör en utveckling av stationsområdet för att stärka den sociala tryggheten, ökad rumslig kvalité och tydliga stråk.**

Planförslaget föreslår att öppna upp stationsmiljön och skapa ökad transparens med större glaspartier vilket möjliggör insyn från omgivningen och utblick över omgivningen och därmed ökad orienterbarhet.

Utformningen av stationsmiljön är planerad i planförslaget för att möta morgondagens resenärsströmmar. Funktioner som lyftpaket (hissar och trappor) är planerade så att resenärerna inte ska behöva korsa varandras flöden.

Planförslaget möjliggör också en förskjutning av lyftpaketen något västerut uppe på Stationsplatsen vilket enligt planförslaget bedöms ge ökade kvalitéer i anslutning till Haningeterassen.

Samtidigt kommer detaljplanen att medge att Handenterminalens verksamheter i bottenvåningarna öppnar upp med skyltfönsterstora glaspartier.

Genomför upprustning och resenärsytor anpassat för resenärefterfrågan kommer tillgängligheten för kollektivtrafiken att öka. I och med bättre och tydligare flöden kommer trafikanternas orienterbarhet att öka. Detaljplanen för Handenterminalen kommer för en del besökare vara det första de ser av Handen när de anländer med pendeltåget. Det ställer extra stora krav på orienterbarheten för denna typ av bytespunkt.



*Visionsbild från Handenterminalen sett mot Rudnas friluftsområde.*



*Vissionsbild från pendeltågsstationen mot gångbron över Handens stationväg in i Handenterminalens byggnad.*



# Angöring

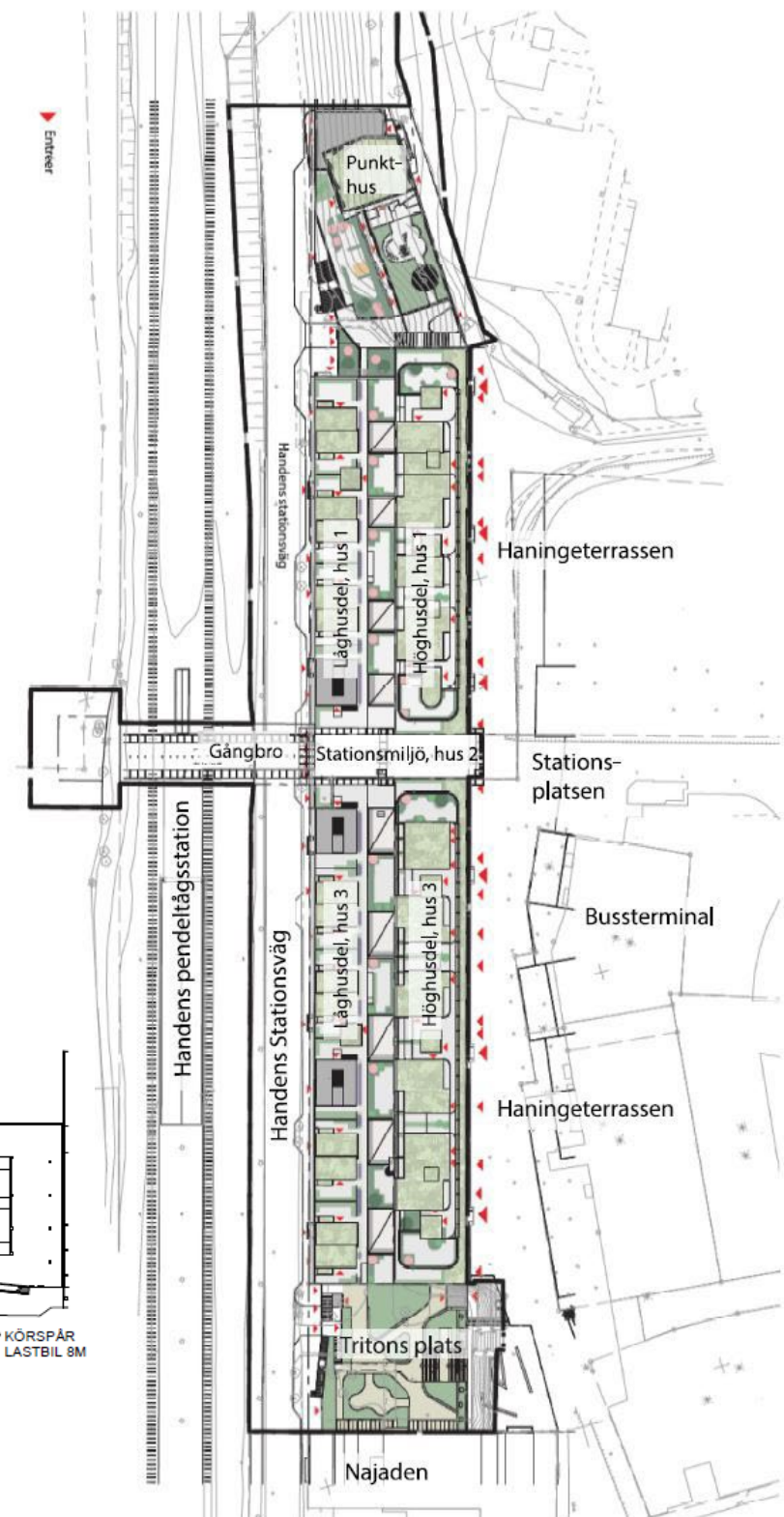
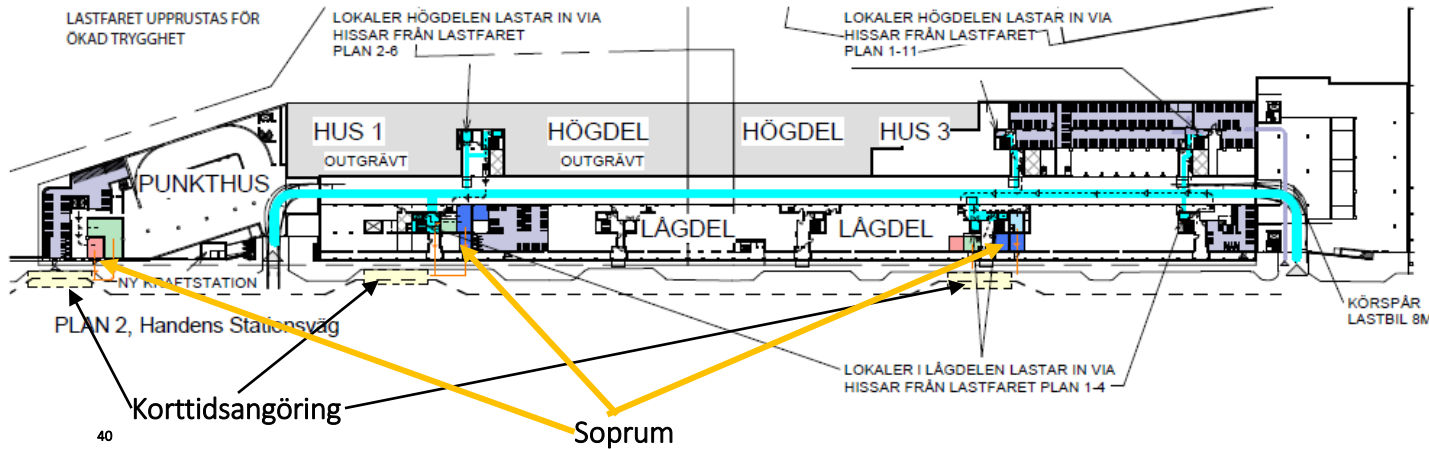
**För att de planerade verksamheterna ska fungera krävs det också angöring, både för besökare samt nyttotransporter som exempelvis sophämtning, leveranser och besökare.**

Inom ramen för planförslaget är den centrala gatan Handens stationsväg. Korttidsangöring kommer i första hand ske på Handens stationsväg på markerade platser samt i lastfaret under byggnaden. Ytan i lastfaret kan även användas av alla typer av transporter, t ex matkassar, in- och utflytt, paketutlämning.

Alla lokaler och bostäder i hus 1 och 3 lastar i första hand i lastfaret. Då höjden i lastfaret är begränsat till 3,25m kommer högre fordon behöva lasta om utanför på Handens stationsväg. Därefter kan de köra in i lastfaret med lägre fordon, alternativt med pirra. Exakt hur större lastbilar ska få åtkomst är fortfarande under utredning. Endast i undantagsfall ska angöring ske uppe på Haningetersassen. För inpassage i till exempel lastfaret arbetar fastighetsägaren med att ta fram ett system för öppning av portar på distans, via t ex telefon.

Parkering samt parkering för funktionshindrade kommer att ske i garage under Tritons plats och i garage vid punkthuset. Garaget kommer även vara möjligt för besökare att utnyttja via system för öppning av portar på distans. För att klara kraven för funktionshindrade kommer det att krävas tillgängliga ytor mellan angöring och målpunkter inom fastigheten.

Längs med Handens stationsväg kommer befintlig kanstensparkering att vara kvar längs den upprustade gatan. Längs med sträckan kommer det också att anordnas angöring för avfallsfordon. Parkering för fastighetens ändamål kommer att ske inom fastigheten.



# Motorfordonstrafik – Biltrafik

**För att de planerade verksamheterna ska fungera krävs det också angöring, både för besökare samt nyttotransporter som exempelvis sophämtning, leveranser och besökare.**

Handens stationväg sektion kommer i huvudsak vara densamma som i dagsläget. Projektering av Handens stationväg kommer att ske senare i detaljplaneprocessen. Men höjdsättningen kommer att justeras för att förbättra dagvattenhanteringen. Befintliga parkering och angöringsytor bibehålls i huvudsak men där nya träd och annan växtlighet troligtvis tillkommer. Även belysningen föreslås förbättras för att öka tryggheten. Beroende på hur stort behovet av att fördröja dagvattnet är kan justering av antalet parkeringsplatser behöva ske för att komplettera med ytterligare växtbäddar.

Inom ramen för detaljplanearbetet har beräkning av trafikalstringen genomförts. Om Handens stationväg fortsatt ska var en återvändsgata bedöms årsmedeldygnstrafiken uppgå till 1 500 dordonsrörelser. Öppnar Handens stationväg upp och blir en genomfartsgata bedöms enligt trafikalstringen årsmedeldygnstrafiken till 3 500 fordon. Beroende på vilket antagande som ska användas är detta en ökning av trafiken med mellan 53 och 228 procent. Dock från ett väldigt lågt flöde idag. Sammantaget är bedömningen att exploateringen inte kommer att påverka det övergripande vägnätet i någon större utsträckning.

Längs med Haningeterassen, som angränsar till planområdet är ambitionen från både kommun och fastighetsägare att motorfordonstrafik endast ska vara nödvändig i undantagsfall. All motorfordonstrafik ska i första hand söka sig till Handens stationsväg, parkeringslösningar och lastfaret.





# Mobilitet

För att klara de behov för parkering som uppstår i och med planförslaget har fastighetsägaren tagit fram en mobilitetsutredning. Utredningen togs fram och färdigställdes under hösten 2023, sedan dess har Haninge kommun antagit en ny strategi. För denna plan har de riktlinjer som fastställdes i parkeringsstrategins bilaga Tillämpning av zoner och parkeringstal från 2017 gällt.

Utvecklingen av Handenterminalen ställer också stora krav på utvecklingen av både bil- och cykelparkering. Utbyggnaden av Handenterminalen enligt planförslaget kommer att kräva 1 067 parkeringsplatser för cykel samt 264 parkeringsplatser för bil efter att avdrag för mobilitetstjänster har gjorts..

Mobilitetsutredningen som fastighetsägaren har tagit fram har utgått från kommunens parkeringsinriktning från 2017. Kommunens strategi fastställer en parkeringsnorm och arbetssätt för flexibla parkeringstal. För att beräkna aktuellt parkeringstal tillämpas fem steg.

Utifrån projektets, byggnadens och områdets förutsättningar har parkeringstal för Handenterminalen beräknats i enlighet med Haninge kommuns parkeringsstrategi och norm.

I huvudsak kommer parkeringsplatserna att vara lokaliserade under punkthuset och under Tritos plats. Målsättningen är att besökare ska få tillgång till garagen via elektroniskt system där boende eller personal från verksamheter elektroniskt kan släppa in besökare i garagen.

