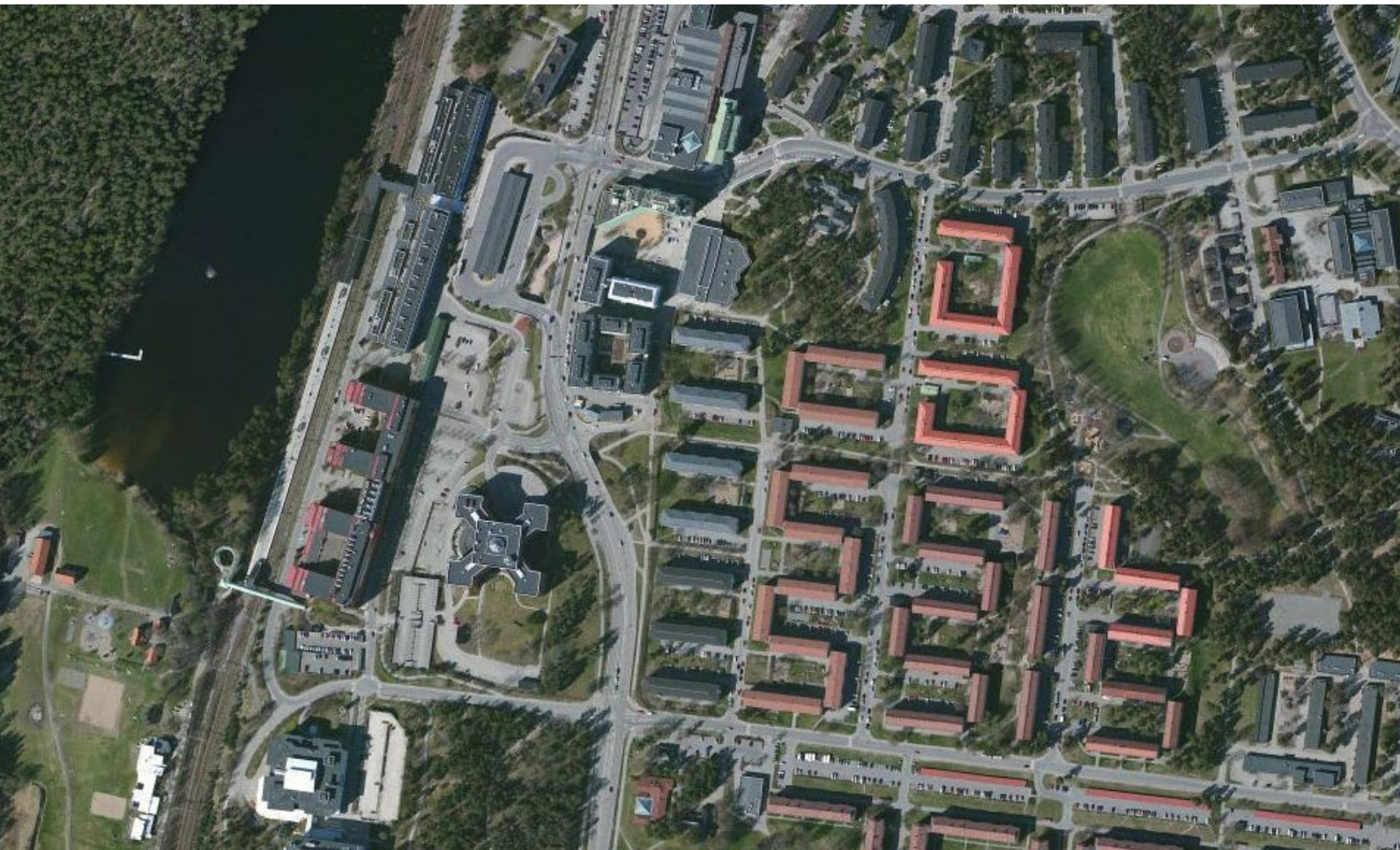


Flödesanalys Handenområdet



Titel: Flödesanalys Handenområdet

Datum: Februari 2013

Beställare: Karin Norlander, Haninge kommun

Konsulter: Sverker Hanson, Jenny Carlsson, Louise Westin, Sweco

Underkonsulter: Sofia Westerlund, Martin Losos, Nyréns arkitekter

Bakgrund och syfte

Haninge kommun arbetar med en övergripande gestaltning av de offentliga miljöerna kring Handens pendeltågsstation och de centrala delarna av Handen. Med anledning av detta behöver en flödesanalys tas fram, för att analysera viktiga framtida stråk i stadsrummet och kunna planera utifrån dessa. Analysen omfattar för framförallt gångtrafiken men där cykeltrafiken spelar en allt högre roll.

Föreliggande utredning omfattar en kartläggning av framförallt gåendes rörelser i området kring Handens pendeltågsstation. Geografiskt har utredningen omfattat ett område inom en radie på 500-600 meter från pendeltågsstationen, företrädesvis öster om järnvägen. Analysen har en tydlig koppling till det gestaltningsprogram som under januari och februari 2013 tas fram för området kring Handenterminalen, Najaden och Rudan.

Gångstråk

En observationsstudie har genomförts på morgonen, vid lunchtid och på kvällstid. Observationerna visar att dagens huvudgångstråk i området kring Handenterminalen är gångstråket som löper längs med Handenterminalen och Najaden samt det gångstråk som går från Poseidons torg till Handens norra pendeltågsentré.

Dessa stråk är högt frekventerade av gångtrafikanter, framförallt under morgon- och kvällstid.

Utöver dessa stråk finns ytterligare ett par gångstråk som är välfrekventerade. Dessa är framförallt gångstråket som leder från pendeltågssation till kommunhuset, från Poseidons torg till pendeltågsstationen och parallellt med Nynäsvägen samt gångstråken längs med Rudsjöterassen och Marinens väg.

De främsta målpunkterna för gångtrafik inom utredningsområdet är:

- Kommunhuset
- KTH Campus (941 helårsstudenter)
- Pendeltågsentréerna (både norra och södra)
- Haninge centrum
- Verksamheterna i Najaden

Under en timme under morgontid (07.30-08.30) observerades drygt 350 gångtrafikanter längs med gångstråket förbi Najaden.

Närmare 3 250 personer bor inom 800 meters gångväg från Handens pendeltågsstation. Drygt 3 800 personer arbetar inom samma avstånd. Se illustration på sidan 16.

Resandestatistik

Resandestatistik från SL visar följande:

Påstigande pendeltåg

06.00-09.00	1 800
07.30-08.30	500
15.00-18.00	2 000
16.30-17.30	700
Dygn	7 200

Avstigande pendeltåg

06.00-09.00	1 300
07.30-08.30	500
15.00-18.00	2 000
16.30-17.30	700
Dygn	7 200

Buss

Påstigande dygn	6 800
Avstigande dygn	6 500

Vid observationsstudien beräknades flödet vid norra pendeltågsentrén (både avstigande och påstigande) till drygt 1 100 resenärer mellan kl 07.30-08.30.

Vid södra pendeltågsentrén beräknades flödet till drygt 750 resenärer under samma tidsperiod.

Den södra pendeltågsentrén är obevakad och vid jämförelse mellan SL:s resandestatistik och observationsstudien dras slutsatsen att resenärflödet till och från södra entrén inte ingår i SL:s statistik.



Bristanalys nuläge

Gångstråk

Vid observationsstudien observerades ett strid ström av gångtrafikanter som sneddade över parkeringsplatsen som ligger mellan buss-terminalen och kommunhuset. Gångtrafikanterna hade kommunhuset som målpunkt. Genvägar som denna ger en indikation på att det planerade gångvägnätet inte helt uppfyller de behov som gångtrafikanterna har. I detta fall är den planerade gångvägen längre än att snedda över parkeringsplatsen. Gående väljer vanligen den väg som är genast.

Entré till pendeltågsentréerna

Entrén till pendeltågets södra nedgång är idag anonym och platsen framför pendeltågsbron har inte tagits hand om på bästa sätt. Gångvägen till pendeltågsbron på östra sidan om järnvägen går längs med fasaden till ett parkeringsdäck. Området upplevs som mörkt och otryggt. En trappa leder ner från Rudsjöterassen till pendeltågsbron. Gångstråket är otillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

Tillgänglighet för funktionsnedsatta

Gångstråken inom utredningsområdet erbjuder i stort god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. De största hindren består av nivåskillnader. Det är nivåskillnad både till pendeltåget och till buss-terminalen. Mellan Nynäsvägen och gångstråket längs med Handenterminalen och Najaden är det en nivåskillnad på **XXX meter**.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetssituationen är överlag god inom utredningsområdet. På ett par övergångsställen är målningen dålig och behöver förbättras.

Barriärer

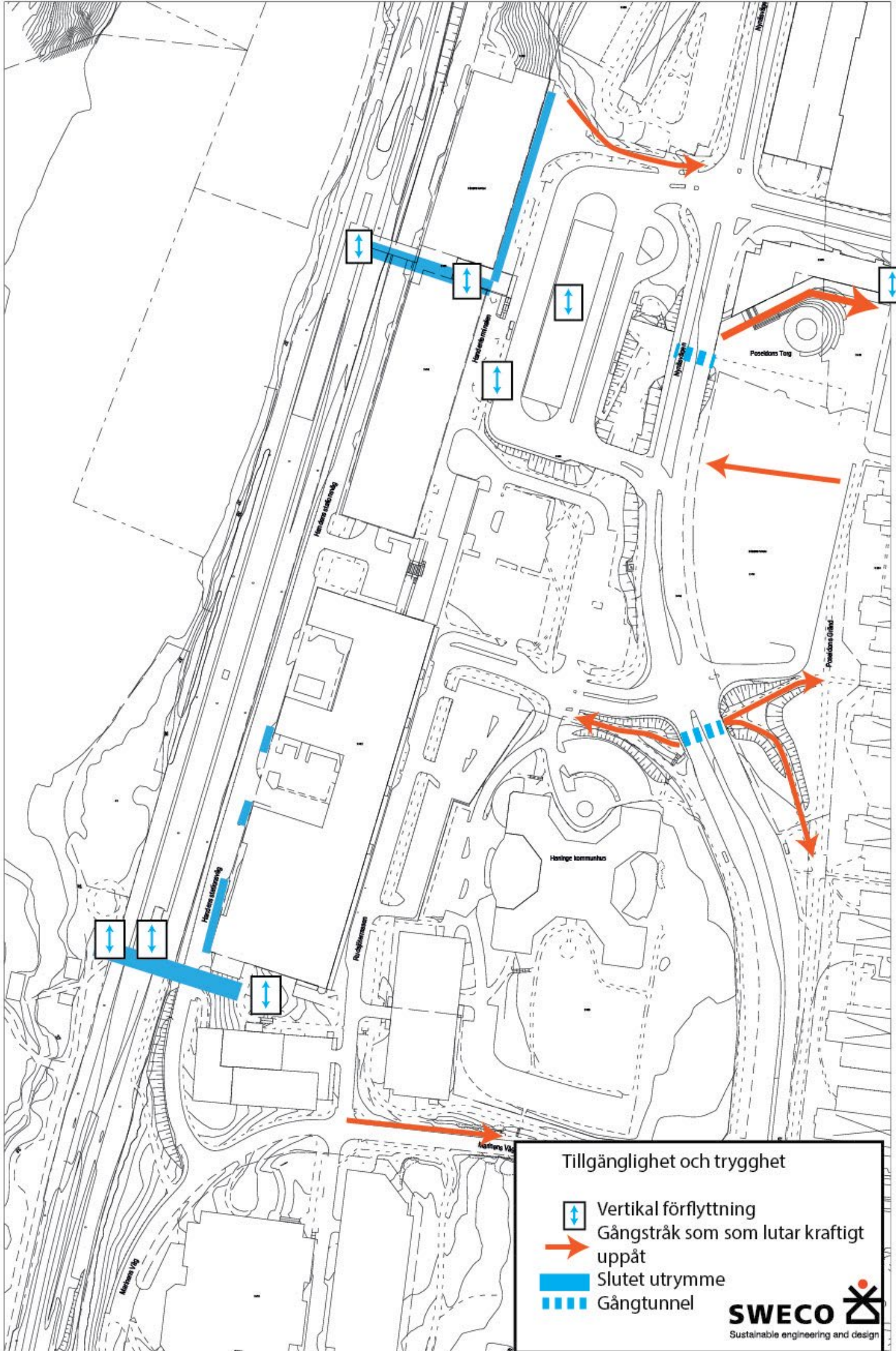
Nynäsvägen utgör idag en barriär mellan Handenterminalen och området öster om Nynäsvägen. Det finns tre passager över eller under Nynäsvägen. Den mest frekvent använda passagen går genom en gångtunnel under Nynäsvägen i höjd med Poseidons torg.

Det finns också en gångtunnel under Nynäsvägen i höjd med kommunhuset. Den tredje passagen ligger i Eskilsvägens förlängning straxt norr om befintlig bussterminal. Vid observationsstudien noterades att endast ett fåtal gångtrafikanter använder detta övergångsställe.

Trygghet

Idag kan gångtunneln mellan Poseidons torg och den norra pendeltågsentrén upplevas som otrygg. Särskilt kvällstid. Det finns inga publika lokaler längs med gångstråket. Även entrén till den södra pendeltågsentrén kan upplevas som otrygg och obefolkad sent på kvällen. Den strida ström av trafikanter till både den norra och södra pendeltågsentrén påverkar dock trygghetsupplevelsen positivt.

Gångtunnlar och andra slutna utrymmen uppfattas ofta som otrygga. Förutom de gångtunnlar och broar som finns inom utredningsområdet finns även slutna utrymmen längs gångvägen på Stationsvägen. Det slutna utrymmet utgörs av ett övreskjutande tak med pelarrader.



Tillgänglighet och trygghet

- Vertikal förflyttning
- Gångstråk som lutar kraftigt uppåt
- Slutet utrymme
- Gångtunnel

Cykel

Ett regionalt cykelstråk löper genom utredningsområdet längs med Nynäsvägens västra sida. Övrigt cykelnät inom utredningsområdet hänger inte helt samman. För att ta sig från exempelvis Haninge centrum till pendeltågsstationen kan cyklisterna välja på två vägar. Ett alternativ är att cykla i blandtrafik på Eskilsvägen och sedan passera Nynäsvägen i plan vid övergångsstället norr om bussterminalen. Det andra alternativet är att använda gång- och cykelvägen som går bakom det nya kulturhuset och ta sig ner till Poseidons torg och använda gång- och cykeltunneln under Nynäsvägen och bussterminalen. Det går inte att ta sig ner direkt från Eskilsvägen till Poseidons torg eftersom nivåskillnaden överbyggs med trappor utan ramp. Istället har man placerat ett cykelställ vid trappan för de som vill parkera sin cykel här och sedan gå vidare. I Haninges cykelplan pekas bristen på cykelbana längs med Eskilsvägen ut som en saknad länk.

Även Stationsvägen och Marinens väg saknar idag separat cykelbana.

2 km omnämns ofta som ett kort och bekvämt cykelavstånd. Det tar i snitt inte mer än 10 minuter att cykla. På två kilometers omkrets från Handens pendeltågsentréer nås ca 9 300 arbetande personer och ca 8 200 boende.

Cykelparkering

Cykelparkering finns på totalt 10 platser kring Handenterminalen. Ca 150 cyklar får plats vid cykelparkeringarna. Då har inte den inlåsta cykelparkeringen vid kommunhuset räknats med. Cykelparkeringarna är av en enklare variant och saknar till största delen väderskydd. Det största antalet cykelparkeringsplatser (ca 40 stycken) finns den södra pendeltågsentrén.





Cykelstråk enligt Haninge cykelplan

Regionalt cykelstråk

Befintligt cykelstråk

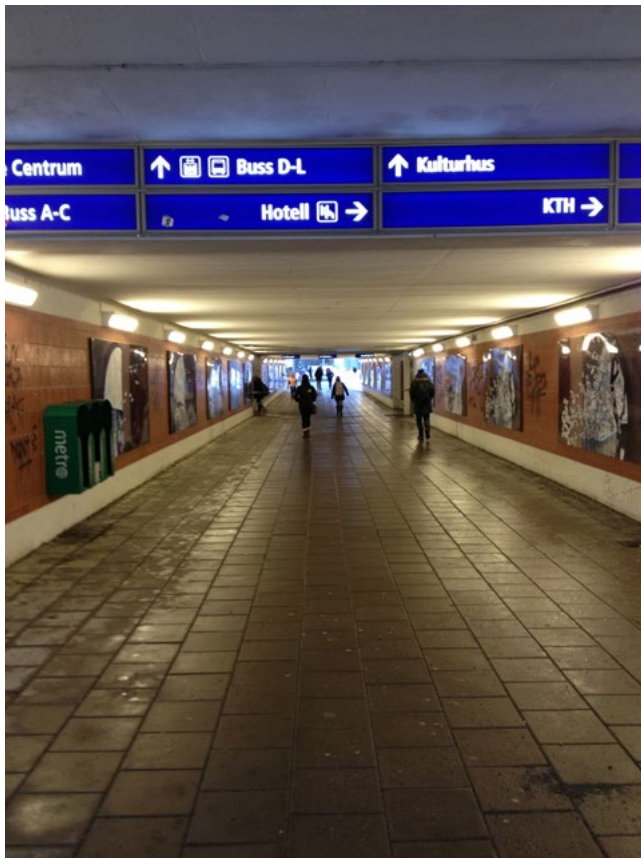
Cykelstråk som saknas

Cykelparkering inventering Sweco

NULÄGESBESKRIVNING



Gångtunnel under Nynäsvägen mot Poseidons torg



Gångtunnel under bussterminalen



Antal arbetande på gång- och cykelavstånd från Handens pendeltågsstation
(bilden visar fågelavståndet)

Ny struktur på gångflöden

Med byggnationen av Haningeterassen kommer gångstråken delvis förändras. Exempelvis kommer det inte längre vara möjligt att snedda över parkeringen för att gena till kommunhuset. Gångstråket längs med södra kortsidan på den befintliga bussterminalen ersätts med ett gångstråk uppe på Haningeterassen. För att ta sig till gångstråket måste en höjdskillnad passeras från Nynäsvägen upp till Haningeterassen och sedan ner från Haningeterassen till gångstråket längs med Handenterminalen.

Gångstråken längs med Nynäsvägen kommer troligen att bli mer befolkade med den nya strukturen. En del personer som ska röra sig söder ut i utredningsområdet antas välja gångvägen längs med Nynäsvägens västra sida om de kommer från nordost, dvs från Poseidons torg. Gångstråket mellan de nybyggda bostadshusen väster om Nynäsvägen, precis söder om Poseidons torg, antas få ett medelhögt gångflöde. Både längs detta stråk och gångstråken längs med Nynäsvägen finns potential för folkliv med den nya strukturen.

Karaktären på gångvägen längs med Rudsjöterassen, på södra kortsidan av Haningeterassen kommer att förändras kraftigt. Infarten till bussterminalen och parkeringsgaragen under Haningeterassen sker från Rudsjöterassen. Trafikanalyser visar att gatan kommer trafikeras av drygt 4 400 fordon/dygn varav 1 380 fordon är bussar. Den norra sidan av Rudsjöterassen kommer utgöras av en hög front med infarter till och från bussterminal och parkeringsgarage. De flesta gångtrafikanter kommer välja att röra sig längs med Rudsjöterassens södra sida, vilket också är bäst ur trafiksäkerhetssynpunkt. För att på ett naturligt sätt leda gångtrafikanterna till gångbanan på södra sidan av Rudsjöterassen bör man fundera på placeringen av övergångsstället över Nynäsvägen i det sydöstra hörnet av Haningeterassen.

Det smidigaste vore om gångtrafikanter som

rör sig längs med Nynäsvägens västra sida väljer att passera Nynäsvägen söder om korsningen med Rudsjöterassen och på så sätt naturligt hamnar på gångbanan på södra sidan av Rudsjöterassen.

Gångbanan längs med den norra delen av Handenterminalen, vid den föreslagna angöringsplatsen, kommer gå under den överskjutande delen av byggnaden och omgärdas av pelare mellan gångvägen och vägen. Gångvägen riskerar att upplevas som mörk och otrygg.

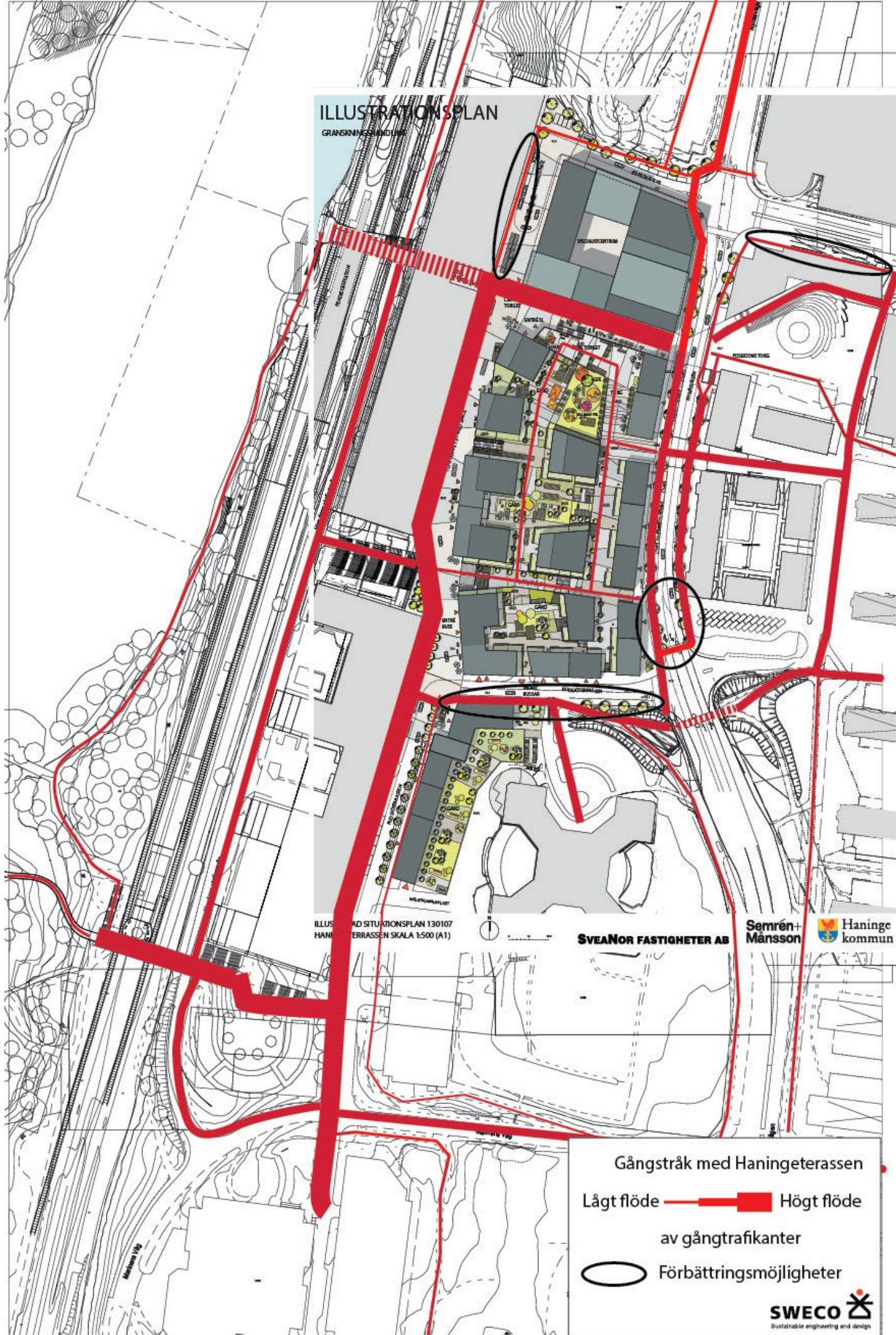
Den föreslagna nya koppling från gångstråket längs med Handenterminalen och Najaden ner till Stationsvägen kommer bidra till att befolka Stationsvägen. Fler gång- och cykeltrafikanter på Stationsvägen kommer skapa bättre möjligheter för att lokalisera publika verksamheter längs med Stationsvägen och på sikt omvandla den till ett befolkad och trevlig stadsgata.

Den nya gestaltningen vid södra pendeltåg-sentrén kommer öka tryggheten och trivseln och därmed tillgängligheten till pendeltåget och till Rudans friluftsområde. En öppen gångbro över järnvägen ökar tryggheten och känslan av att bli sedd.

Fortsättningsvis bör man även studera gestaltningen av Marinens väg som i sin förlängning österut är ett viktigt stråk som går genom större delen av Hänge. Korsningen mellan Rudsjöterassen och Marinens väg är också intressant att studera.

ILLUSTRATIONSPLAN

GRANSKNINGSBILDNING



ILLUSTRERAD SITUATIONSPLAN 130107
HANINGETERASSEN SKALA 1:500 (A1)

SVEANOR FASTIGHETER AB

Semrén+Månsson Haninge kommun

- Gångstråk med Haningeterassen
- Lågt flöde ——— Högt flöde
- av gångtrafikanter
- Förbättringsmöjligheter

Ny struktur för cykel

En ny cykelbana föreslås längs med Stationsvägens västra sida. Ett ny cykelbana bör även anläggas längs med Marinens väg och längs Eskilsvägen.

Det är viktigt att studera utformningen av den sträcka framför Handenterminalen som föreslås bli shared space. I underlaget till Haningeterassens programhandling går det att läsa att sträckan föreslås att bli enkelriktad. Det är då viktigt att studera utrymmet för cyklister så att de inte tvingas röra sig mot enkelriktad trafik.

Cykelparkering

Ett par nya platser med cykelparkering föreslås i denna utredning. Det är framförallt fler parkeringsplatser längs med Stationsvägen. Befintliga cykelparkeringar bör bytas ut mot mer attraktiva cykelparkeringar med bland annat väderskydd.

Vid den södra pendeltågsentrén finns goda förutsättningar för att anlägga ett parkeringsgarage för cyklar.



Cykelgarage vid Radstation Münster, Tyskland. Fotograf Krister Isaksson.



Cykelgarage vid Radstation Münster, Tyskland Fotograf Krister Isaksson



Cykelgarage vid Long Beach, USA. Fotograf Jim Simmons.

ILLUSTRATIONSPLAN

GRÄNSKINNINGSDIAGRAM

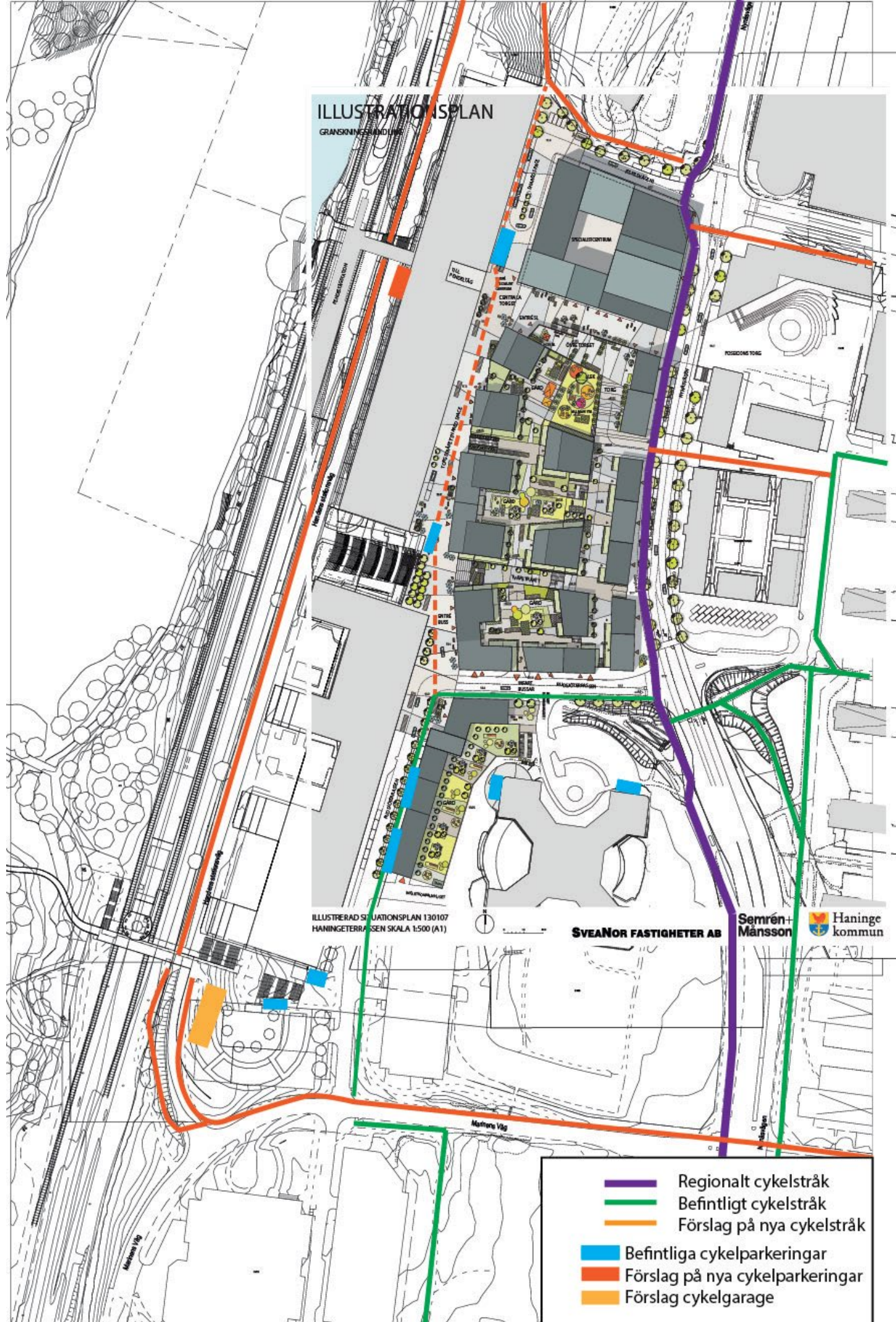
ILLUSTRERAD SITUATIONSPLAN 130107
HANINGETERRASSEN SKALA 1:500 (A1)

SVEANOR FASTIGHETER AB

Semrén+
Mansson

Haninge
kommun

-  Regionalt cykelstråk
-  Befintligt cykelstråk
-  Förslag på nya cykelstråk
-  Befintliga cykelparkeringar
-  Förslag på nya cykelparkeringar
-  Förslag cykelgarage



Områdesanalys

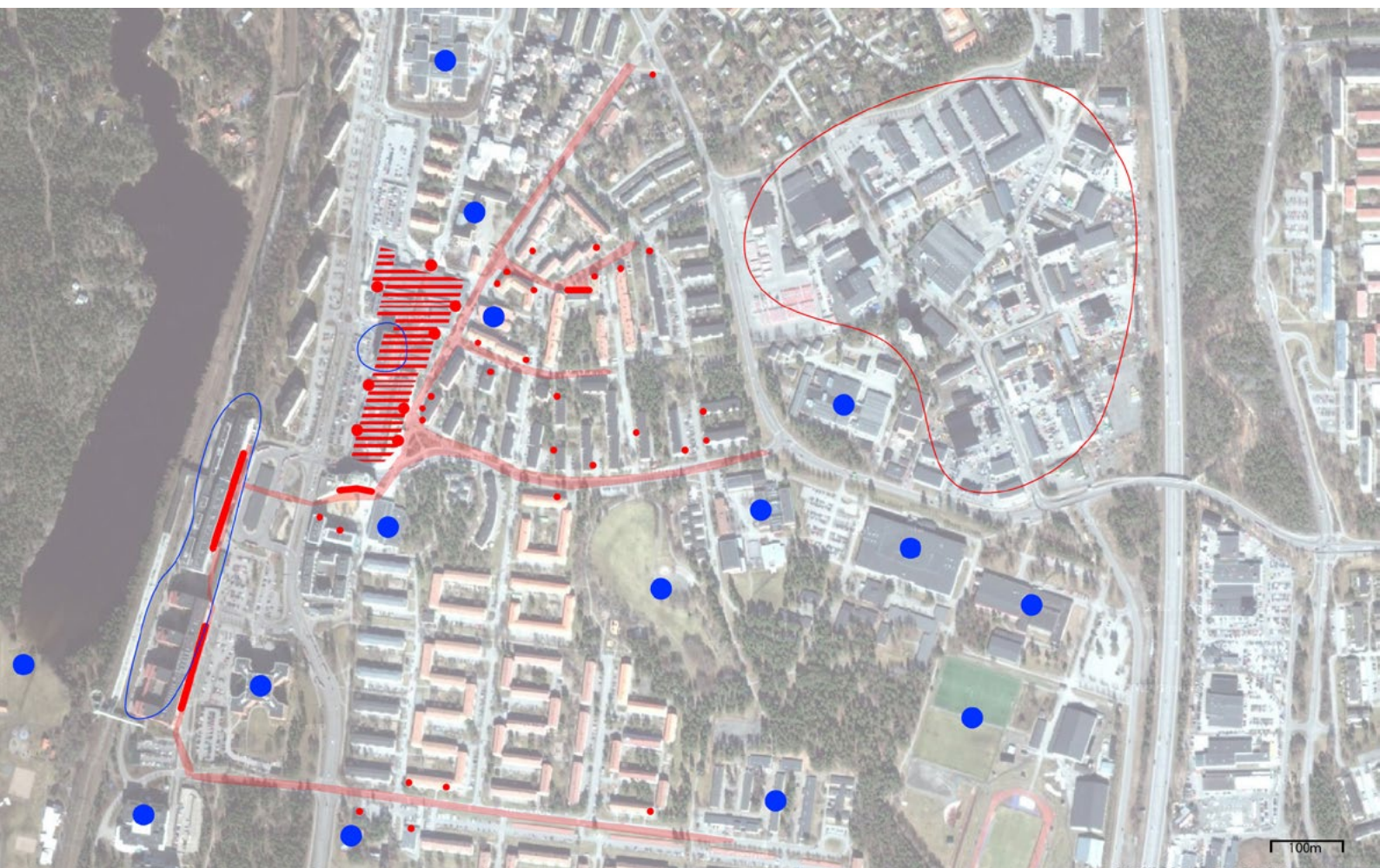
Bilden nedan visar de områden och stråk som har inslag av publika verksamheter. De röda prickarna markerar publika lokaler. De stråk som är markerade i rött är stråk med publika lokaler längs ett stråk. De blå prickarna markerar målpunkter för trafikanter inom området.

Bilden visar bland annat att stråket längs med Sleipnervägen och Marinens väg har potential att utvecklas till ett stråk med stadskaraktär och stärker analysen att Marinens väg på sikt bör ändra karaktär. Bilden visar också att stråken öster om Haninge centrum, längs med Eskilsvägen, Midgårdsvägen och Smedvägen har inslag av publika verksamheter. Inget av ovan nämnda stråk leder dock direkt till Handenterminalen.

Bilden på nästa sida visar markanvändningen inom ett område på ca 2 km från Handenterminalen. Bilden visar att järnvägen och väg

73 är utgör stora barriärer i området. Även Nynäsvägen utgör en barriär men kommer på sikt omvandlas till en gata med stadskaraktär i området kring Handenterminalen. Om den barriär som Nynäsvägen idag utgör bryts finns god potential att utveckla stadsstrukturen öster om Nynäsvägen.

Rapporten "Tätare Haninge" av Spacescape (100701) visar att tillgängligheten till stadsrum är hög längs de centrala stråken i Handen och att man även kan tala om en viss stadsmässighet här. Utgår man från ambitionen att långsiktigt utveckla Handen till en tätare blandstad ger de utpekade stråken i denna rapport tillsammans med Spacescapes rapport en god uppfattning om var förtätning har störst effekt att skapa levande gaturum med rörelser och kommers. En utveckling av stadsstrukturen bör också inkludera kopplingen åt nordost mot Port 73 som ligger på ca 1,5 km avstånd från Handen.



Kopplingar mellan Brandbergen och Handen

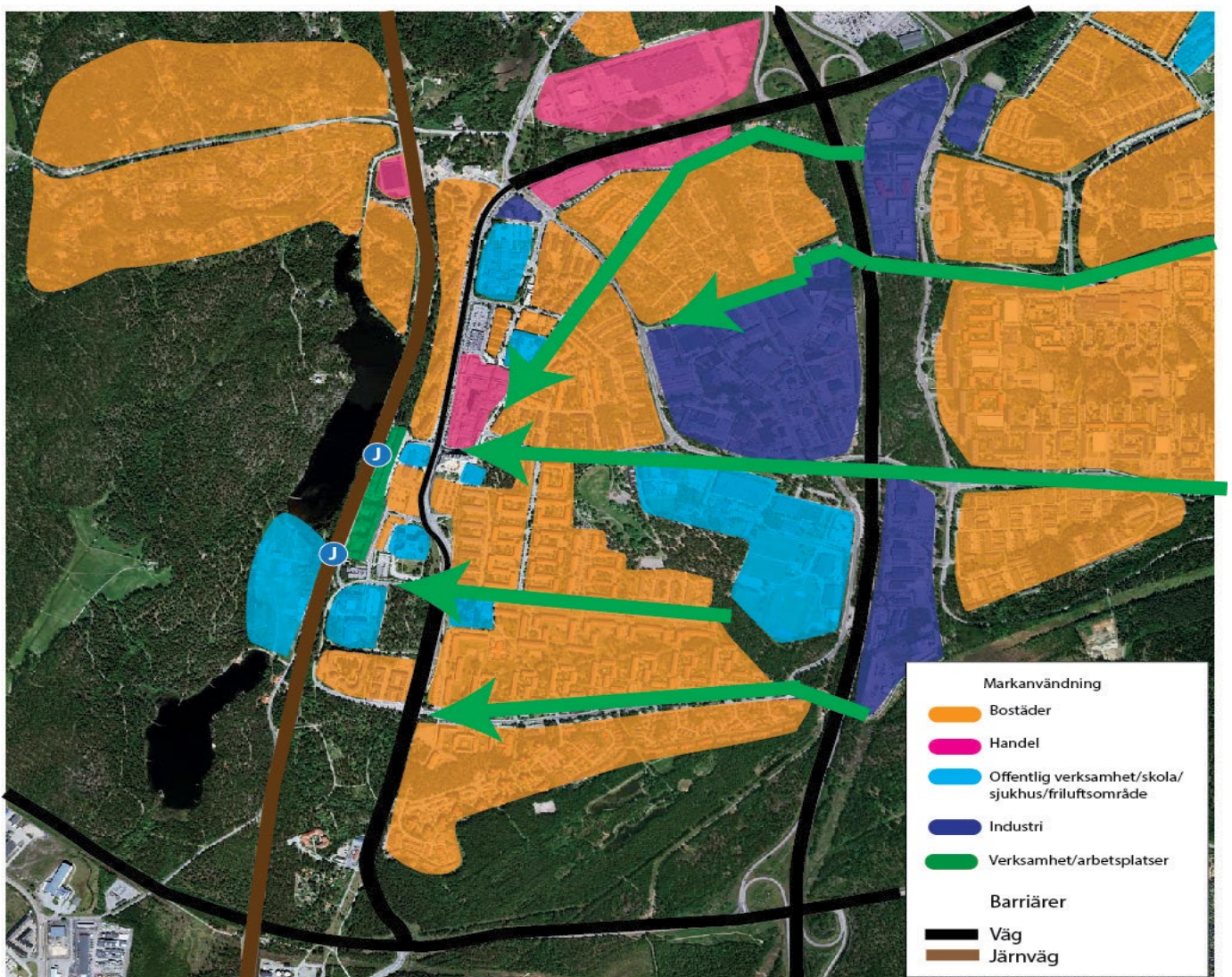
Det finns fyra passager under eller över väg 73 från Brandbergen till Handenområdet. En analys av stråk från Brandbergen till Handenområdet visar att enbart ett stråk sträcker sig rakt från Brandbergen mot Handenterminalen. Stråket går längs med Klockarleden i Brandbergen, över väg 73 och via Dalarövägen och Eskilsvägen till Handenterminalen. Denna analys visar på ytterligare behov av att förbättra möjligheterna att gå och cykla längs med Eskilsvägen.

Ytterligare en intressant analys är att passagen längst söderut under väg 73 inte leder till något bebyggt område öster om vägen. Samtidigt finns ingen passage under väg 73 i Sleipnersvägens förläggning västerut.

Avståndsmässigt är det inga problem att cykla från Brandbergen till haningeterassen.



Utt drag ur rapporten "Tätare Haninge", analys "tillgänglighet till stadsrum", sid 10



Underlagsmaterial

Cykelplan 2010, antagen av KF samt
kartbilaga cykel Handen

Fakta om SL och länet 2011

Programillustration översikt Campus Ha-
ninge 2003

Trafikplan för Haninge kommun 2009

Gestaltningprogram Handenterminalen,
Nyréns 20120831

Illustrationsplan för Haningeterassen,
samrådshandling

Redovisning av bussterminal Haningeteras-
sen, samrådsförslag 20120319

Redovisning av butikslokaler Haningeteras-
sen, samrådsförslag 20120319

