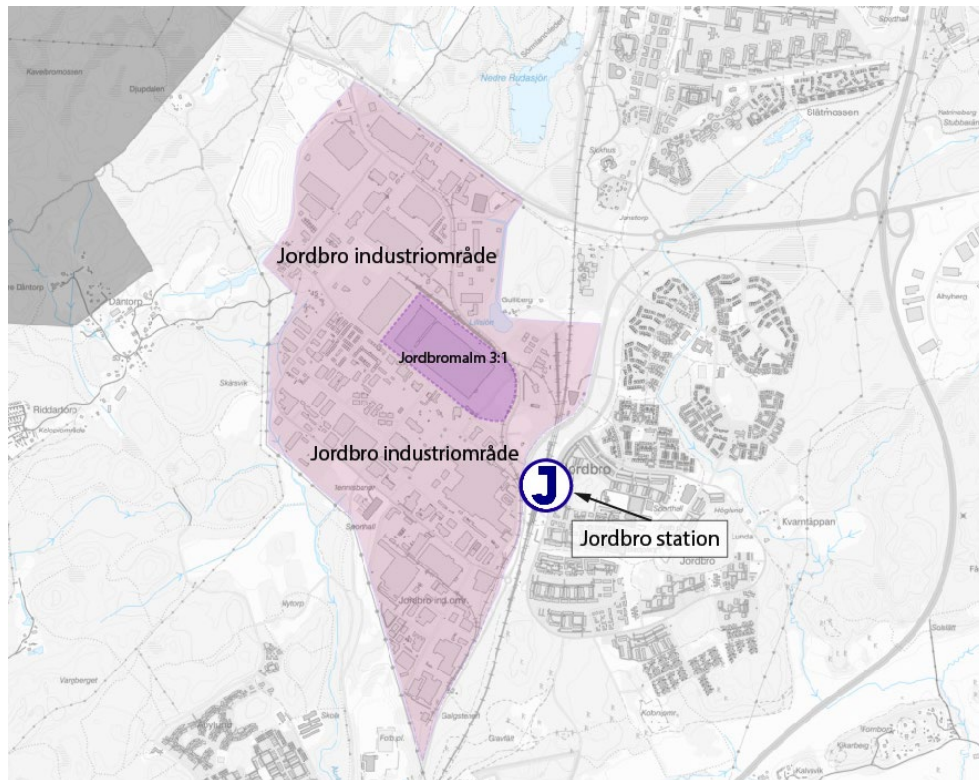


# Ny bilanslutning till fastigheten Jordbromalm 3:1, Haninge kommun

PM Trafik

2024-04-15



## Sammanfattning

---

En ny detaljplan för fastigheten Jordbromalm 3:1 ska tas fram för att möjliggöra för en ny in- och utfart till fastigheten längst Dåntorpsvägen. Syftet är att underlätta logistiken för fler mindre företag att driva sin verksamhet inom fastigheten.

Jordbromalm 3:1 ligger i Jorbro industriområde, som är beläget ca 30 minuter från centrala Stockholm. Fastigheten är planlagd som industriområde och inrymmer idag drygt tio företag och ca 150 verksamma med huvudsaklig verksamhet inom lager och logistik. Fastigheten har drygt 150 varumottag.

Fastigheten ligger vid Dåntorpsvägen, vilken har en trafikbelastning på ca 3 000 fordon per vardagsdygn. Trafiken till/från fastigheten utgörs huvudsakligen av varutransporter i form av tung trafik.

Det finns ett gång- och cykelstråk längs med Dåntorpsvägen på fastigheten södra sida. Fastigheten ligger ca 900 meter från Jorbro pendeltågsstation och tre busslinjer trafikerar området.

Fastigheten har fem befintliga in- och utfarter längs Dåntorpsvägen. Tre alternativ till placering av en kompletterande ny anslutning har studerats. Alternativen tillåter maximalt 25-meterslastbilar.

Verksamheten bedöms skapa ett parkeringsbehov som avviker från kommunens parkeringsnorm, med 110 bilplatser och 20 cykelplatser. För att utöka trafiksäkerheten bör placering av parkeringarna och tillhörande gångstråk till entréerna studeras närmare för att göras tydligare än idag.

Fastigheten bedöms alstra ca 1 800 fordon/ vardagsmedeldygn (ÅVMD), varav ca två tredjedelar utgör tung trafik.

Innehållsförteckning	sida
Sammanfattning	2
1 Inledning	4
2 Nuläge	5
2.1 Industriområdet	5
2.2 Fastigheten	5
2.3 Dagvatten	6
2.4 Trafiknät	6
2.4.1 Gångnät	6
2.4.2 Cykelnät	6
2.4.3 Kollektivtrafik	6
2.4.4 Biltrafiknät	8
2.4.5 In- och utfarter till fastigheten	10
2.4.6 Trafik inom fastigheten	10
2.4.7 Nyttotransporter och räddningstjänst	11
2.5 Parkering	12
3 Framtida planer	13
3.1 Utanför industriområdet	13
3.1.1 Tvärförbindelse Södertörn	13
3.1.2 Förtätning i Jordbro	13
3.1.3 Verksamhetsområde i Alby	13
3.2 Inom industriområdet	15
3.2.1 Utökning av Jordbro industriområde	15
3.2.2 Rörvägen	15
3.2.3 Fastigheten Jordbromalm 3:1	15
4 Ny anslutning till/från fastigheten	16
4.1 Förutsättningar	16
4.2 Studerade alternativ med konsekvenser	16
4.3 Valt alternativ	18
5 Parkering	19
5.1 Parkeringstal	19
5.1.1 Kommunens p-tal	19
5.1.2 Anpassat p-tal samt parkeringsbehov	19
5.2 Antal verksamma	19
5.3 Parkeringsbehov	19
5.3.1 Bilplatser	19
5.3.2 Cykelplatser	19
5.4 Placering av cykel- och bilplatser	20
5.4.1 Bilplatser	20
5.4.2 Cykelplatser	20
5.4.3 Gående	20
6 Trafikalstring	21
6.1 Förutsättningar och antaganden	21
6.2 Trafikflöde	21
Referenser	22
Bilagor	22

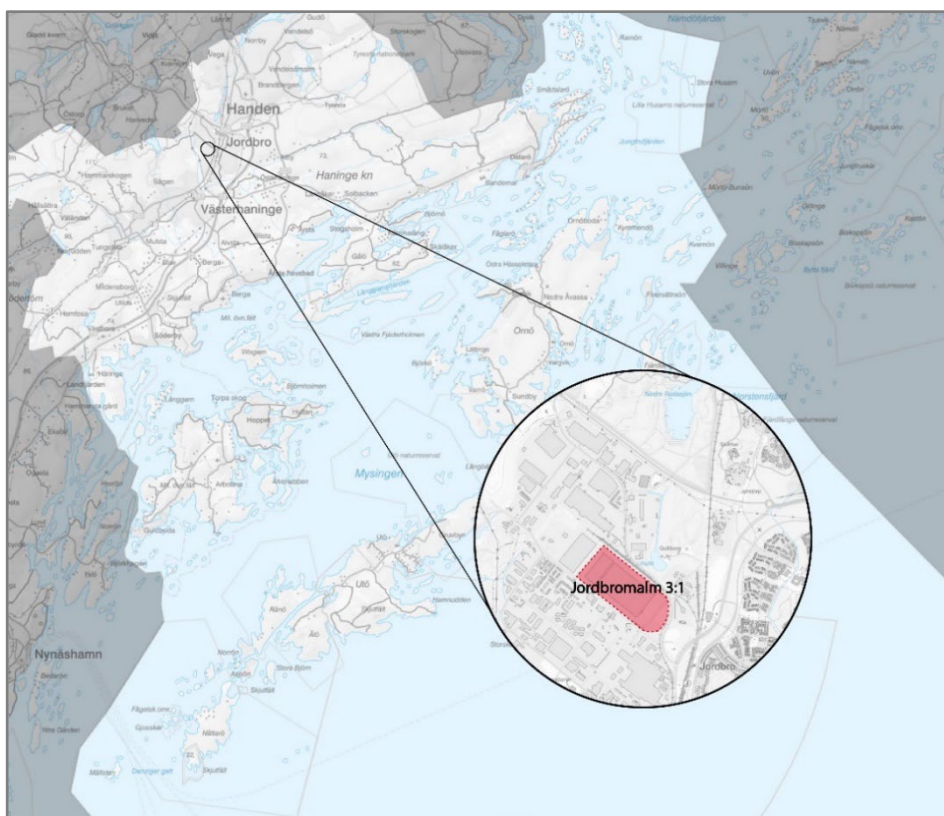
# 1 Inledning

Planavdelningen i Haninge kommun har fått i uppdrag att ta fram en detaljplan för fastigheten Jordbromalm 3:1 som är belägen i Haninge kommun. Se Figur 1 nedan. Den nya detaljplanen ska undersöka möjligheten för en ny in- och utfart med fordon till/från fastigheten.

Verksamheten i Jordbro riktar sig till företag som behöver ta emot stora fordonsleveranser, minst 25-metersfordon. Varorna fördelas sedan på lastbilar och mindre leveransfordon för leverans inom storstockholmsområdet.

Syftet med den nya in- och utfarten är att förenkla logistiken för mindre företag att driva verksamheter inom fastigheten. Med fler in- och utfarter kan fastigheten avdelas så att endast ett fåtal företag behöver samverka kring transportytorna i varje del. Detta bedöms gynna trafiksäkerheten inom fastigheten.

Idag finns anslutningar till Däntorpsvägen i västra och östra delen av fastigheten. För att kunna dela av fastigheten behövs en ny anslutning för 25-metersfordon någonstans mitt på fastigheten.



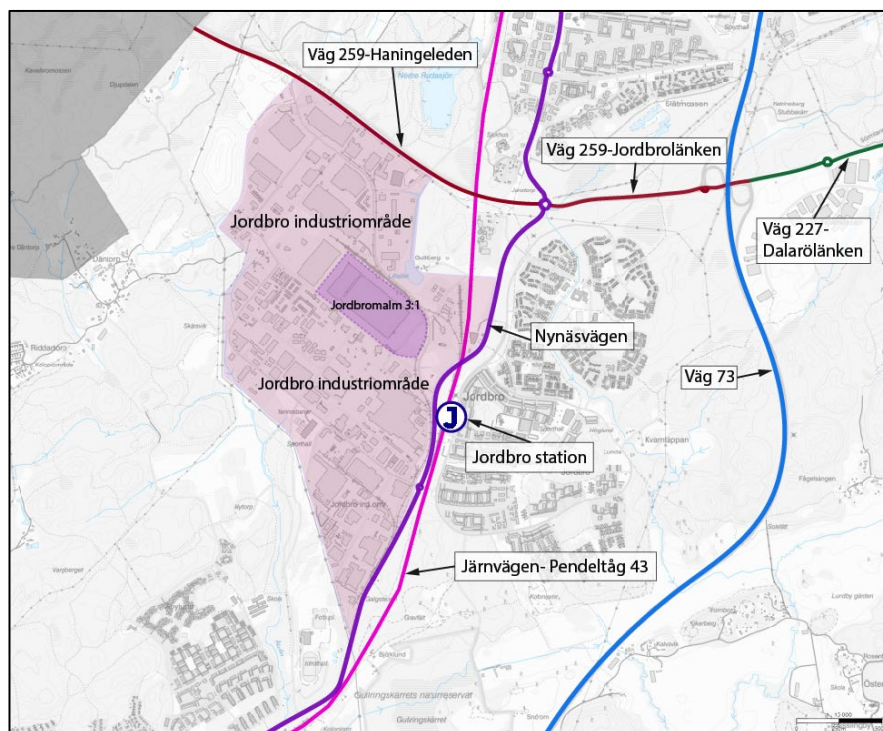
Figur 1: Fastigheten Jordbromalm 3:1 läge i kommunen.

## 2 Nuläge

### 2.1 Industriområdet

Jordbromalms industriområde ligger cirka 30 min söder om centrala Stockholm och är strategiskt belägen nära Väg 73, Väg 259 och kommunal huvudgata Nynäsvägen. Industriområdet har närmare 300 företag.

Öster om industriområdet går järnvägen med Jordbro station som närmsta spärstation. På andra sidan spåret finns bostadsområden och Jordbro centrum med ett utbud av restauranger, kaféer, livsmedelsbutik, vårdcentral, apotek, småbutiker och bibliotek.



Figur 2: Närområdet kring Jordbro industriområde

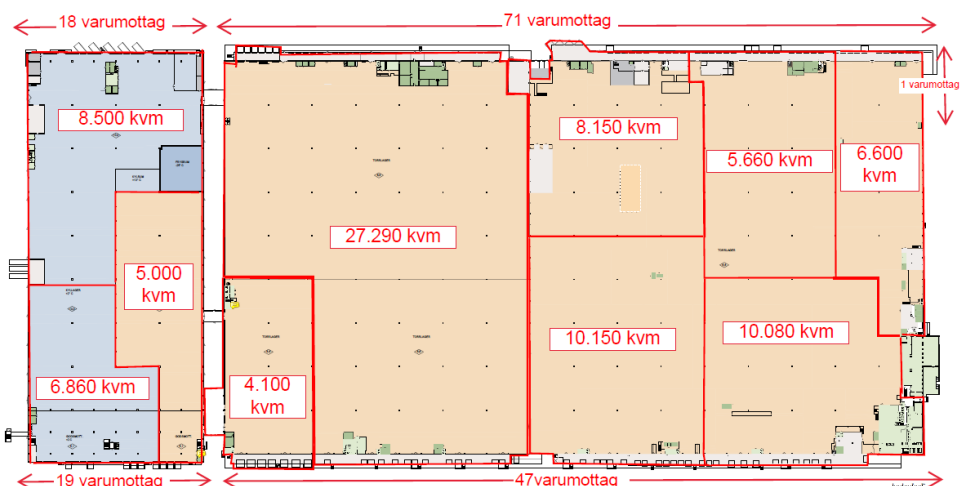
### 2.2 Fastigheten

Fastigheten Jordbromalm 3:1 omfattar en yta på 18 hektar och är belägen centralt i Jordbro industriområde. Andel vegetation inom fastigheten är liten och utgörs enbart av ett mindre höjparti med lövskog. Största delen av fastigheten består av en plan yta.

Fastigheten är planlagd för industriändamål. Inom fastigheten finns stora lagerbyggnader med en total byggnadsarea på ca 92 000 kvadratmeter och en byggnadshöjd på ca 11 meter.

I fastigheten verkar idag drygt tio företag med i huvudsak lager och logistik. Antal arbetande bedöms vara ca 150 personer.

Byggnaderna har många varumottag längs norra och södra fasaderna, se Figur 3 nedan. Längs västra fasaden finns ett par portar in till lager. Längs östra fasaden finns endast ett varumottag och personentréer till en kontorsdel. Totalt finns 156 varumottag redovisade men alla används inte. En del varumottag är igenbyggda och andra blockeras av containrar för avfall eller annat ändamål.



Figur 3: Schematisk redovisning av lagerbyggnadens nuvarande indelning.

## 2.3 Dagvatten

Mellan fastighetsgränsen och Dåntorpsvägen finns ett flackt, knappa 2 meter brett dike. Höjdskillnaden mellan fastigheten och den längsgående gång- och cykelbanan varierar längs med gränsen och är störst i väster ca 0,6 meter och minskar i öster till ca 0,2 meter.

## 2.4 Trafiknät

### 2.4.1 Gångnät

Gångnätet i Jordbro industriområde följer i princip cykelnätet och består av gemensamma gång- och cykelbanor utan skiljeremsa, se Figur 4 över cykelnätet nedan.

Hela fastigheten är inhägnad och alla gående till fastigheten kommer in via Dåntorpsvägen. Gångstråket går längs en upphöjd, knappa 3 meter bred gång- och cykelbana längs norra sidan av Dåntorpsvägen. Mellan gång- och cykelbanan och fastigheten finns ett lågt dike.

Inom fastigheten finns ett fåtal gångvägar, ytorna är främst avsedda för fordonstrafik och parkering.

### 2.4.2 Cykelnät

Öster om fastigheten, längs Nynäsvägen sträcker sig det regionala cykelstråket som förbinder Stockholm med Nynäshamn. Inom Jordbro industriområde finns gång- och cykelbanor avskilda från bilbanan längs Dåntorpsvägen, Cementvägen, Rörvägen och Traversvägen. Gång- och cykelbanan längs Dåntorpsvägen är knappa 3 meters bredd, inklusive skyddsremsa. Cyklande till fastigheten Jordbromalm 3:1 kommer in via Dåntorpsvägen. Se Figur 4.

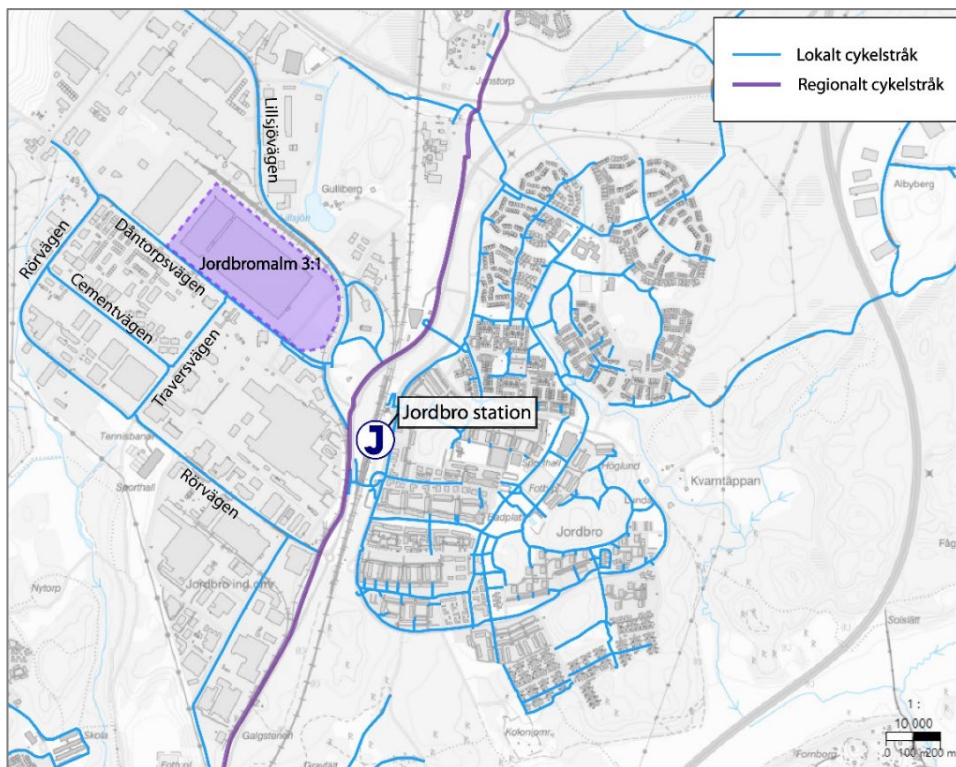
Inom fastigheten saknas vägar avsedda för cykeltrafik.

### 2.4.3 Kollektivtrafik

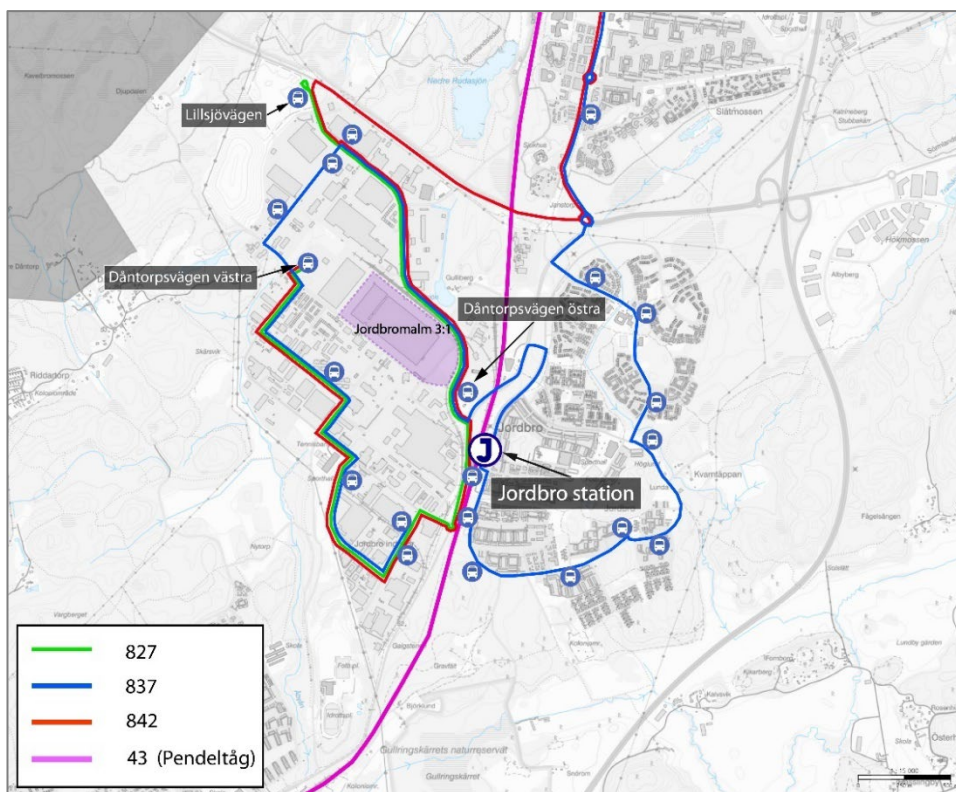
Området nås kollektivt med pendeltåg och buss. Avståndet mellan Jordbro station och den östra delen av fastigheten är 900 meter. Stationen trafikeras av linje 43 Bålsta- Nynäshamn.

Den närmsta busshållplatsen från fastigheten är Dåntorpsvägen östra och där trafikeras buss 827, 837 och 842. Buss 827 och 842 trafikeras även Dåntorpsvägen västra. Buss 827 trafikeras mellan Dåntorpsvägen västra och Lillsjö-

vägen, buss 837 går mellan Rörvägen i Jordbro industriområde och Bragervägen i Handen och buss 842 går mellan Däntorpsvägen västra och Sågen i Vendelsö. Alla tre busslinjer går via Jordbro station. Se Figur 5.



Figur 4: Cykelnätet kring Jordbro industriområde



Figur 5: Buss- och pendeltågslinjer runt Jordbromalm 3:1

Tabell 1 visar kollektivtrafiklinjernas turtäthet och hållplatsernas avstånd från fastigheten.

Tabell 1: Turtäthet för busslinjer från Dåntorpsvägen och pendeltåg från Jordbro station.

Trafikslag	Linje	Turtäthet*	Gångavstånd	Hållplats/station
Pendeltåg	43	15 min	900 m	Jordbro station
Buss	827	30 min	500 m 600 m	Dåntorpsv östra Dåntorpsv västra
Buss	837	30 min **	500 m	Dåntorpsv östra
Buss	842	30 min***	500 m 600 m	Dåntorpsv östra Dåntorpsv västra

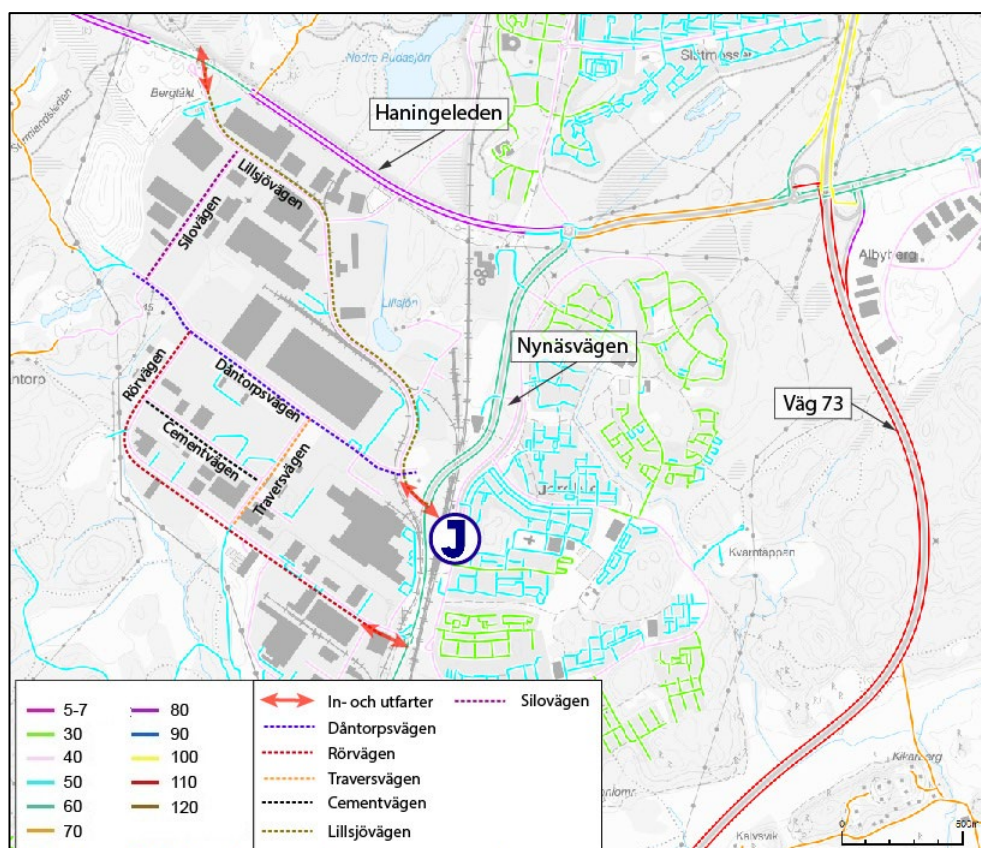
\* Turtäthet under dygnets maxtimme.

\*\* Endast morgontrafik

\*\*\* Endast morgon- och eftermiddagstrafik

#### 2.4.4 Biltrafiknät

Väg 259/Haningeleden och den kommunala gatan Nynäsvägen är de större bilvägarna kring Jordbro industriområde. Industriområdet har tre anslutningar till dessa gator. Lillsjövägen ansluter i nordväst till Haningeleden och i öster till Nynäsvägen. Längre söderut på Nynäsvägen ansluter även Rörvägen till Nynäsvägen. Inom området är Lillsjövägen, Rörvägen, Dåntorpsvägen, Cementvägen, Silovägen och Traversvägen de primära gatorna.



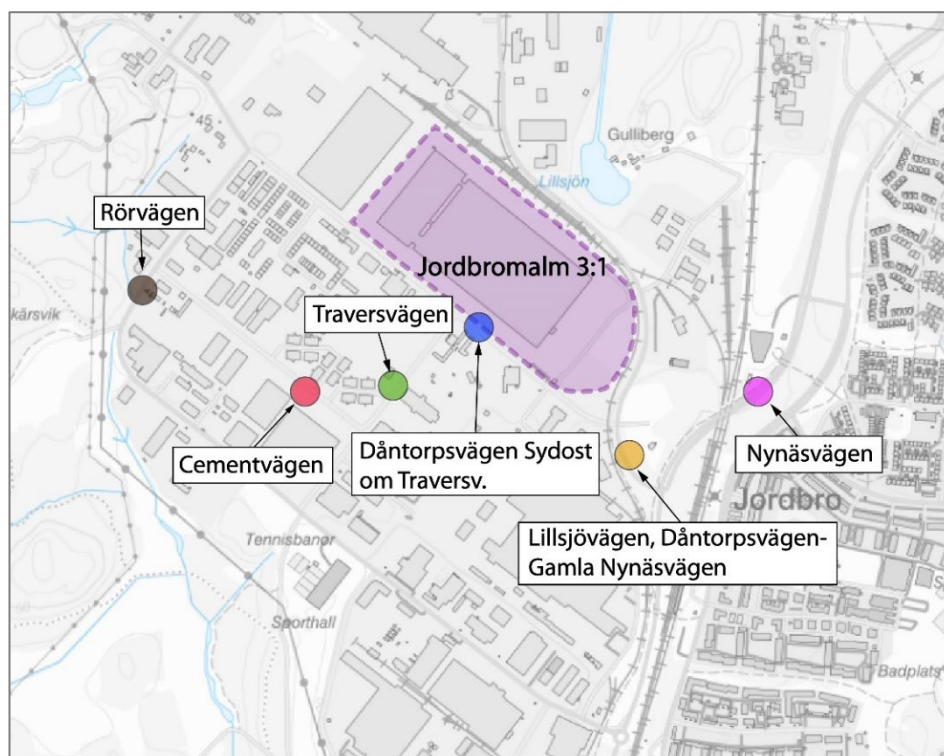
Figur 6: Biltrafiknätet i området och hastighetsbegränsningar



Fastigheten Jordbromalm 3:1 nås enklast från Nynäsvägen via Lillsjövägen och Däntorpsvägen. Se Figur 6 ovan.

Hastighetsbegränsningen längs Nynäsvägen är 60 km/h. Haningeleden har 80 km/h med hastighetssänkning vid korsningspunkterna. Inom Jordbro industriområde är hastighetsbegränsningen 40 och 50 km/h.

Trafikrapporter utförda av Haninge kommun visar att de mest trafikerade gatorna inom industriområdet är Lillsjövägen och Däntorpsvägen med 3 000-4 000 fordon per vardagsmedeldygn (ÅVMD). Cementvägen och Traversvägen har störst andel tung trafik 40-45 % men alla redovisade gator har hög andel tung trafik. Se Figur 7 och Tabell 2 nedan.



Figur 7: Mätplatserna

Tabell 2: Antal passager, vardagsdygn, trafik under maxtimmen, andel tung trafik längs de primära gatorna i Jordbro industriområde.

Väg	Trafikflöde ÅVDT	År *	Trafikflöde maximme		Andel tung trafik
			FM	EM	
Däntorpsvägen, sydost om Traversv	3 150	2023	260	300	32 %
Cementvägen vid Despec	730	2023	70	75	45 %
Rörvägen, sydväst om Cementv	1 050	2023	95	130	28 %
Traversvägen	2 300	2023	200	250	41 %
Lillsjövägen, söder om Däntorpsv	3 700	2014	275	450	23 %
Nynäsvägen, norr om Lillsjöv	16 550	2021	1 200	1 700	20 %

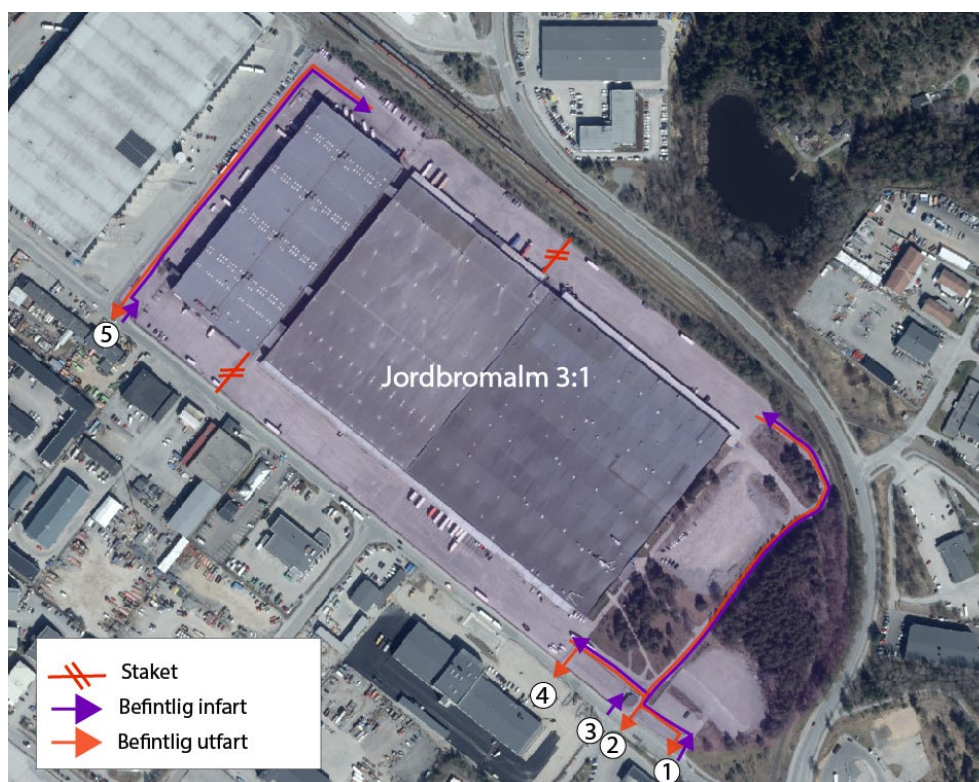
\* Mätningarna är utförda under 7 dagar den 2023-07-21 för Cementvägen, under 7 dagar den 2023-07-21 för Dåntorpsvägen, under 8 dagar den 2014-05-07 för Lilljövägen, under 7 dagar den 2021-05-18 för Nynäsvägen, under 7 dagar den 2023-07-21 för Rörvägen och under 7 dagar den 2023-07-21 för Traversvägen.

#### 2.4.5 In- och utfarter till fastigheten

Idag har fastigheten fem fordonsanslutningar till det allmänna vägnätet, alla söderut mot Dåntorpsvägen. Se pilar mot Dåntorpsvägen i Figur 8. Från öster är dessa

1. dubbelriktad infart
2. enkelriktad utfart
3. enkelriktad infart personbilsparkering
4. enkelriktad utfart personbilsparkering
5. dubbelriktad in-utfart

Gång- och cykelbanan som går längs norra sidan av Dåntorpsvägen bryts av in- och utfarterna till fastigheten.



Figur 8: In- och utfarter till fastigheten.

#### 2.4.6 Trafik inom fastigheten

Eftersom byggnaderna huvudsakligen innehåller lagerutrymmen med små kontorsdelar domineras trafikorörelserna till/från och inom fastigheten av varutransporter. Några av personerna, som har lager- och kontorsuppgifter eller är chaufförer, som startar och parkerar sina leveransfordon inom fastigheten, kör till/från arbetet med personbil och parkerar inom fastigheten.

Tillgänglig köryta runt byggnaderna är drygt 30 meter respektive drygt 40 meter i norr och knappa 40 meter i söder. Vid västra fasaden finns en asfalterad yta som är ca 30 meter bred. Närmast den östra fasaden finns ingen köryta.

Uppgift om antal rörelser med olika fordonsstorlekar saknas. Samtliga varumottag kan nås med 12-meters lastbil och mindre fordon.

Längs byggnadernas södra fasader och större del av de norra fasaderna finns tillräcklig yta för 25-metersfordon att angöra rakt in mot varumottagen. Längs resterande del av varumottagen på norra sidan finns snedställda varumottag, vilket gör att långa fordon kan angöra även där.

Längs västra fasaden finns inte tillräckligt utrymme för att angöra rakt mot fasad med 25-metersfordon och varumottaget i den sydöstra hörnan kan inte heller nås med 25-metersfordon.

Alla nuvarande företag verksamma inom lagerbyggnaderna utom ett kan nås med 25-metersfordon. De företag som etablerar sig här har behov av att kunna ta emot 25-metersfordon för att kunna lasta om till mindre fordon och leverera inom Storstockholm.

Tabell 3: Antal varumottag till byggnaderna

	Verksamhet	Yta kvm	Varumottag antal	Person- bil	Mini- buss	Lastbil 10-12 m	Lastbil 25.25 m
1	Speditionsföretag	8 500	25	Ja	Ja	Ja	Ja
2	Flyttjänster för företag, personal, privat etc	5 600	14	Ja	Ja	Ja	Ja
4	E-handelsföretag	27 290	43	Ja	Ja	Ja	Ja
5	Logistikföretag	5 000	4	Ja	Ja	Ja	Ja
6	Bygggrossist	8 150	14	Ja	Ja	Ja	Ja
7	Speditionsföretag	10 150	14	Ja	Ja	Ja	Ja
8	Transport och magasinering	8 200	16	Ja	Ja	Ja	Ja
9	Tredjepartslogistik	10 080	12	Ja	Ja	Ja	Ja
10	Distribution av skönhetsprodukter	6 600	8	Ja	Ja	Ja	Nej
11	Övriga ytor	1 200	4	-	-	-	-
12	Säsongsförvaring och distribution	4 100	2	-	-	-	-
	<b>Totalt</b>	<b>94 850</b>	<b>156</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

#### 2.4.7 Nyttotransporter och räddningstjänst

Avfallsrum finns vid varje godsmottagning längst hela fastigheten.

Avfallstransporter använder samma in- och utfarter till fastigheten som övrig trafik.

Även räddningstjänsten använder samma in- och utfarter till fastigheten som övrig trafik.

## 2.5 Parkering

I sydöstra delen av fastigheten finns det möjlighet att parkera mer än 200 personbilar och på fastighetens västra sidan finns utrymme för ytterligare 100–150 bilar. De två parkeringsytorna i sydöstra delen är avgränsade från transporttrafiken på fastigheten medan bilplatserna i nordvästra delen är utspridda längs fastighetsgränsen och visas endast med vägmarkering. Se Figur 9 nedan.

Parkeringarna i sydöstra delen uppfattas av många bilåkande ligga alltför långt från entréerna. De flesta försöker i stället parkera nära respektive företagslokal. Det finns inget som hindrar att personer verksamma i andra fastigheter parkerar på den sydöstra ytan.

Inom fastigheten finns inga cykelparkeringar.



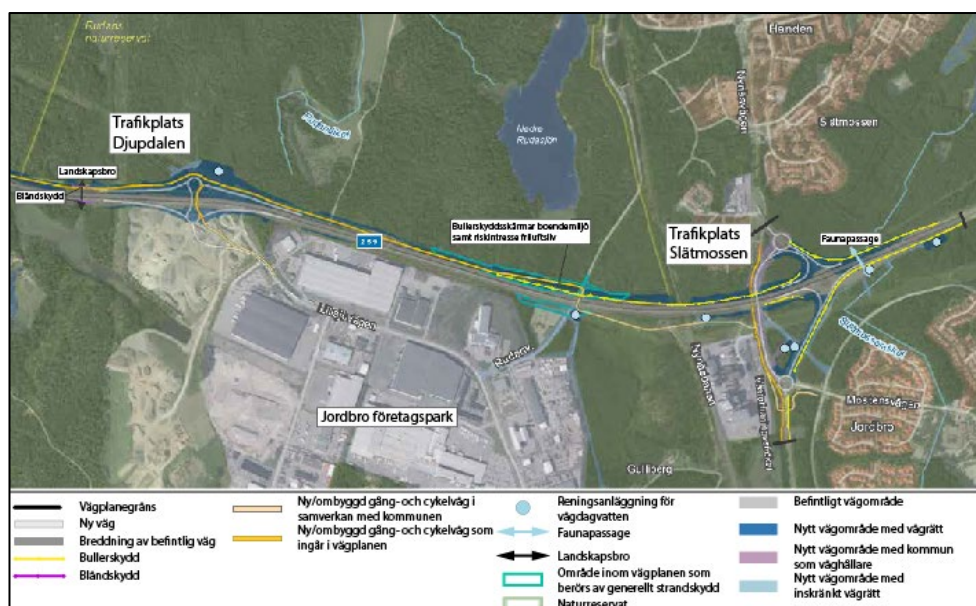
Figur 9: Bilparkeringsplatser inom fastigheten.

### 3 Framtida planer

#### 3.1 Utanför industriområdet

##### 3.1.1 Tvärförbindelse Södertörn

Utbyggnad pågår av Tvärförbindelse Södertörn, en två mil mötesfri motortrafikled och en separat gång- och cykelbana, mellan Kungens Kurva och Jordbro via Flemingsberg. I Haninge kommun planeras två trafikplatser att anläggas, en vid norra infarten till Jordbro industriområde/ Lillsjövägen och en vid Nynäsvägen. Trafikplatserna kallas trafikplats Djupdalen och trafikplats Slätmossen. Se Figur 10 nedan.



Figur 10: Planerade trafikplatser för Tvärförbindelse Södertörn

Tpl Djupdalen till vänster och Tpl Slätmossen till höger

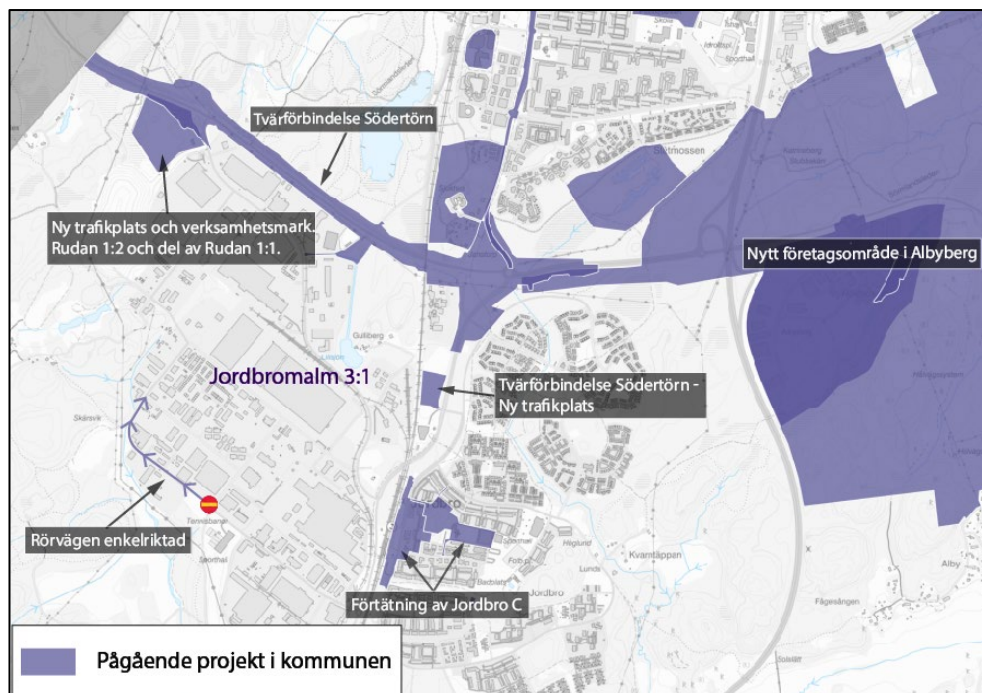
(Källa: Vägplan Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, Trafikverket)

##### 3.1.2 Förtätning i Jordbro

Jordbro genomgår en fortsatt utveckling för att skapa en stadsdel som är attraktiv, livfull och lättillgänglig. En omfattande stadsomvandling sker vid Jordbro pendeltågsstation, med planer på att utveckla ett nytt centrum. Över 1 000 bostäder samt expansion av förskolor och skolor är i planerna för att förtäta stadsdelen, varav cirka 270 bostäder kommer att ingå i det nya centrumet.

##### 3.1.3 Verksamhetsområde i Alby

Ett nytt verksamhetsområde i Albyberg är under utveckling vid trafikplats Jordbro, öster om väg 73. Hela verksamhetsområdet kommer vara cirka 80 hektar stort och utgörs av verksamheter som inte ska störa omgivningen. Figur 11 nedan visar pågående projekt i kommunen som bland annat det nya verksamhetsområdet i Albyberg och förtätning och utveckling av Jordbro centrum.



Figur 11: Pågående projekt i kommunen. Bland annat nytt företagsområde i Albyberg och förtätning i Jordbro.

## 3.2 Inom industriområdet

### 3.2.1 Utökning av Jordbro industriområde

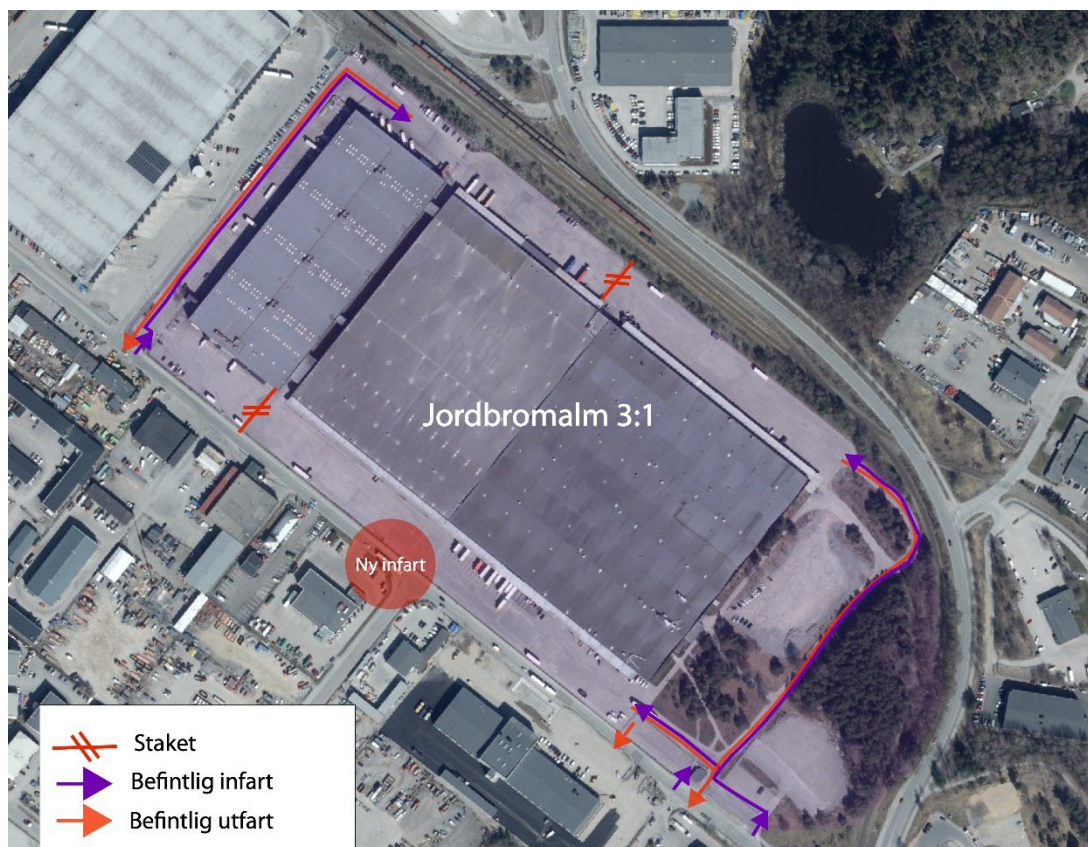
En utökning av Jordbro industriområde planeras på fastigheten Rudan 1:2 och delar av fastigheten Rudan 1:1 som ligger nordväst om Jordbromalm 3:1. Se Figur 12 ovan. Planen är beroende av Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn och har varit vilande i avvaktan på Trafikverkets vägplan. Syftet med planen är att utveckla verksamhetsmark inom fastigheten och möjliggöra för en ny trafikplats som ska ansluta till Tvärförbindelse Södertörn.

### 3.2.2 Rörvägen

Rörvägen i Jordbro industriområde har nyligen enkelriktats och fartgupp har placerats i höjd med korsningen Cementvägen och Rörvägen för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten kring återvinningscentralen. Se Figur 12 ovan.

### 3.2.3 Fastigheten Jordbromalm 3:1

Inom fastigheten planeras för en ny in- och utfart med syftet att underlätta logistiken för mindre företag, vilket ska göra det enklare för företag att bedriva verksamhet inom fastigheten. Den nya planen syftar till att upphäva utfartsförbudet enligt de nuvarande detaljplanerna, vilket möjliggör skapandet av en ny infart och utfart.



Figur 12: Befintliga och önskemål om ny infart till Jordbromalm 3:1

## 4 Ny anslutning till/från fastigheten

---

### 4.1 Förutsättningar

Syftet att tillskapa en ytterligare in- och utfart är att underlätta logistiken för fler mindre företag att driva sin verksamhet inom fastigheten. En förutsättning för verksamheterna är att dimensionera anslutningen för 25-metersfordon.

I nordvästra delen av Dåntorpsvägen är nivåskillnaderna mellan gatan och fastighetsmarken upp till 0,6 meter medan den i sydöstra delen är ca 0,2 meter. Detta ger en större påverkan på höjdsättningen om anslutningen placeras i nordväst i stället för i sydost.

Utformningen utgår från grundkarta levererad 5 februari 2024 med de höjder som redovisas i körytan. De alternativa anslutningarnas lutningar har beräknats från 0,1 meter ovan i grundkartan angivna höjder till fastighetshöjder 20 meter från gatumark.

Enligt kommunens riktlinjer för in- och utfarter bör:

- anslutningen ligga >10 meter från en korsning,
- anslutningen inte luta mer än 3%.

### 4.2 Studerade alternativ med konsekvenser

Anslutningens körbara del behöver vara minst 9,5 meter bred för att kunna trafikerats av 25-metersfordon. Gång- och cykelbanan längs Dåntorpsvägen föreslås vara genomgående och upphöjd med en 6 cm hög kantsten vid anslutningen. Oavsett var anslutningen placeras kommer den att ha liknande utformning med liknande körspår.

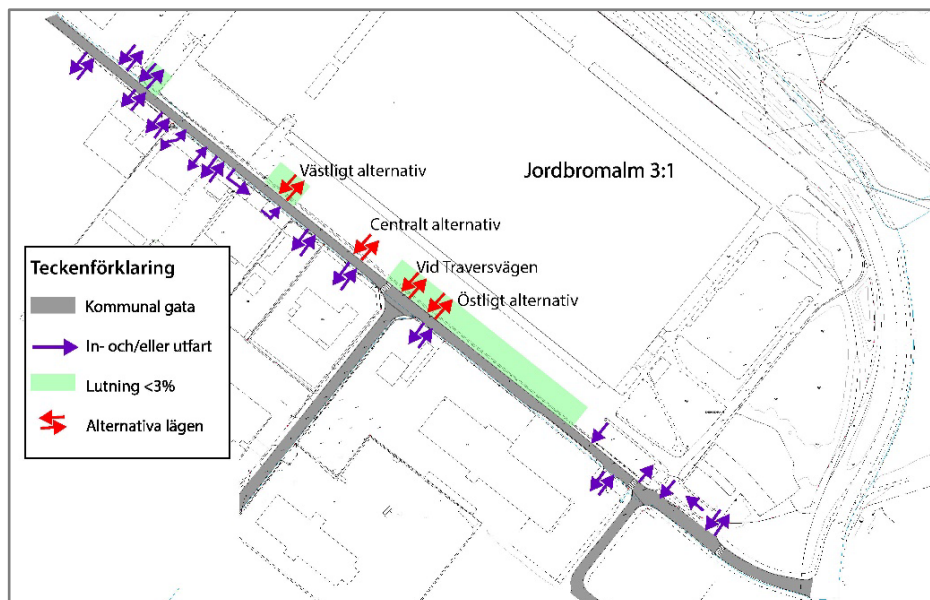
Nedan visas fyra alternativa anslutningsplatser med kortfattat beskrivna konsekvenser. En ny anslutning placerad längre österut än här skissade alternativ ger ingen påtaglig nytta för verksamheten.

Se Figur 13 för alternativa lägen och Tabell 4 för kortfattade konsekvenser på nästkommande sida.

Det västliga alternativet förkastas då det ger liten nytta för verksamheten. Utfart vid Traversvägen är en utfart mot en korsning på allmän väg vilket inte är i enighet med kommunens riktlinjer.

Det centrala alternativet ger mindre påverkan på busstrafiken än det östliga alternativet. Däremot ger det centrala läget något större lutning på utfarten än kommunens riktlinje om maximalt 3%.





Figur 13: Fyra alternativa nya anslutningspunkter till Dånatorpsvägen från Jordbromalm 3:1

Tabell 4: Kortfattade konsekvenser av fyra alternativa anslutningspunkter

Alternativ	Västligt läge	Centralt läge	Vid Traversvägen	Östligt läge
<b>Påverkan på</b>				
<b>GC-trafik</b>	Anslutningen korsar befintlig gc-bana. Risk för dålig sikt vid högersväng in till fastigheten.	Anslutningen korsar befintlig gc-bana. Risk för dålig sikt vid högersväng in till fastigheten.	Anslutningen korsar befintlig gc-bana. Risk för dålig sikt vid högersväng in till fastigheten.	Anslutningen korsar befintlig gc-bana. Risk för dålig sikt vid högersväng in till fastigheten.
<b>Busstrafik</b>	Påverkas ej	Påverkas ej	Buss trafikerar anslutningspunkten och kan komma att hindras av långsamt körande fordon	Buss trafikerar anslutningspunkten och kan komma att hindras av långsamt körande fordon
<b>Övrig trafik</b>	Något lägre trafikbelastning i västra delen	Något lägre trafikbelastning i västra delen	Fler kan påverkas, något högre trafikbelastning i östra delen	Fler kan påverkas, något högre trafikbelastning i östra delen
<b>Anslutningens lutning</b>	Mindre än 3% (ca 2,6%)	Större än 3% (ca 4,4%)	Mindre än 3% (ca 2,5%)	Mindre än 3% (ca 1,1%)
<b>Trafikreglering</b>	Utfartsregeln mot fordon längs Dånatorpsvägen.	Utfartsregeln mot fordon längs Dånatorpsvägen.	Flervägsstopp.	Utfartsregeln mot fordon längs Dånatorpsvägen. Fler närliggande anslutningar ger många svängande rörelse på en liten yta, risk för konflikt.
<b>Nytta för verksamheten</b>	Liten nytta	Stor nytta	Stor nytta	Stor nytta
<b>Kommentar</b>	Förkastas pga. för liten nytta för verksamheten	Utvärderas	Förkastas pga. avsteg från riktlinje.	Utvärderas

### 4.3 Valt alternativ

Det centrala lägets negativa inverkan av ökad lutning anses kompenseras av dess mindre påverkan på bussar och övrig trafik. Därmed rekommenderas det att avvika från kommunens riktlinjer, om maximal lutning på 3%, och välja det centrala läget som den nya anslutningspunkten.

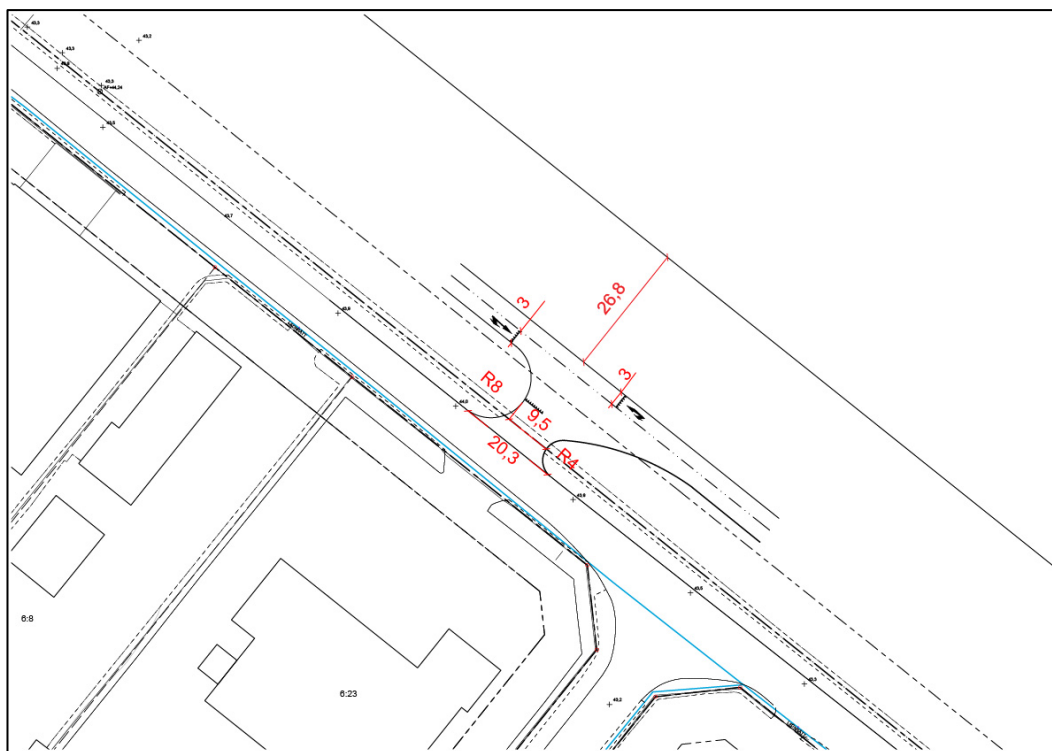
Utformningsalternativet tillåter 25-metersfordon att köra in och ut från fastigheten, men bara en åt gången antingen in eller ut. Ett alternativ där två 25-metersfordon samtidigt kan passera bedöms ha för stor påverkan på gång- och cykelbanan längs Dåntorpsvägen.

För utfarten gäller väjning vid utfarten från fastighet mot allmän gata.

Utgående fordon föreslås ges två väjningslinjer, en inne på fastigheten med väjning mot inkommande fordon och en framför korsningen för att förtydliga väjningen för all trafik längs Dåntorpsvägen. Då 25-metersfordon är på väg ut från fastigheten och det ankommer fordon som vill köra in finns risk för kortvarig köbildning.

Dåntorpsvägens kantsten påverkas på en ca 20 meter lång sträcka. Se Figur 14 nedan.

Alternativet påverkar angöringsytan (ex. varumottagen) mot fastigheten, vilken blir som minst ca 27 meter djup.



Figur 14: Anslutning för 25-metersfordon.

## 5 Parkering

---

### 5.1 Parkeringstal

#### 5.1.1 Kommunens p-tal

Haninge kommun har delat in kommunen i fyra typer av parkeringszoner kallade A-D. Där A är centralorten och D är övriga delar/landsbygd. Jordbro-malm ligger i zon B, tätorter/stadsdelar med lägre serviceutbud men god tillgång till kollektivtrafik.

För zon B är kommunens grundtal för parkering vid lagerverksamhet satt till 7 bilplatser per 1 000 kvm BTA och 7 cykelplatser per 1 000 kvm BTA. Med antagandet att ca 50% reser med bil till arbetet skulle antalet arbetande i de 92 000 kvm stora byggnaderna vara  $2 \cdot 7 \cdot 92 = 1\,288$ . Om alla arbetande antas resa med bil skulle antalet arbetande vara  $7 \cdot 92 = 644$ .

Bedömningen är att verksamheterna i stället har ca 150 personer med daglig arbetsplats i byggnaderna, se under 2.2 Fastigheten. Detta motsvarar 10–25% av det antal arbetande som kommunens p-tal grundar sig på.

#### 5.1.2 Anpassat p-tal samt parkeringsbehov

Då antalet arbetande inom byggnaderna är avsevärt färre än det antal som ligger till grund för kommunens p-tal och verksamhetens art inte planeras ändras föreslås ett anpassat p-tal för fastigheten.

Det anpassade p-talet föreslås utgå från att 60% av de verksamma reser med bil och ca 40% med kollektivtrafik. Få cyklar eller går idag till verksamhetsområdet.

### 5.2 Antal verksamma

Verksamheten antas utökas så att antalet person som har sin dagliga arbetsplats inom fastigheten ökar från idag ca 150 till ca 180 verksamma, som arbetar i lager, på kontor eller kör en bil som utgår från lagret och parkeras vid lagret.

### 5.3 Parkeringsbehov

#### 5.3.1 Bilplatser

Med ovanstående antagande krävs ca 110 bilplatser för verksamma inom fastigheten. Det finns ett starkt önskemål om att bilplatser placeras nära respektive företags entré.

Idag finns möjlighet att parkera ett avsevärt större antal personbilar inom fastigheten, se 2.4 Nuläge Parkering. Men mer än hälften av möjliga platser ligger i den sydöstra delen av fastigheten.

#### 5.3.2 Cykelplatser

Idag cyklar få eller inga till eller från fastigheten. För att gynna ökad cykling föreslås att ett 20-tal väderskyddade cykelplatser anordnas.

## 5.4 Placering av cykel- och bilplatser

### 5.4.1 Bilplatser

Idag nyttjas den stora parkeringsytan i sydöstra delen av fastigheten mycket sparsamt. Bilplatser kan i stället försöka anordnas nära de olika företagens entréer.

Inga planer finns att i närtid ändra funktionen på den sydöstra delen av fastigheten.

### 5.4.2 Cykelplatser

För att gynna ökad cykling bör eventuella cykelplatser placeras närmare entréerna än bilplatser. Då det förekommer många trafikrörelser med stora fordon är det svårt att skapa trafiksäkra cykelstråk inom fastigheten eftersom det är trafiksäkerhetsmässigt tveksamt att blanda cyklister med svängande transportfordon. En väderskyddad cykelparkering föreslås i stället anordnas centralt inom fastigheten.

### 5.4.3 Gående

För att öka trafiksäkerheten bör stråk för gående markerats fram till de olika personalentréerna. Markering föreslås göras både i markplanet och med belysning.

## 6 Trafikalstring

---

### 6.1 Förutsättningar och antaganden

Syftet med den nya in- och utfarten är att förenkla logistiken för mindre företag att driva verksamheter inom fastigheten. Vilket antas betyda något fler verksamma än idag på samma yta.

Verksamheten antas utökas så att antalet personer som har sin dagliga arbetsplats inom fastigheten ökar från dagens ca 150 verksamma till 180 verksamma. Med verksamma innebär personer som arbetar i lager, på kontor eller kör en bil som utgår från lagret och parkeras vid lagret.

60% av de verksamma antas ta bilen till arbetet. Var femte bilresande antas göra något ärende under dagen. Totalt bedöms de verksamma alstra ca 260 personbilsresor.

Byggnaderna har 156 varumottag, varav alla idag inte används. Generellt antas i genomsnitt fem fordon lasta eller lossa i varje varumottag under en dag. Detta ger ett dygnsflöde på närmare 1 600 varustransporter. Ca 25% antas vara 25-metersfordon, 50% 10–12 meters lastbilar och 25% mindre distributionsfordon.

### 6.2 Trafikflöde

Ovanstående antaganden ger en trafikstring från fastigheten om ca 1 800 fordon per vardagsmedeldygn (ÅVMD), varav ca 65% är tung trafik.

## Referenser

Parkeringstal Haninge kommun: <https://www.haninge.se/siteassets/trafik-och-resor/parkering/tillampning-av-zoner.pdf>

Trafikverket Tvärförbindelse Södertörn: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan/vag-259-tvarforbindelse-sodertorn/>

Haninge kommun Webbkart: <https://www.haninge.se/bygga-trafik-och-miljo/kartor-och-mattjanster/kartor/kommunens-webbkarta/>

Trafikrapport för Cementvägen, Dåntorpsvägen, Lillsjövägen, Nynäsvägen och Rörvägen utförd av Haninge kommun.

## Bilagor

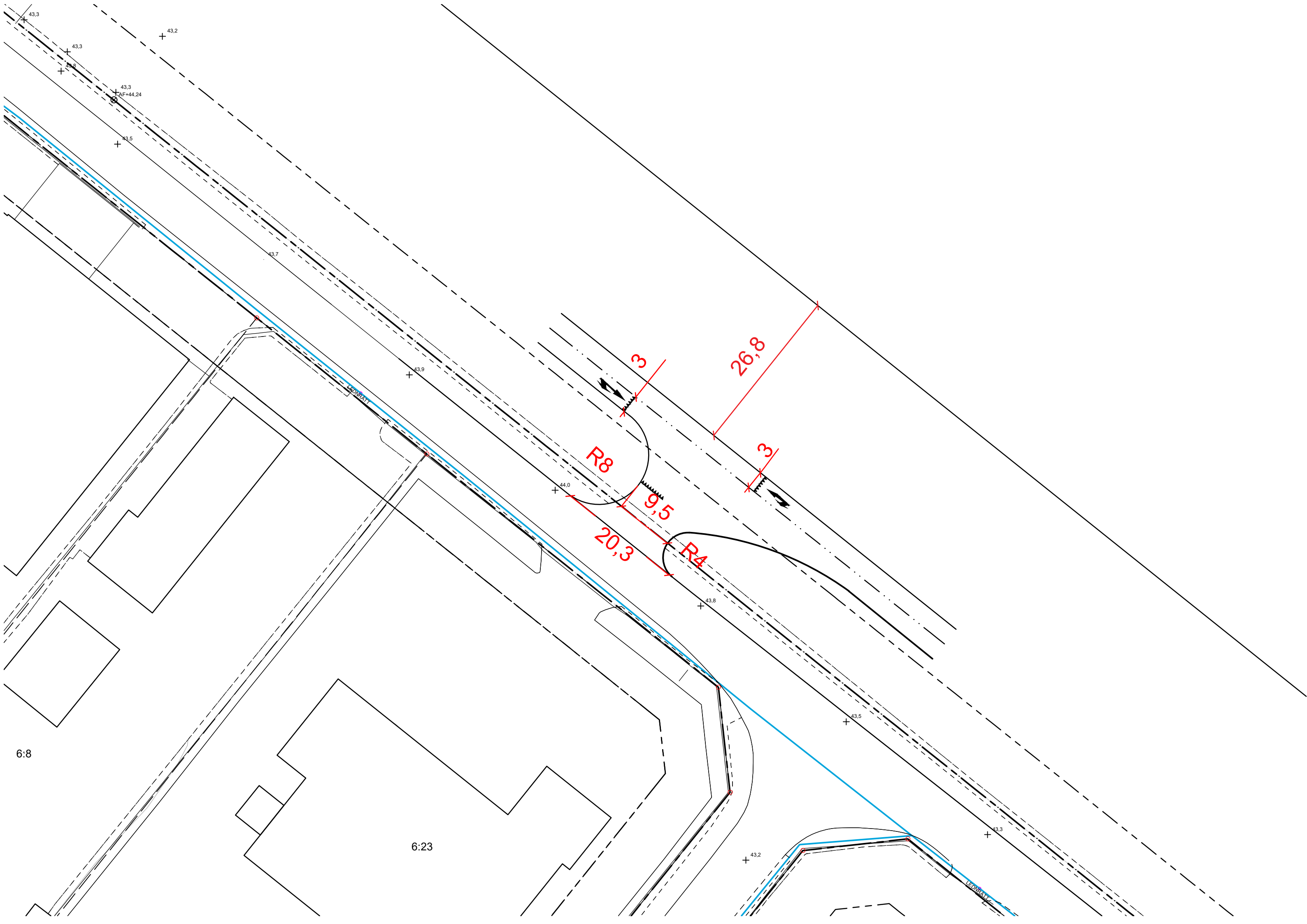
Bilaga 1 Utformning anslutning centralt

Bilaga 2 Körspår för infart från väst mot väst

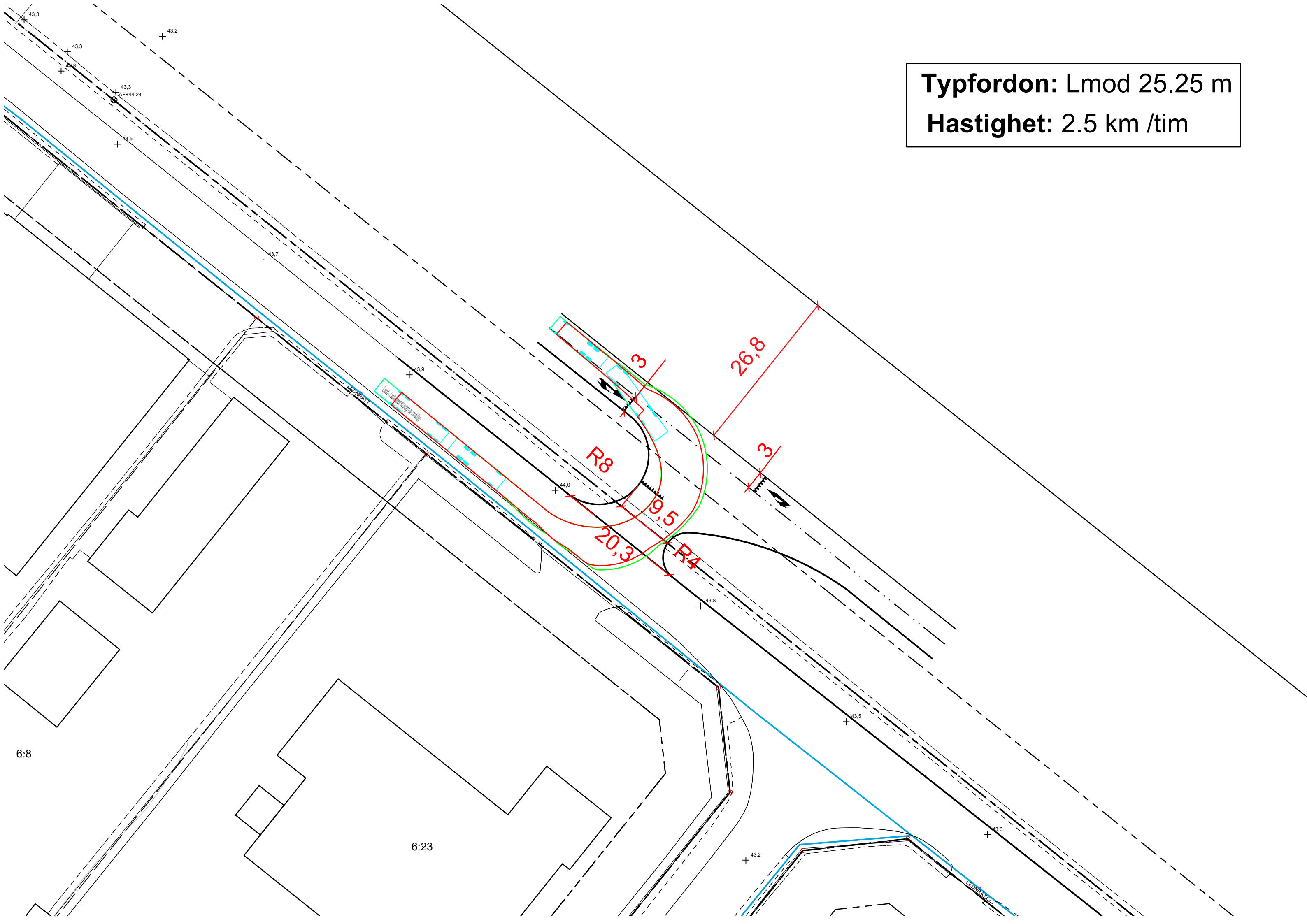
Bilaga 3 Körspår för infart från öst mot öst

Bilaga 4 Körspår för utfart från väst mot väst

Bilaga 5 Körspår för utfart från öst mot öst

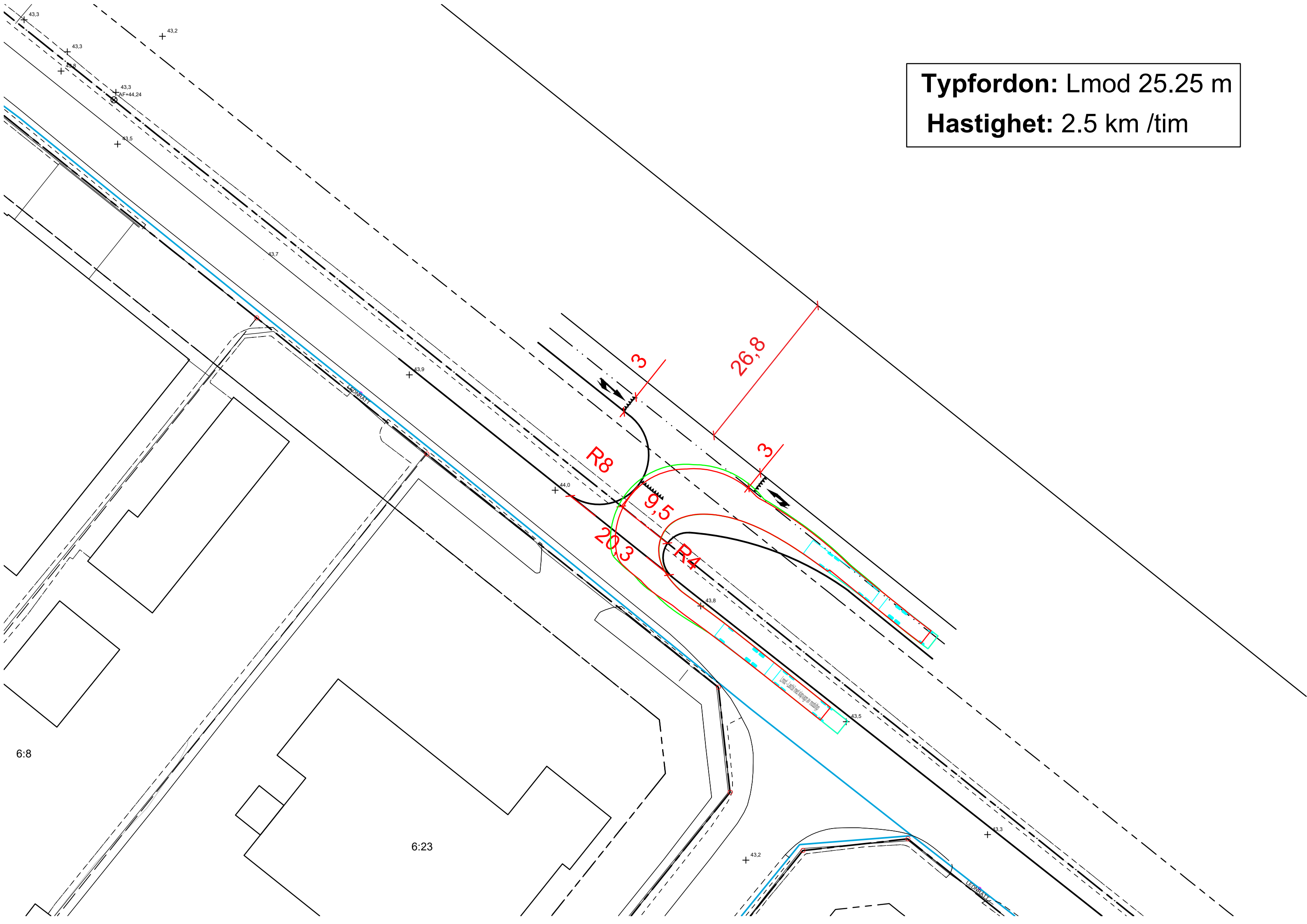


**Typfordon: Lmod 25.25 m**  
**Hastighet: 2.5 km /tim**

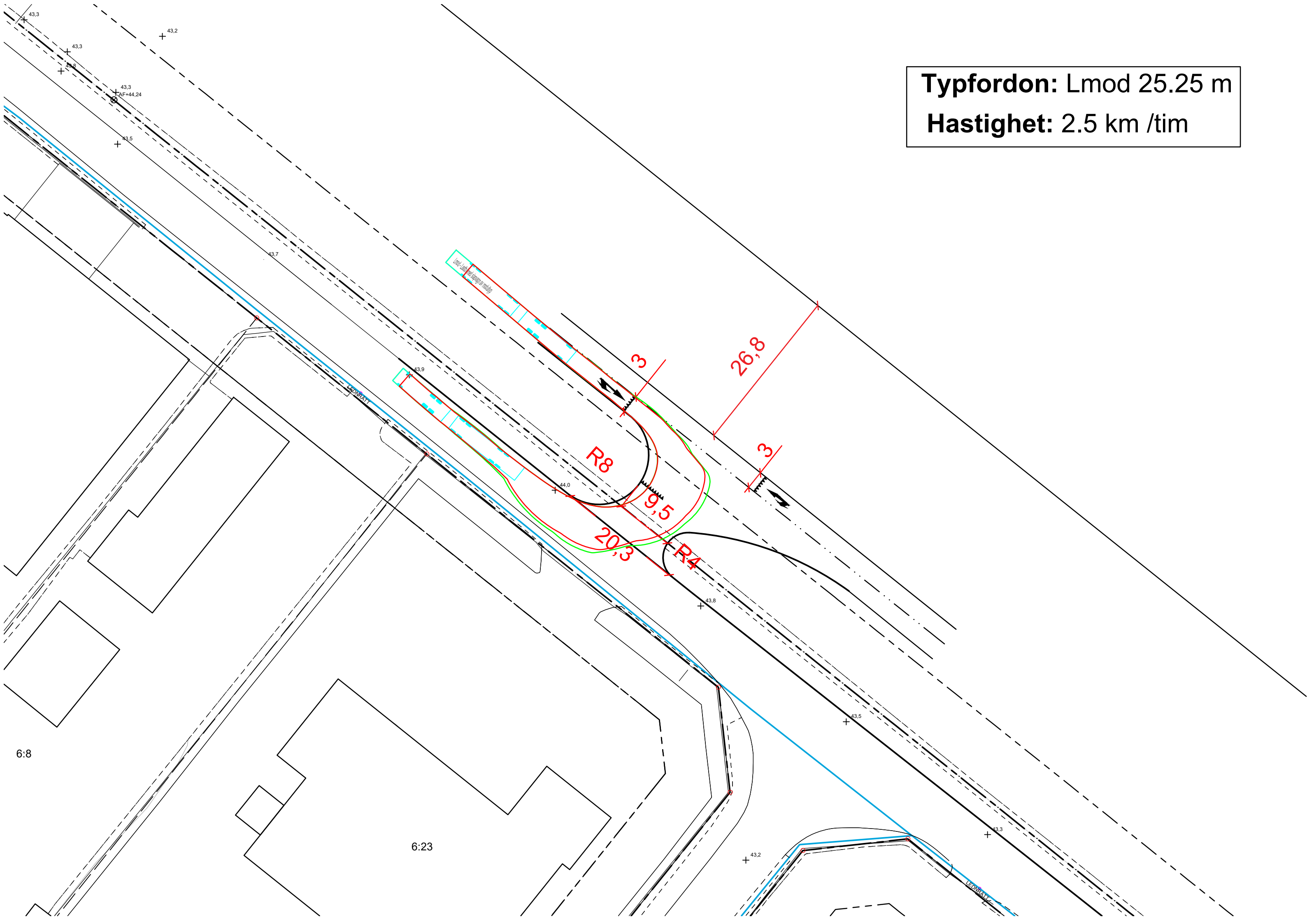




**Typfordon: Lmod 25.25 m**  
**Hastighet: 2.5 km /tim**



**Typfordon: Lmod 25.25 m**  
**Hastighet: 2.5 km /tim**



**Typfordon: Lmod 25.25 m**  
**Hastighet: 2.5 km /tim**

