

Haninge Kommun

# Stationsvägens förlängning

PM Trafik

Stockholm 2013-06-10

# Stationsvägens förlängning

Datum 2013-06-10  
Uppdragsnummer 1320001078

Uppdragsledare: Anna Le Moine  
Handläggare: Jens Svensson, Charlotte Edberg  
Granskare: Bo Hjertstrand

Ramböll Sverige AB  
Box 17009, Krukmakargatan 21  
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00  
Fax 010-615 20 00  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr 1320001078 Organisationsnummer 556133-0506

## Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	1
2.	Förutsättningar .....	2
2.1	Dagens vägnät.....	2
2.2	Trafikmängder .....	3
2.3	Planerad exploatering och trafikallstring.....	4
3.	Möjliga alternativ .....	5
3.1	Förlängning Stationsvägen.....	5
3.1.1	Alternativ 1 – anslutning till centruminfarten.....	5
3.1.2	Alternativ 2 – anslutning till cirkulation vid Parkvägen/Nynäsvägen.....	5
3.1.3	Alternativ 3 – Anslutning mot Kolartorps Allé i norr .....	7
3.2	Förslag på sektion .....	7
3.3	Trafikförsörjning av folkparksområdet .....	8
4.	Konsekvenser.....	9
4.1	Alternativ 2 .....	9
4.2	Alternativ 3 .....	9
5.	Slutsats och rekommendation.....	10

Bilaga:

Alternativ 2 – profiler för tre sträckningsförslag

## 1. Inledning

Området runt Handens pendeltågsstation i Haninge står inför en omfattande omvandling och förtätning med ny bebyggelse i syfte att skapa en mer stadsmässig kvartersstruktur. En detaljplan för Haningeterrassen är under framtagande och innefattar komplettering med 450 nya bostäder, 47 000 kvadratmeter lokaler och en ny modern bussterminal. Det finns också planer att komplettera de befintliga fastigheterna Najaden och Handenterminalen med bostäder. I planerna ingår också en upprustning av pendeltågstationen samt en strandpromenad längs Övre Rudasjön i syfte att göra området kring pendeltågsstationen mer attraktivt.

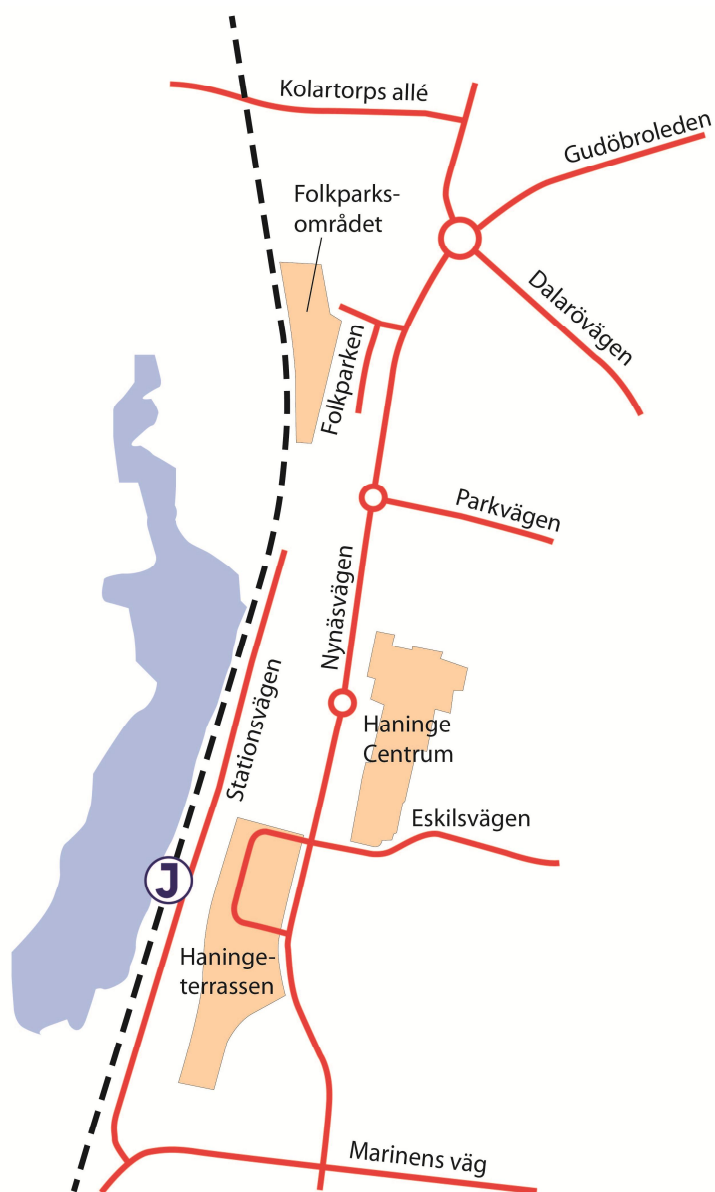
Som en del av planerna för centrala Handen ingår en översyn av Stationsvägen. Gatan är idag en sparsamt använd återvändsgata som bidrar till intrycket av området som Handens baksida. Genom att förlänga Stationsvägen norrut och ansluta den till vägnätet kan gatan i framtiden avlasta Nynäsvägen under tider med hög trafikbelastning. Dessutom kommer möjligheterna till angöring till pendeltågsstationen från Nynäsvägen inskränkas för privatbilister i samband med att den nya bebyggelsen och bussterminalen uppförs. Stationsvägen kan därigenom också komma att fylla en viktig funktion för transporter till och från pendeltågsstationen.

Detta PM ska studera möjliga nordliga anslutningar av Stationsvägen och översiktligt beskriva konsekvenserna för trafiken i syfte att utgöra underlag för Stationsvägens utformning. PM:et ska också studera möjligheterna att trafikförsörja ett mindre område med bostäder och skola vid Folkparken, samt möjligheterna att kombinera detta med en förlängning av Stationsvägen.

## 2. Förutsättningar

### 2.1 Dagens vägnät

Stationsvägen är idag en återvändsgata som i södra ändan ansluter till Marinens väg i en trevägskorsning. Norrut löper gatan längsmed järnvägens östra sida tills den avslutas i en vändplan cirka 500 meter norr om Handens pendeltågsstation. Parallellt med Stationsvägen, cirka 100 meter österut, löper Nynäsvägen kring vilken centrala Handens bebyggelse huvudsakligen är lokaliserad. Nynäsvägen har byggts på en rullstensås varför höjdskillnaderna mot Stationsvägen är mycket stora, på vissa ställen så mycket som 25 meter.

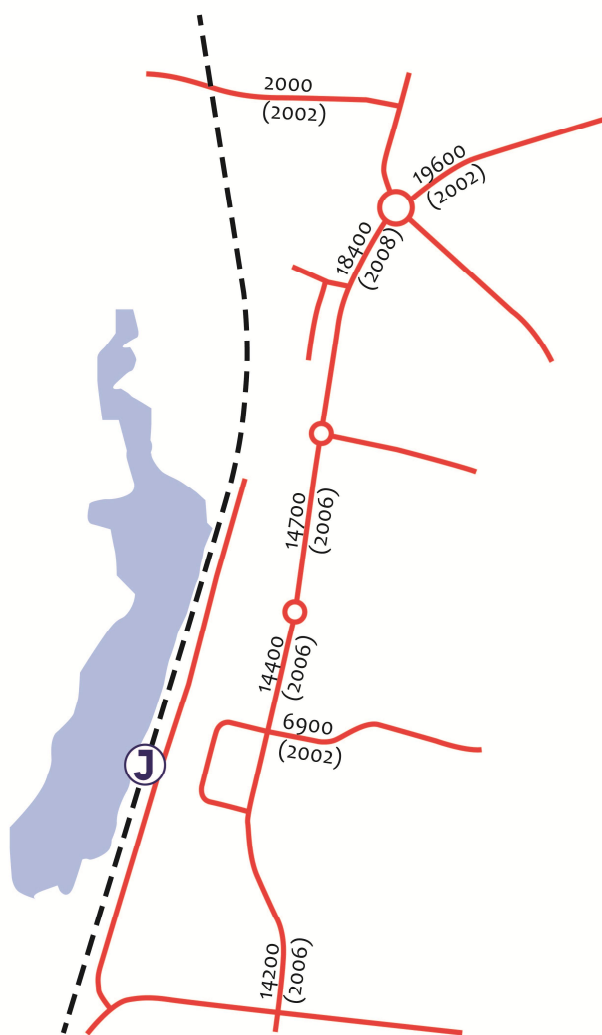


Figur 1 Översikt över dagens vägnät samt framtida utbyggnadsområden

## 2.2

### Trafikmängder

En sammanställning av kommunens trafikmätningar visar att trafikmängderna på Nynäsvägen uppgår till mellan cirka 14 000 i de södra delarna till drygt 18 000 i norra delarna av Centrum. För Stationsvägen saknas trafikräkningar men trafikintensiteten på gatan är mycket låg, särskilt i dess norra del där målpunkter saknas.



Figur 2 Uppmätta trafikmängder, vardagsdygnstrafik. År då mätningen genomfördes inom parentes.

Enligt tidigare genomförda utredningar<sup>1</sup> bedöms trafikefterfrågan på Nynäsvägen norr om Eskilsvägen uppgå till knappt 25 000 fordon per dygn år 2030. Bedömningen görs utifrån en antagen trafikökning om 1,3 % per år och inkluderar även alstringen från den tillkommande bebyggelsen i anslutning till Haningeterrassen. I samma rapport konstateras att korsningen mellan Nynäsvägen och Eskilsvägen kan hantera trafikmängder om cirka 19 000 fordon per dygn, förutsatt att den utformas med ett körfält i vardera riktning och med vänstersvängande körfält på Nynäsvägen. Den beräknade efterfrågan överskrider således kapaciteten i korsningen med knappt 6 000 fordon per dygn, vilket medför framkomlighetsproblem och risk för köbildning.

### 2.3 Planerad exploatering och trafikalstring

Utöver exploateringen kring Haningeterrassen utreds kompletterande bebyggelse inom Folkparksområdet, som är beläget norr om Haninge centrum mellan järnvägen och Nynäsvägen. I ett utredningsalternativ ingår att uppföra cirka 60 bostäder samt en förskola med 6 avdelningar och cirka 100 barn.

Folkparksområdet trafikförsörjs idag via lokalgatan Folkparken. Den nya bebyggelsen kommer att alstra trafik som belastar det omkringliggande vägnätet. För förskolans del är det främst föräldrar som skjutsar sina barn som bidrar till den största trafikalstringen. Då många familjer sannolikt bor inom gång- och cykelavstånd från förskolan antas 50 % av barnen hämtas och lämnas med bil. Till detta tillkommer personalens resor samt varutransporter. Antalet trafikrörelser till och från bostäderna antas vara fyra per hushåll och dygn. Trafikalstringen från folkparksområdet beräknas därmed bli:

- 60 hushåll x 1 bil per hushåll x 4 fordonsrörelser per bil = 240 fordon/dygn
- 100 barn x 50 % bil x 4 fordonsrörelser per barn och dygn = 200 fordon/dygn
- 6 p-platser för personal x 2 fordonsrörelser per dygn = 12 fordon/dygn
- 2 leveranser till förskolan x 2 fordonsrörelser per dygn = 4 fordon/dygn

Totalt: 456 fordonsrörelser per dygn.

Trafikalstringen från den nya exploateringen föranleder inte i sig något behov av ny infrastruktur utan bostäderna bedöms kunna försörjas från den befintliga lokalgatan Folkparken. I kommande avsnitt studeras dock möjligheterna att även ansluta utbyggnadsområdet till en förlängning av Stationsvägen.

---

<sup>1</sup> PM – Kapacitetsstudie Nynäsvägen, Tyréns (2012-05-04)

### 3. Möjliga alternativ

I detta avsnitt presenteras alternativa sträckningar för Stationsvägens förlängning tillsammans med förslag på gatusektion. Därutöver studeras möjliga förbindelser till Folkparksområdet. Samtliga redovisade alternativ bygger på information i grundkartan, ingen inmätning har gjorts.

#### 3.1 Förlängning Stationsvägen

##### 3.1.1 Alternativ 1 – anslutning till centruminfarten

En ny vägsträckning har studerats från cirkulationen vid infarten till Haninge Centrum, väster ut mellan bostadshusen och sedan snett söderut nedför branten för att anslutas till Stationsvägen. Det resulterar i en väg med minst 17 % lutning. Eftersom vägar med högre lutning än 10 % innebär stora svårigheter för start och stopp vid vinterväglag är det inte ett optimalt alternativ. För gator i lokalnät där boggiebuss ska kunna köra innebär 12 % låg standard (enligt VGU<sup>2</sup>). Det bedöms omöjligt att uppnå en acceptabel lutning i detta läge, alternativet utreds därför inte vidare.

##### 3.1.2 Alternativ 2 – anslutning till cirkulation vid Parkvägen/Nynäsvägen

Vid cirkulationen Parkvägen/Nynäsvägen är höjdskillnaden mellan Nynäsvägen och Stationsvägen inte fullt lika stor som längre söderut. Tre olika varianter av Stationsvägens förlängning har testats för att hitta det bästa alternativet ur lutningssynpunkt, se figur 1.

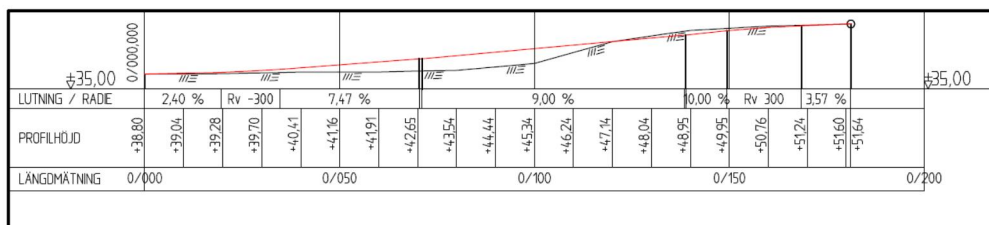


Figur 3 För alternativ 2 studeras tre möjliga sträckningar (röd, grön och cyan)

<sup>2</sup> Vägar och gators utformning, Trafikverkets riktlinjer för gatu- och vägprojektering (2004).

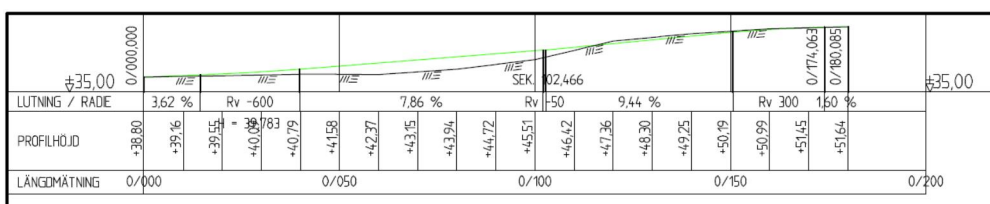


Den röda sträckningen har ingen lutning som är brantare än 10 %. För att få en godkänd lutning har höjning av de sista 50 metrarna på Stationsvägen genomförts. Se bild nedan.



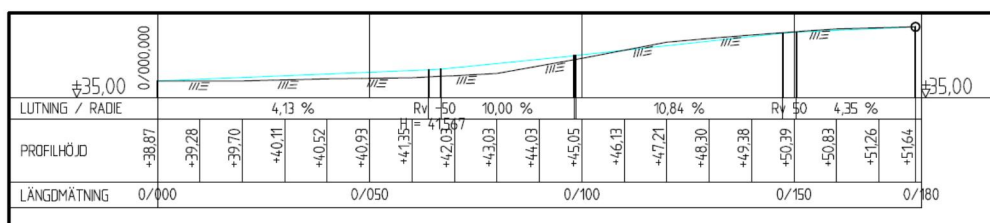
Figur 4 röd vägsträckning

Det gröna alternativet ger något lägre lutningar, mellan 8-10%, men å andra sidan uppstår relativt branta lutningar under en längre sträcka än för det röda alternativet. Även här har de sista 50 metrarna på Stationsvägen höjts för att minimera lutningen.



Figur 5 grön vägsträckning

Den blå sträckningen ger lutningar mellan 10-11% och är därmed det alternativ med störst lutning. Höjningen börjar dessutom cirka 70 meter in på Stationsvägen för att mildra lutningen.



Figur 6 cyan vägsträckning

Som synes på profilerna innebär samtliga alternativ att fyllning kommer att krävas på stora delar av förlängningen. För att ta upp höjdskillnaderna mot omgivningen krävs stödmurar eller slänter. Samtliga alternativ visar på ett underskott av massor, vilket innebär att fyllnadsmaterial kommer att behöva transporteras dit.

### 3.1.3

#### Alternativ 3 – Anslutning mot Kolartorps Allé i norr

Alternativet innebär att Stationsvägen förlängs norrut utmed järnvägens östra sida och ansluter till Kolartorps Allé i norr. Vägen förläggs i nivå med järnvägen och går i skärning genom åsen som Folkparken vilar på. För att minimera markintrånget i Folkparken kan höjdskillnaderna tas upp med en stödmur istället för en slänt. Alternativt kan den planerade bebyggelsen utföras som souterränghus och ges entréer både mot Stationsvägen och mot Folkparken. Alternativet skulle därigenom erbjuda en naturlig anslutning till det planerade utbyggnadsområdet.

Längre norrut innebär alternativet att den befintliga bullervall med bullerplank som idag finns mellan järnvägen och Folkparken måste rivas och ersättas med ett bullerskydd som tar mindre mark i anspråk. Utrymmet mellan de nybyggda radhusen och järnvägsfastigheten är trångt och medger inte utrymme för både väg och bullervall. En delvis grusbelagd cykelbana löper idag hela vägen från Stationsvägens vändplan till Kolartorps Allé. Genom att förlägga cykelbanan längsmed Stationsvägens sträckning kan dagens höjdskillnader jämnas ut och en koppling med hög tillgänglighet uppnås mot Handens norra delar.



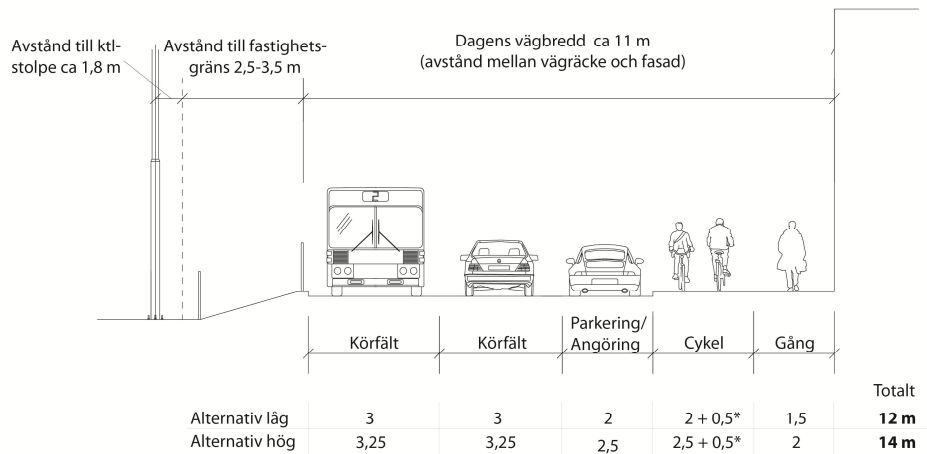
Figur 7 Förslag på vägsträckning utefter järnväg (OBS! Norr är åt höger i bild)

### 3.2

#### Förslag på sektion

Gatans mått avgörs av vilka trafikanter och fordon som trafikerar gatan, med vilken hastighet dessa framförs och vilka säkerhetsmarginaler som behöver finnas vid möten mellan olika trafikslag – den så kallade dimensionerande trafiksituationen. För Stationsvägen föreslås en sektion med långsgående parkering och angöring, två körfält för dubbelriktad fordonstrafik, en dubbelriktad cykelbana och en gångbana.

Måtten för de olika trafikslagen kan justeras beroende på framkomlighetskrav och tillgång på utrymme. I dagsläget är avståndet mellan fastighetsgränserna cirka 11 meter vid pendeltågsstationen, men kommunen för diskussioner med Trafikverket om att inskränka järnvägsfastighetens storlek och därigenom frigöra utrymme till en utökning av Stationsvägens sektion. Nedan presenteras två alternativa måttkedjor för Stationsvägen, alternativ låg respektive hög. Alternativ låg bygger på skyltad hastighet 30 kilometer per timme och en gemensam gång- och cykelbana, alternativ hög tillåter 50 kilometer per timme och möjliggör separering mellan gång- och cykeltrafik. Sektionens mått kan därmed anpassas till det tillgängliga utrymmet.

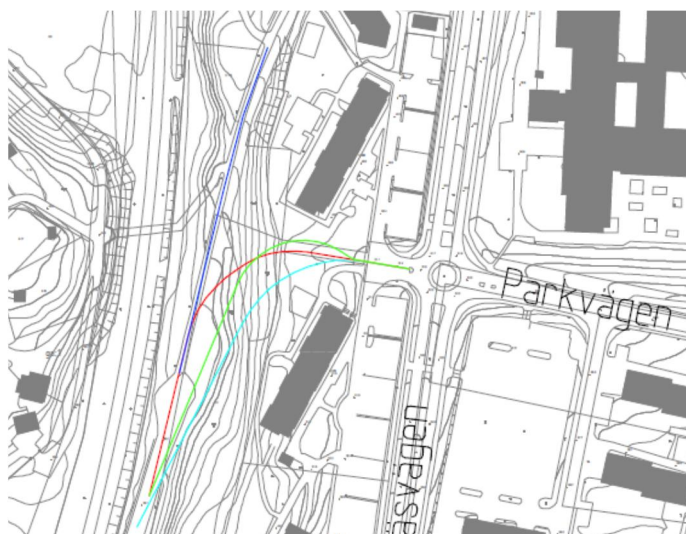


Figur 8 Stationsvägens sektion, mot Norr (\*skiljeremsa för öppna dörrar)

### 3.3

#### Trafikförsörjning av folkparksområdet

Av ovan redovisade sträckningsalternativ erbjuder endast alternativ 3 direkt angöring till Folkparksområdet, förutsatt att bebyggelsen ges entréer mot Stationsvägen. Sträckningen i alternativ 1 och 2 innebär att det planerade nya bostadsområdet inte ansluts mot Stationsvägen. I alternativ 2 kan en kompletterande gata längsmed den befintliga gång- och cykelvägens sträckning erbjuda alternativ tillfart till bostäderna och förskolan i Folkparken. Som beskrivits ovan bedöms dock den befintliga lokalgatan (Folkparken) ha tillräcklig kapacitet för att omhänderta de beräknade trafikmängderna från utvecklingsområdet.



Figur 9 Kompletterande gata för anslutning mot Folkparken (blå)

## 4. Konsekvenser

Här görs en översiktlig bedömning av de trafikala konsekvenserna av ovan presenterade sträckningsalternativ 2 och 3.

### 4.1 Alternativ 2

Om Nynäsvägen knyts samman med Stationsvägen i dess norra ände, enligt alternativ 2, öppnas en ny nord-sydlig länk genom Haninge centrum. Stationsvägen kan då ta emot en del av den överskottstrafik som uppstår på Nynäsvägen under högtrafik. Hur mycket trafik som förs över från Nynäsvägen är dock till stor del beroende på vilka målpunkter som kan nås och vilka angöringsmöjligheter som kommer att finnas mot Stationsvägen. Endast en mycket liten andel av trafiken på Nynäsvägen kan antas vara genomfartstrafik genom centrum.

Utifrån förutsättningen att Stationsvägen kommer att utgöra ett attraktivt alternativ till Nynäsvägen antas i stort sett hela det bedömda överskottet kunna tas om hand. Utöver omfördelningen från Nynäsvägen antas också tillskottet i trafikinfrastrukturen medföra ökade trafikmängder, så kallad inducerad trafik. Detta tillsammans med de exploateringar som planeras i Folkparksområdet innebär att trafikbelastningen på Stationsvägen år 2030 antas uppgå till cirka 7 000 fordon per dygn i båda riktningar. Detta är en mycket grov bedömning. När förutsättningarna klargjorts behövs mer utförliga analyser för att säkerställa att antaganden kring trafikmängder och fördelning är rimliga och att kapaciteten i korsningspunkterna är tillräcklig.

Korsningspunkten vid Stationsvägens nordliga anslutning kommer att belastas med ytterligare trafikmängder som kan påverka framkomligheten. Vid Parkvägen finns idag en cirkulationsplats som möjligtvis kan omhänderta trafiktillskottet från Stationsvägen, detta behöver dock studeras närmare.

Alternativet innebär också ökat buller för boende i de närliggande bostadshusen, särskilt för gavellägenheterna. Vid fortsatt utredning av alternativet bör en bullerutredning genomföras.

### 4.2 Alternativ 3

Alternativet ansluter till Kolartorps Allé, där korsningen behöver dimensioneras för de beräknade trafikmängderna. Stationsvägens sträckning erbjuder i detta utförande inte ett lika attraktivt alternativ till Nynäsvägen som i alternativ 2, varför omfördelningen av trafik inte heller bedöms bli lika stor. Dock kan alternativet anslutas till den tillkommande bebyggelsen i Folkparken, vilket hjälper till att avlasta lokalgatan Folkparken.

Alternativet innebär att den befintliga och nyanlagda bullervallen och bullerskyddsplanket vid de nybyggda radhusen norr om Folkparken måste rivas. Eventuellt kan vallen ersättas av ett bullerskyddsplank som tar mindre mark i anspråk men bullersituationen för bostäderna förvärras sannolikt, särskilt som vägtrafiken ytterligare bidrar till bullret.

## 5. Slutsats och rekommendation

Av de tre alternativ som utretts som möjlig förlängning av Stationsvägen är alternativ 2 det som anses mest lämpligt att utreda vidare. Lutningarna är branta, men bedöms kunna accepteras då det finns en alternativ tillfartsväg från Marinens väg. Fördjupade studier av alternativet krävs dock för att hitta den mest lämpliga utformningen. I rapporten redovisas tre varianter av alternativet, men en förprojektering bör göras för att bedöma varianternas för och nackdelar.

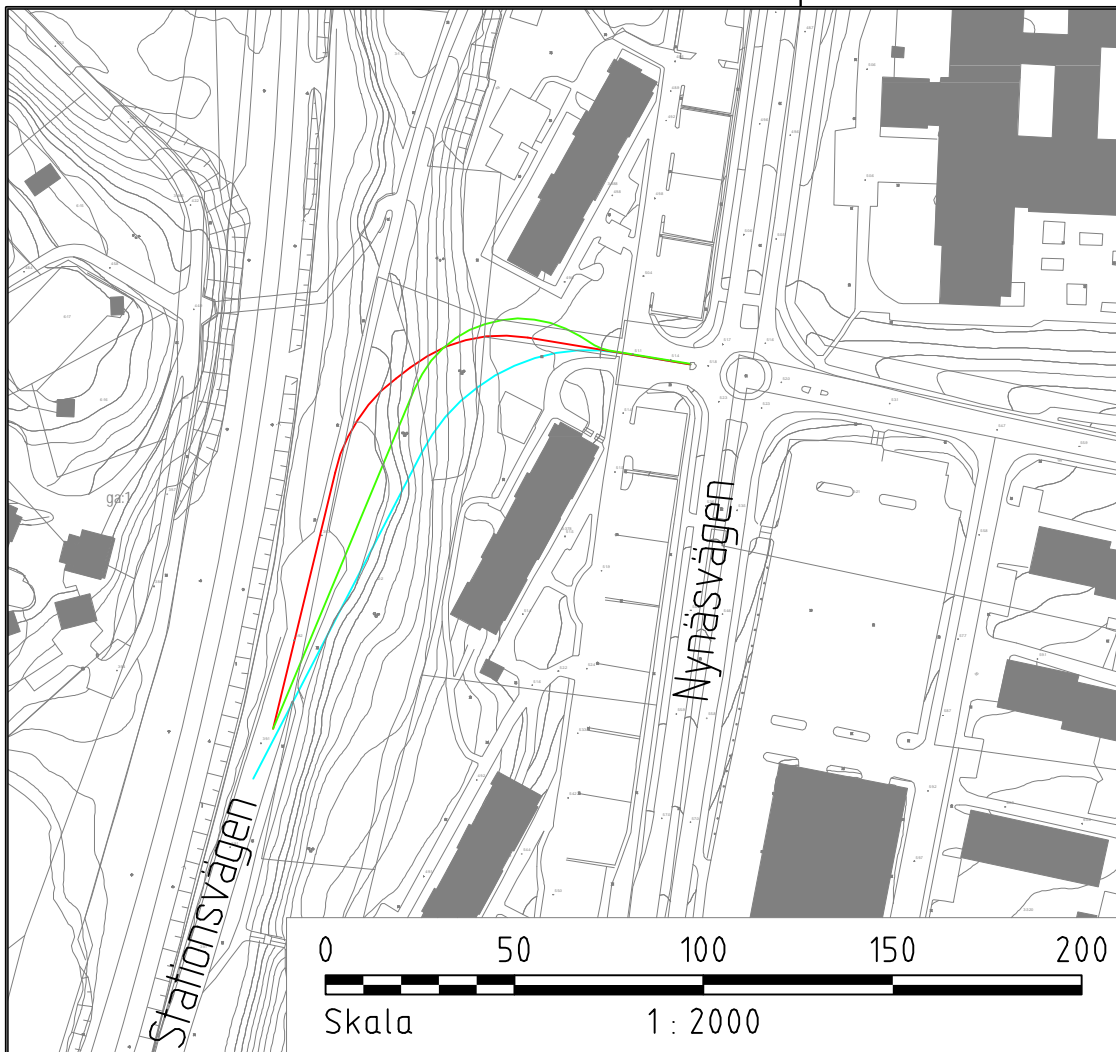
För att nå önskad omfördelning av fordonstrafiken från Nynäsvägen till Stationsvägen är det viktigt att möjliggöra attraktiv angöring till pendeltågsstationen, som dagligen tar emot drygt 14 000 resenärer<sup>3</sup>. Med lämplig utformning och vägvisning kan biltrafikanter också hänvisas till Stationsvägen på sin väg till och från parkeringshusen i anslutning till Haninge Centrum och Haningeterrassen.

Ytterligare en del i att göra Stationsvägen mer attraktiv är att åtgärda dess befintliga anslutning i söder. Anslutningen mot Marinens väg kan göras tydligare, men det finns också möjlighet att förlänga Stationsvägen vidare söderut och via Örnens väg ansluta till cirkulationsplatsen på Nynäsvägen därefter.

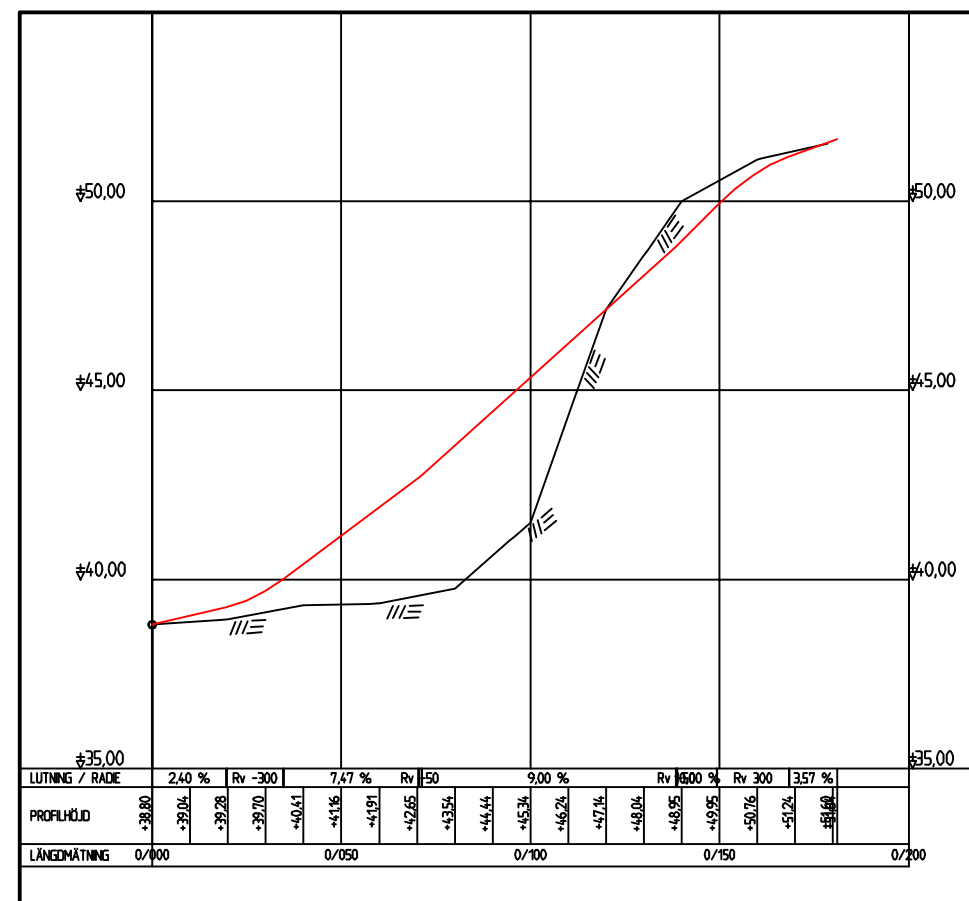
Folkparksområdet bedöms kunna trafikförsörjas via lokalgatan Folkparken, även efter den planerade utbyggnaden är genomförd. Trafiken på lokalgatan förväntas dock att öka med knappt 500 fordon till följd av exploateringen. Trafiken kommer att vara som mest intensiv under morgonens och eftermiddagens maxtimme. Fördjupade studier krävs för att säkerställa att nivån på buller och vibrationer i den omkringliggande bebyggelsen blir acceptabel.

---

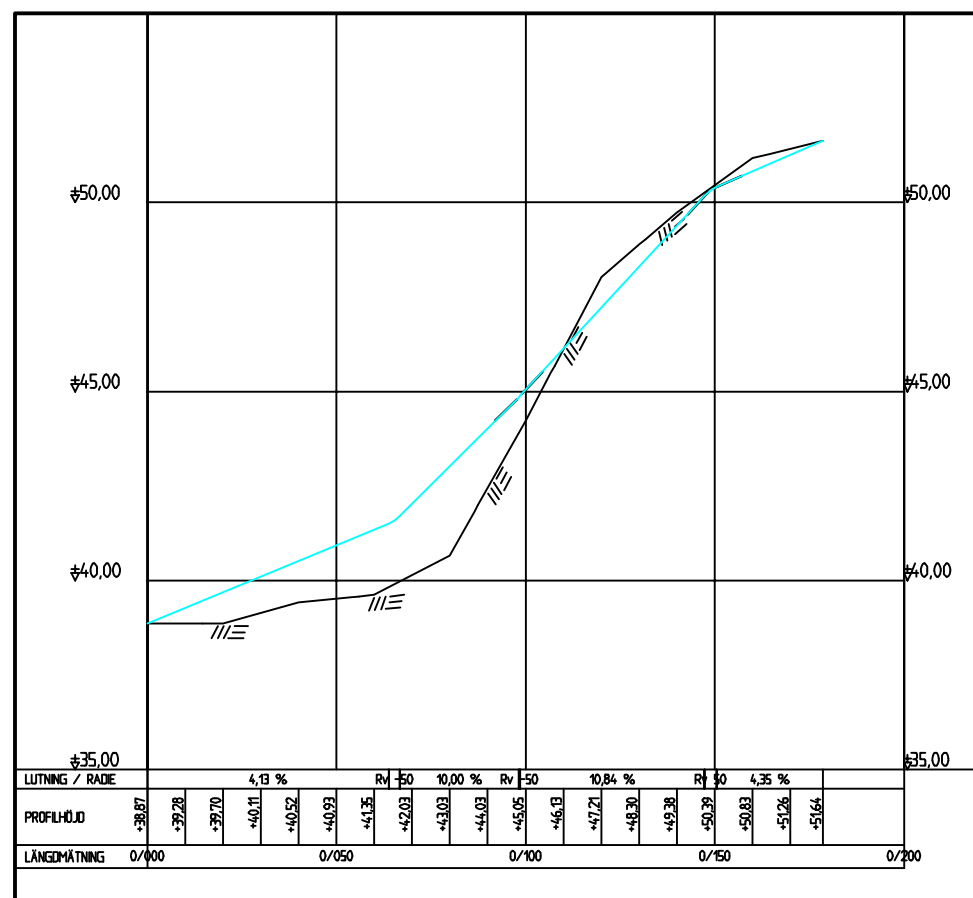
<sup>3</sup> 7200 påstigande och 7100 avstigande, Fakta om SL och länet (2011)



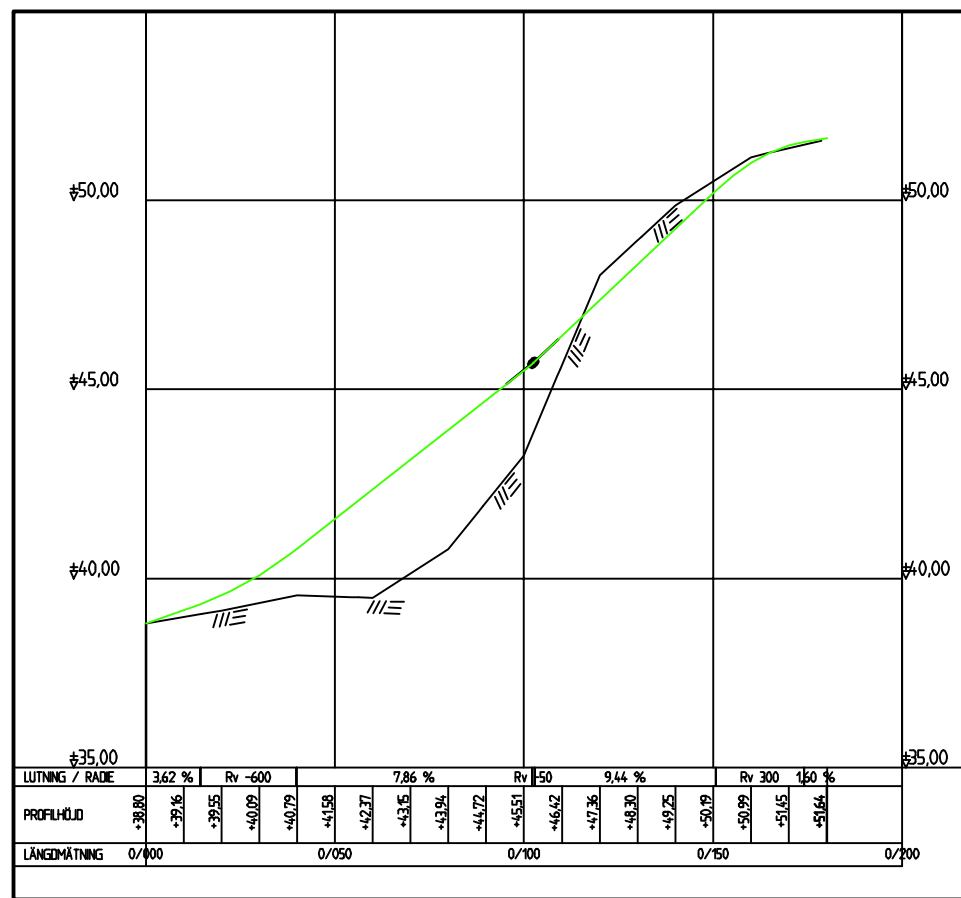
## RÖD



## CYAN



## GRÖN



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
<h1>SKISS</h1>				
<h2>STATIONSVÄGENS FÖRLÄNGNING</h2>				
Ramboll Sverige AB Krukmakargatan 21 17009 104 62		<b>RAMBOLL</b>		
Tfn: 010-615 60 00 Fax: 010-615 20 00 www.ramboll.se				
UPPDRAG NR <b>1320001078</b>	RITAD/KONSTR AV <b>C. EDBERG</b>	HANDLÄGGARE <b>C. EDBERG</b>		
DATUM <b>2013-05-29</b>	ANSVARIG <b>A. LE MOINE</b>			
<b>TRE FÖRSLAG PÅ STRÄCKNINGAR FÖR ALTERNATIV 2</b>				
<b>PLAN OCH PROFIL</b>				
SKALA <b>1:200/1:2000</b>	NUMMER <b>T301</b>	BET		