

# HANINGE CENTRUM, SÖDERBYMALM 3:380 M.FL.

## PM Trafik



2026-02-02



## Haninge Centrum, Söderbymalm 3:380 m.fl.

Utredning	Haninge Centrum – PM Trafik
Uppdragsnummer	10374933
Författare	Hanna Lövgren, Elodie Papin och Karin Hassner
Datum	2026-02-02
Granskad av	Karin Hassner

### Kund

**Haninge kommun**

### Konsult

**WSP**  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

### Kontaktpersoner

#### **WSP**

Karin Hassner                      karin.hassner@wsp.com

#### **Haninge kommun**

Sofie Nilsson                      sofie.nilsson@haninge.se

## Innehåll

1	INLEDNING	5
1.1	BAKGRUND	5
1.2	PLANERAD EXPLOATERING	6
1.3	SYFTE OCH AVGRÄNSNINGAR	7
2	OMRÅDESBESKRIVNING	8
2.1	MÅLPUNKTER OCH ÖVERGRIPANDE FLÖDEN	8
2.2	GÅNG	11
2.2.1	Besökare till Haninge Centrum	12
2.3	CYKEL	13
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	16
2.4.1	Resandet	18
2.4.2	Framtida planer	18
2.5	BILTRAFIK	19
2.5.1	Biltrafikflöden	19
2.5.2	Hastigheter	20
2.5.3	Angöring och leveranser	21
2.5.4	Farligt gods	22
2.5.5	Bilparkering	22
3	UTFORMNINGSFÖRSLAG	24
3.1	ALLMÄN PLATSMARK	24
3.1.1	Parkvägen	25
3.1.2	Lekvägen	25
3.1.3	Runstensstråket	26
3.1.4	Runstensvägen	26
3.1.5	Runstensplatsen	27
3.1.6	Nynäsvägen	27
3.1.7	Eskilsvägen	27
4	KONSEKVENSBESKRIVNING	31
4.1	GÅNG	31
4.2	CYKEL	31
4.3	KOLLEKTIVTRAFIK	31
4.3.1	Beräkning av hållplatskapacitet	31
4.4	PARKERING	33



4.5	ANGÖRING	33
4.6	TRAFIKPROGNOS	33
4.6.1	Tillkommande trafik	35
4.7	VÄGNÄTETS KAPACITET	37
4.7.1	Beräknad korsningskapacitet	38
4.7.2	Bedömd korsningspåverkan	42
4.8	EFFEKTER AV PLANERAD EXPLOATERING	44
4.8.1	Effekter av bussgata	45
4.9	SAMLAD BEDÖMNING	45

# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

De centrala delarna av Handen i Haninge kommun genomgår en stor förvandling i att utvecklas från förort till regional stadskärna. Som del i denna utveckling planläggs nu området som kallas Haninge Centrum. Planområdet syns i Figur 1 nedan.



Figur 1. Planområdet. Källa: Haninge kommun.

Kommunen har som ambition att vidareutveckla området med tät och stadsmässig bebyggelse i kollektivtrafik- och centrumnära läge. Genom att vidareutveckla befintliga parkeringsytor med attraktiva bostäder ges bättre förutsättningar för handel och service samt att kringliggande gaturum kan bli tryggare och mer anpassat efter den mänskliga skalan. Fler tvärkopplingar genom området bidrar till ökad orienterbarhet.

## 1.2 PLANERAD EXPLOATERING

Ny exploatering planeras i huvudsak på befintliga parkeringsanläggningar, och gallerian kommer delvis att ges nya förutsättningar i form av att den norra delen vidareutvecklas med nya bostäder och förskola samt ett nytt torg. Gallerian får ett nytt öppet shoppingstråk som ansluter till det nya torget mellan centrumanläggningen och de nya bostadskvarteren. Parkeringen norr om centrum får ett nytt bostadskvarter samt att det befintliga parkeringsdäcket vidareutvecklas till ett mobilitetshus som omhändertar centrum- och bostadsparkering inom planområdet. På delar av den södra parkeringsanläggningen planeras ett nytt bostadskvarter. I planområdets södra, mittersta och norra kvarter planeras tre höghus. Bebyggelseförslaget rymmer drygt 400 nya bostäder, en ny förskola samt ett nytt mobilitetshus.

Kommunen planerar att utveckla ett nytt öst-västligt gångstråk norr om centrumet mellan Runstensvägen och Nynäsvägen. Parkvägen och Eskilsvägen får förbättrade förutsättningar för gång- och cykel. Detaljplanen ger förutsättningar för en utveckling av kollektivtrafiken kring befintligt busstorg vid Eskilsvägen. Se föreslaget bebyggelseförslag i Figur 2-Figur 3.



Figur 2. Planerad exploatering från sydväst. Källa: NIAM och Eqator.



Figur 3. Planerad exploatering från nordost. Källa: NIAM och Eqator.

### 1.3 SYFTE OCH AVGRÄNSNINGAR

I samband med utvecklingen av centrala Handen arbetar Haninge kommunen och exploatören tillsammans för att ta fram en detaljplan för det aktuella området beskrivet ovan. Inom planarbetet behöver flera aspekter utredas samtidigt som ett utformningsförslag för allmän plats behöver tas fram inför samråd – utöver själva bebyggelseförslaget.

WSP har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning i syfte att utreda trafikfunktionerna, prioriteringar på allmän platsmark samt konsekvensbeskriva utformningsförslaget för allmän platsmark som tas fram parallellt med utredningen.

Trafikutredningen är avgränsad till ett utredningsområde med dess närmaste influensområde. Utredningsområdet avgränsas av vägarna Nynäsvägen, Parkvägen, Runstensvägen och Eskilsvägen och inom detta utredningsområde ligger planområdet.

Parkeringsafterfrågan samt lösningar för parkering har exploatören utrett i en separat parkerings- och mobilitetsutredning.

## 2 OMRÅDESBESKRIVNING

### 2.1 MÅLPUNKTER OCH ÖVERGRIPANDE FLÖDEN

Centrala Handen är kommunens mest centrala område, benämnt "stadskärnan", där ett brett utbud av handel, restauranger, kultur och nöjen samt offentlig service finns. Här ligger även platser som Poseidons torg, Handens pendeltågsstation, kulturhuset, kommunhuset och Handens närsjukhus. Dessa platser bidrar till trafikflöden, både från hela kommunen och från närliggande områden. Dessutom finns det flera lokala målpunkter i eller i närheten som skapar ytterligare lokal rörelse, exempelvis förskolor och grundskolor. I Figur 4 nedan visar de huvudsakliga målpunkterna som kan påverka trafikflödena i stadskärnan.



Figur 4. Målpunkter. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.



En övergripande analys av rörelsemönster och strukturerande stråk har genomförts för att få en djupare förståelse för hur man rör sig i och genom utredningsområdet. Denna analys bygger på insamlad information från kommunala strategiska dokument, framför allt Strukturplan Handen<sup>1</sup> och Stadsutvecklingsplanen (STUP).<sup>2</sup> I dessa planer har kommunen identifierat Nynäsvägen, Eskilsvägen och Dalarövägen som de huvudsakliga rörelsestråken både nu och i framtiden.

Eskilsvägen och Parkvägen har identifierats som prioriterade cykelstråk i strukturplanen. Dalarövägens bro över riksväg 73 utgör en av få möjligheter att korsa väg 73, vilket gör Eskilsvägen till en viktig förbindelse mellan Brandbergen och Handen för alla vägtrafikanter. Denna sträcka är särskilt viktig för cyklister som vill nå stadskärnan, bussterminalen eller pendelstationen, där kollektivtrafik och service är samlat.

De kommunala planerna framhäver behovet av att stärka två ytterligare passager under riksväg 73: en förlängning av Söderbymalmsvägen, där en gång- och cykelpassage redan finns, samt förbindelsen via Vendelsövägen. Söderbymalmsvägen kommer tillsammans med Parkvägen att utgöra en viktig huvudförbindelse för cyklister och fotgängare i öst-västlig riktning.

Förutom Parkvägen har övriga gator inom triangeln som bildas av Nynäsvägen, Eskilsvägen och Dalarövägen en mer lokal funktion. Vägnätet förväntas användas av boende i närområdet eller av de som vill nå målpunkter såsom förskolor och handel inom triangeln samt området Handen, se Figur 5.

I närheten av planområdet pågår flera utvecklingsprojekt som också kan påverka trafikflödena genom utredningsområdet. På Runstenstomten inom utredningsområdet, där det tidigare legat en skola, planeras det för ungefär 300 nya bostäder. Norr om planområdet planeras Handens närsjukhus utveckla sin verksamhet. Öster om Dalarövägen planeras en omvandling av industrikvarteren till blandstad.

---

<sup>1</sup> Haninge kommun, 2024. Strukturplan Handen, En utveckling av STUP - Stadsutvecklingsplan för Haninge Stad dat 2018.

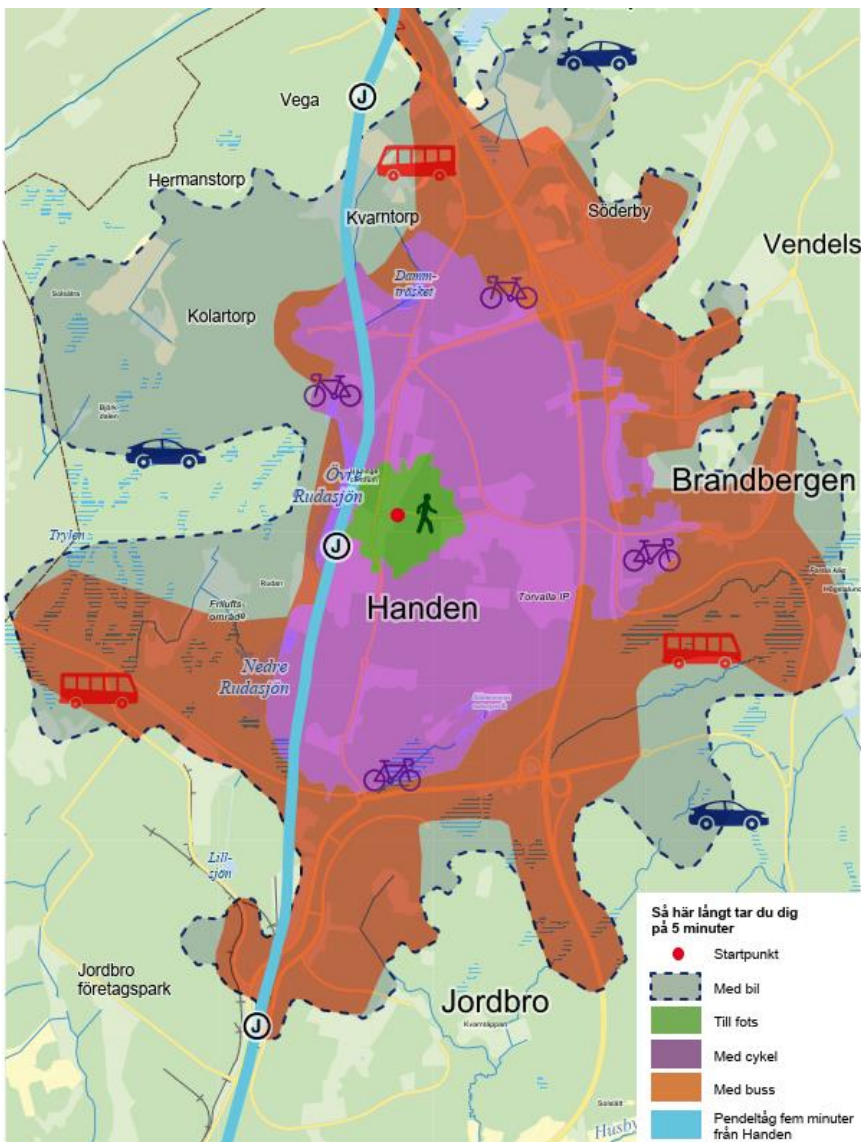
<sup>2</sup> Haninge kommun, 2018. Stadsutvecklingsplan. Fördjupning av översiktsplanen.



## 2.2 GÅNG

Planområdet utgör en del av stadskärnan och i takt med att området utvecklas till en tät och blandad stad kommer fler personer röra sig till fots. Stadsutvecklingsplanen för området tydliggör att gång ska vara det prioriterade trafikantslaget vilket det även finns stöd för i den hierarki som finns i kommunens Trafikstrategi från 2018.<sup>3</sup>

Idag är det möjligt att nå flera målpunkter och service till fots från planområdet då hela stadskärnan nås inom en kilometer. I och med exploateringen och utvecklingen av närområdet kommer befolkningsunderlaget öka och därmed även underlaget för nya verksamheter och utökad service att etablera sig i stadskärnan. I Figur 6 är det möjligt att se ungefär hur stort område som är möjligt att nå till fots, och med övriga färdmedel, från gallerian Haninge Centrum inom fem minuter.



Figur 6. Nätverksanalys som visar hur långt det är möjligt att nå med olika färdmedel från centrumgallerian Haninge Centrum inom fem minuter. Källa: Haninge kommun, Trafikstrategi för Haninge kommun (2018).

<sup>3</sup> Haninge kommun, 2018. Trafikstrategi för Haninge kommun – Hållbara, tillgängliga och trafiksäkra resor.

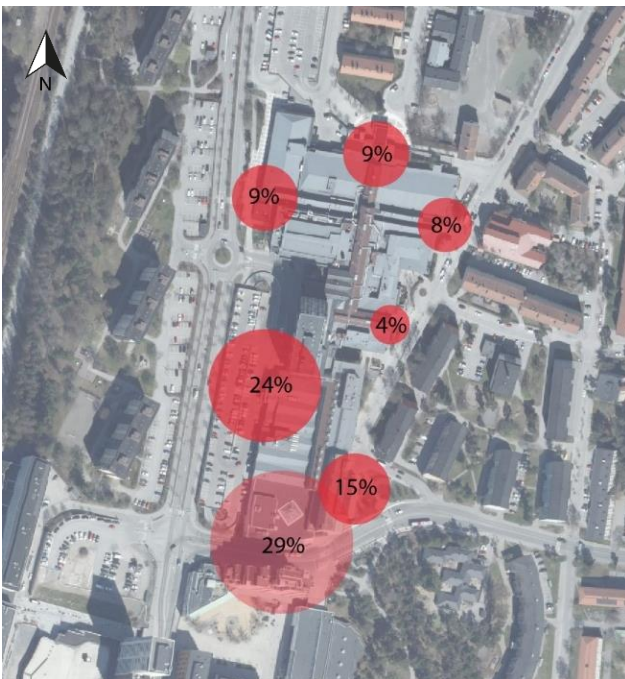
Inom och i nära anslutning till planområdet finns det större bilvägar, ett spårområde och parkeringsytor som utgör barriärer för fotgängarnas framkomlighet. Stadskärnan är kuperad och har stora höjdskillnader vilket också försämrar tillgängligheten. Gallerian Haninge Centrum är byggd på en ås med sin höjdpunkt i nord-sydlig riktning genom utredningsområdet med både längs- och tvärlutningar som troligen överskrider två respektive fem procent för flera gator och gångstråk. Ett särskilt brant stråk är länken mellan gallerians norra entré och gångtunneln under Nynäsvägen som bland annat leder till busshållplatsen Runstenstorget. Ett annat är Eskilsvägen mellan Runstensplatsen och Nynäsvägen.

I stadskärnan är gångtrafiken separerad från biltrafiken med gångbanor eller gemensamma gång- och cykelbanor längs de större gatorna. Vikingavägen, Midgårdsvägen och södra delen av Runstensvägen är dock gångfartsområde. Regleringen innebär att gatorna inte separerar gående, cykeltrafik och biltrafik. Fordon ska framföras på fotgängarnas villkor vilket innebär gånghastighet och att fordon har väjningsplikt mot gående. Parkering är endast tillåten på anvisade platser.

Längs Lekvägen och Källvägen finns gångbanor på ena sidan av gatan. Enligt Trafikverkets riktlinjer för vägars och gators utformning (VGU)<sup>4</sup> rekommenderas gångbanor på båda sidor vid årsmedeltrafik över 500 fordon per dag. Detta är relevant för Lekvägen och Källvägen där trafiken förväntas öka och överstiga denna gräns i framtiden (se kapitel 4.6.1).

### 2.2.1 Besökare till Haninge Centrum

Vid entréerna i gallerian Haninge Centrum finns det besöksräknare som visar hur besökarna använder de olika entréerna. Besöksräknarna för januari till september år 2024 visar att 330 000 – 390 000 personer besöker centrumgallerian i månaden, dessa fördelar sig mellan entréerna enligt Figur 7.<sup>5</sup>



Figur 7. En schematisk illustration som visar hur besökarna fördelar sig mellan de olika entréerna till centrumgallerian Haninge Centrum. Den ljusa cirkeln visar att entrén ligger en våning nedanför övriga entréer. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP. Besöksstatistik NIAM (2024).

<sup>4</sup> Trafikverket, 2024. Vägars och gators utformning. KRAV med RÅDSTEXT. Version 1.0. Publiceringsdatum 2024-11-01.

<sup>5</sup> Besöksstatistik tillhandahållen av NIAM via Haninge kommun 2024-10-16.

## 2.3 CYKEL

I dagsläget finns de huvudsakliga cykellänkarna längs Nynäsvägen och Dalarövägen. Nynäsvägen är ett regionalt cykelstråk<sup>6</sup> medan Dalarövägen anges som huvudstråk i kommunens cykelplan,<sup>7</sup> se Figur 9. Infrastrukturen längs båda vägarna är utformade som gemensamma gång- och cykelbanor, antingen separerade från körbanan med kantsten eller med en bredare markremsa.

Inom triangeln som bildas av Nynäsvägen, Dalarövägen och Eskilsvägen anger cykelplanen att gång- och cykelbanor finns längs sjukhuset, på Garagevägen, begränsade delar av Parkvägen samt på den norra delen av Runstensvägen. Cykelbana ska enligt planen finnas på Runstensvägen mellan Parkvägen och den norra entrén på gallerian Haninge Centrum, det saknas dock vägmärken som visar detta och gångbanan bedöms vara för smal för att även rymma cykel.

Södra delen av Runstensvägen (söder om infarten till lastfaret), Midgårdsvägen och Vikingavägen är reglerade som gångfartsområden. Regleringen innebär bland annat att cyklar och bilar behöver samspela och anpassa sig till fotgängarna. Den upphöjda körbanan stödjer en låg hastighet.

För boende och besökare till stadskärnan utgör nämnda gator ovan viktiga cykelstråk. Vikingavägen är utpekad som ett huvudcykelstråk i kommunens cykelplan. Mellan Midgårdsvägen och en vändplats norr om Runstensplatsen är Runstensvägen enkelriktad i riktning norrut. Eftersom det även finns en gemensam gång- och cykelbana parallellt med körbanan kan man trots enkelriktningen cykla i riktning norrut.

Övriga delar av området består av lågtrafikerade gator med låga hastigheter som är lämpliga för cykling i blandtrafik, förutsatt att den faktiska hastigheten är 30 km/tim eller lägre, för att undvika stora hastighetsskillnader mellan fordon och cyklister.<sup>8</sup>

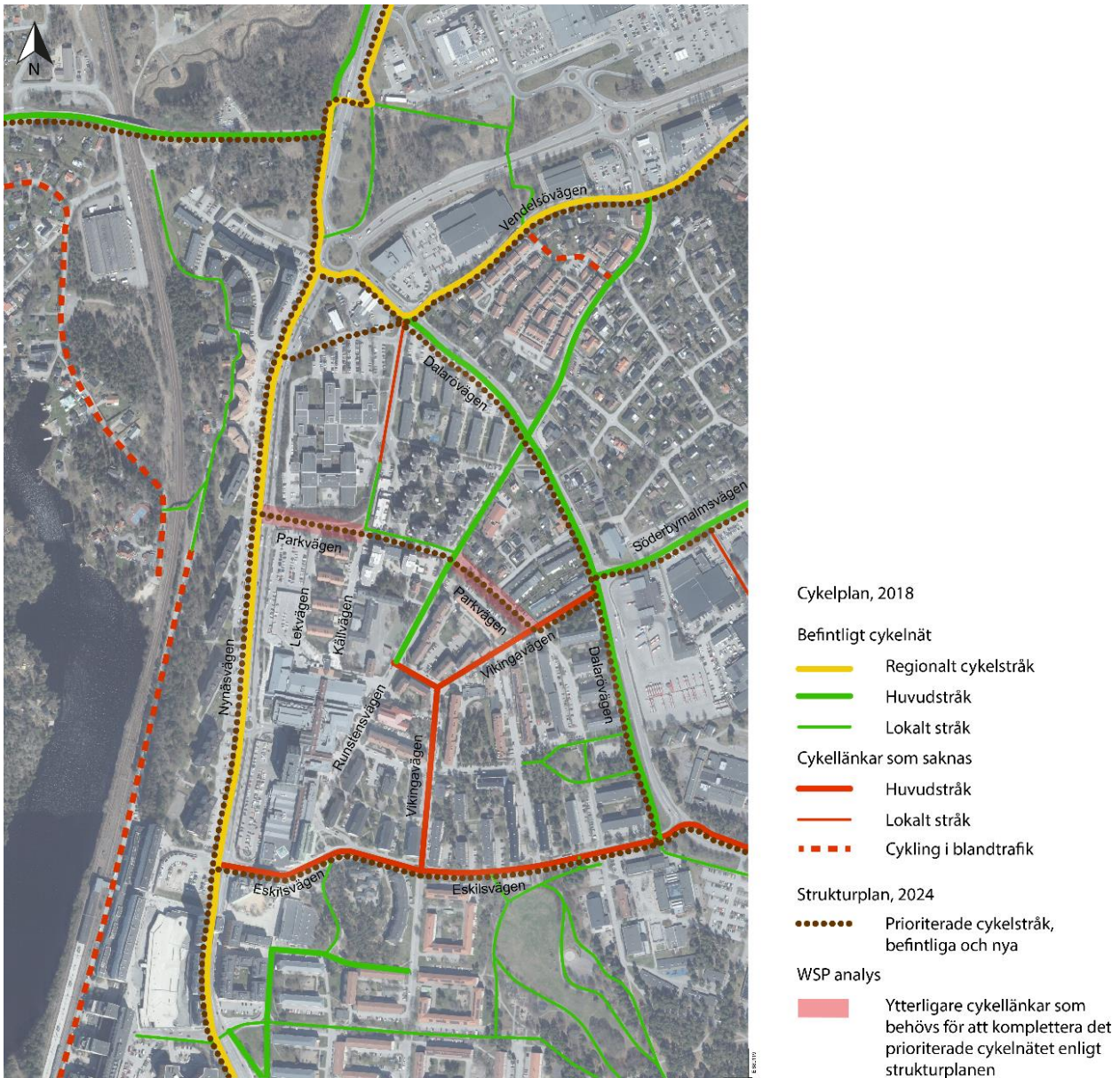
<sup>6</sup> Region Stockholm, 2020. Regional cykelplan för Stockholms län.

<sup>7</sup> Haninge Kommun, 2018. Cykelplan 2018. Kommunfullmäktige den 10 december 2018.

<sup>8</sup> SKR, Trafikverket, 2022. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister. En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.



Figur 8. Gångbanan längs norra delen av Runstensvägen. Källa: WSP.



Figur 9. Cykelvägnät. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP. Cykelvägnät från Haninge kommun, Cykelplan 2018 (2018) och Strukturplan Handen (2024).

Större prioriterade cykelstråk i anslutning till planområdet där cykelinfrastruktur saknas:

- Eskilsvägen har identifierats som en saknad cykellänk i cykelplanen.
- Vikingavägen har identifierats som en saknad cykellänk i cykelplanen
- Runstensvägen utgör en genväg till hållplatsen Haninge Centrum som i framtiden kommer få ökad busstrafikering genom trafikering av expressbusslinjer
- Parkvägen är ett prioriterat cykelstråk enligt strukturplanen men saknar idag separerad cykelinfrastruktur på större delen av sträckan

De övriga vägarna inom triangeln som bildas av Nynäsvägen, Dalarövägen och Eskilsvägen bedöms ha en mer lokal funktion för cykeltrafiken.

## 2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet ligger i nära anslutning till Handen station, där både buss- och pendeltågstrafik till hela regionen finns, se utvalda hållplatser i anslutning till planområdet i Figur 10. Pendeltågstrafiken utgörs av linje 43 och 43X mellan Bålsta och Nynäshamn. Under högtrafik på vardagar avgår upp till sex tåg i timmen.

Längs Nynäsvägen och Eskilsvägen erbjuds ett varierat utbud av busstrafik.

Eskilsvägen utgör en viktig kollektivtrafikförbindelse, både inom kommunen och i regionen. Idag trafikeras Eskilsvägen av 10 linjer samt två nattbusslinjer, hälften av daglinjerna ansluter till Handen station (ändhållplats). Linjerna trafikerar hållplatsen Haninge Centrum som ligger nära den sydöstra entrén till gallerian. Samtliga busslinjer på Eskilsvägen svänger söderut på Nynäsvägen, se Figur 11.

Under förmiddagens maxtimme stannar drygt 60 bussar vid hållplatsen Haninge Centrum. Det innebär i snitt en buss varannan minut i vardera riktningen. Busstidtabellerna är anpassade för att samverka med pendeltågstrafiken vid Handen station vilket innebär att flera bussar kan anlända samtidigt till Haninge Centrum. Kapaciteten vid det norra hållplatsläget räcker inte till i högtrafik idag. En åtgärdsvalstudie (ÅVS)<sup>9</sup> som Trafikförvaltningen tog fram i syfte att förbättra framkomligheten för busstrafiken längs Eskilsvägen nämner att övergångsstället som ligger i mitten av hållplatsläget begränsar hållplatsens användbara längd. Enligt ÅVS:en bedöms hållplatslägena med östgående busstrafik ha tillräcklig kapacitet för nuvarande trafikering – men närmar sig kapacitetstaket under högtrafik – vilket kan begränsa möjligheterna att utöka busstrafiken österut. Enligt ÅVS:en finns det inga större framkomlighetsproblem utanför hållplatserna förutom vid korsningen mellan Eskilsvägen och Nynäsvägen (WSP:s tolkning angett som Dalarövägen i presentation).

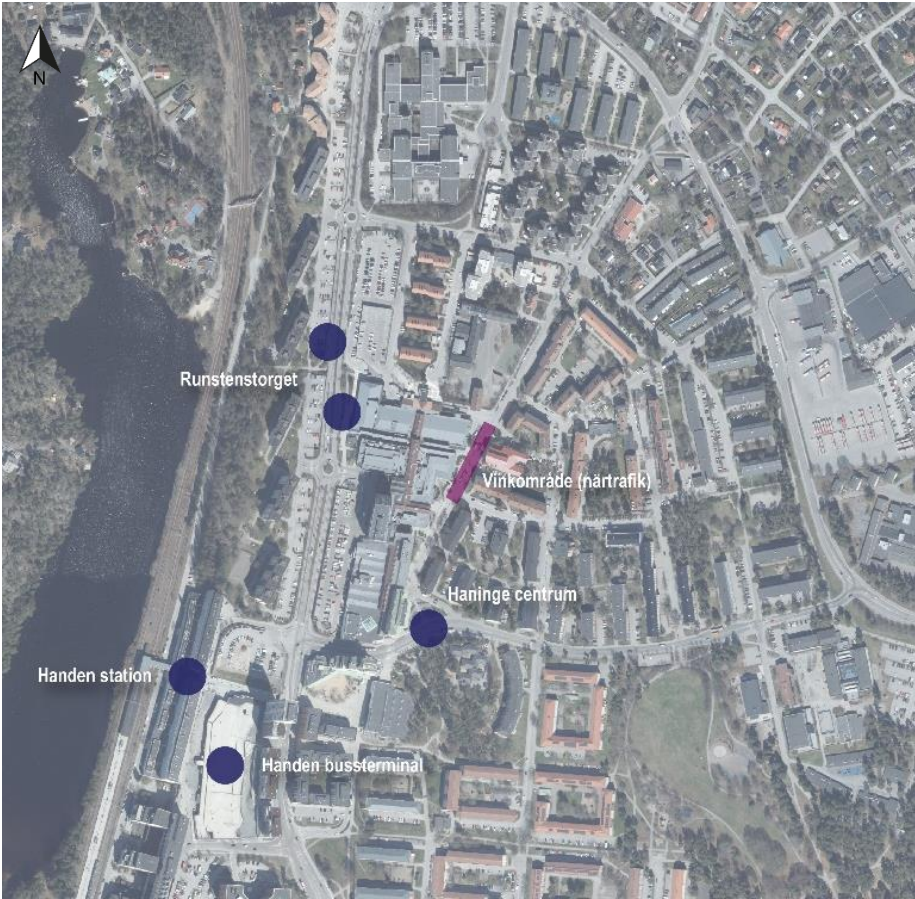
Nynäsvägen norr om Eskilsvägen trafikeras av linje 810, som under högtrafiken under förmiddagen går mot Gullmarsplan med 6–10 minuters intervaller och i motsatt riktning i eftermiddagens högtrafik. Linjen trafikerar hållplatsen Runstenstorget.

På Runstensvägen erbjuds kompletterande busstrafik genom närtrafikens linje 981 som går mellan Brandbergen och Handens sjukhus. Linjen har en timmestrafik under större delen av dagen. Linjen är en vinklinje men har en hållplatsskylt i korsningen Runstensvägen-Midgårdsvägen samt har en hållplats strax söder om korsningen Runstensvägen-Parkvägen.

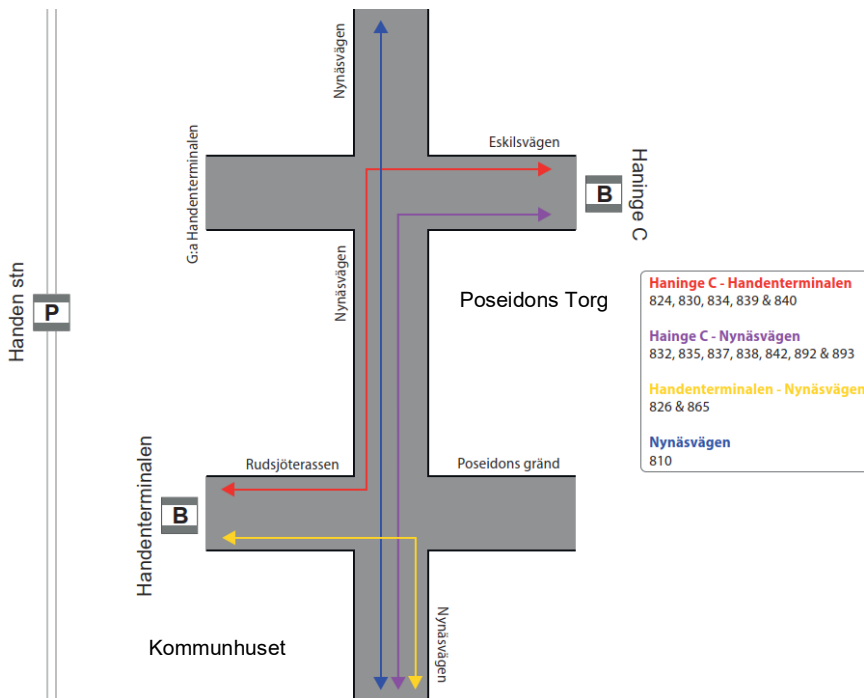
---

<sup>9</sup> Har endast funnits tillgänglig i form av en presentation daterad 2022-03-09.





Figur 10. Lokalisering av Handen station, Handen bussterminal samt busshållplatserna Haninge Centrum och Runstenstorget. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.



Figur 11. Buslinjer som trafikerar Haninge C samt Nynäsvägen idag. Källa: Haninge kommun.

## 2.4.1 Resandet

Under förmiddagens maxtimme är det cirka 170 påstigande vid hållplats Haninge centrum medan omkring 210 personer stiger av. Antalet på- och avstigande per tur varierar mycket mellan linjerna. Statistiken visar att de linjer som inte passerar Handen station har det högsta antalet avstigande på Haninge centrum, vilket stödjer observationen att hållplatsen används som en knutpunkt av resenärer som byter till pendeltåget, se Tabell 1.

Hållplats Runstenstorget har färre resenärer, cirka 12 påstigande och 5 avstigande under förmiddagens maxtimme. Resandestatistik för linje 981 saknas.

Tabell 1. Resandestatistik, kl. 7:00 till 8:00, vintervardag år 2024. Rosamarkerade linjer kör via Handenterminalen/Handen station, blå- och lilamarkerade linjer passerar inte terminalen. Färgerna motsvarar linjerna i Figur 11. Linje 981 trafikeras inte mellan kl. 7:00 och 8:00. Källa: Region Stockholm, Trafikförvaltningen (2024).

Hållplats	Avstigande	Påstigande	antal turer	Antal avstigande per tur	Antal påstigande per tur
<b>Haninge centrum</b>	<b>213</b>	<b>168</b>	<b>63</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
824	8	16	4	0	8
830	6	23	8	1	0
832	61	21	6	14	3
834	19	14	8	0	3
835	20	25	8	1	5
837	41	24	8	3	4
838	33	7	4	10	1
839	4	6	4	0	2
840	18	31	11	0	5
842	0	0	0	-	-
<b>Runstenstorget</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
810	5	12	7	1	2

## 2.4.2 Framtida planer

Eskilsvägen kommer i framtiden fortsätta att vara ett av huvudstråken för kollektivtrafik i Haninge kommun. Det finns planer på att införa Expressbusslinje I längs gatan (Handen – Gullmarsplan/Stockholm city) och den totala busstrafiken förväntas öka. Enligt Trafikförvaltningens prognos kommer nära 80 bussar i morgonens maxtimme trafikera Eskilsvägen i båda riktningarna år 2030, inklusive expressbusslinjen. För att möta den framtida busstrafikeringen längs Eskilsvägen planeras hållplatsen Haninge Centrum att byggas om. Den västergående delsträckan mellan hållplatsen och Nynäsvägen planeras att regleras som en bussgata och i samband med detta kommer även cykelinfrastrukturen längs Eskilsvägen stärkas.

På Nynäsbanan (där pendeltågstrafiken går) planeras tågfrekvensen att öka med upp till åtta tåg per timme i vardera riktningen med målar 2030, vilket innebär totalt 16 tåg per timme i högtrafik, jämfört med dagens 12.

I framtiden kommer även Nynäsvägen att få en ökad betydelse genom införandet av Expressbusslinje J1, en tvärgående expressbuss som planeras förbinda Tyresö, Handen och Flemingsberg. Linjen förväntas ha 5- till 10-minuterstrafik i högtrafik. För att underlätta byten nära pendeltågsstationen, utan att belasta Nynäsvägen söder om Eskilsvägen, föreslår Region Stockholm att en ny hållplats skapas eller att den befintliga hållplatsen Runstenstorget flyttas. En sådan hållplats bör anpassas utifrån resenärslöden till både pendeltåget och centrumgallerian Haninge Centrums västra entré, eller en eventuell ny entré.

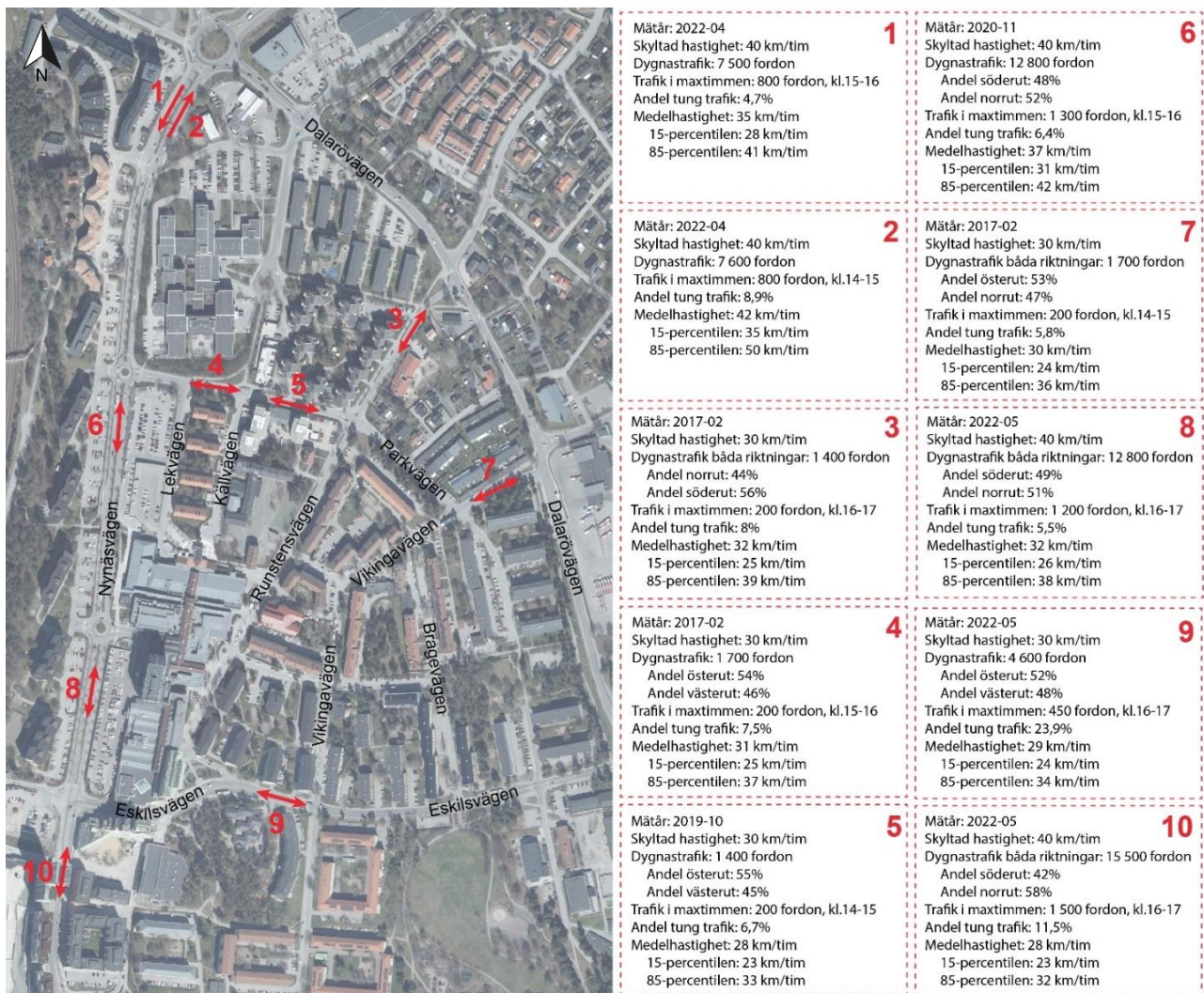
Sammantaget är närheten till kapacitetsstark kollektivtrafik bra från planområdet – och förbättras på sikt.

## 2.5 BILTRAFIK

Kommunen är väghållare för vägarna i området. Nynäsvägen och Eskilsvägen utgör huvudgator och har en uppsamlande funktion för stadskärnan, är viktiga ur ett kollektivtrafikperspektiv och har en del genomfartstrafik. Övriga vägar inom utredningsområdet har en mer lokal karaktär eller utgör uppsamlande länkar inom stadskärnan.

### 2.5.1 Biltrafikflöden

Haninge kommun har genomfört flera trafikflödesmätningar i och i närheten av planområdet, dessa är sammanställda i Figur 12.



Figur 12. Trafikmätningar. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP. Trafikflödesmätningar Haninge kommun.

Störst flöde är uppmätt längs Nynäsvägen med ungefär lika stora flöden i båda riktningarna. Trafikmätningen i punkt 6 genomfördes under år 2020, det vill säga under pandemin, men eftersom trafikvolymerna i punkt 6 och 8 liknar varandra har även punkt 6 bedömts vara relevant.

Näst störst flöde är uppmätt längs Eskilsvägen. Flödet är ungefär lika stort i båda riktningarna. Nästan 25 procent av trafiken utgörs av tung trafik på grund av den busstrafik som trafikerar vägen.

Trafiken längs lokalgatorna Parkvägen, norra delen av Runstensvägen och norra delen av Vikingavägen har trafikvolymerna mellan 1 400 – 1 700 fordon per dygn varav ungefär 100 tunga fordon per dygn. Längs norra Runstensvägen är det ett något högre flöde i sydlig riktning och längs Parkvägen är det ett något högre flöde i östlig riktning. Detta beror sannolikt på att trafik till centrumgallerian Haninge Centrums lastfar och garaget under gallerian som nyttjas av verksamheterna i gallerian och av Polisens verksamhet kommer via de här gatorna och sedan kör ut direkt på Nynäsvägen samt att biltrafiken söder om Midgårdsvägen är enkelriktad söderut.

## 2.5.2 Hastigheter

Rätt hastigheter och hastighetsefterlevnaden i vägnätet har stor betydelse för trafiksäkerheten, både den faktiska säkerheten och den upplevda tryggheten. Alla vägar inom utredningsområdet är idag hastighetsreglerade till 30 km/tim förutom Nynäsvägen där hastigheten är reglerad till 40 km/tim och den södra delen av Runstensvägen som är gångfartsområde.

Av de trafikmätningar som har genomförts av kommunen framkommer att hastighetsefterlevnaden är relativt god inom utredningsområdet, se Tabell 2. Det finns en trafikmätning på Runstensvägen strax norr om Parkvägen som visar en låg hastighetsefterlevnad, både medelhastighet och 85:e percentilen överstiger hastighetsgränsen. Vägsträckan har en rak dragnings och i korsningen med Parkvägen har korsande trafik stopplikt mot trafikanter på Runstensvägen, vilket kan bidra till hastighetsöverträdelser. Eftersom det är ett utpekade prioriterade cykelstråk längs Parkvägen som korsar Runstensvägen vore det lämpligt att se över korsningsutformningen från ett cykelperspektiv om korsningen projekteras i samband med kommande fjärrvärmeomläggning.

Tabell 2. Uppmätta hastigheter inom och i anslutning till utredningsområdet. Källa: Haninge kommun.

Vägsträcka	Mät punkt (se Figur 12)	Hastighetsreglering	Uppmätt hastighet
Nynäsvägen	6 / 8	40 km/tim	Medelhastighet: 37 / 32 km/tim 85:e percentilen: 42 / 38 km/tim
Eskilsvägen	9	30 km/tim	Medelhastighet: 29 km/tim 85:e percentilen: 34 km/tim
Parkvägen	4 / 5	30 km/tim	Medelhastighet: 31 / 28 km/tim 85:e percentilen: 37 / 33 km/tim
Runstensvägen (norr om Parkvägen)	3	30 km/tim	Medelhastighet: 32 km/tim 85:e percentilen: 39 km/tim

### 2.5.3 Angöring och leveranser

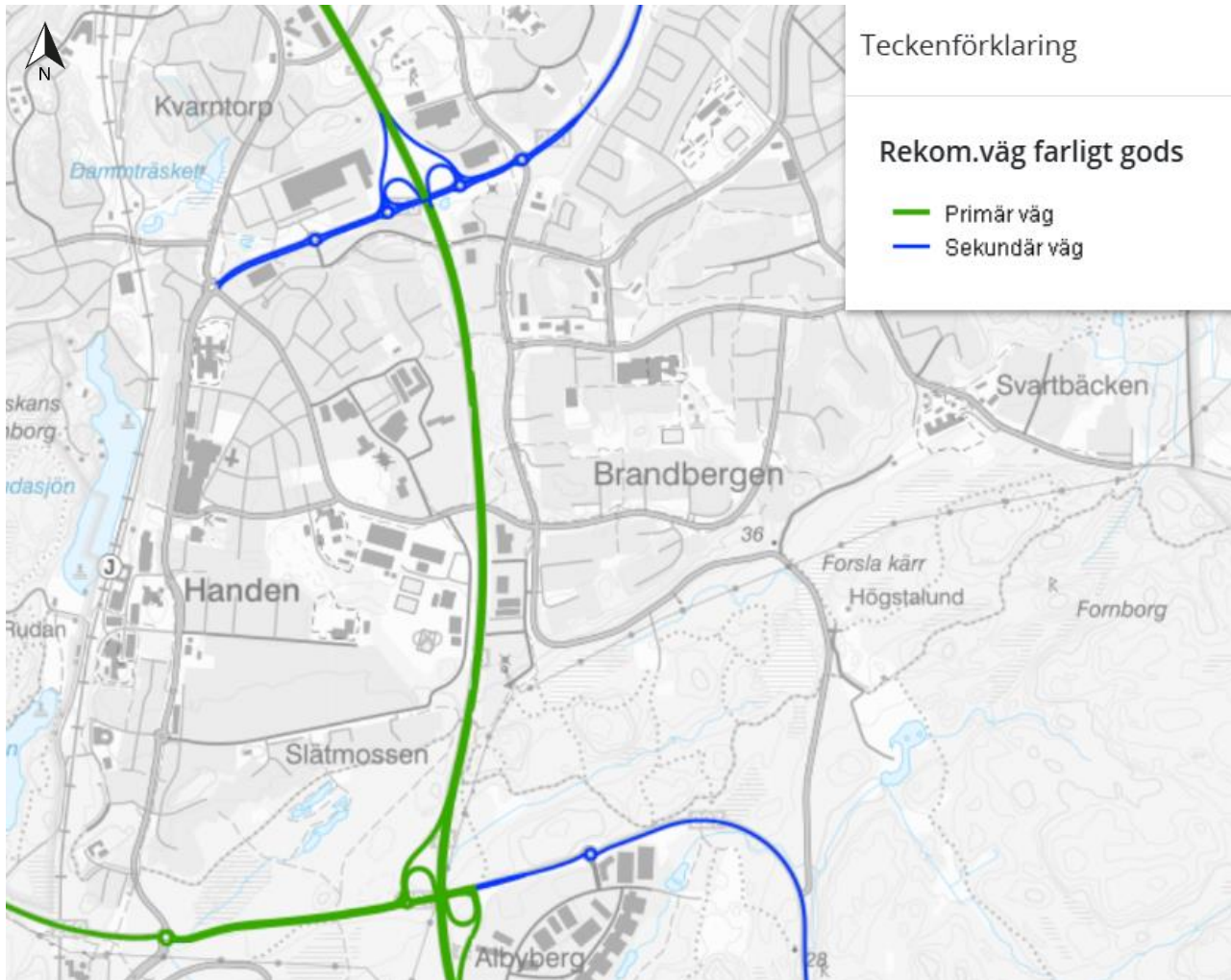
Inom och i direkt anslutning till planområdet sker leveranser, angöring och avfallshantering vilket behöver beaktas när stadskärnan utvecklas. Dessa funktioner ska för befintlig bebyggelse även fortsättningsvis fungera på ett liknande sätt som idag. Till gallerian Haninge Centrum, polisstationen och Poseidonhuset sker leveranser och avfallshantering primärt via de angöringsvägar som är markerade i Figur 13.



Figur 13. Större angöringsvägar för leveranser. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

## 2.5.4 Farligt gods

Ingen av vägarna inom utredningsområdet eller i dess direkta närområde utgör rekommenderade vägar för farligt gods, se Figur 14.



Figur 14. Rekommenderade vägar för farligt gods i detaljplanens närområde. Källa: Trafikverket, NVDB.

## 2.5.5 Bilparkering

Inom utredningsområdet sker bilparkering primärt på fastighetsmark.

Till gallerian Haninge Centrum finns det idag två större parkeringsanläggningar längs Nynäsvägen. Den norra parkeringen, som delvis är bebyggd med ett parkeringsdäck, nås via Lekvägen. Den södra, som är i två plan, nås via Nynäsvägen. Parkeringarna, som tillsammans rymmer ungefär 770 parkeringsplatser, nyttjas idag av besökare till gallerian, personal som arbetar i gallerian och av den bostadsrättsförening som ligger i det gamla kommunhuset.

Under gallerian Haninge Centrum finns ett lastfar och ett parkeringsgarage med angöring från Runstensvägen och utfart till Nynäsvägen. Parkeringsgaraget nyttjas även av polisen som dessutom har åtta bilparkeringsplatser på Runstensvägen i höjd med polisens besöksentré.



Boende, besökare och mindre verksamheter i bottenvåningarna inom och i direkt anslutning till planområdet angör sina parkeringar från Lekvägen, Källvägen eller Runstensvägen.

Det finns ett fåtal bilparkeringar på allmän platsmark i området. Det finns fem platser reglerade till 2-timmarsparkering under dagtid längs Runstensvägens södra del. På den norra delen av Runstensvägen finns åtta platser, hälften av dessa är reglerade som 2-timmarsparkeringar under dagtid och hälften är reglerade som 24-timmarsparkeringar. Det finns även en parkeringsficka på Parkvägen som rymmer upp till två bilar i anslutning till korsningen Parkvägen/Runstensvägen som är reglerad som 24-timmarsparkeringar.

### 3 UTFORMNINGSFÖRSLAG

#### 3.1 ALLMÄN PLATSMARK

För att möta den planerade exploateringen kommer åtgärder på allmän platsmark behöva vidtas. I Figur 15 redovisas platser där åtgärder på allmän platsmark planeras eller möjliggörs och nedan beskrivs åtgärderna per gata/plats.



Figur 15. Åtgärder på allmän platsmark som planeras eller möjliggörs inom detaljplanen. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP



### 3.1.1 Parkvägen

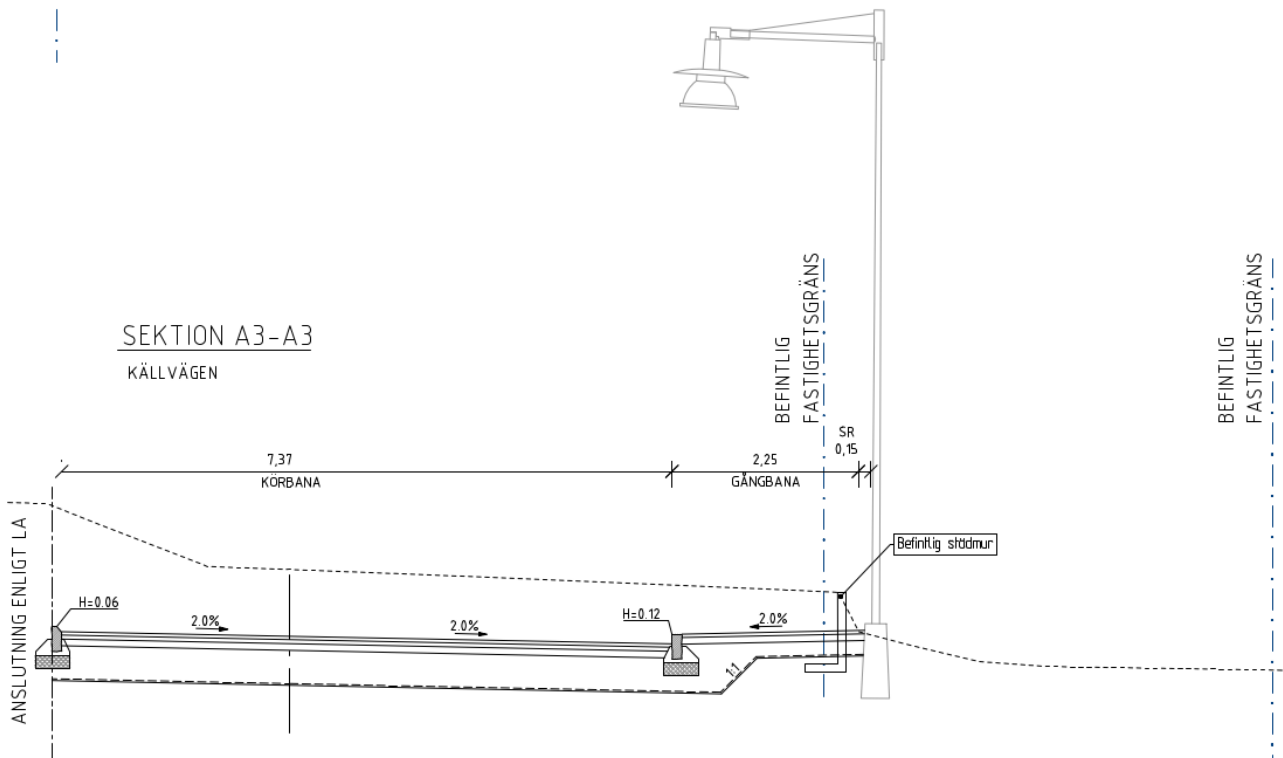
Gångbanan på den södra sidan av Parkvägen (mellan Nynäsvägen och Lekvägen) breddas för att få en fullgod standard och möta de ökade gångflödena i området som exploateringen ger upphov till. Gångytor anpassas även till den nya bebyggelsen.

En gemensam gång- och cykelbana byggs mellan Nynäsvägen och Lekvägen på norra sidan av Parkvägen.

### 3.1.2 Lekvägen

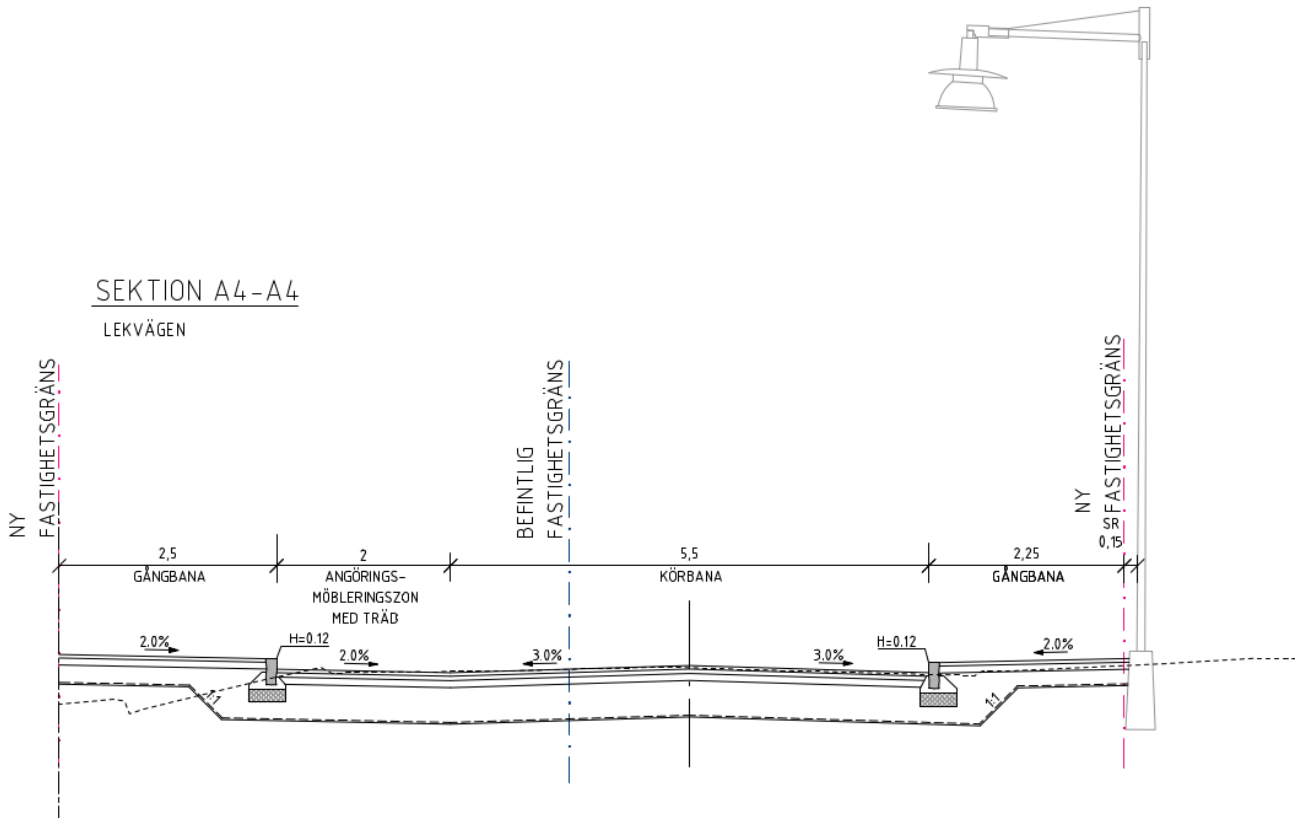
Lekvägen kopplas samman med Källvägen i den södra änden, detta motsvarar en koppling som tidigare har funnits på platsen. Hopkopplingen av de båda vägarna har behövt anpassas till höjdskillnader och bebyggelsen på platsen, se sektion i Figur 16. Snäv radie – som inte varit möjlig att kompensera med breddökning - medför att en tung lastbil<sup>10</sup> i innerkurva kommer svepa något över mötande körfält på en sträcka som motsvarar ungefär 25 meter. Med prognosticerade trafikvolymerna och aktuell typ av trafik längs vägen bedöms detta vara acceptabelt. Vid behov är det möjligt att i framtiden hantera detta med trafikreglering som begränsar viss typ av trafik, i ena eller båda riktningarna.

Lekvägen har även fått gångbanor på båda sidorna för att förbättra framkomligheten för fotgängare och för att ansluta till ny bebyggelse. Angöringsfickor längs vägen tillkommer också vilket kommer underlätta angöring till den nya bebyggelsen. Se en sektion längs vägen i Figur 17.



Figur 16. Sektion med breddmått i hopkopplingen av Källvägen och Lekvägen. Källa: WSP.

<sup>10</sup> Trafikverkets typfordon LBN



Figur 17. Sektion med breddmått för norra delen av Lekvägen i höjd med det norra kvarteret med bostäder. Sektionen kommer bli något smalare på den södra delen av Lekvägen på grund av mobilitetshuset. Källa: WSP.

### 3.1.3 Runstensstråket

Stråket som förbinder gångtunneln under Nynäsvägen med Runstensvägen – Runstensstråket – och i förlängningen området Lillcentrum vid Smedvägen förstärks på delsträckan mellan Nynäsvägen och Runstensvägen och får en utformning som även medger cykling. Stråket har breddats och utformats för att möta de ökade fotgängarflödena som exploateringen kommer innebära. Stråket syftar även till att skapa en gen koppling för fotgängare genom utredningsområdet och utgör en länk för cykeltrafik som har tillkommande bostäder, gallerian eller intilliggande verksamheter som målpunkt. Stråket kommer även stärka den stadsmässiga karaktären inom planområdet med föreslagen gestaltning.

### 3.1.4 Runstensvägen

Mellan Runstensstråket och Midgårdsvägen utformas Runstensvägen som en lokalgata med gångbanor på båda sidor om körbanan. Polisens parkeringsplatser flyttas till gatans östra kantsten medan ficka för angöring till förskolan och parkeringsplats för rörelsehindrade anläggs i en ficka längs gatans västra kantsten. Cykling sker i blandtrafik.

Trafikriktningen på den södra delen av Runstensvägen ändras så att det endast är möjligt för motorfordon att köra norrut mellan Eskilsvägen och Midgårdsvägen. Motivet till vändningen är att möjliggöra en bussgata längs Eskilsvägen mellan Runstensplatsen och Nynäsvägen. Omvänd körriktning kan även upplevas mer logisk i förhållande till ombyggnaden av Runstensvägen norr om Midgårdsvägen.

### **3.1.5 Runstensplatsen**

Runstensplatsen i södra änden av Runstensvägen, där Runstensvägen och Eskilsvägen möts, kommer byggas om. Lutningarna kommer justeras för att bättre hantera dagvattnet på platsen. Gång- och cykeltrafiken på platsen kommer öka med planerad exploatering och ambitionen är att göra plats för ett cykelstråk längs Eskilsvägen samt hantera ökade gångflöden till gallerian och busshållplatsen Haninge Centrum. Platsens nuvarande funktion för möten, vistelse och entré kommer bevaras. För att stärka vistelsefunktionen och öka attraktiviteten för väntande kollektivtrafikresenärer kan ytan med fördel rymma både sittplatser och lekfulla inslag.

### **3.1.6 Nynäsvägen**

Gångytor närmast korsningen med Eskilsvägen anpassas till den nya bebyggelsen och ett nytt övergångsställe över Eskilsvägens tillkommer i korsningen för ökad framkomlighet för fotgängare.

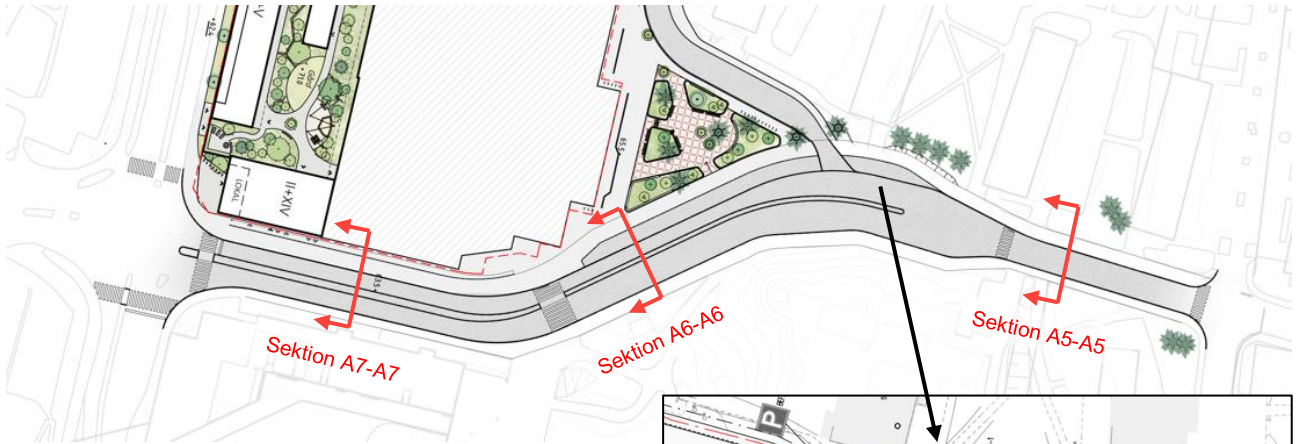
Längs norra delen av Nynäsvägen där det utbyggda mobilitetshuset och det nordligaste kvarteret med bostäder tillkommer byggs en ny gångbana som anpassas till den nya bebyggelsen och binder samman bebyggelsen med Runstensstråket, gångtunneln under Nynäsvägen och gallerian.

### **3.1.7 Eskilsvägen**

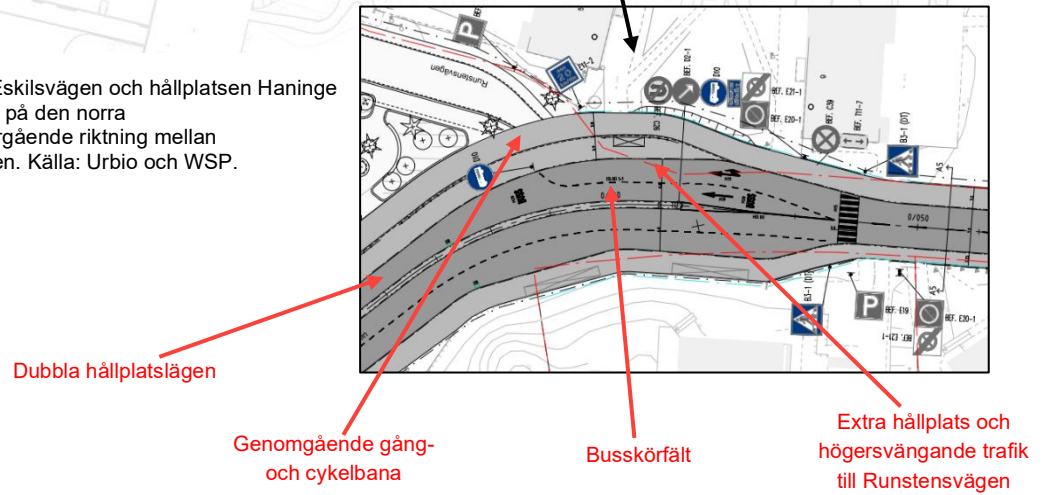
Ombyggnaden av Runstensplatsen, beskriven ovan, möjliggör för en utveckling av Eskilsvägen för att möta de krav som den framtida kollektivtrafiken ställer på busshållplatsen Haninge Centrum samt möjliggör en utveckling av cykelvägnätet längs ett prioriterat huvudcykelstråk som Eskilsvägen utgör.

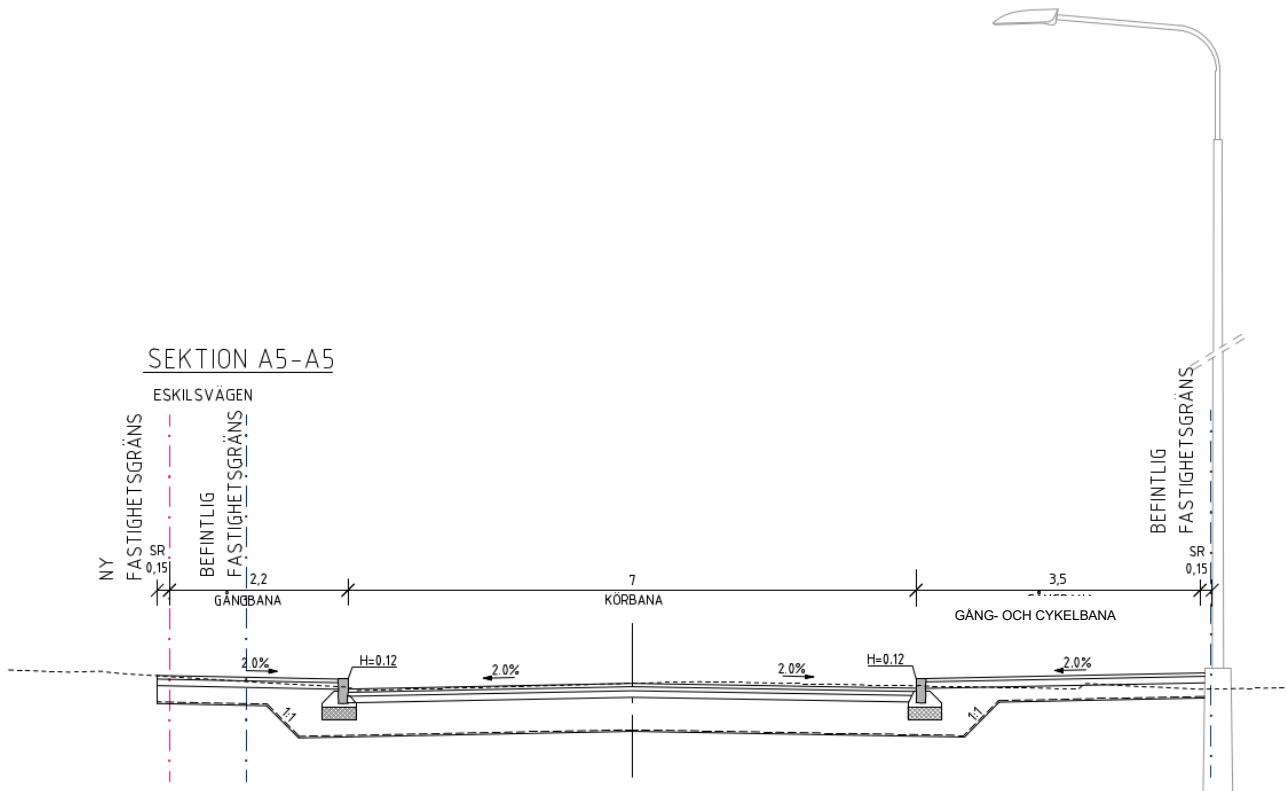
Den norra sidan av busshållplatsen kan byggas om till en körbanehallplats med dubbla hållplatslägen och överkörningsbar mittrefug samt kompletteras med ytterligare ett hållplatsläge för busslinjer med längre hållplatstider. Detta skulle öka hållplatsens kapacitet samtidigt om hållplatsens ytanspråk minskar.

För att förbättra framkomligheten för busstrafiken i korsningen Eskilsvägen-Nynäsvägen, för att rymma en cykelbana mellan Runstensplatsen och Nynäsvägen och för att skapa en entré-/möbleringszon till det sydligaste kvarteret inom detaljplanen är det möjligt att införa en bussgata i västergående riktning längs Eskilsvägen mellan Runstensvägen och Nynäsvägen.

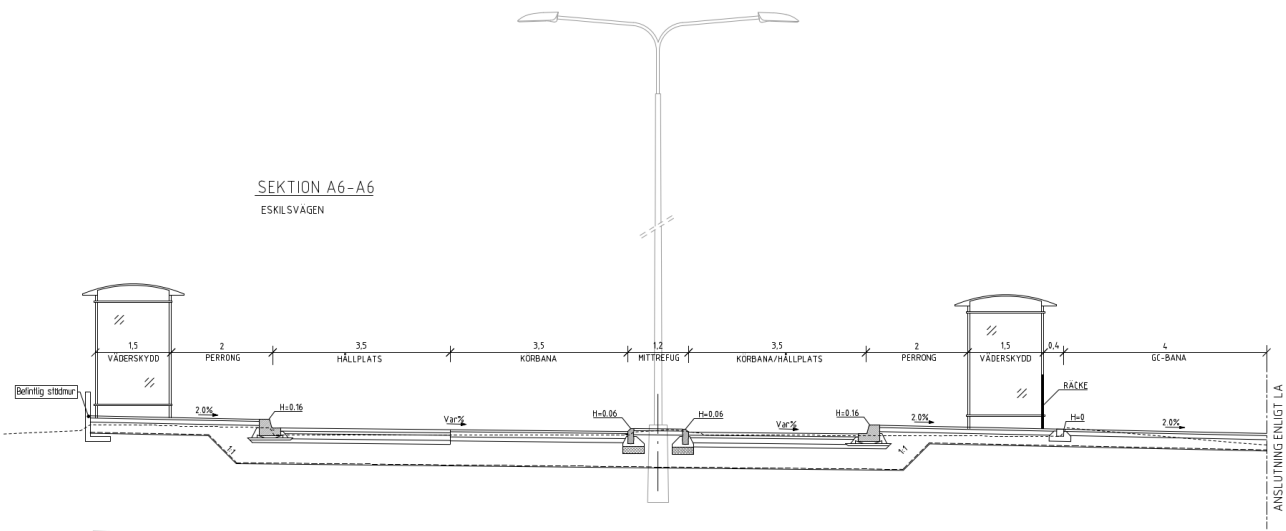


Figur 18. Möjlig utformning av Eskilsvägen och hållplatsen Haninge Centrum med tre hållplatslägen på den norra sidan samt en bussgata i västergående riktning mellan Runstensvägen och Nynäsvägen. Källa: Urbio och WSP.





Figur 19. Sektion med breddmått för östra delen av Eskilsvägen. Källa: WSP.



Figur 20. Sektion med breddmått längs Eskilsvägen i höjd med busshållplatsen Haninge centrum. Källa: WSP.



## 4 KONSEKVENSBESKRIVNING

### 4.1 GÅNG

Befintlig gånginfrastruktur inom och i direkt anslutning till planområdet kommer uppgraderas och anpassas för att möta de ökade gångflödena som den planerade exploateringen genererar. Detta kommer även stärka stadsstrukturen i stadskärnan och gynna de som bor och vistas inom utredningsområdet. Framkomligheten för gångtrafiken kommer öka längs Lekvägen, del av Parkvägen och längs Nynäsvägen intill det norra respektive södra tillkommande kvarteret.

Runstensstråket kommer få en ny funktion för området i och med hopkopplingen av Lekvägen och Källvägen, cykeltrafik kommer möjliggöras samt att en mer öppen koppling till gallerian via Atenas torg kommer skapas. Gröna inslag längs stråket kommer även stärka vistelsekvaliteterna.

### 4.2 CYKEL

Runstensstråket kommer förbättras för cykel vilket skapar en genväg genom planområdet primärt mellan Lekvägen och Runstensvägen.

Ombyggnaden av Runstensplatsen kommer möjliggöra en framtida cykellänk längs Eskilsvägen vilket både kommer förbättra för boende inom planområdet och för övriga i stadskärnan.

Närheten till det regionala cykelstråket längs Nynäsvägen och den nya kopplingen längs en delsträcka längs Parkvägen utgör en bra förutsättning för pendling med cykel till och från planområdet. Idag saknas det dock cykelinfrastruktur på vissa länkar inom Handen, längs skolvägar och till arbetsplatser. För att uppmuntra cykel för vardagliga resor kan det vara motiverat att utveckla infrastrukturen i korsningspunkter och längs stråk som till exempel Eskilsvägen, Parkvägen och Vikingavägen i planområdets direkta närhet.

### 4.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Detaljplanen ligger nära konkurrenskraftig kollektivtrafik vilket skapar goda förutsättningar för hållbart resande och planerade expressbussar längs Nynäsvägen och Eskilsvägen kommer stärka kollektivtrafikförbindelserna ytterligare. De tillkommande bostäderna kommer bidra till ett ökat resenärsunderlag för busstrafiken i stadskärnan och pendeltågstrafiken vid Handen station.

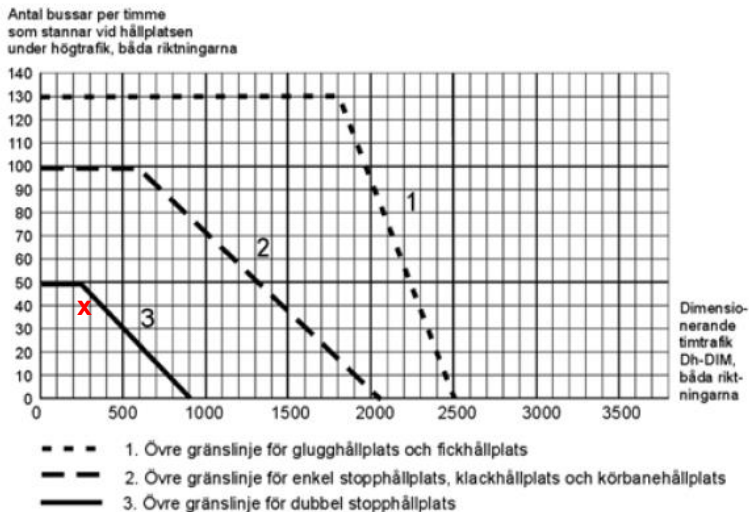
Utvecklingen av Runstensplatsen kommer även ha en positiv effekt för väntande resenärer vid busshållplatsen Haninge Centrum.

Inom detaljplanen möjliggörs en ombyggnad av hållplatsen vid Haninge centrum för att öka kapaciteten och möta behovet av ökad busstrafik. En ombyggnad av den norra delen av hållplatsen Haninge Centrum och införandet av en bussgata i västergående riktning längs Eskilsvägen mellan Runstensvägen och Nynäsvägen förbättrar både hållplatskapaciteten och framkomligheten i korsningen med Nynäsvägen. Detta möjliggör för ökat kollektivtrafikutbud längs stråket samt en utveckling av cykelinfrastrukturen längs Eskilsvägen. Trafiksäkerheten och komforten för kollektivtrafikresenärer kommer också förbättras.

#### 4.3.1 Beräkning av hållplatskapacitet

Trafikering och antal på-/avstigande utgår från Trafikförvaltningens prognoser för 2030. För beräkningen har antagits att lika många bussar trafikerar per riktning och att lika många personer går på och av alla bussar under maxtimmen. Med 550 resenärer och 80 bussar blir det i snitt 7 påstigande/buss/riktning, vilket ger en genomsnittlig hållplatstid på 21 sekunder med schablonvärdet 3 sekunder/påstigande.

I VGU stödande kunskap 2016<sup>11</sup> finns ett diagram som ger stöd vid val av hållplats med antal fordon som en parameter. Diagrammet bygger på en längre hållplatstid, 30 sekunder. Med ingångsvärde 40 bussar vid hållplats och 50–60 bussar totalt (inklusive tomtrafik) under maxtimmen ligger belastningen väl under gränsen för enkel stopphållplats, se Figur 22.



Gränslinjer för hållplatstyp på dubbelriktad 2-färlig gata, belastningsgrad 0,6, medelstopptid 30 sekunder.

Figur 22 . Diagram för val av hållplatstyp i VGU Stödande kunskap 2016. Källa: Trafikverket, VGU (2016)

Kapacitet för hållplats har även beräknats med Trafikförvaltningens ekvation för beräkning av hållplatskapacitet.<sup>12</sup>

$$B_{bap} = \frac{\left(0.4 + \frac{t_d}{1000}\right) * 3600}{t_c + t_d + (Z_a * C_v * t_d)}$$

$B_{bap}$  = maximalt antal bussar/timme/enkelt hållplatsläge

Beräkningarna ger att det med 7 påstigande per buss finns kapacitet för 37 respektive 33 bussar per hållplatsläge beroende på om det är rak utkörning eller ficka. Med tre hållplatslägen i vardera riktningen bör det därför vara god kapacitet. En känslighetsanalys med dubbla antalet resenärer ger en kapacitet på 20 bussar/timme och hållplatsläge (oavsett utformning). Med tre hållplatslägen/riktning är alltså kapaciteten tillräcklig för prognosticerade 40 bussar. Om tiden för påstigning minskar, till exempel genom påstigning genom alla dörrar och/eller visering på plattform minskar tiden för påstigning varvid kapaciteten ökar.

<sup>11</sup> Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting, 2016. Vägar och gators utformning, Stödande kunskap.

<sup>12</sup> Trafikförvaltningen, 2023. Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss). 2023-06-27. avsnitt 8.2.2 och Bilaga E.



## 4.4 PARKERING

Haninge kommun tillämpar flexibla parkeringstal och uppmuntrar samnyttjande av parkering och mobilitetsåtgärder vid om- och nybyggnation enligt parkeringsstrategin från 2018.<sup>13</sup>

Parkeringssefterfrågan för planområdet har utretts i en separat parkerings- och mobilitetsutredning.

I framtaget förslag kommer bilparkeringar till de boende ordnas dels i ett utbyggt mobilitetshus som angörs via Lekvägen, dels på det södra parkeringsdäcket – med viss ombyggnad – i höjd med gallerian som angörs via Nynäsvägen. Dessa platser nyttjas redan idag för bilparkering. De befintliga bilparkeringarna nyttjas i stor utsträckning av gallerians besökare och det finns ett överutbud av bilparkering enligt genomförda beläggningsstudier. Med planerad utveckling kommer utbudet av bilparkeringar få en bättre balans i relation till efterfrågan och dagens överutbud kommer vara möjligt att nyttja som boendeparkeringar till exploateringen.

Den tillkommande biltrafiken kopplat till den planerade exploateringen kommer i stor utsträckning koncentreras på vägar till och från parkeringsplatserna. Eftersom bilparkeringarna idag i stor utsträckning nyttjas av besökare till gallerian kan trafiktopparna i området komma att omfördelas till viss del med planerad exploatering. Besöks trafik till gallerian kan antas vara som störst på eftermiddagar medan boendeparkeringar vanligen har en kort och tydlig trafiktopp på morgnarna för att sedan ha en lägre och längre trafiktopp på eftermiddagarna. Eftersom eftermiddagstoppen till bostäderna till viss del kommer sammanfalla med trafiktoppen till gallerian är det troligt att maxtimmen i utredningsområdet fortsatt kommer vara under eftermiddagen.

Cykelparkering till den planerade exploateringen kommer lösas i anslutning till bostäderna och till viss del i anslutning till centrumets entréer.

Flera mobilitetsåtgärder planeras kopplat till exploateringen för att skapa förutsättningar och uppmuntra hållbart resande.

## 4.5 ANGÖRING

För exploateringen kommer angöring, leveranser och avfallshantering ske på kvartermark i så stor utsträckning som möjligt, det kommer även finnas angöringsmöjligheter i parkeringsfickor eller längs kantsten på allmän plats längs Lekvägen, Runstensvägen och vid infarten till det södra parkeringsdäcket.

En separat parkerings- och mobilitetsutredning har tagits fram av exploitör som även redovisar hur angöring, leveranser, avfallshantering samt åtkomst för räddningstjänst är tänkt att lösas.

För befintlig bebyggelse kommer angöring fungera på samma sätt som idag.

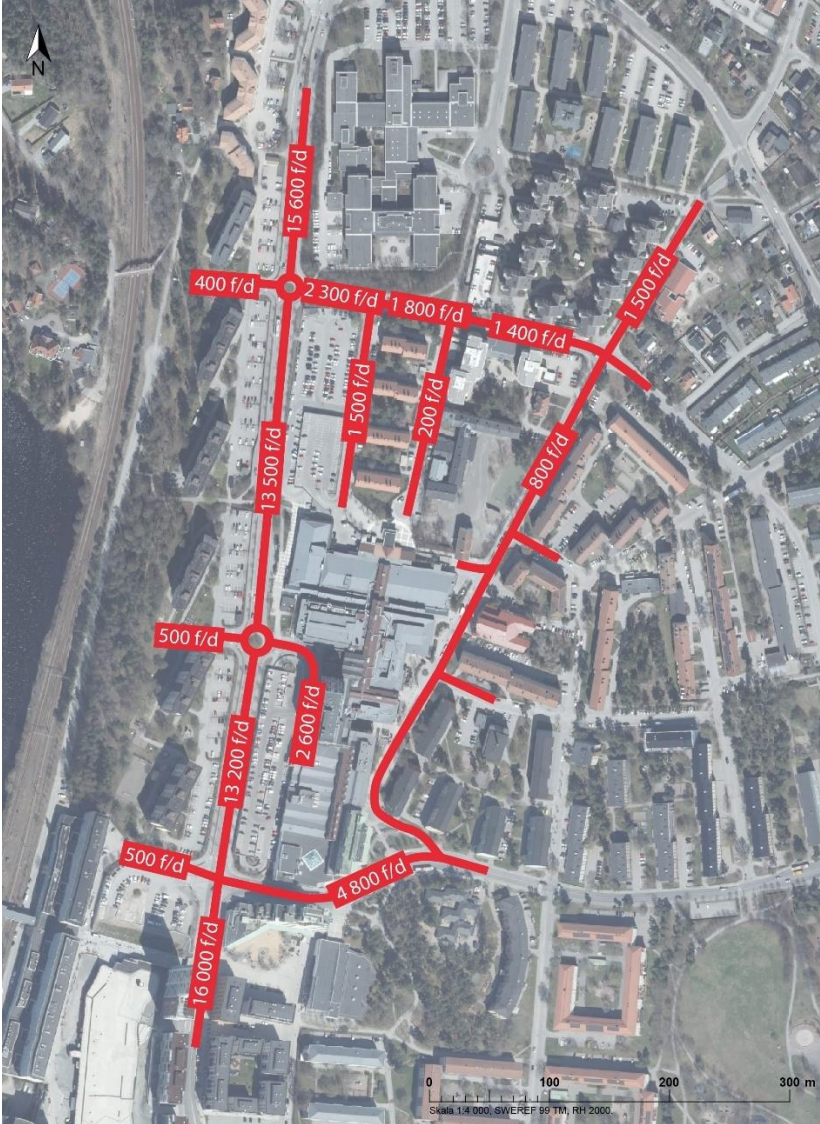
## 4.6 TRAFIKPROGNOS

En flödeskarta med antal fordon per årsmedeldygn (ÅDT), år 2025, har tagits fram för planområdet och anslutande vägar, se Figur 23. Trafikflödena utgör en uppräknings av trafikmätningarna som genomförts i och i närheten av planområdet och är sammanställda i Figur 12. Trafikuppräknings har gjorts med hjälp av Trafikverkets utvecklingstal och basprognosen från år 2024.<sup>14</sup> För de väglänkar där mätningar har saknats har en uppskattning gjorts. Uppskattningarna har gjorts baserat på vägnätets uppbyggnad, kvalitativ bedömning av förväntade ruttval och utifrån hur många parkeringar som angörs via väglänken. Då trafikmätningarna i området är genomförda när Runstensskolan var aktiv inom utredningsområdet har motsvarande trafikvolym räknats bort. Trafikvolymerna till den dåvarande skolan har beräknats med

<sup>13</sup> Haninge kommun, 2018. Parkeringsstrategi för Haninge kommun.

<sup>14</sup> Trafikverket, 2024. Trafikutvecklingstal väg.

Trafikverkets alstringsverktyg<sup>15</sup> och uppskattas vara 200 fordonsrörelser per dygn. Endast hälften av de alstrade resorna förväntas vara nya fordonsrörelser, resterande förväntas ske i samband med en annan bilresa.



Figur 23. Uppskatning av dagens trafikflöden. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

I ett 2045-perspektiv är det troligt att trafikflödena kommer utvecklats jämfört dagens trafikflöden. Planerad exploatering, övrig utvecklingen av stadskärnan, Haninge kommun och regionen i stort kommer påverka trafikflödena. För att uppskatta trafikflödena i och kring planområdet år 2045 samt detaljplanens påverkan på vägnätet har en trafikprognos tagits fram. Eftersom trafikutvecklingen i ett område beror på flera faktorer rymmer en trafikprognos alltid ett visst mått av osäkerhet.

Trafikprognosen har beaktat all planerad utveckling inom utredningsområdet för att förstå hur trafiken kommer se ut år 2045. För att förstå hur stor andel av trafikutvecklingen som beror på detaljplanen har två

<sup>15</sup> Trafikverket, 2025, Trafikalstringsverktyget (version 1.1).

scenarier tagits fram, ett scenario med all planerad utveckling inom utredningsområdet och ett scenario utan planerad exploatering.

#### 4.6.1 Tillkommande trafik

Eftersom det finns ett visst kommunalt och regionalt trafikflöde längs Nynäsvägen har trafikflödet längs Nynäsvägen räknats upp med hjälp av Trafikverkets utvecklingstal.<sup>16</sup> För Eskilsvägen har införandet av en bussgata i västergående riktning beaktats genom att bildflödet i västergående riktning har räknats bort från 2025 års trafikvolym, exklusive busstrafik i linjetrafik, samt att ytterligare busstrafik i linjetrafik har adderats i linje med Trafikförvaltningens prognos för busstrafikering.<sup>17</sup> För de lokala vägarna har trafikprognosen tagit höjd för en uppskattad framtida exploatering för Runstensområdet.

För att uppskatta den biltrafik som den planerade exploateringen inom planområdet ger upphov till har en trafikstringsberäkning gjorts. För bostäderna har Trafikverkets schablonvärden för att beräkna biltrafikstring använts.<sup>18</sup> Schablonvärdena baseras på hur centralt läget är, exploateringsgraden samt inkomstnivån i området. År 2024 bodde det i snitt två personer per bostadsrätt i ett flerbostadshus i Haninge kommun<sup>19</sup> vilket har använts för beräkningen. Eftersom bostäder även attraherar trafik för till exempel avfallshantering, leveranser, pakethantering, besök, hemtjänst, hantverkare, med flera har biltrafikstringen för området räknats upp med femton procent. Totalt sett antas exploateringen alstra ungefär 1 200 fordonsrörelser per dygn vilket i snitt innebär knappt tre fordonsrörelser per lägenhet. Det faktiska trafikflödet påverkas dock av flera faktorer och beror även på hur exploateringen planeras och utvecklas. Påverkbara faktorer inkluderar bland annat utbudet av parkering och mobilitet, typ av bostäder och målgrupp som dessa planeras för, vilka funktioner exploateringen inkluderar och eventuella verksamheters upptagningsområde. Även på systemnivå är det möjligt att påverka resvanor och ruttval genom aktiv trafik- och stadsplanering.

Förskolan som planeras inom planområdet antas ha ett lokalt upptagningsområde och i de fall barnen skjutsas med bil antas det ske i samband med en annan bilresa. Med anledning av områdets centrala läge och närheten till kollektivtrafik antas en stor del av personalen välja andra färdmedel än egen bil. Kommunens parkeringsnorm ställer dock krav på bilparkering vid förskolor, vilket kommer generera ett visst fordonsflöde tillsammans med leveranser och avfallshantering. Detta har sammantaget uppskattats till ungefär en fordonsrörelse per barn och dygn. En förskola med fyra avdelningar och 80 barn uppskattas därmed generera 80 fordonsrörelser per dygn.

På Runstenstomten, där det tidigare legat en skola, planeras ytterligare bostadsexploatering som kommer generera trafik på samma gator som exploateringen för detaljplanen. För att inte underskatta trafiken inom utredningsområdet uppskattas exploateringen på Runstenstomten, i ett tidigt skede, motsvara ungefär 300 lägenheter. Skulle samma trafikstringstal användas för dessa skulle det innebära en trafikstring på ytterligare 830 fordonsrörelser per dygn inom utredningsområdet.

Handens närsjukhus, precis norr om planområdet, planeras att utvecklas. Tillkommande biltrafik antas precis som idag angöra sjukhuset via Dalarövägen. Genom utredningsområdet kan utvecklingen av sjukhuset förväntas generera ett ökat gång- och cykelflöde.

Det är idag osäkert vad som kommer byggas på fastigheten på sydvästra sidan om korsningen Nynäsvägen-Eskilsvägen, i prognosen har därför samma flöde som idag antagits men räknats upp till 2045 års nivå enligt Trafikverkets utvecklingstal som ska motsvara en allmän trafikökning.

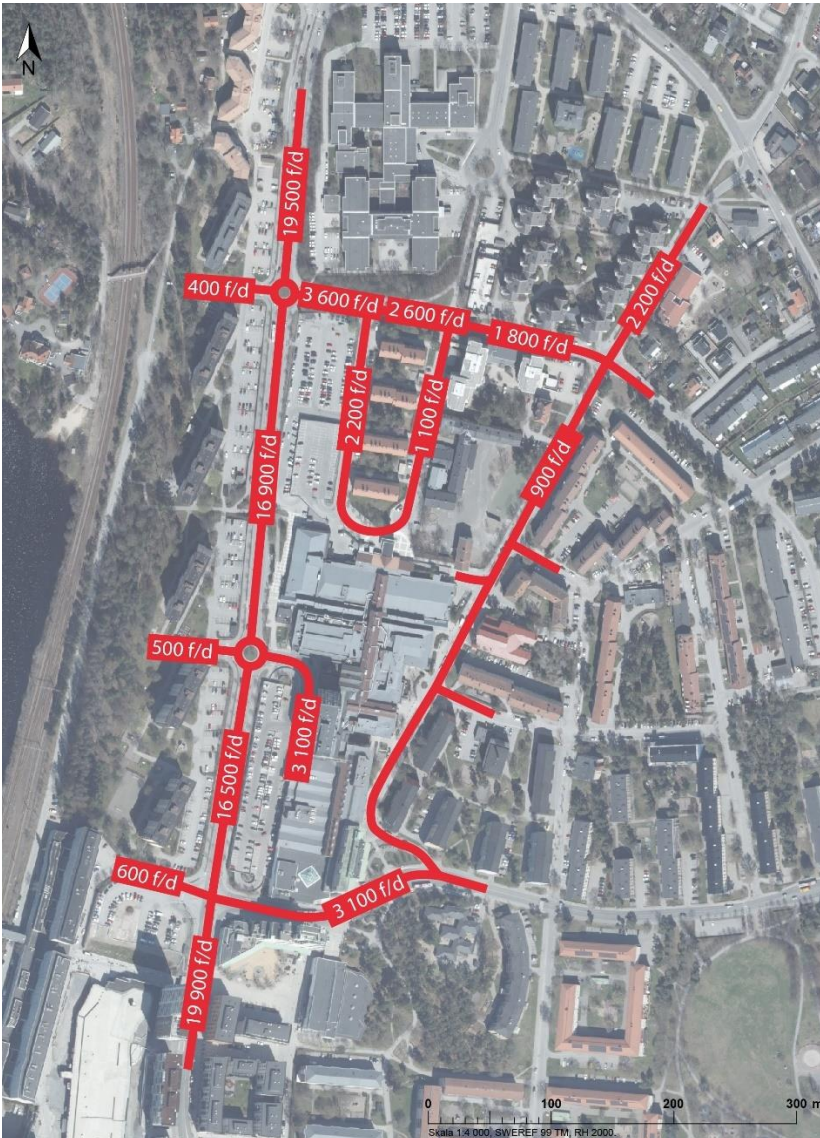
<sup>16</sup> Trafikverket, 2024. Trafikutvecklingstal väg.

<sup>17</sup> Modelluttag från Basprognos 2024, scenario 2045.

<sup>18</sup> Trafikverket, 2016. Bygga om eller bygga nytt: Effektsamband för transportsystemet.

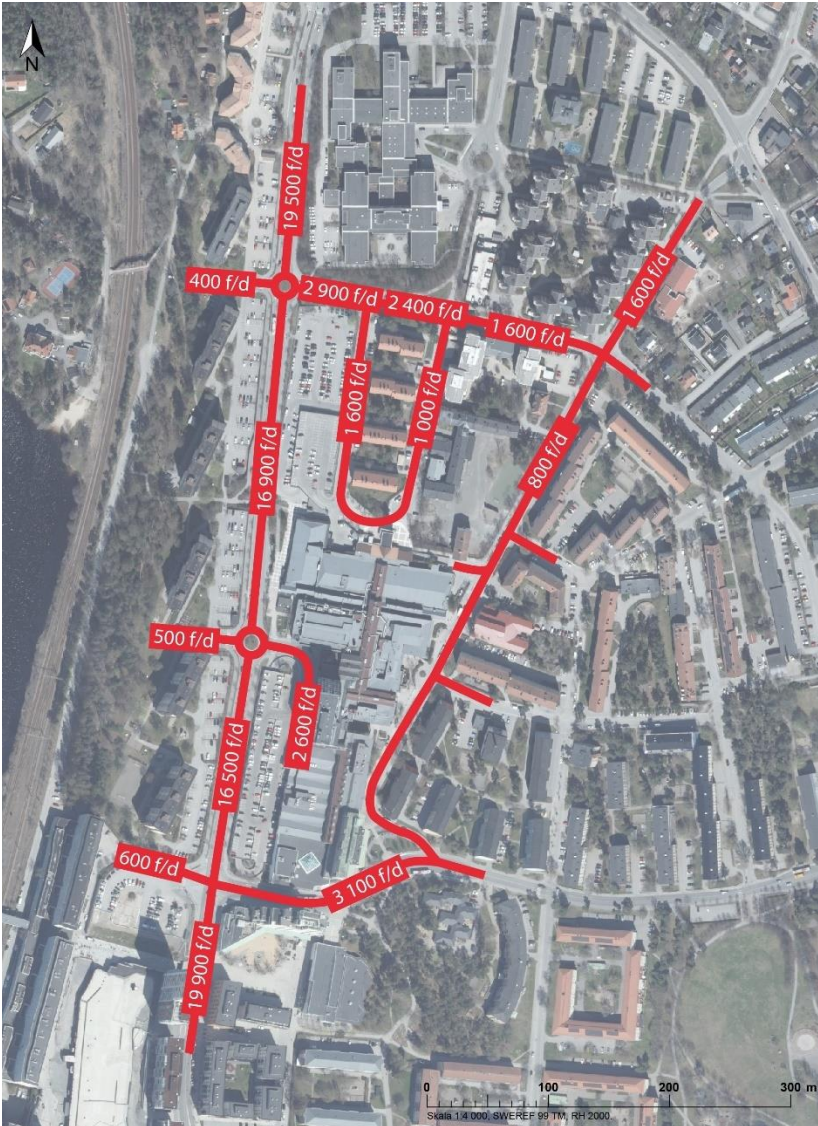
<sup>19</sup> SCB, 2024. Statistikdatabasen, tabell "Antal personer per hushåll efter region, boendeform och år".

Hur den alstrade trafiken fördelar sig i vägnätet och vilka ruttval den alstrade trafiken tar har antagits genom en kvalitativ bedömning. Bedömningen har gjorts utifrån lokaliseringen av entréer, bilparkeringsplatser och angöringsplatser i exploateringsförslaget samt med hänsyn till vägnätets uppbyggnad och förväntade ruttval utifrån målpunkter inom kommunen och regionen. I Figur 24 nedan har de beräknade flödena för år 2045 sammanställts inklusive planerad exploatering.



Figur 24. Trafikprognos: Beräknade trafikflöden år 2045 inklusive planerad exploatering. Även exploatering på Runstenstomten har inkluderats samt en bussgata i riktning västerut längs Eskilsvägen mellan Runstensvägen och Nynäsvägen. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

I Figur 25 har ett jämförelsealternativ sammanställts där beräknade trafikflöden för år 2045 exklusive planerad exploatering inom detaljplanen. I detta jämförelsealternativ har utvecklingen av en bussgata längs Eskilsvägen inkluderats samt en tidig uppskattning av utvecklingen på Runstenstomten.



Figur 25. Trafikprognos: Beräknade trafikflöden år 2045 utan planerad exploatering. Exploatering på Runstenstomten har inkluderats samt en bussgata i riktning västerut längs Eskilsvägen mellan Runstensvägen och Nynäsvägen. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

Vid en jämförelse av de uppskattade trafikflödena år 2045, med respektive utan exploatering, är det möjligt att se en genomgående ökning av trafikvolymerna på de lokala gatorna. Störst trafikökning sker på Parkvägens västra del, på Lekvägen, på norra delen av Runstensvägen samt vid det södra parkeringsdäcket som ansluter till Nynäsvägen.

## 4.7 VÄGNÄTETS KAPACITET

Trafikprognosen för 2045 visar att exploateringen genererar ökade fordonsflöden i och kring planområdet. Framkomligheten i vägnätet påverkas i stor utsträckning av kapaciteten i korsningspunkterna varför det är av intresse att analysera hur den tillkommande exploateringen påverkar korsningspunkterna inom utredningsområdet. För området är det primärt korsningarna med Nynäsvägen som är intressanta med hänsyn till de högre trafikvolymerna och Nynäsvägens funktion. Kapacitetsberäkningar har därför gjorts för relevanta korsningar längs Nynäsvägen medan en kvalitativ analys har gjorts för övriga korsningar.

### 4.7.1 Beräknad korsningskapacitet

För att beräkna korsningarnas kapacitet har verktyget Capcal används. Verktyget kan ge en uppskattning av korsningarnas kapacitet genom att beräkna belastningsgraden för respektive körfält samt körlängderna som uppstår i enlighet med Trafikverkets *Metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar*.<sup>20</sup> Korsningarna beräknas dock var för sig och eventuella spridningseffekter, korsningssamband eller förändrade ruttval med hänsyn till köer fångas inte upp. I en stadsmiljö med korta avstånd mellan korsningspunkterna kan detta ha betydelse.

Belastningsgraden under dimensionerande timme delas enligt VGU<sup>21</sup> upp i olika grader av servicenivå/standard. I stadsmiljöer kan ofta en högre belastningsgrad/lägre standard accepteras än för landsbygdsmiljöer som verktyget primärt är utvecklat för att analysera – dels för att andra värden i stadsmiljön ska få utrymme, dels för en målstyrd samhällsutveckling när det kommer till trafikutvecklingen. Belastningsgraden bör dock inte överskrida värdet ett (1) eftersom det innebär att köerna in i korsningen byggs på snabbare än vad de avvecklas vilket kan innebära att köerna sprider sig till intilliggande korsningar och skapar systemlåsningar med negativ påverkan på framkomligheten. För att bedöma vilken korsningsstandard som är acceptabel för detaljplanen bör även körlängderna som uppstår kring korsningspunkterna vägas in, utöver belastningsgraden.

- En belastningsgrad under 0,8 motsvarar en *god* standard för en cirkulationsplats<sup>22</sup>
- En belastningsgrad över 0,8 motsvarar en *låg* standard för en korsning/cirkulationsplats

Relevanta korsningar (Nynäsvägen-Parkvägen och Nynäsvägen-Parkeringsgarage) har beräknats utifrån fyra olika scenarier:

- Nuläge, år 2025 (se Figur 23)
- Trafikprognos utan planerad exploatering, år 2045 (se Figur 25)
- Trafikprognos med planerad exploatering, år 2045 (se Figur 24)
- Känslighetsanalys (+5% trafik i alla korsningsben) med utgångspunkt i trafikprognos med planerad exploatering, år 2045

Andelen trafik i maxtimmen (kl. 15-16) och andel tung trafik har antagits vara detsamma som idag vilket har beräknats utifrån genomförda trafikmätningar i området. Svängandelar i korsningarna har därefter beräknats matematiskt varför de skiljer sig något åt mellan de olika scenarierna.

Resultaten från korsningsberäkningarna indikerar att tillkommande trafik från exploateringen kommer ha en mindre påverkan på vägnätets kapacitet. Den generella trafikökningen längs Nynäsvägen som följd av att kommunen och regionen växer i stort har en stor påverkan på vägnätet genom utredningsområdet i ett 2045-perspektiv.

<sup>20</sup> Trafikverket, 2013. TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter: Trafikverkets metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar, TRV2013/64343

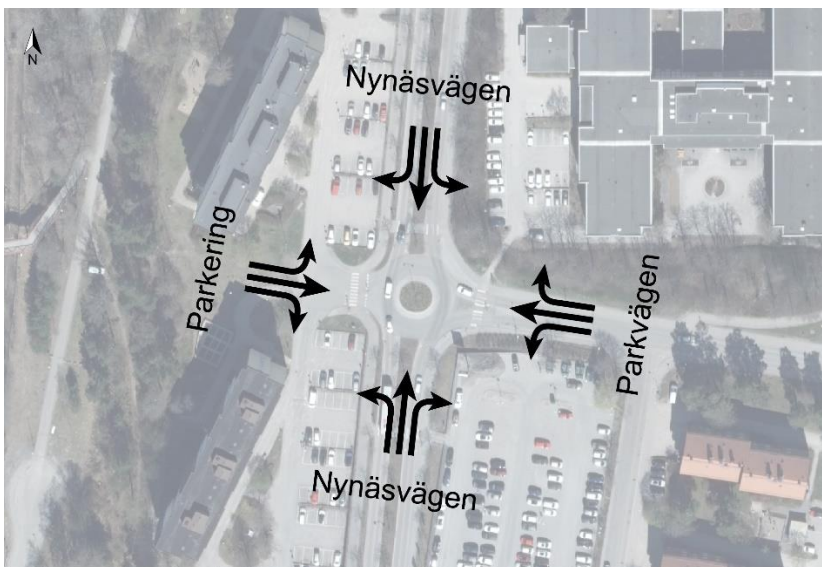
<sup>21</sup> Trafikverket, 2024. Vägars och gators utformning. KRAV med RÅDSTEXT. Version 1.0. Publiceringsdatum 2024-11-01.

<sup>22</sup> För en tre- eller fyrvägskorsning uppnås god standard under 0,6 och mindre god standard mellan 0,6–0,8.

## Nynäsvägen – Parkvägen

I ett 2045-perspektiv uppvisar korsningen Nynäsvägen-Parkvägen en sammantaget låg standard enligt VGU:s definition, både med och utan tillkommande exploatering. Den största orsaken till den låga standarden år 2045, i relation till idag, beror primärt på de uppräknade trafikflödena längs Nynäsvägen från kommunens och regionens tillväxt. Det södra korsningsbenet är det högst belastade under eftermiddagens maxtimme och ökar från 0,69 idag till 0,89 år 2045 utan exploatering. Om den tillkommande exploateringen från detaljplanen adderas ökar belastningsgraden till 0,9. Kölängderna på det södra, högst belastade, korsningsbenet i scenariot med planerad exploatering är i snitt 2,1 fordon under eftermiddagens maxtimme och uppgår som mest till 4,9 fordon. Då korsningen ligger i en tät stadsmiljö och inga längre köer uppstår bedöms korsningskapaciteten fortsatt vara acceptabel med planerad exploatering. När det gäller exploaterings påverkan på korsningen syns den framför allt på Parkvägen. På Parkvägen ökar belastningsgraden från 0,24 idag till 0,52 år 2045 utan exploateringen och med den tillkommande exploateringen från detaljplanen ökar den till 0,59.

Eftersom korsningen uppvisar en låg standard har en känslighetsanalys gjorts där en femprocentig trafikökning i alla korsningsben har lagts på. Detta i syfte att förstå hur känslig korsningen är om trafikvolymerna från exploateringen skulle öka mer än vad trafikprognosen säger och/eller om genomfartstrafiken längs Nynäsvägen skulle öka mer än trafikutvecklingstalen (dessa utgör schablontal för hela Stockholmsregionen). Detta bör dock beaktas som ett "worst case" och inte som ett troligt scenario. När framkomligheten längs en väg minskar tenderar en viss självreglering till andra vägar ske om denna möjlighet finns – mobilitetsåtgärder, trafikreglering och utformning kan även påverka och styra genomfartstrafik för att öka framkomligheten. Väg 73 utgör till exempel en alternativ väg för genomfartstrafik, i stället för Nynäsvägen, som potentiellt kan ta en del av den framtida genomfartstrafiken. Resultatet av känslighetsanalysen visar att korsningen närmar sig sitt kapacitetstak med en belastningsgrad på 0,96 på det södra korsningsbenet om ytterligare trafik tillkommer. Kölängderna under eftermiddagens maxtimme är i snitt 5,6 fordon och uppgår som mest till 12,4 fordon vilket motsvarar ungefär 90 meter. Cirkulationsplatsen söder om den aktuella korsningen ligger på ett avstånd på ungefär 270 meter varför inga spridningseffekter riskerar att uppstå.



Figur 26. Relationer i korsningen som har beräknats utifrån ett kapacitetsperspektiv och resultatet per korsningsben och scenario är sammanställt i tabellen nedan. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

Tabell 3. Kapacitetsberäkning för korsningen Nynäsvägen-Parkvägen för respektive korsningsben och scenario.

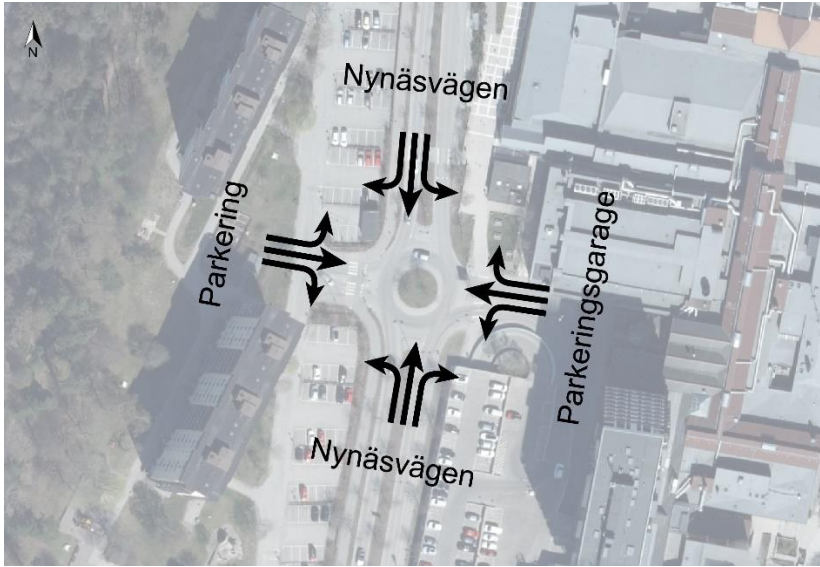
		Nynäsvägen norra	Parkvägen	Nynäsvägen södra	Parkering
2025: Nuläge	Belastningsgrad	0,36	0,24	0,69	0,04
	Kölängd medel	0,0	0,3	0,4	0,0
	Kölängd 10%	0,0	0,6	0,8	0,0
2045: Prognos exkl. exploatering	Belastningsgrad	0,45	0,52	0,89	0,05
	Kölängd medel	0,0	1,1	1,6	0,0
	Kölängd 10%	0,0	2,6	3,8	0,0
2045: Prognos inkl. exploatering	Belastningsgrad	0,46	0,59	0,9	0,05
	Kölängd medel	0,0	1,5	2,1	0,0
	Kölängd 10%	0,0	3,4	4,9	0,0
2045: Prognos inkl. exploatering + 5%	Belastningsgrad	0,48	0,73	0,96	0,05
	Kölängd medel	0,0	2,7	5,6	0,0
	Kölängd 10%	0,0	5,8	12,4	0,0

### Nynäsvägen – Parkeringsgarage

Korsningen Nynäsvägen-Parkeringsgaraget uppvisar en god standard i ett 2045-perspektiv enligt VGU:s definition, både med och utan planerad exploatering. Den lägre standarden 2045 i relation till dagens standard beror, precis som för korsningen Nynäsvägen-Parkvägen, på de uppräknade trafikflödena från kommunens och regionens tillväxt i stort. I kapacitetsberäkningen är det i princip ingen skillnad på belastningsgraden och kölängderna mellan scenarierna med och utan exploateringen.

I beräkningen hanteras korsningen som om den vore en isolerad enhet. I praktiken ligger den signalreglerade korsningen Nynäsvägen-Eskilsvägen ungefär 100 meter söder om den aktuella korsningen. Den signalreglerade korsningen innebär att flödet söderifrån in till den aktuella korsningen kommer bli mer stötvis vilket kan komma att påverka både belastningen på den aktuella korsningen och kölängderna. Den upplevda framkomligheten i korsningen kommer även påverkas av det stötvisa inflödet i det södra korsningsbenet under eftermiddagens maxtimme.





Figur 27. Relationer i korsningen som har beräknats utifrån ett kapacitetsperspektiv och resultatet per korsningsben och scenario är sammanställt i tabellen nedan. Källa: Bakgrundskarta från Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

Tabell 4. Kapacitetsberäkning för korsningen Nynäsvägen-Parkeringsgarage för respektive korsningsben och scenario.

		Nynäsvägen norra	Parkerings- garage	Nynäsvägen södra	Parkering
2025: Nuläge	Belastningsgrad	0,31	0,18	0,6	0,02
	Körlängd medel	0,0	0,2	0,2	0,0
	Körlängd 10%	0,0	0,02	0,2	0,0
2045: Prognos exkl. exploatering	Belastningsgrad	0,38	0,28	0,76	0,02
	Körlängd medel	0,0	0,4	0,4	0,0
	Körlängd 10%	0,0	0,8	0,7	0,0
2045: Prognos inkl. exploatering	Belastningsgrad	0,39	0,3	0,77	0,02
	Körlängd medel	0,0	0,4	0,4	0,0
	Körlängd 10%	0,0	0,9	0,8	0,0
2045: Prognos inkl. exploatering + 5%	Belastningsgrad	0,41	0,35	0,81	0,02
	Körlängd medel	0,0	0,5	0,5	0,0
	Körlängd 10%	0,0	1,2	1,2	0,0

#### 4.7.2 Bedömd korsningspåverkan

Det finns flera korsningspunkter inom utredningsområdet som kommer få ett ökat trafikflöde i och med planerad exploatering, detta även om det är ett betydligt lägre flöde än korsningarna med Nynäsvägen beskrivna ovan. Trafikökningen som planerad exploatering ger upphov till i övriga korsningspunkter bedöms inte ha en negativ inverkan på kapaciteten i vägnätet och inte heller orsaka någon köproblematik.

##### Nynäsvägen – Eskilsvägen

Exploateringen kommer endast indirekt påverka trafikflödena i korsningen eftersom flödet längs Nynäsvägen i ett 2045-perspektiv har beräknats genom Trafikverkets utvecklingstal. Det innebär att trafiken från exploateringen redan är inkluderad i de uppräknade flödena som kommer från att kommunen och regionen i stort utvecklas. Metoden har valts med hänsyn till att Nynäsvägen har en större trafikfunktion än att endast ombesörja utredningsområdet och stadskärnan. Inga ytterligare trafikflöden har adderats då det skulle innebära att trafiken som exploateringen genererar och attraherar skulle dubbelräknas.

Korsningen Nynäsvägen-Eskilsvägen påverkas av ändrad sektion och bussgata i riktning västerut på Eskilsvägen. Införandet av bussgata har en positiv effekt på den aktuella korsningens kapacitet. Det beräknade trafikflödet in i korsningen från Eskilsvägen skulle i ett 2045-perspektiv minska med 60 fordon i timmen. Det minskade inflödet från Eskilsvägen till korsningen kommer även möjliggöra att gröntiderna i korsningen kan ses över för en optimal fördelning. Ett nytt övergångsställe på Eskilsvägen kommer troligen minska effekten något.

Att optimera signalprogrammet i korsningen kommer vara viktigt för att säkerställa korsningens effektivitet och för att eventuella köer inte ska sprida sig i vägnätet. Med hänsyn till busshållplatsen Haninge Centrum längs Eskilsvägen ungefär 100 meter innan korsningen och den framtida busstrafikeringen av hållplatsen bör Eskilsvägen ha bussprioritet över Nynäsvägen. Med 40–60 bussar in i korsningen från Eskilsvägen i högtrafik år 2045 innebär det i snitt en buss i minuten. För att optimera busstrafikens framkomlighet och inte riskera bakåtköer längs Eskilsvägen i riktning mot hållplatsen Haninge Centrum är det lämpligt med en relativt kort omloppstid för signalen i korsningen. Val av signalprogram och prioriteringsordningen i korsningen behöver studeras i detalj och kan vid behov justeras.

Idag finns det 13 korsningspunkter längs Nynäsvägen genom Handen mellan väg 259 i söder och väg 73 i nordöst, en sträcka på ungefär 3,5 km. Sju av dessa är cirkulationsplatser, fyra är fyrvägs korsningar varav tre är signalreglerade och två är trevägs korsningar varav en är signalreglerad. Om signalprogrammet i den aktuella korsningen optimeras utifrån busstrafikens framkomlighet till och från Eskilsvägen innebär det att framkomligheten längs Nynäsvägen kommer påverkas. För att hitta en bra balans mellan de båda gatorna behöver korsningen och lämpligt signalprogram utredas vidare. Med hjälp av en mikro-/mesosimulering är det möjligt att analysera flera korsningarna tillsammans och optimera trafiksignalerna där även intilliggande korsningar beaktas. Hur korsningen mellan Nynäsvägen-Rudsjöterrassen strax söder om den aktuella korsningen skulle påverkas och om dessa korsningar eventuellt skulle behöva synkroniseras med hänsyn till in- och utfarten till Handen bussterminal är en av frågorna som en eventuell vidare utredning i driftskedet kan besvara.

## Lekvägen – Parkvägen och Källvägen – Parkvägen

En förutsättning för utredningen har varit att Lekvägen och Källvägen ska byggas ihop, detta möjliggör en rundkörning inom utredningsområdet tillsammans med en del av Parkvägen. I bebyggelseförslaget kommer det inte finnas utrymme för vändplaner i slutet av respektive gata varför hopkopplingen behövs. Via Lekvägen kommer angöring till ungefär 60 procent av parkeringarna för exploateringen ske, i det utbyggda mobilitetshuset, samt angöring och nyttotrafik till de planerade bostäderna längs vägen. Angöring till gallerian som idag sker vid lastgården i norra änden av Lekvägen kommer även fortsatt ske på samma plats.

Idag utgörs kvarterensmarken på västra sidan Lekvägen av parkeringsytor till centrumet. I bebyggelseförslaget kommer kvarterensmarken i stället utvecklas med bostäder och ett mobilitetshus kopplat till dessa.

Runstenstomten, på östra sidan Källvägen, står idag tom. Det har tidigare funnits en skola på fastigheten. Idag finns det planer på att bygga bostäder på fastigheten (ej inkluderat i denna detaljplan), parkering och angöring till dessa kommer troligen ske via Källvägen.

Trafikprognosen visar att trafikflödet längs båda vägarna kommer att öka år 2045 om både detaljplanen och Runstenstomten utvecklas. Störst procentuell ökning kommer ske på Källvägen men trafiken på Lekvägen kommer också öka. I trafikprognosen är det tydligt att detaljplanen har störst påverkan på trafiken längs Lekvägen medan utvecklingen på Runstenstomten har störst påverkan på Källvägen. Ingen justering för eventuell omlokalisering/koncentrering av besöksparkeringar till gallerian har gjorts då detta har varit okänt.

Eftersom markanvändningen längs vägarna kommer förändras kan trafiken även komma att ändra sig över dygnet. Trafiken till gallerian antas ha en större koncentration kring eftermiddagarna medan bostäder vanligen har en topp under förmiddagens maxtimme och sedan sprider ut sig under eftermiddagen. Gallerians flöde antas vara ungefär lika stort in som ut ur utredningsområdet under eftermiddagarna med ett något högre utflöde. Bostädernas trafikflöde är något mer homogent med ett större flöde ut från området på förmiddagen och ett större flöde in i området på eftermiddagarna.

Trafikprognosen visar ett ökat trafikflöde på ungefär 700 respektive 900 fordon per dygn längs de aktuella vägarna. Med antagandet att åtta procent av trafiken sker under maxtimmen, i linje med befintliga trafikmätningar, skulle det innebära en ökning med ungefär ett fordon i minuten längs respektive väg med en jämn fördelning under maxtimmen. Motsvarande antaganden för Parkvägen innebär en trafikökning med ungefär 0,5–2 fordon i minuten under maxtimmen, beroende på delsträcka.

Kölangderna i korsningen Nynäsvägen-Parkvägen har beräknats i *4.7.1 Beräknad korsningskapacitet* och under eftermiddagens maxtimme kan köerna längs Parkvägen uppgå till drygt tre fordon vilket motsvarar knappt 25 meter. Korsningen mellan Parkvägen och Lekvägen ligger ungefär 50 meter från korsningspunkten med Nynäsvägen.

Med bakgrund i ovanstående resonemang bedöms varken den planerade exploateringen eller utvecklingen av Runstenstomten utgöra ett kapacitetsproblem i korsningarna Parkvägen-Lekvägen eller Parkvägen-Källvägen.

## Runstensvägen – Parkvägen

En del av trafikökningen som exploateringen ger upphov till kommer enligt trafikprognosen hamna längs Runstensvägen. Ökningen motsvarar ungefär 700 fordon per dygn norr om Parkvägen och 100 fordon per dygn söder om Parkvägen. Med antagandet om att åtta procent av trafiken sker under eftermiddagens maxtimme på den norra delen av Runstensvägen, i linje med befintliga trafikmätningar, innebär det en ökning med mindre än ett fordon i minuten. Motsvarande för Parkvägen närmast den aktuella korsningspunkten är ungefär 0,5 fordon per minut. Trafikökningen på Runstensvägen söder om Parkvägen kan dock tänkas ske mer koncentrerat, med ungefär hälften av trafiken under morgonen och ungefär hälften av trafiken under eftermiddagen i samband med hämtning och lämning vid förskolan. Om hämtningen på

eftermiddagen sker jämt under två timmar skulle det innebära mindre än 0,5 fordon per minut. Trafikökningen med planerad exploatering bedöms därmed inte utgöra ett kapacitetsproblem för den aktuella korsningen.

Idag är det stopplikt in i korsningen från Parkvägen medan trafiken längs Runstensvägen har företräde. En trafikmätning norr om korsningen visar en något lägre hastighetsefterlevnad vilken den raka vägsträckan och korsningsregleringen kan vara förklarande delfaktorer till. I korsningen finns även ett övergångsställe i det norra korsningsbenet där den gemensamma gång- och cykelbanan västerifrån leder fram fotgängare samtidigt som cykeltrafik övergår till blandtrafik i östlig riktning. Korsningen utgör även en angöringsväg till gallerians lastfar och det går busstrafik längs Runstensvägen. I samband med att korsningen eventuellt byggs om i framtiden kan det finnas anledning att se över utformningen och regleringen av korsningen för en tydligare utformning för framförallt cykeltrafiken, men även för att spegla hastighetsregleringen längs vägen.

## 4.8 EFFEKTER AV PLANERAD EXPLOATERING

Vid en jämförelse mellan dagens trafikflöden i utredningsområdet och prognostiserade trafikflöden år 2045 så kommer den största trafikökningen ske längs Nynäsvägen. Detta med anledning av regionens och kommunens utveckling, det är alltså inte en effekt av detaljplanen. Framkomligheten längs Nynäsvägen kommer också försämrats något, speciellt i korsningen med Parkvägen, men bedöms fortfarande vara acceptabel för en tät stadsmiljö. Känslighetsanalysen visar dock att korsningen närmar sig sitt kapacitetstak om trafiken längs Nynäsvägen skulle öka ytterligare och i så fall skulle åtgärder längs vägen eller i korsningspunkter troligen krävas på sikt.

Trafikprognosen visar ett ökat trafikflöde på alla gatorna inom utredningsområdet förutom längs Eskilsvägen där allmän biltrafik föreslås att förbjudas i västgående riktning om både Runstensplatsen och hållplatsen Haninge Centrum byggs om samt om en bussgata införs. Den justerade regleringen av Runstensvägen som innebär att den befintliga enkelriktningen vänds med körriktning norrut förväntas även påverka Eskilsvägen eftersom Runstensvägen blir mindre attraktiv som angöringsväg.

Tillkommande trafik från detaljplanen på de mindre gatorna inom utredningsområdet kommer ha en viss påverkan på hur trafiksituationen upplevs. Angöringen längs Lekvägen och Runstensvägen kommer till exempel öka vilket för Lekvägen kommer bidra till att gatan kommer upplevas som en stadsgata i större utsträckning jämfört med idag. Angöringen till förskolan på Runstensvägen kommer behöva utformas på ett trafiksäkert sätt anpassat till hämta-/lämnatrafik utan att framkomligheten för busstrafiken och polisen begränsas. Trots ett ökat trafikflöde inom utredningsområdet kommer tillgängligheten och framkomligheten för fotgängare och cyklister till viss del förbättras genom att infrastruktur i anslutning till byggnaderna uppgraderas samt längs Runstensstråket.

Viss trafik angör utredningsområdet via Dalarövägen och norra delen av Runstensvägen. På den här sträckan angör till exempel många leveranser till gallerian. När framkomligheten i korsningen Nynäsvägen-Parkvägen försämrats något kan denna alternativa angöringsväg för boende med parkering i det utbyggda mobilitetshuset som angör från Lekvägen bli mer attraktiv. Med hänsyn till utformningen av Runstensvägens norra del med separerad gång- och cykelbana samt parkeringsförbud bedöms inte detta medföra några negativa effekter för vägnätet.

### **4.8.1 Effekter av bussgata**

Införandet av en bussgata längs Eskilsvägen i västergående riktning kommer påverka det övriga vägnätet eftersom biltrafiken behöver ta andra vägar. Trafiken på Runstensvägen kan öka något till följd av bussgatan. Med vänd enkelriktning av Runstensvägen och föreslagen utformning av busshållplatsen Haninge Centrum kommer framkomligheten minska och gatans attraktivitet för genomfartstrafik förväntas vara låg. Det är möjligt att en del av trafiken i stället väljer Vikingavägen. Vikingavägen är dock inte utformad för högre trafikmängder och är reglerad som gångfartsområde vilken minskar sannolikheten för större trafikflöden.

Med bussgata på den västra delen av Eskilsvägen blir Dalarövägen eller Torvallavägen tillsammans med Vallavägen möjliga alternativa vägar för biltrafiken. I ÅVS Eskilsvägen<sup>23</sup> har restidseffekterna för övrig biltrafik längs dessa alternativa vägar studerats och resultaten visar att restiden endast kommer att påverkas marginellt.

Aktuell del av Dalarövägen har ett vardagsdygnstrafikflöde på ungefär 4 000–9 500 fordon beroende på delsträcka. Dalarövägen har en uppsamlande funktion med större rörelsemönster och trafik till och från Industri kvarteren tar bland annat den här vägen idag. Torvallavägen och Vallhallavägen fungerar som sekundärvägar i vägnätet. Trafiken kan öka på bland annat dessa tre vägar som en konsekvens av att införa en bussgata i ena riktningen på del av Eskilsvägen. Trafikmätningar och beräknad framtida busstrafik visar att ungefär 2 000 fordon per dygn kan komma att omfördela sig i vägnätet vilket inte bedöms ge någon större påverkan på berörda vägar.

## **4.9 SAMLAD BEDÖMNING**

Den samlade bedömningen är att befintlig infrastruktur med justeringar enligt bebyggelseförslaget möter de krav som exploateringen ställer när fler människor kommer röra sig till, från och inom utredningsområdet.

---

<sup>23</sup> Haninge kommun. Presentation från "Arbetsgruppsmöte, Eskilsvägen, Haninge", åtgärdsöte 1 2022-03-09



## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### **WSP**

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

**wsp.com**

