

# PM TRAFIK

Kontorsbyggnad Vendelsövägen 37  
Underlag för detaljplan

Detta PM är framtaget av

**Turbinen fastigheter AB**

Karin Sidén Lannergård

2023-10-23

Vendelsövägen 37  
136 44 Handen

Telefon 079-098 49 87  
[karin@turbinen.se](mailto:karin@turbinen.se)

## Innehåll

1 Bakgrund / syfte / mål .....	3
2 Förutsättningar, dagens trafiksituation.....	3
3 Trafikstrategi Haninge kommun .....	4
<i>Översikt nåbarhet inom Handen ur Trafikstrategi för Haninge kommun (2018-05-28).....</i>	<i>5</i>
4 Fastighetens trafikutformning .....	6
5 Sophantering / framkomlighet.....	6
6 Framkomlighet räddningstjänst.....	8
7 Tillgänglighet / angöring personer / parkering.....	8
8 Parkeringstal enligt p-norm.....	8
9 Angöring leveranser .....	9
10 Trafikalstring /fordonsmängd .....	10
11 Källhänvisning .....	12

# PM

## 1 Bakgrund / syfte / mål

Idag utgörs planområdet av två fastigheter, Söderby 6:4 samt 6:5. Dessa fastigheter är bebyggda av två villor som utgör kontorslokaler för totalt ca 25 arbetsplatser. Byggnaderna är ursprungligen tänkta för bostäder men har under ett antal år nyttjats för kontorsändamål.

Syftet med detaljplanen är att ersätta de befintliga två byggnaderna med en byggnad som är bättre anpassad för verksamheten. Den nya byggnaden planeras inrymma ca 60 arbetsplatser och kommer bidra till plats för fler arbetstillfällen i en attraktiv stadsmiljö.

Denna utredning avser identifiera och fastställa förutsättningar och utformning av trafiklösning för verksamhetens trafikanter (anställda och besökare). Detta inkluderar fotgängare, cyklister, varutransporter, avfallshantering och eventuellt övrig trafik.

## 2 Förutsättningar, dagens trafiksituation

En förutsättning för detaljplanen är att befintlig allmän platsmark ej skall påverkas. Därmed utgör kvarterens mark inom detaljplanen begränsning för detta trafik-PM. Aktuella siffror för dagens trafiksituation baseras på antalet anställda, hur ofta personalen jobbar på kontoret samt information från verksamheten om personalens aktuella färdmedel.

Detaljplanens område angränsar i söder till Vendelsövägen, med hastighetsbegränsning 40km/h. Fastighetens västra del möter Vendelsövägens befintliga höjder i nivå. Där ligger den enda befintliga in- och utfarten, som idag betjänar båda fastigheterna, Söderby 6:4 och 6:5. Vendelsövägen är österut högre belägen än DP-området. Nivåskillnaden utgörs av en slänt ca 1-4,5m.

Separat gång- och cykelväg finns på södra sidan av Vendelsövägen dock utan övergångsställe / överfart över Vendelsövägen till fastigheterna. Bussförbindelse 824 finns, med närmaste hållplats ca 350m österut. Avgång var 30min.

Befintlig in/utfart betjänar både fordonstrafik och oskyddade trafikanter. I dagsläget finns ingen gångbana på norra sidan av Vendelsövägen. De flesta som besöker fastigheten färdas med bil, ca 90-95%.

Ca 5-10% av de anställda cyklar till verksamheterna. Yta för cykelparkering finns.

Idag nyttjar 0% av de anställda kollektivtrafik. Ingen promenerar till arbetsplatsen.

Antal besökare till verksamheterna är ca 10 besök / vecka, främst bilburna. Övrig trafik till fastigheterna utgörs av leveranser till verksamheterna. Söphantering: Hämtning utförs idag via befintlig infart med backvändning, 1 ggr / vecka.

### 3 Trafikstrategi Haninge kommun

Haninge kommuns trafikstrategi är en långsiktig ambition med målbilden: "Resor i Haninge skall vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga". Trafikstrategin skall genomsyra kommunens arbete och är ett styrdokument för att hitta konkreta lösningar i respektive plan. Denna målbild ter sig olika beroende på planområdets storlek och förutsättningar. Denna detaljplan avser endast kvartersmark och förutsättningarna för trafiken är i stora drag låsta av förutsättningar från angränsande fastigheter och allmän platsmark. Ambitionen att följa styrdokumentet med hållbara, trafiksäkra och tillgängliga resor är likväl viktiga. Enligt trafikstrategin ger tätare stadsplanering en positiv effekt för minimering av resandet. Genom att skapa fler arbetsplatser i detta relativt centrala läge ges fler verksamheter möjlighet att nyttja befintlig gång- och cykelväg samt befintlig busstrafik med närmaste hållplats ca 350m österut.

Av de sex prioriterade målområdena som tas upp i trafikstrategin kan vi i denna detaljplan framför allt påverka förutsättningar för gång, cykling, trafiksäkerhet och parkering. Kollektivtrafiken kan uppmuntras till att nyttjas, men inte påverkas i omfattning inom denna detaljplan. Framkomlighet på väg påverkas genom en ökad trafikering av Vendelsövägen inkl. dess gång- och cykelväg då antalet arbetsplatser utökas från 25 till 60, se rubrik trafikstring / trafikmängd. Att underlätta för pendling med cykel motverkar ökningen av trafikstring av fordonstrafik.

- Fastighetsägaren kan skapa goda förutsättningar för hållbara resor genom att underlätta för cykling. Enligt översikten över Handen på nästa sida, ur Trafikstrategi för Haninge kommun, (2018-05-28) är fastigheten belägen inom 5min cykelavstånd från Haninge centrum. Detta innebär att fastighetsägaren genom att underlätta för cykelresor på ett enkelt sätt kan uppmuntra det hållbara resealternativet.

Idag finns goda möjligheter att nyttja befintlig gång- och cykelväg som är belägen söder om fastigheten. Haninge kommuns långsiktiga planering för att omvandla Vendelsövägen till stadsgata/bussgata blir en välkommen möjlighet för verksamheternas anställda och besökare att ta sig till fastigheten kollektivt. En gångväg på norra sidan kommer att gynna alla kollektiva färdvägar samt gång- och cykeltrafik. De långsiktiga planerna för Vendelsövägen kommer underlätta även denna detaljplans möjlighet att uppfylla Haninge kommuns trafikstrategi.

För att underlätta för gång- och cykelpendling planeras att:

- Placera cykelparkering i närhet till väl belysta huvudentréer med fasta cykelställ för att ge god tillgänglighet för cyklande besökare och anställda.
- Planera in omklädningsrum / dusch i lokalerna för att underlätta cykelpendling.
- Tillhandahålla cyklar /cykelpool för tjänsteresor inom cykelavstånd.
- Planera in serviceplats för cyklar med cykelpump.

För att minska fossila utsläpp planeras parkering för att underlätta för bilpool och fossilfria bilar:

- Tillhandahålla möjlighet för elbilsladdning.
- Tillhandahålla elbil för tjänsteresor.

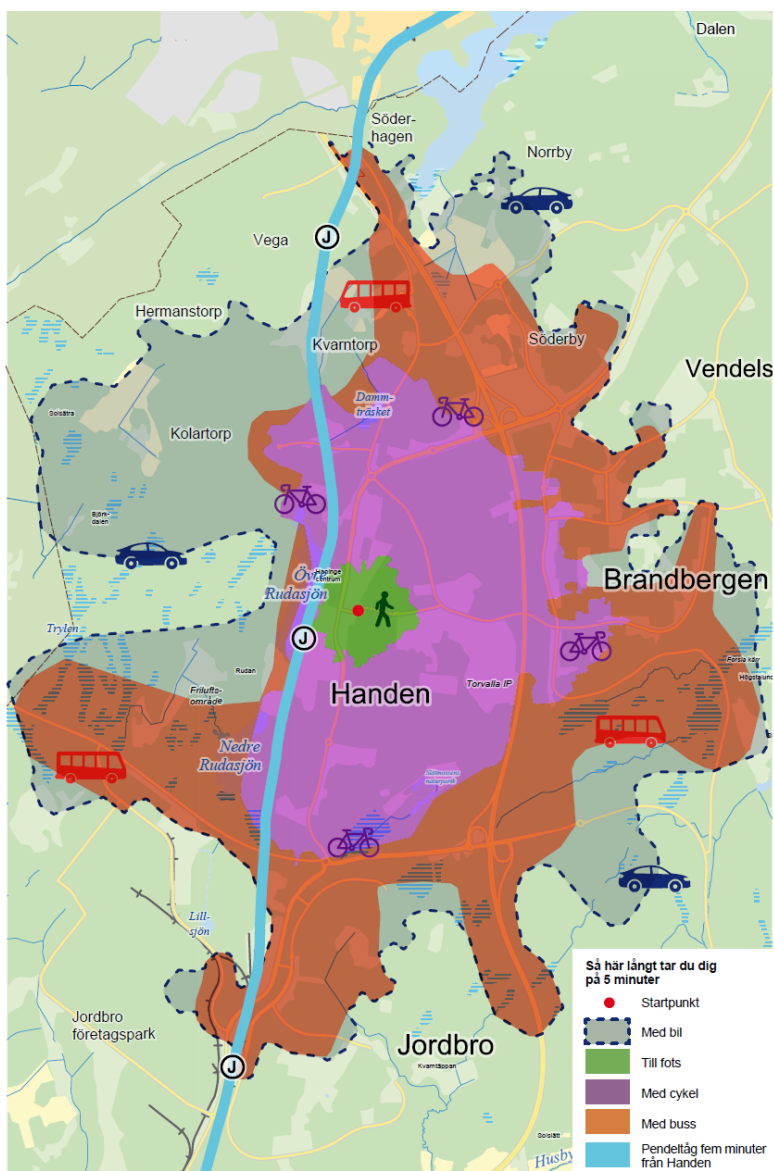
Trafiksäkerhet:

- En förutsättning för detaljplanen är att befintlig allmän platsmark ej skall påverkas. Därmed begränsas lösningar för trafiksäkerhet till kvartersmarkens yta. Befintlig in/utfart längs västra delen av fastigheten bör även i framtiden nyttjas då placering är lämplig både för fri sikt och klarar utfartens sidlutning (ca 2,2%). Genom att förlägga infarten något längre



västerut än befintlig utfart, är förutsättningarna för fri sikt som bäst. Marken bör lokalt lyftas för att utfarten skall ligga i plant läge ut från fastigheten för att ytterligare öka trafiksäkerheten. Med dessa förutsättningar uppfyllda blir sikten god och infarten hamnar med ett vilplan mot Vendelsövägen.

- Utformningen av byggnaden med två volymer förskjutna i förhållande till varandra skapar en skyddad entréyta i direkt anslutning till handikapparkering och besöksparkering. Detta skapar säker zon för den oskyddade trafikanten.
- Utanför entréytan planeras sk shared space med krav på fordonstrafik att hålla låg hastighet och ge oskyddade trafikanter företräde. Detta markeras genom avvikande markmaterial vid huvudentré. Vid behov kan även utökad "torgyta" utformas som upphöjd. Bedömningen är att dessa åtgärder skapar en god säkerhet.
- Trafiksäker angöring för sopbilen skapas genom körriktning in mot entréyta med backning västerut. Parkeringsytan regleras med anpassade parkeringsrestriktioner. Se även rubrik 5.
- Långsiktigt kan det bli aktuellt med en gångväg på norra sidan av Vendelsövägen. Det ligger utanför denna detaljplan, men skulle ha en positiv inverkan på fastighetens trafiksäkerhet och att på ett säkert sätt nå kollektivtrafiken.



Översikt närhet inom Handen ur Trafikstrategi för Håginge kommun, (2018-05-28)

## 4 Fastighetens trafikutformning

En förutsättning för detaljplanen är att befintlig allmän platsmark ej skall påverkas. Se rubrik trafikstrategi Haninge kommun för redovisning av hur trafiken anpassas till kommunens riktlinjer.

Befintlig in/utfart (minst 5m bred) längs västra delen av fastigheten bör även i framtiden nyttjas då placering är lämplig både för fri sikt (minst 10m åt vardera håll) samt klarar utfartens sidlutning (ca 2,2%). Marken inom kvartersmarken bör lokalt lyftas för att vilplanet skall lutan max 5% och möta Vendelsövägen med korrekt lutning. Vilplanet skall utföras minst 5m långt. Detta förbättrar både sikt och trafiksäkerhet. Genom att lyfta marken lokalt förbättras sikten jämfört med dagens trafiksituation. Fastighetens i övrigt stora nivåskillnader mot Vendelsövägen gör att annan placering av in- / utfart inte är lämplig.

Utformningen av byggnaden med två volymer förskjutna i förhållande till varandra skapar en skyddad entréyta i direkt anslutning till handikapparkering och besöksparkering. Detta skapar säkerhet för den oskyddade trafikanten. En yta för de oskyddade trafikanterna bildas genom att zonen närmast entrén utgör sk shared space, där fordonstrafiken lämnar företräde för de oskyddade trafikanterna. Genom avvikande markmaterial vid huvudentré och gångstråk tydliggörs "torgytan", sk shared space, och fordonstrafikens hastighet hålls nere.

Garagets två plan nås från fastighetens in/utfart via en utvändig vägslinga öster om shared space. För att få tillgängligt tillträde till byggnadens alla plan nås ett gemensamt trapphus via respektive plans entré, se situationsplan nästa sida, samt översikt över normalplan garage sida 9. Se även rubrik 7 Tillgänglighet / angöring / parkering, sida 8.

Detaljplanen möjliggör centrumverksamhet i entréplan. Besöksparkering och cykelparkering till centrumverksamheten är placerad intill huvudentré.

Att dela upp parkeringsytor till flera små hårdgjorda ytor, istället för en stor, skapar en, för verksamheten, lämplig skala. Dessa hårdgjorda ytor separeras av grönytor. Grönytorna har flera viktiga funktioner. Dels skapar de en variation i miljön som bidrar till den mänskliga skalan vid entréytor och parkeringar. Dels utgör de små hårdgjorda ytorna, länkade med korta vägslingor, en lokal miljö som håller nere fordonstrafikens hastighet inom fastigheten, se situationsplan på nästa sida. De uppbrutna hårdgjorda ytorna uppdelade av grönska skapar dessutom ett bättre mikroklimat och goda möjligheter till lokalt omhändertagande av dagvatten. Se även rubrik 7 gällande utformning ur tillgänglighetsaspekt, angöring och parkering.

## 5 Sophantering / framkomlighet

Sophämtning idag

Sophämtning utförs idag med intervallet 1gång / vecka. Sopbilen kör in västerut mot entréytan och backar österut till sopkärnen (T-vändning).

Dimensionering avfall:

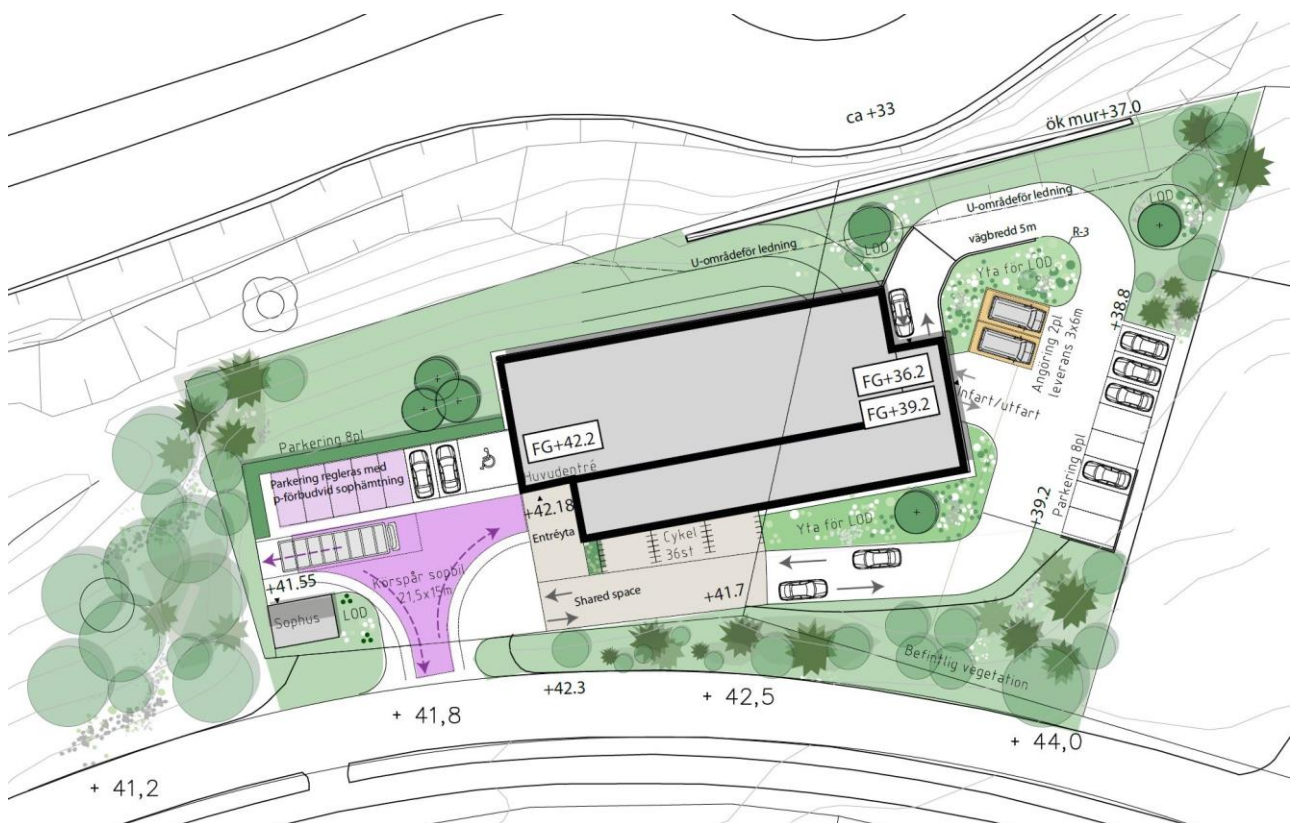
Avfallet är dimensionerat utifrån SRVs riktlinjer (Avfall Sverige), för kontorsverksamhet samt för butiksverksamhet. Intervallet för hämtning varierar beroende på fraktion (se separat dokument avfallsdimensionering). Intervallet innebär i snitt knappt två transporttillfällen / vecka, då många fraktioner hämtas med samtransport.

Hämtning 1ggn / vecka:	restavfall, kompost samt plastförpackningar
Hämtning varannan vecka:	returpapper och pappersförpackningar
Hämtning 1gång / månad:	glas (färgat och ofärgat) och metall

#### Framtida trafiklösning för sophämtning

Byggnadens föreslagna gestaltning skapar en skyddad huvudentré i vinkel. Sophämtning planeras likt befintlig lösning, med uppdaterade mått för att för att uppfylla aktuella krav för backvändning. Genom att ha körriktningen mot entrén och förlägga avfallsutrymme västerut undviks backning mot entréytan. Utrymme finns för sopbilens vändrörelse i en sk T-vändning, enligt riktlinjer för avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation (Avfall Sverige), SRV. Se översikt situationsplan nedan där T-vändningen (inkl förklarande pilar för körriktning) är markerad med lila yta.

För att undvika blockering av parkeringsplatser vid sophämtningen (5st) regleras dessa med parkeringsförbud vid tider för sophämtning. Genom att dubbelnyttja den hårdgjorda ytan hålls andelen hårdgjord yta ner på fastigheten. Detta är positivt för att fordon skall hålla låg hastighet och ytor mer anpassade för den mänskliga skalan skapas. Man minimerar därmed andelen hårdgjorda ytor och skapar ett bättre mikroklimat och goda förutsättningar för dagvattenhanteringen



*Situationsplan över fastighetens tänkta utformning med T-vändning för sophämtning markerad i lila. Infarten är utförd minst 5m bred med 10m fri sikt åt alla håll.*

## 6 Framkomlighet räddningstjänst

Räddningstjänst använder samma infart till fastigheten som övrig trafik. Hårdgjord yta (söder om kontorsbyggnaden) dimensioneras för att klara kraven för uppställningsplats för brandbil. Uppställningsplatser 5x12m med maxlutning 8,5% inom 9m från fordonssida till angreppspunkt i fasad skall utföras. Skall säkerställas i genomförandeskedet.

## 7 Tillgänglighet / angöring personer / parkering

Tillgänglig parkering och angöring utförs i direkt anslutning till huvudentrén. Utvändiga parkeringar avser främst besökare till centrumverksamhet, medan garageplanen nyttjas av verksamheternas personal.

Genom att förlägga besöksparkering på västra sidan om byggnaden med huvudentrén synlig från Vendelsövägen är orienterbarheten god. Det är tydligt för tillfälliga besökare var parkering och entré är. Entréytan definieras med avvikande markmaterial för att skapa en välkomnande, tydlig och skyddad entré.

Personalparkering samt kompletterande parkering för centrumverksamhet förläggs separat på östra sidan om fastigheten. Trapphuset nås från entré i nivå med parkeringsytan, se situationsplan på föregående sida. De två garageplanen nås från ett gemensamt invändigt trapphus.

## 8 Parkeringstal enligt p-norm

Underlag för framräknat parkeringstal är Haninge kommuns parkeringsstrategi daterad 2018-12-21 samt tillhörande tillämpning av zoner. Vendelsövägen är belägen i zon B.

För zon B verksamhet kontor (inkl besökare) gäller:

Bilparkering:	15platser / 1000m <sup>2</sup> BTA
Cykelparkering:	13platser / 1000m <sup>2</sup> BTA

För zon B verksamhet sällanköpsbutiker (inkl besökare) gäller:

Bilparkering:	23platser / 1000m <sup>2</sup> BTA
Cykelparkering:	11platser / 1000m <sup>2</sup> BTA

För zon B verksamhet lunchbar/ café (inkl besökare) gäller:

Bilparkering:	37platser / 1000m <sup>2</sup> BTA
Cykelparkering:	13platser / 1000m <sup>2</sup> BTA

Entréplanets verksamhet utgörs av centrumverksamhet. I denna beräkning antas bottenplanets 700m<sup>2</sup> fördelas med kontorsyta/trapphus/entré 100m<sup>2</sup>, lunchbar/café 50m<sup>2</sup> och sällanköpsbutik 550m<sup>2</sup>. Detta kan komma att omfördelas och påverkar i så fall även p-talet som slutligt fastställs i genomförandeskedet.



För framtaget gestaltningsförslag blir parkeringskravet totalt:

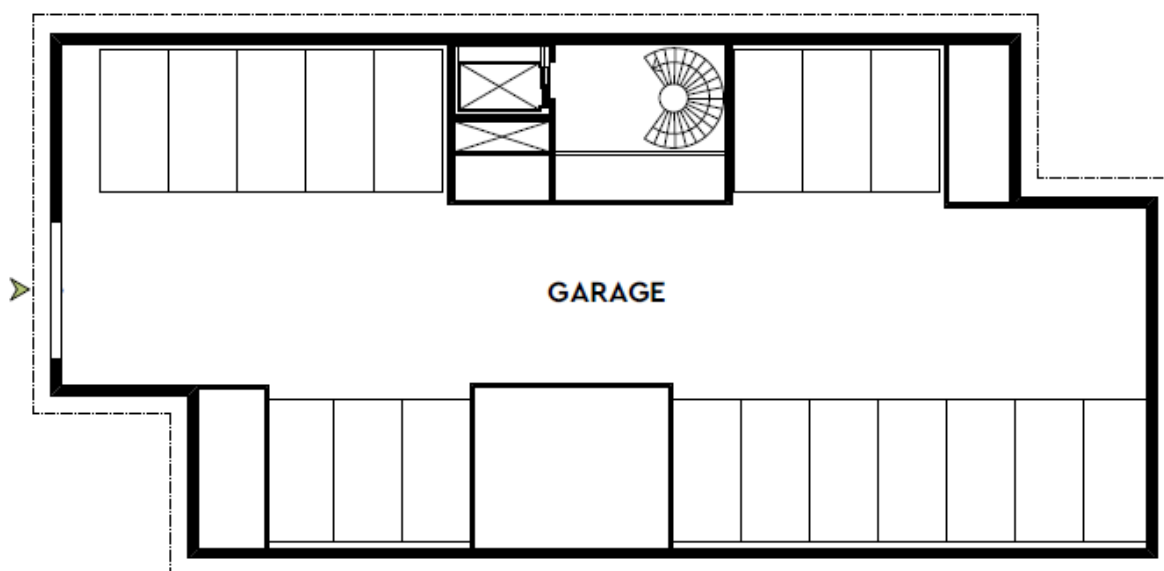
Kontor (ca 2000m<sup>2</sup> BTA): 30 bilparkeringar samt 26 cykelparkeringar.

Sällanköpsbutik (ca 550m<sup>2</sup> BTA): 12,65 bilparkeringar samt 6,05 cykelparkeringar.

Lunchbar / Café (ca 50m<sup>2</sup> BTA): 1,85 bilparkeringar samt 0,65 cykelparkeringar

Totalt p-tal: 45 (44,5) bilparkeringar samt 33 (32,7) cykelparkeringar.

P-talet uppfylles genom utvändiga parkeringsplatser samt parkeringsgarage i två plan, totalt 53 bilparkeringar och 36st cykelparkeringar. Överskottet på 8 bilplatser beräknas nyttjas av verksamhetens förvaltningsfordon. I mån av plats i garaget finns även möjlighet att nyttja ytor till väderskyddade cykelparkeringar. Det är viktigt att ha viss flexibilitet för garageplanen eftersom teknikutrymmen och trapphus behöver marginal för anpassning utifrån projekteringen i genomförandeskedet. Detta kan påverka faktiska antalet parkeringsplatser.



## GARAGEPLAN

Övre garageplan. Infart till garageparkeringen österifrån (till vänster i bild). Trapphuset nås från alla plan. Ca 15-18p platser beräknas per plan i garaget. Övre garageplan nyttjas för leveranser med lätt lastbil.

## 9 Angöring leveranser

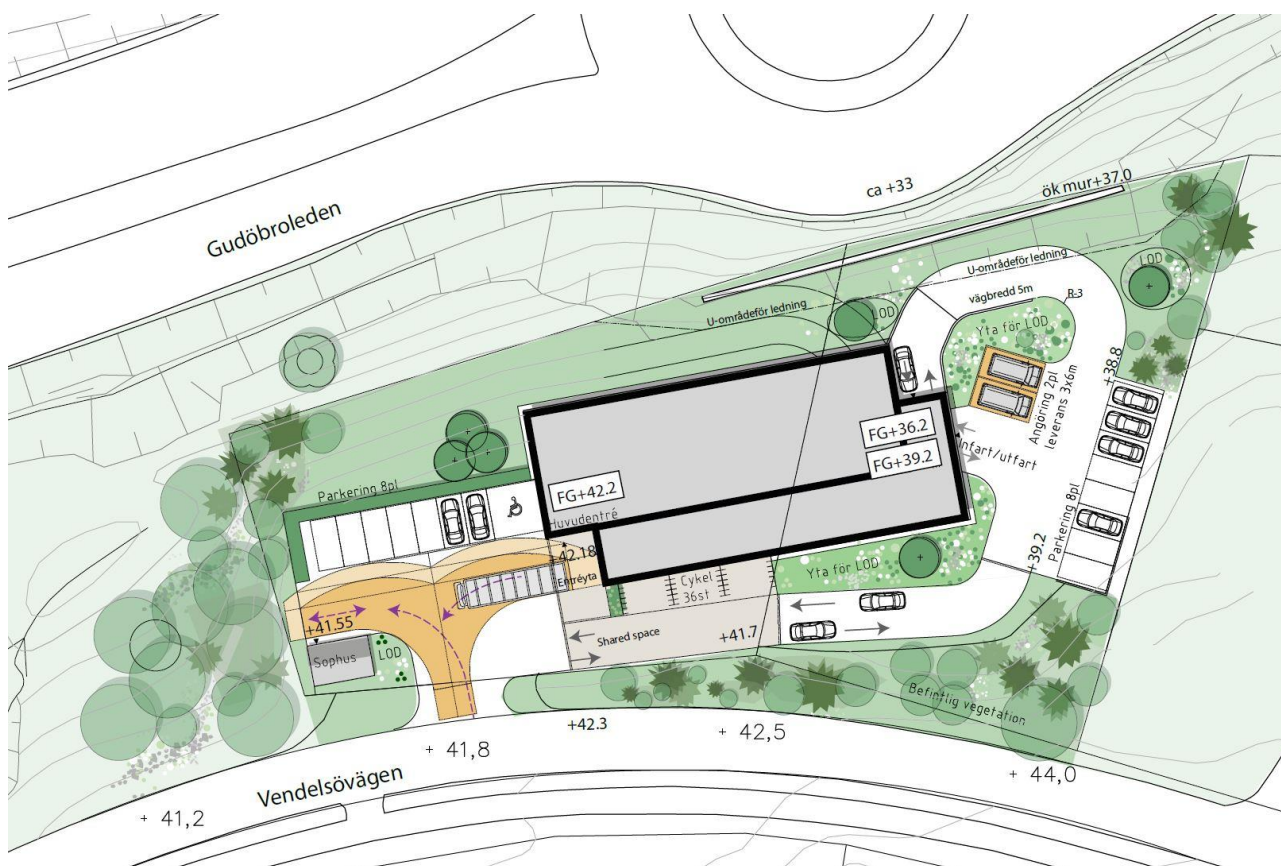
Leveranser förutsätts främst komma med lätt lastbil. Angöring för dessa planeras till östra entrén, vid det övre garageplanet. Trapphus och hiss nås via övre garageplanets entré. Två stora parkeringar (6x3m) för angöring nyttjas för leveranser samt verksamhetens driffordon, se situationsplan med orangemarkerade platser (nedan).

Enstaka leveranser med 12m lastbil, typfordon Lbn kan förekomma. Dessa förutsätts använda vända med sk T-vändning. Med leverans av material via huvudentrén, se körspår nedan. Denna typ av leveranser förutsätts förläggas utanför öppettider.

Frekvens leveranser idag (främst lätt lastbil): ca 2 ggr / vecka.

Framtida leveranser (främst lätt lastbil) förutsätts bli ca 6 ggr / vecka.

Enstaka leveranser med lastbil: färre än 1 / vecka.



*Situationsplan över fastighetens tänkta utformning med T-vändning för angöring av Lbn-fordon markerad i orange. Ljusare orange färg redovisar svepradie för fordonet. Pilar redovisar tänkt körriktning. Till höger i bild vid övre garageplan finns två angöringsplatser för lätt lastbil.*

## 10 Trafikalstring /fordonsmängd

Idag arbetar ca 25 personer i verksamheter förlagda inom fastigheterna. Framtida antal arbetsplatser planeras till ca 60st. Beräkning av framtida trafikalstring baseras på underlag från aktuell trafikalstring för kontor, samt antagen trafikalstring till centrumverksamhet. Beräkningen nedan avser all trafik. Bil avser personal, besökare samt leveranser med bil. Övriga transporter avser sophämtning med lastbil och leveranser främst med lätt lastbil.

Idag arbetar de flesta i personalen delvis på distans, i snitt ca 2 dagar / vecka. Ca 10% av personalen jobbar deltid, med 1-3 lediga dagar/ vecka. Detta utgör grund för aktuell trafik.

#### Kontorsverksamhet i framtida byggnad:

Grund för beräkning av framtida trafikallsträng är underlaget från dagens utformning av verksamhet och personalens arbetsmönster. 60 arbetsplatser medför i snitt 32,4 personal i byggnaden / dag (162/vecka).

Befintlig gång- och cykelväg kommer även i framtiden betjäna fastigheten. I nuläget förändras inte de yttre förutsättningarna då ingen gångväg på norra sidan av Vendelsövägen planeras (i närtid). Därför är bedömningen av ökad andel av pendlare med cykel- och kollektivtrafik något försiktig. Förbättringar av faciliteter för cykelpendling beräknas ändå fördubbla antalet cyklade till kontorsverksamheten. 10% av personalen beräknas även nyttja kollektivtrafiken.

Närheten till centrum gör att besökare till centrumverksamheten bedöms utgöra 20% cyklister samt 20% via kollektivtrafik.

Bedömd andel resande / trafikslag utgår från kommunens framtagna trafikstrategi inklusive specifika parkeringstal för aktuell zon inom kommunen.

Kontorsverksamhet personal (162 / vecka och därmed i snitt 32,4/dag):

Bilpendling: 70% (113,4/ v dvs 22,68/dag)

Cykelpendling: 20% (32,4/ v dvs 6,48/dag)

Kollektivtrafik: 10% (16,2/v dvs 3,24/dag)

Kontorsverksamheterna beräknas få ca besökare 4 besök / dag (främst bilburna).

Centrumverksamheten beräknas få ca 125 besök / dag, varav 25st genom samåkning dvs 100+25:

Från den egna byggnaden (genererar ingen ytterligare trafik): 35% (35 personer)

Bil (samåkning i snitt 2 personer): 25% (25 x 2 personer)

Cykel: 20% (20 personer)

Kollektivtrafik / gående: 20% (20 personer)

Sophantering (hela fastigheten): Hämtning 2ggr / vecka dvs i snitt 0,4/dag

Leveranser (hela fastigheten): 6ggr/vecka dvs i snitt 1,2/dag

Verksamhetens fordon (hela fastigheten): 2/dag

	antal/vecka (idag):	framtida antal/vecka:
Bil (kontor/c):	70	133,4 / 125, totalt 258,4
Cykel (kontor/c):	8	32,4 / 100, totalt 132,4
Kollektivt/gående (kontor/c):	0	16,2 / 100, totalt 116,2
Verksamhet fordon (totalt):	0	10
Övriga transporter (totalt):	3	8

	Antal /dygn (idag):	framtida antal/dygn:	framtida passager utfart/dygn:
Bil:	14	51,68	103,36
Cykel:	1,6	26,48	52,96
Kollektivt/gående:	0	23,24	46,48
Verksamhet fordon:	0	2	4
Övriga transporter:	0,6	1,6	3,2

## 11 Källhänvisning

Till grund för detta PM ligger styrdokument från Haninge kommun samt från Avfall Sverige:

*Trafikstrategi för Haninge kommun, (2018-05-28)*

*Parkeringsstrategi för Haninge kommun (2018-12-12)*

*Tillämpning av zoner (2017-11-27)*

*Avfall Sverige, Handbok för avfallsutrymmen, riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation (uppdaterad grundutgåva från 2018)*