

PM 2022:86

Sara Malm
Cristoffer Collander

2022-11-10

Trafikutredning Fisksätra Södra



Figur 1-1 Läget för den nya bebyggelsen i Fisksätra Södra

1. Inledning

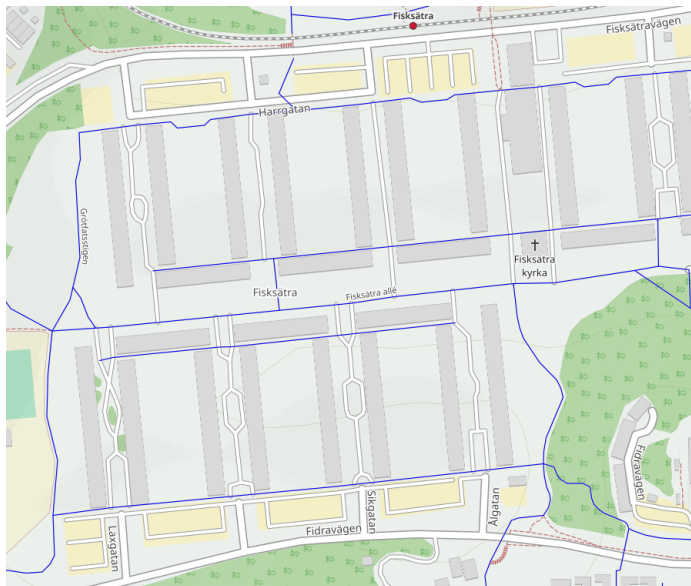
Stena Fastigheter planerar för ny bebyggelse i anslutning till ett befintligt bostadsområde i Fisksätra. Projektområdet omfattar den södra delen av centrala Fisksätra och är beläget i direkt anslutning till buss samt med cirka 500–700 meter till Salt-sjöbanans station Fisksätra.

Denna trafikutredning beskriver hur trafiken till och från den nya bebyggelsen ska fungera. Hur parkering för ny och befintlig bebyggelse ska ordnas beskrivs i ett separat PM, Parkeringsutredning Fisksätra, Trivector 2022.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Målpunkter

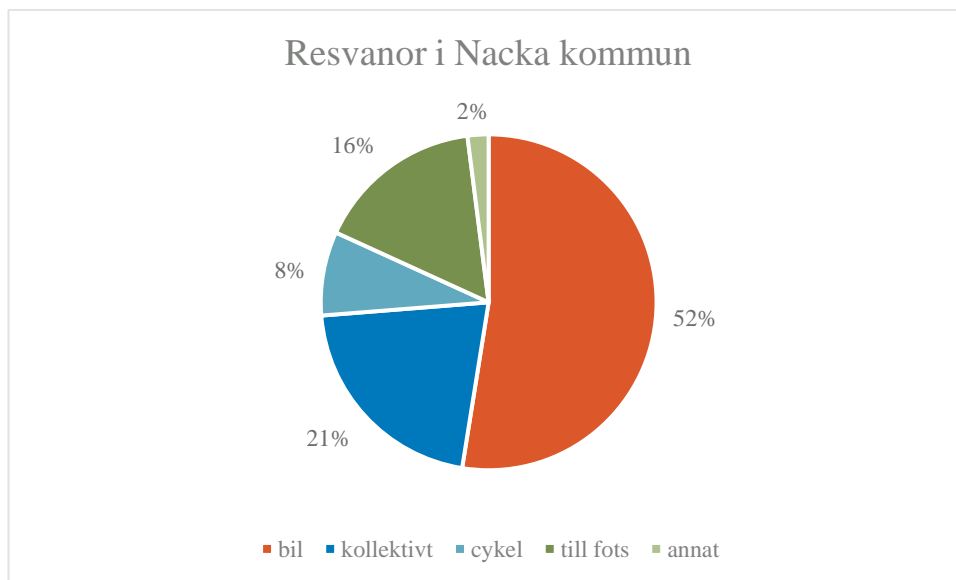
Målpunkter i närområdet är Fisksätra centrum som har mataffär samt ett antal småbutiker. I centrum finns också bland annat bibliotek, kyrka och Folkets hus.



Figur 2-1 Översiktskarta över planområdet och dess kopplingar till centrala Fisksätra. Centrumbebyggelsen ligger norr om Fisksätra kyrka i kartan. Källa: OpenStreetMap

2.2 Resvanor

En Nackabo gör i genomsnitt 2,6 resor per dag, varav en resa sker med kollektivtrafiken, en med bil, 0,2 med cykel och 0,3 resor görs till fots (0,1 resor sker på annat sätt). Resvanor som utgör ett genomsnitt för hela veckan redovisas i Figur 2-2. För resor till arbetet är andelen kollektivtrafikresor större, 51 %, och även andelen cykelresor är större, 10 %. Bilandelen för arbetsresor är 32 %.



Figur 2-2 Resvanor i Nacka kommun. Genomsnitt för hela veckan. Källa: Resvaneundersökning 2019, Trafikförvaltningen

2.3 Förutsättningar för olika trafikantgrupper

Fisksätra byggdes under 70-talet som en del av Miljonprogrammet. Området är nästan helt trafikseparerat enligt dåtidens principer. Biltrafiken går i en ringled runt området med infarter för parkering och angöring från ringen. Ringleden har generöst dimensionerade trafikytor för bil och saknar i dagsläget ytor för gående och cyklister, som i stället finns som separata stråk inom anslutande naturmark. Under befintlig bostadsbebyggelse finns garage. Det övre planet, som består av bostadsgårdar ovanpå garagen, är i stort sett helt reserverat för gående och cyklister, som har egna stråk som är skilda från bilvägarna. Svartkärrsstigen som delar bebyggelsen i en nordlig och en sydlig del, har bommar som stänger ute allmän trafik, men kan användas för angöring vid behov, via infart från Fisksätra allé.

Gång och cykel

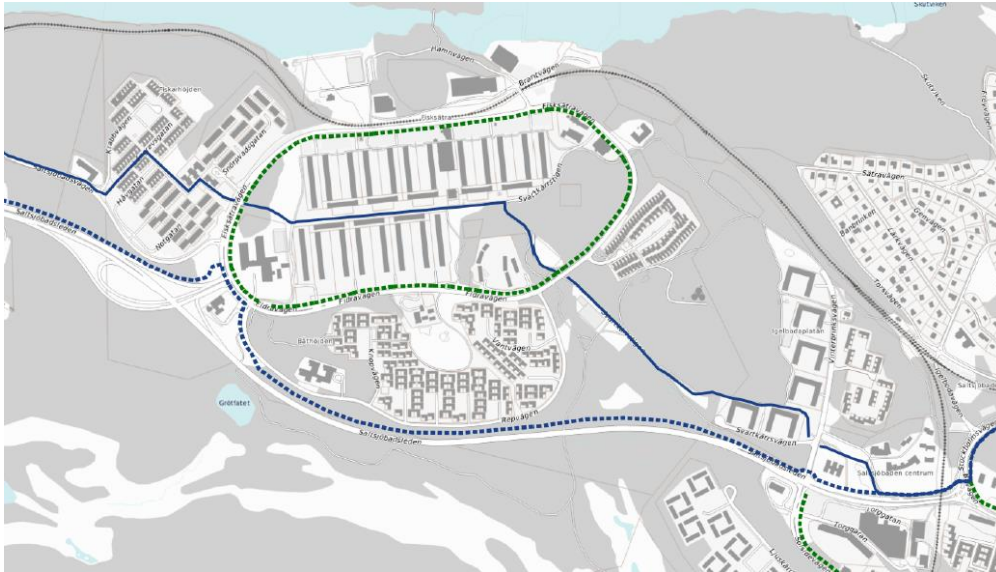
Gående och cyklister har ett eget separerat vägnät med planskilda passager över eller under bilvägnätet ut från området, bland annat till Saltsjöbanans station, mot Saltsjöbaden samt Nackareservatet och Nacka forum/centrala Stockholm. Gångvägnätet i centrala Fisksätra ligger i nivå med de upphöjda gårdarna, och nås via trappor och en ramp från parkeringsplatserna längs Fidravägen.

Den centrala axeln genom Fisksätra för gående och cyklister via Fisksätra allé utgör idag ett regionalt cykelstråk som fortsätter till Saltsjöbaden. Samtliga gång- och cykelvägar ut från området ingår i det som kallas ”övrigt cykelnät” i Nackas cykelstrategi från 2014. Ett nytt regionalt cykelstråk planeras längs Saltsjöbadsleden. Stråket är delvis redan utbyggt och kommer när det är färdigställt att ersätta stråket genom Fisksätra. En utbyggnad av lokalcykelnätet med gång- och cykelväg längs Fisksättravägen och Fidravägen som knyter an till det regionala stråket finns också med i kommunens cykelstrategi. Detta skulle innebära att huvudstråket i framtiden inte behöver gå genom Fisksätra allé.

I dagsläget tar det cirka en timme att cykla till centrala Stockholm från Fisksätra.



Figur 2-3 Gång- och cykelvägnät i Fisksätra. Källa: Nacka kommun.

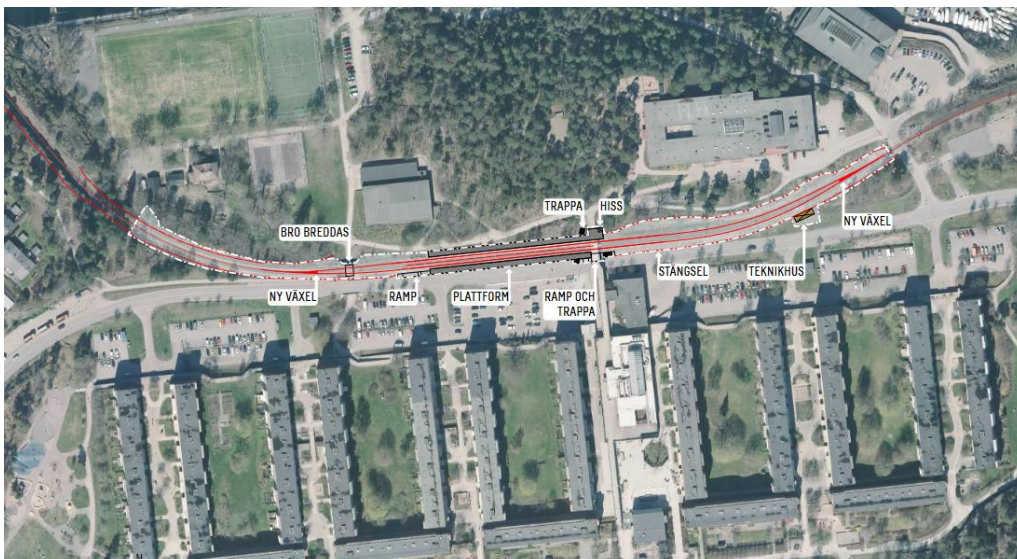


Figur 2-4 Befintligt regionalt cykelstråk genom Fisksätra (blå linje), planerad utbyggnad av det lokala cykelnätet längs Fidravägen och Fisksättravägen (grön streckad linje) samt planerat (delvis utbyggt) regionalt cykelstråk längs Saltsjöbadsleden (blå streckad linje). Källa: Nacka kommun

Kollektivtrafik

Saltsjöbanans station ligger med ett minsta avstånd på 500 m från den planerade bebyggelsen och trafikeras med halvtimmetrafik. Planering pågår för att bygga ett mötesspår förbi Fisksätra vilket kommer att möjliggöra tätare trafikering i framtiden.

I anslutning till stationen finns också busshållplatser som trafikeras av buss 465 till Nacka strand samt nattbuss 497 mellan Centralen och Igelboda.



Längs Fidravägen finns två busshållplatser i anslutning till den nya bebyggelsen, Repvägen i väster samt Ålgatan i öster. De trafikeras av samma bussar som Fisksätra station, 465 och 497. Att resa med Saltsjöbanan till Slussen tar 23 minuter. Att resa med buss från Ålgatan till Nacka strand tar 9 minuter. Att resa till centralen med kollektivtrafik tar i dagsläget 39 minuter eller mer, vilket delvis beror på att Saltsjöbanan mellan Henriksdal och Slussen är ersatt med buss.

Biltrafik

Bilvägnätet runt centrala Fisksätra består av en slinga som på norra sidan heter Fisksättravägen och på södra (i anslutning till den nya bebyggelsen) Fidravägen. Slingan ansluter i sydväst till Saltsjöbadsleden med på- och avfartsramper. Merparten av bilvägnätet saknar gång- och cykelvägar. Busshållplatserna nås via gångvägar från det separerade gång- och cykelvägnätet.

Att resa till centrala Stockholm från Fisksätra med bil tar cirka 20 minuter.

Enligt en trafikmätning utförd av Nacka kommun i oktober 2021 är trafiken på Fidravägen i dagsläget cirka 2000 fordon per dygn.

3. Ny bebyggelse



Figur 3-1 Illustrationsplan för Fisksätra Södra. Källa: SWMS Arkitektur

Stena Fastigheter planerar för 246 nya lägenheter i flerfamiljshus i projekt Fisksätra Södra. Den nya bebyggelsen ska ligga på befintliga parkeringsplatser i anslutning till Fidravägen. Bebyggelsen består av flerfamiljshus i 4–6 våningar med underliggande garage.

3.1 Förslag till gatustruktur

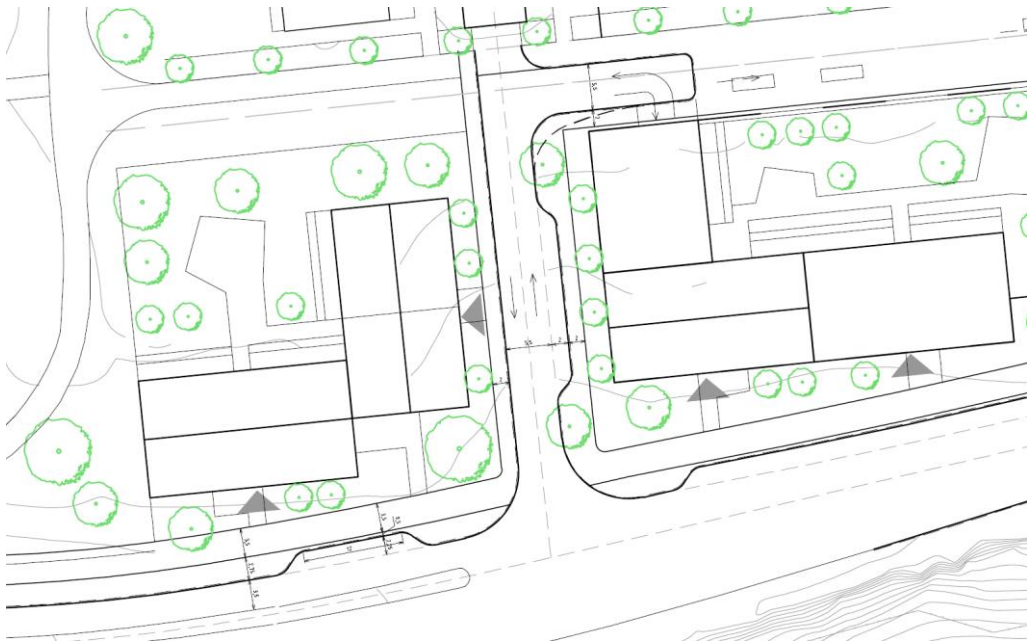
Fidravägens gatusektion föreslås göras om och smalnas av så att 3,5 m breda körbanor i varje riktning finns kvar, för att tillgodose busstrafikens behov. På norra sidan föreslås en kombinerad gång- och cykelbana med bredden 4 m, vilket gör det möjligt att på sikt separera gång- och cykeltrafiken. Utrymme för angöring till nya bostadshus tillskapas också, i form av 2,5 m breda angöringsfickor. Belysning föreslås på norra sidan.

Den nya bebyggelsen innebär en förändring av det öst-västliga gångstråket mellan dagens bostadsbebyggelse och markparkeringar, som idag är upphöjt längs med samtliga gårdar. Det upphöjda stråket rivs på ungefär halva sträckan vilket innebär att två av garageinfarterna (Laxgatan och Mörtgatan) kommer att korsa gångstråket i plan. En ny ramp läggs i stället mellan Mörtgatan och Sikkatan. Detta innebär att endast Sikkatan kommer att ha en in- och utfart som är planskild från gångstråket.

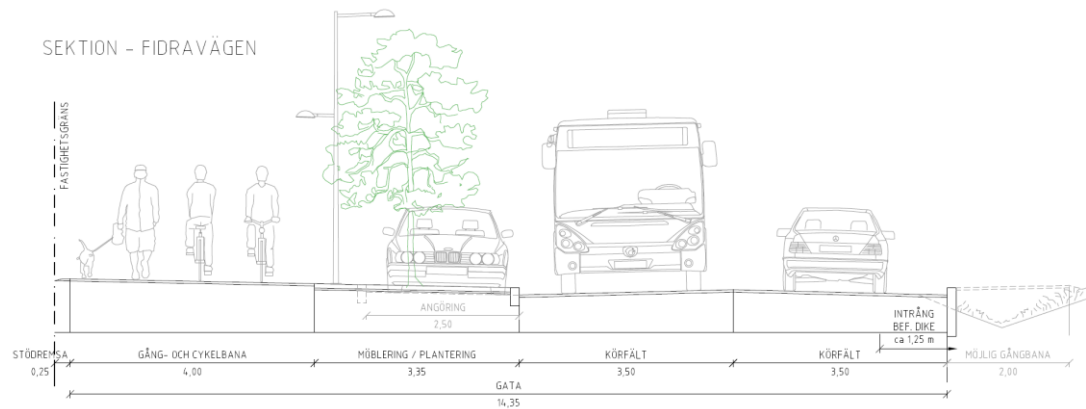


Figur 3-2 Detalj från situationsplanen som visar planerade förändringar av det öst-västliga gångsträket.

Trafikstrukturen för befintlig bebyggelse föreslås i övrigt vara likadan som tidigare. In- och utfarterna får en gatubredd på 5,5 m (2,75+2,75 m körbanor), samt kompletteras med 2 m breda gångbanor. Den nya gångbanan längs Fidravägens norra sida innebär att passager eller övergångsställen över befintliga in- och utfarter behöver tillkomma. Mellan Laxgatans och Mörktgatans in- och utfart till garage föreslås en gångfartsgata som gör det möjligt att köra runt ett kvarter. Mellan Sikgatan och Ålgatan byggs ett garage där befintliga nedsänkta garagelängor ligger idag, med infart från Ålgatan.



Figur 3-3 Exempel på gatuutformning för Fidravägens och Laxgatans in- och utfart. Kvarteret öster om Laxgatans har en garageinfart mot norr. Öster om detta planeras gatan att regleras som gångfartsgata, vilket möjliggör rundkörning på gåendes villkor.



Figur 3-4 Typsektion för Fidravägen. Källa: Strid & Lundberg

4. Framtida trafik

4.1 Framtida trafikalsstring

Den nya bebyggelsen i Fisksätra Södra består enbart av bostäder, i form av totalt 246 lägenheter.

Gång, cykel och kollektivtrafik

En uppskattning har gjorts i Trafikverkets trafikalsstringsverktyg, med syfte att få en uppfattning om hur många resor som kommer att ske med kollektivtrafik, cykel och gång. För bil tillämpar Nacka kommun egna bedömningar, se kommande avsnitt.

Trafikalsstringsverktyget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta uppskattning av genererad trafik i samband med planering av nya eller befintliga områden. Verktyget bygger på kunskap vi har idag kring alstring av transporter beroende på lokalisering och markanvändning och gör en sammanslagen beräkning baserat på typen av bostad samt den totala ytan. För Fisksätra Södra har Nacka kommun, i huvudortens ytterområden angivits som förutsättningar. Trafikalsstringen för området redovisas i Tabell 4-1. Totalt 1270 resor per dygn alstras från den nya bebyggelsen. Gångresor är den största kategorin med 480 resor, följt av kollektivtrafikresor (cirka 630 resor). Antalet cykelresor uppskattas till knappt 70 per dygn.

Tabell 4-1 Trafikalsstring för Fisksätra Södra enligt Trafikalsstringsverktyget. Observera att siffrorna för bilresor inte används för den fortsatta analysen.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor per dygn	317	633	67	480	43	1270

Tillkommande bilresor från ny bebyggelse

Nacka kommun har gjort en bedömning som baseras på att ny bebyggelse alstrar 2,5 nya resor med bil per lägenhet och dag. Med denna erfarenhetsbaserade uppskattning som grund bedöms den nya bebyggelsen i Fisksätra Södra alstra cirka 615 nya resor med bil, som därmed kommer att adderas till befintlig trafik på Fidravägen.

Uppskattning av biltrafik på infartsgator

Det saknas mätningar av befintlig trafik på infartsgatorna. En uppskattning har därför gjorts av den alstrade trafiken från både ny och befintlig bebyggelse för att få en uppfattning om den framtida trafiken på infartsgatorna inom planområdet. Uppskattningen har efter samråd med Nacka kommun gjorts med utgångspunkt från antalet

befintliga respektive nya parkeringsplatser. Utgångspunkten är att varje ny eller befintlig parkeringsplats genererar 2,5 bilresor. Siffrorna för respektive in- och utfart är redovisade i Tabell 4-2. Uppskattningen kan behöva uppdateras i det fortsatta planarbetet för att innefatta angöring och övriga transporter till befintlig och ny bebyggelse.

Tabell 4-2 Trafikalstring för befintlig och ny bebyggelse baserad på ett antagande om att varje bilparkeringsplats alstrar 2,5 bilresor per dygn.

Parkeringsanläggning	Befintliga p-platser	Nya p-platser	Biltrafik från befintliga p-platser	Biltrafik från nya p-platser	Total trafik-alstring
Laxgatan	123	40	308	100	408
Mörtgatan	162	0	405	0	405
Sikgatan	158	84	395	210	605
Ålgatan	142	18	355	45	400

Total tillkommande biltrafik på Fidravägen

I anslutning till Fisksätra Södra planeras också andra projekt med nya bostäder och verksamheter, som enligt Nacka kommun kan ge ett tillskott på cirka 700 fordon per dag. Dagens trafik är cirka 2000 fordon per dag. Fisksätra södra beräknas alstra cirka 615 fordon per dag (se Tabell 4-2). Totalt innebär detta att Fidravägen kommer att trafikeras av cirka 3300 (3315) fordon per dygn när den nya bebyggelsen finns på plats. Enligt Nacka kommun kommer tung trafik att utgöra 9,5 % av den totala trafiken.

4.2 Gång- och cykeltrafik

Längs med den nya bebyggelsen föreslås Fidravägen att omgestaltas och fördes med en gångbana på norra sidan, mot den nya bebyggelsen. Infarterna till garagen som hör till Laxgatan, Mörtgatan och Sikgatan föreslås få 2 m breda gångbanor på ömse sidor, medan cyklister föreslås cykla i blandtrafik. I dagsläget har samtliga anslutningsgator relativt branta lutningar, cirka 5 %, som inte kommer att kunna åtgärdas eftersom Fidravägens nivå samt infarter till befintliga garage styr utformningen. Detta faktum kommer att styra hur och var angöring kan ske till den nya bebyggelsen, vilket också innebär att angöringen främst planeras att ske via Fidravägen.

Gång- och cykeltrafik planeras kunna ske på både den övre och den nedre nivån. Rampen mellan nivåerna är i huvudsak avsedd för gångtrafik. De planerade förändringarna av det öst-västliga gångstråket, där den upphöjda delen kortas av och en ramp leds ner mellan Mörtgatan och Sikgatan, syftar till att minska barriäreffekten av rampen på den del av sträckan där den tas bort. Stråkets funktion för gående ska samtidigt kvarstå. Vid Laxgatans garageinfart korsar fordonstrafiken gångstråket i plan. Vid Mörtgatan finns det möjlighet att välja att ta en trappa till det övre planet för att slippa korsa i plan.

Garagen är stora vilket innebär att in- och utfarterna kommer att ha relativt många in- och utpasseringar. In- och utfarterna föreslås utformas som genomgående gångbanor där bilister på väg in i garaget kör över en kantsten, vilket innebär att de tvingas hålla låga hastigheter samt att de har väjningsplikt mot gående. För ökad uppmärksamhet föreslås in- och utfarterna förses med taktila och kontrasterande varselplattor på ömse sidor. Det är också viktigt att god sikt säkerställs, särskilt vid utfart från garaget, vilket kommer att behöva detaljstuderas i framtida skeden. Vid behov kan också tekniska lösningar, till exempel lampor, användas för att uppmärksamma gående på att garageportarna öppnas.

Befintliga cykelstråk i Fisksätra påverkas inte av den tillkommande bebyggelsen. Möjligheterna att gå och cykla längs med Fidravägen förbättras i och med att en gång- och cykelväg tillskapas på sträckan.

4.3 Kollektivtrafik

Fidravägen dimensioneras för god framkomlighet för busstrafik, med 3,5 meter breda körbanor. Befintliga busshållplatser föreslås finnas kvar, och inga förändringar av hur de trafikeras är planerade. Hållplats Repvägen omfattas inte av några åtgärder inom projekt Fisksätra Södra. Hållplats Ålgatan kommer att få bättre tillgänglighet genom att en gångbana byggs längs Fidravägen. Lutningarna på det befintliga gångvägssystemet kring hållplats Ålgatan är stora på grund av gångbron över Fidravägen, samt Ålgatans kraftiga lutning. För att nå hållplatsen via gångvägar med rimliga lutningar från den befintliga bebyggelsen kommer omvägar krävas, liksom i dagens situation. För de nya byggnaderna med entréer mot Fidravägen är lutningarna lägre.

Hur resandet med kollektivtrafiken kommer att ändras i framtiden är inte utrett i detalj, men det är sannolikt att både en ombyggd Saltsjöbana med högre turtäthet och en bussanslutning som kopplar till den framtida nya tunnelbanan i centrala Nacka kan bli attraktiva resvägar för de boende i Fisksätra.

4.4 Biltrafik och fordonsflöden

Framkomligheten för bil på Fidravägen förändras inte i och med den nya bebyggelsen, även om gatan smalnas av något. I kap 4.1 beskrivs två uträkningar av den tillkommande trafiken på Fidravägen från ny bebyggelse i Fisksätra. Den nya bebyggelsen innebär att trafiken på Fidravägen ökar från 2000 till 3300 fordon per dygn, enligt uppskattning i kap 4.1. Det är ett ganska stort tillskott, men dagens gatunät är överdimensionerat och bedöms klara tillskottet utan framkomlighetsproblem. Att vägbanorna på Fidravägen smalnas av kan bidra till lägre hastigheter vilket ökar vägens kapacitet. För aktuell vägsträcka bedöms korsningsutformning påverka kapaciteten betydligt mer än vägbanebredd. Då det totala biltrafikflödet är så pass lågt bedöms dock påverkan även vid korsningar vara marginell.

4.5 Parkering och angöring

Parkeringsplatser för den nya bebyggelsen föreslås dels i garage under byggnaderna, dels i befintliga garage, eftersom dessa har en överkapacitet som inte används idag. Detta beskrivs närmare i Parkeringsutredning Fisksätra, Trivector 2022.

Angöring planeras att finnas inom 25 meter till respektive entré, antingen i angöringsfickor längs Fidravägen, eller längs gångfarts-/angöringsgatan som vetter mot befintlig bebyggelse.

4.6 Förutsättningar för angöring och nyttotrafik

Leveranser och avfallsinsamling

Ett sopsugssystem planeras för området, som kommer att hantera fraktionerna matavfall och hushållsavfall. Tömning föreslås ske via Ålgatan. För övriga fraktioner planeras moloker i anslutning till sopsugsterminalen längst österut i området, samt längs gångfartsgatan mellan Laxgatan och Mörtgatan.

Angöringsfickorna längs Fidravägen utformas också så att även leveranser kan ske från samma plats. Fickorna längs Fidravägen görs 2,5 m djupa vilket rymmer en parkerad lastbil. På angöringsgatorna är fickorna 2 m breda vilket bedöms vara tillräckligt för den aktuella trafiksituationen.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga ska lösas i garage under den nya bebyggelsen, med direkt anslutning till samtliga våningsplan med hiss. För de byggnader som inte har garage ska utrymme inom kvartersmark finnas för att anordna parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga inom 25 meter från respektive entré, efter behov.

Räddningstjänst

Befintlig bebyggelse angörs via det befintliga mittstråket av räddningstjänsten. Den nya bebyggelsen angörs antingen via Fidravägen eller via anslutningsgatorna och den planerade lokalgatan.

För räddningstjänstens framkomlighet finns det riktlinjer¹ som områdets utformning ska uppfylla:

- ▶ Avståndet från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon till en byggnads angreppsvägar bör inte vara längre än 50 m. Om utrymningen i en byggnad förutsätter hjälp från räddningstjänsten finns ytterligare krav på framkomlighet.

¹ PM Framkomlighet för räddningstjänsten, Södertörns brandförsvärsförbund 2018-09-17. Hämtat från <https://www.sbff.se/globalassets/pdf/dokumentbibliotek/pm-609-framkomlighet-for-raddningstjanstens-fordon.pdf>, 2021-09-29.

- ▶ Om det allmänna gatu- och vägnätet inte medger tillräcklig framkomlighet skall en speciell räddningsväg anordnas. En räddningsväg ska enligt Boverkets byggregler (BBR) vara skyltad.
- ▶ Räddningsväg bör utgöras av hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande.
- ▶ En räddningsväg ska på raksträckor ha en minsta körbanebredd om 3,0 m, fri höjd om 4,0 m och tåla ett axeltryck av 100 kN. Maximal tillåten längslutning är 8 %, tvärfall 2 % och vertikalradien skall vara minst 50 m.
- ▶ Innerradien i kurvor ska vara minst 7,0 m och i ytterradien ska finnas sådan breddökning och hinderfritt område att stegfordon kan framföras med tanke på det främre överhänget.

4.7 Siktlinjer för motorfordonstrafiken

Byggnaderna är i huvudsak tillbakadragna från gatan, vilket innebär att de inte påverkar siktlinjerna i korsningarna.

5. Rekommendationer

Den nya bebyggelsen bedöms inte orsaka några kapacitetsproblem för fordonstrafiken på det befintliga vägnätet. En konsekvens av de nya bostäderna bedöms bli att antalet gående som silar igenom den befintliga bebyggelsens gårdsgator mot Saltjöbanan och centrum kommer att öka. Det blir då viktigt att säkerställa att gångvägarna genom den befintliga bebyggelsen upplevs som trygga och framkomliga, vilket bör ingå i den fortsatta projekteringen. Cyklister från den nya bebyggelsen kommer att påbörja sin resa på det lägre planet som har få kopplingar till det befintliga cykelnätet. Det blir viktigt att skapa goda kopplingar till cykelnätet mot centrala Stockholm i områdets västra del för att tillgodose behoven hos denna grupp att snabbt ta sig ut på cykelnätet.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i utomhusmiljön påverkas av dagens befintliga lutningar som inte helt går att kompensera med att bygga nya gångförbindelser. Dessa svårigheter är till största delen inbyggda i den befintliga bebyggelsen och gatunätet. För att skapa så god framkomlighet som möjligt bör denna fråga leva vidare under den fortsatta projekteringen med syfte att åstadkomma så god tillgänglighet som möjligt med hänsyn till terrängen och övriga förhållanden. En annan fråga som behöver detaljstuderas i det fortsatta arbetet är sikten vid in- och utfarterna från Laxgatans och Mörtgatans garage, för att säkerställa god trafik-säkerhet på det öst-västliga gångstråket.