

**Trafikutredning med mobilitetsåtgärder
samt vägprojektering**

Detaljplan för Hantverkshuset



Upprättad av
Ramboll Sverige AB
Tel +46 (0)10 615 60 00

Datum
2023-09-13

RAMBOLL

TRAFIKUTREDNING - SÖDRA FINNBERGET

Projektnamn	Trafikutredning med mobilitetsåtgärder samt vägprojektering - Södra Finnberget
Projektnummer	1320064729
Mottagare	Genova
Typ av dokument	PM
Version	Version 5
Datum	2023-09-13
Uppdragsledare	Gustav Lundin
Projektör	Magnus Olsson
Handläggare, trafikplanerare	Felicia Montan
Granskare	Anthon Georgsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning

1.1 Bakgrund till projektet	4
1.2 Syfte.....	4
1.3 Avgränsning.....	4

2. Nulägesanalys

2.1 Gång- och cykeltrafik.....	5
2.2 Kollektivtrafik.....	6
2.3 Motorfordon och parkering.....	7
2.4 Områdesbeskrivning och målpunktsanalys.....	8
2.5 Olycksstatistik	9

3. Trafksituation för planerad bebyggelse

3.1 Gång- och cykeltrafik.....	10
3.2 Kollektivtrafik.....	11
3.3 Biltrafik.....	11
3.4 Avfallshantering.....	11
3.5 Konfliktpunkter.....	12
3.6 Parkeringstal bil	13
3.7 Parkeringstal cykel.....	14
3.8 Mobilitetsåtgärder.....	15

4. Utformningsförslag

4.1 Gatuutformning.....	16
-------------------------	----

5. Analys.....

.....	19
-------	----

Bilagor

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund till projektet

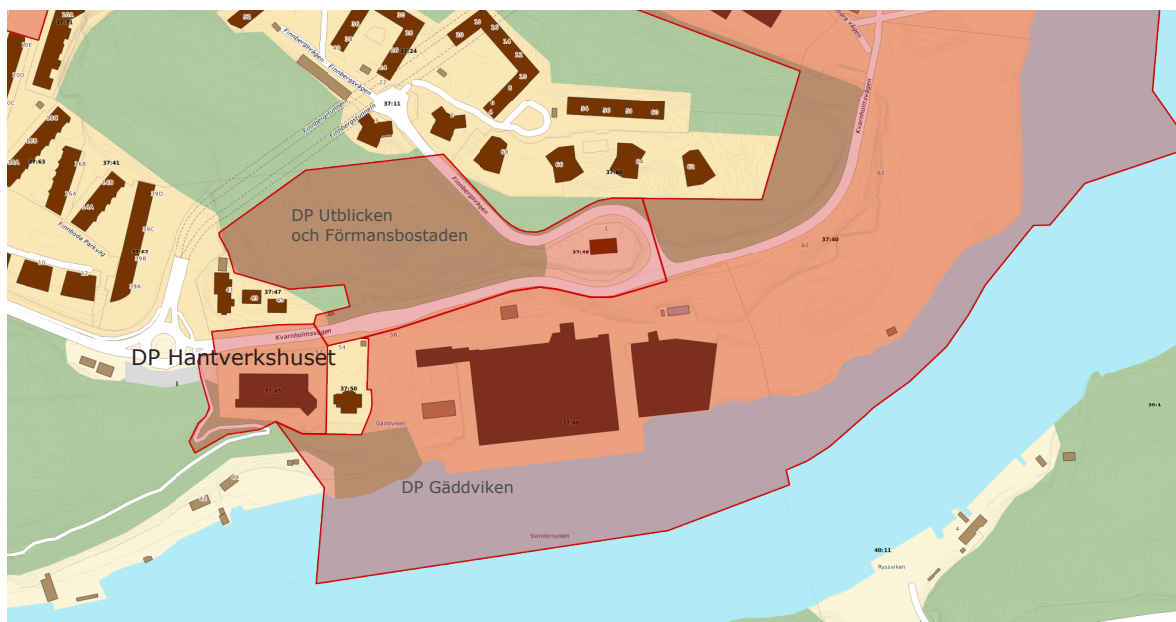
Genova äger fastigheten Sicklaön 37:45 som ingår i stadsbyggnadsprojektet Södra Finnberget Hantverkshuset där det prövas att uppföra bebyggelse i form av flerbostadshus. Med hänsyn till detta så pågår ett arbete med att upprätta en ny detaljplan för fastigheten Sicklaön 37:45. Planområdet är lokaliserat på södra Finnberget i västra Nacka, och ligger på Kvarnholmsvägen 52. Fastigheten på cirka 4000 kvm är beläget mellan Henriksdal och Kvarnholmen, och planläggs för att möjliggöra utveckling av ny bebyggelse för främst bostäder. I dagsläget inryms en tvåvåningsbyggnad på fastigheten med verksamheter i form av hotell och verksamhetslokaler. Fastigheten planeras bebyggas med flerbostadshus på cirka 9500 BTA (Brutto total area), fördelat på cirka 80-90 lägenheter med möjlighet till verksamhetslokaler i lämpliga lägen i markplan samt med gemensam gård och parkeringsgarage. Därutöver ska även Kvarnholmsvägen utvecklas för att förbättra angöringsmöjligheterna och framkomligheten för gång och cykel.

1.2 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att ta fram en förprojektering för Kvarnholmsvägen där gång- och cykelbanan breddas utifrån föreslagna sektioner. Syftet med utredningen är även att klargöra trafikala förhållanden, frågeställningar, mål, lösningar och konsekvenser i samband med framtagande av detaljplan Hantverkshuset. Förprojekteringen kommer genomföras i nära samarbete med Nacka kommuns tjänstepersoner samt med andra berörda konsulter.

1.3 Avgränsning

Utredningsområdet avgränsas inom röd markering i figur 1. Utredningsområdet avgränsas geografisk av den befintliga cirkulationsplatsen i väst och vid fastighetens gräns i öst. Öster om utredningsområdet ligger Detaljplanen Utblicken och Förmansbostaden som också är en del av projektet Södra Finnberget, samt stadsutvecklingsprojektet Gäddviken.



Figur 1. Översiktskarta med utredningsområdet och intilliggande detaljplaneområden (<https://webbkarta.nacka.se/>)

2. NULÄGESANALYS

2.1 Gång- och cykeltrafik

Det finns goda möjligheter att nå planområdet via det befintliga gång- och cykelnätet. Längs Kvarnholmsvägen sträcker sig en 3,5 meter bred separerad gång- och cykelbana, där cykelbanan är klassad som ett huvudcykelstråk (Strategi för cykelsatsningar i Nacka 2014). Cykelbanan är dubbelriktad och mycket smalt utformad, cirka 1,6 meter, se figur 3. På norra sidan av Kvarnholmsvägen finns en smal gångbana med en bredd på cirka 1,5 meter. Från närbelägna busshållplatser (Hpl Gäddviken) går det att nå planområdet via gångvägar, se figur 2. Väster och söder om planområdet finns en mindre gång- och cykelväg vilken är en del av lokalnätet. Denna gång- och cykelväg sträcker sig utmed stranden runt Svindersvikens kustlinje, se figur 4. Gång- och cykelnätet i närheten av planområdet är försett med belysningsstolpar med jämnt avstånd.

Utanför planområdet finns två övergångsställen vilka korsar Kvarnholmsvägen. Övergångsstället vid cirkulationen är utrustad med kontrastmarkering och mittrefug samt cykelpassage, medan övergångsstället öster om planområdet är utrustat med kontrastmarkering och farthinder i form av upphöjt övergångsställe.



Figur 2. Översiktskarta med utredningsområde, gång- och cykelnät samt övergångsställen (<https://webbkarta.nacka.se/>)



Figur 3. Dubbelriktad cykelbana på Kvarnholmsvägen (Bildkälla: Google Maps, 2023)

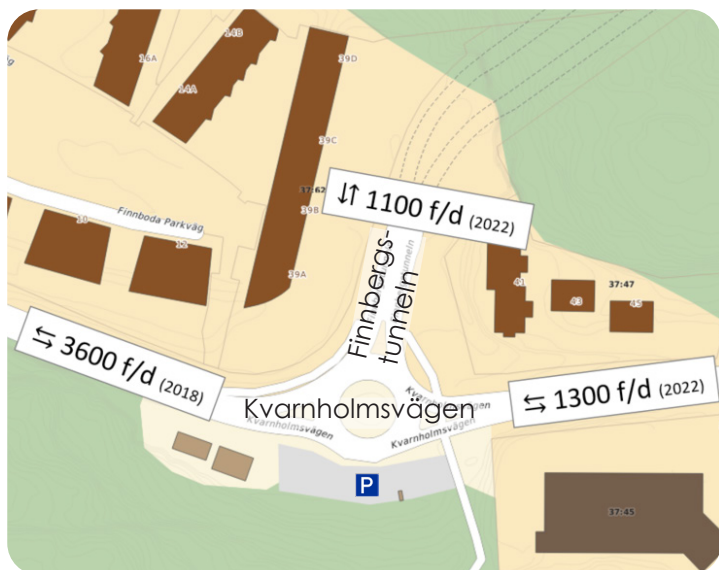


Figur 4. Lokal GC-väg som sträcker sig utmed Svindersvikens kustlinje (Ramboll 2023)

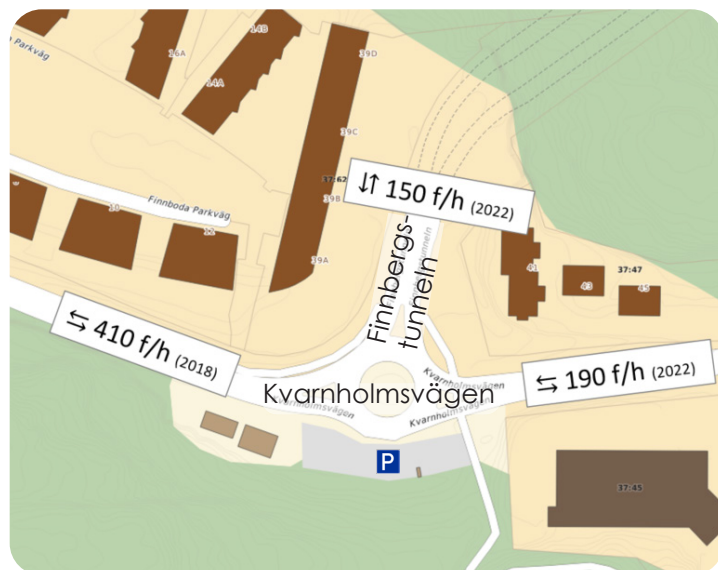
2.3 Motorfordon och parkering

Kvarnholmsvägen som sträcker sig utanför planområdet är en huvudled med hastighetsgränsen 40 km/h. Den är utformad med ett körfält i vardera riktning, bredden på körbanan varierar mellan 7 till 7,4 meter. Utmed övergångsstället närmast planområdet finns en hastighetsreducerande åtgärd i form av farthinder.

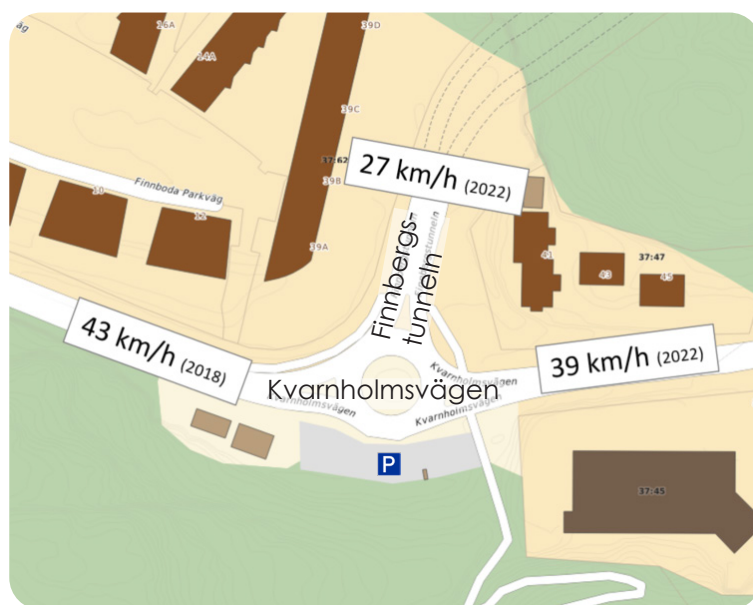
Det finns trafikflödesmätningar och hastighetsmätningar på anslutande gator till cirkulationsplatsen Kvarnholmsvägen-Finnbergstunneln. Dessa mätningar är från 2018 och 2022, och presenteras i nedanstående bilder.



Figur 6. Medeldygnstrafik (Trafikrapport 2018, 2022)



Figur 7. Maxtimmestrafik (Trafikrapport 2018, 2022)



Figur 8. Medelhastighet (Trafikrapport 2018, 2022)

Ungefär 50 meter från planområdet (se figur 6, 7, 8) finns cirka 15 parkeringsplatser för allmänheten, vilka är avgiftsbelagda klockan 8-17. I de närliggande bostadskvarteren finns boendeparkering, medan parkering inte tillåts utmed Kvarnholmsvägen eller Finnbergstunneln.

2.4 Områdesbeskrivning och målpunktsanalys

Direkt norr om planområdet ligger tre trävillor som benämns som Arbetarbostäder. Resterande bebyggelse nord-väst om planområdet karaktäriseras av flerbostadshusområden med mindre lokalgator där motorfordon prioriteras i gaturummet. Direkt öster om den planerade bebyggelsen finns Disponentvillan och vidare öster ut ligger lokaler som bland annat inhyser verksamheter tillhörande Operan och Dramaten (kostym- och dekorverkstad). I söder ligger Svindersviken där flera båtklubbar är lokaliserade. Väster om planområdet finns Trolldalen, som stort grönområde. Generellt är omgivningarna naturrika då planområdet ligger nära vatten och då det är mycket inslag av vegetation, samt berg vilket ger upphov till stora höjdskillnader i området. Närmaste skolor är Vilans skola och Alexanderskolan vilka är lokaliserade drygt 500 meter bort. Dessa går att nå via gång- och cykelvägar, se figur 9.



Figur 9. Översiktskarta med målpunkter i planområdets närområde (<https://webbkarta.nacka.se/>)

2.5 Olycksstatistik (STRADA)

För att ta fram data om skador och olyckor i vägtransportsystemet användes databasen STRADA. STRADA är ett informationssystem och bygger på uppgifter från två källor: polis och sjukvård. Information hämtas dels från polisen som varit på plats vid olyckstillfället och dels från sjukvården som fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om.

Under tidsperioden 2019-2023 har fyra trafikolyckor inregistrerats inom ett område på Kvarnholmsvägen mellan cirkulationen vid Finnbergstunneln och Kvarnholmsvägen i höjd med Disponentvillan. Samtliga inregistrerade olyckor har varit för cykel-, elsparkcykel- och mopedtrafikanter. Olyckorna har samtliga varit singelolyckor och bedömts som lindriga.

3.2 Kollektivtrafik

I och med den nya exploateringen kommer ingen förändring ske gällande trafikering av befintlig kollektivtrafik. Befintliga hållplatslägen kommer inte att påverkas vare sig gällande läge eller utformning. Den nya utformningen av vägbanan kommer inte att ge någon negativ inverkan på framkomlighet för befintliga busslinjer.

Den nya bebyggelsens placering innebär att närmsta hållplatsläge för resande västerut med buss finns cirka 65 meter åt öst längs Kvarnholmsvägen. För resande österut finns hållplatsläget cirka 135 meter åt väst längs Kvarnholmsvägen, se figur 5. Båda hållplatslägena kan nås på ett trafiksäkert sätt då passage över Kvarnholmsvägen endast krävs om målpunkten är det östra hållplatsläget, passage kan då ske via övergångsställe som är hastighetssäkrat.

I och med den planerade utbyggnaden av detaljplan Gäddviken, beläget öster om utredningsområdet, kan situationen kring kollektivtrafiken förändras. I den utvecklade strukturplanen för Nacka stad (2018) pekas på planering för nya busslinjer längs Kvarnholmsvägen. Detta är dock endast att ses som arbetsmaterial och inga slutgiltiga beslut finns gällande denna kollektivtrafikutbyggnad.

3.3 Biltrafik

Baserat på Nackas parkeringstal och utifrån en uppskattning av antalet lägenheter inom den planerade bebyggelsen kommer det finnas ett behov av cirka 43-83 parkeringsplatser beroende på lägenhetssammansättningen. Utvecklat resonemang om antalet parkeringsplatser inom den planerade bebyggelsen finns under kapitlet 3.6 *Parkeringstal - Bil*.

Med utgångspunkt från en resvaneundersökning som genomfördes av Region Stockholm 2020 görs 1,1 bilresor per invånare under ett vardagsmedeldygn i Nacka kommun. Med ett antagande om att varje bil används av två personer och med utgångspunkt om att det kommer upprättas 39-83 parkeringsplatser inom planlagd fastighet kommer det alstras cirka 86-183 fordonsrörelser under ett vardagsmedeldygn.

3.4 Avfallshantering

I bebyggelseförslaget planeras för ett miljörum med anslutning från Kvarnholmsvägen, se figur 12. Placeringen av miljörummet är, enligt plan, direkt väster om in- och utfart från garage. Miljörummet ligger väl inom de 10 meter från angöringsfickan som krävs av Nacka vatten och avfall som godkänt avståndsmått för manuell upphämtning av avfall.

Vilket avfallshanteringssystem som kommer att väljas inom den nya bebyggelsen är inte fastställt och därmed går det inte att avgöra vilken typ av fordon som krävs vid avfallshanteringen. Angöringsfickan är dock utformad för att möjliggöra angöring med typfordon Los (med längd 9,4 meter) enligt VGU (Vägar och gators utformning).

3.5 Konfliktpunkter

Den tillkommande bebyggelsen innebär inte några tillkommande konfliktytor vid övergångsställena i anslutning till cirkulationsplatsen vid Kvarnholmsvägen/Finnbergsvägen. Dessa övergångsställen kommer att ligga kvar i befintligt läge och föreslås endast justeras något vad gäller bredd.

GC-banans planerade sträckning längs den norra sidan av Kvarnholmsvägen innebär att en konfliktpunkt temporärt uppstår vid det befintliga övergångstället öster om den planerade bebyggelsen. Denna konfliktyta försvinner dock i och med utbyggnaden av det angränsande stadsbyggnadsprojekt, då GC-banan förläggs på norra sidan längs hela Kvarnholmsvägens sträckning.

Behovet för cyklister att korsa Kvarnholmsvägen, från södra- till norra sidan, för att nå den planerade cykelbanan kan innebära att konfliktytor uppstår längs gångbanan söder om Kvarnholmsvägen. Dessa konflikter kan i viss mån avhjälpas genom tät placering av korsningspunkter längs Kvarnholmsvägen inom den sträcka som kommer att påverkas av stadsutvecklingsprojekten i närområdet. Denna typ av åtgärd är av stor vikt för att avhjälpas konfliktytor då det antalet potentiella cyklister, både inom utredningsområdet och inom de övriga stadsutvecklingsprojekten, kommer att öka. Vilket medför en ökad risk för cyklister som nyttjar gångbanan istället för den anvisade cykelbanan.

Konfliktytan längs gångbanan kommer troligen att förvärras i och med att bebyggelsen i bland annat detaljplan Gäddviken byggs ut, då antalet potentiella cyklister då kommer att öka ytterligare.

Tillskapandet av en in- och utfart via den planerade bebyggelsens garage innebär en potentiell konfliktpunkt då fordon som lämnar garaget kan bli stående över gångbanan i väntan på att svänga ut på Kvarnholmsvägen. Dock bör det relativa låga antalet fordon, som härrör från den planerade bebyggelsen, göra att problemet upplevs som litet och sällan förekommande. Placeringen av cykelbanan längs Kvarnholmsvägen norra sida medför även att konfliktytan vid garageutfarten bör bedömmas som mindre allvarlig då ingen eller liten konflikt bör ske mellan cyklister och motorfordon.

Eventuella konfliktpunkter vid cirkulationen väster om utredningsområdet har inte studerats i denna utredning. Cirkulationen har endast studerats med hänsyn till anpassning till den planerade vägsektionen. Cirkulationen bör dock studeras närmre av Nacka kommun i fortsatt arbete för att säkerställa en sammanhängande och god standard för den planerade cykelbanan.

3.6 Parkeringstal - Bil

Nacka kommun är indelad i fyra områden (A-D) med olika grundvärden gällande parkeringstal, se figur 11. Grundvärdet baseras på områdets karaktär, läge i kommunen, närhet till kollektivtrafik samt statistik över bilinnehav per lägenhet. Södra Finnberget är beläget i område A och har ett grundvärde på 0,7, se figur 11. Detta grundvärde gäller förutsatt att området inte bedöms ligga nära lokalt centrum eller tunnelbana. Om Nacka kommun omvärderar denna närhetsprincip, exempelvis i och med utbyggnaden av tunnelbanan till Sickla kan P-talet komma att justeras ned med en faktor på 10% (P-tal 0,63)

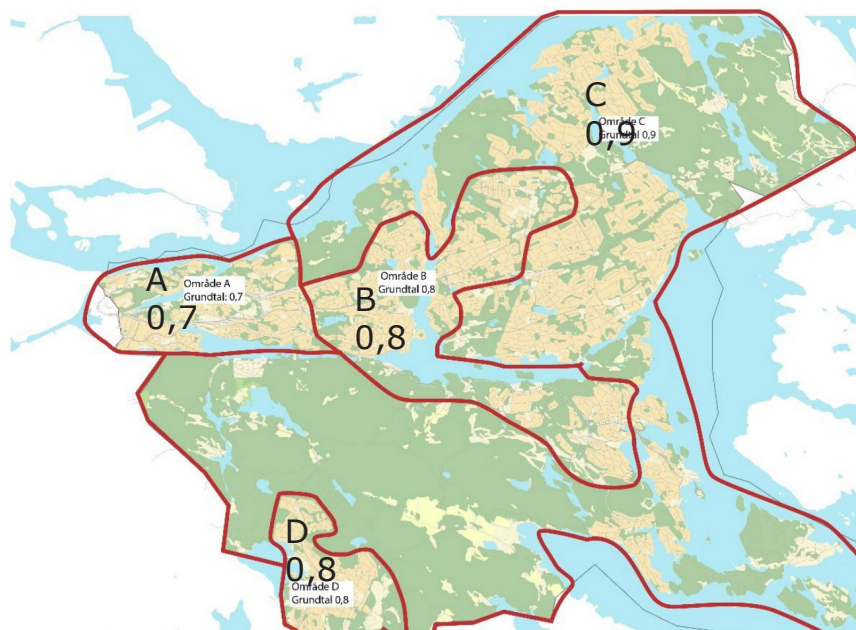
Parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs samt att en viss andel parkeringar för besöksparkering skall anläggas på kvartersmark (10%). Justeringsandelen utgår från storleken på de lägenheter som byggs, där storleken anges i antal rum. Små lägenheter definieras som ≤ 2 ROK och stora lägenheter definieras som > 2 ROK. Små lägenheter får en reduktion av parkeringstalet på 30% och stora lägenheter får ett tillägg på 20%.

En grov uppskattning gällande antalet lägenheter med utgångspunkt i det fotavtryck som funnits till handa kan göras enligt antagandet om 9500 BTA för den föreslagna bebyggelsen. Detta innebär att det bör kunna inrymmas mellan 80-90 lägenheter. Utöver denna uppskattning gällande antal lägenheter har även en exempelfördelning tagits fram (framtaget av Marge arkitekter), detta är dock endast ett test och därför redovisas nedan såväl utfallet från detta fördelningsexempel som de spann som uppstår vid en extremfördelning

Det spann som tagits fram gällande ger att behovet för antal parkeringsplatser blir 43 - 83 platser (43 förutsätter 100% små lägenheter, 83 förutsätter 100% stora lägenheter). Om utredningsområdet justeras enligt närhetsprincipen som nämns ovan justeras spannet till 39 - 75. Den framtagna exempelfördelningen (26 små lägenheter och 63 stora lägenheter) ger ett behov av 72 platser vid normalfall och 65 platser om justering görs med hänsyn till närhetsprincipen.

Det är rimligt att anta att det faktiska behovet gällande parkeringsplatser hamnar i mitten av det framtagna spannet, oberoende vilken närhetsbedömning som görs, vilket gör det troligt att ett faktiskt behov av parkeringsplatser är mer i linjer med den exempelfördelning som tagits fram av Marge arkitekter. För framtaget förslag finns i nuläget inritat 62 parkeringsplatser, se figur 12.

Utöver de beräknade spannen eller exempelfördelningen för parkeringsplatser kan ytterligare reduktion för antal platser göras om hänsyn tas till mobilitetsåtgärder som godkänns av Nacka kommun.



Figur 11. Kommunens områden för grundtal för bilparkering (Rekomenderade parkeringstal för Nacka kommun 2016)

Beroende på vilka mobilitetsåtgärder som väljs ges en reduktion på 10 eller 25%. Detta medför att om medelnivå gällande reduktion används (10%) justeras spannen till 39-75 respektive 35 - 67 och motsvarande spann för ambitiös nivå blir 34-64 respektive 30 - 58. För exempelfördelningen blir behovet vid medelnivå (10%) 65 platser(exklusive parkering för bilpool) och vid ambitiös (25%) 56 platser.

I de framräknade spannen och exempelfördelning för parkeringsplatser skall en viss andel planeras som RHP. Det finns inget reglerat antal platser som skall anläggas som RHP utan det skall vara behovsstyrt. Dock är en rimlig bedömning att det finns ett behov av ca 2 RHP i garageplanet för den nya bebyggelsen. I gatuplan har angöringsficka ritats in med möjlighet för RHP. Denna angöring är placerad så att RHP hamnar inom 25 meter från samtliga entréer i planerad bebyggelse och därmed uppfyller de krav som ställs i BBR.

3.7 Parkeringstal - Cykel

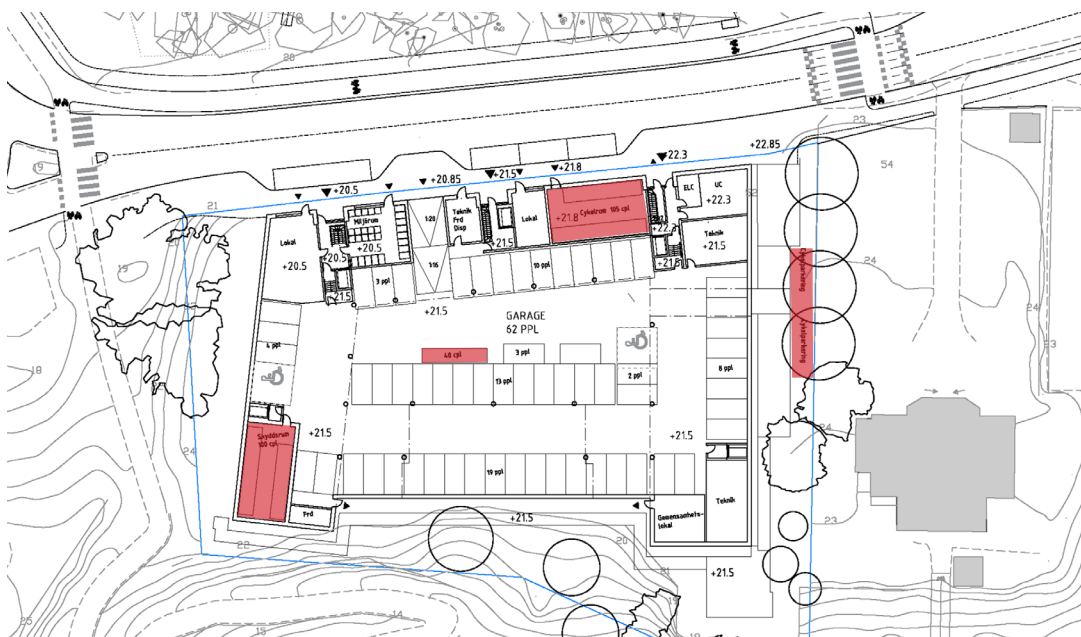
Nacka kommuns krav och parkeringstal för cykel baseras dels på antalet lägenheter och dels på antal rum i varje lägenhet i enlighet med listningen nedan:

Lägenhetsstorlek (antal rum)	Antal cykelparkeringar
1 och 2	2 cykelparkeringar
3	3 cykelparkeringar
4	4 cykelparkeringar
5	5 cykelparkeringar
6 eller större	6 cykelparkeringar

De krav som Nacka kommun ställer på utformningen av cykelparkeringarna vid exploatering är:

- Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast.
- Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare.
- Cykelfaciliteter (ex fast luftpump).
- Minst 50% av cykelparkeringarna ska vara placerade inomhus.
- Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder.
- Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel.

Beroende på fördelningen av lägenhetsstorlekar kommer behovet av cykelparkeringar precis som för bilparkeringar variera. Dock finns goda förutsättningar gällande cykelparkeringar då inngården i den planerade bebyggelsen kan nyttjas för cykelställ utomhus samt att situationsplanen visar på två cykelrum och fristående cykelparkering i garageplan med plats för ca 250 parkeringsplatser för cykel, se figur 12. Det har inte beräknats fram något spann för behov av cykelparkering då behovsantalet är mer varierat än för bilparkering. Ett antagande, med utgångspunkt i det bedömda antalet lägenheter, gör att det kommer finnas ett behov av cirka 240 - 270 cykelparkeringar varav mins hälften måste vara placerade inomhus för att uppfylla Nacka kommuns krav.



Figur 12. Skiss gatuplan/garage där cykelparkering markeras i rött (bildkälla: Marge Arkitekter)

3.8 Mobilitetsåtgärder

Nacka kommun möjliggör att sänka parkeringstalen vid exploatering förutsatt att överenskomna mobilitetsåtgärder tillhandahålls. Syftet med mobilitetsåtgärderna är att sänka parkeringsbehovet genom att förmå boende att frivilligt avstå från att äga en bil.

Nacka kommun har två nivåer av mobilitetsåtgärder varav den lägre ger en reduktion av parkeringsplatser på 10 % och den högre ger en reduktion på 25 %. För att uppnå den lägre nivån gällande mobilitetspaket skall minst tre av fem godkända åtgärder utföras. För att uppnå den högra nivån skall samtliga åtgärder genomföras.

De fem åtgärder som Nacka kommun anger som godkända för att uppnå reduktionsmöjlighet är:

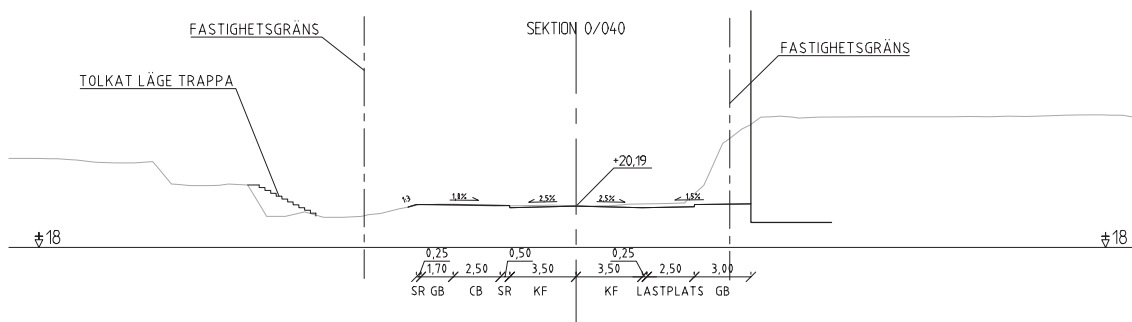
- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark. (En bilpoolsplats ska kunna anordnas per 50 lägenheter).
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resealternativ belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

Vilka mobilitetsåtgärder som planeras samt vilken nivå som kommer att väljas kommer att preciseras i kommande skede i samråd med Nacka kommun.

4. UTFORMNINGSFÖRSLAG

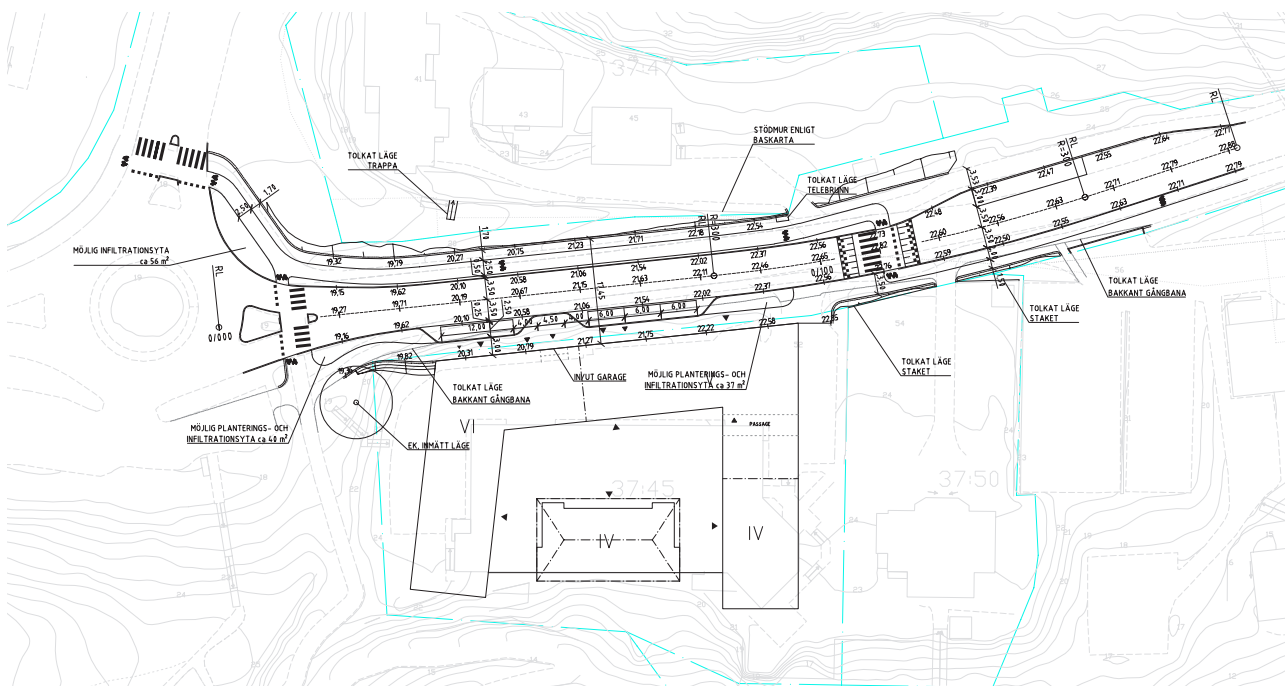
4.1 Gatuutformning

Den föreslagna utformningen för Kvarnholmsvägen utgår från en gatusektion på totalt 17,7 meter, se figur 13, med 3 meter gångbana på södra sidan följt av angöringsfickor som är 2,5 meter breda. Mellan angöringsfickor och körbanan finns en frizon på 0,25 meter vilket innebär att sektionen uppfyller kraven på körfältsbredd enligt RiGata (*Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik*, Trafikförvaltningen, Region Stockholm). Körbanan är dubbelriktad med 3,5 meter breda körfält. På norra sidan är den dubbelriktade cykelbanan 2,5 meter bred med en skiljeremsa på 0,5 meter mot körbanan. Intill cykelbanan ligger en 1,7 meter bred gångbana med 0,25 meter stödremsa i bakkant.



Figur 13. Föreslagen gatusektion (Sektion 0/040)

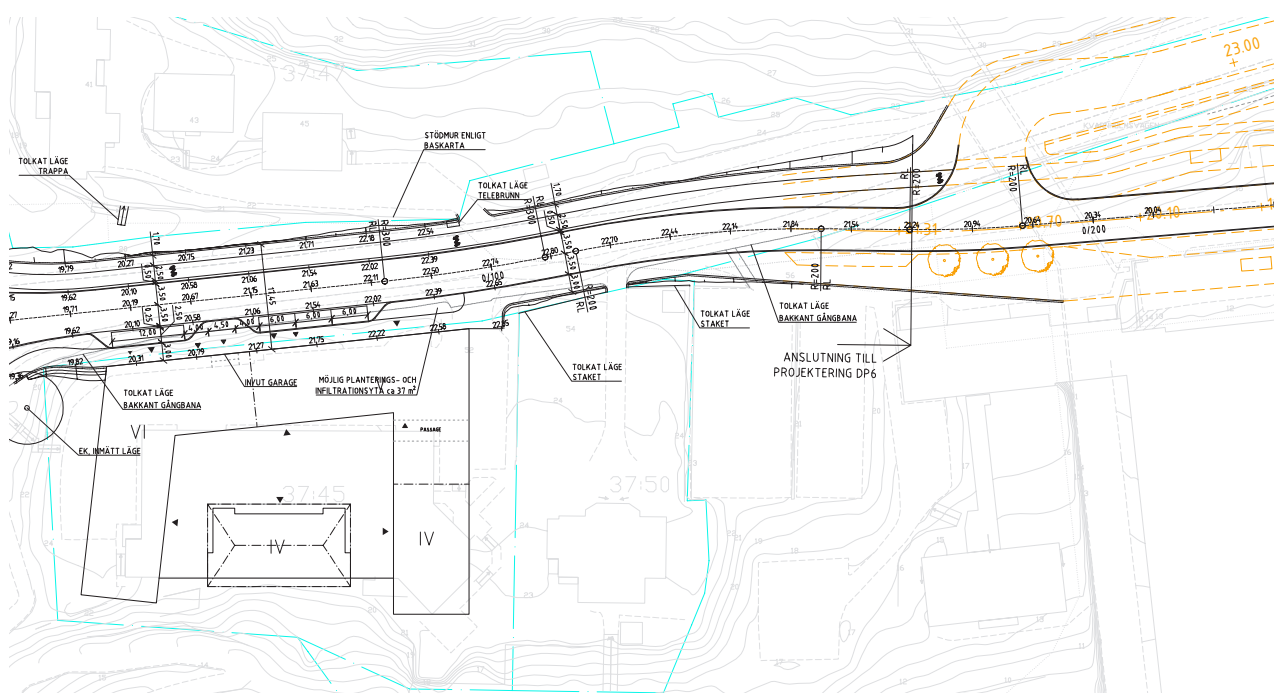
Sektionen varierar längs med planområdet där angöringen är uppdelad på två ytor med en garageinfart mellan angöringsytorna, se föreslagen utformning i figur 14. Den västra angöringsfickan kan utgöra lastplats och den östra rymmer tre angöringsplatser. En av dessa kan göras till parkering för rörelsehindrade inom 25 meter till entréer. Av de två övriga platserna kan den östra platsen antingen vara en angöringsplats eller disponeras om till exempelvis plantering eller cykelparkering. Öster och väster om angöringsfickorna finns ytor för plantering och lokal hantering av dagvatten. I dessa ytor finns även plats för belysningsstolpar. På norra sidan kan belysningsstolpar placeras i stödremsan vid bakkant gångbana.



Figur 14. Föreslagen utformning i plan med anslutning mot befintlig gatuutformning i öst

Anslutningen mot cirkulationsplatsen kommer motsvara den befintliga situationen men med justerad bredd på övergångsställe och cykelpassage, se figur 14. Cykelbanan ska fortsätta på norra sidan enligt inriktningen för detaljplanarbetet för Gäddviken. I ett första skede när gatan ansluts till befintlig gata öster om busshållplatsen leds dock cykelbanan över till cykelbanan på södra sidan i höjd med det upphöjda övergångsstället. Det upphöjda övergångsstället behöver byggas om för att anpassas till den nya linjeföringen men läget är samma som befintligt.

I planerna för stadsutvecklingsprojektet Gäddviken och detaljplanen Utblicken och Förmansbostaden fortsätter gång- och cykelbanan på norra sidan. Det upphöjda övergångsstället med cykelpassage och busshållplatsen tas bort och ersätts längre österut. I figur 15 visas föreslagen utformning av Kvarnholmsvägen då den ansluter till kommande stadsutvecklingsprojekt.



Figur 15. Föreslagen utformning i plan med anslutning mot kommande planer (stadsutvecklingsprojektet Gäddviken samt detaljplanen Utblicken och Förmansbostaden)

5. ANALYS

Utifrån den framtida trafiksituationen kommer planområdet alstra en relativt liten trafikmängd. Beroende på lägenheternas storlek kommer det tillskapas cirka 86-183 bilrörelser per vardagsmedeldygn. Givet de senaste genomförda trafikmätningarna i området trafikerar cirka 1300 fordon per dygn Kvarnholmsvägen. Vid tillskapandet av 183 bilrörelser per vardagsmedeldygn skulle detta generera en total trafikökning om 14 % på Kvarnholmsvägen. Bedömning görs att detta inte medför några kapacitetsproblem varken på sträcka eller vid den angränsande cirkulationsplatsen.

Cykelbanans tänkta placering på Kvarnholmsvägens norra sida, i höjd med exploateringsområdet, bedöms försämra trafiksäkerheten inom utredningsområdet. Detta då placeringen innebär att ytterligare en korsningspunkt över Kvarnholmsvägen skapas för cyklister som har den gemensamma gång och cykelbanan vid Svindersviken som mål. Placeringen innebär även att gångbanesträckningen längs den planerade bebyggelsen troligen kommer att nyttjas av cyklande som rör sig till eller från fastigheten. Detta rör sig dock troligen om låga flöden samt att intrånget på gångbanan endast sker lokalt vilket innebär att effekterna av detta felutnyttjande inte bedöms bli allvarliga. Vid en fortsatt stadsmiljöutveckling österut bedöms de negativa effekterna av cykelbanans placering minska förutsatt att tillräckligt antal korsningspunkter tillskapas samt att dessa placeras vid attraktiva punkter kopplat till kommande bebyggelse.

Ett sätt att motverka felutnyttjande av gångbanan samt skapa bättre förbindelser mellan den planerade fastigheten och cykelbanan på norra sidan om Kvarnholmsvägen är att kantstenen på motsatt sida från garageutfarten sänks. Detta skulle möjliggöra en gen och enkel passagemöjlighet från fastigheten över till cykelbanan. Denna lösning bör övervägas även vid framtida utveckling inom detaljplanen för Gäddviken för att minska risken att motsvarande konfliktpunkt med felutnyttjande av gångbanan uppstår.

Då exakt antal lägenheter eller sammansättningen beroende på lägenheternas storlek är i utredningsskede och kan komma att ändras under planprocessen görs en schematisk bedömning gällande behovet av antalet parkeringsplatser. Detta gäller såväl för motorfordon som för cyklar. Baserat på den planerade bebyggelsens bedömda totalyta (BTA) uppskattas antalet lägenheter till cirka 80-90 stycken. Detta ger ett behovsspann mellan 43 till 83 parkeringsplatser för motorfordon. Marge arkitekter har även tagit fram ett utformningsexempel där lägenhetsfördelningen är 26 små och 62 stora lägenheter. Utformningsexemplet skulle innebära ett parkeringsbehov på 72 platser.

I båda fallen förutsätts att bebyggelsen anses ligga utanför den 500 meters radie som utgör närhetsprincipen till lokalt centrum eller tunnelbana.

I nuläget innehåller framtaget förslag 62 parkeringsplatser för bil.

I fall förutsättningarna gällande närhetsprincipen förändras kan behovet av parkeringsplatser justeras till 39 - 75 för det beräknade spannet samt 65 parkeringsplatser om Marge arkitekters utformningsexempel används.

Behovet av parkeringsplatser kan justeras något förutsatt att de mobilitetsåtgärder som godkänns av Nacka kommun nyttjas. Om tre av mobilitetsåtgärderna (ej inklusive bilpool) implementeras förändras behovet av parkeringsplatser till ett spann på 39 - 75 platser respektive 35 - 67 som förutsätter att närhetsprincipen används. Om samtliga fem mobilitetsåtgärder implementeras minskar behovet till 34 - 64 platser respektive 30 - 58. Motsvarande siffror vid den framtagna exempelfördelningen är 59 (10%) respektive 50 (25%) platser förutsatt att närhetsprincipen beaktas och 65 (10%) respektive 56 (25%) om den inte beaktas.

Sammantaget bedöms den föreslagna bostadsbebyggelsen samt utvecklingen av Kvarnholmsvägen inom det studerade utredningsområdet kunna möta de krav som ställs av Nacka kommun gällande såväl trafiksäkerhet som tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Ritningar

- T-10-1.301.pdf Föreslagen utformning i plan
- T-10-1.301_DP6.pdf Föreslagen utformning i plan med anslutning till DP6
- T-10-2.301.pdf Föreslagen utformning i profil
- T-10-2.301_DP6.pdf Föreslagen utformning i profil med anslutning till DP6
- T-10-2.302.pdf Föreslagen utformning i sektion