

# Sydvästra Stensö

Trafikutredning



## PM/Rapport

**Uppdragsnamn**  
Sydvästra Stensö  
Nacka kommun

**Uppdragsgivare**  
Nacka kommun  
Erik Melin

**Vår handläggare**  
Amanda Ödling  
Tove Hedman

**Datum**  
2023-02-03

**Senast rev.datum**

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrund.....	3
1.2	Mål och syfte.....	4
1.3	Metod och avgränsning.....	4
<b>2</b>	<b>Förutsättningar .....</b>	<b>5</b>
2.1	Området.....	5
2.2	Planer .....	7
2.2.1	Detaljplan Sydvästra Stensö .....	7
2.2.2	Övriga planer/tidigare utredningar .....	7
2.3	Trafiksystem .....	7
2.3.1	Gång- och cykeltrafik.....	7
2.3.2	Kollektivtrafik .....	10
2.3.3	Biltrafik.....	11
2.4	Trafiksäkerhet.....	12
2.5	Framtida planer .....	12
<b>3</b>	<b>Tillkommande trafik.....</b>	<b>13</b>
3.1	Trafikalstring.....	13
3.1.1	Trafikalstring lokalgata.....	14
3.2	Framtida trafikmängder .....	14
<b>4</b>	<b>Analys.....</b>	<b>15</b>
4.1	Påverkan på omgivande vägnät.....	15
4.1.1	Gång- och cykeltrafik.....	16
4.1.2	Tillgänglighet .....	16
4.1.3	Kollektivtrafik .....	17
4.1.4	Säkra skolvägar och barnperspektivet .....	17
4.1.5	Motortrafik.....	17

4.1.6	Angöring .....	19
4.1.7	Mobilitet och parkering .....	20
<b>5</b>	<b>Förslag till åtgärder .....</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Slutsatser .....</b>	<b>21</b>

## 1 Inledning

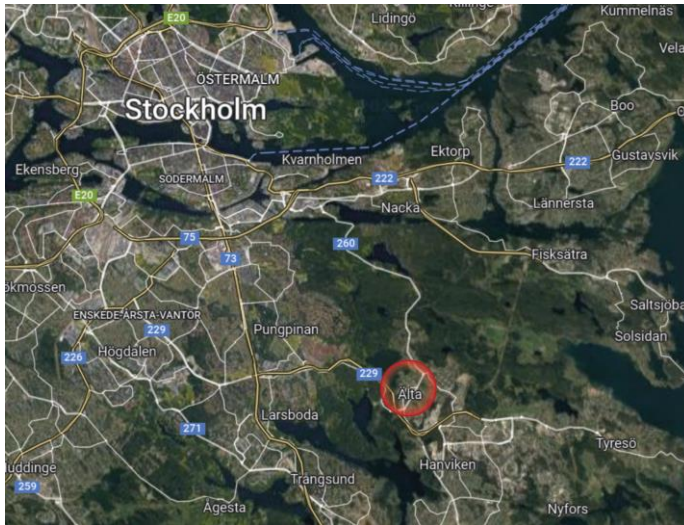
Bjerking har fått i uppdrag av Nacka kommun att ta fram en förstudie för allmän plats i Älta och i samband med detta en tillhörande trafikutredning vilket utgörs av detta PM. Målet med förstudien är att säkerställa anpassningar av infrastruktur inför detaljplan, både tekniskt, gestaltningsmässigt och ekonomiskt.

I detta kapitel beskrivs bakgrund, syfte, mål och omfattning av detta PM.

### 1.1 Bakgrund

Sydvästra Stensö är beläget i den sydvästra delen av Älta, i Nacka Kommun. Kommunen planerar nu ett nytt bostadsområde i anslutning till en park väster om Oxelvägen i Sydvästra Stensö. Projektet ska möjliggöra för cirka 500 bostäder, förskola med plats för 120 barn, och utveckling av gatu- och parkmark. En del av parkmarken kommer att tas i anspråk för de nya bostäderna.

En förstudie av allmän platsmark tas fram som ett underlag till detaljplan för att säkerställa planens utbredning samt genomförbarhet. Förstudien skall uppnå sådan detaljeringsgrad att erforderligt utrymme i plan samt korrekta nivåangivelser säkerställs i plankartan samt att genomförbarheten av planerade anläggningar skall kunna säkerställas.



Figur 1. Karta över utredningsområde.

## 1.2 Mål och syfte

Syftet med denna trafikutredning är att utreda och redovisa att nödvändiga anpassningar av infrastruktur säkerställs vid genomförandet av detaljplanen, både tekniskt, gestaltningsmässigt och ekonomiskt. Utredningen utgör en del av den övergripande förstudien för området.

## 1.3 Metod och avgränsning

Trafikutredningen omfattar analys av befintliga och tillkommande trafikflöden för olika trafiksystem i närområdet kring sydvästra Stensö. Oxelvägen samt den tillkommande lokalgatan studeras mer djupgående. Omprojektering av Oxelvägen hanteras i ett separat vägutformnings-PM.



Figur 2. Flygfoto över projektområdet. Utredningsområde redovisas med vit streckad linje.

## 2 Förutsättningar

I följande kapitel beskrivs området i form av målpunkter, planer och tidigare utredningar, trafiksystem, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik.

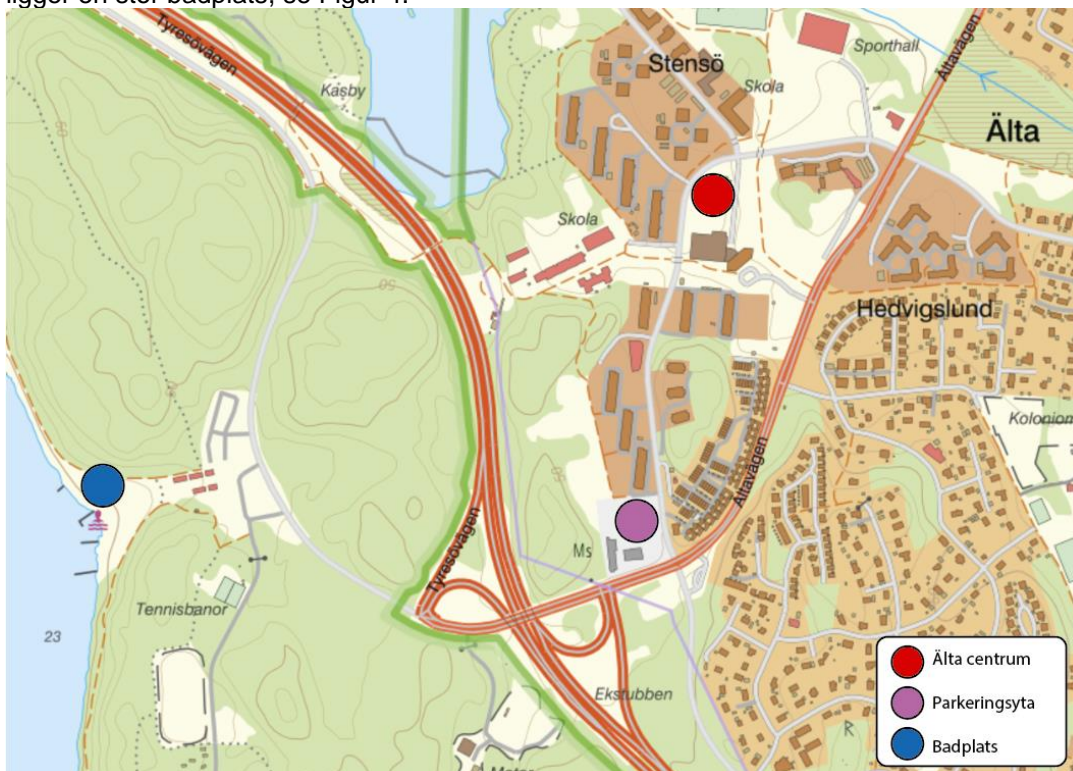
### 2.1 Området

I området fanns tidigare en bensinstation men denna har avvecklats och kommunen utreder i nuläget en alternativ placering. Norr om den tidigare bensinstationen finns en parkeringsyta som rymmer 170 parkeringsplatser vilka försvinner i samband med exploateringen. Parkeringsytan ligger på mark som ägs av Wallenstam och nyttjas av boende i Wallenstams fastigheter i närområdet. Utöver parkering består en del av planområdet av parkmark vilken till viss del kommer tas i anspråk för bostadshus.



Figur 3. Bild på befintlig parkering inom planområdet. Källa Bjerking.

Cirka 500 meter norr om utredningsområdet ligger Älta centrum med servicefunktioner så som handel, vårdcentral, bibliotek, skola och förskola. En knapp kilometer väster om planområdet ligger en stor badplats, se Figur 4.



Figur 4. Målpunkter i området.

## 2.2 Planer

I följande delkapitel beskrivs pågående och tidigare planer i området som påverkar detaljplanen.

### 2.2.1 Detaljplan Sydvästra Stensö

Detaljplanen för Sydvästra Stensö ska möjliggöra för ett bostadsområde med omkring 500 bostäder samt förskola och utveckling av gatu- och parkmark. Idag består planområdet av flera mindre planer som medger markanvändning i form av bensinstation, parkering och park.

### 2.2.2 Övriga planer/tidigare utredningar

Sydvästra Stensö ingår i planprogram för Nya Älta Centrum vars syfte är att peka ut riktningen för omdaning av Älta centrum. Älta centrum ska utvecklas mot en tätare stadsmässig struktur och utvecklingen går hand i hand med översiktsplanens mål om att stärka lokala centrum i kommunen. Detaljplanen för Älta centrumkvarter vann laga kraft i oktober 2021 och ligger norr om den planerade exploateringen.

Nacka kommun har en framkomlighetsstrategi med syfte att beskriva den nuvarande och framtida trafiksituationen i Nacka samt vilka möjligheter och begränsningar kommunen har att hantera kapacitetsbrister och framkomlighet i kommunen. Utöver framkomlighetsstrategin finns en cykelstrategi som ska verka för att de investeringar och satsningar som utförs för cyklande ska göras effektivt och prioriterat. Målet är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

En trafikanalys för hela utbyggnaden för Nya Älta Centrum har gjorts vilken beskriver den tillkommande trafiken för hela området samt undersöker eventuella kapacitetsbrister i korsningar.

## 2.3 Trafiksystem

Planområdet ansluter till kringliggande gatunät via Oxelvägen som är en kommunalägd väg med hastighetsbegränsning 30 km/h. Vägen kommer ansluta i samma läge som befintlig anslutning in i området. Söder om exploateringsområdet ligger Ältavägen som ägs av Trafikverket. Ältavägen har en hastighetsbegränsning på 50 km/h.

### 2.3.1 Gång- och cykeltrafik

Längs med Oxelvägens västra sida finns en trottoar med en bredd på 2 meter som sträcker sig hela vägen upp till Älta centrum. Även längs med Oxelvägens östra sida löper en trottoar längs stora delar av vägen upp mot Älta centrum med en bredd som varierar mellan 2 och 0,75 meter. Rakt genom planområdet löper ett gångstråk som sträcker sig norrut mot Älta centrum.



*Figur 5. Bild över gång- och cykelväg i närområdet. Källa Bjerking.*

I de centrala delarna av Älta finns ett relativt väl utbrett gång- och cykelvägnät vilket består av gemensamma gång- och cykelbanor. Dessa är ofta separerade från biltrafik och löper genom parkmark för att knyta ihop bostadsområden, rekreationsplatser samt handel och service. Belysning finns längs gång- och cykelbanorna. Passager sker i plankorsning vid samtliga korsningspunkter inom utredningsområdet.





Figur 6. Kartbild över gång- och cykelvägar i centrala Älta.

I dagsläget finns ingen cykelbana på Oxelvägen utan cykling sker i blandtrafik. Längs med Ältavägen går ett regionalt cykelstråk som vilket ger möjligheter att ta sig till Sicklaön, Tyresö/Haninge samt Stockholm.



Figur 7. Foto över Oxelvägen i höjd med planområdet. Källa Bjerking

### 2.3.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken inom Älta består av busstrafik. I anslutning till exploateringsområdet ligger två busshållplatser, Ekstubben som finns på Ältavägen med totalt tre hållplatslägen samt hållplats Östra Stensö som ligger på Oxelvägen, se Figur 8.



Figur 8. Hållplatslägen i närheten av planerad bebyggelse.

Busshållplatserna trafikeras av busslinje 401 (Slussen-Älta), 801 (Gullmarsplan-Björnmossvägen), 814 (rusningstrafik Gullmarsplan-Hedviglunds torg), 816 (Gullmarsplan-Tyresö centrum), 821 (Tyresö centrum-Nacka sjukhus), 890 (nattetid Stockholm C-Tyresö kyrka) och 491 (nattetid helger Slussen-Nyfors).

Från hållplats Älta centrum, ca 500 meter från planområdet går även buss 840 som trafikerar mellan Handens station och Nacka strand.

Samtliga busshållplatser är väderskyddade och ligger i belysta delar av området. Busshållplatserna på Oxelvägen klarar inte utformningskraven enligt RiGata-Buss då plattformens bredd understiger angivet minimimått på 2,35 meter.



Figur 9. Busshållplats Östra Stensö, södergående. Källa Bjerking.

### 2.3.3 Biltrafik

Planområdet ansluter till kringliggande gatunät via Oxelvägen som är en kommunalägd väg. Oxelvägen har ett körfält i vardera riktningen och en vägbanebredd på omkring 10 meter inklusive kantstensparkering vilket gör den till en relativt bred gata.

Den nya lokalgatan som ska försörja bostadsområdet kommer ansluta i höjd med den befintliga gångvägen som ansluter in i området idag, se Figur 10. Söder om exploateringsområdet ligger Ältavägen som ägs av Trafikverket.



Figur 10. Befintlig anslutning från Oxelvägen i rött.

Trafikmätningar som gjorts på Oxelvägen år 2018 visar på en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 2555 fordon, av dessa är 19,3% tung trafik och 85-percentilen ligger på 38 km/h, det vill säga 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än 38 km/h. Då vägen är hastighetsbegränsad till 30 km/h innebär dessa siffror att den verkliga hastigheten är något högre än 30 km/h.

En trafikanalys som är gjord för hela Älta centrum har uppskattat en ÅDT på 8900 för Ältavägen baserat på trafikmätningar vid flertalet punkter i området.

## 2.4 Trafiksäkerhet

Siktförhållandena på platsen anses vara goda, området är förhållandevis flackt och antalet skymmande objekt är få inom utredningsområdet. I fyrvägs korsningen mellan Oxelvägen, Ältavägen och Ältabergsvägen finns målade övergångsställen på samtliga fyra anslutningar varav cykelpassage på Ältavägens västra anslutning och Ältabergsvägen. Samtliga övergångsställen är obevakade i korsningen men trafiksäkerheten anses god då flödena är relativt låga och siktförhållandena bra. För att undvika att oskyddade trafikanter genar över bilvägen i området kring busshållplatserna vid Ekstubben har staket satts upp vid vägens mitt vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet i korsningen.

Över Oxelvägen finns ett övergångsställe som är signalreglerat samt ett obevakat något längre norrut, men där en indragning av gångbanan gjorts för att uppnå hastighetsdämpande effekt. Trottoaren på Oxelvägens östra sida är dock relativt smal, på vissa ställen endast 75 cm. Då busstrafik i norrgående riktning har ett hållplatsläge längs gångvägen, Östra Stensö, innebär det att flertalet gångtrafikanter troligtvis rör sig på gångbanan under tidsspännen när bussarna trafikerar hållplatsen. Framkomligheten kan försämrats när flera väntande och avstigande befinner sig på samma plats, speciellt för personer med barnvagnar, rullstol eller liknande. På båda sidor om Oxelvägen ligger väderskydd för hållplatser i bakkant av gångbana vilket innebär att gående måste gå mellan väderskydd och körbana. Avstånd mellan kur och körbana är dock cirka 2 meter.

Under den senaste tioårsperioden har 37 olyckor inträffat inom uttagsområdet. Av samtliga inträffade olyckor var 22 av lindrig grad, 13 var måttliga olyckor och resterande 2 var ej personskadeolyckor. Majoriteten av olyckorna utgörs av singelolyckor av fotgängare, sammanlagt 11, varav flertalet berott på is och halka. Därefter följer olyckor mellan cyklist och motorfordon, totalt 8. Samtliga av dessa olyckor mellan cyklist och motorfordon har inträffat i korsning med Ältavägen/Tyresövägen, det vill säga strax utanför utredningsområdet för denna rapport.

I sin helhet anses trafiksäkerheten inom utredningsområdet god.

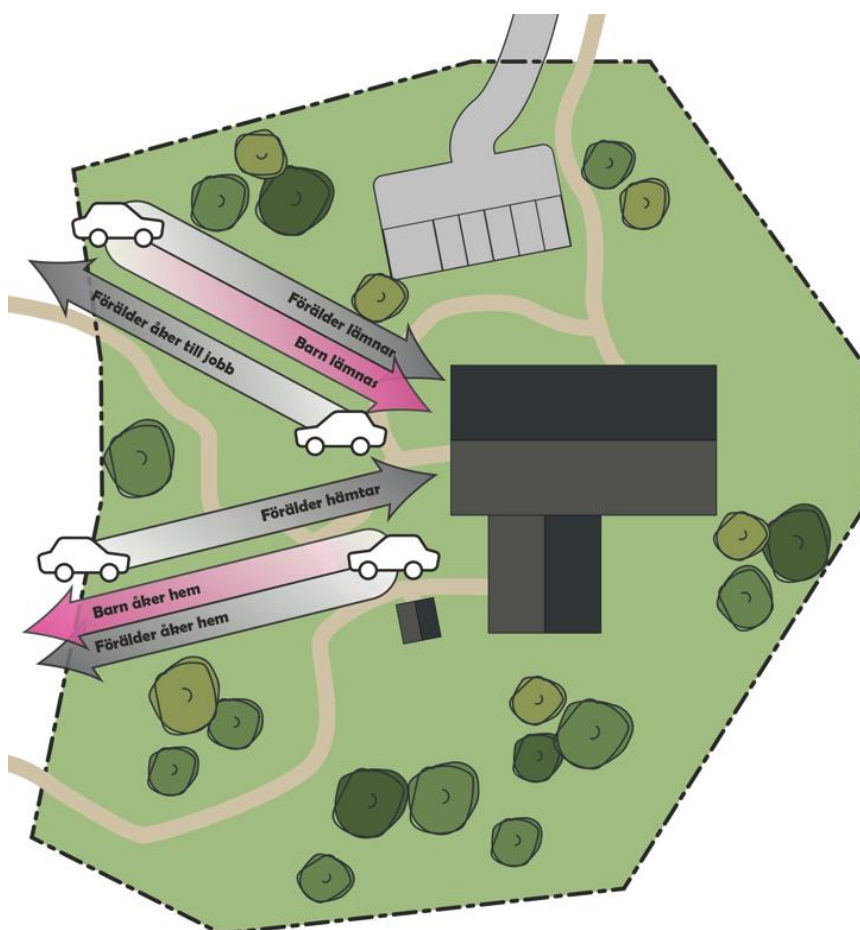
## 2.5 Framtida planer

Sydvästra Stensö ingår i ett större detaljplaneprogram för Ältas nya centrum vars syfte är att utveckla Älta centrum mot en tätare stadsmiljö. Området innehåller det som i detaljplaneprogrammet beskrivs som etapp E och etapp H. Totalt ingår 10 etapper i programmet varav detaljplanen för etapp A och B är de enda som hittills var vunnit laga kraft. Status för övriga etapper varierar och fler nya detaljplaner i närområdet kommer tas fram.

### 3 Tillkommande trafik

#### 3.1 Trafikalstring

En trafikalstring har gjorts med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg för att uppskatta hur mycket trafik som genereras av den tillkommande exploateringen. Med trafikalstring avses samtliga resor som görs både till och från en verksamhet eller bostad, dvs en besökare till en verksamhet genererar totalt två resor, en inresa och en utresa. Om exempelvis ett barn får skjuts i bil av dess förälder till förskolan och senare under dagen blir hämtat av föräldern genereras totalt sex resor, två resor till förskolan, en resa ut från förskolan när föräldern lämnat barnet för att åka till jobbet, en resa när föräldern återvänder till förskolan och ytterligare två resor när barnet och föräldern lämnar förskolan tillsammans. Däremot har endast fyra fordonsrörelser gjorts, se Figur 11.



Figur 11: Illustration av skillnader i alstringen av fordonsrörelser och resor.

Alstringsverktyget ger ett resultat på totalt 895 tillkommande bilresor per dygn från bostadsområdet vilket innebär att antalet fordonsrörelser ökar med 658 då förare inte alltid åker ensamma.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	611	947	191	1 018	90	2 857
Förskola	284	159	65	244	8	759
<b>Totalt</b>	<b>895</b>	<b>1 106</b>	<b>256</b>	<b>1 262</b>	<b>98</b>	<b>3 616</b>

Tabell 1. Antal resor per färdmedel innan omfördelning mellan bilresor och kollektivtrafik, cykel och gång.

Det är sannolikt att antalet bilresor till förskolan är räknat för högt i och med att det är högst troligt boende inom närområdet som kommer nyttja förskolan, varpå gång, resa med cykel eller buss antas vara mer troliga färd sätt. Därför har 124 bilresor till och från förskolan omfördelats till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Se resultat efter omfördelningen i tabell 2.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	611	947	191	1 018	90	2 857
Förskola	160	211	79	301	8	759
<b>Totalt</b>	<b>771</b>	<b>1 158</b>	<b>270</b>	<b>1 319</b>	<b>98</b>	<b>3 616</b>

Tabell 2. Antal resor per färdmedel efter omfördelning mellan bilresor och kollektivtrafik, cykel och gång.

När antalet bilresor räknas om till antal fordon resulterar omfördelningen i en ÅDT på omkring 600 bilar per dygn.

### 3.1.1 Trafikalstring lokalgata

En trafikalstring har även gjorts för den lokalgata som ansluter bostadsområdet till Oxelvägen. I och med att Wallenstam har sin garageinfart via Oxelvägen antas att lokalgatans främsta syfte är att försörja Titanias bostäder samt förskolan. En del nyttotrafik till Wallenstams fastigheter kan behöva nyttja lokalgatan så som avfallshantering samt leveranser. Den trafikalstring som gjorts på lokalgatan visar en ÅDT på omkring 300 fordon exkl. nyttotrafik när antalet bilresor till förskolan har räknats ner. Med en uppskattning av nyttotrafik blir årsdygnstrafiken ca 350 fordon vilket inte innebär en hög belastning på lokalgatan.

### 3.2 Framtida trafikmängder

Den trafikalstring som har gjorts för området genererar ökade trafikflöden med ca 600 fordon per dygn. De faktiska siffrorna kommer däremot bli lägre eftersom den bensinstation som tidigare låg i området inte längre finns kvar. Trafikalstringen tar inte hänsyn till kommande exploateringar i Älta varpå det framtida trafikflödet på Oxelvägen är svårt att bedöma. Den trafikanalys som Sweco tidigare gjort visar trafikflöden på Oxelvägens södra del på omkring 2800 fordon per dygn samt 11 000 - 13 000 fordon per dygn på Ältavägen när hela planprogramområdet är utbyggt.



Figur 12. Foto över ungefärligt läge för garageutfart från planområdet. Källa Bjerking.

Trafikmängderna på Oxelvägen och Ältavägen har räknats upp till prognosår 2040 med 1,43 % per år baserat på Trafikverkets trafikprognos *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060*. Den totala trafikökningen mellan år 2023 och år 2040 är cirka 27 % ( $1,0143^{17}=1,27$ ), se Tabell 3.

Tabell 3. Trafikflöden på Oxelvägen och Ältavägen i nuläget och år 2040.

	Nuläge (2023)	År 2040
<b>Oxelvägen</b>	2 800	3 550
<b>Ältavägen</b>	11 000-13 000	14 000-16 500

På Oxelvägen beräknas ÅDT uppgå till drygt 3550 fordon år 2040 medan trafikmängderna ökar till mellan 14 000 och 16 500 på Ältavägen.

## 4 Analys

### 4.1 Påverkan på omgivande vägnät

Den nya bebyggelsen innebär att en ny lokalgata anläggs från Oxelvägen in mellan bostadsbebyggelsen mot förskolan. I slutet av lokalgatan nås en vändzon. Längs med Oxelvägens västra del anläggs en gång- och cykelbana som fortsätter på Ältavägens norra sida. Gång- och cykelbanan leds bakom bussturerna i stället för dagens utformning där gång och cykeltrafiken leds framför bussturerna.

En portik byggs för att skapa ett genare gångstråk genom byggnaden som ligger längs med Ältavägen. Portiken nås med trappor och ramp för cyklar, barnvagnar eller liknande. De befintliga gångstråken i anslutning till bostadsområdet rustas upp och får en högre standard.

#### 4.1.1 Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet skapas bra förutsättningar för såväl gång- som cykeltrafikanter. Längs med den nya lokalgatan skapas en 3 meter bred gång- och cykelbana på den södra sidan om gångbanan och på norra sidan tillkommer en 1,5 meter bred gångbana. Från lokalgatan skapas en gen gång- och cykelväg ner till Ältavägen genom en portik i ett av bostadshusen, se Figur 13 nedan.

På Oxelvägen i anslutning till planområdet skapas en dubbelriktad cykelbana med en bredd på 2 meter och en gångbana på 2,25 meter på den västra sidan. Även på den östra sidan av Oxelvägen breddas gångbanan vilket skapar en gångvänligare miljö.



Figur 13. Framtida gång- och cykelnät runt planerad bebyggelse.

Genhet skapas från bostadsområdet till Ekstubbens hållplatslägen i samband med portiken. Cyklister kommer dock behöva leda cykeln i anslutning till portiken då den är försedd med trappor och följaktligen branta ramper placerade i trappan på grund av nivåskillnader mellan byggnadens fram- och baksida.

#### 4.1.2 Tillgänglighet

Tillgängligheten och framkomligheten ökar när fler gång- och cykelstråk tillkommer och befintliga stråk rustas upp. Att gång- och cykelbanan dras bakom busskurerna ökar även framkomligheten.



Ut ur bostadsområdets södra och sydöstra delar leder trappor varpå rörelsehindrade kan behöva ta sig från området via den nya lokalgatan och därefter följa den nya gång- och cykelbanan söderut, de gena stråken gynnar således inte denna trafikantgrupp.

#### **4.1.3 Kollektivtrafik**

Förutsättningarna för kollektivtrafiken i området är likvärdig både innan och efter exploateringen. Hållplatslägena Ekstubben och Östra Stensö ligger i anslutning till portiken in till området respektive den nya lokalgatan. Den nya gång- och cykelbanan längs med Oxelvägen bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafiklägena längre bort från området, dessutom breddas busshållplatsernas plattform på båda sidor av Oxelvägen för att nå upp till standard enligt RiGata-Buss.

Då busshållplatsen på Ältavägen är vältrafikerad bör den utformas så att två ledbussar kan angöra vid samma tidpunkt.

#### **4.1.4 Säkra skolvägar och barnperspektivet**

Genom hela planområdet finns gott om cykelvägar samt gångbanor i anslutning till förskolan. Cykelbana planeras längs med Oxelvägen och lokalgatan och inom området finns befintliga gångbanor. Dessutom planeras för fler gångbanor i anslutning till förskolan. Även om en begränsad mängd tung trafik i form av sopbilar och varutransporter till förskolan kommer angöra lokalgatan och dess vändplan finns det gångbanor på båda sidor av lokalgatan att nyttja. Gatans karaktär ger låga hastigheter vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Från området leder gångstråk norrut mot centrum och Stavsborgsskolan avskilt från biltrafik och flera grönytor finns tillgängliga där barn kan leka.

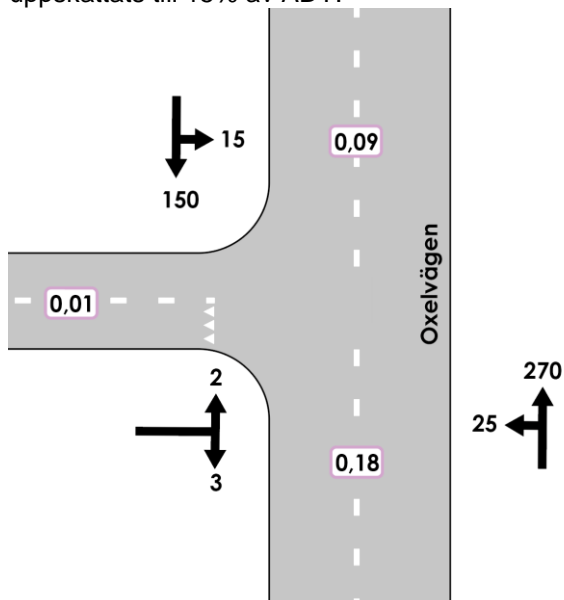
#### **4.1.5 Motortrafik**

Oxelvägen kommer behålla sin reglering på 30 km/h. I trafikanalysen har korsningen Ältavägen/Oxelvägen visat på en möjlig kapacitetsbrist när hela detaljplaneprogrammet för Älta centrum byggts. Den tillkommande exploateringen i sydvästra Stensö och Älta centrum genererar inte så pass stora trafikmängder att en ombyggnation av korsningen anses nödvändig i detta skede. En förutsättning i projekteringen har varit att inte omöjliggöra för en eventuell framtida ombyggnation av korsningen Ältavägen/Oxelvägen till en cirkulationsplats.

Wallenstams garage har sin infart via Oxelvägen och för att säkerställa att det inte behövs ett vänstersvängskörfält för de fordon som ska in i garaget har en kapacitetsberäkning gjorts med hjälp av Capcal, ett program för beräkning av kapacitet och framkomlighet i vägkorsningar. Programmet beräknar belastning och framkomlighet efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar.

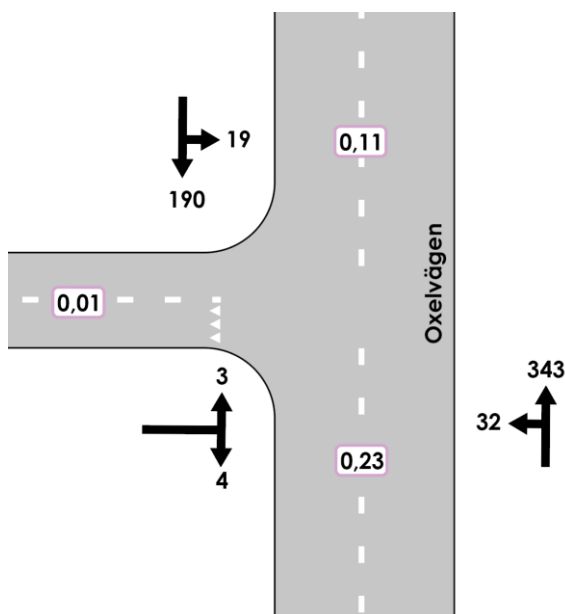
Resultatet presenteras för varje körfält i form av belastningsgrad, se Figur 14. Belastningsgrad är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har gränsvärden för önskvärd respektive godtagbar servicenivå. För korsning med väjningsplikt är önskvärd servicenivå  $\leq 0,6$  och godtagbar servicenivå efter Trafikverkets godkännande  $< 1$ .

Beräkningen har utförts på dagens trafikmängder under eftermiddagens maxtimme vilket har uppskattats till 15% av ÅDT.



Figur 14. Resultat av kapacitetsberäkning baserat på nulägesflöden. Belastningsgrad för respektive tillfart visas i lila rutor. Svängandelar för trafikflöden under dimensionerande maxtimme visas vid svarta pilar.

Samtliga tillfarter i trevägskorsningen beräknas uppnå önskvärd servicenivå i enlighet med Trafikverkets skala och exploateringen skapar inga kapacitetsproblem i korsningen.



Figur 15. Resultat av kapacitetsberäkning baserat på flöden år 2040. Belastningsgrad för respektive tillfart visas i lila rutor. Svängandelar för trafikflöden under dimensionerande maxtimme visas vid svarta pilar.

För att säkerställa att kapaciteten är fortsatt god år 2040 har en beräkning gjorts med 27 % högre trafikflöden i enlighet med resonemanget ovan i kapitel 3.2 *Framtida trafikmängder*. Även i detta scenario uppnås god servicenivå i samtliga tillfarter.

#### 4.1.6 Angöring

Angöringsplatser planeras dels på Oxelvägen, dels på det entrétorg som är förlängningen av den nya lokalgatan. Angöring är dessutom möjlig på den kvartersgata som byggs vid Wallenstams fastigheter samt på gården som tillhör Titanias fastigheter.

Sophantering sker via den nya lokalgatan, se kommunal gata i Figur 16, där sopkassuner tillhörande Titanias fastigheter samt Wallenstams miljörum finns belägna. För att klara Boverkets allmänna råd på max 50 meter mellan bostäders entréer och utrymme för sophantering behöver Wallenstam ha sophantering längs kvartersgatan. Gatan har tillräcklig bredd för sobilens framkomlighet och sobilens kan vända med rundkörning. Vid samtliga sopkassuner kan uppställningsplats för sobil ordnas inom 10 meter.

Den leveranstrafik som tillkommer i området består av leveranser till bostäder och förskola.



Figur 16. Skiss över angöringsplatser i området.

#### 4.1.7 Mobilitet och parkering

Inom gång- och cykelavstånd finns servicefunktioner i form av handel, grundskola och förskola, vårdcentral, badplats, gym och idrottsplats. För att ta sig till gymnasieskola, sjukhus eller områden med ett större nöjesutbud krävs resor med kollektivtrafik eller bil.

Både Wallenstam och Titania planerar att genomföra den ambitiösa nivån av mobilitetsåtgärder enligt "Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka." Den ambitiösa nivån innebär att byggherren behöver genomföra samtliga mobilitetsåtgärder som står listade i dokumentet, dessa är:

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda de boende 6 månaders SL-kort
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool i minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus ska ligga på gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor vid hemkörning.

Byggherren har också möjlighet att komma med egna innovativa mobilitetsåtgärder motsvarande samma effekt som ovanstående.

Titania bygger endast små lägenheter och med den ambitiösa nivån av mobilitetsåtgärder behöver de anlägga 86 parkeringsplatser inkl. platser för bilpool och besöksplanering. Parkeringsplatserna kommer läggas i garage under fastigheten med infart från den nya lokalgatan. På grund av begränsat utrymme skapas en enfilig ramp ner i garaget, om ett garage har fler än 70 platser rekommenderas en tvåfilig ramp för att undvika köbildning och möten som innebär att fordon behöver backa. Garaget kommer också rymma minst hälften av de 388 cykelparkeringar som Titania behöver anlägga samt parkering för rörelsehindrade.

Wallenstams garage har infart via Oxelvägen, garaget har en dubbelfilig ramp och rymmer 204 parkeringsplatser fördelat på 2 plan. 144 av dessa parkeringsplatser syftar till att försörja boende inom fastigheten, de övriga 60 ersätter till viss del den parkering som försvinner i och med exploateringen. Hälften av de 811 parkeringsplatser för cykel som Wallenstam behöver anlägga kommer rymmas i garaget, den resterande halvan planeras att rymmas på gården. I garaget finns möjlig parkering för rörelsehindrade och parkering för rörelsehindrade kan även anordnas på kvartersgatan för att klara kravet på 25 meter till entré. Utöver detta anläggs ett antal angöringsfickor längs med Oxelvägen i anslutning till bostadsområdet.

För förskolan planeras 7 parkeringsplatser på entrétorget avsedda för hämtning/lämning av elever på förskolan samt en parkeringsplats för rörelsehindrade. Parkering för personal på förskolan ordnas i Wallenstams garage. Nacka kommun har själva inte identifierat parkeringstal för förskolor i sina rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka varför en jämförelse med likvärdiga kommuner har genomförts för att utreda behovet av parkeringsplatser till förskolan. Med anledning av förskolans kollektivtrafiknära läge samt närhet till bostäder rekommenderas ett parkeringstal på totalt 9 parkeringsplatser. 6 för hämta/lämna och 3 för personal. Kommunen har valt att utreda möjligheten att gå vidare med 14-16 parkeringsplatser

för förskolan där 7-8 platser ska utgöra hämta/lämna-platser och 7-8 ska tillhöra förskolans personal.

## 5 Förslag till åtgärder

Vid mer än 70 parkeringsplatser i ett garage är en dubbelfilig ramp att föredra för att säkra framkomlighet. I Titanias garage finns plats för 86 fordon vilket kan innebära kapacitetsproblem vid en enfilig ramp. Garaget bör därför förses med en dubbelfilig ramp eller annan lösning som kan bidra till bättre framkomlighet och förhindra backrörelser.

För att öka tillgängligheten för rörelsehindrade bör möjlighet för ett planare stråk utan trappsteg genom områdets södra delar ses över.

Busshållplatsen på Ältavägen bör utformas så att två ledbussar kan angöra vid samma tidpunkt.



Figur 17. Foto på busshållplats Ekstubben, västergående riktning. Källa Bjerking.

## 6 Slutsatser

Den nya exploateringen i området kommer i sin helhet leda till ökad tillgänglighet och framkomlighet i samband med tillkommande gång-och cykelbanor. Tillgängligheten för rörelsehindrade inom bostadsområdet bör dock ses över i exploateringsområdets södra delar.

Områdets invånare får tillgång till en ny förskola som kan nås via gångvägar skilda från biltrafik vilket är fördelaktigt ur ett barnperspektiv. Trafiksäkerheten på Oxelvägen ökar i samband med att cykeltrafiken lyfts ur körbanan. Inom ramen för denna utredning kan inga kapacitetsproblem ses till följd av den tillkommande trafiken. Däremot kan kapacitetsproblem komma att uppstå i garageinfarten till Titanias parkeringsgarage då parkeringen har något fler platser än vad som rekommenderas för enfilig ramp.



**Bjerking AB**

Amanda Ödling

010 211 84 45

[amanda.odling@bjerking.se](mailto:amanda.odling@bjerking.se)

Tove Hedman

010 211 86 43

[tove.hedman@bjerking.se](mailto:tove.hedman@bjerking.se)

**Granskad av**

Olof Örtqvist