



Bild hämtad från Whites parallellupdrag för Ältas centrum

# PM Trafikutredning för planprogram

Ännu mera Älta 2025

ÅF-Infrastructure

## Innehåll

UTGÅNGSPUNKTER.....	2
ÄLTA OCH ÄLTAVÄGEN I REGIONEN .....	2
FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL OCH TRAFIKUTVECKLING .....	2
PARKERINGSFÖRHÅLLANDEN.....	4
ÄLTAVÄGENS ROLL I ETT GATUNÄT .....	5
UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN.....	7
GC-NÄT MOT CENTRUM MED NYTT INNEHÅLL .....	9
DIMENSIONERINGS- OCH UTFORMNINGSFRÅGOR .....	10
TORGGATA OCH GÅNGFARTSOMRÅDEN .....	12

Underhandsmaterial vid framtagande av planprogram

Författare: Sanna Eveby och Kjell Säfvestad, ÅF

Beställare: Per Wilhelmsson, Nacka kommun

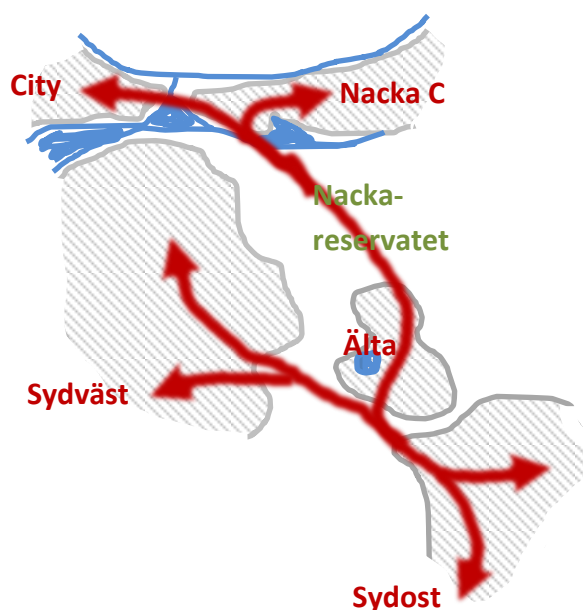
## Utgångspunkter

Denna trafikutredning har tagits fram för att utgöra underlag till planprogram för Älta centrum. De viktigaste trafikfrågorna rör Ältavägens status mot bakgrund av trolig trafiktillväxt och ny roll som stadsgata. Andra viktiga frågor är kollektivtrafikens utformning och utbud samt hur parkeringsbehoven kan tillgodoses. Ambitionsnivån och därmed detaljeringsgraden skall hållas principiell och skissmässig med inriktning på möjligheter och genomförbarhet.

## Älta och Ältavägen i regionen

Ältavägen, länsväg 260, mellan Tyresövägen och Södra Länken kan både ses som en tvärförbindelse mellan Ost- och Sydostsektorn och som en alternativ förbindelse mot Regioncentrum. Passagen genom Nackareservatet innebär att Trafikverket inte prioriterar vägens regionala roll annat som entré till ett stadsnära fritidsområde och en viktig regional grönkil.

Administrativt tillhör Älta Nacka kommun men trafiktekniskt är Älta kopplat till sydostsektorn och då inte minst till Tyresö. Ältabor kan röra sig både mot centrala Nacka och Slussen och mot Söderort och Gullmarsplan. Tillgänglighetslandskapet förbättras och ändras när tunnelbanans blå linje byggs ut mot Nacka och Gullmarsplan.

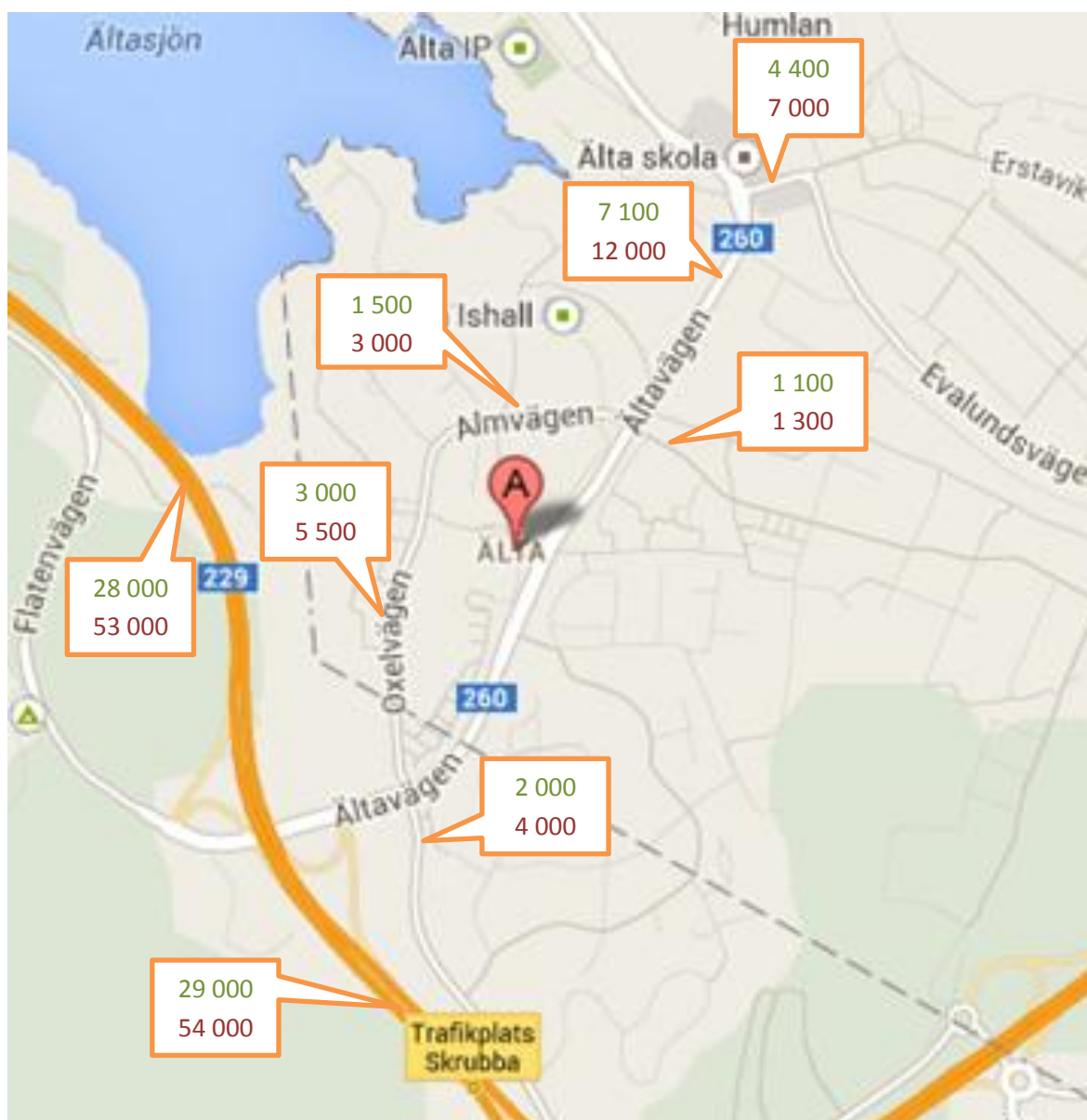


Figur 1 Älta i regionen

## Förtätningspotential och trafikutveckling

2011 bodde ca 10 000 personer i Älta. Enligt trafikutredningen för korsningen Ekstubben<sup>1</sup> beräknas befolkningstillväxten i Älta öka med 40 % mellan 2011 och 2019. Sedan dess har planerna för utbyggnad av centrum ändrats så fler bostäder ska rymmas. Beräknad trafikökning redovisas i figur 2.

<sup>1</sup> Trafikverket och Nacka kommun, 2011



Figur 2 Trafikmängder 2001-06 i grön (källa: Trafikutredning korsningen Ekstubben, 2011) och beräknade trafikmängder 2030 i rött<sup>2</sup>

I Trafikutredning Nacka centrum<sup>3</sup> anges att den nya bebyggelsen i Älta centrum kommer generera 4000 bilresor per dygn. Utöver detta kommer den allmänna trafikökning som sker att bidra med ytterligare 700 resor. Då exploateringen ökat till det dubbla kommer området att generera ca 8 700 resor fler än vad det gör i dagsläget. Även då detta är en betydande ökning väntas trafikmängderna bli normala för lokalgator av Almvägen/Oxelvägens karaktär. Rimligt antagande är att 60 % av resorna går västerut, mot trafikplats Älta, vilket innebär en ökad belastning på främst Ältavägens korsning med Oxelvägen/Ältabergsvägen. Tidigare kapacitetsberäkningar visar att dagens reglering, med stoppliktt för trafik som ska ut på Ältavägen, kommer leda till att korsningen blir överbelastad. I

<sup>2</sup> Trafikmängderna är en grov uppskattning som baseras på Trafikutredning korsningen Ekstubben. Trafikutvecklingen fram till 2020 har bedömts fortsätta för samtliga vägar utom för Ältabergsvägen där ökningen fram till 2020 är mycket hög, där beräknas trafikutvecklingen stabiliseras till den för omkringliggande vägar. Utöver detta tillkommer trafik från planerad bebyggelse i området. Trafikutvecklingen är relativt hög men det bedöms inte som orimligt med tanke på exploateringen.

<sup>3</sup> Wallenstam och WSP 2010

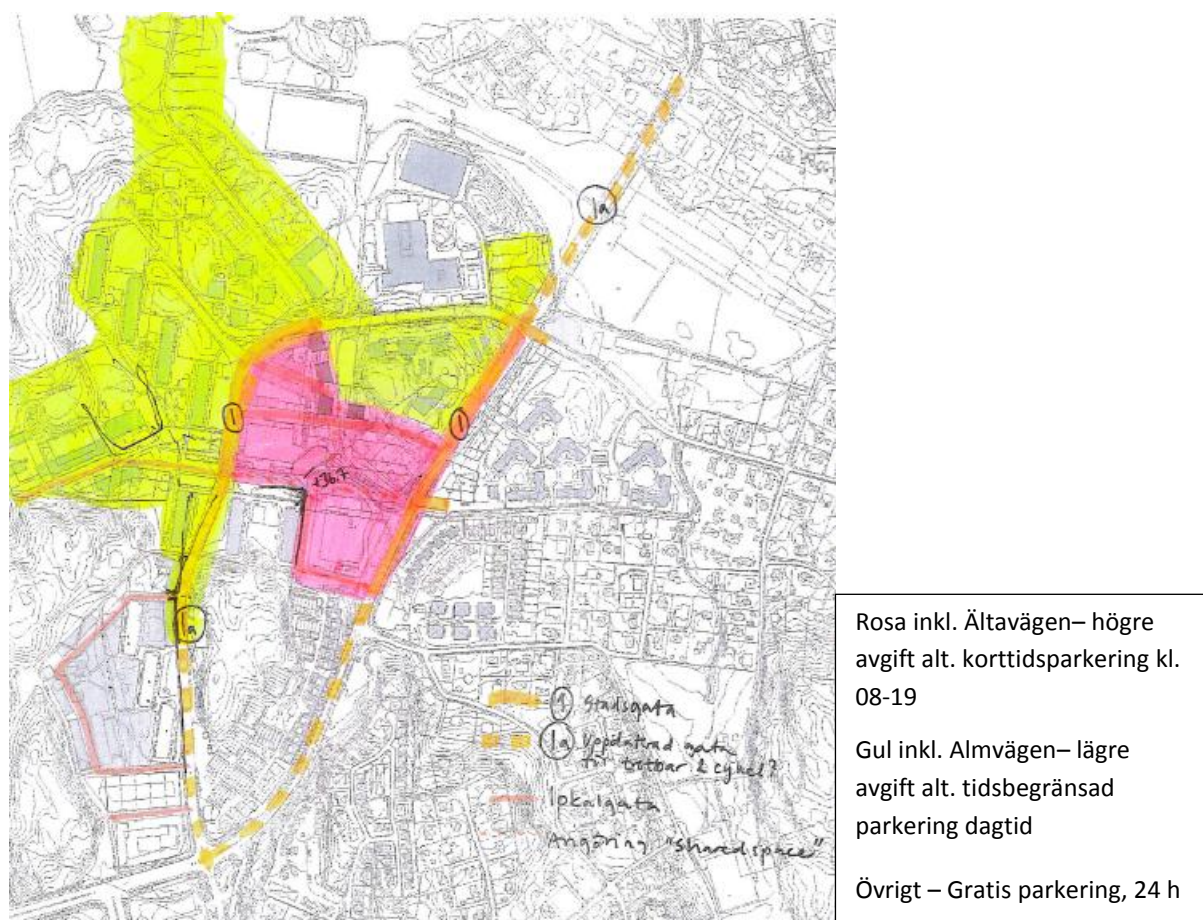
Trafikutredning Ekstubben (2011) har effekten av cirkulationsplats och trafiksignaler undersökts. Utredningen rekommenderar att en tvåfältig cirkulationsplats anläggs för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen.

Om framkomligheten på Ältavägen ska vara fortsatt god bör antalet korsningar minimeras och övergångar för gång- och cykeltrafik samordnas med korsningspunkterna.

## Parkeringsförhållanden

Nacka kommun tillämpar idag avgiftsfri gatuparkering. I princip skall boendes- och verksamheters parkering ordnas på kvartersmark och gatuparkering viks i första hand för besöksbehoven. Konkurrensen om de "fria" parkeringsplatserna kommer att öka när Älta förtätas och för att styra var och hur länge parkering sker är ekonomiska styrmedel det starkaste incitamentet. Avgiftsbelagd gatuparkering har därför diskuterats i Nacka. Nedan följer ett resonemang över hur ett sådant system skulle kunna utformas i Älta.

Avgifter på gatorna bör spegla avgifter i parkeringsanläggningar så att de som behöver stå en längre tid väljer parkeringsanläggningen i första hand. Det skall vara dyrare och kortare tillåten uppställning på gatuparkeringen än i garage. Ett alternativ till parkeringsavgifter är tidsbegränsad parkering, detta bör då åtföljas av regelbunden parkeringsövervakning för att vidhålla efterlevnaden. Figur 3 nedan visar vilka avgifter/tidsbegränsningar som rekommenderas inom respektive del av området.



Figur 3 Indelning av parkeringsreglering för gatumark. Eventuellt kan kostnadslättnader för boende göras i form av boendeparkeringstaxa.

Inom centrala programområdet (markerat med gult och rosa i figur 3) finns idag ett parkeringsdäck med ca 420 platser uthyrda till verksamheter utanför centrumområdet. Dessa platser behöver ersättas någonstans inom programområdet. Utöver parkeringen i det centrala programområdet finns 170 platser vid bensinstationen. Även dessa platser måste omprövas när det blir aktuellt att bebygga hela planområdet. Parkeringsbehovet måste således ses i sin helhet både för nuvarande verksamheter som till en del behöver ersättningsplatser och för tillkommande verksamheter efter principen att behovet löses på kvartersmark bortsett från besöksparkering vilket kan ske på gatumark.

White har tittat på parkeringsfrågan och har visat att boendeparkering för de nya husen samt den centumparkering som inte kan ordnas på gatorna inne i centrum kan rymmas i garage under de nya bostadshusen. Tänkbara lägen för ersättningsplatser på kvarters- och naturmark har också identifierats. Hur många platser det rör sig om beror i första hand på behovet som läggs fast i det fortsatta arbetet men också på diskussioner med bostadsrättsföreningar och boende i området.

Möjligheter att på ett tryggt sätt kunna parkera sin cykel måste också anordnas inom programområdet. Med tryggt avses en belyst plats där människor normalt passerar och cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen. Cykelställ bör om möjligt förses med tak för att ytterligare öka cyklisternas komfort. Utöver behovet av cykelparkering vid bostäder, centrumhandel, skola och kultur behövs upp mot 20 cykelparkeringsplatser anordnas vid varje busshållplats men med handlingsfrihet att öka antalet om behovet skulle visa sig vara större.

### Ältavägens roll i ett gatunät

Ältavägen kan bli en tydligare axel i samhället. Ett integrerat gatunät utvecklas från Tyresövägen till Älta Gård. Bostadskvarter föreslås i direkt anslutning till gatan och på ömse sidor gatan.

Centrumverksamheter flyttas mot Ältavägen och bebyggelsens tyngdpunkt förskjuts i riktning mot Ältavägen. Ältavägens funktion och roll ändras därmed till en centrumgata. Att skapa stadsmässighet och täthet i ett nytt centrum kring Ältavägen är en grundbult i ambitionerna "Ännu mera Älta".

Ältavägen förbi Älta centrum beräknas ha i storleksordningen 12 000 fordon år 2030 varav ca 67 % beräknas vara genomfartstrafik. Över 2 000 personer bedöms ha behov av att korsa vägen vid Ekstubben varje dygn<sup>4</sup>, vid centrum är siffran ännu högre. Det innebär att framkomligheten på vägen, likväl som över den, bör vara god.

Vid ÅDT under 12 000 är tvåfältig sektion normalt tillräcklig. Först vid ÅDT över 18 000 brukar fyrfältig sektion krävas för att ge god standard. I huvudgator med två körfält bör ett separat vänstersvängfält anordnas. En mittrefug av smågatsten, nedsänkt i gatunivå, ger ofta en hastighetsdämpande effekt och kan användas där vänstersvängfältet inte är nödvändigt. Bredden kan vara 0,5 – 2 meter. Avstånd mellan kantsten och refug bör vara 3,5 meter p.g.a. snöröjning.

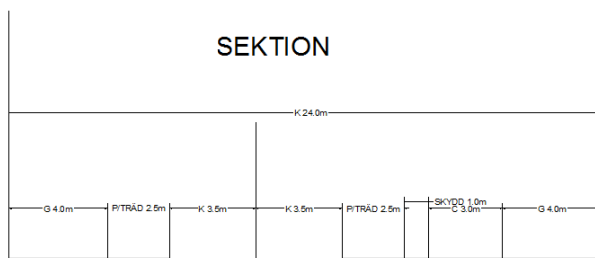
Planprogrammet räknar med en vägbredd på 24 meter med trädplantering och parkerade bilar på båda sidor om vägen. I verkligheten kommer vänstersvängfält behöva ta upp en stor del av gatuutrymmet vid centrum vilket kräver att det görs avkall på parkeringsmöjligheterna och till viss del även planteringszonen.

---

<sup>4</sup> Trafikutredning Ekstubben, Trafikverket och Nacka kommun, 2011

Parkering rekommenderas sällan på huvudgata och om sådan finns bör den vara 2,5 meter för att störa trafiken på huvudgatan så lite som möjligt. Då cykelbanan ska ingå i ett regionalt stråk bör den vara dubbelriktad och minst 3 meter bred med en skyddszon till närmaste fasta objekt på minst 0,5 meter.

Utifrån resonemanget ovan har två alternativa sektioner tagits fram. I de sektioner som redovisas i figur 4 och 5 nedan ges stora utrymmen för fotgängare, cyklister och eventuell uteservering eller annan verksamhet i husens bottenvåningar. Trädlinjen hålls rak medan kantstenen förändras för att tillåta vänstersvängfält respektive kantstensparkering eller busshållplats. Det längre lodräta sträcket visar hur vägens mitt förändras när normalsektionen går över till vänstersvängfält.



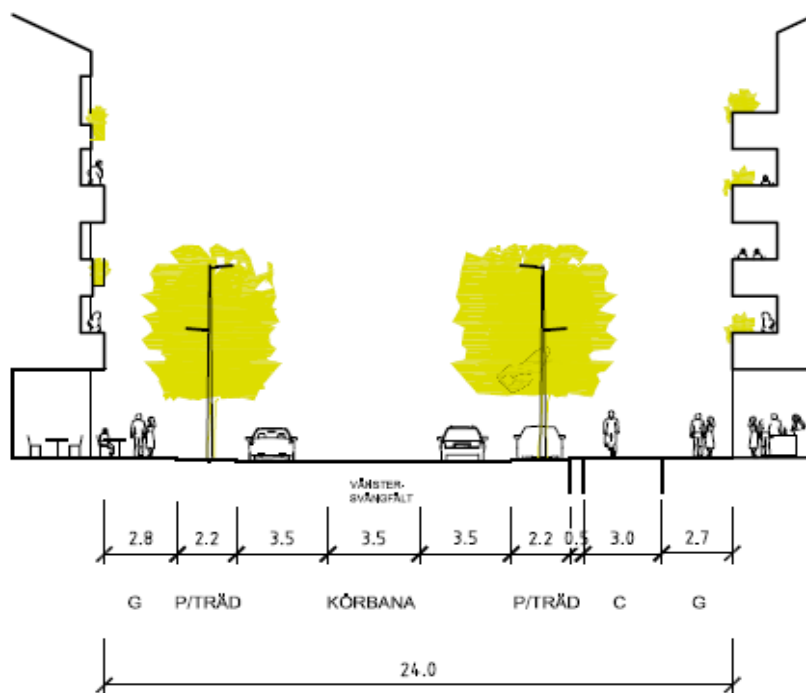
Figur 4 Tänkta sektion för Ältavägen förbi Älta centrum



Figur 5 Tänkta sektion för Ältavägen förbi Älta centrum där behov av vänstersvängfält finns

Ett alternativ till sektionerna ovan är att hålla en helt igenom jämbred vägbana där utrymmet för vänstersvängfält, där sådant inte föreligger, beläggs med exempelvis kullersten som får utgöra en mittremsa mellan de båda körfälten. Det genomgående regionala cykelstråket behåller sin bredd på tre meter medan gångbanorna ges något mindre utrymme.

## ÄLTAVÄGEN 24 M



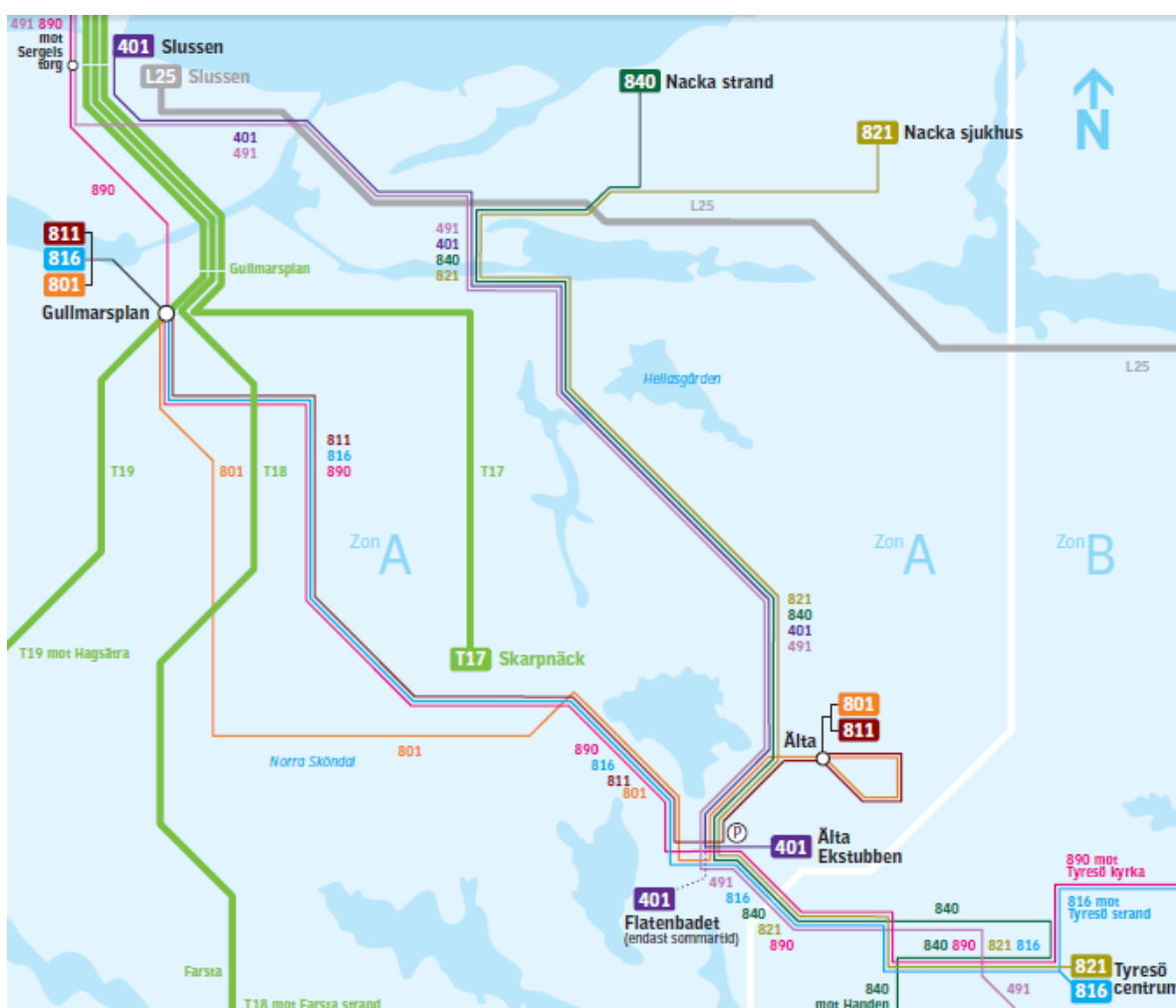
Figur 6 Illustrerad sektion av Ältavägen vid korsning med vänstersvängfält, White

För Ältavägen är parkeringsfrågan inte enbart en fråga om tillgänglighet och framkomlighet. Kommunen är inte markägare för hela vägen vilket gör att parkeringsövervakningen riskerar att bli en juridiskt komplicerad fråga. Detta bör tas i beaktande innan beslut om gatuparkering på Ältavägen tas. Lastzoner på huvudled bör undvikas då det leder till risker för de som jobbar med att lassa och lossa gods, finns möjlighet bör detta därför lösas på exempelvis kvartersmark.

I dagsläget är Ältavägen reglerad till 50 km/h. I framtiden bör hastigheten justeras till den nationella standarden med 40 eller 60 km/h. För vägens tänkta utformning med två körfält och parkerade bilar passar en hastighetsbegränsning på 40 km/h bäst. Även anspråken från fotgängare och cyklister att korsa vägen talar för att reglera den till 40 km/h förbi centrum. För att korsningspunkter som används av barn ska räknas som trafiksäkra gäller dock att 75 % -percentilen ligger under 30 km/h, därför kan extra hastighetsdämpande insatser behövas vid övergångsställen som inte regleras med trafiksinal.

### Utveckling av kollektivtrafiken

Dagens 6 busslinjer genom Älta knyter området mot regioncentrum vid Gullmarsplan och Slussen, centrala Nacka samt till Tyresö och Haninge i sydost. Ekstubben är en knutpunkt i systemet med ytterligare 2 linjer som passerar i kanten på stadsdelen.





## PM Trafikutredning för planprogram Ännu mera Älta 2025

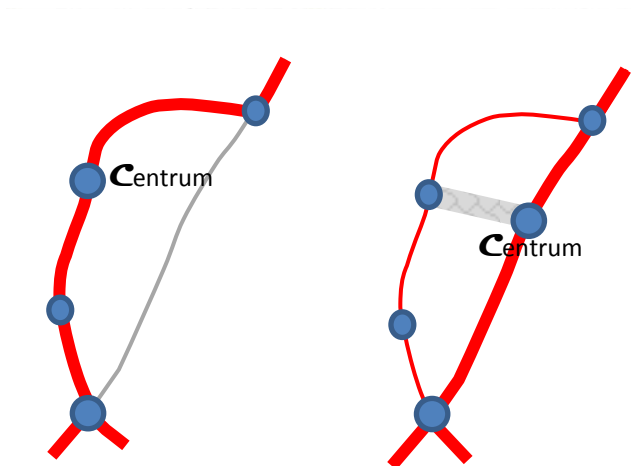
- 401 Älta – Slussen
- 491 Tyresö – Älta – Slussen
- 801 Älta - Gullmarsplan
- 811 Älta – Gullmarsplan
- 814 Tyresö – Ekstubben – Gullmarsplan
- 821 Tyresö – Älta – Nacka Forum
- 840 Haninge – Älta – Nacka Strand
- 816 Tyresö – Ekstubben - Gullmarsplan
- 890 Tyresö – Ekstubben – Gullmarsplan

Föreslagen utbyggnad och förtätning innebär en tyngdpunktsförskjutning från Oxelvägen mot Ältavägen inte minst genom att de kommersiella verksamheterna lokaliseras mot torget och Ältavägen. Med hänsyn till den förändrade stadsstrukturen och ökat underlag kan såväl linjenät som hållplatslägen diskuteras och det är motiverat att utrymme skapas för hållplatser på Ältavägen vid torget. Ett exempel på förhöjt "busstorg" är Kvarnbergsplan i Huddinge. Tre busslinjer trafikerar torget och i dagsläget passerar 18 000 fordon per vardagsmedeldygn varav ca 1% är tung trafik.



Figur 7 Kvarnbergsplan i Huddinge

Att förlägga merparten av trafikutbudet på Ältavägen skulle ligga i linje med att stärka Ältas identitet med ett nytt centrum för ett större gemensamt omland. Samtidigt måste behovet av en god kollektivtrafik för de boende i de befintliga bostadshusen längs Oxelvägen beaktas så att gångavståndet inte blir för långt.



Figur 8 Hållplatslägen idag och i framtiden

All busstrafik passerar idag Ekstubben. Planprogrammet föreslår nya byggnadskvarter kring korsningen. Korsningen avses byggas om till cirkulationsplats. Vändplatsen för linje 401 tas i anspråk och funktionen behöver då flyttas eller lösas på annat sätt. Det finns skäl att samordna gatornas utformning med busshållplatsers lägen med beaktande av Ekstubben som bytespunkt. I det sammanhanget bör anspråk på infartsparkering för cyklar och bilar formuleras.

## GC-nät mot Centrum med nytt innehåll

I Nacka kommuns översiktsplan<sup>5</sup> från 2012 är det övergripande målet Ett hållbart Nacka. En av utmaningarna och målområdena som pekas ut i översiktsplanen är att skapa ett komplett och klimatanpassat transportsystem. Målet är att trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar. För att nå detta mål har Nacka kommun tagit fram en cykelplan som nu är ute på remiss<sup>6</sup>.

I Cykelplan 2014 lyfts vikten av ett väl utbyggt och sammanhängande cykelvägnät fram men även drift och underhåll och insatser som underlättar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik anges som viktiga faktorer för ökad cyklism. I den regionala cykelplanen<sup>7</sup> nämns Ältastråket som ett av de utpekade stråken för arbetspendling. Ältastråket sträcker sig från Älta till Hammarby Sjöstad genom Nackareservatet. I den regionala cykelplanen finns stråkets framkomlighet och säkerhet beskrivet likväl som tänkta åtgärder och kostnader. Vid ombyggnation av Ältavägen förbi Ältas centrum ska de krav och riktlinjer som nämns i den regionala cykelplanen likväl som de som finns beskrivna i Nackas cykelplan tillgodoses.

Ett tema i förtätning och nytt centrum är att skapa underlag för ett mer stadsmässigt samhälle med ökad köptrohet och mer av lokala verksamheter. En del av detta är att stärka stråken mot centrum. Det handlar om att från Älta som helhet på olika sätt tydliggöra riktningen mot Älta Långa Torg på separata GC-vägar och längs gator. Detta kan motivera en särskild åtgärdsplan. Fler skall uppfatta det som naturligt att gå och cykla till sitt centrum och att också ta bussen där.

<sup>5</sup> Översiktsplan för Nacka kommun. Hållbar framtid i Nacka (2012)

<sup>6</sup> Cykelplan 2014, remissversion. Nacka kommun (2014)

<sup>7</sup> Regional cykelplan för Stockholms län. Trafikverket Region Stockholm, TMR, SLL och Länsstyrelsen i Stockholms län 2014-2030 (2014)



Figur 9 Huvudstråken ska gå mot centrum och de mötesplatser som skapas där

Cykelvägar för pendling längs Ältavägen är ett regionalt anspråk liksom kontakterna mot naturmiljöer kring Flaten och Nackareservatet. Detta stråk sammanfaller med den nordsydliga axeln för GC-trafik mot centrum. Dagens friliggande GC-bana på Ältavägens östra sida bibehålles i Ältavägens nya sektion.

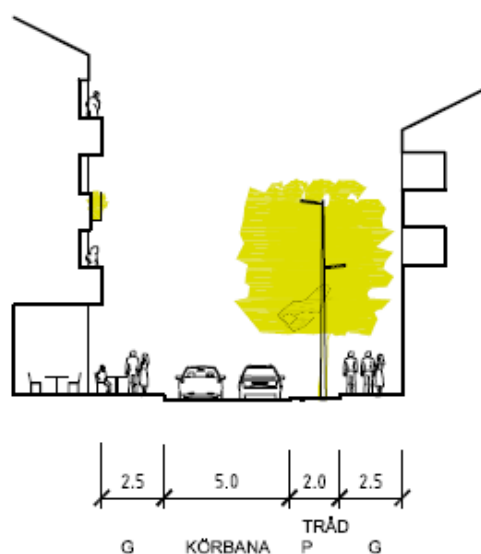
Högstadieskolans flytt till centrum och utökade verksamheter vid Stavsborgsskolan samt avvecklingen av Strandparksskolan förändrar skolvägar och passager av gator. Maskvidden i gatunätet inbjuder till att gå och cykla. En konsekvens av prioritering av cykeltrafik är givetvis att utrymme för cykeluppställning måste beaktas vid alla målpunkter, se avsnittet om parkering ovan.

## Dimensionerings- och utformningsfrågor

Till alla fastigheter ska det gå att komma med större fordon såsom brandbil och ambulans. Vid samtliga fastigheter som har behov av sophämtning ska det gå att köra runt eller vända, vändytan bör ha en radie på minst 16 meter.

Inne i centrum är gatorna endast avsedda för transport för boende och deras besökare, centrumhandels besökare hänvisas till parkeringsgarage eller omkringliggande gator med gatuparkering. Lokalgatorna kantas av breda gångbanor och ensidig trädplanering.

## LOKALGATA 12 M



Figur 10 Illustrerad sektion av lokalgata i centrum, White

På lokalgator och längs kantsten på gator i centrum kan enstaka tillfällen med lassning och lossning av varor tillåtas. Verksamheter som har täta leveranser, exempelvis livsmedelsbutiker, ska ha en egen lastyta i nära anslutning till sitt lager. Lastytan ska ligga på kvartersmark, viktigt är att ingen backning sker mot eller på allmän gata.

I centrumkvarteret, där det planeras för en matvarubutik, sker lassning och lossning inne i huset. Det finns givetvis flera sätt att lösa detta inte minst i samband med parkeringstillfarer. Körspåren nedan illustrerar vilket utrymme som krävs för att 12 m varudistributionsbilar ska klara att köra runt inne i huset.

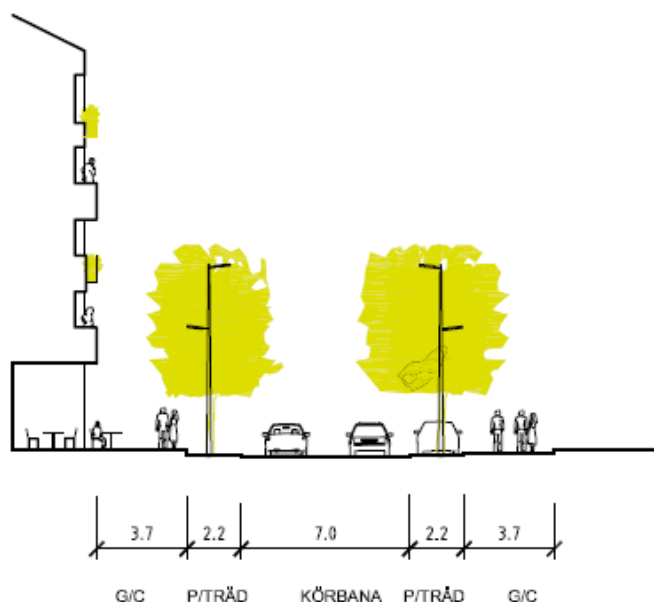


Figur 11 Körspår för varuleveranser till centrumkvarteret, högersväng resp. vänstersväng från Ältavägen där vänstersväng bedöms vara det vanligast förekommande

Besöksparkering kan ske på gata, speciellt markerade platser för rörelsehindrade bör finnas vid större målpunkter. Även platser avsedda för taxi bör reserveras centralt i området.

Oxelvägen, sträckan närmast centrum, utformas med kantstensparkering samt bred gångbana möjlig för enkelriktad cykeltrafik på ömse sidor, se sektion nedan.

## OXELVÄGEN 19 M



Figur 12 Illustrerad sektion av Oxelvägen, White

## Torggata och gångfartsområden

På centrumtorget planeras för ett gångfartsområde. Gångfartsområden måste vara utformade så att det tydligt framgår att gående nyttjar hela ytan och så att det inte inbjuder fordonsförare att köra fortare än gångfart. Fordonsförare har väjningsplikt gentemot gående. Inom ett gångfartsområde är parkering förbjuden annat än på särskilt anordnade parkeringsplatser, det är därför viktigt att ytan inte inbjuder till parkering.