



Trivector.se

Trivector Rapport 2023:130 / Version 1.1

Trafikutredning Parkkvarter 2



Trafikutredning

Parkkvarter 2, Centrala Nacka

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå



Dokumentinformation

Titel: Trafikutredning Parkkvarter 2, centrala Nacka

Projektnummer: 23207

Rapportnummer: 2023:130

Författare: Felix Sjölin
Michael De Lange

Medverkande: Francisco Malucelli

Kvalitetsgranskning: Joakim Slotte

Beställare: Selvaag Bolig

Kontaktperson: Patrik Eriksson

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.1	2023-11-01	Revidering enligt synpunkter från Nacka kommun	Beställare + Nacka kommun
1.0	2023-10-13	Revidering enligt synpunkter	Beställare + Nacka kommun
0.5	2023-10-19	Utkast	Beställare + Nacka kommun

Sammanfattning

Selvaag Bolig planerar att bygga ett nio våningar högt flerbostadshus med verksamheter på bottenplan i Nacka kommun. Syftet med denna trafikutredning är att bedöma projektets trafikallstring, trafiksäkerhetsrisker och angöringsmöjligheter. En parallell mobilitetsutredning fokuserar på hållbara transportsätt, parkering och mobilitet.

Kvarteret består av ett flerbostadshus med 145 lägenheter och 515 kvm verksamheter. Parkeringsgaraget förväntas rymma 60 bilar. Området har god tillgång till kollektivtrafik med buss och planerade tunnelbaneförbindelser, samt bra infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Huvudvägnätet i närområdet genomgår för närvarande en större omvandling.

Trafikalstringsberäkningar indikerar att byggnaden genererar ca 1 100 resor per dygn varav lite mer än 10 % sker med bil som färdmedel. Detta motsvarar en ÅDT på färre än 100 fordon/dygn och ca 10 fordon per maxtimme under vardagar. Den framtida trafiksituationen i området förväntas inte påverkas signifikant av biltrafik som kvarteret alstrar. Å andra sidan förväntas en påtaglig ökning av gång- och cykeltrafiken i området, inklusive gångresor till närliggande aktiviteter och gångresor till kollektivtrafik (initialt busshållplatser och på längre sikt även tunnelbana). Behovet av att förbättra kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i det närliggande gång- och cykelvägnätet kommer sannolikt att öka.

Kvarteret byggs i en miljö med goda förutsättningar för hållbara resor. Det finns dock utmaningar kopplat till biltrafik vid kvarteret. Angöring till fastigheten kan vara utmanande längs Vikdalsvägen, och en potentiell konflikt mellan garageutfart och sopbilsangöring har identifierats.

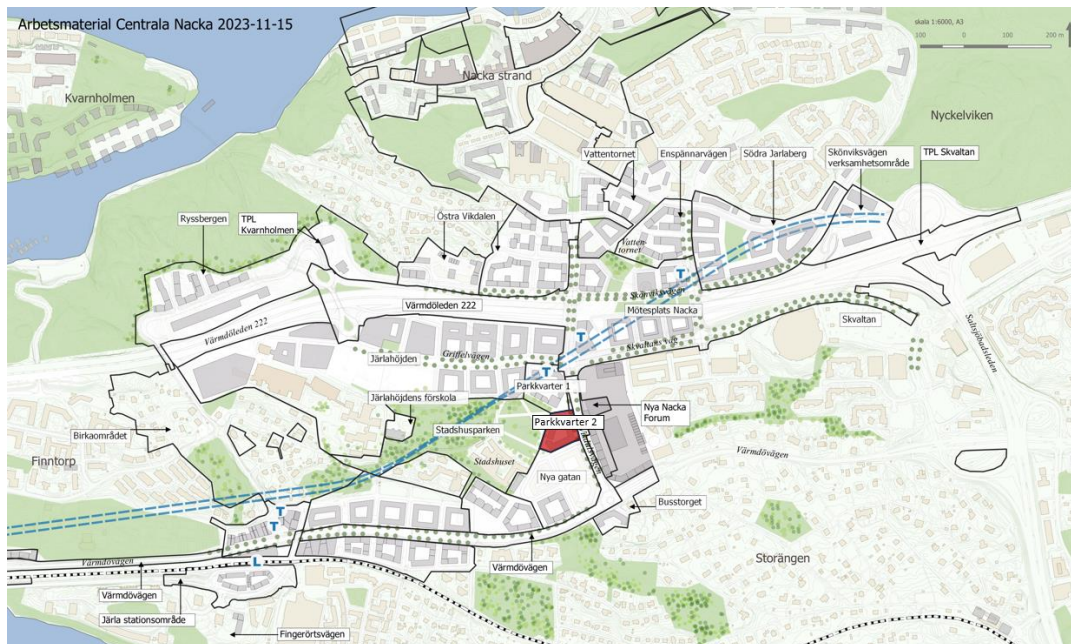
Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1. Bakgrund och syfte.....	4
2. Planerad bebyggelse	5
2.1. Trafiksituationen i närområdet	5
3. Konsekvenser	9
3.1. Trafikalstring	9
3.2. Trafiksituationen närområdet	10
4. Angöring	14
4.1. Granskning kvartersmark	14
5. Slutsatser	18

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Selvaag Bolig planerar att bygga ett flerbostadshus i Parkkvarter 2 centralt i Nacka kommun. Huset kommer ha verksamheter i bottenplan. Huset kommer bli 9 våningar högt vid dess högsta del och inrymma 8 935 m² BOA fördelat på 145 lägenheter. Huset kommer uppföras som bostadsrätter.



Figur 1-1 Lokalisering av Parkkvarter inom Centrala Nacka området. Källa: Nacka kommun, 2023.

Inom fastighetsgränsen planeras ett parkeringsgarage samt cykelrum. Trivector har anlitas av Selvaag Bolig för att ta fram en trafikutredning vars syfte är att:

- ▷ bedöma hur mycket trafik planerad bebyggelse alstrar och vad detta innebär för trafiksituationen i närområdet,
- ▷ undersöka om några trafikrelaterade risker finns i förslaget, främst utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv
- ▷ klargöra hur angöring till fastigheten kan ske

Parallellt med trafikutredningen genomförs en mobilitetsutredning där frågor som rör förutsättningar för att resa hållbart till den nya bebyggelsen klargörs och där frågor som rör parkering och mobilitet utreds mer i detalj.

2. Planerad bebyggelse

Det planerade kvarteret kommer att innehålla ett flerbostadshus med verksamheter i bottenplan. Totalt planeras för 11 830 kvm BTA bostäder som ska rymma totalt 145 lägenheter i storlekar mellan ett och sju rum och kök. I kvarteret planeras det även för 515 kvm LOA verksamheter i form av dels en restaurang, dels några mindre verksamheter vars funktion ännu inte har preciserats. Parkering kommer att lösas i ett garage på plan 10 och i skrivande stund bedöms 60 bilplatser rymmas.

Tabell 2-1 Planerade ytor för bostäder och verksamheter för Kvarter Grønn.

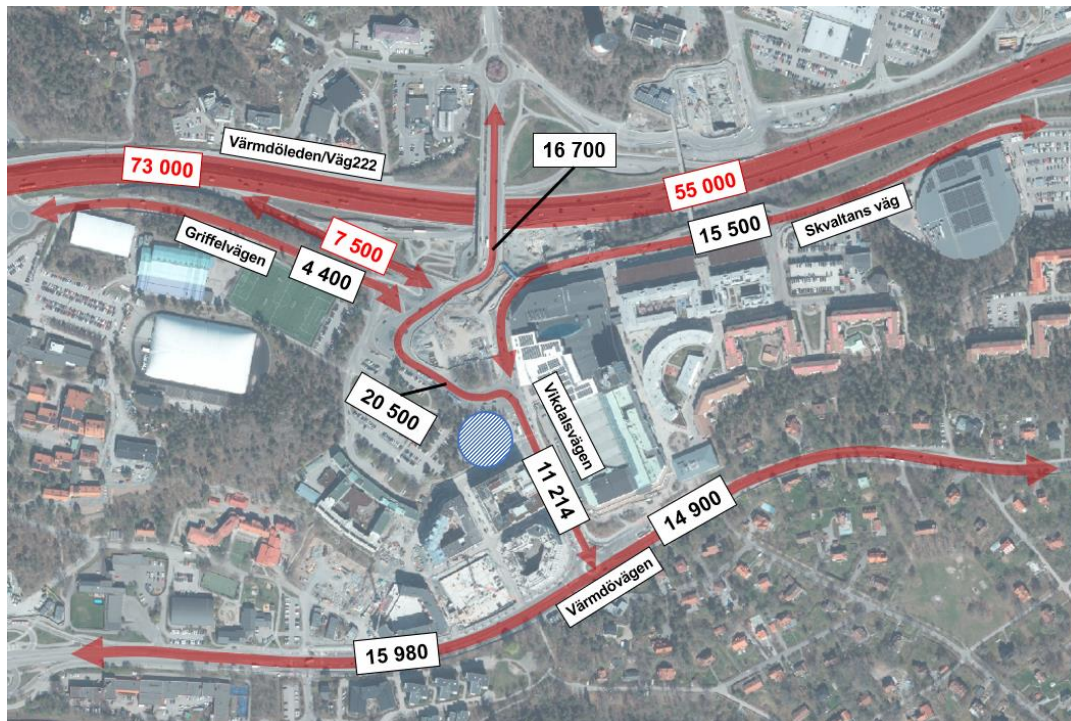
Markanvändning	LOA (kvm)	BOA (kvm)	Total BTA (kvm)
Bostäder	-	8 935	11 830
Lokal handel/service	248	-	295
Restaurang	267	-	318
Totalt	515	8 946	12 443

2.1. Trafiksituationen i närområdet

I Centrala Nacka sker stora förändringar av transportinfrastrukturen där de största förändringar är förlängningen av tunnelbanesystemet till Nacka med byggandet av en station i närheten av där Parkkvarter 2 samt en ny bussterminal som ska byggas norr om Nacka Forum i anslutning till överdäckning av väg 222. Den trafiksituation som presenteras i detta kapitel kan betraktas som ett "tillfälligt nuläge" och motsvarar perioden under områdets utveckling.

Biltrafik

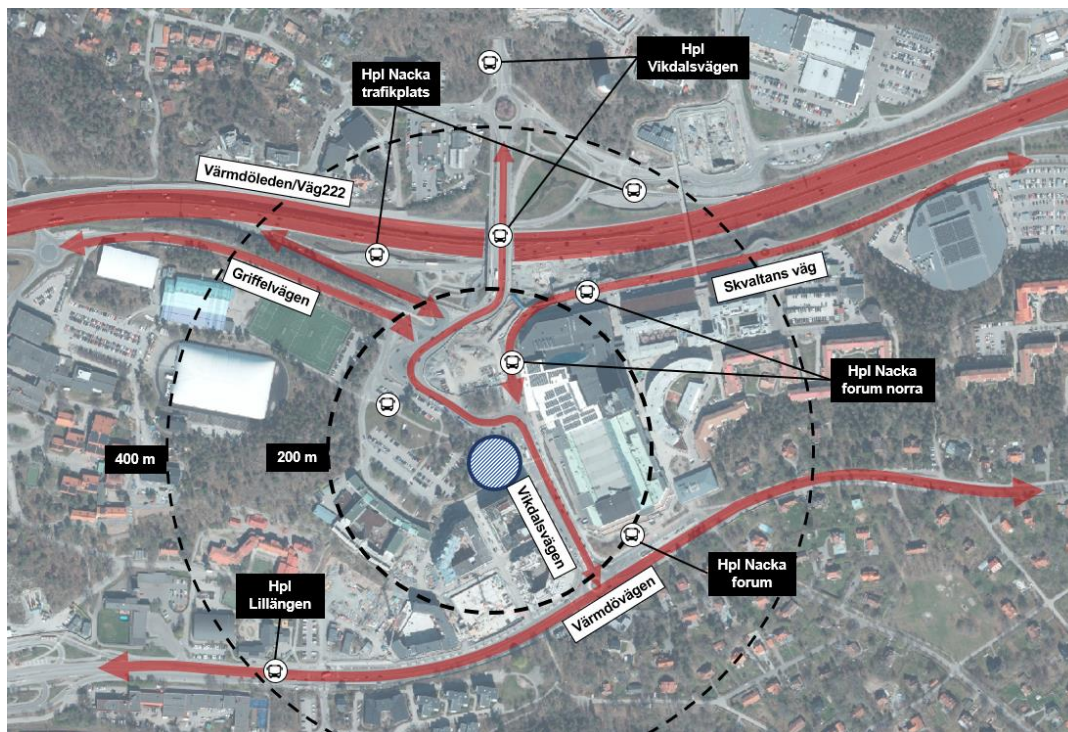
Parkkvarter 2 är belägen längs med huvudvägen Vikdalsvägen och omsluts av Griffelvägen i norr och Tor Boijes väg i söder. Strax norr om kvarteret finns anslutningar till och från trafikplats Nacka och söder om kvarteret finns anslutningar mot Värmdövägen. Trafikflödena på huvudvägnätet i närheten av Parkkvarter 2 visas i Figur 2-1 som ÅDT-siffror.



Figur 2-1 ÅDT på huvudvägar inom utredningsområdet. De svarta siffrorna är från de senaste trafikräkningarna utfördes av Nacka kommun och de röda siffrorna från NVDB, 2023.

Kollektivtrafik

I närheten finns busshållplatser som trafikeras av linjer som kopplar samman Nacka forum med bland annat Slussen, Nacka strand, Orminge, Tyresö och Haninge. Busshållplatser med täta avgångar mot både Slussen och Orminge finns inom kort gångavstånd från Parkkvarter 2, exempelvis hållplatsen Nacka forum (gångavstånd ca 220 m). I rusningstid är turtätheten mot Slussen ungefär en buss var 3:e minut och restiden varierar mellan 18 – 23 minuter. På något längre gångavstånd (ca 220 – 500 meter) finns hållplatsen Nacka trafikplats med motorvägsbussar mot bland annat Slussen. Motorvägsbussarna avgår var 10:e minut i rusningstid och har en restid på ca 10 minuter in till Slussen.



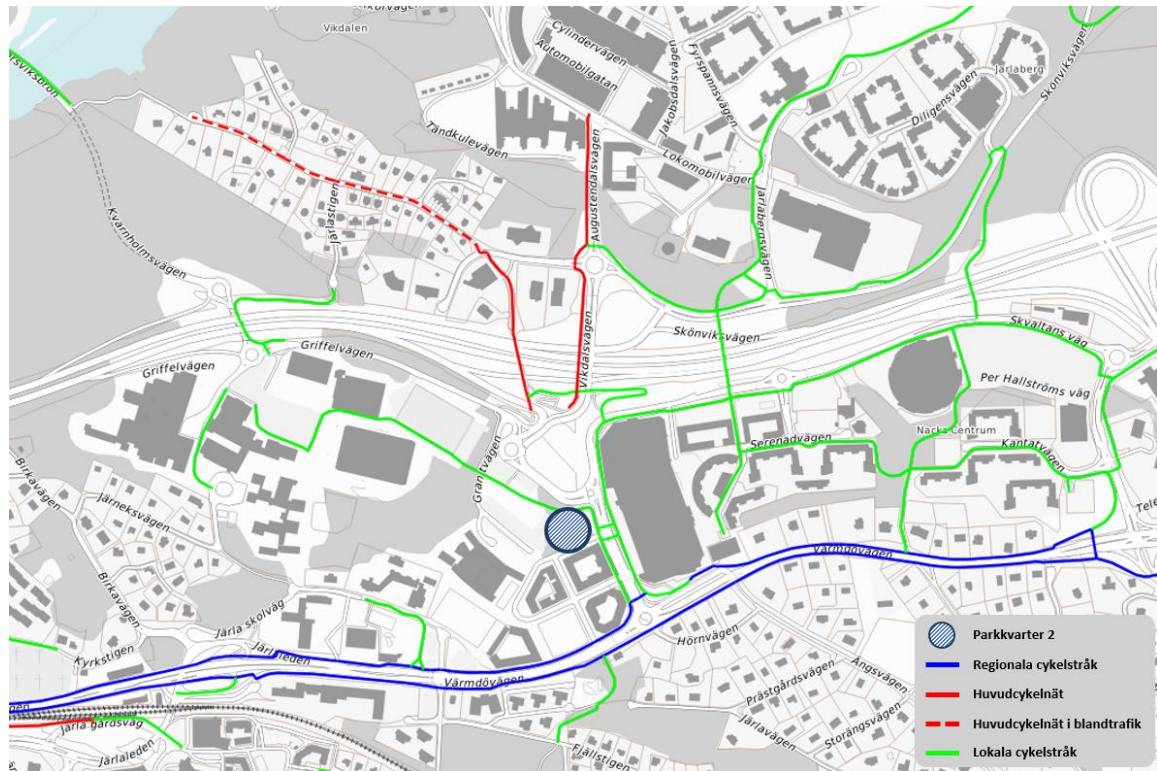
Figur 2-2 Hållplatser i närheten av Parkkvarter 2.

Tunnelbanan till Nacka är under byggnation och en station planeras vid Nacka forum. Trafikstart väntas ske år 2030. Gångavståndet mellan Parkkvarter 2 och närmaste tunnelbaneentré kommer att bli mindre än 200 meter. Restiden mellan station Nacka och T-centralen väntas bli 12 minuter, och tunnelbanan kommer att köras med hög turtäthet.

På längre gångavstånd (ca 600 meter) finns Lillängen station som via Saltsjöbanan kopplar samman centrala Nacka med bland annat Slussen, Sickla, Saltsjöbaden och Solsidan. För närvarande pågår upprustning av Saltsjöbanan, vid färdigställande år 2027 kommer banans kapacitet och turtäthet att öka.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet kring centrala Nacka är väl utbyggt (se Figur 2-3). I direkt anslutning till Parkkvarter 2 finns cykelbanor längs med Vikdalsvägen. Dessa leder till målpunkter i närområdet och vidare mot viktiga lokala och regionala cykelstråk, bland annat längs med Värmdövägen. För cykeltrafiken finns samtidigt betydande barriärer, exempelvis Värmdöleden och flera andra högt trafikerade gator. Nackas bitvis kuperade terräng försvårar även för cykeltrafiken.



Figur 2-3 Befintlig gång- och cykelnät. Källa: Nacka kommun, 2023 (<https://webbkarta.nacka.se/>).

Precis som väg- och kollektivtrafiknätet i området genomgår gång- och cykelnätet förändringar i takt med tunnelbanans byggnation och fortsatt exploatering i Centrala Nacka. Det framtida cykelnätet som enligt Nacka kommuns vision kommer att presenteras i nästa kapitel.

3. Konsekvenser

I detta kapitel kommer konsekvenserna på det omgivande trafiksystemet till följd av resor som genereras av Parkkvarter 2 att bedömas. Syftet är att analysera hur den alstrade trafiken kan påverka trafikflöden, kapacitet, och övriga relaterade aspekter.

3.1. Trafikalstring

Utifrån exploateringsens uppskattade BTA har en trafikalstringsberäkning gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Resultatet redovisas i Tabell 3-1 och Tabell 3-2 nedan.

Tabell 3-1 Resultat trafikalstringsberäkning, antal resor per dag

Markanvändning	Bil	Kol	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Bostäder	100	200	40	466	16	823
Lokal handel/service	5	0	4	94	0	103
Restaurang	23	32	6	151	4	216
Totalt	128	232	50	711	20	1142

Tabell 3-2 färdmedelsfördelningar enligt trafikalstringsberäkningar uppdelad per markanvändning.

Markanvändning	Bil	Kol	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Bostäder	13%	23%	5%	57%	2%	100%
Lokal handel/service	5%	0%	4%	91%	0%	100%
Restaurang	12%	20%	4%	62%	2%	100%

Trafikalstringen uppskattar att boende kommer att alstra drygt 820 resor per dygn varav cirka 100 resor (13 %) med bil, 200 resor (23%) med kollektivtrafik, 40 resor med cykel (5%) och drygt 470 resor till fots (57%). Jämfört med färdmedelsfördelningarna som återfinns i RVU

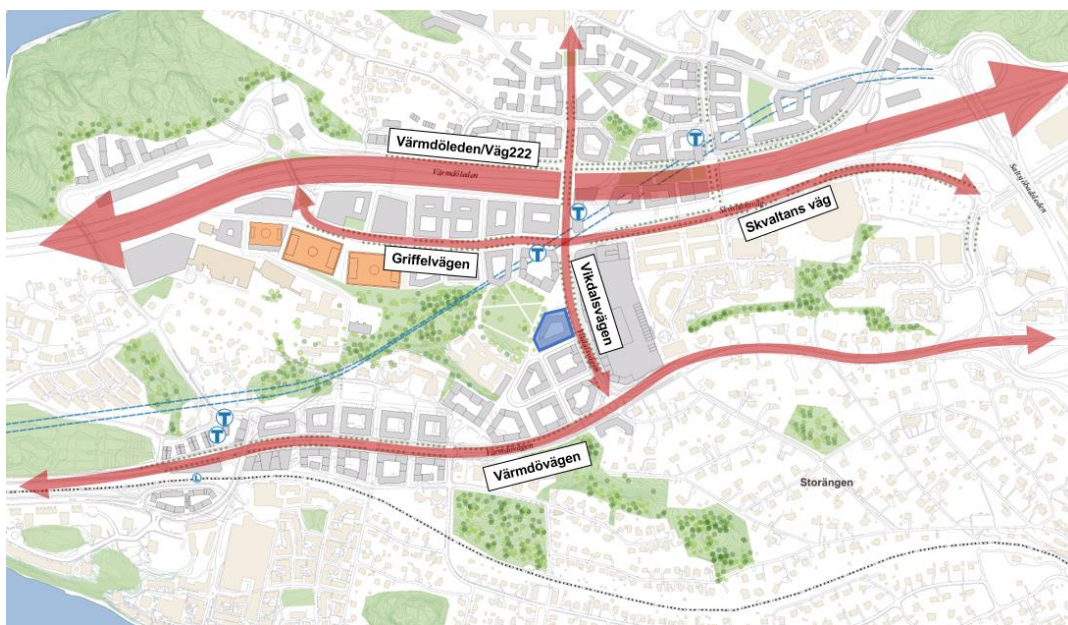
för Nacka¹ finns en risk att andel bilresor underskattas (jämfört med 51 % i RVU 2019²) och andel resor till fots överskattas (jämfört med 17 % i RVU 2019) i trafikstringsverktyget.

Lokal handel/service samt restaurang beräknas alstra cirka 320 resor varav cirka 30 resor (9 %) med bil, 32 resor (10 %) med kollektivtrafik, 10 resor med cykel (3 %) och 245 resor till fots (77 %).

Enligt trafikstringen kommer kvarteret alstra cirka **130 bilresor** vilken med hänsyn till viss samåkning innebär en **ÅDT på ca 90 fordon** och en **ÅVDT på ca 105 fordon**. Med antaganden att maxtimme utgör 10 % av total ÅVDT innebär detta att cirka 10 fordon förväntas tillkomma under den timme då trafiken är som mest intensiv i närområdet.

3.2. Trafiksituationen närområdet

Vägnätet i Centrala Nacka kommer att förändras i takt med att nya exploateringar byggs. I samband med centrumutvecklingen kommer Griffelvägen få en ny dragning längre norrut och anslutas till Vikdalsvägen vid Skvaltans väg. Det planerade huvudvägnätet för Centrala Nacka enligt kommunens Strukturplan illustreras i Figur 3-1.

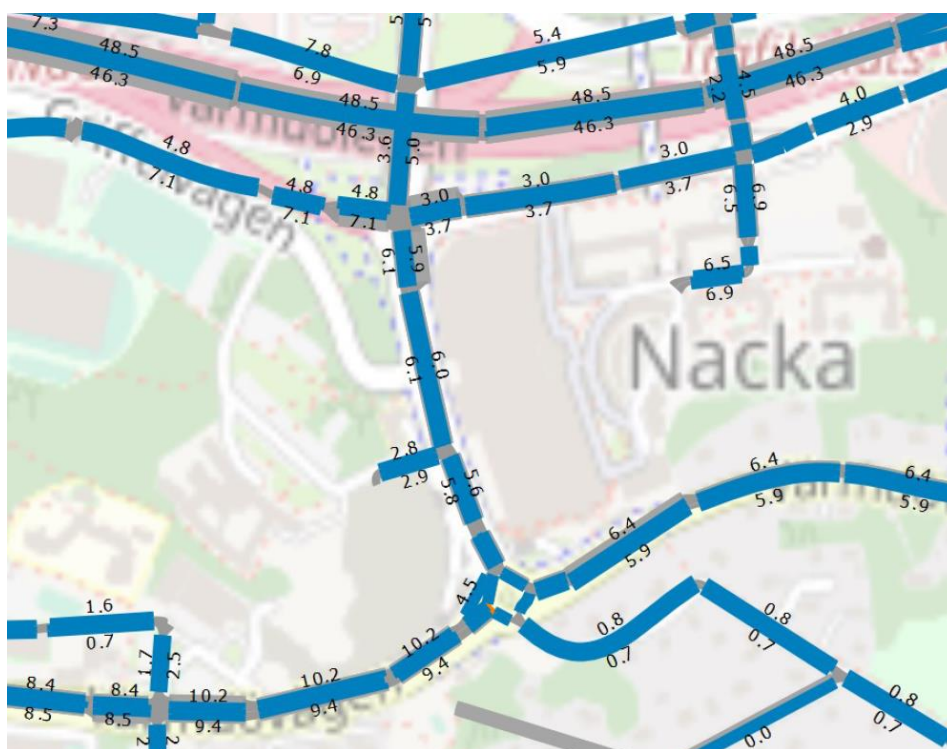


Figur 3-1 Planerade huvudvägnätet för Centrala Nacka. Källa: Strukturkarta över Centrala Nacka, Nacka kommun, 2022.

¹ Resvaneundersökning 2019, region Stockholm, SL 2018-0116

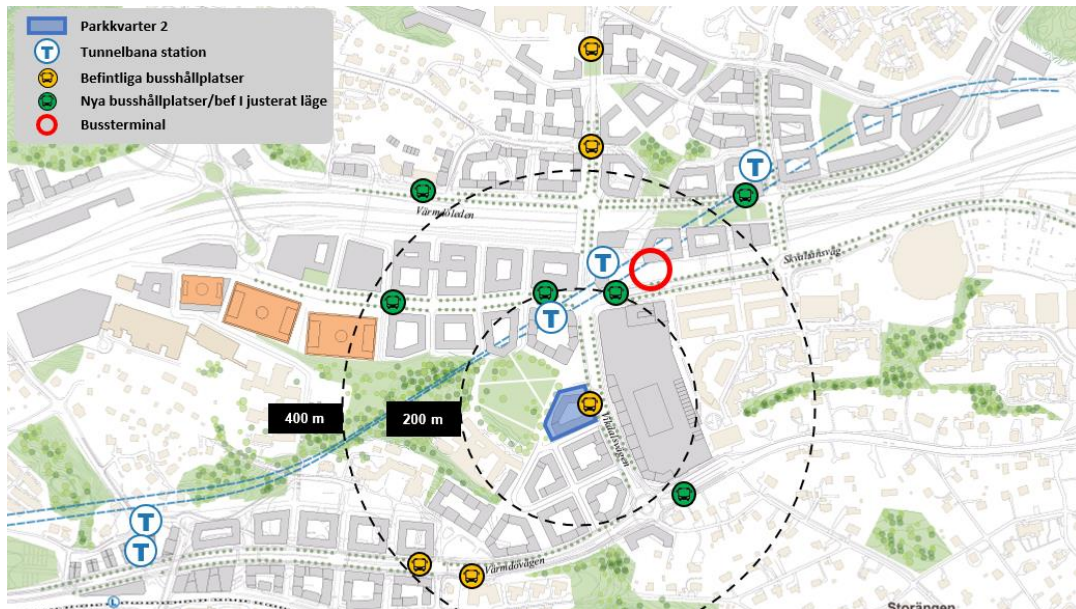
² Det ska dock poängteras att centrala Nacka har ett mycket bra kollektivtrafikläge och ligger inom cykelavstånd från centrala Stockholm, varför andelen resor som sker med bil borde vara betydligt mindre än i kommunen som helhet

Enligt kommunens egna uppskattningar kommer motorfordonstrafiken inom planområdet år 2040 se ut som följande, se Figur 3-2. Trafiken längs med Vikdalsvägen år 2040 uppskattas uppgå till drygt 6 000 fordon per riktning vilken innebär ungefär samma flöden som idag. Tillkommande trafiken som förväntas alstras av exploateringen (drygt 100 tillkommande fordon) kommer att utgöra mindre än 1 % av totaltrafiken på Vikdalsvägen. Alstringen från Parkkvarter 2 kommer alltså att ha försumbar påverkan på trafiksituationen i närområdet.



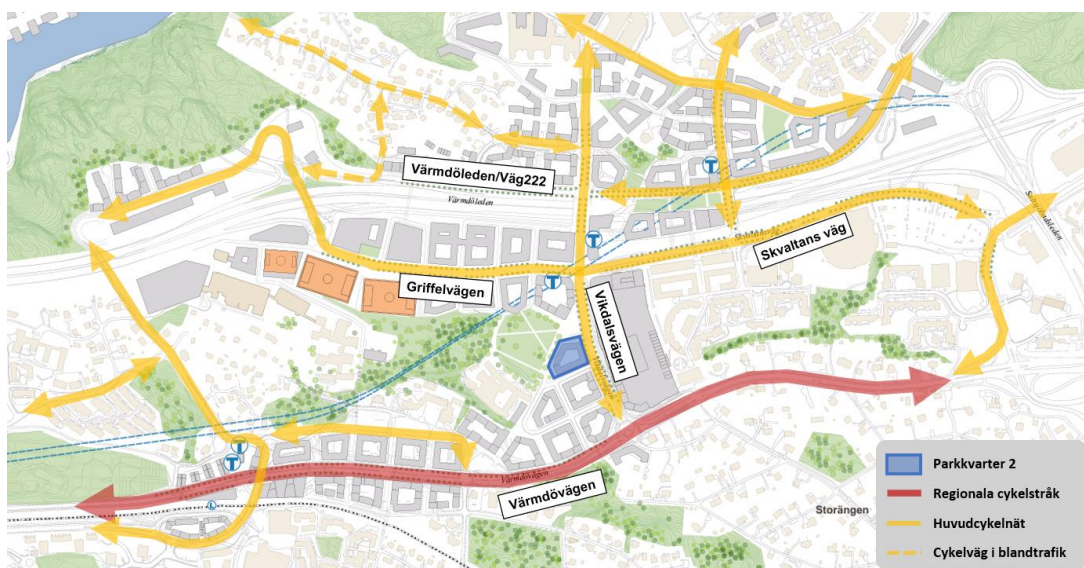
Figur 3-2 vardagsdygn ÅVDT 2040 i 1000-tal fordon per dygn (källa: Nacka kommun)

Kollektivtrafiknätet kommer att förbättras avsevärt i området genom förlängningen av tunnelbanan till Nacka. Det framtida bussnätet som kommer att komplettera tunnelbanesystemet är fortfarande under utredning. Figur 3-3 visar placeringen av tunnelbanestationerna samt den planerade placeringen av busshållplatserna i området runt Parkkvarter 2. Den minibusterterminal som i dagsläget finns på Värmdövägen söder om Nacka Forum kommer att avvecklas. En ny bussterminal som planeras norr om Nacka Forum kommer att främja full integration med tunnelbanesystemet.



Figur 3-3 Kollektivtrafikens framtid i Centrala Nacka: planerade tunnelbanestationer, busshållplatser och bussterminal. Källa: Nacka kommun, 2023.

Vad gäller resor till fots och med cykel och kombinationsresor där även kollektivtrafik ingår kommer gångflödet som alstras av kvarteret medföra en markant ökning av flödet längs med framförallt Vikdalsvägen. Drygt 1000 gång- och cykelresor (kombinationsresor med kollektivtrafik medräknad) beräknas tillkomma efter exploateringen är färdigbyggd. Dessa gång- och cykelresor kommer att belasta närliggande passager och korsningspunkter längs med Vikdalsvägen. Hur dessa flöden kommer att påverka vägtrafikens kapacitet och framkomlighet bör undersökas vidare i detalj.



Figur 3-4 Regional- och huvudcykelnätet i Centrala Nacka enligt visionen från Nacka kommun (under utredning).

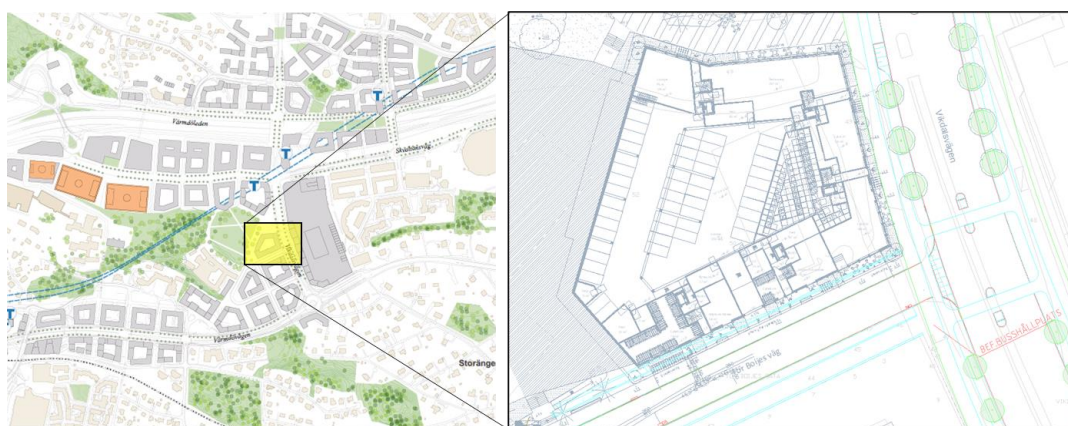
I Figur 3-4 illustreras Nacka kommuns vision för framtidens regionala och huvudcykelnät. Det är ett pågående arbete och den detaljerade placeringen av cykelinfrastrukturen har ännu inte tagits fram. Bilden ger en uppfattning om hur bra tillgänglighet med cykel kommer att finnas i Centrala Nacka.

Då gång- och cykeltrafikflödet längs med och över Vikdalsvägen kommer att öka väsentligt bör förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i anslutning till gatan utredas vidare. Det hade exempelvis varit önskvärt att:

- ▷ antalet korsningspunkter över närliggande högtrafikerade gator ökar,
- ▷ att nya och befintliga korsningspunkter hastighetssäkras till max 30 km/h
- ▷ att gång- och cykelbanor längs med huvudstråken görs genomgående där lokalgator korsas
- ▷ skyltad hastighet är max 30 km/h där cykling sker i blandtrafik

4. Angöring

Detta kapitel innefattar en granskning av parkerings- och angöringsytor, in- och utfarter samt eventuella hinder och trafiksäkerhetsbrister med framför allt fokus på oskyddade trafikanter. För att endast lyfta hinder och brister som kommer att påverka kvarteret när det är färdigbyggt kommer hänsyn endast tas till den framtida stadsstrukturen (se Figur 4-1) och de planskisser som hittills är framtagna.



Figur 4-1 Planerad stadsstruktur och placering av Parkkvarter 2 i förhållande till den nya vägstrukturen.

4.1. Granskning kvartersmark

Parkering och korttidsangöring

Ingen gatuparkering planeras i anslutning till kvarteret. Fastighetens parkeringsefterfrågan kommer att tillgodoses inom ett parkeringsgarage med en kapacitet upp till 60 platser. När det kommer till parkering för verksamheter tillämpas Nacka kommuns riktlinjer som nämns i kommunens tekniska handbok³:

Inom 25 m från publika lokaler ska en angöringsplats anläggas för att uppfylla tillgänglighetskrav.

För tomter gäller allmänt enligt Boverkets byggregler, BBR, att en angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till bostadshus.

³ Teknisk handbok, del 7 Trafik, Nacka kommun, 2023-09-21

Parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) bör i första hand lösas för boende inom garaget på kvartersmark och i andra hand inom 25 meter gångavstånd för bostadens entré tillsammans med RHP till publika/verksamhetslokaler.

Totalt ska plats för minst två RHP förberedas som täcker ett eventuellt behov för boende (i garaget) samt verksamheter (på förgårdsmark). Vid placering av RHP på förgårdsmark ska säkerställas att en tillgänglig entré nås inom 25 meter.

Avfallshantering och uppställning utryckningsfordon

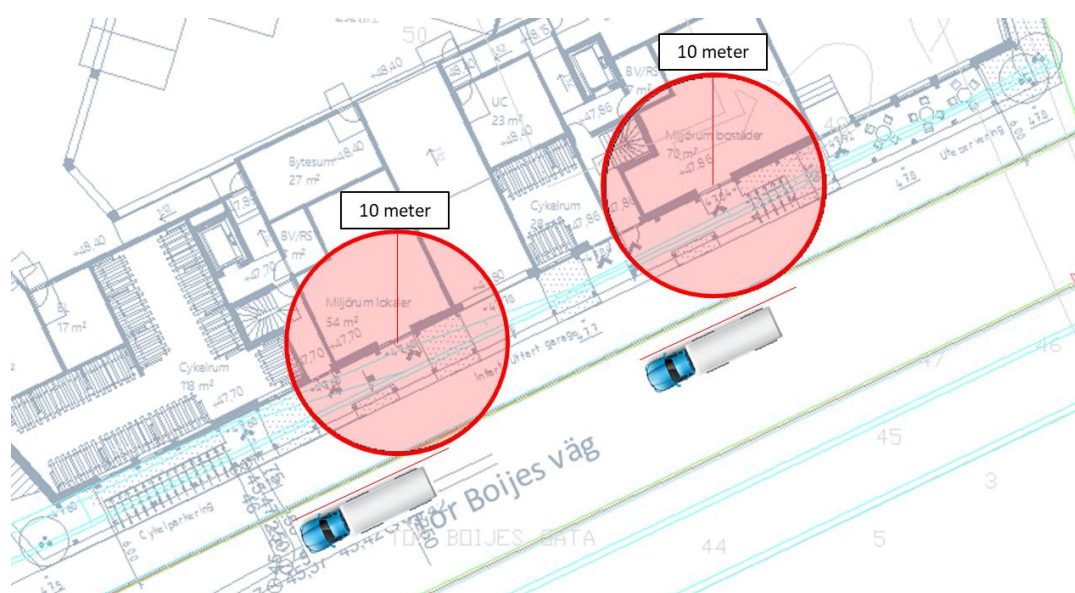
I Nacka kommun teknisk handbok står följande om lastplatser:

Lastplatser kan anordnas på både kvartersmark och allmän platsmark och plats för detta kan och ska redan i detaljplan reserveras i direkt anslutning till aktuell verksamhet.

För övriga riktlinjer kring avfallshantering hänvisar kommunen till Avfall Sveriges⁴ riktlinjer som föreskriver att:

Avfallsinsamlingen från avfallsrum som hanteras med kärl ska ha en dragväg upp till max 10 meter mellan avfallsfordon och avfallsrum.

Dragvägen erhållen från aktuella planskisser visar att avståndet mellan fordon och avfallsrum överstiger 10 meter med någon meter.



Figur 4-2 10-meters radie från de planerade mjörummens dörrar till föreslagna angöringsplatser.

⁴ Handbok för avfallsutrymmen – Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation. Avfall Sverige 2018.

Sikt

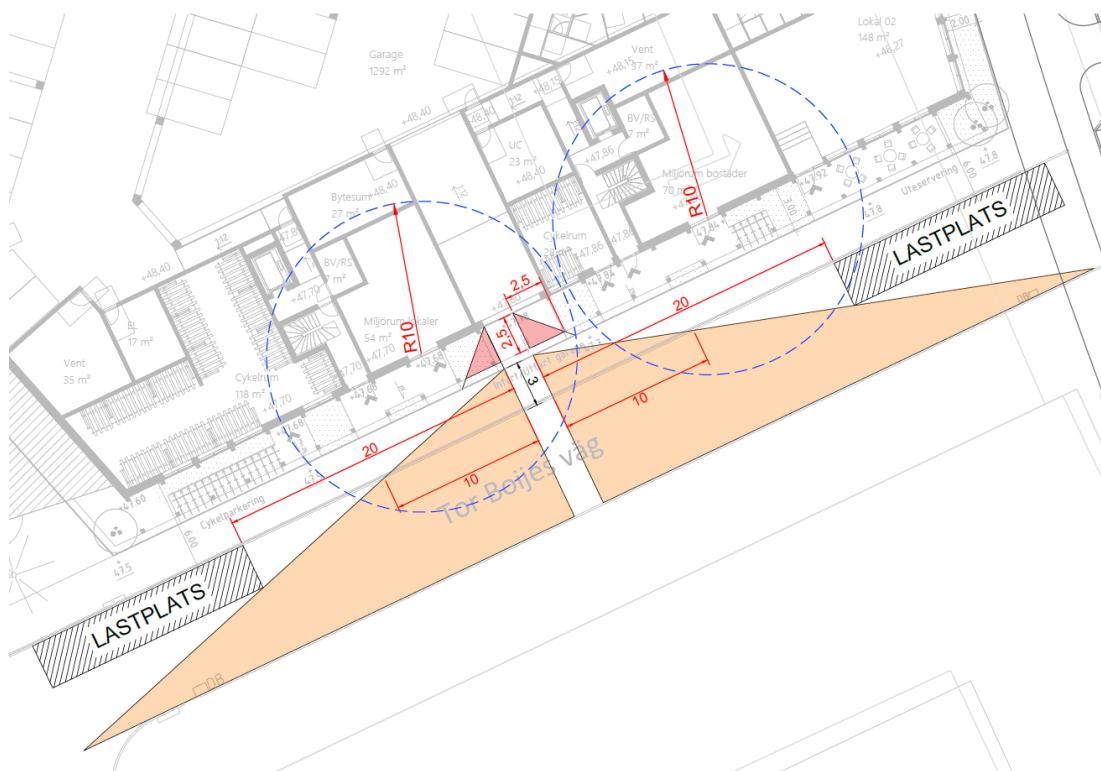
Krav för fri sikt vid in- och utfarten till garaget kan delas in i två olika delar. Den första delen handlar om siktlinjen för när bilarna kör ut ur garaget och möter gång- och cykelbanan. Riktlinjen i Nacka kommuns tekniska handbok är följande:

Vid utfart ska du se till att dina växter inte är högre än 80 centimeter. Sikttriangeln ska sträcka sig 2,5 meter åt vardera håll.

Kraven för fri sikt i tekniska handboken för situationer när fordonet skall köra ut på gatan, dvs bil mot bil konflikten, är inte tydlig. Det står följande i Nacka kommuns tekniska handbok om siktlinjer gällande korsningar mellan två gator:

Vid anläggning i trafikmiljön eller ny projektering ska det alltid finnas fria siktsträckor, vilket ska beaktas särskilt noga i korsningar eller andra platser med konfliktpunkter. Sikttriangeln vid korsning mellan gång- och cykelvägar ska normalt ha sidan 10 meter vid nybyggnation. Vid lutningar behöver sidan utökas till 15 meter. Inom sikttriangeln ska det vara fri sikt, det vill säga inga siktskymmande hinder högre än 0,7 meter över gång- och cykelbanan.

En tydligare riktlinje för siktavstånd i bostadsområden finns i Göteborgs Stads tekniska handbok: ”korsningen mellan två bostadsgator kräver fri sikt på 10 m åt vart håll”. Det är en indikation på hur Nacka kommuns riktlinjer kan tolkas.



Figur 4-3 Siktlinjer utfart samt förslag förflyttning av lastplatserna

Utifrån siktanalysen dras slutsatsen att siktförhållandena mellan garageutfart och gångbana är godtagbara. När det gäller utfarten mot Tor Bojjes väg finns en risk att uppställt fordon på lastplatsen blockerar sikten. Detta kan undvikas genom att flytta lastplatserna så att de i sin helhet ligger utanför sikttriangeln. Samtidigt försämrar detta möjligheten att klara 10 meters dragväg mellan miljörum och angöringsplats.

5. Slutsatser

Följande slutsatser kan dras från trafikutredning.

- ▷ Kvarteret byggs i ett läge där det finns mycket goda förutsättningar att resa kollektivt, till fots eller med cykel.
- ▷ Totalt bedöms kvarteret alstra ÅDT ca 100. Detta innebär ett försumbart tillskott på närliggande högtrafikerade gator.
- ▷ Kvarteret bedöms medföra en betydande ökning av framförallt gångtrafiken i området – detta inkluderar både gångresor till närliggande målpunkter och gångresor till kollektivtrafik (i dagsläget främst buss, på längre sikt även tunnelbana). Behovet av att förbättra kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i det närliggande gång- och cykelvägnätet lär öka.
- ▷ Angöring/PRH ska finnas inom 25 meter från tillgängliga entréer. Detta kan bli svårt att åstadkomma längs med Vikdalsvägen.
- ▷ Det finns en potentiell konflikt mellan garageutfart och sobilsangöring. Om dragvägar <10 m ska uppnås kommer sobilen att behöva stå uppställd inom sikttriangeln för garageutfarten.