

Henriksdal-Kvarnholmen

Trafikstrategi

Beställare Nacka kommun

Medverkande Olivia Hallberg, Trafikenheten
Martin Nilsson, Trafikenheten
Torkel Lindgren, Planheten
Tove Mark, Planenheten
Henrik Svensson, Enheten för strategisk stadsutveckling

Uppdrag Trafikstrategi Henriksdal-Kvarnholmen

Konsult Sweco Sverige AB

Ali Esmaili, uppdragsledare och utredare
Martin Larsson, utredare
Björn Sax Kaijser, utredare
Daniel Henricson, kalkyl
Oskar Malmberg, granskare

Datum 2025-12-16



SAMMANFATTNING

Nacka kommun planerar för en stor mängd ny bebyggelse inom området Henriksdal-Kvarnholmen. Kommunen har tagit fram tre utvecklingsscenarier för området som beskriver olika nivåer av exploatering med varierande omfattning av nya bostäder och verksamheter. Utöver dessa scenarier har ett jämförelsealternativ tagits fram som beskriver den planerade bebyggelsen baserat på de detaljplaner som redan har vunnit laga kraft

Trafikstrategin för Henriksdal–Kvarnholmen har tagits fram för att ge Nacka kommun ett samlat beslutsunderlag inför den fortsatta stadsutvecklingen i området. Syftet är att analysera hur dagens och framtidens trafik kan hanteras på ett robust och hållbart sätt och att föreslå åtgärder som säkerställer god framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet när området växer.

Arbetet är uppdelat i två delar. I del 1 analyseras trafiksituationen i fyra olika bebyggelsescenarier och hur olika åtgärdspaket påverkar trafiksystemets funktion. Resultaten visar att Henriksdalskorset redan i dag är en tydlig flaskhals där begränsad kapacitet leder till köer på Kvarnholmsvägen och påverkar framkomligheten. Gång- och cykelstråken har bristande standard och bristande trafiksäkerhet, och de stora höjdskillnaderna i området skapar barriärer som gör att hållbara transportval försvåras.

Trafikanalyser visar att om inga åtgärder genomförs försämras restiderna kraftigt i samtliga scenarier. Om åtgärder som studerats genomförs kan restiderna hållas på ungefär samma nivå som i dag, även vid omfattande exploatering. En förutsättning för detta är att trafikalstringen i området reduceras. Åtgärder i Henriksdalskorset minskar dessutom omfördelningar via Svindersviksbron, vilket innebär positiva effekter både för trafiksäkerheten och för framkomligheten förbi Ebba Braheskolan.

I del 2 fördjupas utredningen i ett scenario (scenario A). Fördjupningsarbetet är i form av mer detaljerade utformningsförslag och uppdaterade trafikanalyser. Fokus ligger på Kvarnholmsvägen, Henriksdalskorset och de viktigaste stråken för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

De kompletterande analyserna visar att dubbla körfält i cirkulationsplatsen vid Hästholmsvägen endast har en marginell påverkan på framkomligheten, eftersom köerna i huvudsak skapas uppströms från Henriksdalskorset. Ett kollektivtrafikkörfält mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen kan ge kortare restider för busstrafiken vid hög belastning, men nyttan minskar om åtgärderna i Henriksdalskorset genomförs.

Det samlade åtgärdspaketet i scenario A omfattar kapacitetshöjande ombyggnad av Henriksdalskorset, ett sammanhängande gång- och cykelstråk med hög standard längs Kvarnholmsvägens norra sida, tillgänglighetsanpassade och mer förbättrade busshållplatser, en ny säker och effektiv korsningslösning vid Danvikshemsvägen samt förbättringar vid Ebba Braheskolan. Tillsammans skapar åtgärderna förutsättningar för att bibehålla dagens framkomlighetsnivåer trots en kraftigt ökad bebyggelse, samtidigt som säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter stärks.

Den samlade analysen visar att scenario A med åtgärderna 1–6 utgör en fungerande lösning för att hantera den planerade utvecklingen i Henriksdal–Kvarnholmen. Framkomligheten i Henriksdalskorset är avgörande för hela trafiksystemets funktion och åtgärderna där ger störst effekt på både kapacitet och restider. Samtidigt är trafikalstringsreducerande åtgärder en förutsättning för denna slutsats. Exempel på åtgärder är förbindelser mot Sickla, såsom gång- och cykelbroar och hisslösningar som förbättrar kopplingarna till kollektivtrafik och minskar bilberoendet och därmed trafikalstringen.

Sammantaget skapar strategin goda förutsättningar för ett framtida trafiksystem som stödjer både stadsutvecklingen och en mer hållbar resandeutveckling i området.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	5	7.5. Åtgärd 4A	29	10.5. Ökad turtäthet i befintlig kollektivtrafik (buss och båt)	58
1.1. Bakgrund och syfte.....	5	7.6. Åtgärd 4B	30	10.6. Ny busslinje (Henriksdal-Kvarnholmen-Centrala Nacka-Sickla).....	58
1.2. Läsanvisningar	5	7.7. Åtgärd 5	31	10.7. Cykelparkering vid kollektivtrafik	58
2. Förutsättningar	6	7.8. Åtgärd 6	32	10.8. Mobilitet och parkering	59
2.1. Planeringsunderlag	6	7.9. Samlad effektbedömning.....	33	10.9. Sopsaltning.....	59
2.2. Tidigare utredningar	6	7.10. Sammanfattning scenario B.....	34	10.10. Vägvisning.....	59
3. Nuläge.....	7	8. Scenario C	35	11. Trafikanalys	60
3.1. Gång- och cykeltrafik.....	7	8.1. Åtgärd 1A	35	11.1. Trafikanalys – scenario JA.....	61
3.2. Befintlig och planerad kollektivtrafik	8	8.2. Åtgärd 1B	36	11.2. Trafikanalys – scenario A	62
3.3. Motorfordonstrafik	9	8.3. Åtgärd 2	37	11.3. Trafikanalys – scenario B	64
3.4. Olycksstatistik.....	10	8.4. Åtgärd 3	38	11.4. Trafikanalys – scenario C	66
3.5. Samlad bristanalys.....	10	8.5. Åtgärd 4A	39	11.5. Restider och övergripande analyser.....	68
4. Utvecklingsscenarier	11	8.6. Åtgärd 4B	40	12. Slutsatser – del 1	70
5. Åtgärds paket och effektbedömning	13	8.7. Åtgärd 5	41	12.1. Vidare arbete i del 2	70
5.1. Fysiska åtgärder.....	14	8.8. Åtgärd 6	42	13. Inledning - Del 2	72
6. Scenario A.....	15	8.9. Samlad effektbedömning.....	43	14. Gatuutformning - Scenario A	73
6.1. Åtgärd 1A	15	8.10. Sammanfattning scenario C	44	14.1. Åtgärd 1A	73
6.2. Åtgärd 1B	16	9. Scenario JA.....	45	14.2. Åtgärd 1B	75
6.3. Åtgärd 2.....	17	9.1. Åtgärd 1A	45	14.3. Åtgärd 2.....	77
6.4. Åtgärd 3.....	18	9.2. Åtgärd 1B	46	14.4. Åtgärd 3.....	79
6.5. Åtgärd 4A	19	9.3. Åtgärd 2	47	14.5. Åtgärd 4A	81
6.6. Åtgärd 4B	20	9.4. Åtgärd 3	48	14.6. Åtgärd 4B	83
6.7. Åtgärd 5.....	21	9.5. Åtgärd 4A	49	14.7. Åtgärd 5.....	85
6.8. Åtgärd 6.....	22	9.6. Åtgärd 4B	50	14.8. Åtgärd 6.....	87
6.9. Samlad effektbedömning.....	23	9.7. Åtgärd 5	51	14.9. Samlad effektbedömning efter justeringar i scenario A.....	89
6.10. Sammanfattning scenario A.....	24	9.8. Åtgärd 6	52	15. Proritering av åtgärder	90
7. Scenario B.....	25	9.9. Samlad effektbedömning.....	53	15.1. Bedömning av åtgärdernas nytta.....	91
7.1. Åtgärd 1A	25	9.10. Sammanfattning jämförelsealternativ	54	16. Samlad bedömning.....	97
7.2. åtgärd 1B.....	26	10. Övriga åtgärder.....	55		
7.3. Åtgärd 2.....	27	10.1. Gc-bro Henriksdal-Sickla	56		
7.4. Åtgärd 3.....	28	10.2. Gc-bro Gäddviken-Sickla.....	57		
		10.3. Hiss Henriksdal- Kvarnholmsvägen.....	58		
		10.4. Hiss Henriksdal- Svindersviken	58		

1. INLEDNING

1.1. BAKGRUND OCH SYFTE

Nacka kommun planerar för en stor mängd ny bebyggelse inom området Henriksdal-Kvarnholmen. Nu pågår en omprövning av den föreslagna bebyggelsen för att säkerställa en robust trafiksituation för samtliga trafikanter.

Uppdraget syftar till att ta fram en fördjupad analys av den nuvarande och framtida trafiksituationen inom området Henriksdal-Kvarnholmen. Analysen ska ligga till grund för förslag på åtgärder som säkerställer att trafiken fungerar väl både på kort och lång sikt.

1.2. LÄSANVISNINGAR

Rapporten inleds med en beskrivning av förutsättningar för uppdraget, tidigare utredningar som har genomförts och en beskrivning av den aktuella trafiksituationen i området.

Del 1 i rapporten utreder åtgärder för fyra olika bebyggelsescenarier i Henriksdal-Kvarnholmen. För respektive scenario har en samlad effektbedömning gjorts vilket ligger till grund för en fördjupad utredning av ett av dessa scenarier.

Del 2 är en fördjupad utredning av det utvalda bebyggelsescenariot. I del 2 sker förbättringsåtgärder i utformningsförslag samt uppdaterade trafikanalyser.



Figur 1. Orienteringskarta med Henriksdal-Kvarnholmen i relation till övriga delar av Stockholmsområdets centrala delar.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

I följande kapitel redogörs de planeringsunderlag och utredningar som utgjort viktiga underlag för denna utredning.

2.1. PLANERINGSUNDERLAG

NACKA KOMMUN

Nacka kommuns **tekniska handbok** innehåller hänvisningar till gällande lagar och förordningar, generella branschriktlinjer samt kommunspecifika krav kopplade till anläggning och drift av allmänna anläggningar. Den riktar sig både till kommunens anlitade konsulter, entreprenörer och till den egna kommunala verksamheten.

Trafikenheten är ansvarig för del 7 i den tekniska handboken. Del 7 beskriver riktlinjer för utformning och anläggning av gator och vägar samt dess komponenter.

Nacka kommun arbetar för att skapa en framkomlig, tillgänglig och säker trafikmiljö av god kvalitet. I samband med Nackas utveckling behöver en trafikmiljö som främjar hållbart resande och goda möjligheter för alla människor att resa i kommunen säkerställas. Gatan fyller också en social funktion som mötesplats i staden vilket är en viktig aspekt att beakta vid ny- och ombyggnation.

Styrande och kravställande dokument utöver teknisk handbok:

- Möbel och materialbibliotek för Nacka kommun
- Parkeringspolicy
- Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka
- Cykelstrategi Nacka
- Cykelprogram för Nacka kommun
- Trafikföringsprinciper under byggtid
- Framkomlighet i Nacka

ÖVRIGA STYRDOKUMENT

VGU är Trafikverkets och SKR:s nationella regelverk och vägledning för hur vägar och gator ska utformas för att uppnå god trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och trivsel i trafikmiljön. Dokumentet innehåller riktlinjer för bland annat geometrisk utformning, hastigheter, siktförhållanden, gång- och cykelmiljöer, kollektivtrafiklösningar och korsningsutformning.

I ett stadsbyggnadsprojekt fungerar VGU som ett stöd för att ta fram trafiklösningar som är både säkra och funktionella. I praktiken innebär det att:

- Dimensioner och standarder för gång-, cykel- och körbanor sätts utifrån rekommendationer i VGU, vilket hjälper till att skapa trygga och tillgängliga stråk för alla trafikslag.
- Hastighetsnivåer och gaturum kan utformas enligt VGU:s principer så att utformningen stödjer önskad trafikfunktion och stadskaraktär.
- Korsningar och hållplatser kan utformas med rätt mått, siktkrav och tillgänglighetsanpassningar.
- Samordning mellan trafikslag underlättas genom riktlinjer för hur exempelvis buss, cykel och gående ska separeras eller samsas i olika miljöer.

Typ av cykelstråk	Typ av separering	Minsta standard	God standard
Regionalt	Dubbelriktad gång och cykelbana	4,3 meter (2,5 cykel + ≥1,8 gång)	5,3 meter (3,5 cykel, ≥1,8 gång)
Regionalt	Enkelriktad cykelbana jämte gångbana	3,8 meter (2,0 cykel + ≥1,8 gång)	4,8 meter (3,0 cykel + ≥1,8 gång)
Regionalt	Dubbelriktad cykelbana	3,25 meter	4,5 meter
Regionalt	Enkelriktad cykelbana	2,25 meter	3,25 meter
Regionalt	Cykelfält	1,7 meter	1,7 meter
Huvud	Separerad dubbelriktad gång- och cykelbana	4,05 meter (2,25 cykel + ≥1,8 gång)	4,3 meter (2,5 cykel + ≥1,8 gång)
Huvud	Separerad enkelriktad cykelbana	3,4 meter (1,6 cykel + ≥1,8 gång)	3,8 meter (2 cykel + ≥1,8 gång)
Huvud	Oseparerad gång- och cykelbana	3 meter	4 meter
Huvud	Cykelfält	1,25 meter	1,5 meter
Övrigt	Oseparerad gång och cykelbana	2,5 meter	4 meter
Övrigt	Cykling kan ske i blandtrafik vid 30km/h	----	----

Figur 2. Nacka kommuns riktlinjer för bredd på gång- och cykelbanor.

RiGata Buss är Region Stockholms tekniska riktlinjer för hur gatumiljöer ska utformas för att ge en effektiv, tillgänglig och trafiksäker busstrafik. Riktlinjerna omfattar bland annat krav och rekommendationer för kollektivtrafikkörfält, hållplatser, vändslingor, körbarhet, geometri, drift och underhåll samt framkomlighetsåtgärder.

I stadsbyggnadsprojekt fungerar RiGata Buss som ett centralt planerings- och projekteringsunderlag när busslinjer ingår i gatustrukturen. I praktiken används det för att:

- Dimensionera och utforma hållplatser så att de möter dagens krav på tillgänglighet, komfort och kapacitet.
- Säkerställa god framkomlighet genom att ge stöd för utformning av kollektivtrafikkörfält, signalprioritering och geometri som möjliggör smidiga svängar och möten.
- Utforma gator så att bussar kan trafikera säkert och effektivt, exempelvis vad gäller kurvradier, lutningar och hinderfria ytor.
- Samordna kollektivtrafikens behov med övriga trafikslag, så att gaturummet utformas för både funktion och trygghet i en tät stadsdel.

2.2. TIDIGARE UTREDNINGAR

TRAFIKUTREDNING FÖR HENRIKSDAL-KVARNHOLMEN (AFRY, 2024).

Innehåller en nulägesanalys samt en övergripande genomgång av den planerade utvecklingen inom området.

HENRIKSDALSBERGET, EFFEKTER AV NYA GÅNG- OCH CYKELFÖRBINDELSER (TRIVECTOR, 2023)

Omfattar en utredning och utvärdering av hiss- och broåtgärder som kopplar samman Henriksdalsberget med omgivningen.

3. NULÄGE

3.1. GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

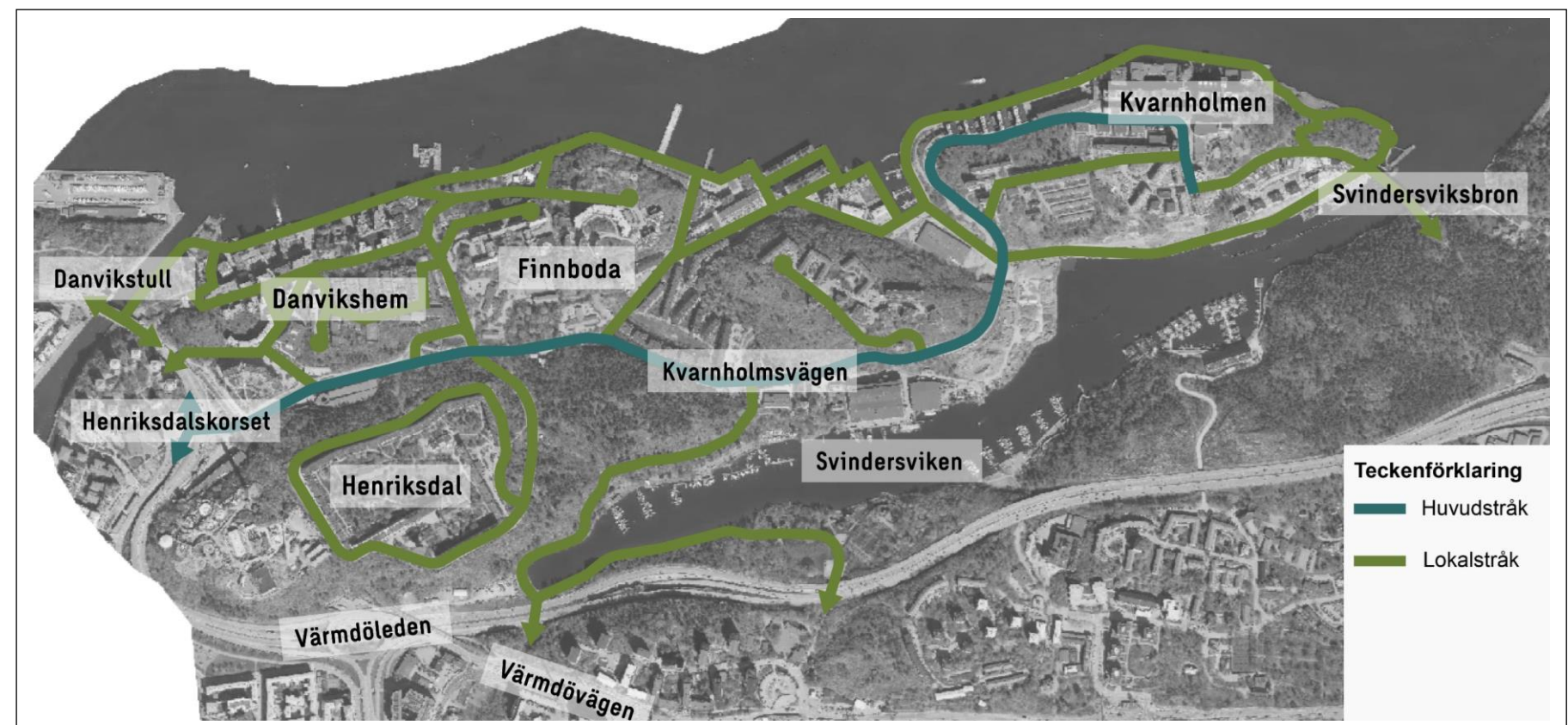
Området Henriksdal–Kvarnholmen präglas av en kuperad topografi, vilket medför betydande utmaningar för både gående och cyklister. De branta lutningarna och stora höjdskillnaderna påverkar framkomligheten och tillgängligheten, samtidigt som de skapar möjligheter för gångtrafiken. Genom trappor och gångvägar kan gående ofta ta genare vägar, medan biltrafiken tvingas till längre omvägar.

Kopplingarna för gång- och cykeltrafik till angränsande delar av Nacka och Stockholm är i dagsläget begränsade. För cyklister utgör Henriksdalskorset, Svindersviksbron och gång- och cykelstråket längs Svindersviken de enda befintliga förbindelserna mellan området och omgivande stadsdelar.

Kvarnholmsvägen fungerar som huvudstråk för cykeltrafiken i området och har en central funktion för att koppla samman viktiga målpunkter såsom bostadsområden, skolor, service och arbetsplatser. Kvarnholmsvägen är utpekat som huvudcykelstråk i Nacka kommuns cykelprogram vilket ställer höga krav på utformningsstandard. I programmet anges att det finns stora förbättringsbehov längs sträckan och att det bör ske vidare utredning för att säkerställa god standard för cyklister. Idag uppfylls inte de krav som ställs på ett huvudcykelstråk på grund av underdimensionerad bredd på cykelbanan, avsaknad av separering mellan gående och cyklister, och brister i utformningen av korsningspunkter. Vidare hamnar cykelstråket på flera platser i konflikt med busshållplatser och dess väderskydd. Sammantaget medför detta att trafiksäkerheten för cyklister är bristande på Kvarnholmsvägen.

Vid Ebba Braheskolan hänvisas cyklister till blandtrafik. Sträckan är formellt reglerad som gångfartsområde, även om gatans utformning inbjuder till högre hastigheter. Under morgon- och eftermiddagstimmarna uppstår periodvis trängsel till följd av lämning och hämtning vid skolan. Trafiksituationen kan upplevas som rörig och otrygg, särskilt när angörande bilar försämrar sikten eller blockerar övergångsstället och busshållplatsen.

Olycksstatistiken visar dock att inga faktiska trafikolyckor har inträffat på platsen, vilket indikerar att det främst handlar om en upplevd otrygghet snarare än bristande trafiksäkerhet.



Figur 3. Huvudstråk och lokala stråk för gående och cyklister inom utredningsområdet.

3.2. BEFINTLIG OCH PLANERAD KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafikutbudet i området består av Saltsjöbanan, pendelbåtar och buss.

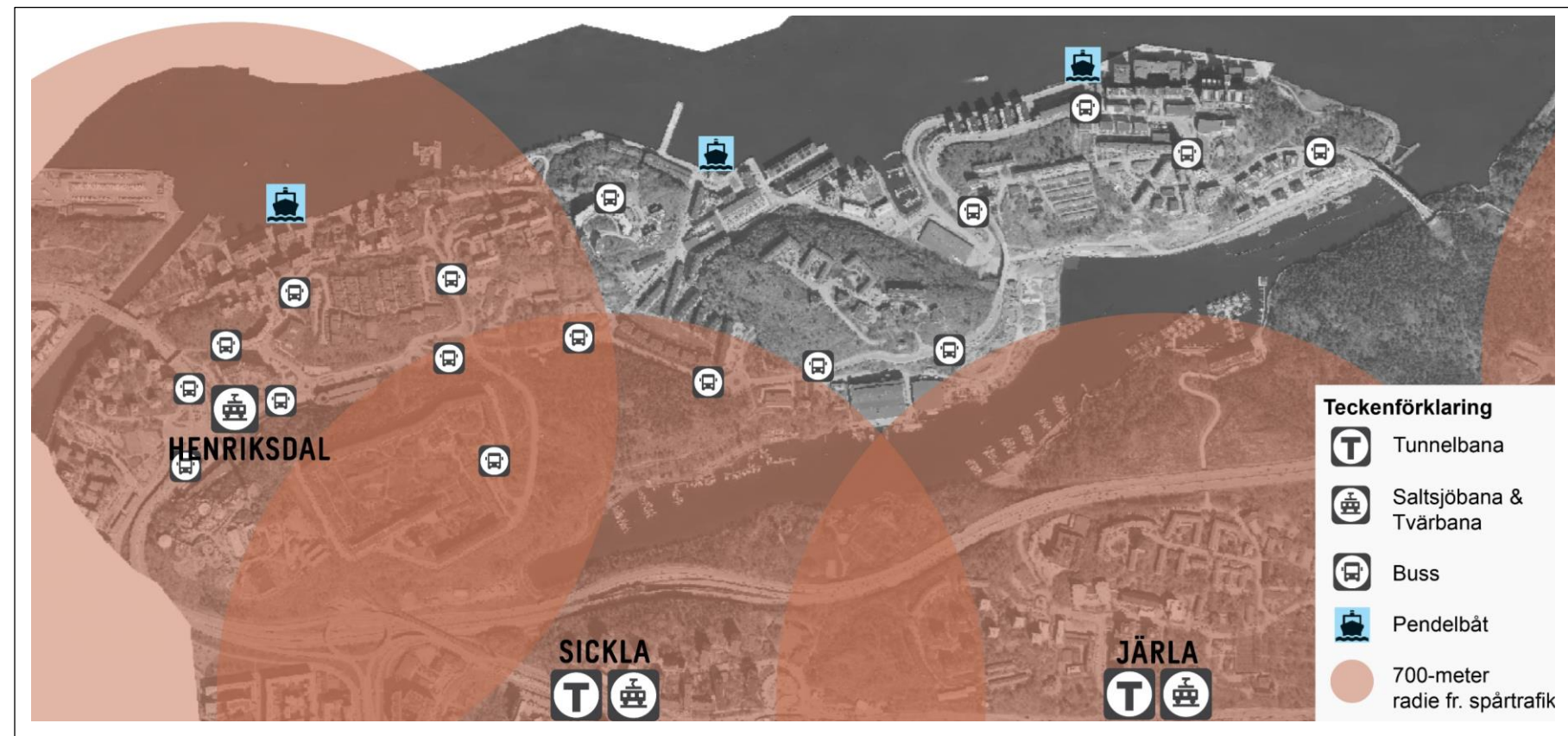
Den närmaste stationen på Saltsjöbanan är Henriksdal och trafikstart för sträckan till Slussen planeras till år 2028. I samband med återöppningen införs nya tåg som möjliggör tätare avgångar, med 12-minuterstrafik under högtrafik. Saltsjöbanan ger förbindelser till bland annat Slussen, Sickla och Nacka, och utgör därmed ett viktigt pendlingsalternativ för resor mot centrala Stockholm.

Tunnelbanans blå linje kommer att få sina geografiskt närmaste stationer i Sickla och Järsla, med planerad trafikstart omkring år 2030. Vidare finns även en station i centrala Nacka (Nacka forum). Linjen ger direktförbindelse till T-Centralen och Fridhemsplan samt till större arbetsplatsområden som Kista, Solna och Sundbyberg. Tillgängligheten till tunnelbanestationerna i Sickla och Järsla begränsas av både topografi och vattenbarriärer, vilket troligen innebär att resandeunderlaget från Henriksdal-Kvarnholmen blir begränsat. Hållplatsen i centrala Nacka kan nås med buss.

Inom området finns tre pendelbåtsbryggor: Kvarnholmen, Finnboda hamn och Saltsjöqvarn. Båttrafiken trafikerar linjer mot bland annat Nybroplan med cirka 15–30 minuters restid. Under rusningstid erbjuds avgångar med 15-minuterstrafik, vilket ger en konkurrenskraftig restid till innerstaden.

Busstrafiken utgör ett centralt inslag i kollektivtrafiksystemet. Längs väg 222 trafikerar flera Nacka–Värmdöbussar med god turtäthet, och inom området finns även lokala busslinjer.

Sammantaget bedöms områdets västra delar ha mycket god tillgång till kollektivtrafik, medan tillgängligheten i de östra delarna är något mer begränsad.



Figur 4. Befintlig och planerad kollektivtrafik inom utredningsområdet och dess närområde.

3.3. MOTORFORDONSTRAFIK

Området Henriksdal–Kvarnholmen har i dagsläget endast två förbindelser för motorfordonstrafik till angränsande delar av Nacka och Stockholm: Henriksdalskorset och Svindersviksbron som kopplas samman med Kvarnholmsvägen som fungerar som huvudväg genom området.

Henriksdalskorset utgör den västra kopplingen mellan området och väg 222 (Värmdöleden). Trafikplatsen är en komplex fyrvägs korsning med ett högt flöde i samtliga tillfarter. Enligt trafikmätningar från september 2025 kör drygt 6 000 fordon in eller ut från området via Henriksdalskorset per vardagsdygn. På väg 222 passerar samtidigt drygt 30 000 fordon per vardagsdygn.

Svindersviksbron utgör den östra förbindelsen mellan området och väg 222 (Värmdöleden). Trafikmätningar från september 2024 visar att cirka 4 000 fordon passerar över bron per vardagsdygn. Söder om bron är vägen utformad som en kapacitetsstark 1+1-väg med få korsningspunkter, vilket ger god framkomlighet för genomgående trafik.

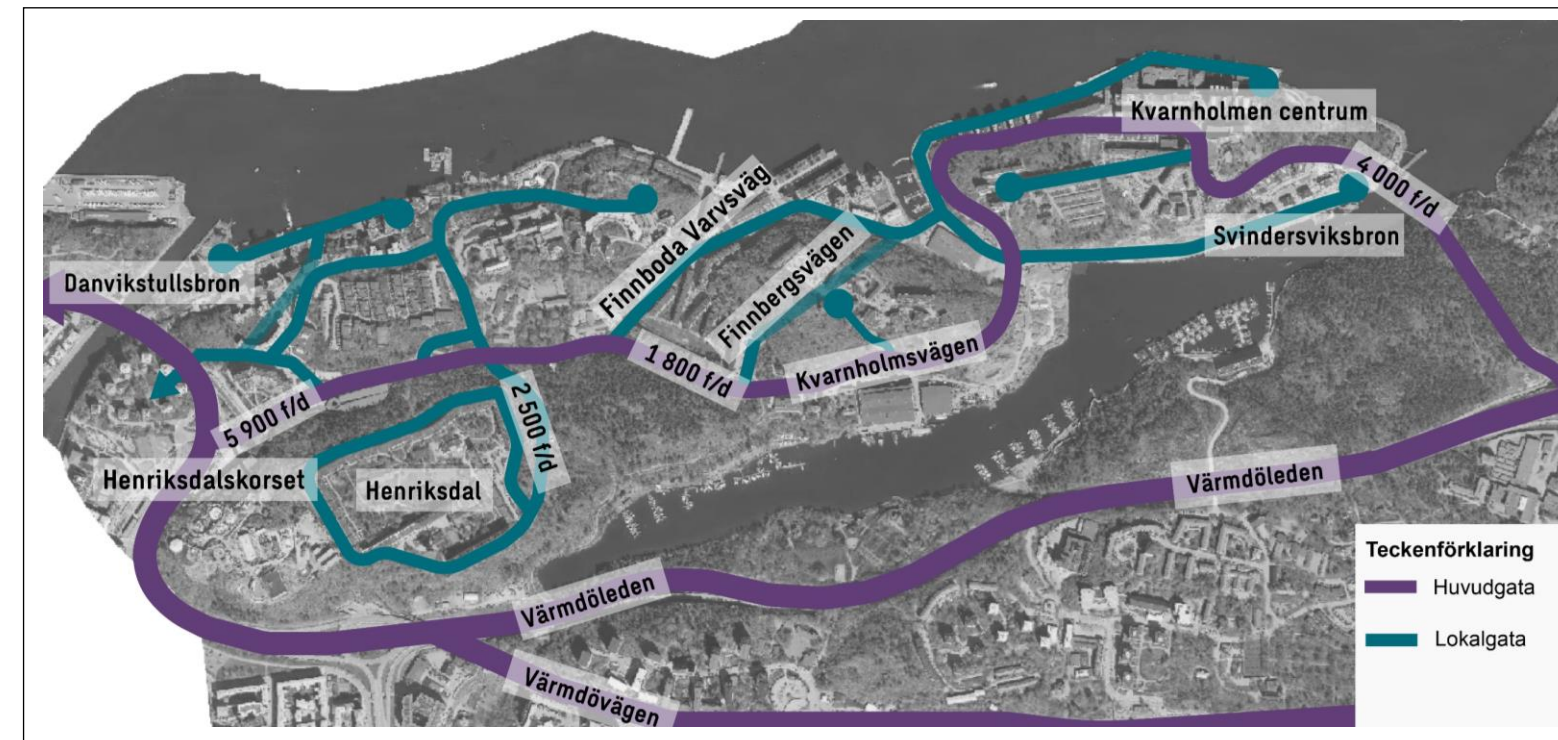
Längs Kvarnholmsvägen finns sträckor där gaturummet är smalt med begränsad yta för samtliga trafikslag, vilket påverkar både framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta gäller särskilt vid passagen under Saltsjöbanans bro i Henriksdal, längs bergväggen mellan Finnboda varvsväg och Finnbergsvägen, vid området Munspelet på Kvarnholmen samt i Kvarnholmens centrum.

FRAMKOMLIGHET I HENRIKSDALSKORSET

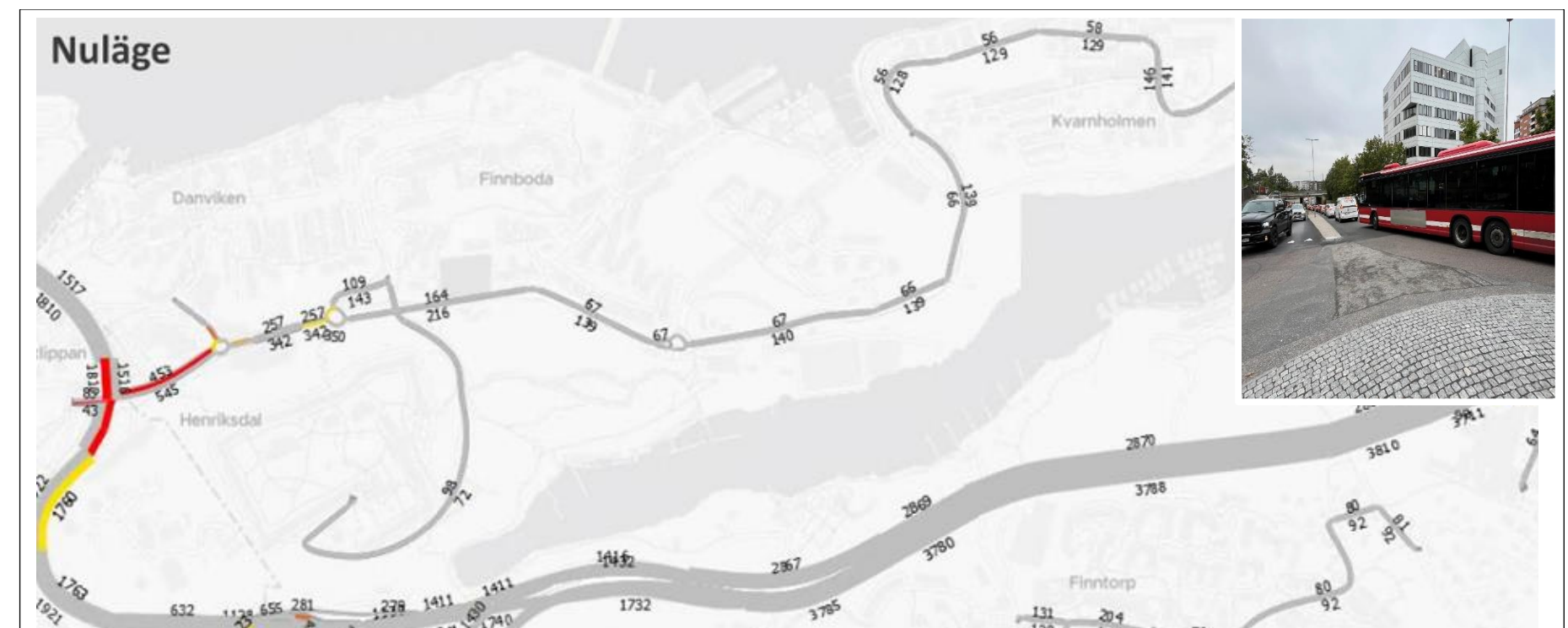
Framkomligheten i Henriksdalskorset är i dagsläget begränsad, eftersom väg 222 utgör den överordnade och prioriterade trafikströmmen. Trafiksignalerna i korsningen medför kapacitetsbegränsningar för trafiken på Kvarnholmsvägen och bidrar till köbildning under rusningstid. Under de mest belastade perioderna kan köerna uppgå till ca 100 meter.

Väg 222 trafikeras av ett stort antal busslinjer på Nacka–Värmdöstråket, vilket tillsammans med höga trafikflödena motiverar att denna trafik även fortsättningsvis ges prioritet i korsningen. Samtidigt genererar trafiken mot Södra länken och andra målpunkter ett omfattande vänstersvängande flöde från Kvarnholmsvägen, vilket påverkar framkomligheten och bidrar till köbildning.

Restiderna från Kvarnholmsvägen uppgår till cirka sex till sju minuter till Södra länken och tre till fyra minuter till Danvikstull under normala trafikförhållanden.



Figur 5. Gatunätet för motorfordonstrafik med Kvarnholmsvägen som huvudväg genom området.



Figur 6. Resultat av trafikanalys för nulägesituationen i Henriksdalskorset samt foto som visar kösituationen vid Henriksdalskorset.

3.4. OLYCKSSTATISTIK

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är Sveriges nationella databas för trafikolyckor med personskada i vägtrafiken. Databasen administreras av Transportstyrelsen och bygger på uppgifter som rapporteras in av polis och sjukvård. Uppgifter från STRADA för perioden 2020–2025 visar att det har inträffat relativt få trafikolyckor i området:

- **2 olyckor** med svåra personskador
- **17 olyckor** med måttliga personskador
- **72 olyckor** med lindriga skador (ofta utan behov av sjukvård)

Närmare analys av olyckorna visar att:

- De svåra olyckorna har varit singelolyckor med motorfordon. Båda dessa olyckor har inträffat i Henriksdalskorset på väg 222 (Värmdöleden).
- Merparten av olyckorna med måttliga och lindriga skador har involverat oskyddade trafikanter.

Vanligt förekommande orsaker till olyckor med oskyddade trafikanter är:

- Trafikfarliga passager som saknar hastighetssäkrande åtgärder
- Underdimensionerade gång- och cykelbanor som leder till konflikter mellan trafikslag
- Bristande vinterunderhåll som orsakar halka och ökad olycksrisk

3.5. SAMLAD BRISTANALYS

Nulägesanalysen visar på flertalet brister för samtliga trafikslag. Sammanfattningsvis ses följande brister för trafiksystemet i Henriksdal-Kvarnholmen.

- Begränsad kapacitet och framkomlighet i Kvarnholmsvägens anslutning mot Henriksdalskorset.
- Bristande utformningsstandard på gång- och cykelstråket längs Kvarnholmsvägen inklusive gång- och cykelpassager utmed vägen.
- Barriäreffekter till följd av naturgivna förutsättningar (höjdskillnader och vatten) medför ogena och/eller icke-tillgängliga kopplingar.
- Sämre kollektivtrafiktillgång i områdets östra delar.
- Låg standard på flera busshållplatser som saknar väderskydd, inte uppfyller tillgänglighetskrav och i vissa fall ligger i konflikt med cykelbanor.
- Bitvis trånga gatusektioner längs Kvarnholmsvägen.
- Otydlig utformning och väghierarki vid Kvarnholmens centrum samt trängsel och otrygg trafiksituation vid Ebba Braheskolan i samband med lämning och hämtning.
- Bristande orienterbarhet med otillräcklig skyltning till trappor och gångvägar samt avsaknad av cykelvägvisning.

4. UTVECKLINGSSCENARIER

Nacka kommun har tagit fram tre olika utvecklingsscenarier för området Henriksdal och Kvarnholmen. Scenarierna beskriver olika nivåer av exploatering med varierande omfattning av nya bostäder och verksamheter.

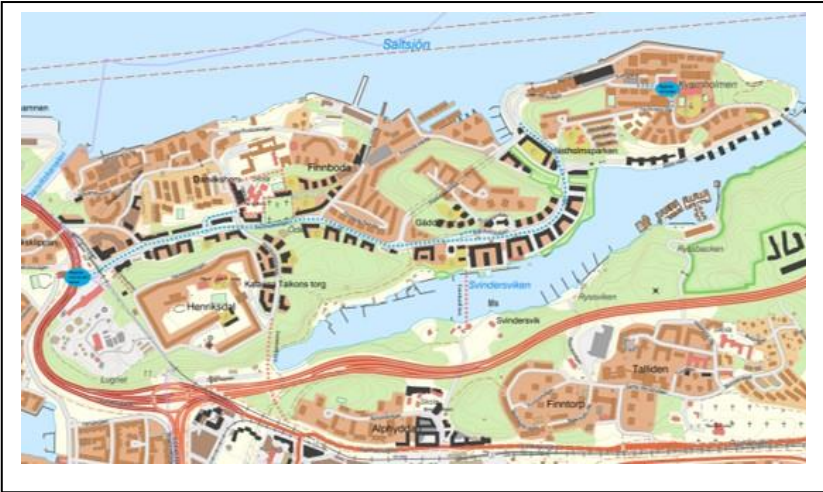
Utöver dessa scenarier har ett jämförelsealternativ tagits fram, vilket motsvarar en tillkommande bebyggelse på cirka 1600 nya bostäder jämfört med nuläget – år 2025.

Den planerade bebyggelsen innebär en ökad belastning på trafiksystemet inom området, vilket medför behov av åtgärder för att säkerställa god framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

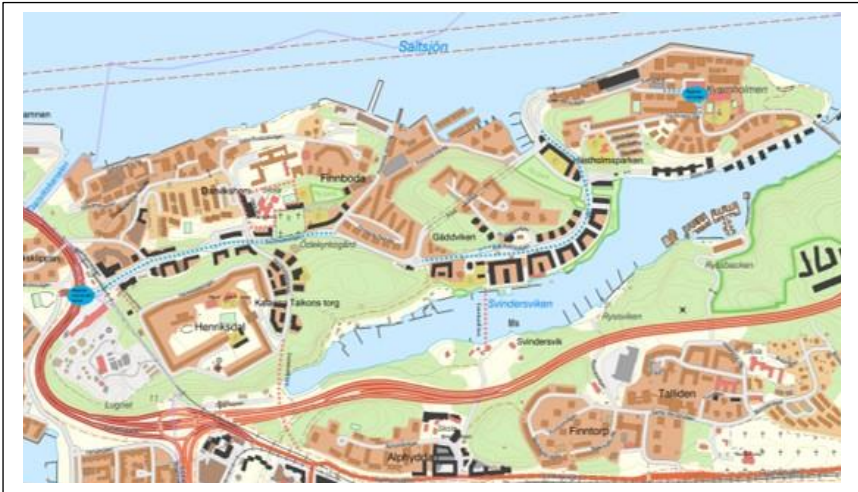
För varje bebyggelsescenario har åtgärdspaket identifierats. Dessa omfattar både fysiska och trafikstyrande insatser som syftar till att hantera den ökade trafikmängden. Delar av åtgärderna har utformats mer i detalj och samtliga har genomgått en effektbedömning för att analysera deras påverkan på trafiksystemets funktion och kapacitet.

Tabell 1. Utvecklingsscenarier med planerad bebyggelse.

Scenario	Antal bostäder	Antal arbetsplatser
Nuläge	5000	2800
JA	6600 (+30 %)	2800 (0 %)
Scenario A (hög)	9500 (+90 %)	4200 (+50 %)
Scenario B (mellan)	8700 (+75 %)	4100 (+45 %)
Scenario C (låg)	7400 (+50 %)	4100 (+ 45 %)



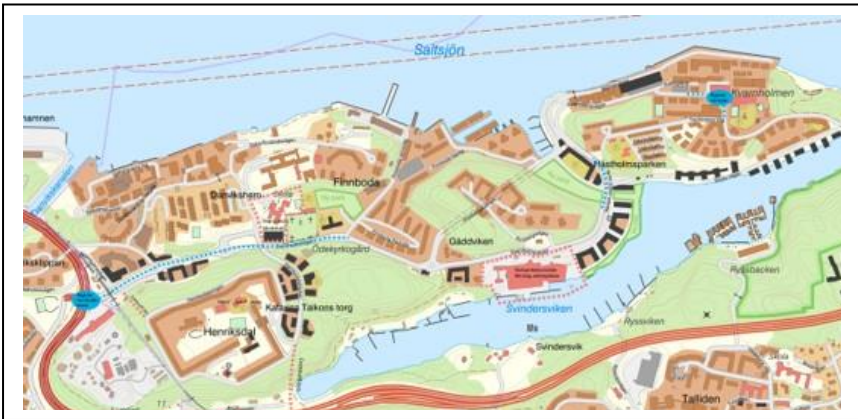
Figur 10. Scenario A.



Figur 9. Scenario B.



Figur 8. Scenario C.



Figur 7. Scenario JA.

DEL 1

5. ÅTGÄRDSPAKET OCH EFFEKTBEDÖMNING

För scenario A, B, C och jämförelsealternativet JA har ett åtgärds paket tagits fram. Respektive åtgärd har effektbedömts utifrån följande parametrar:

1. Framkomlighet för bil

Bedömer hur åtgärden påverkar biltrafikens möjlighet att ta sig fram. En förbättrad framkomlighet innebär kortare restider, färre köer och ökad kapacitet i vägnätet.

2. Framkomlighet för kollektivtrafik

Bedömer hur åtgärden påverkar kollektivtrafikens regularitet och punktlighet. Förbättrad framkomlighet innebär kortare restider, ökad tillförlitlighet och förbättrade förutsättningar för prioritering av buss eller spårtrafik.

3. Framkomlighet för gång – och cykeltrafik

Bedömer hur åtgärden påverkar gång- och cykeltrafikens möjligheter att ta sig fram på ett smidigt och tydligt sätt utan avbrott i infrastrukturen. Förbättrad framkomlighet innebär sammanhängande stråk, kortare restider och minskade interaktioner med andra trafikslag.

4. Trafiksäkerhet och trygghet

Bedömer i vilken grad åtgärden minskar risken för olyckor samt konsekvenserna av dem. Parametern omfattar både faktisk trafiksäkerhet (olycksrisk) och upplevd trygghet för trafikanterna.

5. Överflyttning från biltrafik

Bedömer åtgärdens potential att främja en övergång från bilresor till mer yteffektiva och hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik. En hög bedömning innebär att åtgärden aktivt stödjer hållbart resande.

6. Barriäreffekt

Bedömer åtgärdens bidrag till att öka tillgängligheten och minska fysiska eller upplevda barriärer i trafikmiljön. En minskad barriäreffekt innebär att det blir lättare och tryggare att röra sig mellan områden som tidigare separerats av exempelvis vägar, höjdskillnader eller vatten.

7. Kommunens rådighet

Bedömer i vilken utsträckning kommunen själv kan besluta om, finansiera och genomföra åtgärden. Rådighet innebär att åtgärden ligger inom kommunens kontroll utan beroende av externa aktörer. Rådigheten beskrivs binärt som Ja / Nej.

Tabell 2. Metod för effektbedömning av åtgärder.

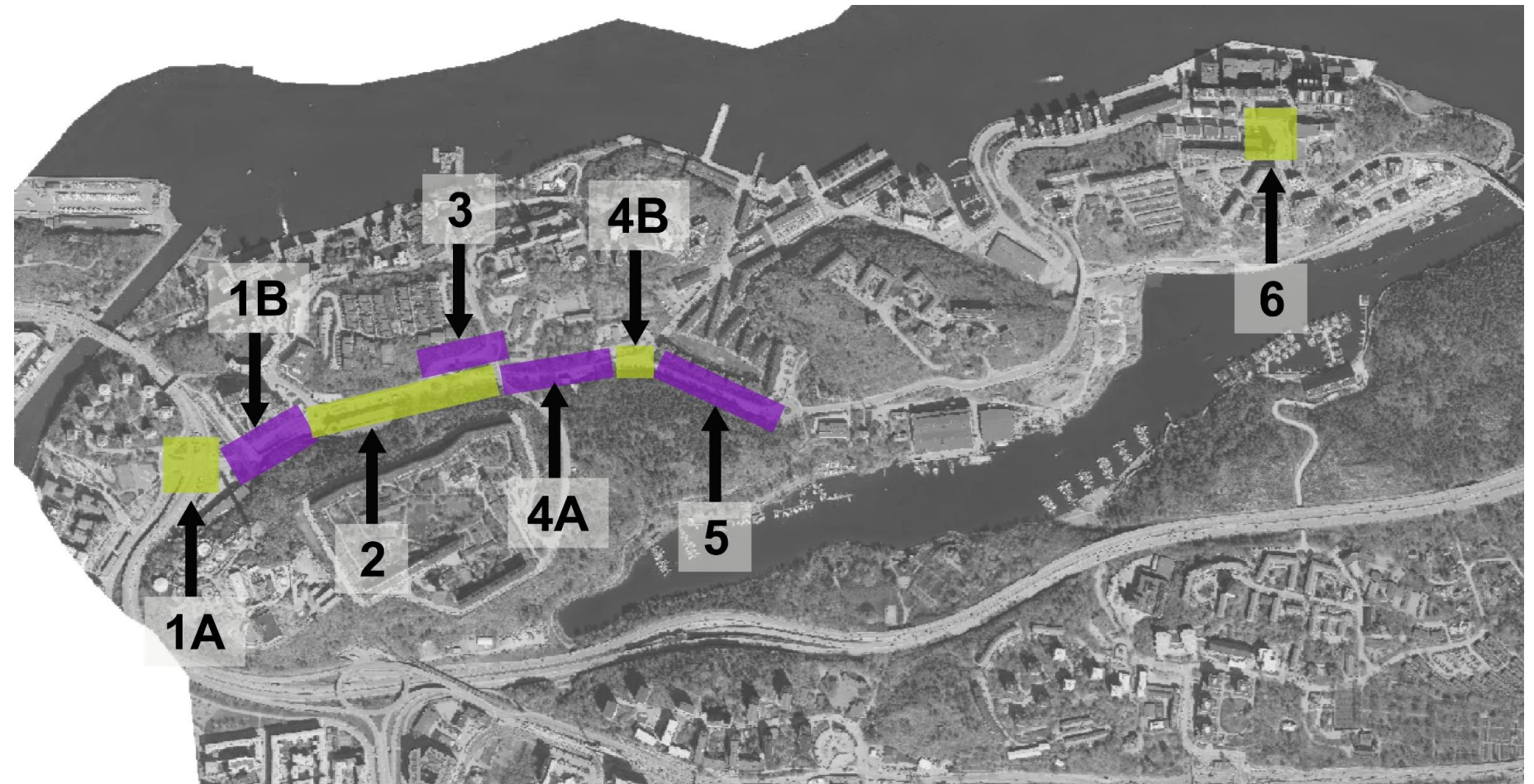
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						JA/NEJ

	Positiv påverkan		Ingen påverkan		Negativ påverkan
---	------------------	---	----------------	---	------------------

5.1. FYSISKA ÅTGÄRDER

Följande åtta fysiska åtgärder har utformats och effektbedömts:

- 1A** - Henriksdalskorset och Kvarnholmsvägen väster om Henriksdalsviadukten
- 1B** - Kvarnholmsvägen mellan Henriksdalsviadukten och Hästholmsvägen
- 2** - Kvarnholmsvägen mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen
- 3** – GC-åtgärder i korsningen Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken
- 4A** - Kvarnholmsvägen mellan Danvikshemsvägen och Finnboda varvsväg
- 4B** – Korsning Kvarnholmsvägen/Finnboda varvsväg
- 5** - Kvarnholmsvägen mellan Finnboda varvsväg och Finnbergsvägen
- 6** - Översyn av gångfartsområdet vid Ebba Brahe skolan



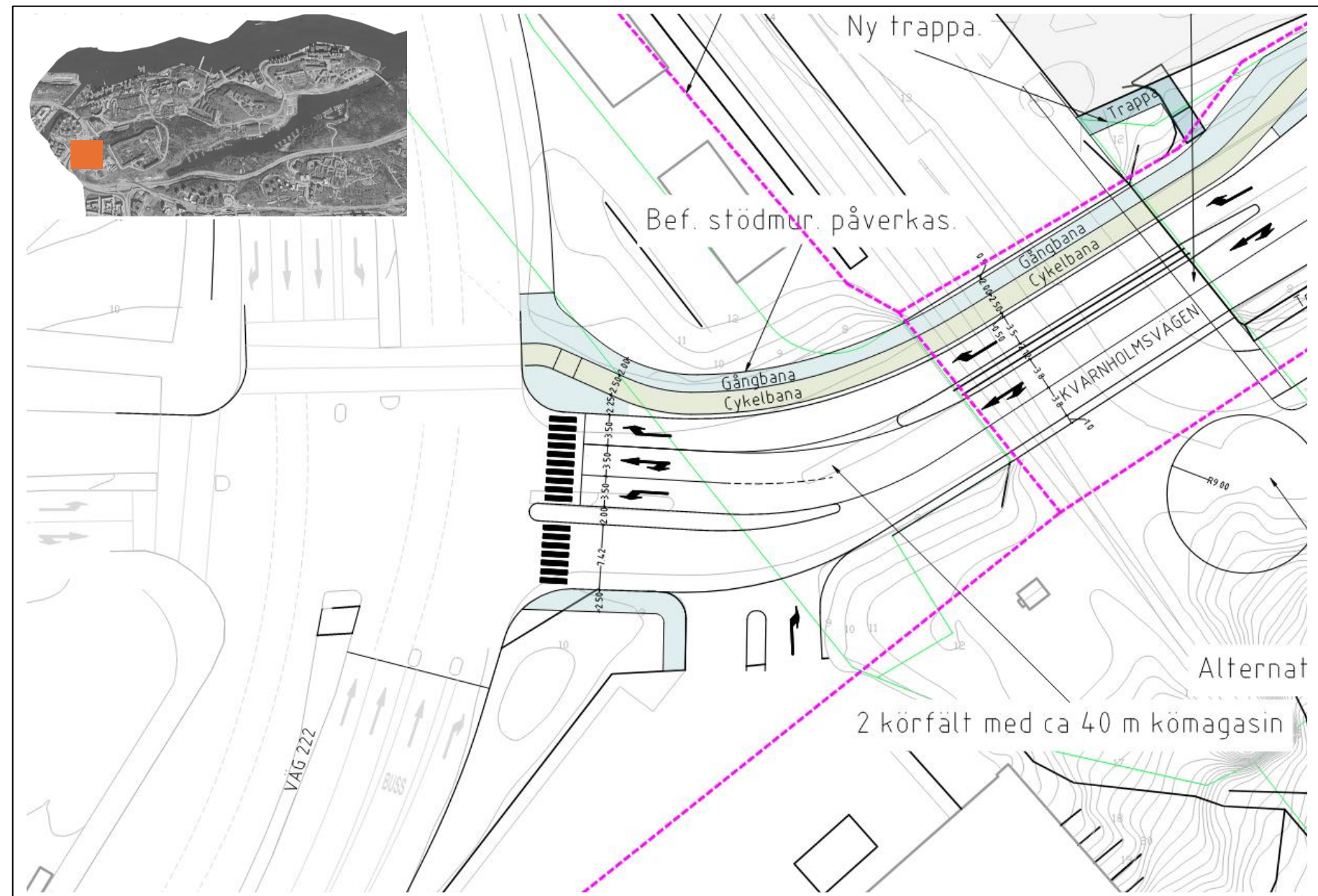
Figur 11. Markering av åtgärd 1-6 och de åtgärder som utformats, effektbedömts och kostnadsbedömts.

6. SCENARIO A

6.1. ÅTGÄRD 1A

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt Nacka kommuns *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
2. Kapacitetshöjande åtgärder i Henriksdalskorset.
→ Två vänstersvängfält på Kvarnholmsvägen mot väg 222.
→ Förlängning av kömagasin: cirka 40 meter för dubbla körfält och cirka 110 meter för ett körfält.
3. Borttagande av övergångsställe på Henriksdalskorsets södra ben, som följd av införandet av dubbla vänstersvängfält från Kvarnholmsvägen.
4. Borttagande av gångbana på Kvarnholmsvägens södra sida.
→ Det frigjorda utrymmet används för breddning och standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan samt för ny körfältsindelning. Förlängning av refug från Henriksdalskorset på Kvarnholmsvägen.
5. Förlängning av refug på Kvarnholmsvägen väster om Henriksdalskorset.
→ Infart till SVOA:s anläggning begränsas till höger in/höger ut. körfält.
6. Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.

I tidigt skede av projektet studerades möjligheten till spansk vänstersväng för södergående trafik på väg 222 in på Kvarnholmsvägen genom att leda trafiken via Henriksdalsvägen. Detta alternativ avfärdades i samråd med Stockholms stad eftersom det skulle innebära en tydlig försämring av framkomligheten för gående och cyklister samt påverka busstrafiken negativt.



Figur 12. Åtgärd 1A, åtgärder invid Henriksdalskorset.

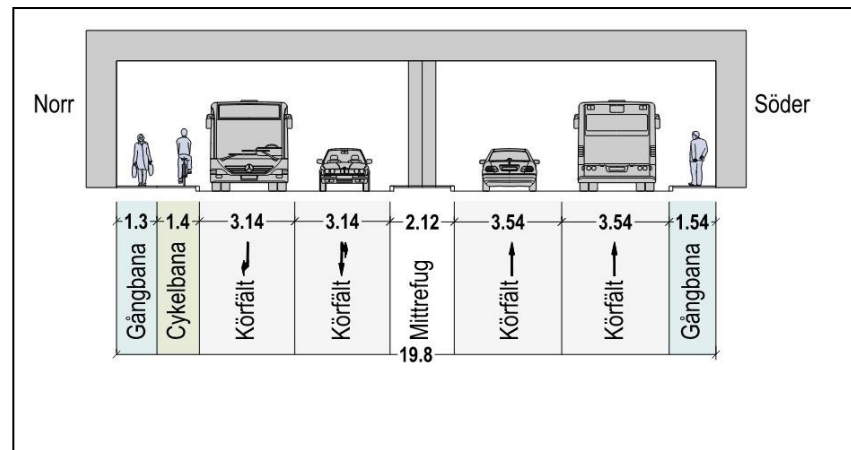
Tabell 3. Effektbedömning av åtgärd 1A.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Nej

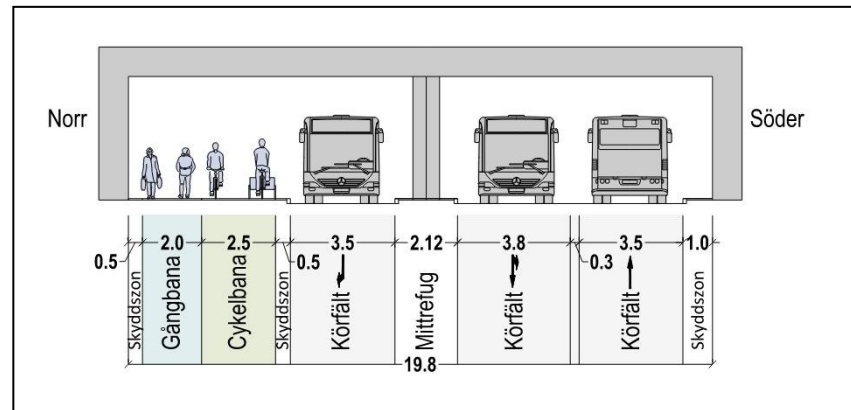
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

6.2. ÅTGÄRD 1B

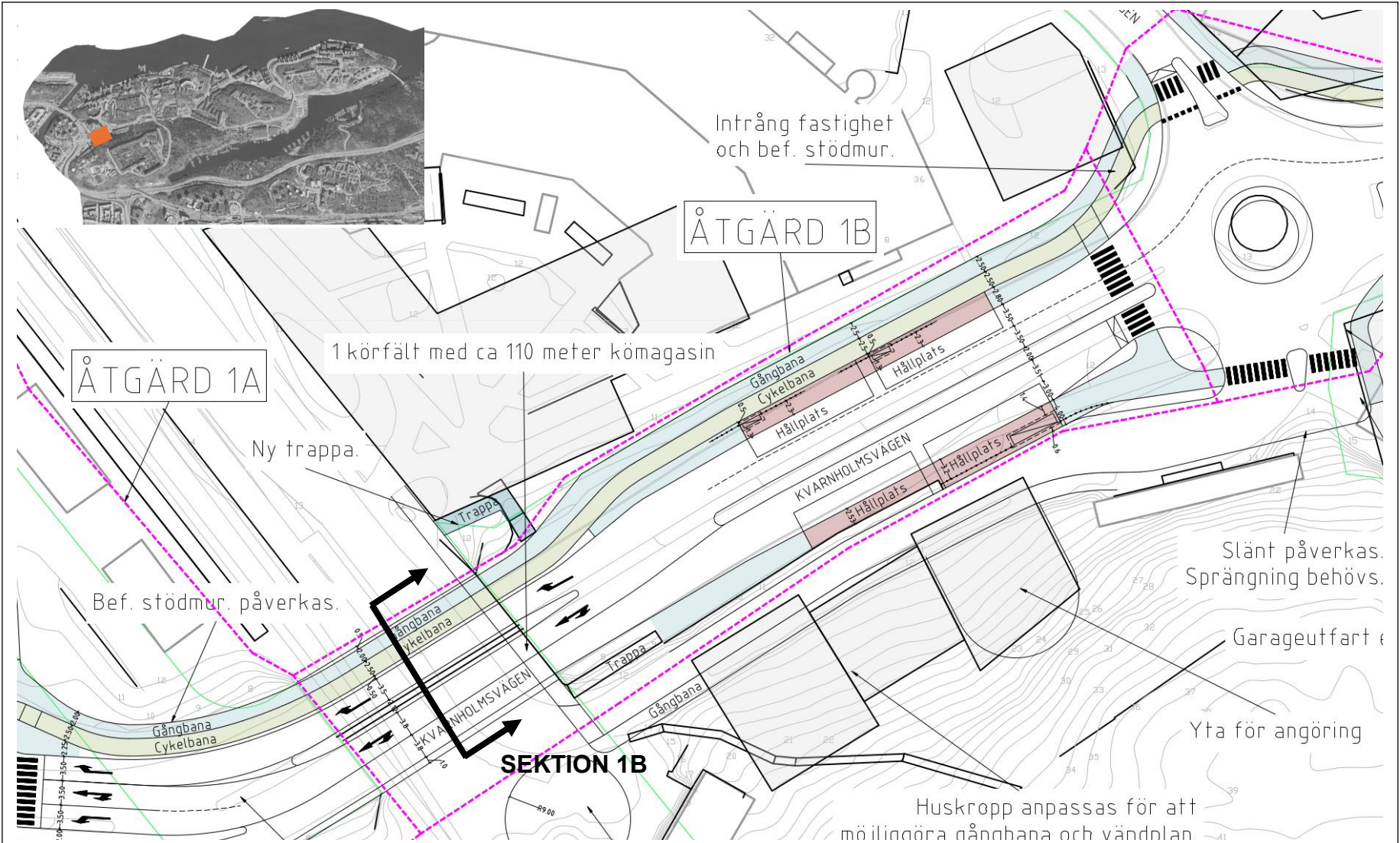
- 1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny sträckning bakom busshållplats för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
- 2. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt principerna i *RiGata buss*.
→ Nya väderskydd.
- 3. Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.
- 4. Åtgärd 1B och 1A är beroende av varandra, och full effekt uppnås först när båda genomförs.



Figur 15. Sektion 1B, befintlig sektion vid Henriksdalsviadukten



Figur 13. Sektion 1B, föreslagen sektion vid Henriksdalsviadukten



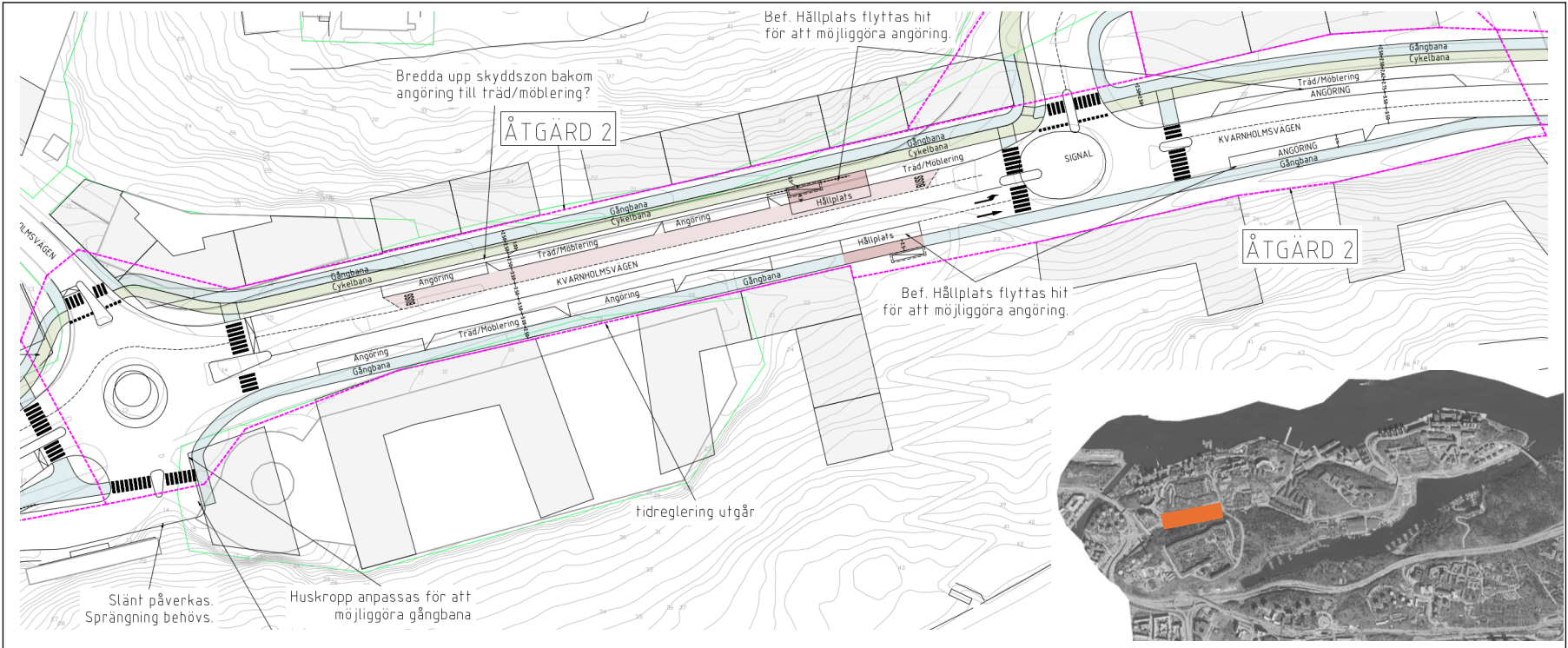
Figur 14. Åtgärd 1B mellan Henriksdalsviadukten och Hästholmsvägen med sektion 1B markerad.

Tabell 4. Effektbedömning av åtgärd 1B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja
Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan				

6.3. ÅTGÄRD 2

- 1. Cirkulationsplats Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen.
→ Två körfält i västgående riktning.
→ Hastighetssäkrade övergångsställen.
- 2. Två körfält på Kvarnholmsvägen mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen.
→ Två körfält, där det ena vid behov kan nyttjas som kollektivtrafikkörfält.
- 3. Standardhöjning av gång- och cykelbana på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Förbättrad linjeföring av gång- och cykelbanan.
- 4. Flytt av befintliga busshållplatser för att möjliggöra angöring till tillkommande bebyggelse.
→ Reglerhållplatser på Kvarnholmsvägens södra sida utgår.
- 5. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt *RiGata buss*.
→ Förses med nya väderskydd.
- 6. Plats för möblering i gaturummet för ökad vistelsekvalitet.
- 7. Ny korsningsutformning vid Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen.
→ Befintlig cirkulationsplats utformas som signalreglerad trevägskorsning.
→ Tillkommande övergångsställe.



Figur 16. Åtgärd 2 mellan Hästholmsvägen och Henriksdalsbacken.

Tabell 5. Effektbedömning av åtgärd 2.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

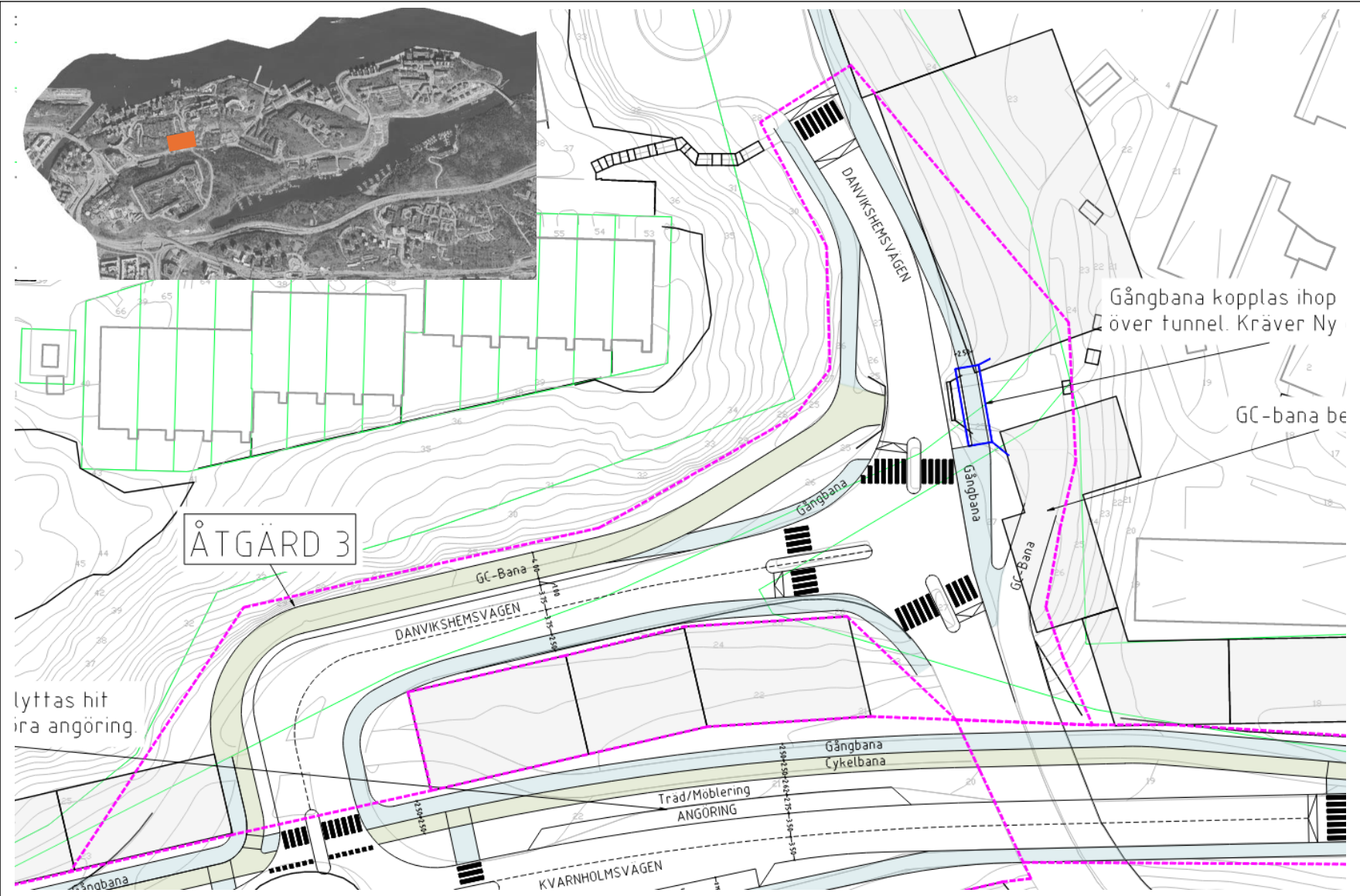
Positiv påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan

6.4. ÅTGÄRD 3

- 1. Ny utformning av ramp mellan Kvarnholmsvägen och Danvikshemsvägen.
→ Breddning av gång- och cykelbana på norra sidan enligt *Teknisk handbok*: 4 meter kombinerad gång- och cykelbana.
→ Ny gångbana på södra sidan, 2,5 meter bred enligt *Teknisk handbok*.
→ Den nya linjeföringen frigör mark för tillkommande bebyggelse.
- 2. Ny gångbana längs Danvikshemsvägens östra sida, utformad som bro, samt förlängning av gångbana norr om gång- och cykeltunneln.
- 3. Hastighetssäkrade övergångsställen i korsningen Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken.
- 4. Hastighetssäkring av övergångsställe i den norra delen av Danvikshemsvägen.



Figur 17. Åtgärd 3, Danvikshemsvägen och Henriksdalsbacken.

Tabell 6. Effektbedömning av åtgärd 3.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

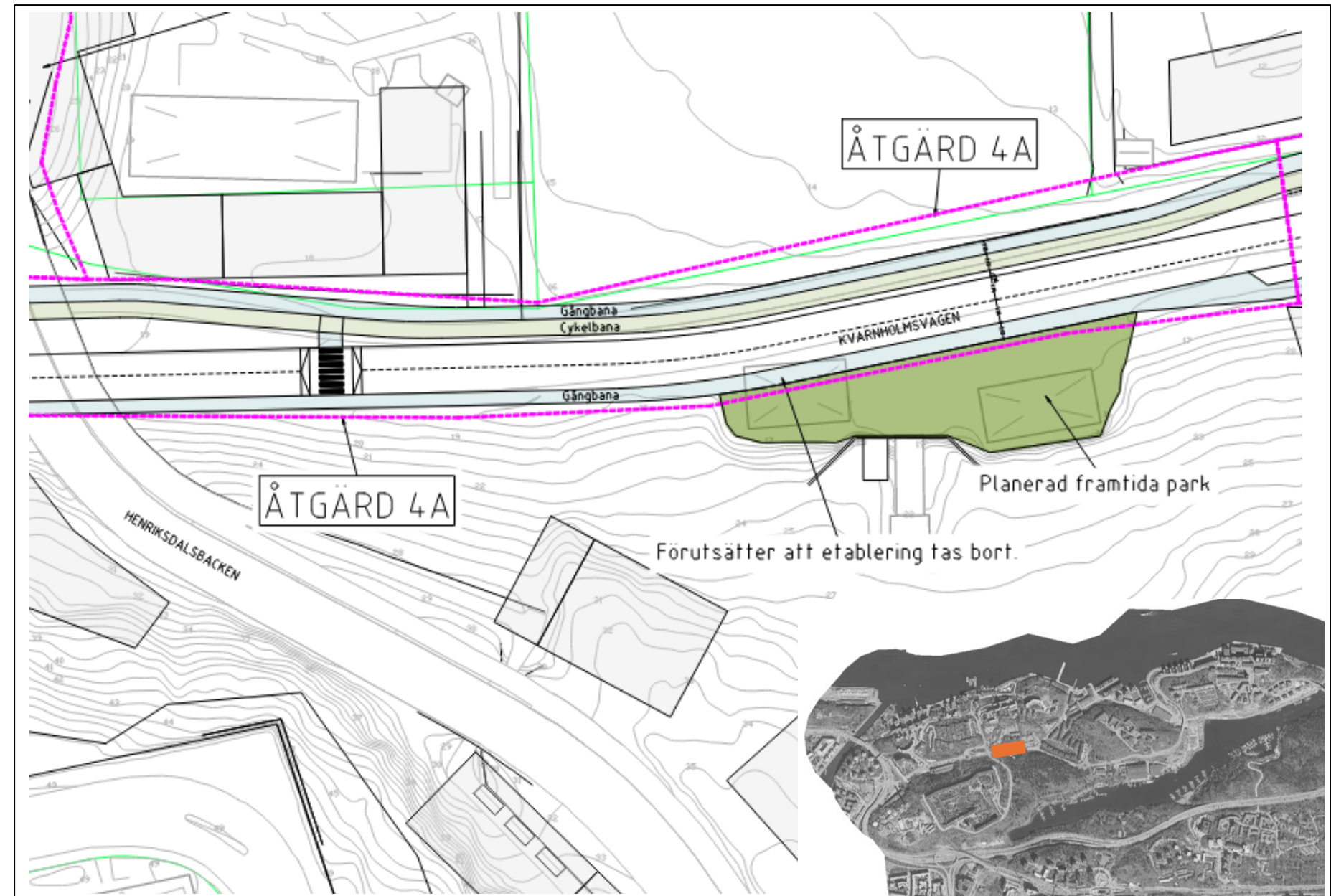
Positiv påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan

6.5. ÅTGÄRD 4A

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
2. Förlängning av gångbana på södra sidan av Kvarnholmsvägen, cirka 100 meter som syftar till att skapa en sammanhängande koppling till planerad park, busshållplats och ny bebyggelse.
3. Hastighetssäkring av övergångsställe i anslutning till Vilans skola och förskola.



Figur 18. Åtgärd 4A mellan Henriksdalsbacken och Finnboda Varvsväg.

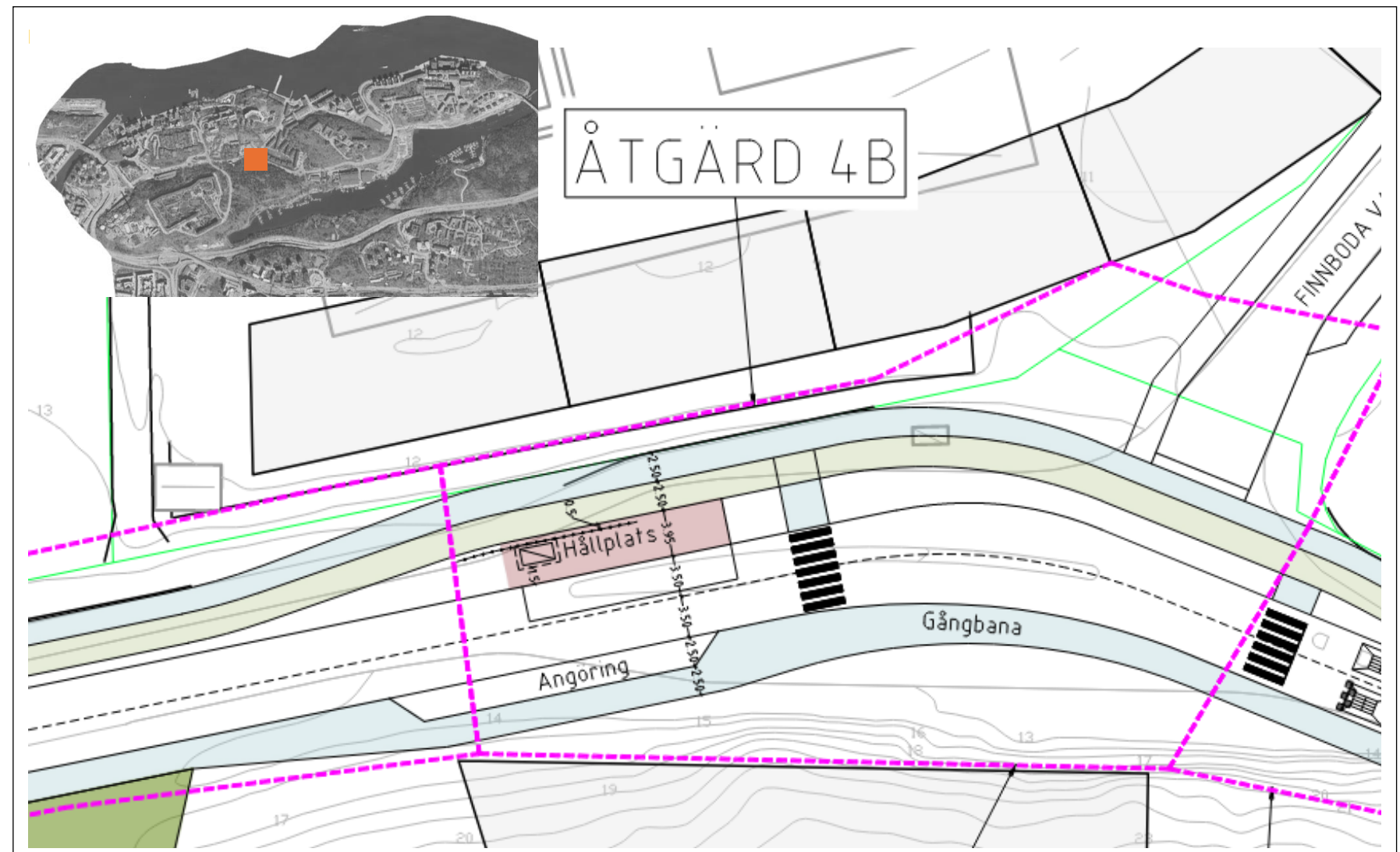
Tabell 7. Effektbedömning av åtgärd 4A.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan

6.6. ÅTGÄRD 4B

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny dragning bakom väderskydd för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
2. Standardhöjning av busshållplats på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Utformas som körbanehallplats enligt *RiGata buss*.
→ Förses med nytt väderskydd.
3. Ny korsningsutformning vid Kvarnholmsvägen/Finnboda varvsväg.
→ Vänstersvängkörfält tas bort.
→ Genomgående gångbana anläggs över Finnboda varvsväg.
4. Flytt av busshållplats på södra sidan av Kvarnholmsvägen för att möjliggöra angöring till tillkommande bebyggelse.
→ Ny hållplats ingår i åtgärd 5.



Figur 19. Åtgärd 4B korsning med Finnboda Varvsväg.

Tabell 8. Effektbedömning av åtgärd 4B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

6.7. ÅTGÄRD 5

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
2. Hastighetssäkring av övergångsställe på Kvarnholmsvägen för ökad trafiksäkerhet.
3. Flytt av busshållplats på södra sidan av Kvarnholmsvägen (från åtgärd 4B).
→ Standardhöjning enligt *RiGata buss*.
→ Utformas som körbanehallplats.
→ Förses med nytt väderskydd.
4. Angörings- och möbleringszon längs Kvarnholmsvägens södra sida möjliggör angöring till tillkommande bebyggelse.
5. Befintlig trädallé på norra sidan Kvarnholmsvägen som avskärmar gaturummet mot befintlig bebyggelse behålls.



Figur 20. Åtgärd 5, mellan Finnboda Varvsväg och Finnbergsvägen.

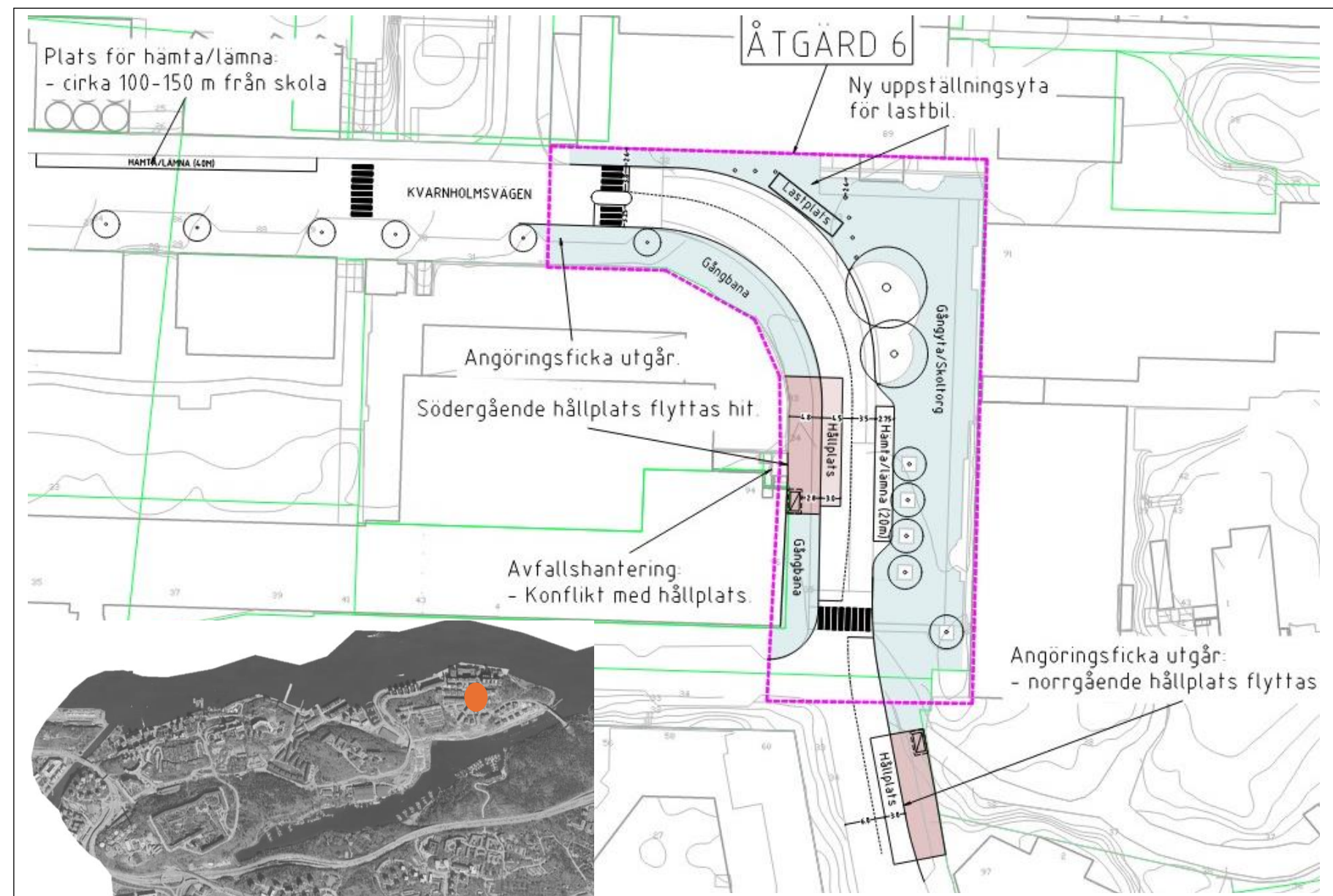
Tabell 9. Effektbedömning av åtgärd 5.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

6.8. ÅTGÄRD 6

1. Reglering som gångfartsområde tas bort och ersätts av hastighetsbegränsning 30 km/h.
2. Avsmalning av körbanan genom kurvan vid Ebba Braheskolan.
3. Busshållplats i norrgående riktning flyttas söderut och busshållplats i södergående riktning flyttas norrut.
4. Nya platser för hämtning/lämning ordnas vid skolan samt cirka 100 meter väster om skolan.
5. Signalreglering av övergångsställen med bussprioritering.
6. Lastplats i kurvan vid Ebba Braheskolan för att undvika backning över torgyta där skolbarn rör sig.



Figur 21. Åtgärd 6 invid Ebba Braheskolan och Kvarnholmen centrum.

Tabell 10. Effektbedömning av åtgärd 6.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

6.9. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

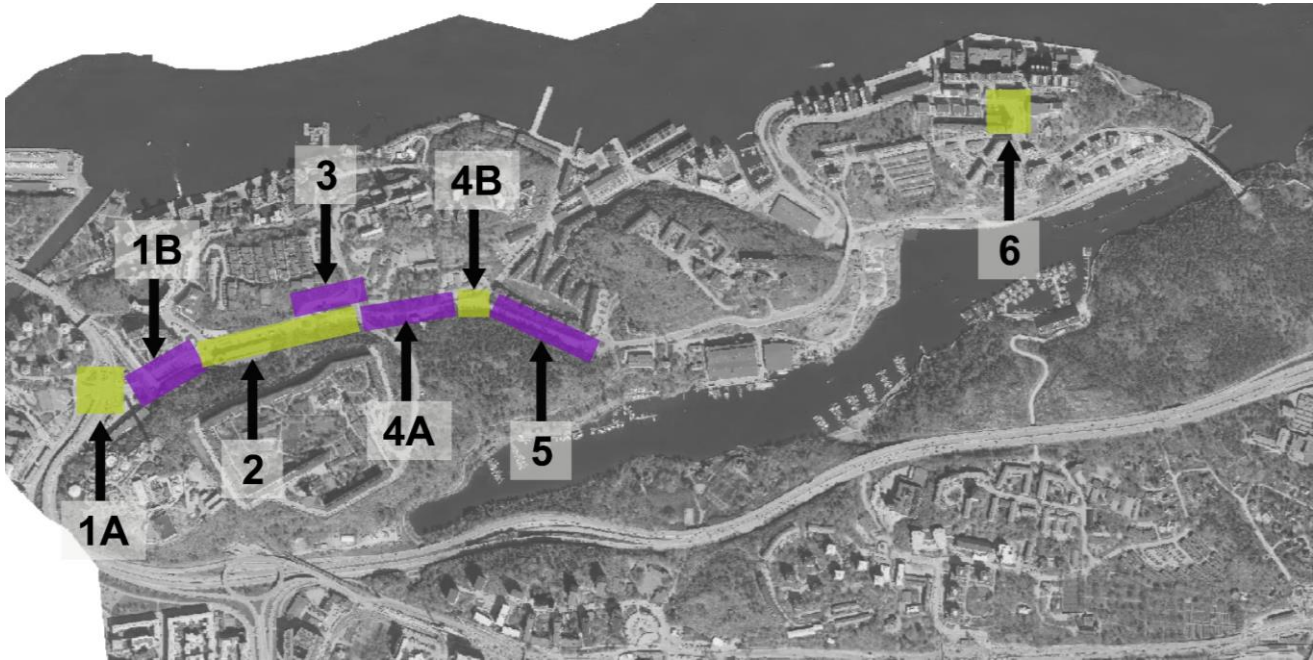
Tabell 11. Samlad effektbedömning av åtgärd 1-6 scenario A.

Åtgärd	Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
1A							Nej
1B							Ja
2							Ja
3							Ja
4A							Ja
4B							Ja
5							Ja
6							Ja

Positiv påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan



6.10. SAMMANFATTNING SCENARIO A

Åtgärderna vid Henriksdalskorset bedöms kunna bidra till en ökad framkomlighet för motorfordonstrafiken ut från Henriksdal–Kvarnholmen. Samtidigt finns viss osäkerhet kring effekten av dubbla körfält i cirkulationen samt på sträckan mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen. Henriksdalskorset fungerar även fortsatt som en flaskhals i trafiksystemet, vilket begränsar den totala kapacitetsförbättringen. En mer detaljerad analys av denna utformning rekommenderas därför i det fortsatta arbetet.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk längs Kvarnholmsvägen innebär en tydlig förbättring för gång- och cykeltrafiken. Den högre standarden avseende breddmått skapar bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Denna standard möjliggör även sopsaltning som driftsmetod, vilket förbättrar både framkomlighet och trafiksäkerhet under vinterhalvåret.

Flytt av busshållplatser innebär förändrade hållplatsavstånd och kan påverka busslinjernas möjlighet att angöra vissa hållplatser. En mer detaljerad översyn av kollektivtrafikens förutsättningar rekommenderas därför i det fortsatta arbetet.

Scenario A innebär ny bebyggelse längs Kvarnholmsvägens södra sida mellan Finnboda varvsväg och cirkulationsplatsen vid Finnbergstunneln. För att rymma fler funktioner behöver gatans sektion breddas, vilket medför ett visst intrång i naturmark. Det största intrånget orsakas dock av husens placeringar snarare än av gatuutformningen.

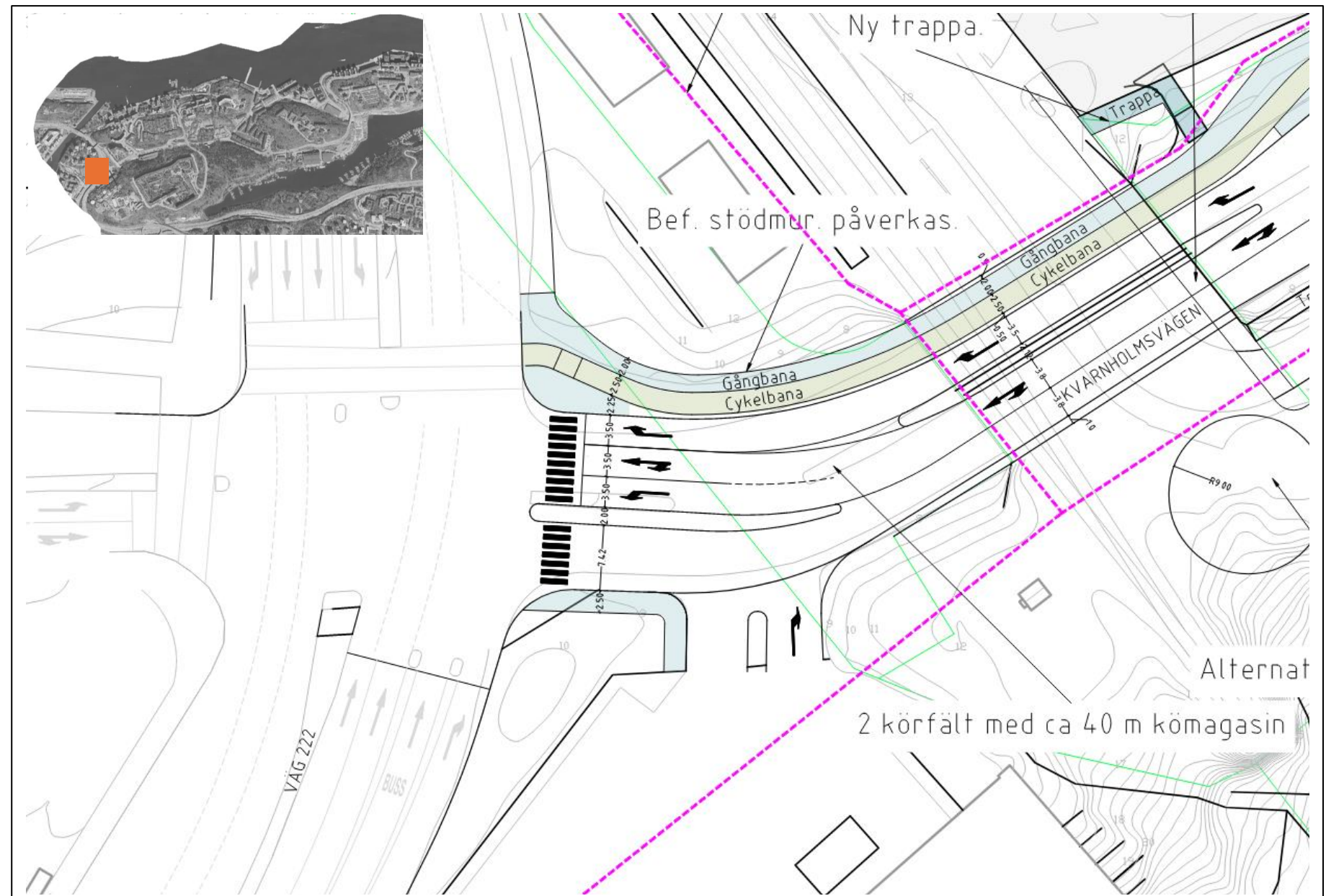
Åtgärderna vid Ebba Braheskolan bedöms innebära en mer tydlig trafiksituation som är bättre anpassad efter platsens förutsättningar. Genom att ta bort gångfartsområdesregleringen och signalreglera övergångsställen blir trafiksituationen mer förutsägbar. Vidare ordnas nya platser för hämtning och lämning. Genom att smalna av gaturummet kan hämtning och lämning i körbanan undvikas.

7. SCENARIO B

7.1. ÅTGÄRD 1A

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A.

- Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt Nacka kommuns *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Kapacitetshöjande åtgärder i Henriksdalskorset.
→ Två vänstersvängfält på Kvarnholmsvägen mot väg 222.
→ Förlängning av kömagasin: cirka 40 meter för dubbla körfält och cirka 110 meter för ett körfält.
- Borttagande av övergångsställe på Henriksdalskorsets södra ben, som följd av införandet av dubbla vänstersvängfält från Kvarnholmsvägen.
- Borttagande av gångbana på Kvarnholmsvägens södra sida.
→ Det frigjorda utrymmet används för breddning och standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan samt för ny körfältsindelning. Förlängning av refug från Henriksdalskorset på Kvarnholmsvägen.
- Förlängning av refug på Kvarnholmsvägen väster om Henriksdalskorset.
→ Infart till SVOA:s anläggning begränsas till höger in/höger ut.
- Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.



Figur 22. Åtgärd 1A invid Henriksdalskorset.

Tabell 12. Effektbedömning av åtgärd 1A.

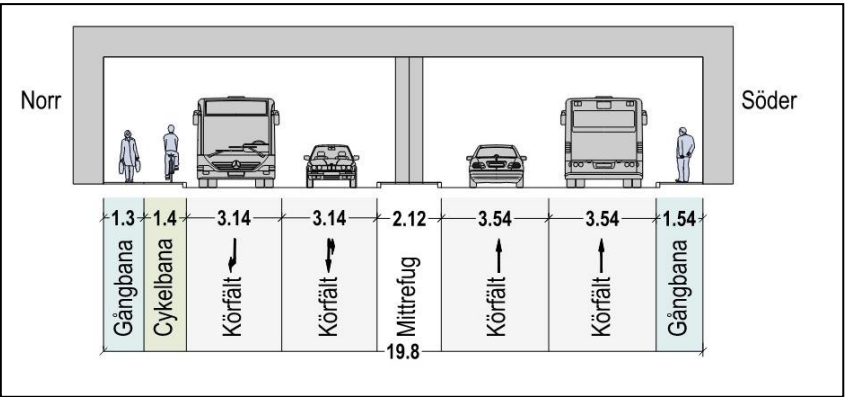
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Nej

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

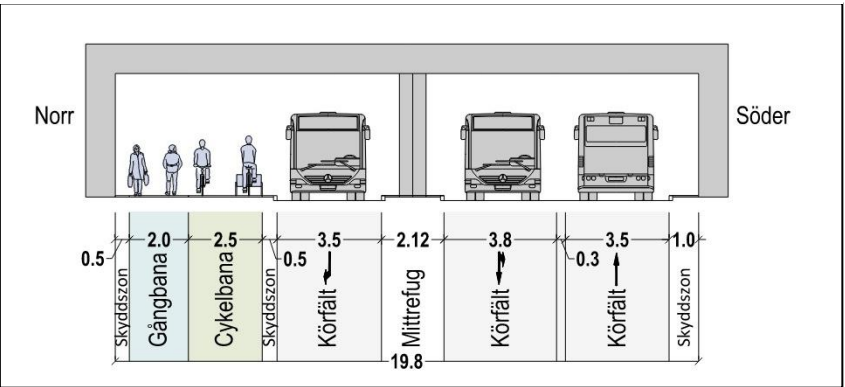
7.2. ÅTGÄRD 1B

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A.

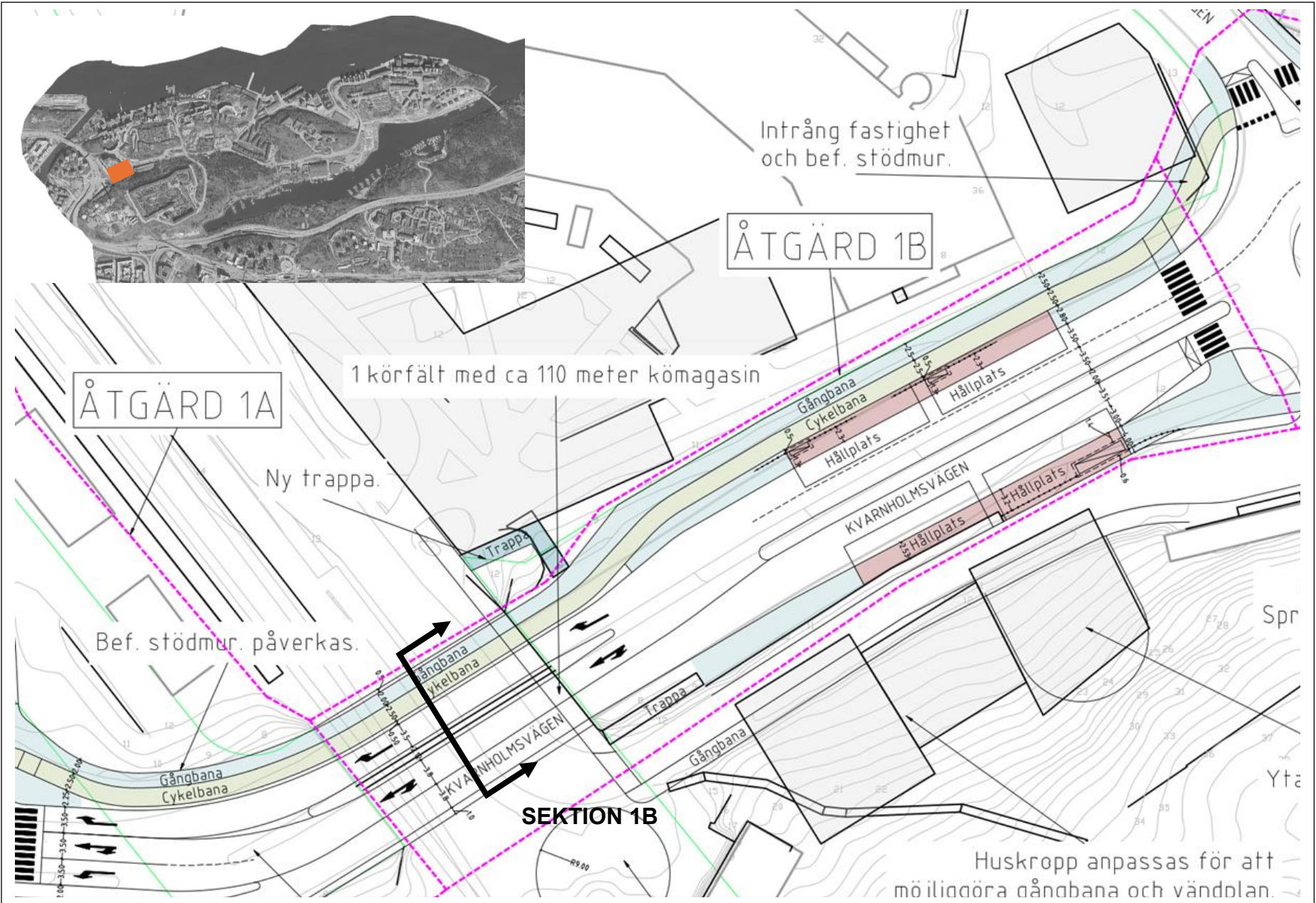
- 1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny sträckning bakom busshållplats för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
- 2. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt principerna i *RiGata buss*.
→ Nya väderskydd.
- 3. Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.
- 4. Åtgärd 1B och 1A är beroende av varandra, och full effekt uppnås först när båda genomförs.



Figur 24. Sektion 1B, befintlig gata vid Henriksdalsviadukten.



Figur 25. Sektion 1B, föreslagen gata vid Henriksdalsviadukten.



Figur 23. Åtgärd 1B mellan Henriksdalsviadukten och Hästholmsvägen med sektion 1B markerad.

Tabell 13. Effektbedömning av åtgärd 1B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

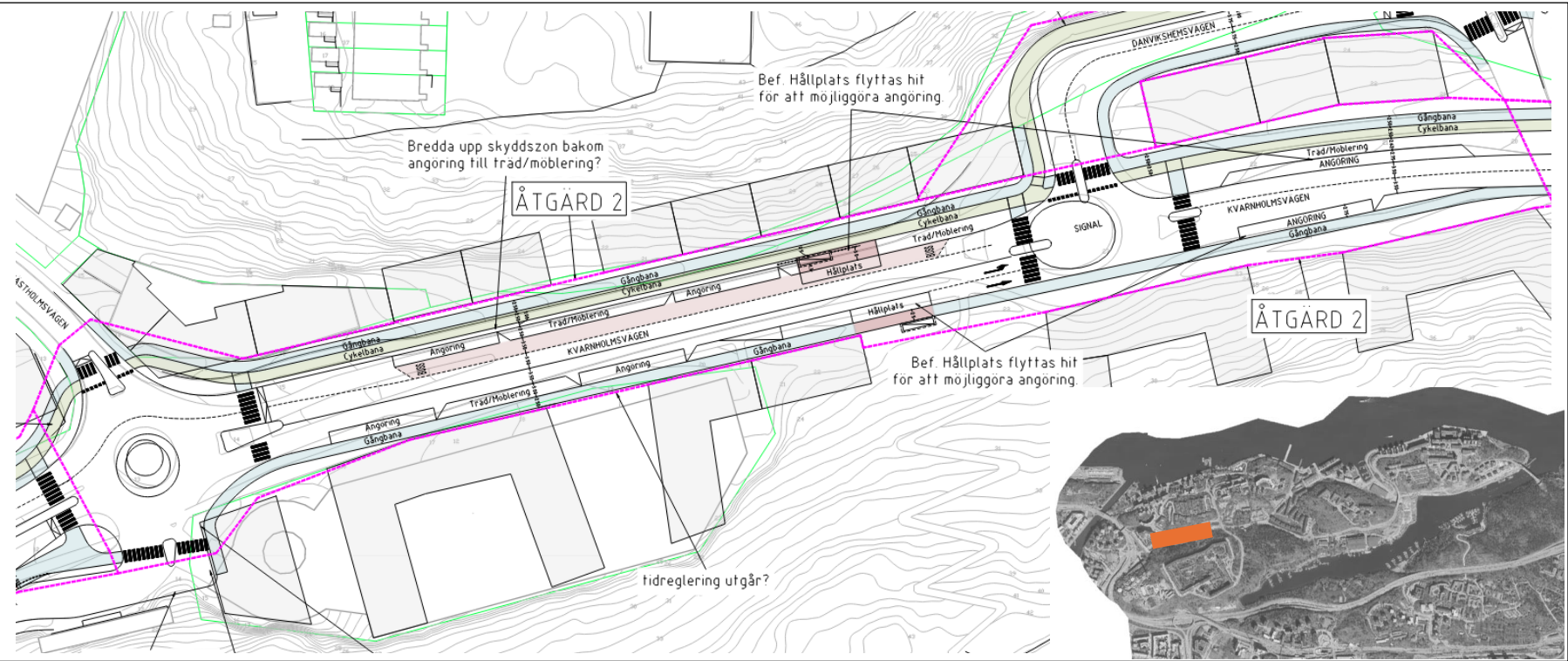
Positiv påverkan Ingen påverkan Negativ påverkan

SCENARIO B

7.3. ÅTGÄRD 2

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A.

1. Cirkulationsplats Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen.
→ Två körfält i västgående riktning.
→ Hastighetssäkrade övergångsställen.
2. Två körfält på Kvarnholmsvägen mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen.
→ Två körfält, där det ena vid behov kan nyttjas som kollektivtrafikkörfält.
3. Standardhöjning av gång- och cykelbana på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Förbättrad linjeföring av gång- och cykelbanan.
4. Flytt av befintliga busshållplatser för att möjliggöra angöring till tillkommande bebyggelse.
→ Reglerhållplatser på Kvarnholmsvägens södra sida utgår.
5. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt *RiGata buss*.
→ Förses med nya väderskydd.
6. Plats för möblering i gaturummet för ökad vistelsekvalitet.
7. Ny korsningsutformning vid Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen.
→ Befintlig cirkulationsplats utformas som signalreglerad trevägskorsning.
→ Tillkommande övergångsställe.



Figur 26. Åtgärd 2 mellan Hästholmsvägen och Henriksdalsbacken.

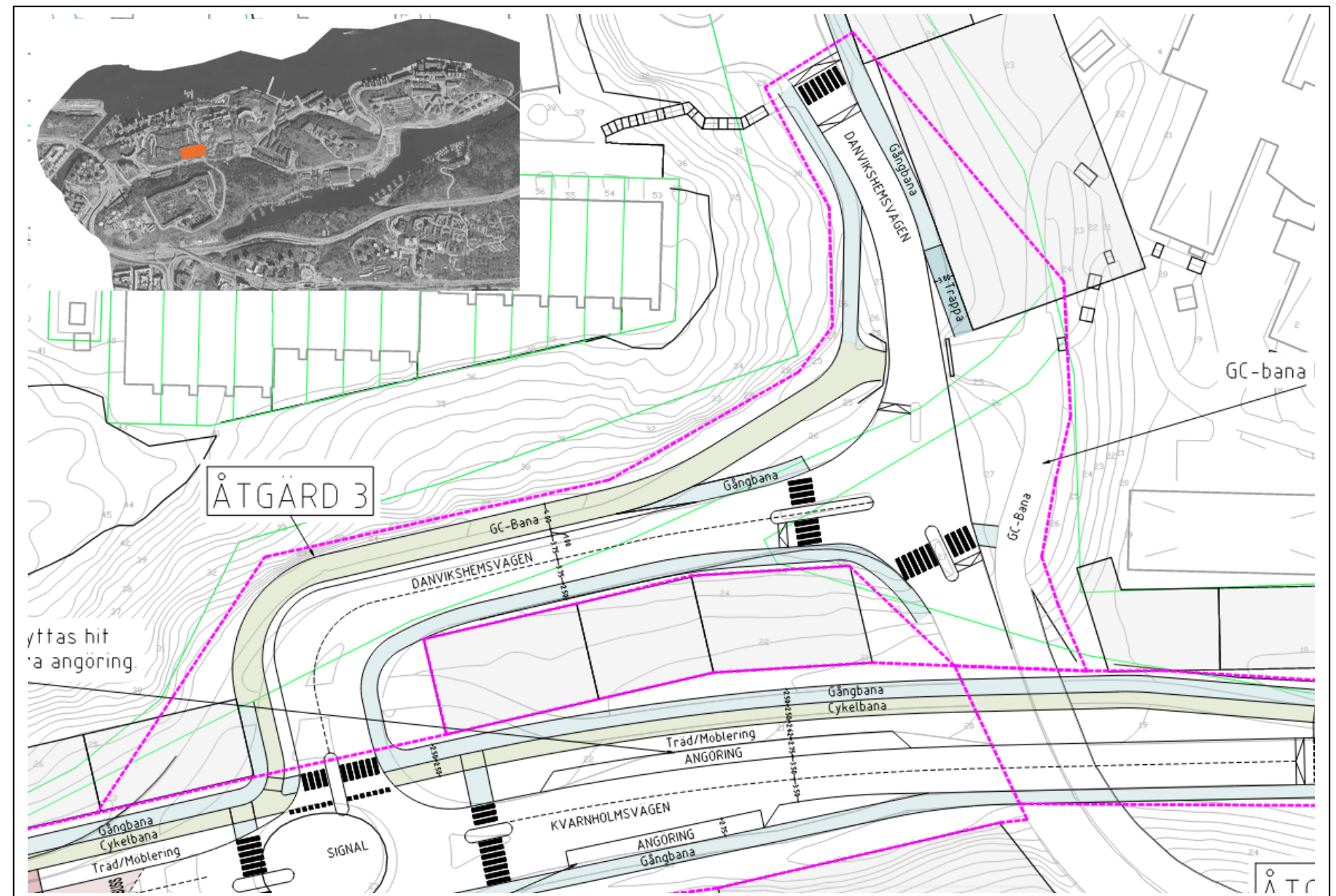
Tabell 14. Effektbedömning av åtgärd 2.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

7.4. ÅTGÄRD 3

1. Ny utformning av ramp mellan Kvarnholmsvägen och Danvikshemsvägen.
→ Breddning av gång- och cykelbana på norra sidan enligt *Teknisk handbok* (4 meter kombinerad gång- och cykelbana).
→ Ny gångbana på södra sidan (2,5 meter enligt *Teknisk handbok*).
→ Ny linjeföring frigör mark för tillkommande bebyggelse.
2. Förlängning av gångbana utmed Danvikshemsvägen samt ny trappa till trafikseparerat gång- och cykelstråk.
3. Hastighetssäkrade övergångsställen i korsningen Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken.
4. Hastighetssäkring av övergångsställe i norra delen av Danvikshemsvägen.
5. I förslaget utgår gång- och cykelbron över gång- och cykeltunneln (föreslås i scenario A).



Figur 27. Åtgärd 3, Danvikshemsvägen och Henriksdalsbacken.

Tabell 15. Effektbedömning av åtgärd 3.

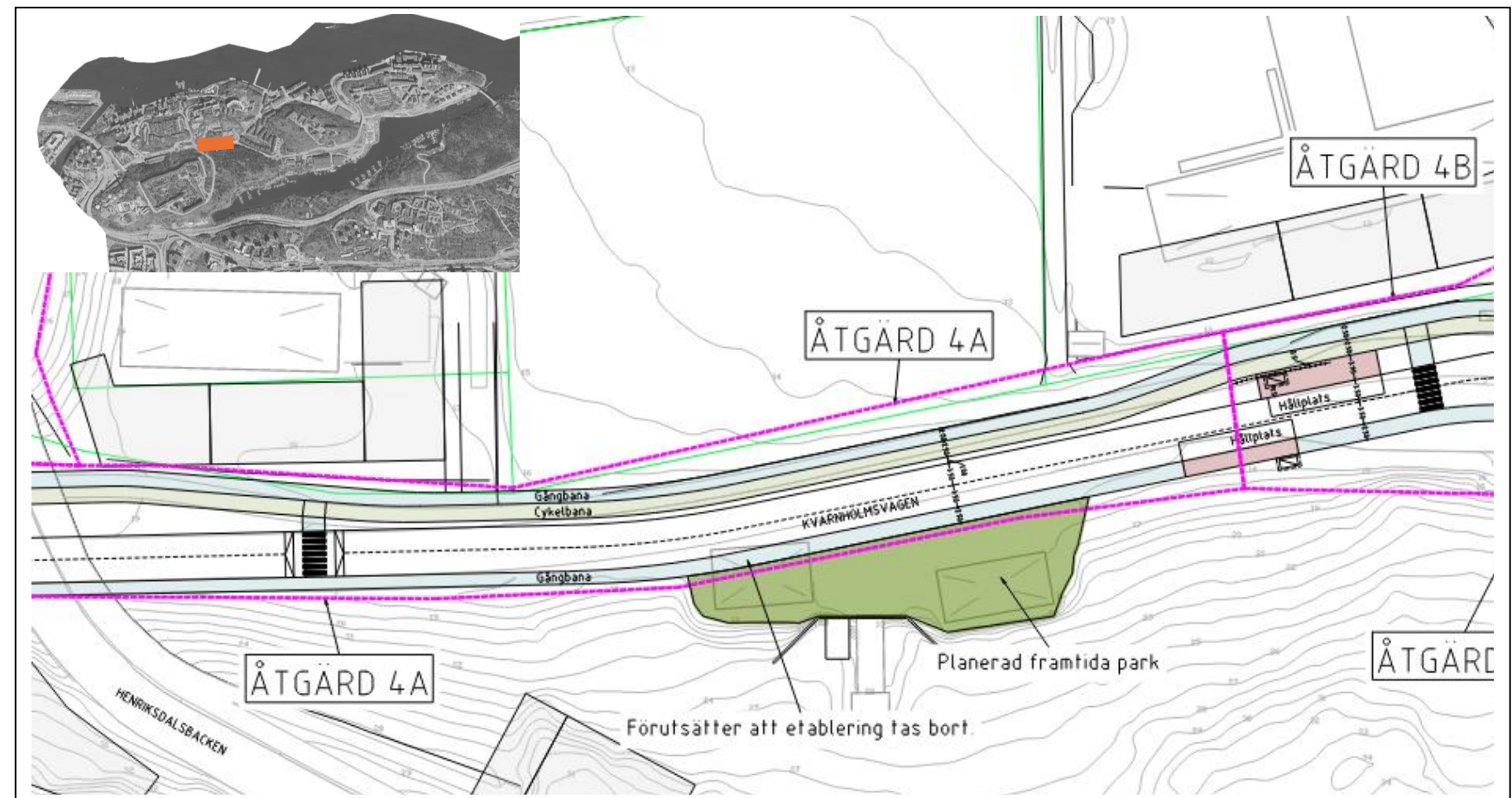
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

7.5. ÅTGÄRD 4A

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A.

4. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
5. Förlängning av gångbana på södra sidan av Kvarnholmsvägen, cirka 100 meter som syftar till att skapa en sammanhängande koppling till planerad park, busshållplats och ny bebyggelse.
6. Hastighetssäkring av övergångsställe i anslutning till Vilans skola och förskola.



Figur 28. Åtgärd 4A mellan Henriksdalsbacken och Finnboda Varvsväg.

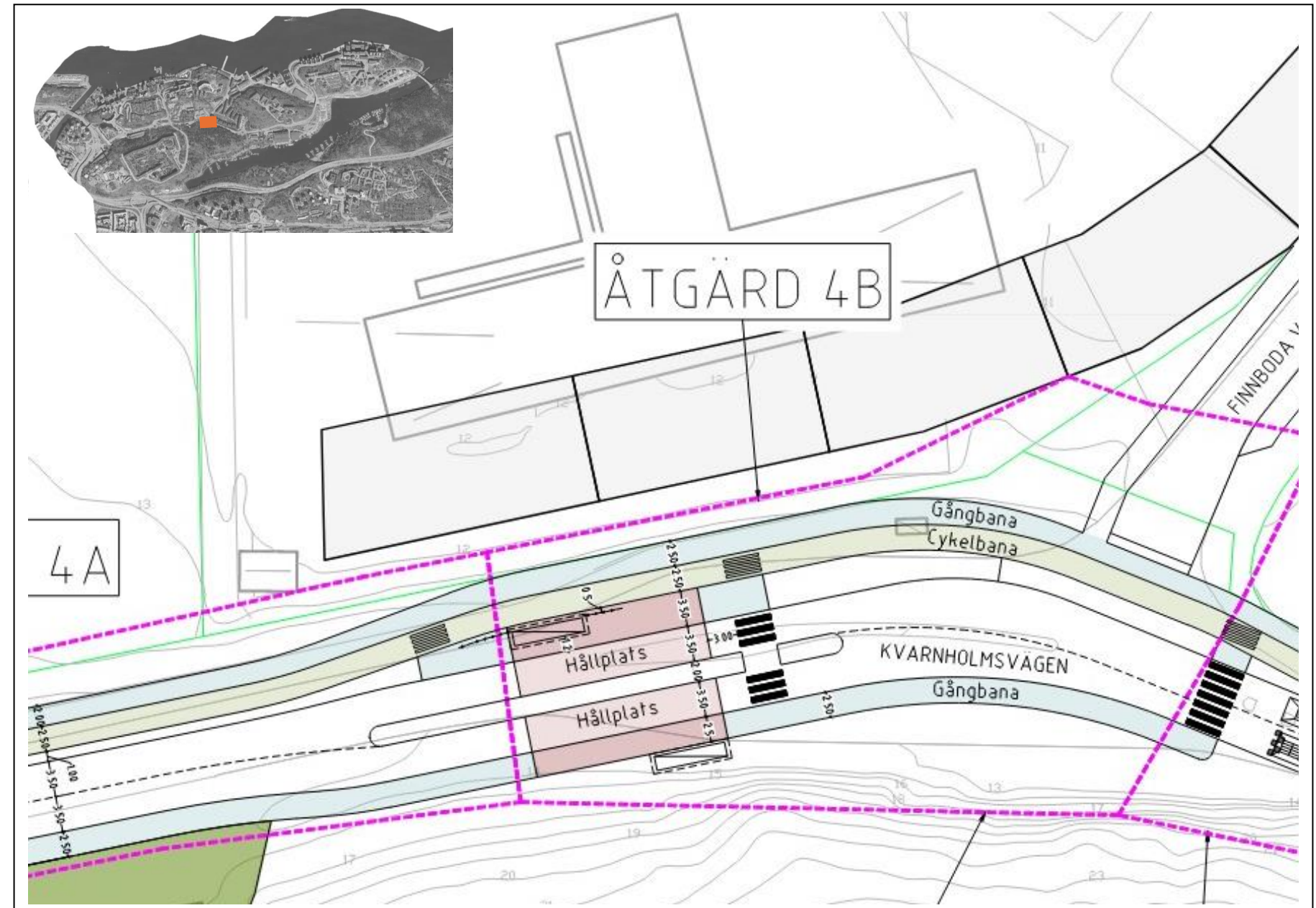
Tabell 16. Effektbedömning av åtgärd 4A.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

 Positiv påverkan	 Ingen påverkan	 Negativ påverkan
--	--	--

7.6. ÅTGÄRD 4B

- Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny dragning bakom väderskydd för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
- Standardhöjning av busshållplatser på Kvarnholmsvägen.
→ Utformas som enkel stopphållplats enligt *RiGata buss*.
→ Förses med nya väderskydd.
- Ny korsningsutformning vid Kvarnholmsvägen/Finnboda varsväg.
→ Vänstersvängkörfält tas bort.
→ Genomgående gångbana anläggs över Finnboda varsväg.
- Ingen bebyggelse på södra sidan av Kvarnholmsvägen innebär att busshållplats kan behållas i befintligt läge (flyttas i scenario A).



Figur 29. Åtgärd 4B korsning med Finnboda Varvsväg.

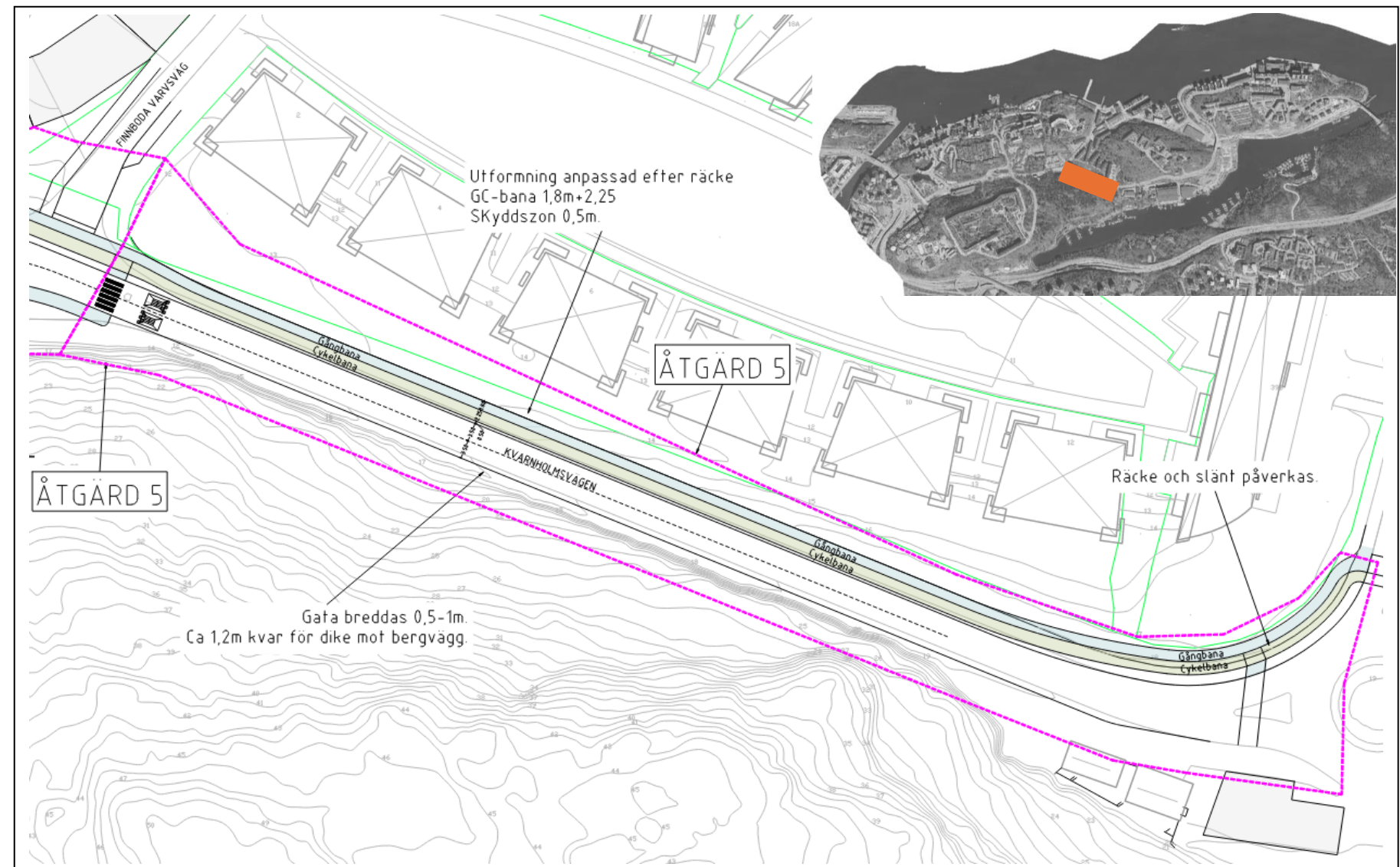
Tabell 17. Effektbedomning av åtgärd 4B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

7.7. ÅTGÄRD 5

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,25 meter cykelbana.
2. Hastighetssäkring av övergångsställe på Kvarnholmsvägen för ökad trafiksäkerhet.
3. Inga åtgärder på Kvarnholmsvägens södra sida, då bebyggelsen utgår i detta scenario.
4. Befintlig trädallé på norra sidan Kvarnholmsvägen som avskärmar gaturummet mot befintlig bebyggelse behålls.



Figur 30. Åtgärd 5 mellan Finnboda Varvsväg och Finnbergsvägen.

Tabell 18. Effektbedömning av åtgärd 5.

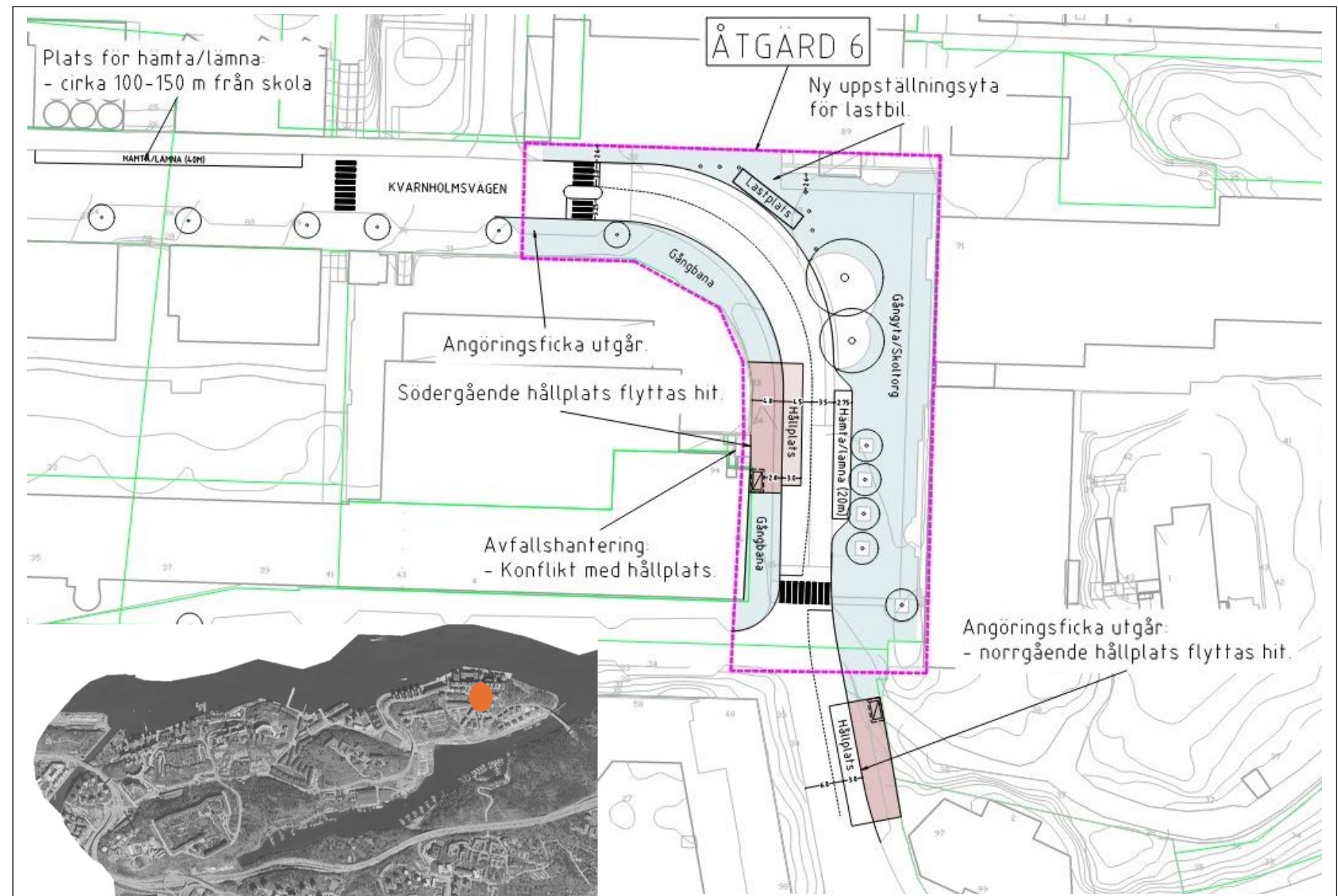
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

7.8. ÅTGÄRD 6

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A.

1. Reglering som gångfartsområde tas bort och ersätts av hastighetsbegränsning 30 km/h.
2. Avsmalning av körbanan genom kurvan vid Ebba Braheskolan.
3. Busshållplats i norrgående riktning flyttas söderut och busshållplats i södergående riktning flyttas norrut.
4. Nya platser för hämtning/lämning ordnas vid skolan samt cirka 100 meter väster om skolan.
5. Signalreglering av övergångsställen med bussprioritering.
6. Lastplats i kurvan vid Ebba Braheskolan för att undvika backning över torgyta där skolbarn rör sig.



Figur 31. Åtgärd 6 invid Ebba Braheskolan och Kvarnholmen centrum.

Tabell 19. Effektbedömning av åtgärd 6.

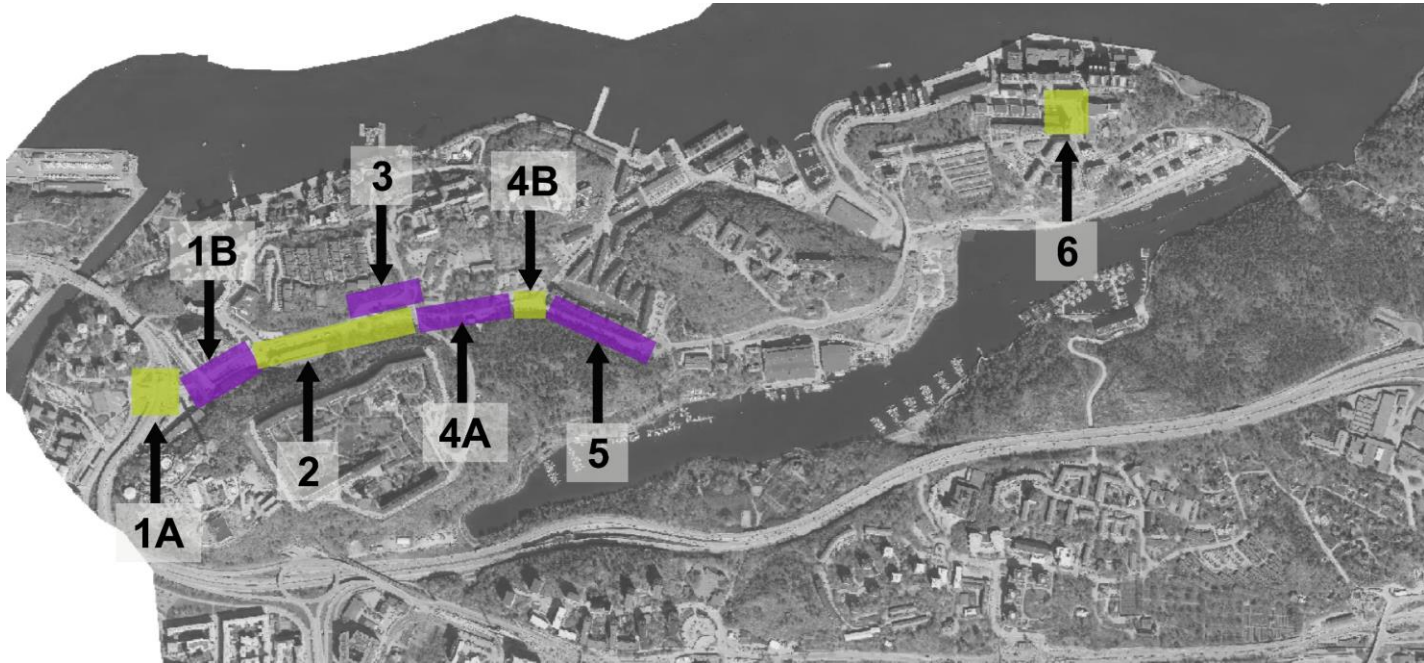
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

7.9. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

Tabell 20. Samlad effektbedömning av åtgärd 1-6 scenario B.

Åtgärd	Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
1A							Nej
1B							Ja
2							Ja
3							Ja
4A							Ja
4B							Ja
5							Ja
6							Ja



7.10. SAMMANFATTNING SCENARIO B

Åtgärderna vid Henriksdalskorset bedöms kunna bidra till en ökad framkomlighet för motorfordonstrafiken ut från Henriksdal–Kvarnholmen. Samtidigt finns viss osäkerhet kring effekten av dubbla körfält i cirkulationen samt på sträckan mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen. Henriksdalskorset utgör även fortsatt en flaskhals i trafiksystemet, vilket begränsar den totala kapacitetsförbättringen. En mer detaljerad analys av denna utformning rekommenderas därför i det fortsatta arbetet.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk längs Kvarnholmsvägen innebär en tydlig förbättring för gång- och cykeltrafiken. Den högre standarden med bredare sektioner skapar bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Den breddade standarden möjliggör dessutom sopsaltning, vilket ger förbättrad framkomlighet och säkerhet under vinterhalvåret.

Flytt av busshållplatser innebär förändrade hållplatsavstånd och kan påverka vissa busslinjers möjlighet att angöra hållplatser. Därför rekommenderas en mer detaljerad översyn av kollektivtrafikens förutsättningar i det fortsatta arbetet.

I Scenario B tillkommer ingen bebyggelse längs Kvarnholmsvägens södra sida mellan Finnboda varvsväg och Finnbergsvägen. Utan bebyggelsen kan gatans sektionsbredd hållas nere, vilket minskar intrånget i naturmarken samt minskar kostnaderna för att anlägga gatan.

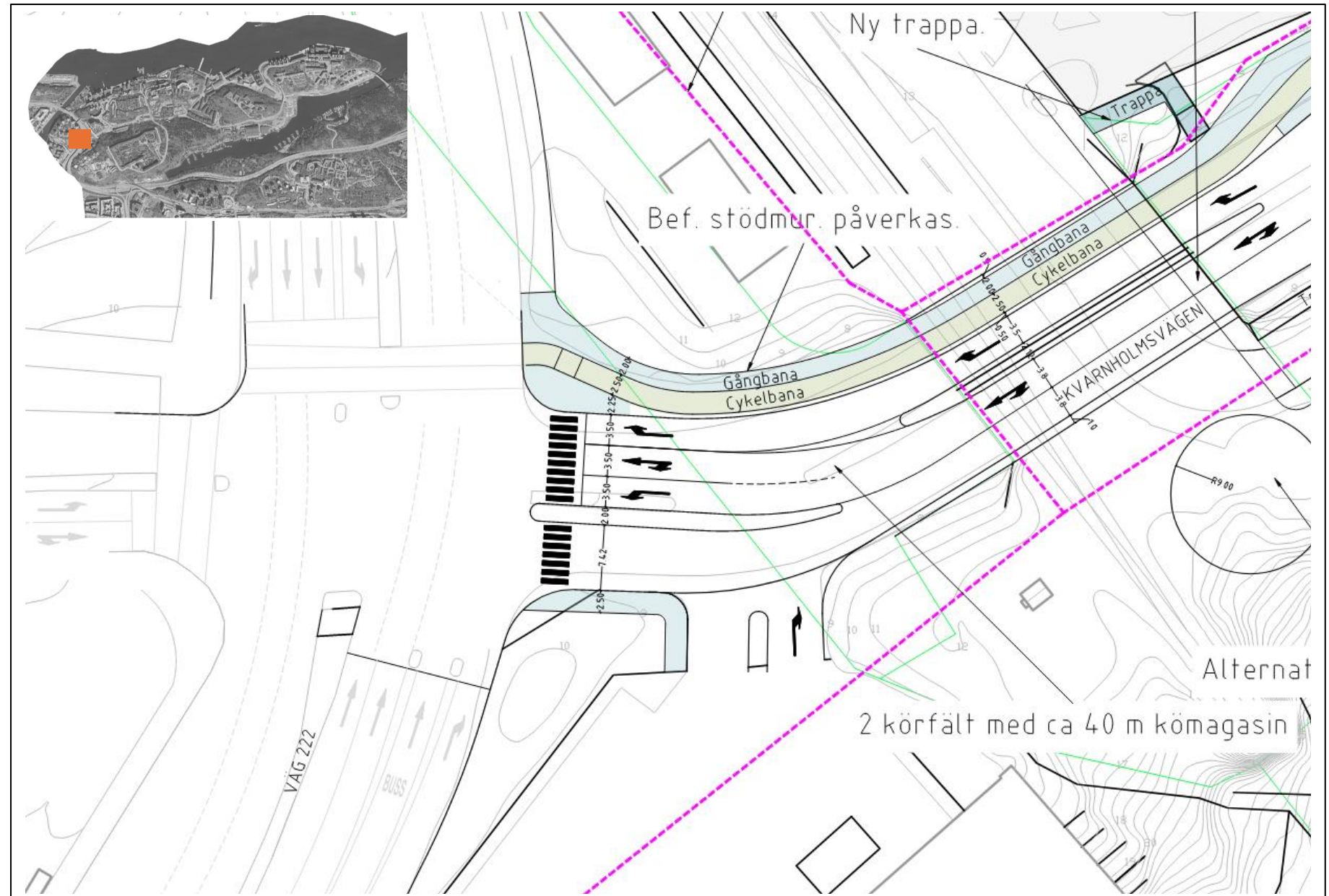
Åtgärderna vid Ebba Braheskolan bedöms innebära en mer tydlig trafiksituation som är bättre anpassad efter platsens förutsättningar. Genom att ta bort gångfartsområdesregleringen och signalreglera övergångsställen blir trafiksituationen mer förutsägbar. Vidare ordnas nya platser för hämtning och lämning. Genom att smalna av gaturummet kan hämtning och lämning i körbanan undvikas.

8. SCENARIO C

8.1. ÅTGÄRD 1A

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-B.

- Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt Nacka kommuns *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Kapacitetshöjande åtgärder i Henriksdalskorset.
→ Två vänstersvängfält på Kvarholmsvägen mot väg 222.
→ Förlängning av kömagasin: cirka 40 meter för dubbla körfält och cirka 110 meter för ett körfält.
- Borttagande av övergångsställe på Henriksdalskorsets södra ben, som följd av införandet av dubbla vänstersvängfält från Kvarholmsvägen.
- Borttagande av gångbana på Kvarholmsvägens södra sida.
→ Det frigjorda utrymmet används för breddning och standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan samt för ny körfältsindelning. Förlängning av refug från Henriksdalskorset på Kvarholmsvägen.
- Förlängning av refug på Kvarholmsvägen väster om Henriksdalskorset.
→ Infart till SVOA:s anläggning begränsas till höger in/höger ut.
- Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.



Figur 32. Åtgärd 1A invid Henriksdalskorset.

Tabell 21. Effektbedömning av åtgärd 1A.

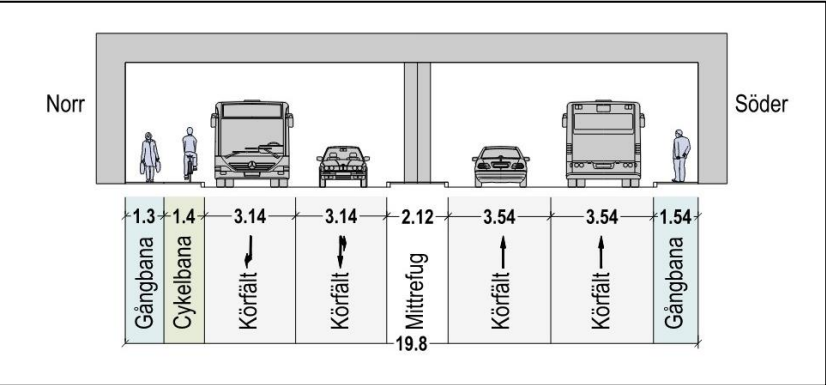
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Nej

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

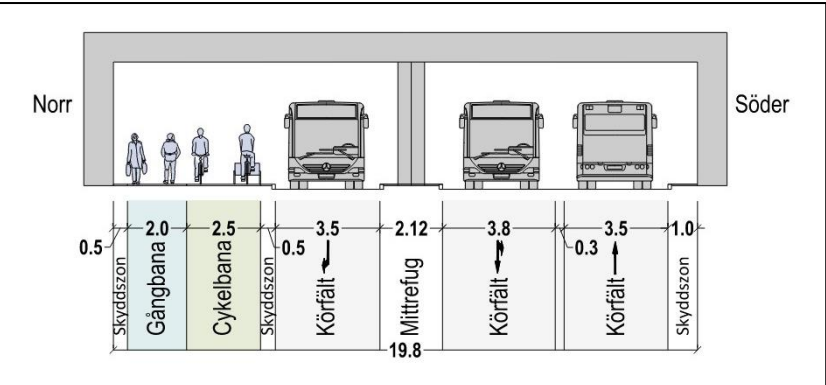
8.2. ÅTGÄRD 1B

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-B.

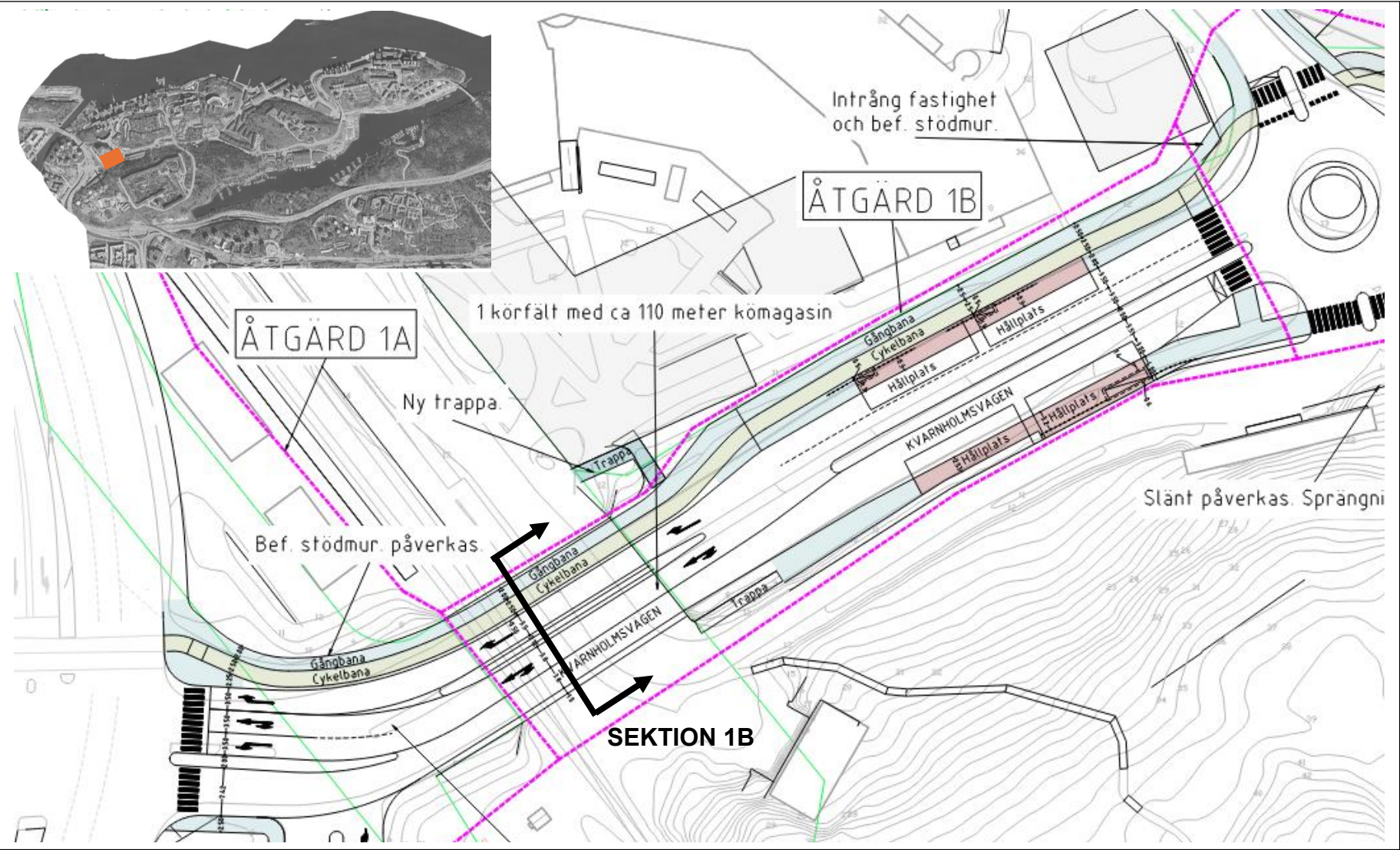
- 1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny sträckning bakom busshållplats för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
- 2. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt principerna i *RiGata buss*.
→ Nya väderskydd.
- 3. Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.
- 4. Åtgärd 1B och 1A är beroende av varandra, och full effekt uppnås först när båda genomförs.



Figur 34. Sektion 1B, befintlig sektion vid Henriksdalsviadukten.



Figur 33. Sektion 1B, föreslagen sektion vid Henriksdalsviadukten.



Figur 35. Åtgärd 1B mellan Henriksdalsviadukten och Hästholmsvägen med sektion 1B markerad.

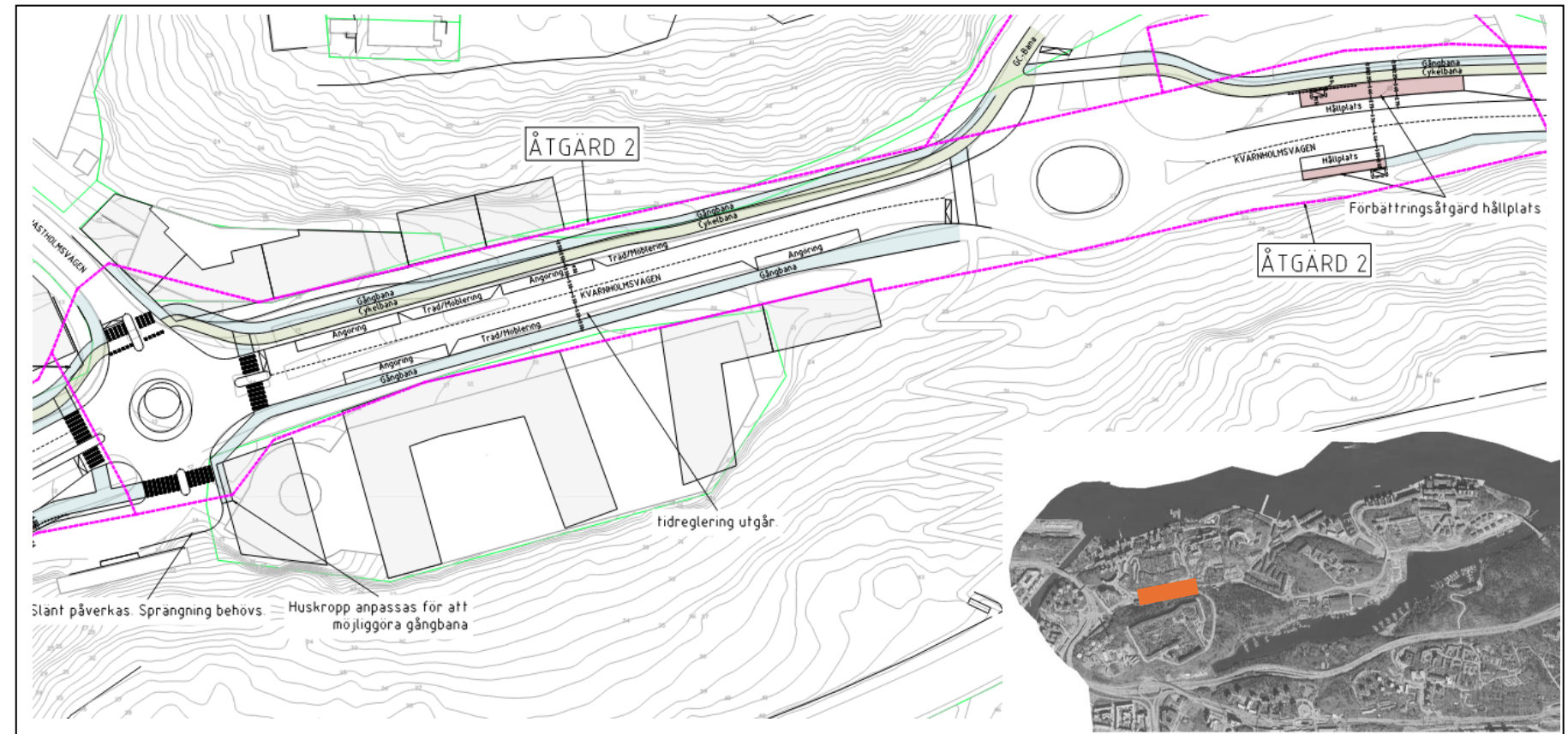
Tabell 22. Effektbedömning av åtgärd 1B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan Ingen påverkan Negativ påverkan

8.3. ÅTGÄRD 2

1. Cirkulationsplats Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen.
→ Hastighetssäkrade övergångsställen.
→ Ett körfält, vilket minskar ytanspråket.
2. Cirkulationsplats Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen.
→ Befintlig cirkulationsutformning behålls.
→ Hastighetssäkrade övergångsställen.
3. Standardhöjning av gång- och cykelbana på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0–2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Förbättrad linjeföring.
4. Reglerhållplatser på Kvarnholmsvägens södra sida utgår.
5. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt principerna i *RiGata buss*.
→ Nya väderskydd.
6. Plats för angöring och möblering i gaturummet.
→ Endast i anslutning till ny bebyggelse och i mindre omfattning än i scenario A och B.



Figur 36. Åtgärd 2 mellan Hästholmsvägen och Henriksdalsbacken.

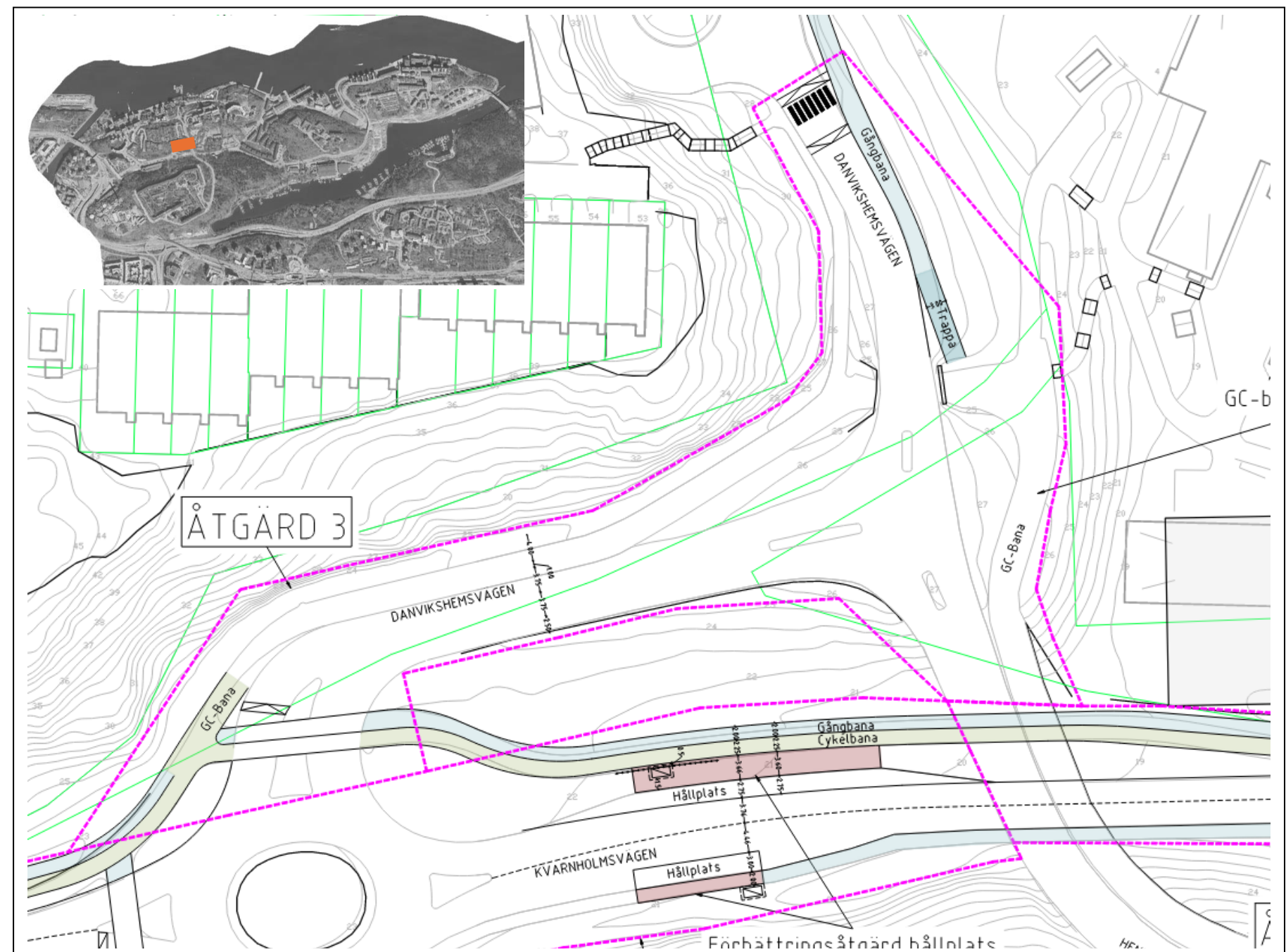
Tabell 23. Effektbedömning av åtgärd 2.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

8.4. ÅTGÄRD 3

1. Korsningsutformning
Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken.
→ Befintlig korsningsutformning behålls.
2. Ny gångbana och trappa.
→ Förbinder Danvikshemsvägen med planskild passage.
3. Hastighetssäkring av övergångsställe.
→ Danvikshemsvägens anslutning mot
Kvarnholmsvägen.
→ Danvikshemsvägen.



Figur 37. Åtgärd 3, Danvikshemsvägen och Henriksdalsbacken.

Tabell 24. Effektbedömning av åtgärd 3.

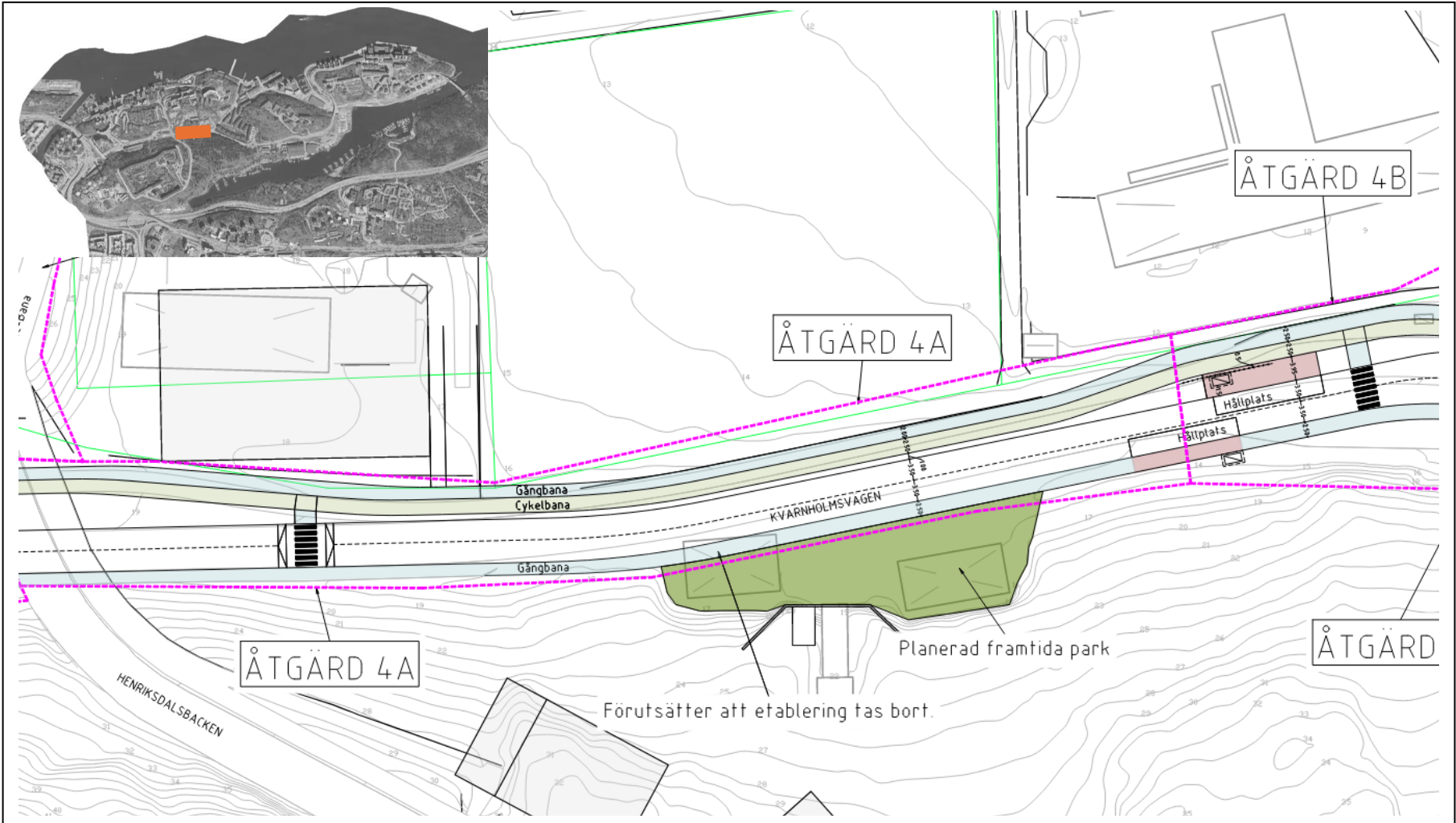
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	---------------------	-------------------	---------------------

8.5. ÅTGÄRD 4A

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-B.

- 1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- 2. Förlängning av gångbana på södra sidan av Kvarnholmsvägen, cirka 100 meter som syftar till att skapa en sammanhängande koppling till planerad park och busshållplats.
- 3. Hastighetssäkring av övergångsställe i anslutning till Vilans skola och förskola.



Figur 38. Åtgärd 4A mellan Henriksdalsbacken och Finnboda Varvsväg.

Tabell 25. Effektbedömning av åtgärd 4A.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

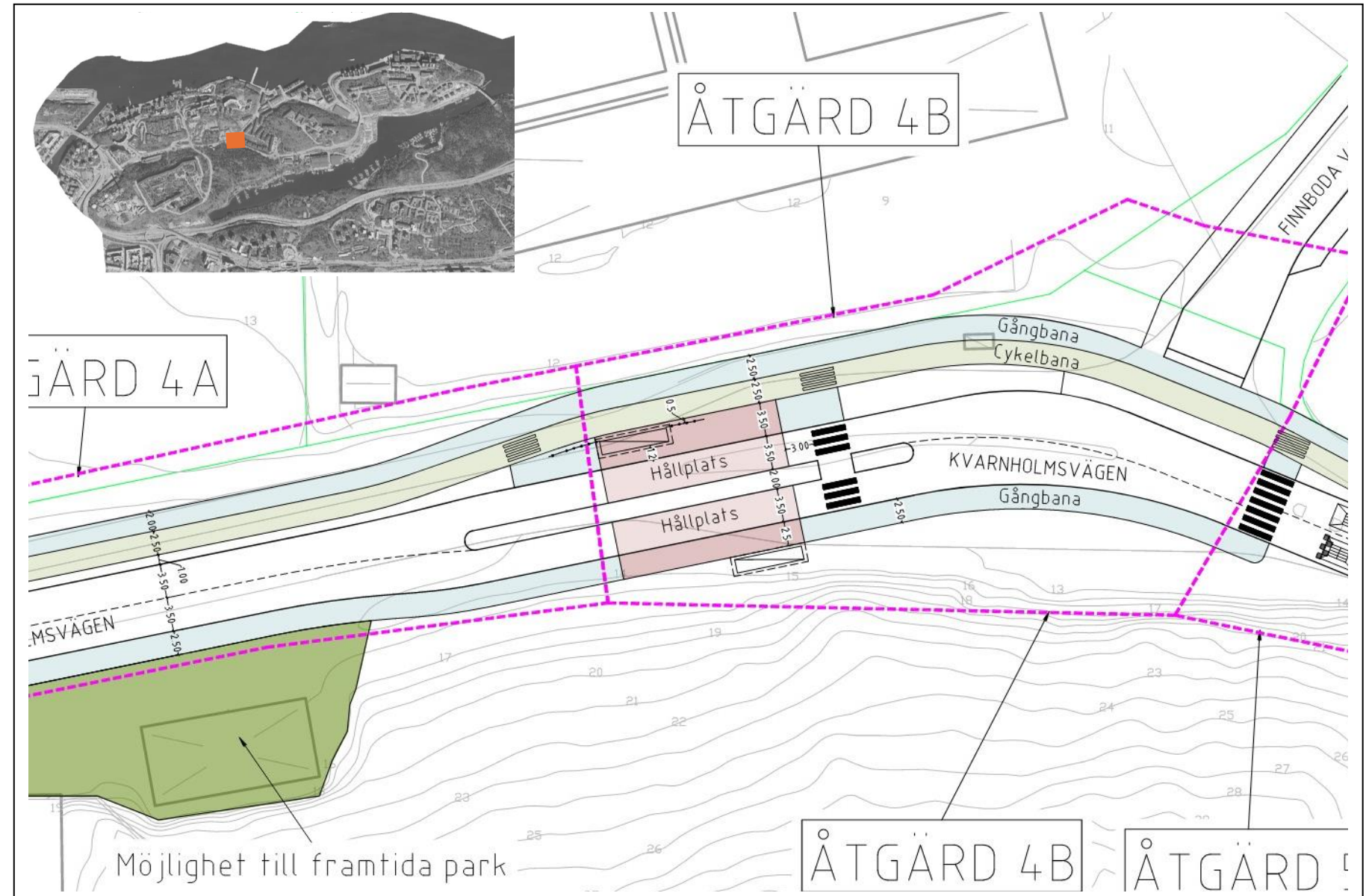
Positiv påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario B.

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
 - Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
 - Ny dragning bakom väderskydd för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
2. Standardhöjning av busshållplatser på Kvarnholmsvägens.
 - Utformas som enkel stopphållplats enligt *RiGata buss*.
 - Förses med nya väderskydd.
3. Ny korsningsutformning vid Kvarnholmsvägen/Finnboda varvsväg.
 - Vänstersvängkörfält tas bort.
 - Genomgående gångbana anläggs över Finnboda varvsväg.
4. Ingen bebyggelse på södra sidan av Kvarnholmsvägen innebär att busshållplats kan behållas i befintligt läge (flyttas i scenario A).



Figur 39. Åtgärd 4B korsning med Finnboda Varvsväg.

Tabell 26. Effektbedömning av åtgärd 4B.

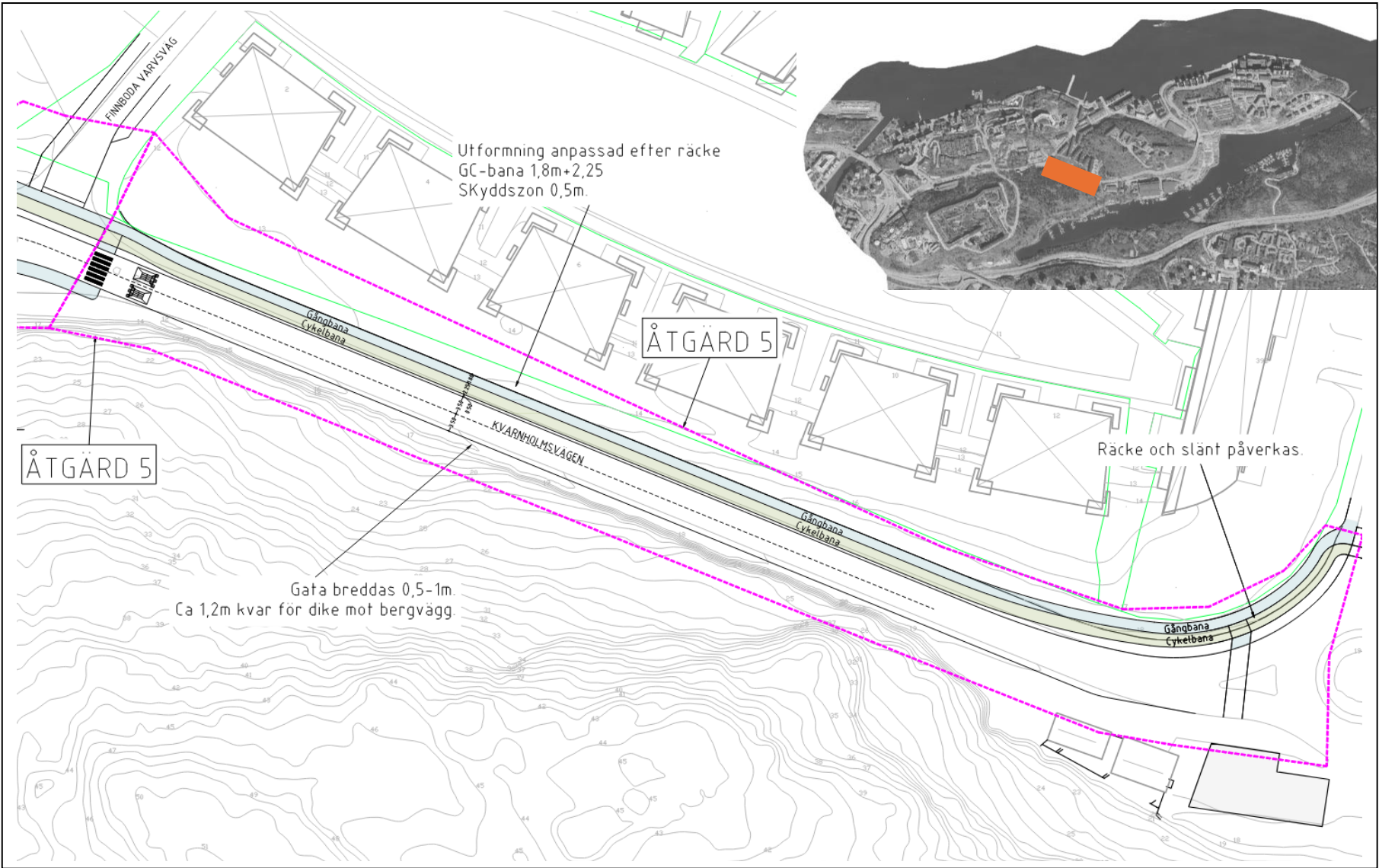
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

8.7. ÅTGÄRD 5

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario B.

- 1. Standardhöjning av gång- och cykelbana på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 1,8 meter gångbana och 2,25 meter cykelbana (minsta standard).
- 2. Hastighetssäkring av övergångsställe.
→ Utförs på Kvarnholmsvägen.
- 3. Inga åtgärder på Kvarnholmsvägens södra sida.
- 4. Befintlig trädallé på norra sidan Kvarnholmsvägen som avskärmar gaturummet mot befintlig bebyggelse behålls.



Figur 40. Åtgärd 5 mellan Finnboda Varvsväg och Finnbergsvägen.

Tabell 27. Effektbedömning av åtgärd 5.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan

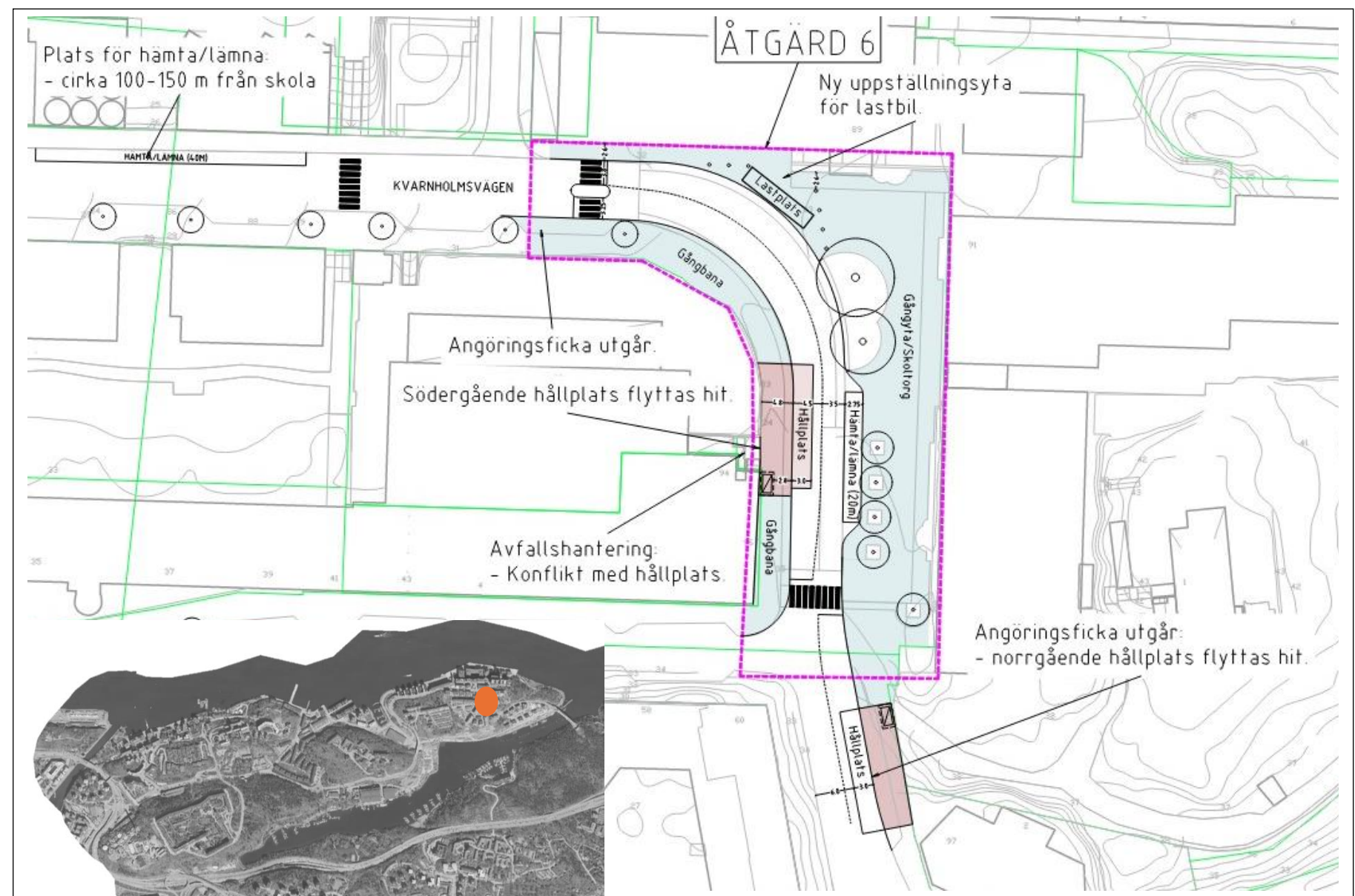
Ingen påverkan

Negativ påverkan

8.8. ÅTGÄRD 6

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-B.

1. Reglering som gångfartsområde tas bort och ersätts av hastighetsbegränsning 30 km/h.
2. Avsmalning av körbanan genom kurvan vid Ebba Braheskolan.
3. Busshållplats i norrgående riktning flyttas söderut och busshållplats i södergående riktning flyttas norrut.
4. Nya platser för hämtning/lämning ordnas vid skolan samt cirka 100 meter väster om skolan.
5. Signalreglering av övergångsställen med bussprioritering.
6. Lastplats i kurvan vid Ebba Braheskolan för att undvika backning över torgyta där skolbarn rör sig.



Figur 41. Åtgärd 6 invid Ebba Braheskolan och Kvarnholmen centrum.

Tabell 28. Effektbedömning av åtgärd 6.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

8.9. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

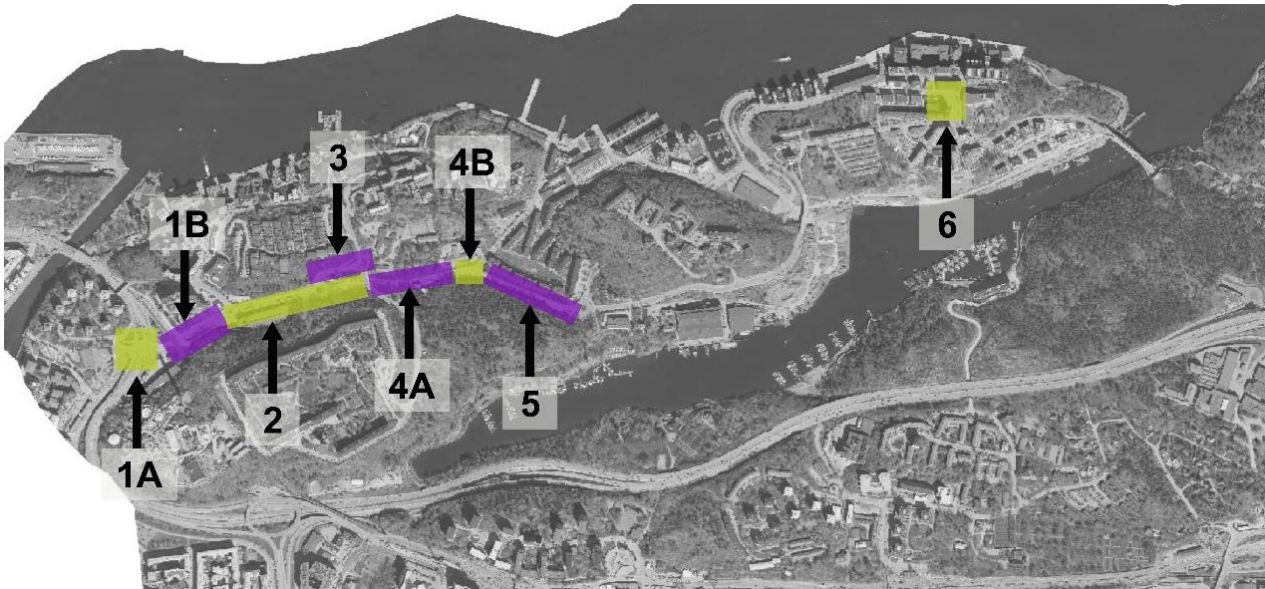
Tabell 29. Samlad effektbedömning av åtgärd 1-6 scenario C.

Åtgärd	Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
1A							Nej
1B							Ja
2							Ja
3							Ja
4A							Ja
4B							Ja
5							Ja
6							Ja

Positiv påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan



8.10. SAMMANFATTNING SCENARIO C

Åtgärderna vid Henriksdalskorset bedöms kunna bidra till ökad framkomlighet för motorfordonstrafiken ut från Henriksdal och Kvarnholmen. I korsningen Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen samt på sträckan mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen föreslås mindre omfattande åtgärder, framkomligheten bedöms ändå kunna bibehållas på samma nivå som i dag.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk utmed Kvarnholmsvägen innebär en betydande förbättring för gång- och cykeltrafiken. Den högre standarden med bredare sektioner ger bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Den förbättrade standarden möjliggör även sopsaltning som driftsmetod, vilket ökar framkomligheten och trafiksäkerheten under vinterhalvåret.

Scenario C innebär ingen bebyggelse på Kvarnholmsvägens södra sida mellan Finnboda varvsväg och Finnbergsvägen. Utan denna bebyggelse kan gatans sektionsbredd hållas nere, vilket minskar behovet av intrång i naturmark samt minskar kostnaderna för att anlägga gatan.

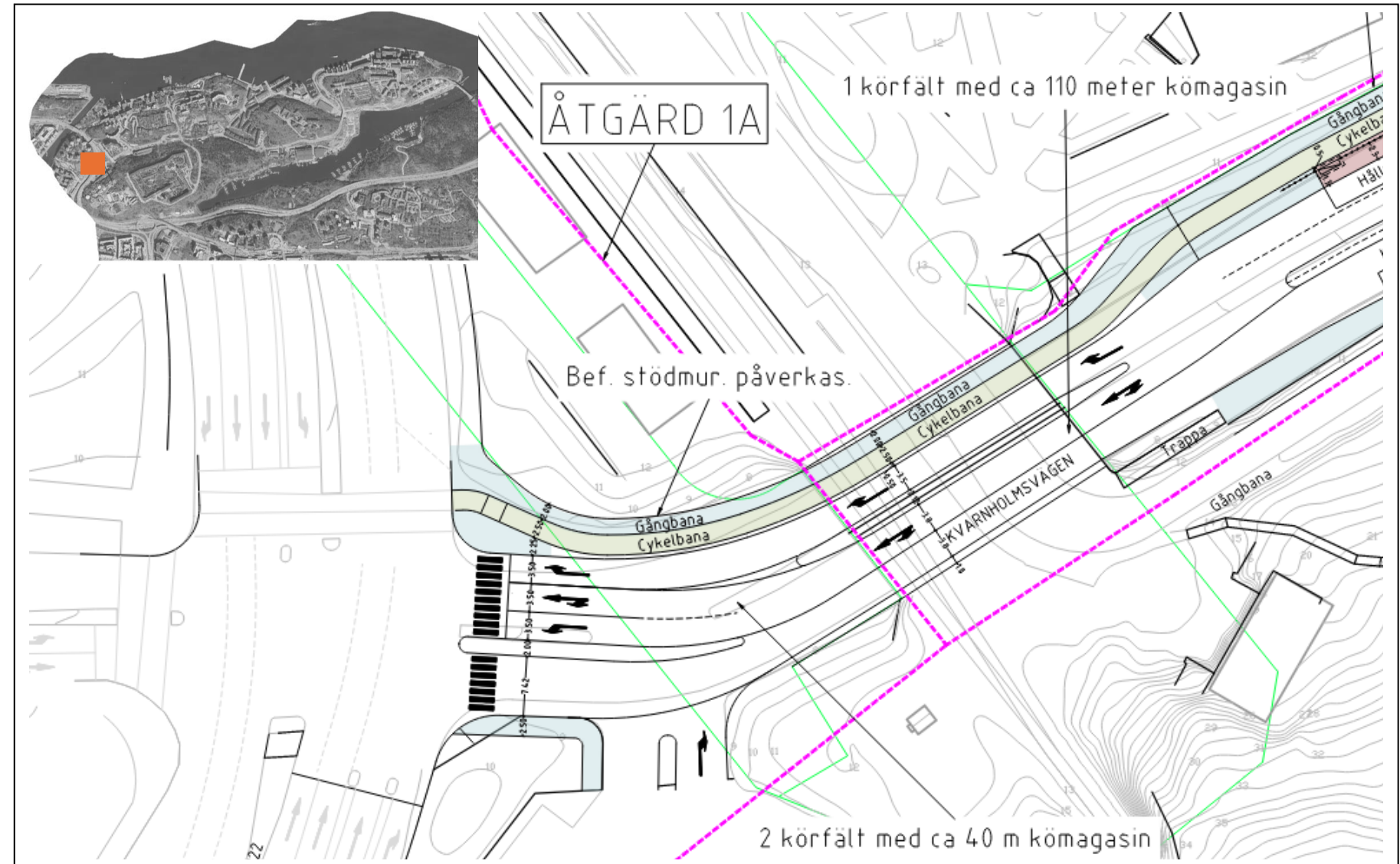
Åtgärderna vid Ebba Braheskolan bedöms innebära en mer tydlig trafiksituation som är bättre anpassad efter platsens förutsättningar. Genom att ta bort gångfartsområdesregleringen och signalreglera övergångsställen blir trafiksituationen mer förutsägbar. Vidare ordnas nya platser för hämtning och lämning. Genom att smalna av gaturummet kan hämtning och lämning i körbanan undvikas.

9. SCENARIO JA

9.1. ÅTGÄRD 1A

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-C.

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt Nacka kommuns *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
2. Kapacitetshöjande åtgärder i Henriksdalskorset.
→ Två vänstersvängfält på Kvarholmsvägen mot väg 222.
→ Förlängning av kömagasin: cirka 40 meter för dubbla körfält och cirka 110 meter för ett körfält.
3. Borttagande av övergångsställe på Henriksdalskorsets södra ben, som följd av införandet av dubbla vänstersvängfält från Kvarholmsvägen.
4. Borttagande av gångbana på Kvarholmsvägens södra sida.
→ Det frigjorda utrymmet används för breddning och standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan samt för ny körfältsindelning. Förlängning av refug från Henriksdalskorset på Kvarholmsvägen.
5. Förlängning av refug på Kvarholmsvägen väster om Henriksdalskorset.
→ Infart till SVOA:s anläggning begränsas till höger in/höger ut.
6. Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.



Figur 42. Åtgärd 1A invid Henriksdalskorset.

Tabell 30. Effektbedömning av åtgärd 1A.

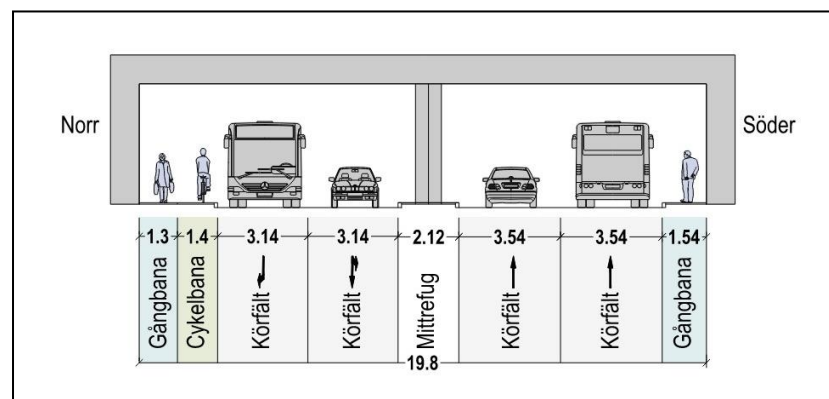
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Nej

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

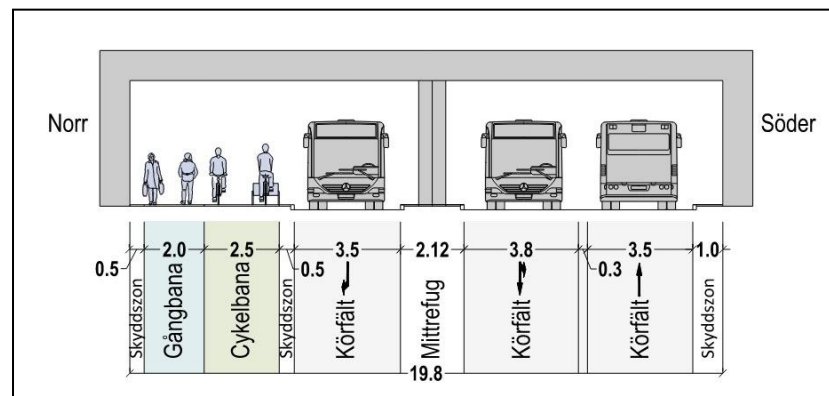
9.2. ÅTGÄRD 1B

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario C.

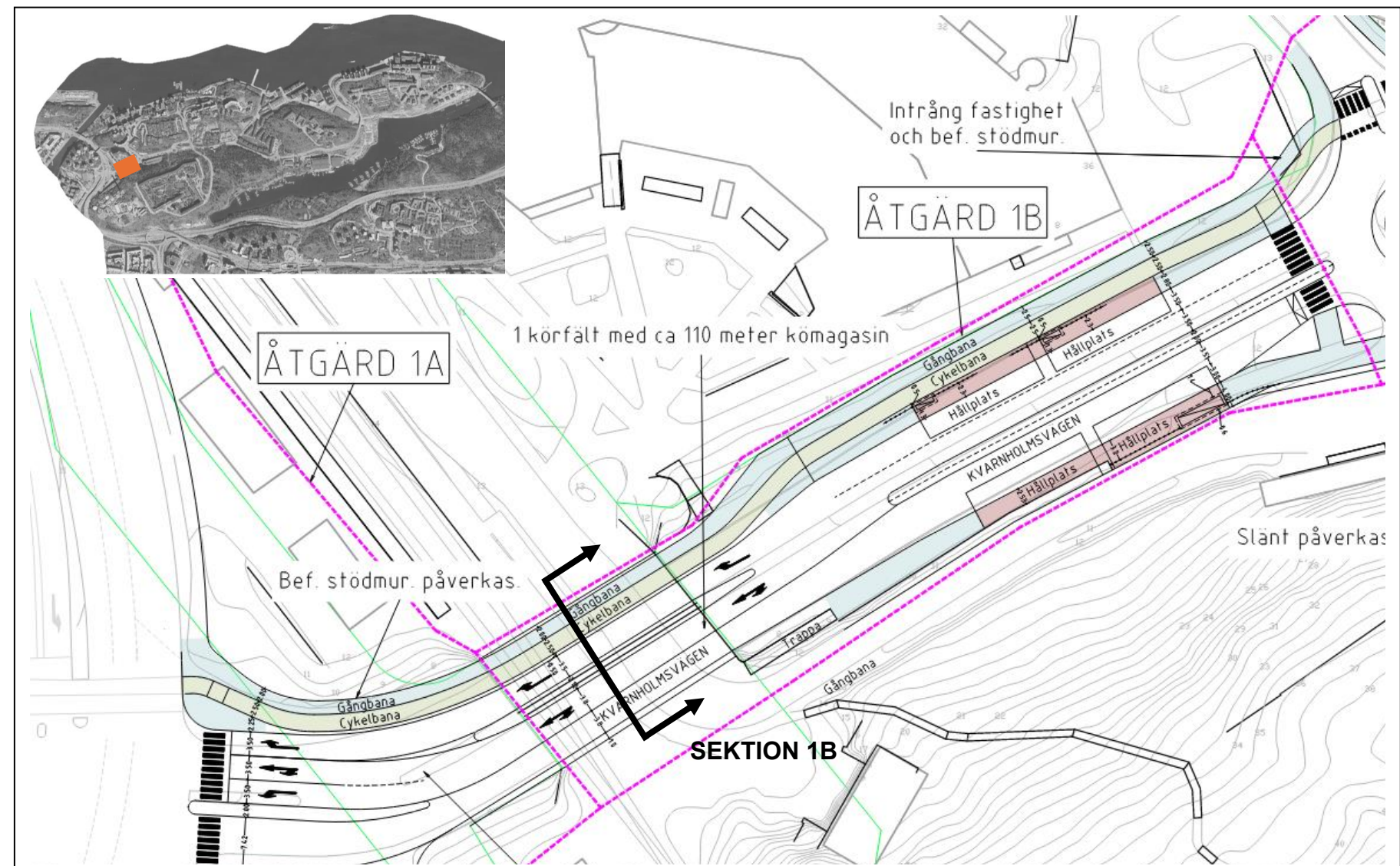
1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny sträckning bakom busshållplats för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
2. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt principerna i *RiGata buss*.
→ Nya väderskydd.
3. Standardhöjning för kollektivtrafiken med utökad bredd på kollektivtrafikkörfält till 3,5 meter.
4. Åtgärd 1B och 1A är beroende av varandra, och full effekt uppnås först när båda genomförs



Figur 44. Sektion 1B, befintlig sektion vid Henriksdalsviadukten.



Figur 43. Sektion 1B, föreslagen sektion vid Henriksdalsviadukten.



Figur 45. Åtgärd 1B mellan Henriksdalsviadukten och Hästholmsvägen med sektion 1B markerad.

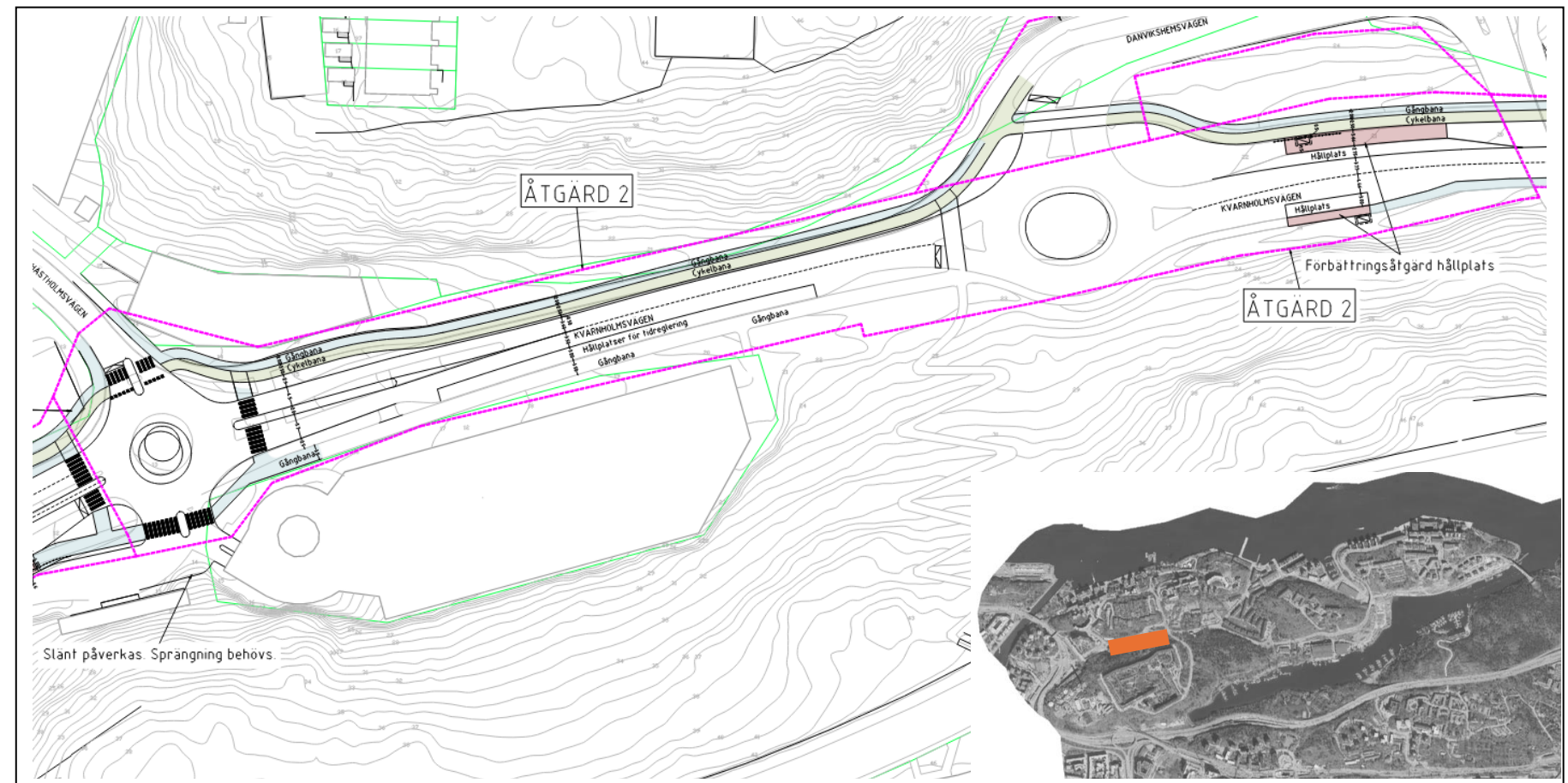
Tabell 31. Effektbedömning av åtgärd 1B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

9.3. ÅTGÄRD 2

1. Cirkulationsplats Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen.
→ Enfilig cirkulationsplats med minskat ytanspråk.
→ Hastighetssäkrade övergångsställen.
2. Cirkulationsplats Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen.
→ Befintlig cirkulationsutformning behålls.
→ Hastighetssäkrade övergångsställen.
3. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok* (2,0 m gångbana och 2,5 m cykelbana).
→ Förbättrad linjeföring.
4. Standardhöjning av busshållplatser.
→ Utformas enligt *RiGata buss*.
→ Nya väderskydd.
5. Bebyggelse utmed Kvarnholmsvägen utgår, vilket innebär att ingen möblering eller angöring anordnas.



Figur 46. Åtgärd 2 mellan Hästholmsvägen och Henriksdalsbacken.

Tabell 32. Effektbedömning av åtgärd 2.

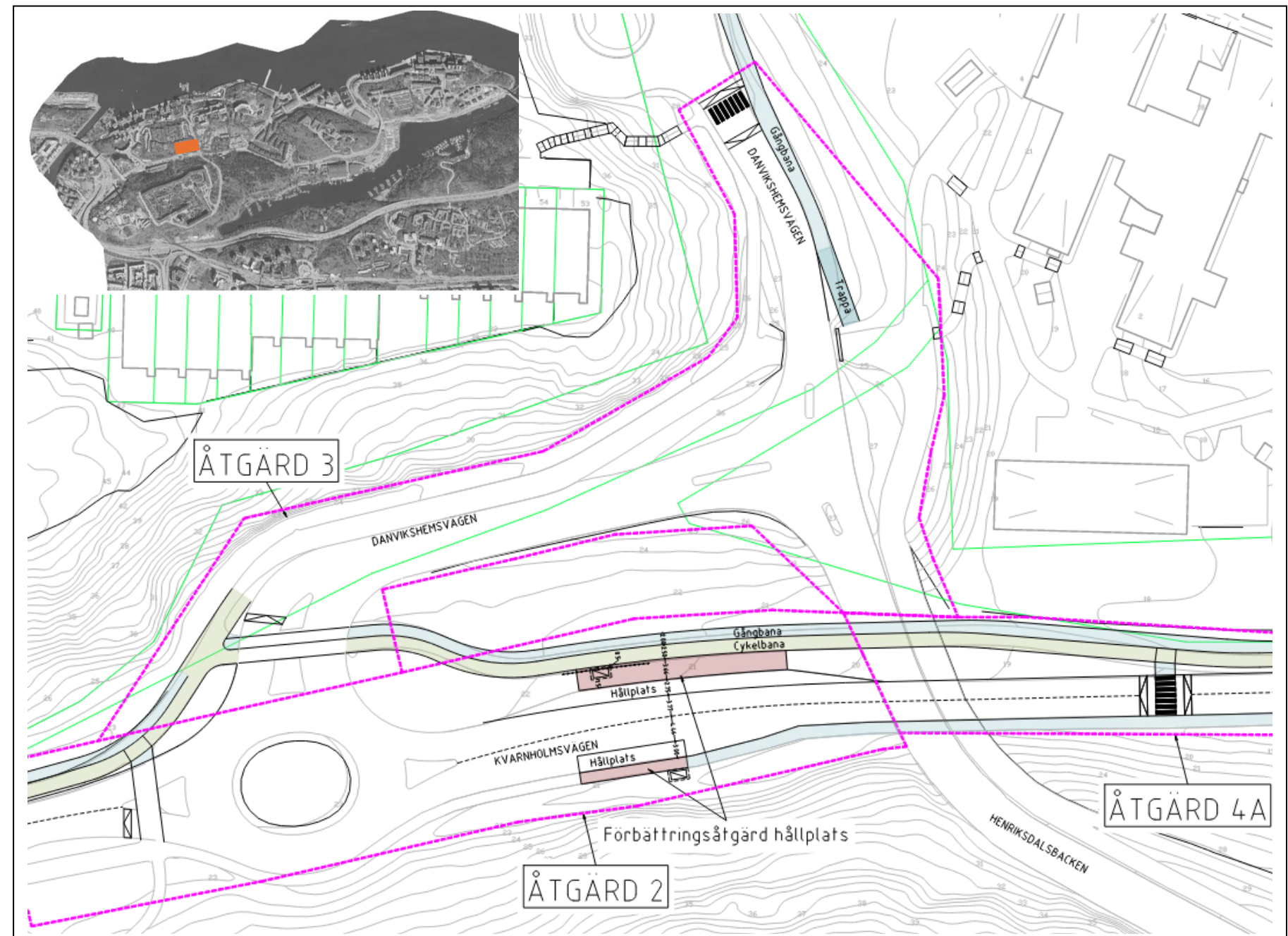
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan		Ingen påverkan		Negativ påverkan
--	---------------------	--	-------------------	--	---------------------

9.4. ÅTGÄRD 3

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario C.

1. Korsningsutformning Danvikshemsvägen/
Henriksdalsbacken.
→ Befintlig korsningsutformning behålls.
1. Ny gångbana och trappa.
→ Förbinder Danvikshemsvägen med planskild passage.
2. Hastighetssäkring av övergångsställe.
→ Danvikshemsvägens anslutning mot
Kvarnholmsvägen.
→ Danvikshemsvägen.



Figur 47. Åtgärd 3, Danvikshemsvägen och Henriksdalsbacken.

Tabell 33. Effektbedömning av åtgärd 3.

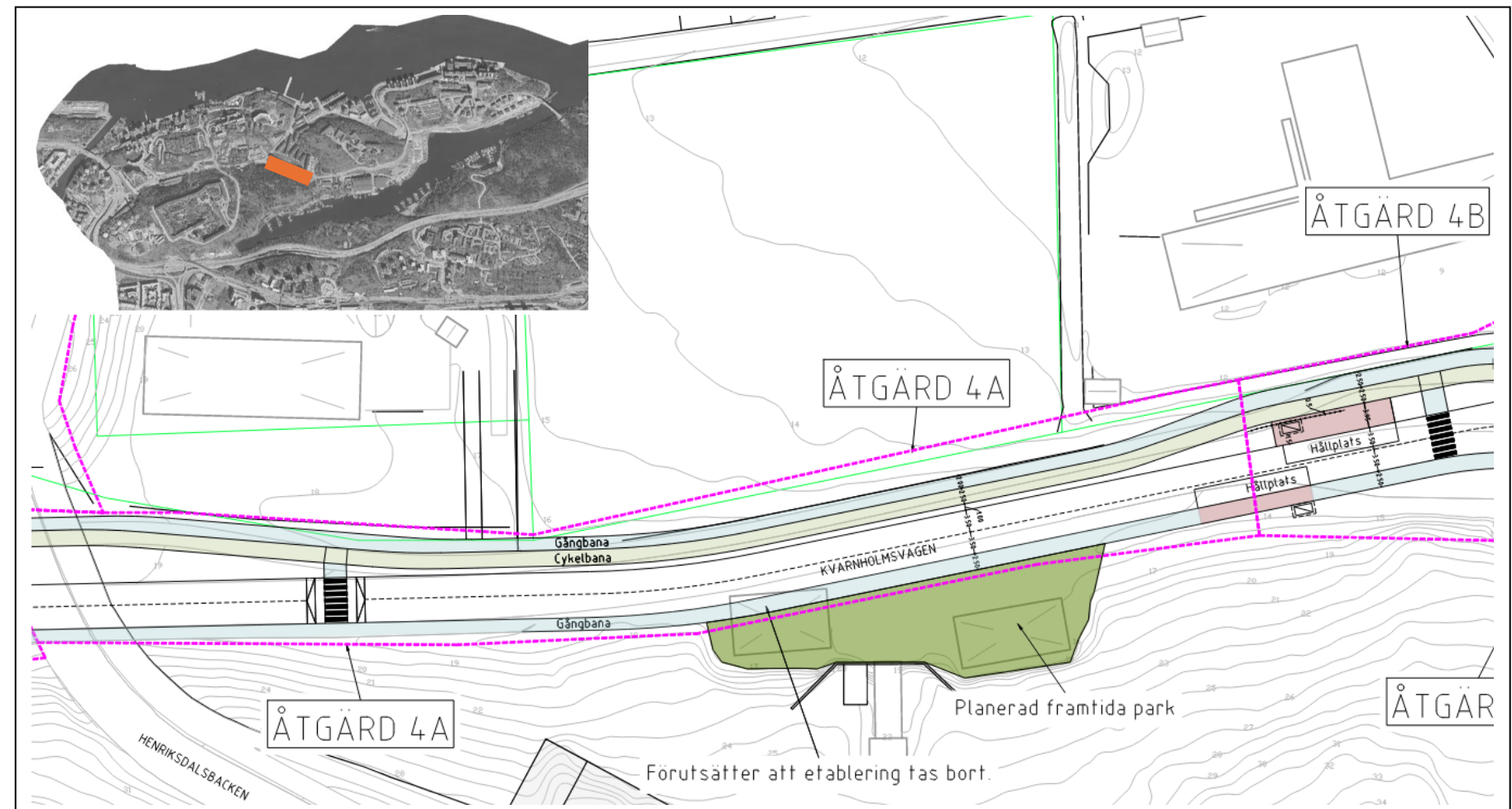
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

 Positiv påverkan	 Ingen påverkan	 Negativ påverkan
---	---	---

9.5. ÅTGÄRD 4A

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-C.

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
2. Förlängning av gångbana på södra sidan av Kvarnholmsvägen, cirka 100 meter som syftar till att skapa en sammanhängande koppling till planerad park och busshållplats.
3. Hastighetssäkring av övergångsställe i anslutning till Vilans skola och förskola.



Figur 48. Åtgärd 4A mellan Henriksdalsbacken och Finnboda Varvsväg.

Tabell 34. Effektbedömning av åtgärd 4A.

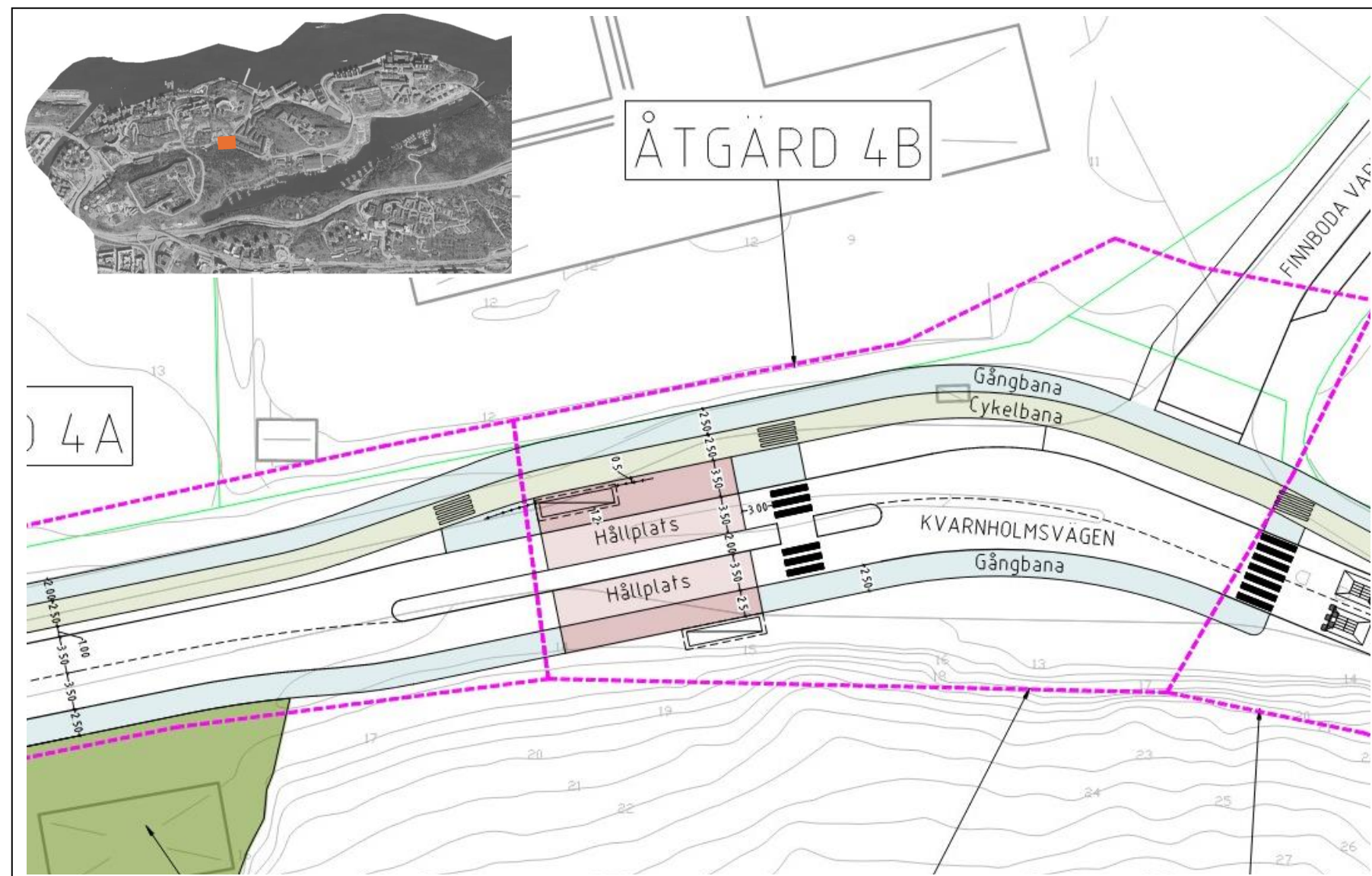
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

 Positiv påverkan	 Ingen påverkan	 Negativ påverkan
--	--	--

9.6. ÅTGÄRD 4B

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario B-C.

1. Standardhöjning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
→ Ny dragning bakom väderskydd för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
2. Standardhöjning av busshållplatser på Kvarnholmsvägens.
→ Utformas som enkel stopphållplats enligt *RiGata buss*.
→ Föres med nya väderskydd.
3. Ny korsningsutformning vid Kvarnholmsvägen/Finnboda varsväg.
→ Vänstersvängkörfält tas bort.
→ Genomgående gångbana anläggs över Finnboda varsväg.
4. Ingen bebyggelse på södra sidan av Kvarnholmsvägen innebär att busshållplats kan behållas i befintligt läge (flyttas i scenario A).



Figur 49. Åtgärd 4B korsning med Finnboda Varsväg.

Tabell 35. Effektbedömning av åtgärd 4B.

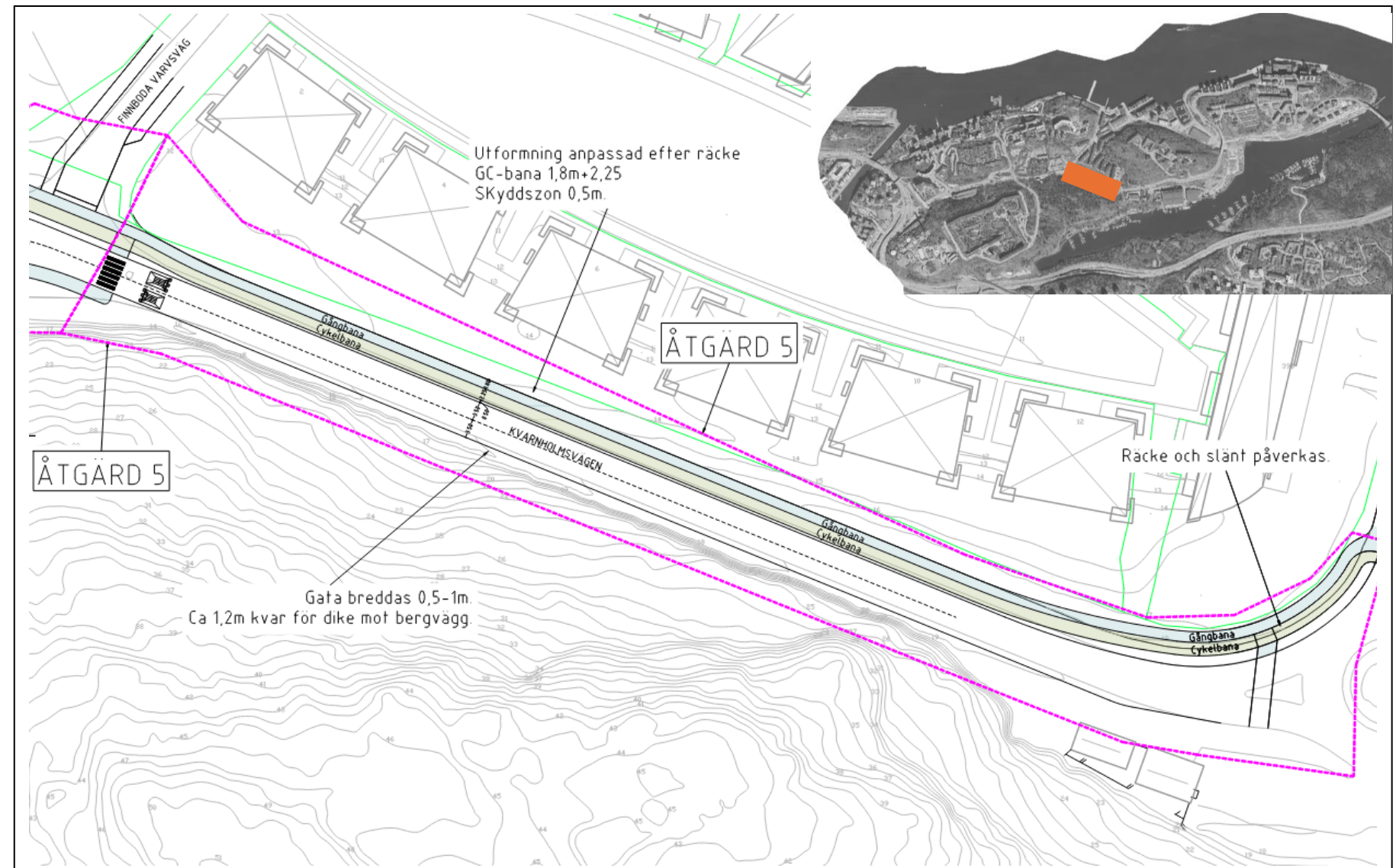
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

9.7. ÅTGÄRD 5

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario B-C.

1. Standardhöjning av gång- och cykelbana på norra sidan av Kvarnholmsvägen.
→ Breddning enligt *Teknisk handbok*: 1,8 meter gångbana och 2,25 meter cykelbana.
2. Hastighetssäkring av övergångsställe.
→ Utförs på Kvarnholmsvägen.
3. Inga åtgärder på Kvarnholmsvägens södra sida.
4. Befintlig trädallé på norra sidan Kvarnholmsvägen som avskärmar gaturummet mot befintlig bebyggelse behålls.



Figur 50. Åtgärd 5 mellan Finnboda Varvsväg och Finnbergsvägen.

Tabell 36. Effektbedömning av åtgärd 5.

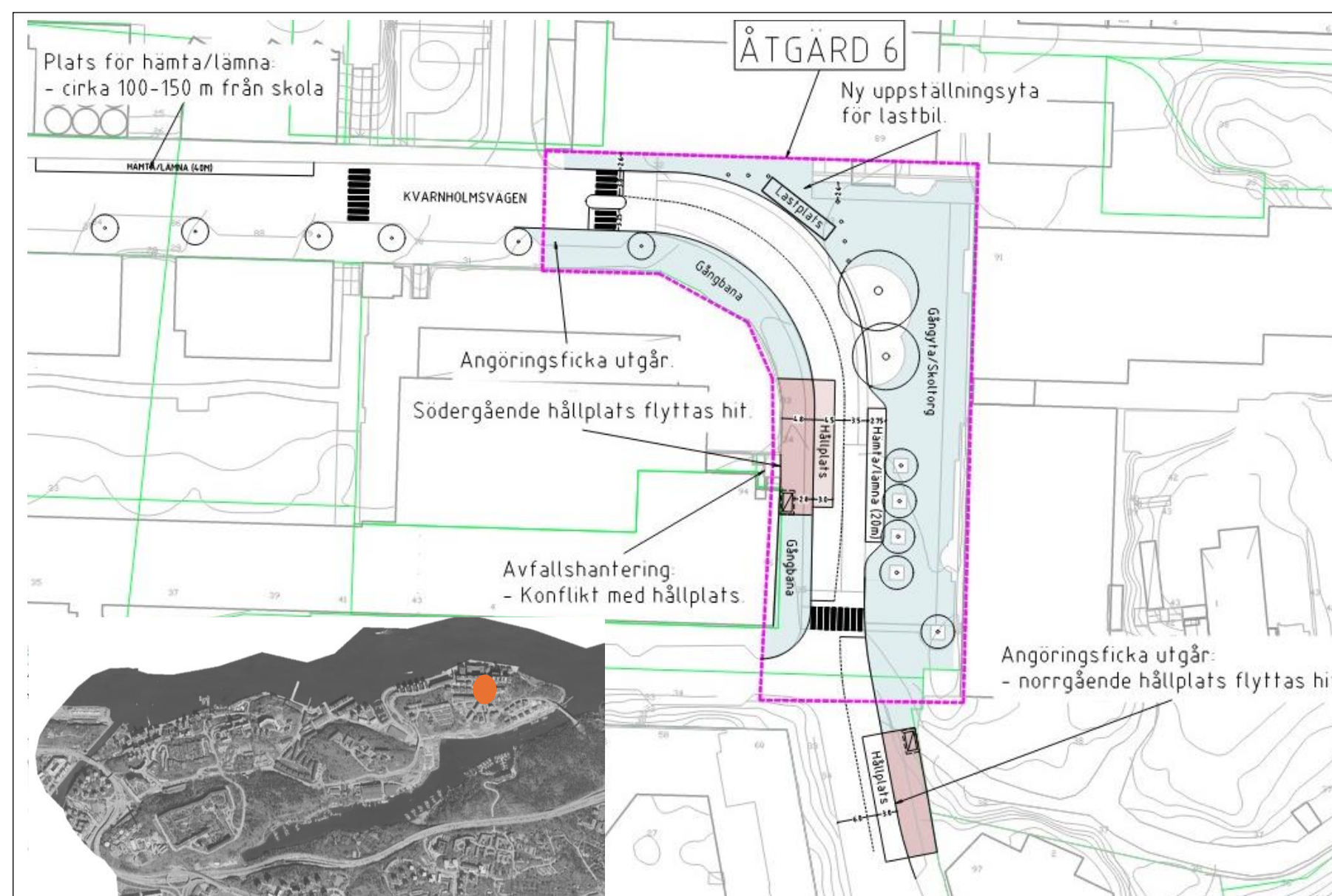
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

9.8. ÅTGÄRD 6

Obs. samma åtgärd, beskrivning och effektbedömning som i scenario A-C.

1. Reglering som gångfartsområde tas bort och ersätts av hastighetsbegränsning 30 km/h.
2. Avsmalning av körbanan genom kurvan vid Ebba Braheskolan.
3. Busshållplats i norrgående riktning flyttas söderut och busshållplats i södergående riktning flyttas norrut.
4. Nya platser för hämtning/lämning ordnas vid skolan samt cirka 100 meter väster om skolan.
5. Signalreglering av övergångsställen med bussprioritering.
6. Lastplats i kurvan vid Ebba Braheskolan för att undvika backning över torgyta där skolbarn rör sig.



Figur 51. Åtgärd 6 invid Ebba Braheskolan och Kvarnholmen centrum.

Tabell 37. Effektbedömning av åtgärd 6.

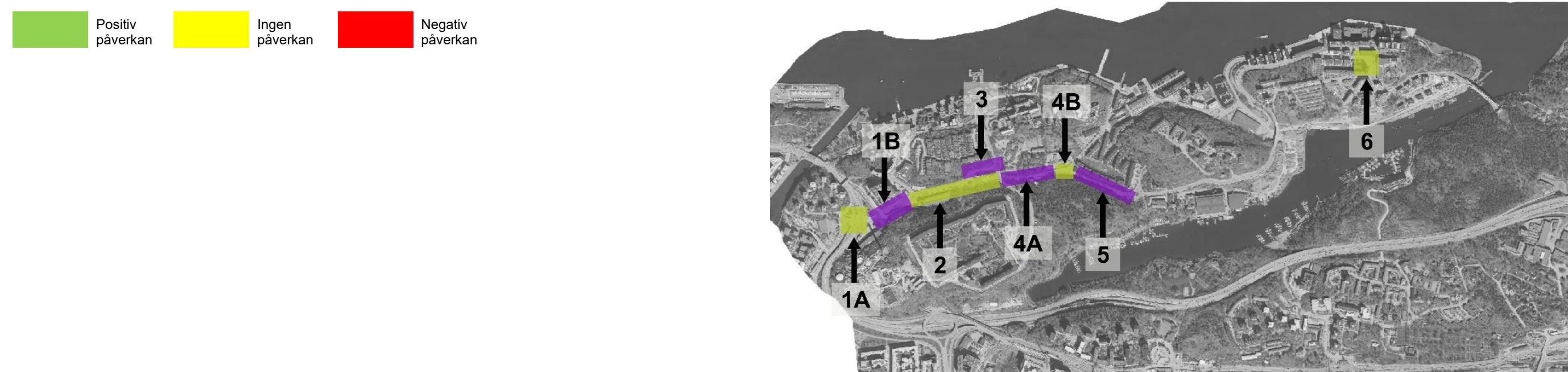
Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

9.9. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING

Tabell 38. Samlad effektbedömning av åtgärd 1-6 scenario JA.

Åtgärd	Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
1A							Nej
1B							Ja
2							Ja
3							Ja
4A							Ja
4B							Ja
5							Ja
6							Ja



9.10. SAMMANFATTNING JÄMFÖRELSEALTERNATIV

Trots att jämförelsealternativet innebär ett relativt begränsat tillskott av bostäder och arbetsplatser föreslås åtgärder, eftersom det redan i dag finns brister i trafiksystemet som påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna vid Henriksdalskorset bedöms kunna bidra till ökad framkomlighet för motorfordonstrafiken ut från Henriksdal och Kvarnholmen. I korsningen Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen och på sträckan mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen föreslås mindre omfattande åtgärder, men kapaciteten bedöms kunna bibehållas på samma nivå som i dag.

Ett sammanhängande gång- och cykelstråk utmed Kvarnholmsvägen innebär en tydlig förbättring för gång- och cykeltrafiken. Den högre standarden med ökad bredd ger bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Den förbättrade utformningen möjliggör även sopsaltning, vilket ger bättre framkomlighet och ökad trafiksäkerhet under vinterhalvåret.

Ingen bebyggelse föreslås längs Kvarnholmsvägens södra sida mellan Finnboda varvsväg och Finnbergsvägen. Utan bebyggelsen kan gatans sektionsbredd hållas nere, vilket minskar intrånget i naturmarken samt minskar kostnaderna för att anlägga gatan.

Åtgärderna vid Ebba Braheskolan bedöms innebära en mer tydlig trafiksituation som är bättre anpassad efter platsens förutsättningar. Genom att ta bort gångfartsområdesregleringen och signalreglera övergångsställen blir trafiksituationen mer förutsägbar. Vidare ordnas nya platser för hämtning och lämning. Genom att smalna av gaturummet kan hämtning och lämning i körbanan undvikas.

10. ÖVRIGA ÅTGÄRDER

Utöver de fysiska åtgärderna utmed Kvarnholmsvägen som beskrivs ovan har ett antal kompletterande insatser identifierats inom denna utredning som bedöms påverka resandet till och från Henriksdal-Kvarnholmen på ett positivt sätt och därmed stärka helheten i det framtida trafiksystemet. Dessa åtgärder har inte direkt fysisk påverkan på kapaciteten på Kvarnholmsvägen, men har ändå stor betydelse för framkomligheten i området då de bidrar till att styra trafiken i en hållbar riktning där antalet privata bilresor minskar till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

De kompletterande åtgärderna utgörs av fysiska åtgärder, beteendepåverkansåtgärder och ekonomiska styrmedel. Tillsammans har åtgärderna en viktig funktion för att begränsa trafikstringen i Henriksdal-Kvarnholmen genom en överflyttning från personbilstrafik till andra färdmedel. Åtgärderna spelar en avgörande roll för att reducera trafikstringstalet (det tal beskriver hur mycket trafik som genereras av tillkommande bebyggelse). Mer om detta finns att läsa i kapitel 11 – Trafikanalys.

Åtgärderna kan lite grovt delas in i tre kategorier:

Hiss- och brokopplingar

1. GC-bro Henriksdal-Sickla
2. GC-bro Gäddviken-Sickla
3. Hiss Henriksdal-Kvarnholmen
4. Hiss Henriksdal-Svinderviken

Kollektivtrafikåtgärder

5. Ökad turtäthet i befintlig kollektivtrafik
6. Ny busslinje i centrala Nacka
7. Cykelparkering vid kollektivtrafik

Mobilitet och cykelåtgärder

8. Mobilitet och parkering
9. Sopsaltning
10. Vägvisning

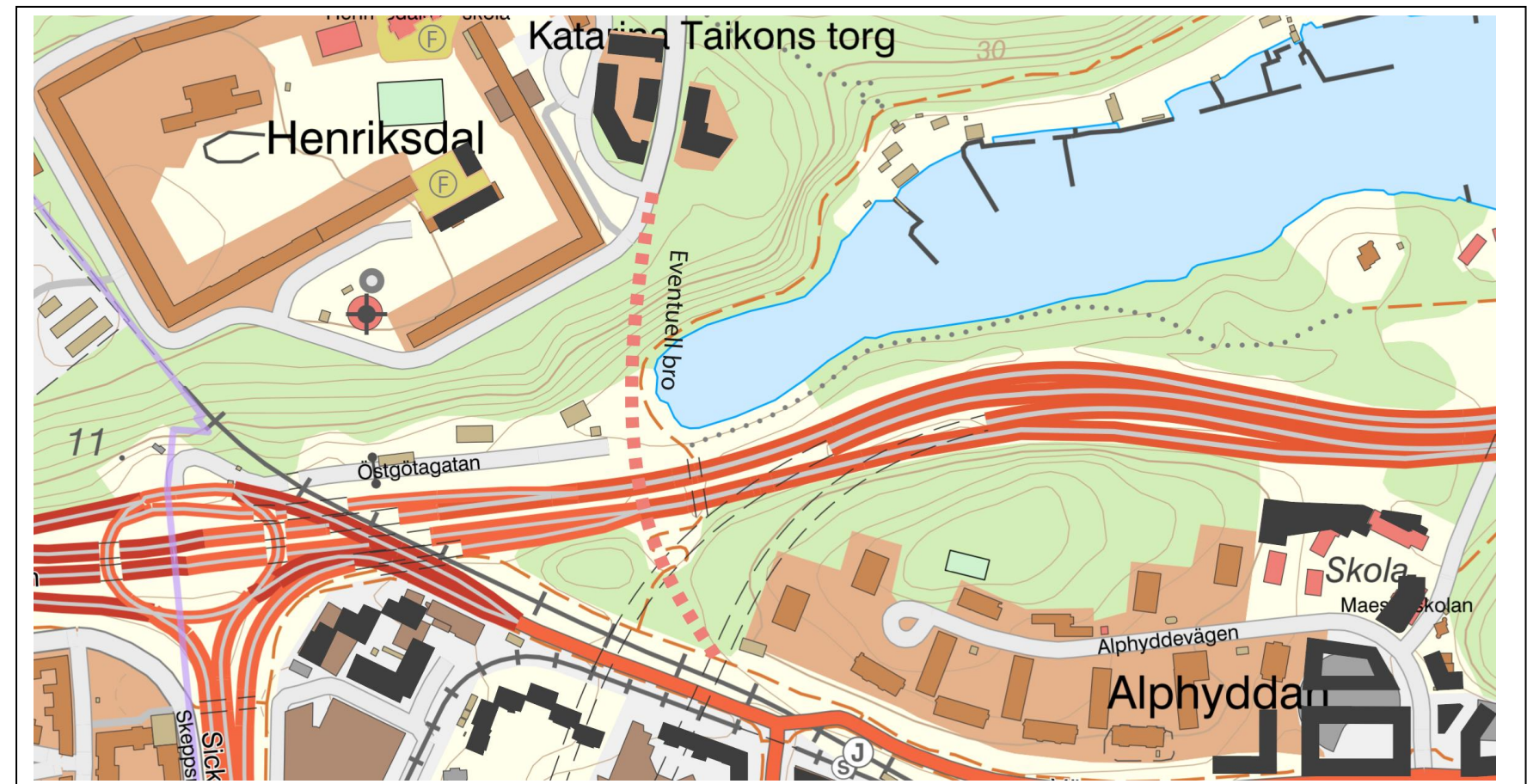
10.1. GC-BRO HENRIKSDAL-SICKLA

Henriksdalsberget har i dag cirka 1 700 invånare och planeras för en utbyggnad som kan tillföra ytterligare omkring 600 nya bostäder och 1 200 nya invånare. Området upplevs som avskilt, där de stora höjdskillnaderna skapar tydliga fysiska barriärer mot angränsande stadsdelar. Detta innebär att många boende i hög utsträckning väljer lokalbusslinjer med låg turtäthet, främst linje 53, 55 och 469.

Den föreslagna gång- och cykelförbindelsen syftar till att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik och service i Sickla samt att stärka kopplingen mellan Henriksdalsberget och omgivande områden. Åtgärden har utretts och beskrivs mer ingående i rapporten "Henriksdalsberget – effekter av nya gång- och cykelförbindelser" (Trivector, 2023).

Effekter:

- Skapar en snabb och säker koppling till kollektivtrafiken i Sickla (tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbana) samt till områdets serviceutbud.
- Minskar restiden till tunnelbanan med cirka 6,5–9,5 minuter för gångtrafikanter.
- Ökar resandet till Sickla och stärker områdets funktion som centrum och kollektivtrafiknod.
- Kopplar samman stadsdelar inom kommunen.
- Kan bidra till minskad trängsel vid Henriksdalskorset genom överflyttning från biltrafik till gång-, cykel- och kollektivtrafik.



Figur 52. Möjlig dragning av broförbindelse.

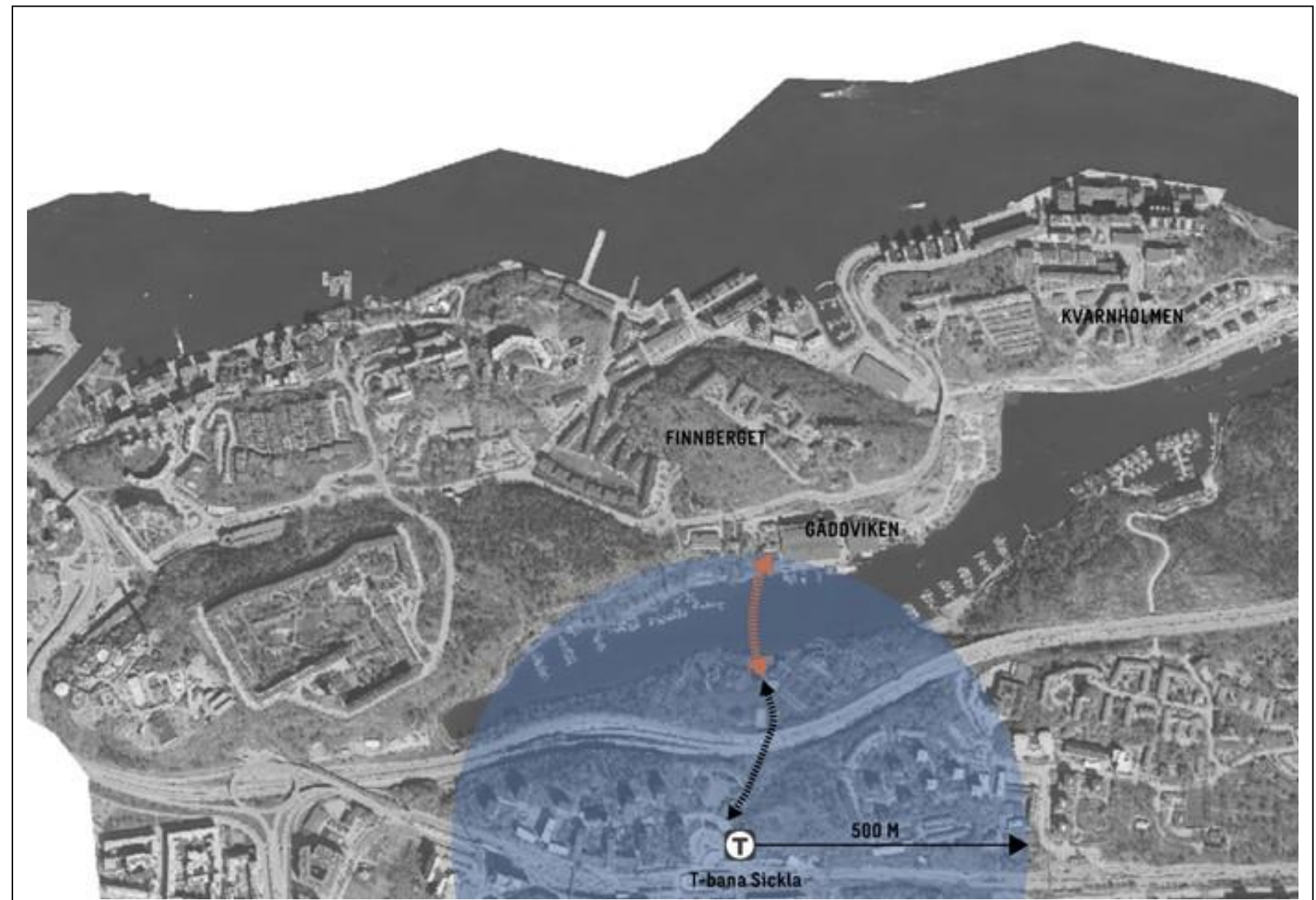
10.2. GC-BRO GÄDDVIKEN-SICKLA

Boende i områdena kring Finnberget, Gäddviken och Kvarnholmen har i dag ett mer begränsat utbud av kollektivtrafik jämfört med de västra delarna av utredningsområdet. Den planerade exploateringen i dessa områden medför dessutom en ökad efterfrågan på kollektivtrafik.

Den föreslagna gång- och cykelbron mellan Gäddviken och Sickla syftar till att skapa en direkt och kapacitetsstark förbindelse för gående och cyklister, vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet och stärker kopplingarna mellan stadsdelarna.

Effekter:

- Ökar tillgängligheten till tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbanan samt till serviceutbudet i Sickla för boende i Gäddviken, Finnberget och Kvarnholmen.
- Med den nya förbindelsen beräknas tunnelbanan ligga på cirka 500–600 meters gångavstånd från brofästet i Gäddviken, motsvarande ungefär sju minuters promenad.
- Ökar resandet till Sickla och stärker områdets funktion som centrum och kollektivtrafiknod.
- Kopplar samman stadsdelar inom kommunen.
- Kan bidra till minskad trängsel vid Henriksdalskorset genom överflyttning från biltrafik till gång-, cykel- och kollektivtrafik.



Figur 53. Möjlig broförbindelse mellan Gäddviken och Sickla.

10.3. HISS HENRIKSDAL-KVARNHOLMSVÄGEN

En planerad hissförbindelse mellan Henriksdal och Kvarnholmsvägen syftar till att skapa en mer tillgänglig koppling till kollektivtrafiken vid Henriksdalskorset, där både Saltsjöbanan och flera busslinjer har hållplatser. Åtgärden avser att underlätta för gående och cyklister genom att erbjuda ett alternativ till den branta gångväg som i dag utgör den huvudsakliga förbindelsen mellan områdena.

Tidigare utredningar (Trivector, 2023) visar att åtgärden endast medför små eller inga restidsvinster jämfört med befintliga förbindelser. Trots detta bedöms hisslösningen kunna bidra till ökad tillgänglighet och attraktivitet, särskilt för grupper som i dag upplever topografin som ett hinder. En sådan förbindelse kan därmed förbättra möjligheterna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel i området och stärka en mer tillgänglig och sammanlänkad stadsmiljö.

Åtgärden bedöms vara en viktig åtgärd för att bidra till reducerad trafikallsträng från området då kopplingen till kollektivtrafiken förstärks kraftigt.

10.4. HISS HENRIKSDAL-SVINDERSVIKEN

En planerad hissförbindelse mellan Henriksdal och Svindersviken syftar till att skapa en snabb och tillgänglig koppling till ett av Nacka kommuns större målpunktsområden. Genom åtgärden förbättras förbindelsen till Sickla, där ett omfattande utbud av service och handel finns samt viktiga kollektivtrafikförbindelser i form av den framtida tunnelbanan, tvärbanan och Saltsjöbanan. Åtgärden ska ses som en alternativ lösning till en ny gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla.

Tidigare utredningar (Trivector, 2023) visar att en hisslösning kan ge restidsvinster på cirka 5–9 minuter jämfört med dagens förbindelser. Åtgärden bedöms därmed kunna öka attraktiviteten för gång-, cykel- och kollektivtrafikresor och förbättra tillgängligheten mellan Henriksdal och de centrala delarna av Sickla.

10.5. ÖKAD TURTÄTHET I BEFINTLIG KOLLEKTIVTRAFIK (BUSS OCH BÅT)

I området finns i dag både busstrafik och pendelbåtstrafik som utgör viktiga delar av kollektivtrafiksystemet. Den föreslagna åtgärden innebär en ökad turtäthet för att möta ett växande resenärsunderlag i takt med den planerade bebyggelseutvecklingen. Syftet är att förbättra tillgängligheten och stärka kollektivtrafikens attraktivitet för boende och verksamma i området.

Omfattningen av åtgärden föreslås anpassas till den framtida exploateringsnivån, där turtätheten successivt kan ökas i takt med att efterfrågan och befolkningstätheten ökar. På så sätt kan kollektivtrafikens kapacitet skalas upp i linje med områdets tillväxt och bidra till ett hållbart resande. Ansvar för denna åtgärd ligger på Region Stockholm inom ramen för det regionala kollektivtrafikansvaret, vilket innebär att Nacka kommun inte har rådighet kring frågan.

10.6. NY BUSSLINJE (HENRIKSDAL-KVARNHOLMEN-CENTRALA NACKA-SICKLA)

En ny ringlinje kan förbättra kopplingarna inom området och skapa smidiga resmöjligheter mellan flera viktiga målpunkter. I utredningen föreslås en busslinje som knyter samman Henriksdal, Kvarnholmen, Centrala Nacka, Sickla och Lugnets allé. Genom att binda samman dessa områden skapas en effektiv koppling till tunnelbanan i Centrala Nacka och Sickla. Samtidigt skapas en ny förbindelse till skolor, arbetsplatser och service i centrala delar av Nacka. Den föreslagna linjen bedöms kunna minska behovet av byten och därmed stärka kollektivtrafikens attraktivitet för både boende och verksamma i området. Åtgärden förväntas även bidra till ett mer sammanhängande kollektivtrafiksystem där kortare, lokala resor kan ske med buss i stället för bil, vilket främjar ett mer hållbart resande. Ansvar för denna åtgärd ligger på Region Stockholm inom ramen för det regionala kollektivtrafikansvaret, vilket innebär att Nacka kommun inte har rådighet kring frågan.

10.7. CYKELPARKERING VID KOLLEKTIVTRAFIK

Som en del i ett hela-resan-perspektiv föreslås i utredningen att en översyn görs av alla större kollektivtrafiknoder inom och i nära angränsning till Henriksdal-Kvarnholmen. Syftet är att säkerställa att cykelparkeringarna vid dessa platser är väl utformade, trygga och tillräckligt dimensionerade för att möta ett ökande behov. Genom att skapa goda förutsättningar för cykelparkering förbättras möjligheterna till kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik, vilket i förlängningen kan minska beroendet av bil för kortare anslutningsresor.

Åtgärden bedöms även förstärka effekterna av tidigare föreslagna förbättringar i cykelvägnätet genom att skapa en mer sammanhållen och funktionell infrastruktur för cykeltrafik. Sammantaget bidrar insatsen till ett mer integrerat och hållbart transportsystem, där fler resenärer kan välja cykel som en naturlig del av sin dagliga resa.

10.8. MOBILITET OCH PARKERING

Inom Nacka kommun pågår under 2025 ett arbete med att ta fram en plan för parkering och mobilitet. Planen omfattar en översyn av kommunens parkeringstal samt en strategi för mobilitet i samband med nybyggnation. De riktlinjer och krav som tas fram inom ramen för planen bör tillämpas vid kommande exploatering inom Henriksdal och Kvarnholmen för att säkerställa en enhetlig och långsiktigt hållbar utveckling.

En så stor andel som möjligt av parkeringen bör lokaliseras till externa mobilitetshus. En sådan lösning gör gång-, cykel- och kollektivtrafik mer lättillgängliga än bilen och bidrar till att ytor inom kvarteren kan användas mer effektivt. Mobilitetshusen möjliggör dessutom samnyttjande av parkeringsplatser, vilket ger en mer resurseffektiv markanvändning. Inom dessa anläggningar kan även olika mobilitetstjänster samordnas, såsom cykelpooler, bilpooler och leveranstjänster, vilket ökar tillgängligheten och minskar behovet av privat bilägande.

Utöver byggaktörsdrivna insatser föreslås även kommundrivna mobilitetsåtgärder. Dessa kan omfatta exempelvis hyrcykelsystem, bilpooler, informationskampanjer för hållbart resande samt gröna resplaner för skolor, såsom för Ebba Braheskolan. Genom en kombination av fysiska, organisatoriska och beteendepåverkande åtgärder kan kommunen skapa goda förutsättningar för ett långsiktigt hållbart och effektivt mobilitetssystem i Henriksdal–Kvarnholmen.

10.9. SOPSALTNING

För att stärka förutsättningarna för hållbart resande föreslås förbättrade drift- och underhållsåtgärder för gång- och cykeltrafiken. En prioriterad insats är sopsaltning av viktiga gång- och cykelstråk inom utredningsområdet. Genom att säkerställa god standard även under vinterhalvåret kan framkomlighet, trygghet och komfort öka för gående och cyklister. Sopsaltning bidrar till att vägarna hålls fria från snö och is, vilket skapar mer tillförlitliga och attraktiva förbindelser året runt.

10.10. VÄGVISNING

För att ytterligare förbättra förutsättningarna för gående och cyklister föreslås en översyn av vägvisningen för gång- och cykeltrafik. Åtgärden syftar till att tydliggöra befintliga stråk och underlätta orienteringen för både boende och besökare. En samordnad och konsekvent utformning av skyltning och markeringar stärker upplevelsen av ett sammanhängande gång- och cykelnät och kan bidra till att fler väljer att resa med hållbara färdssätt.

11. TRAFIKANALYS

För att studera den samlade effekten av de föreslagna åtgärdspaketen inom respektive bebyggelsescenario har trafikanalyser genomförts med hjälp av modellverket Dynameq. Dynameq är ett dynamiskt trafiksimuleringsverktyg som används för att analysera trafikflöden, köbildning och restider i vägtransportsystemet. Modellen beräknar hur trafiken fördelas över vägnätet över tid och möjliggör utvärdering av olika åtgärders effekter på framkomlighet och kapacitet. Trafikanalysen syftar till att bedöma hur de planerade åtgärderna påverkar trafikflöden, framkomlighet och resandefördelning inom utredningsområdet. Analyserna har genomförts av M4 Traffic och avser prognosår 2045.

De genomförda analyserna baseras på två nivåer av trafikstring:

- Nuvarande biltrafikstring, som motsvarar dagens förhållanden och resmönster.
- Reducerad biltrafikstring, som representerar ett scenario där antalet privata bilresor minskar till följd av samtliga föreslagna åtgärder (åtgärd 1-6, hiss- och brokopplingar, kollektivtrafikåtgärder samt mobilitet- och cykelåtgärder).

För varje åtgärd har en bedömning av påverkan på trafikstringen genomförts. Resultaten har därefter analyserats som separata scenarier för att belysa skillnader mellan nuläge och framtida utveckling.

Vid bedömningen av reducerad trafikstring har följande aspekter beaktats:

- Fysiska åtgärder utmed Kvarnholmsvägen som påverkar framkomligheten för gående, cyklister, kollektivtrafik och övrig motorfordonstrafik (åtgärder 1–6).
- Övriga fysiska åtgärder, såsom gång- och cykelbron Henriksdal–Sickla samt kopplingen Gäddviken–Sickla, vilka skapar nya gena förbindelser och förbättrar tillgängligheten till tunnelbana och lokalt centrum.
- Kollektivtrafikåtgärder, exempelvis ny busslinje och ökad turtäthet, som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft.
- Åtgärder kopplade till parkering och mobilitet, där förändringar i kostnad, tillgång och mobilitetstjänster syftar till att minska resandet med egen bil.

De två nivåerna av biltrafikstring har kombinerats med scenarier med och utan kapacitetshöjande åtgärder utmed Kvarnholmsvägen. Detta har möjliggjort analyser av hur förbättringar i infrastruktur och trafikreglering påverkar systemets totala kapacitet och framkomlighet under olika utvecklingsförutsättningar.

Den reducerade biltrafikstringen är utredd på en övergripande nivå och därför finns osäkerheter kring nivån av reducerad biltrafikstring. Bedömningen av den reducerade biltrafikstringen baseras på att samtliga åtgärder (åtgärd 1-6, bro- och hissförbindelser, kollektivtrafikåtgärder samt mobilitet och cykelåtgärder) vilket kommunen inte har full rådighet över.

Tabell 39. Reducering av biltrafikstring per område för respektive scenario.

Scenario	Danviken (minskad biltrafikstring)	Henriksdal (minskad biltrafikstring)	Finnboda (minskad biltrafikstring)	Finnberget (minskad biltrafikstring)	Kvarnholmen (minskad biltrafikstring)
Scenario A	- 25 %	- 35 %	- 20 %	- 30 %	- 10 %
Scenario B	- 25 %	- 30 %	-15 %	- 25 %	- 10 %
Scenario C	- 20 %	- 25 %	- 5 %	- 10 %	- 5 %

11.1. TRAFIKANALYS – SCENARIO JA

Indata

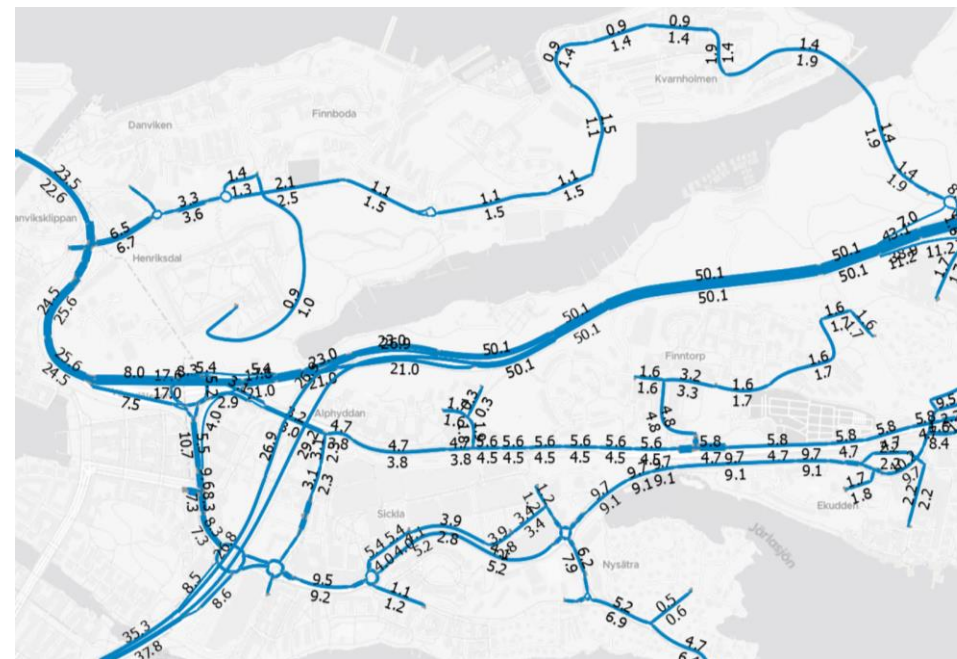
Analysen utgår från prognosår 2045, dagens trafikallsträng samt bebyggelse med cirka 6 600 bostäder och 2 800 arbetsplatser inom utredningsområdet.

Resultat och analys

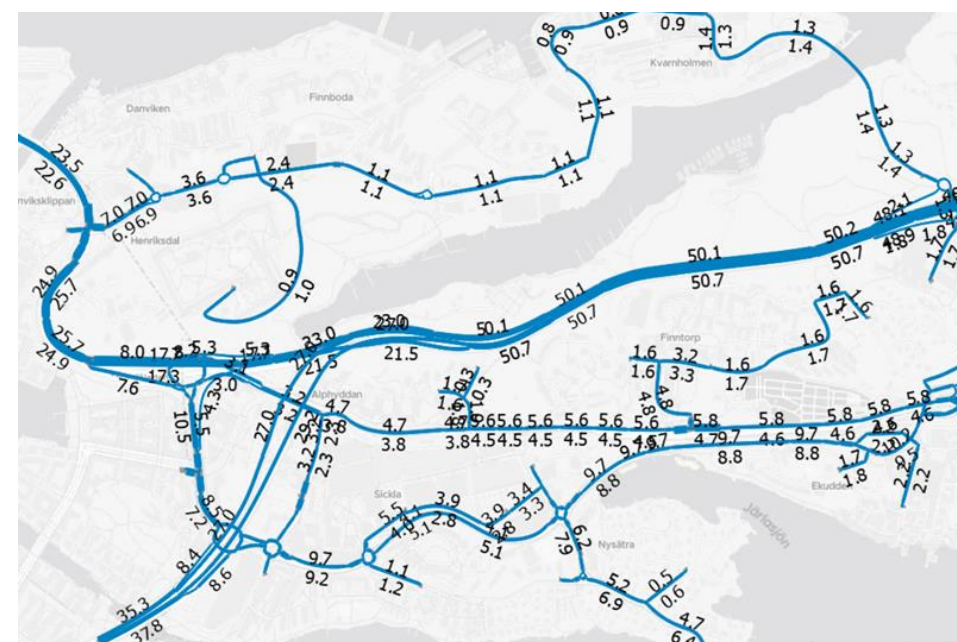
De kapacitetshöjande åtgärderna som studerats visar på en tydlig påverkan på trafikflödena i området. Åtgärderna leder till ökad trafik på Kvarnholmsvägen i anslutning till Henriksdalskorset, samtidigt som trafikflödena minskar på Svindersviksbron. De fysiska förbättringarna kring Henriksdalskorset medför en ökad kapacitet och därmed en högre attraktivitet för trafik att välja denna väg.

Den minskade trafikmängden över Svindersviksbron bidrar till en reducering av trafiken på Kvarnholmsvägen förbi Ebba Braheskolan, vilket förbättrar förutsättningarna för trafiksäkerhet och framkomlighet i området.

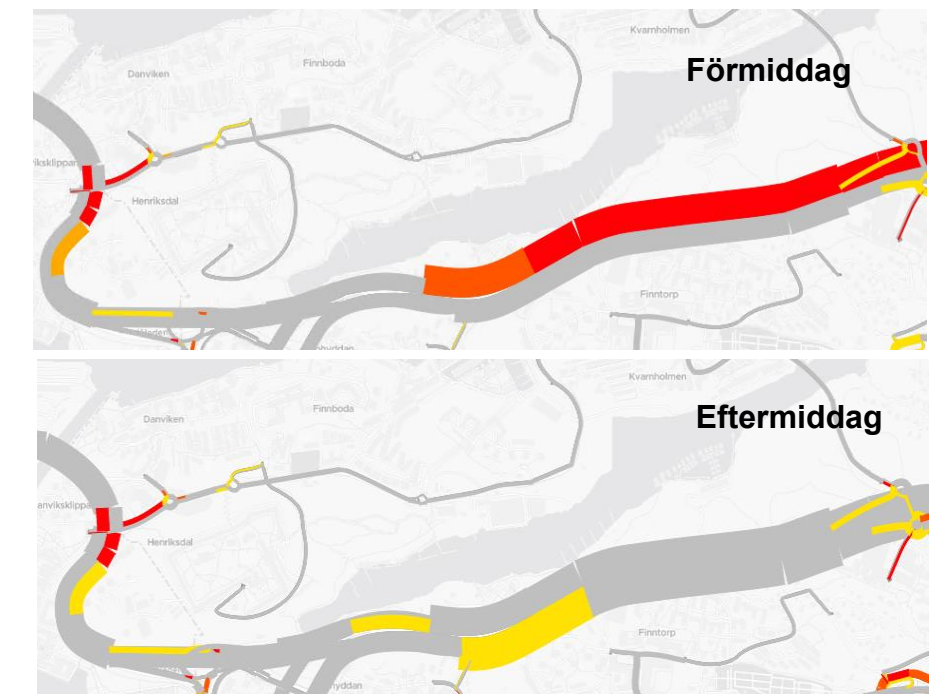
Utan de kapacitetshöjande åtgärderna uppstår en motsatt effekt. Eftersom Henriksdalskorset redan i dagsläget är hårt belastat, leder ytterligare trafikökningar till kraftigt försämrad framkomlighet. Detta gör att fler trafikanter väljer att köra via Svindersviksbron, vilket resulterar i ökade trafikflöden över bron och förbi Ebba Braheskolan.



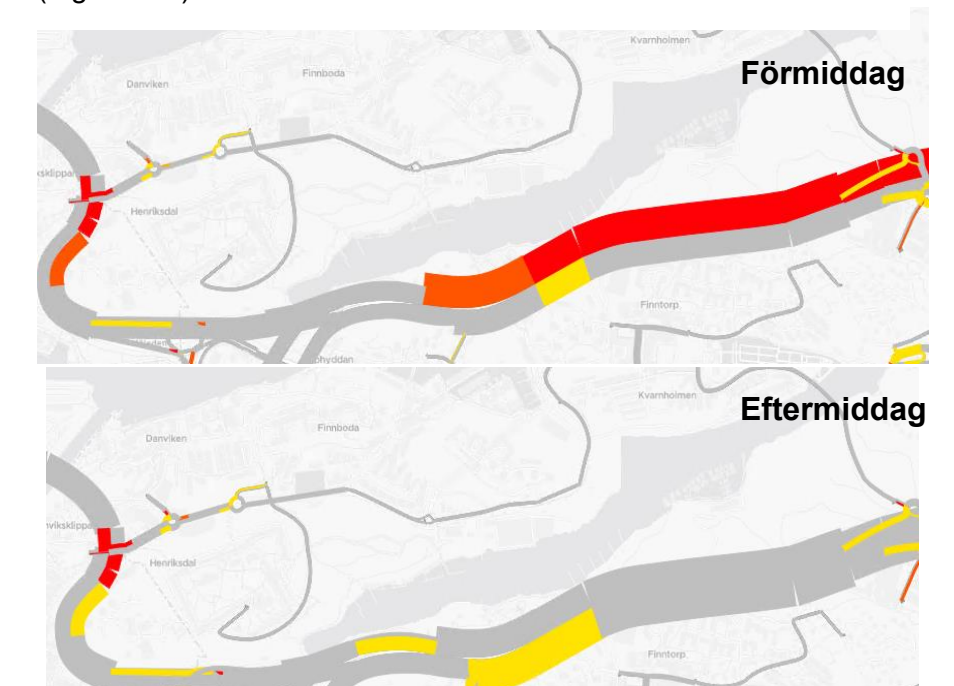
Figur 54. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå. JA utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6).



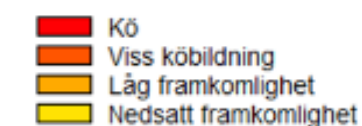
Figur 56. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå. JA med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6).



Figur 55. Fördröjningskarta för JA utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6).



Figur 57. Fördröjningskarta för JA med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6).



11.2. TRAFIKANALYS – SCENARIO A

Indata

Analysen utgår från prognosår 2045 och baseras på ett framtidsscenario med cirka 9 500 bostäder och 4 200 arbetsplatser inom utredningsområdet. Denna nivå motsvarar en högre exploateringsgrad än nuläget och används för att bedöma trafiksystemets kapacitet under framtida förhållanden.

Resultat och analys

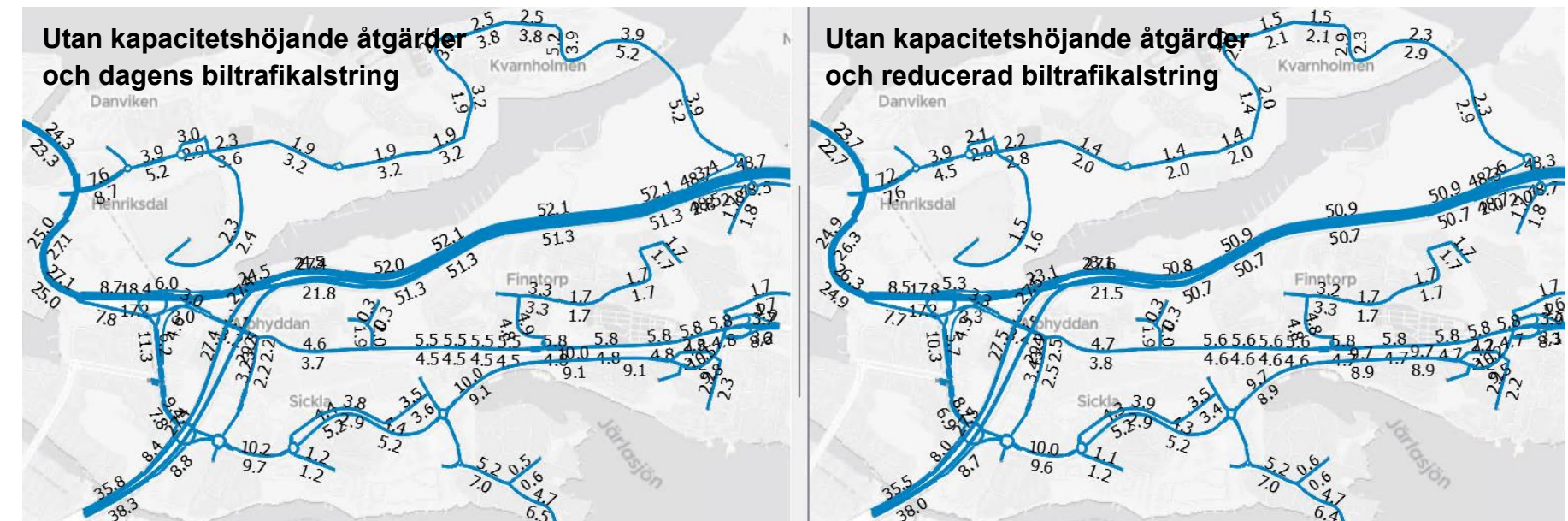
Utan de kapacitetshöjande åtgärderna och med dagens nivå av trafikallstring försämras kösituationen vid Henriksdalskorset kraftigt. Fördröjningarna blir så omfattande att en stor del av trafiken i stället väljer att köra via Svindersviksbron, vilket leder till ökade trafikflöden förbi Kvarnholmen centrum och Ebba Braheskolan.

När de kapacitetshöjande åtgärderna införs, med bibehållen trafikallstring, ökar trafiken vid Henriksdalskorset med 2 600 fordon per dygn (15 %), samtidigt som trafikmängden över Svindersviksbron minskar med cirka 2 200 fordon per dygn (25 %) jämfört med scenariot utan åtgärder. Detta visar att förbättringarna vid Henriksdalskorset ökar dess attraktionskraft och avlastar den östra kopplingen över Svindersviksbron.

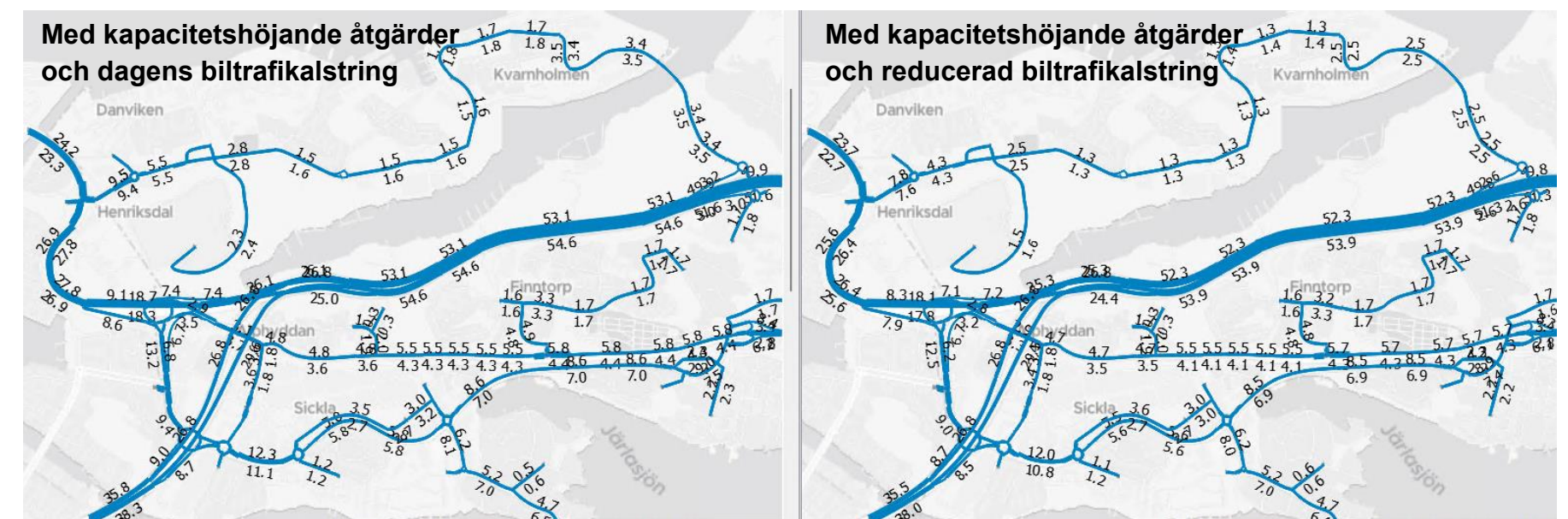
Vid en kombination av kapacitetshöjande åtgärder och reducerad trafikallstring ökar trafiken i Henriksdalskorset med omkring 600 fordon per dygn (5 %), medan trafikflödet över Svindersviksbron minskar med cirka 200 fordon per dygn (5 %) jämfört med scenariot utan åtgärder. Detta indikerar att åtgärderna även vid en mer hållbar resandefördelning bidrar till förbättrad framkomlighet och en jämnare belastning i vägnätet. Utan de kapacitetshöjande åtgärderna försämras kösituationen kring Henriksdalskorset avsevärt. Den ökade trafikmängden leder till längre väntetider och försämrad framkomlighet, särskilt under rusningstid.

När de föreslagna åtgärderna införs, i kombination med dagens nivå av trafikallstring, förbättras framkomligheten och kösituationen närmar sig de förhållanden som råder i dagläget. Detta visar att de planerade förbättringarna effektivt kan motverka den ökade belastning som förväntas till följd av exploateringen.

Analysen visar dock att den föreslagna utformningen av korsningen Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen riskerar att orsaka köbildning och försämrad framkomlighet i det lokala vägnätet. Utformningen bör därför ses över i det fortsatta arbetet för att säkerställa en välfungerande trafiklösning i hela området.



Figur 58. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå.



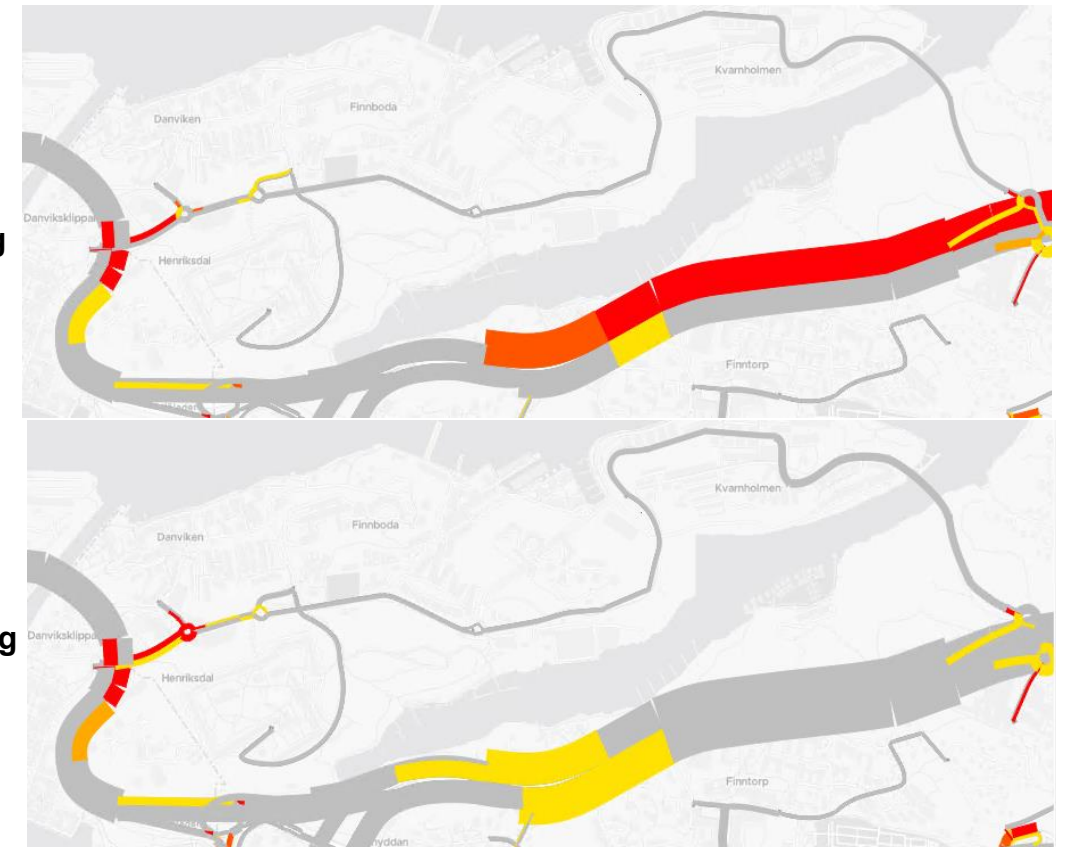
Figur 59. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå.



Förmiddag

Eftermiddag

Figur 62. Framkomlighetskartor i scenario A utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och dagens biltrafikalstring.



Förmiddag

Eftermiddag

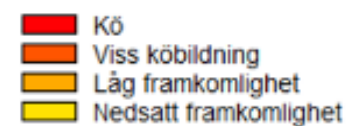
Figur 61. Framkomlighetskartor i scenario A utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och reducerad biltrafikalstring.



Förmiddag

Eftermiddag

Figur 60. Framkomlighetskartor i scenario A med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och dagens biltrafikalstring.



Förmiddag

Eftermiddag

Figur 63. Framkomlighetskartor i scenario A med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och reducerad biltrafikalstring.

11.3. TRAFIKANALYS – SCENARIO B

Indata

Analysen utgår från prognosår 2045 och ett framtidsscenario med cirka 8 700 bostäder och 4 100 arbetsplatser inom utredningsområdet. Detta scenario representerar en medelhög exploateringsnivå och används för att belysa hur trafiksystemet påverkas vid en måttlig bebyggelseutveckling.

Resultat och analys

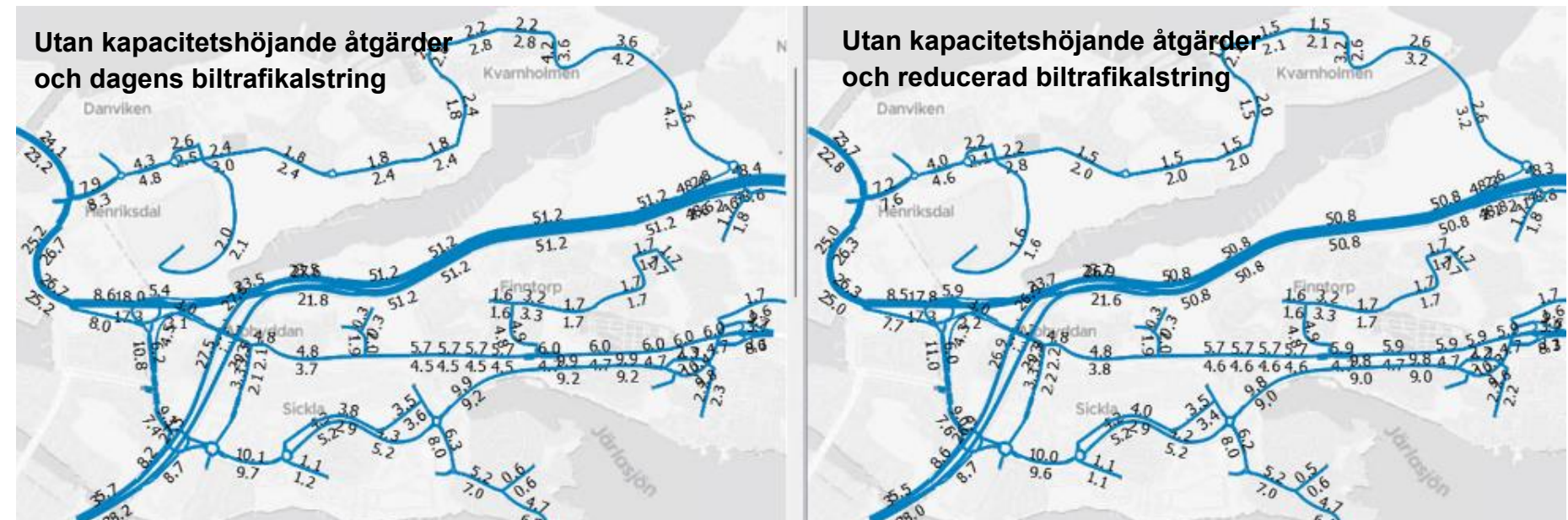
Utan kapacitetshöjande åtgärder och med dagens nivå av trafikallsträng försämras kösituationen vid Henriksdalskorset kraftigt. Fördörningarna blir så omfattande att en betydande andel av trafiken väljer att köra via Svindersviksbron, vilket leder till ökade trafikflöden förbi Kvarnholmen centrum och Ebba Braheskolan.

När de kapacitetshöjande åtgärderna införs och dagens trafikallsträng bibehålls ökar trafiken i Henriksdalskorset med cirka 1 800 fordon per dygn (10 %), samtidigt som trafikflödet över Svindersviksbron minskar med omkring 600 fordon per dygn (20 %) jämfört med scenariot utan åtgärder. Detta visar att åtgärderna bidrar till att förbättra kapaciteten i den västra infarten och minska belastningen på den östra delen av vägnätet.

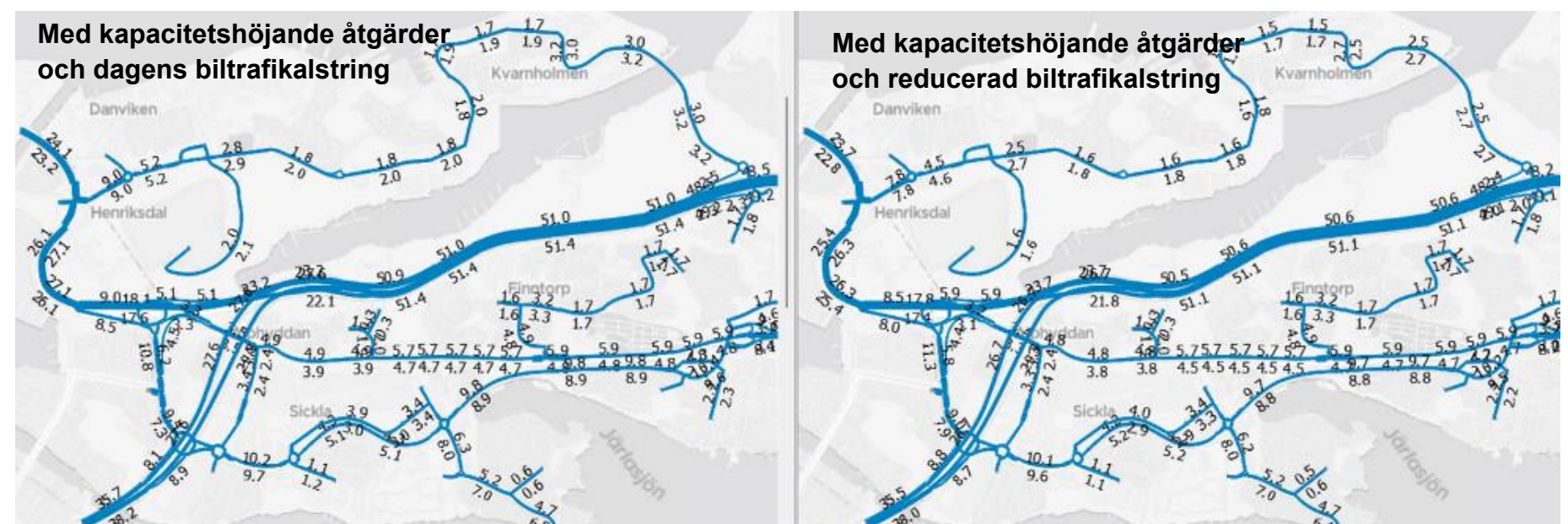
Vid en kombination av kapacitetshöjande åtgärder och reducerad trafikallsträng ökar trafiken i Henriksdalskorset med cirka 600 fordon per dygn (5 %), medan trafiken över Svindersviksbron minskar med omkring 600 fordon per dygn (20 %) jämfört med motsvarande scenario utan åtgärder. Resultatet indikerar att effekten av åtgärderna kvarstår även vid ett mer hållbart resandemönster.

Kösituationen vid Henriksdalskorset försämras markant i scenariot utan åtgärder, vilket överensstämmer med resultaten i Scenario A. När åtgärderna genomförs förbättras framkomligheten, och köbildningen motsvarar i stort sett dagens nivåer. Däremot visar analysen att den föreslagna utformningen av korsningen

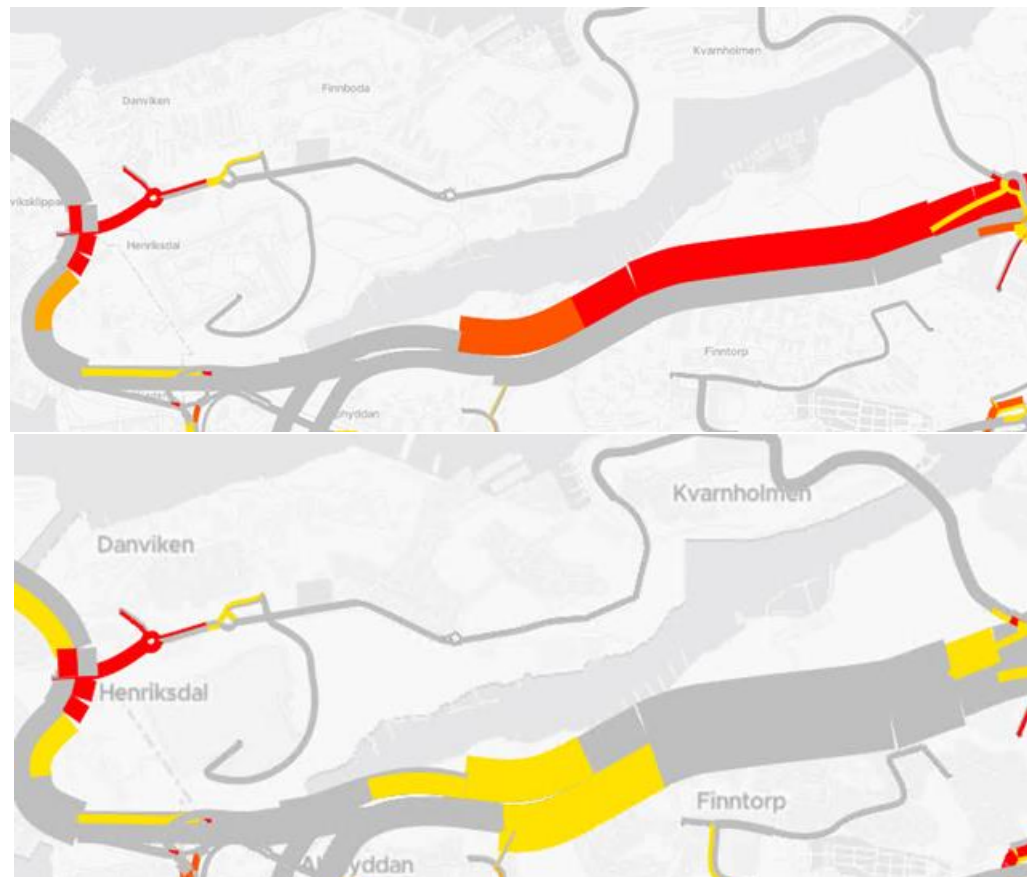
Kvarnholmsvägen/Danvikshemsvägen riskerar att skapa köbildning och försämrade framkomlighet i det lokala vägnätet, vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.



Figur 64. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå.



Figur 65. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå.



Förmiddag

Eftermiddag

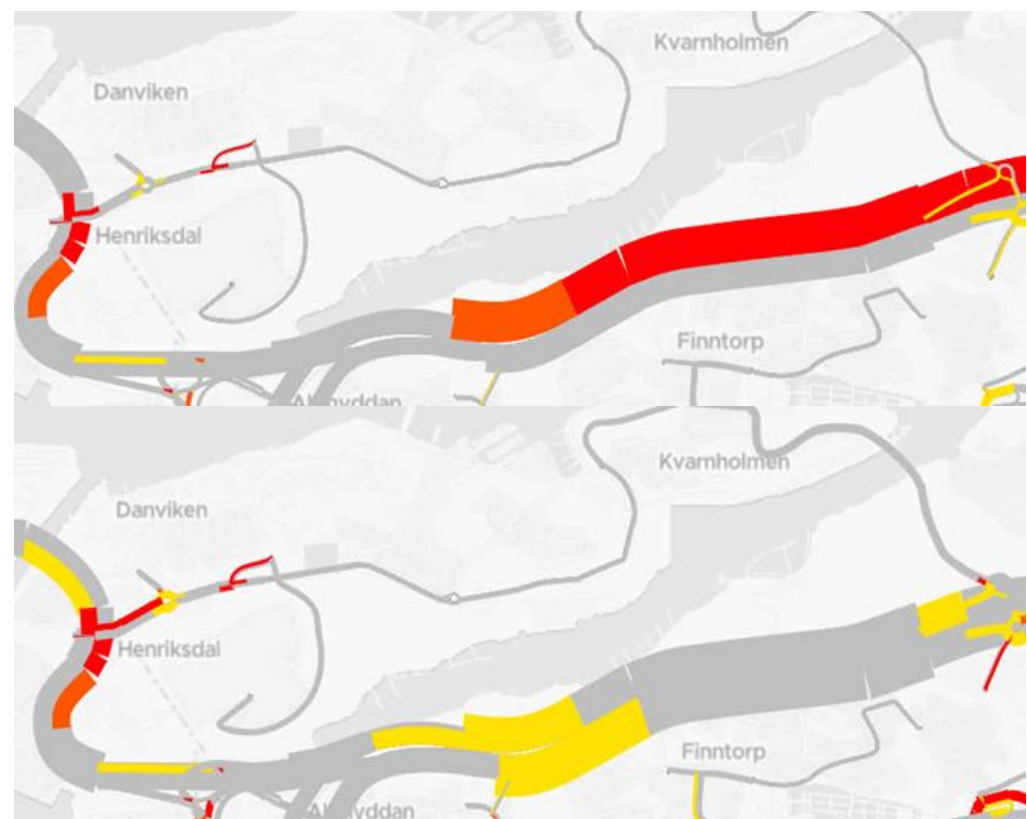
Förmiddag

Eftermiddag



Figur 67. Framkomlighetskartor i scenario B utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och dagens biltrafikstring.

Figur 68. Framkomlighetskartor i scenario B utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och reducerad biltrafikstring.

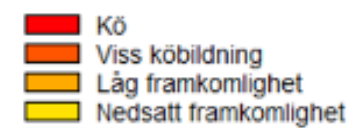


Förmiddag

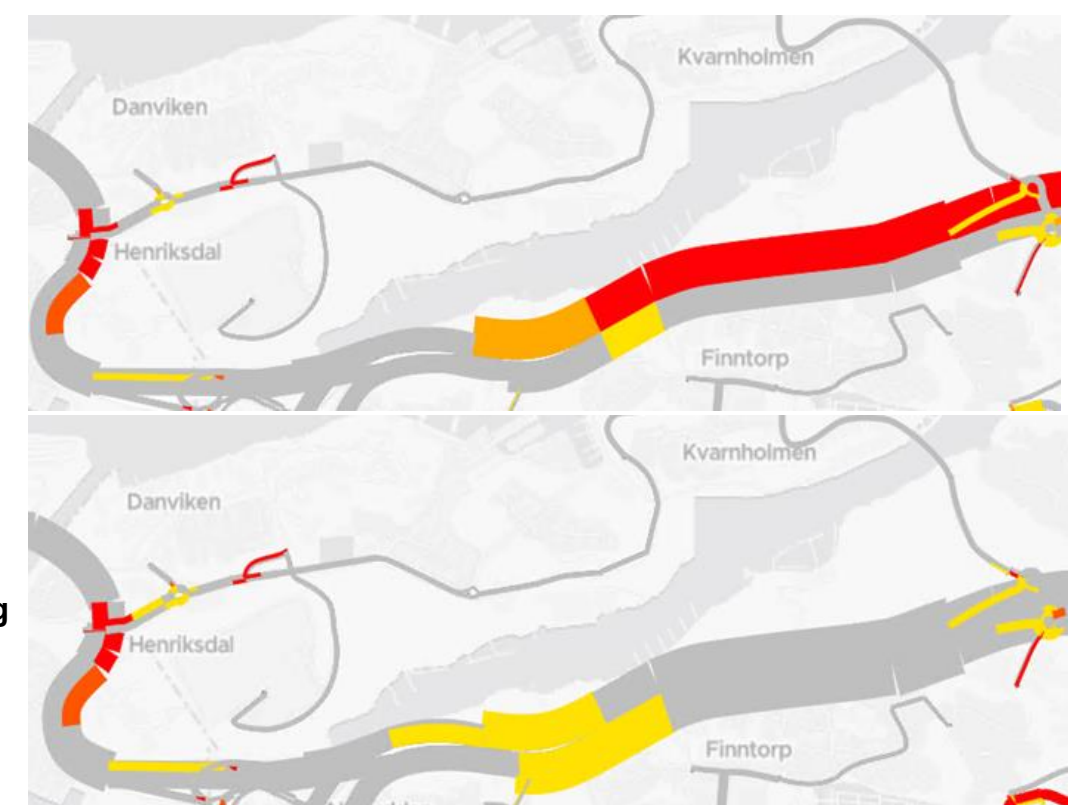
Eftermiddag

Förmiddag

Eftermiddag



Figur 66. Framkomlighetskartor i scenario B med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och dagens biltrafikstring.



Figur 69. Framkomlighetskartor i scenario B med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och reducerad biltrafikstring.

11.4. TRAFIKANALYS – SCENARIO C

Indata

Analysen utgår från prognosår 2045 och ett framtidsscenario med cirka 7 400 bostäder och 4 100 arbetsplatser inom utredningsområdet. Scenariot representerar en lägre exploateringsnivå och används för att bedöma trafiksystemets kapacitet vid en mer begränsad utbyggnadstakt.

Resultat och analys

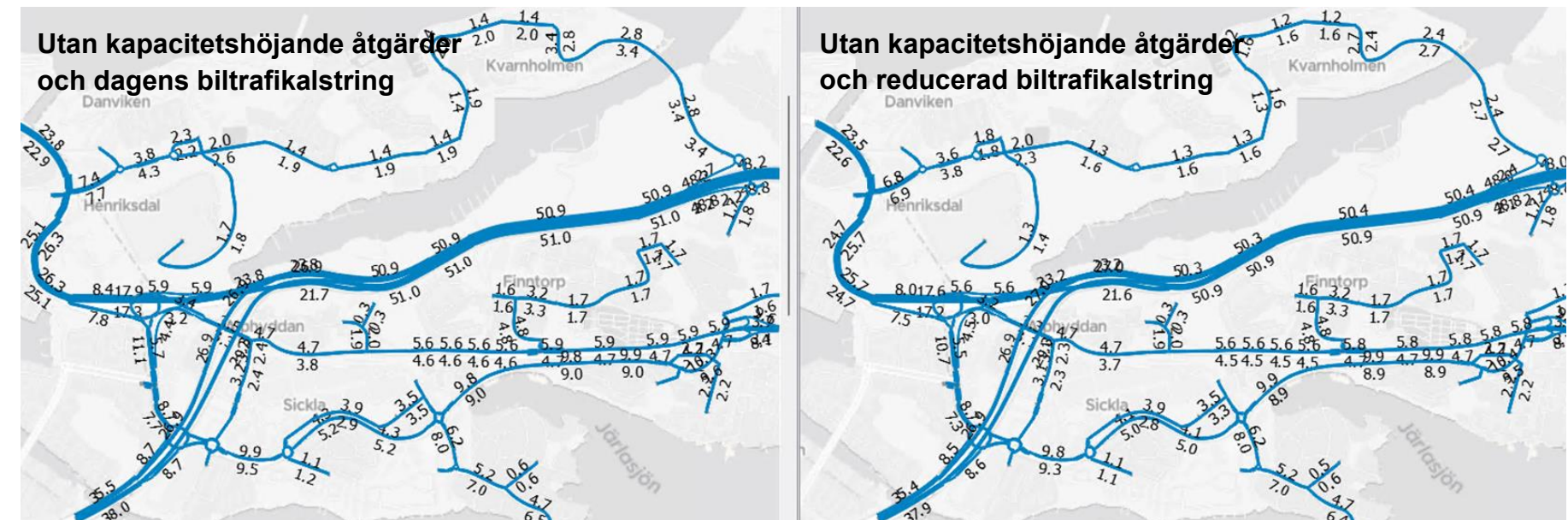
Utan kapacitetshöjande åtgärder och med dagens nivå av trafikstring försämrar kösituationen vid Henriksdalskorset avsevärt. Fördröjningarna blir så omfattande att en betydande del av trafiken väljer Svindersviksbron som alternativ väg, vilket leder till ökade trafikflöden förbi Kvarnholmen centrum och Ebba Braheskolan.

När de kapacitetshöjande åtgärderna genomförs och dagens trafikstring bibehålls ökar trafiken i Henriksdalskorset med cirka 1 100 fordon per dygn (5 %), samtidigt som trafikflödet över Svindersviksbron minskar med cirka 900 fordon per dygn (15 %) jämfört med scenariot utan åtgärder. Resultaten visar att åtgärderna bidrar till förbättrad kapacitet och en mer balanserad fördelning av trafik mellan de två huvudinfarter som betjänar området.

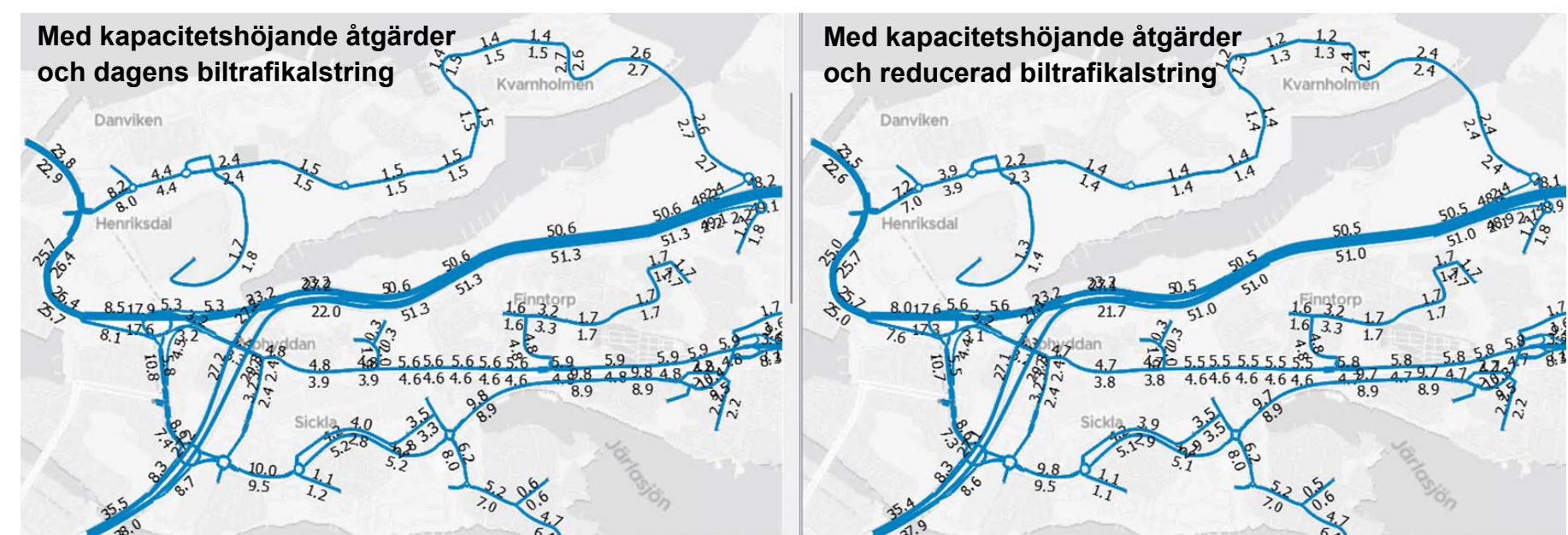
Vid kombinationen av kapacitetshöjande åtgärder och reducerad trafikstring ökar trafiken i Henriksdalskorset med cirka 500 fordon per dygn (3 %), medan trafiken över Svindersviksbron minskar med cirka 300 fordon per dygn (5 %) jämfört med scenariot utan åtgärder. Även i detta scenario kvarstår en tydlig förbättring i framkomlighet och köbildning tack vare de föreslagna åtgärderna.

Utan kapacitetshöjande åtgärder visar analysen en kraftigt försämrad kösituation vid Henriksdalskorset, i linje med resultaten från Scenario A och B. Utfallet bekräftar att kapacitetstaket redan är nått i nuläget, vilket gör att ytterligare exploatering utan åtgärder skulle leda till betydande framkomlighetsproblem.

Med åtgärder och nuvarande trafikstring förbättras däremot situationen och köbildningen motsvarar i stort sett dagens nivåer. Viss köbildning kvarstår dock vid infarten från Danvikshemsvägen till Kvarnholmsvägen, trots oförändrad utformning.



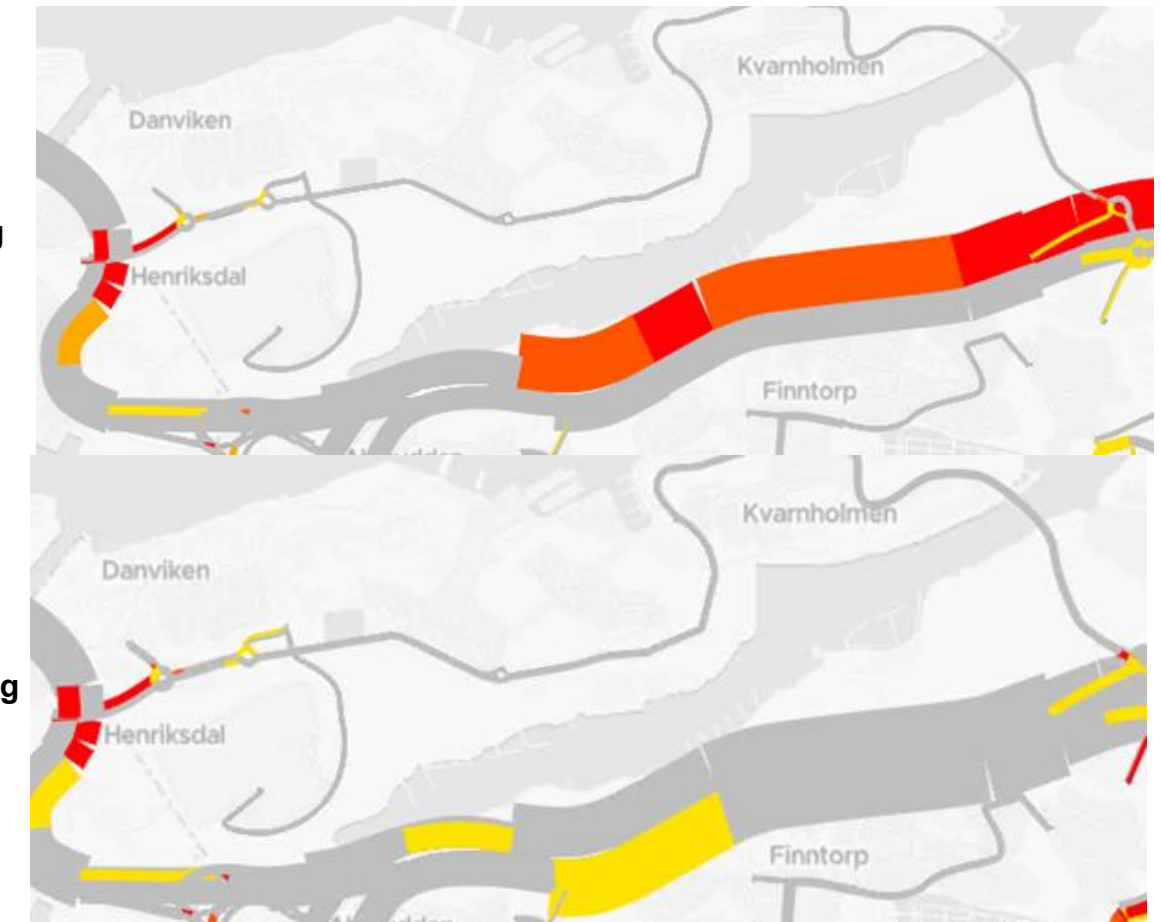
Figur 70. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå.



Figur 71. Trafikflöden i 1000-tal på dygnsnivå.



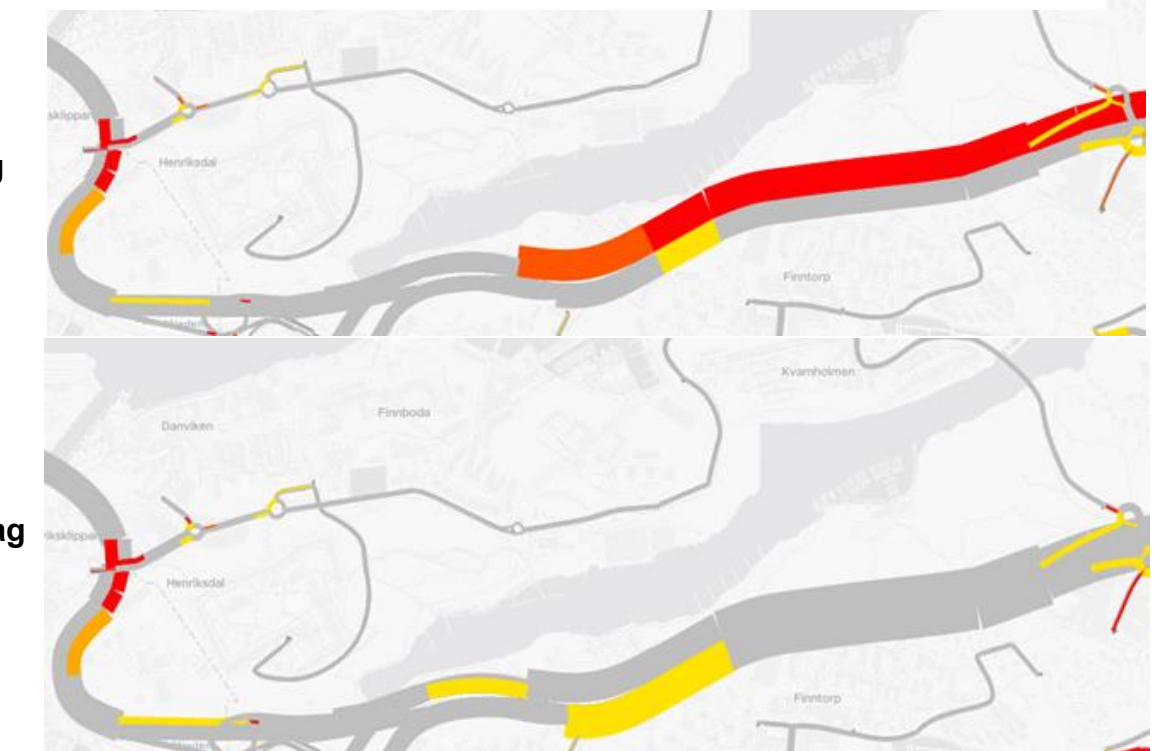
Figur 74. Framkomlighetskartor i scenario C utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och dagens biltrafikstring.



Figur 75. Framkomlighetskartor i scenario C utan kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och reducerad biltrafikstring.



Figur 73. Framkomlighetskartor i scenario C med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och dagens biltrafikstring.



Figur 72. Framkomlighetskartor i scenario C med kapacitetshöjande åtgärder (åtgärd 1-6) och reducerad biltrafikstring.

Förmiddag

Förmiddag

Eftermiddag

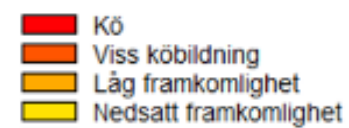
Eftermiddag

Förmiddag

Förmiddag

Eftermiddag

Eftermiddag



11.5. RESTIDER OCH ÖVERGRIPANDE ANALYSER

Analysen visar att restiderna ökar kraftigt om inga åtgärder genomförs (se diagram 1). I Scenario A, där de fysiska åtgärderna inkluderas, uppnås däremot ungefär samma restider som i nuläget, trots den ökade exploateringen. När de fysiska åtgärderna kombineras med reducerad trafikstring blir resultaten i stort sett oförändrade jämfört med dagens förhållanden. Detta tyder på att Henriksdalskorset når sitt kapacitetstak oavsett utvecklingsnivå och att systemet successivt fylls upp till maximal belastning.

I scenariot med minskad trafikstring uppnås således restider som är jämförbara med nuläget, vilket understryker betydelsen av ett aktivt arbete med samtliga åtgärder. För scenariot utan åtgärder är resultaten mer osäkra, då variationerna mellan enskilda simuleringar påverkar bedömningen av den exakta restidsnivån.

Analysen indikerar att Södra länken redan i dagsläget har bristande kapacitet, med återkommande köbildningar under rusningstid. En ökad kapacitet i Henriksdalskorset leder till högre trafikflöden mot Södra länken, vilket i sin tur riskerar att förvärra köbildningen i anslutning till Värmdöleden.

Detta innebär att de kapacitetshöjande åtgärderna, även om de förbättrar framkomligheten lokalt, kan generera negativa följd effekter i det övergripande vägnätet. Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärderna bedöms därför som osäker, särskilt om de genomförs utan parallella insatser för att begränsa trafikstringen.

Genom ett aktivt arbete för att minska trafikstringen kan risken för köbildning i vägnätet reduceras. Om kapacitetshöjande åtgärder däremot införs utan att resmönstren förändras finns en risk att problemen endast förskjuts till andra delar av vägsystemet, snarare än att lösas.

Diagram 1. Eftermiddagens restider i scenario A utan några kapacitetshöjande åtgärder och dagens trafikstringsnivå. Restiderna motsvarar en resa mellan Kvarnholmsvägen och Södra länken/Danviks tull och indikerar storlek på fördröjningen i Henriksdalskorset.

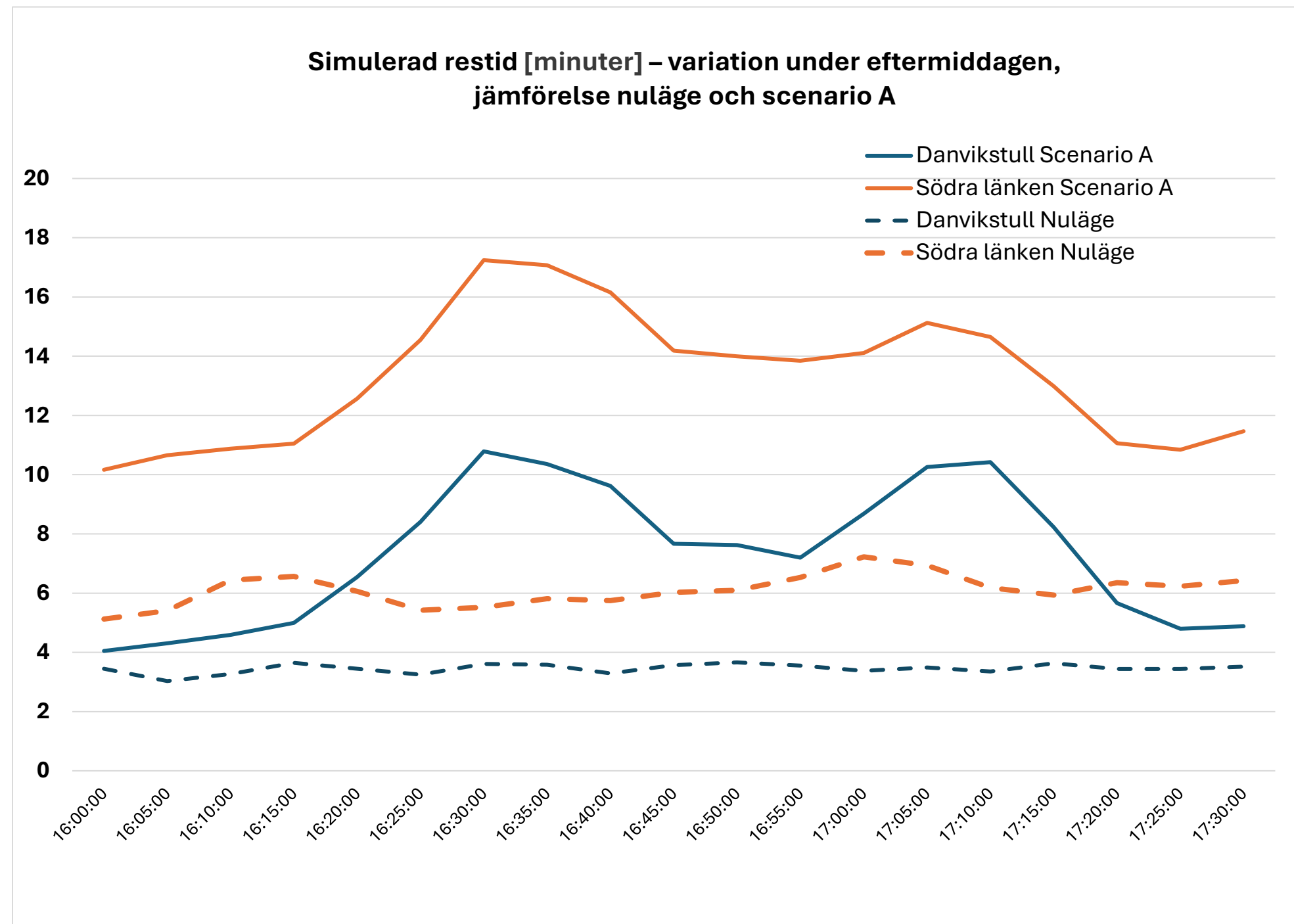


Diagram 2. Restider mellan Kvarnholmsvägen och Södra länken för scenario A-C med och utan åtgärder samt lägre biltrafikalstring.

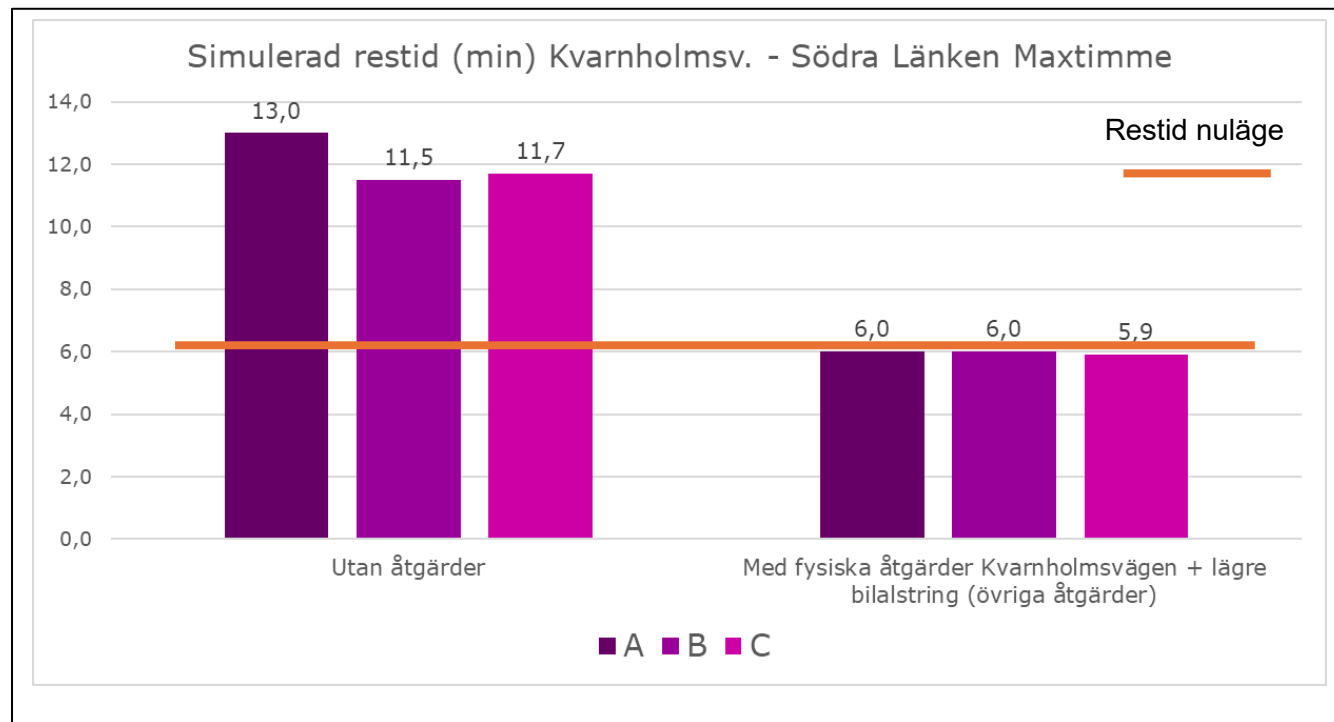
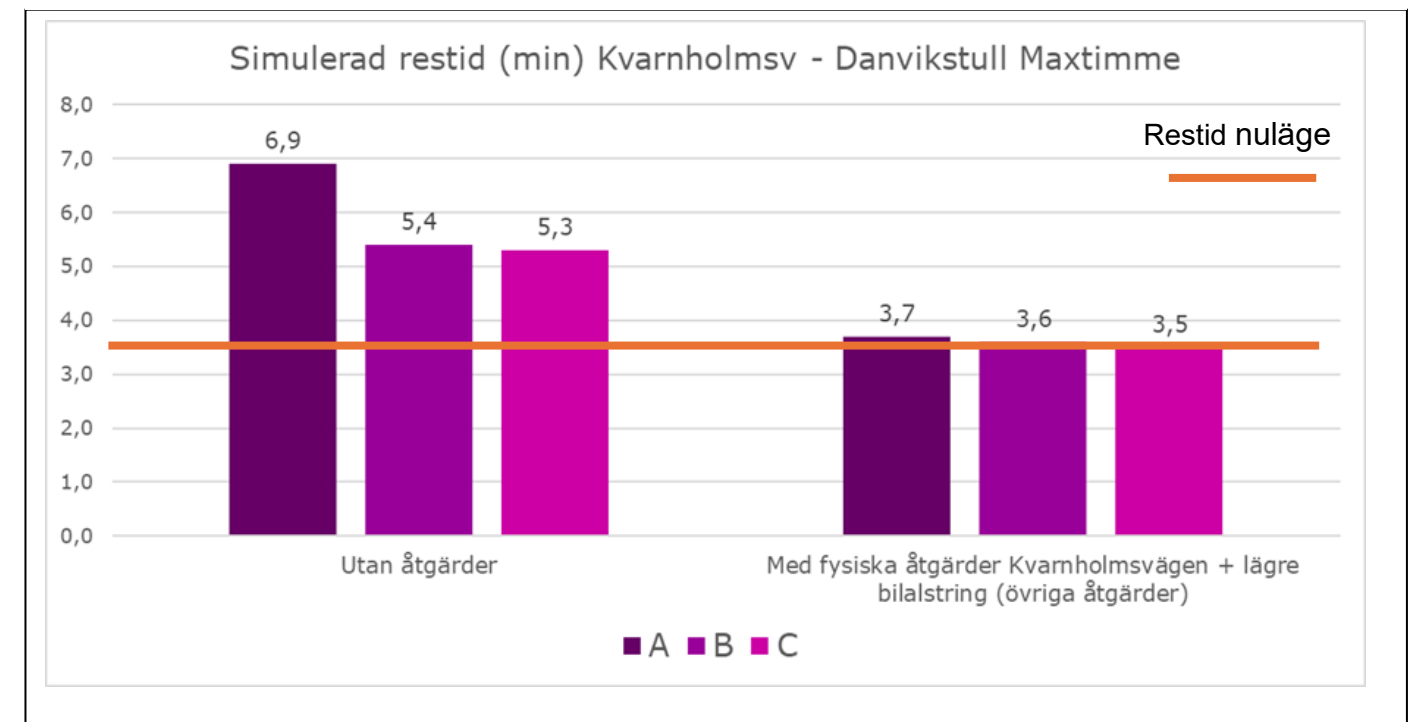


Diagram 3. Restider mellan Kvarnholmsvägen och Danvikstull för scenario A-C med och utan åtgärder samt lägre biltrafikalstring.



Tabell 40. Restider med och utan fysiska åtgärder samt med och utan reducerad biltrafikalstring.

	Nuläge	Scenario A	Scenario B	Scenario C
Restid Södra länken* utan åtgärder	6,6 min	13 min	11,5 min	11,7 min
Restid Södra länken med fysiska åtgärder längs med Kvarnholmsvägen + lägre bilalstring	-	6,0	6,0	5,9
Restid Danvikstull utan åtgärder	3,5	6,9	5,4	5,3
Restid Danvikstull med fysiska åtgärder längs med Kvarnholmsvägen + lägre bilalstring	-	3,7	3,6	3,5

* Restiden Kvarnholmsvägen-Södra länken är beräknad från Hästholmsvägen till Trafikplats Lugnet.

12. SLUTSATSER – DEL 1

Redan i dagsläget finns ett tydligt behov av åtgärder i gatunätet. Kapaciteten vid Henriksdalskorset är begränsad och under trafikens maxtimmar uppstår tidvis köbildning. Även gång- och cykelbanorna har brister i standard, med smala breddmått, osammanhängande stråk och otydliga kopplingar. Områdets kuperade topografi och närheten till vatten skapar dessutom naturliga barriärer som leder till ogena och fysiskt krävande omvägar för gående och cyklister.

Återöppnandet av Saltsjöbanan år 2028 bedöms förbättra kollektivtrafiken avsevärt, särskilt för områdets västra delar som får god tillgång till kapacitetsstark och snabb kollektivtrafik. Med en turtäthet på upp till tolv minuter och kort restid till Slussen finns goda förutsättningar för förändrade resvanor. Därtill finns flera busslinjer som stärker det samlade kollektivtrafikutbudet.

Åtgärder som kopplar samman Henriksdal–Kvarnholmen med Sickla bedöms som särskilt positiva, då de stärker tillgången till både tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbana samt förbättrar kopplingarna till lokala centrum. Tillsammans skapar dessa satsningar förutsättningar för överflyttning från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket kan bidra till minskad trängsel i Henriksdalskorset.

De åtgärder som föreslås invid Ebba Braheskolan och Kvarnholmen centrum bedöms förtydliga trafiksituationen och säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen och regleringen bedöms bli mer anpassad efter platsens förutsättningar.

En minskad trafikstring skulle påtagligt förbättra framkomligheten vid Henriksdalskorset och därmed minska behovet av omfattande fysiska åtgärder. Samtidigt innebär de planerade åtgärderna vid Henriksdalskorset en ökad kapacitet och förbättrad framkomlighet, vilket kan leda till högre trafikflöden upp till ett mättat system. Åtgärderna bedöms kunna bibehålla dagens nivå av restider, men fortsatt analys behövs för att säkerställa långsiktig balans mellan efterfrågan och kapacitet.

I det vidare arbetet bör dubbelfältig cirkulation i korsningen Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen studeras som en möjlig enskild åtgärd, eftersom det finns osäkerheter kring dess faktiska kapacitetspåverkan. Om denna åtgärd inte bedöms nödvändig kan mark frigöras för andra ändamål, exempelvis stadsutveckling eller grönstruktur.

Det är viktigt att beakta att ökad kapacitet i Henriksdalskorset kan medföra ökad belastning västerut på Värmdöleden och i Södra länken, vilket riskerar att skapa nya flaskhalsar och längre restider i det övergripande vägnätet. En balanserad strategi som kombinerar kapacitetshöjande åtgärder med mobilitetsinsatser bedöms därför som mest effektiv för att långsiktigt uppnå ett robust, tillgängligt och hållbart trafiksystem.

12.1. VIDARE ARBETE I DEL 2

Utredningen som gjorts i del 1 har på en övergripande nivå studerat utformningen för åtgärdsförslagen i de olika bebyggelsescenariona.

De genomförda trafikanalyserna visar att framkomligheten i vägnätet kan bibehållas på dagens nivå i samtliga scenarion, förutsatt att trafikstringen från området reduceras. För att trafikstringen ska reduceras krävs dels de fysiska åtgärderna längs Kvarnholmsvägen och de övriga åtgärderna som har kategoriserats som hiss- och brokopplingar, kollektivtrafikåtgärder och mobilitets och cykelåtgärder.

Med hänsyn till att trafiksituationen bedöms som tillfredsställande i samtliga scenarion har Nacka kommun valt att gå vidare med scenario A som innehåller störst exploatering i del 2 av utredningen.

DEL 2

13. INLEDNING - DEL 2

I del 2 genomförs ett fördjupat arbete för Scenario A, med fokus på revidering av åtgärdsförslag, uppdaterade kalkyler och fördjupade trafikanalyser. Vidare identifieras vilka åtgärder som är mest betydelsefulla för att säkerställa en väl fungerande trafikstruktur på både kort och lång sikt.

Följande åtgärdsförslag har reviderats i del 2:

ÅTGÄRD 1B

Busshållplats i västgående riktning utformas som fickhållplats och möjliggör för två körfält förbi hållplatsen.

ÅTGÄRD 2

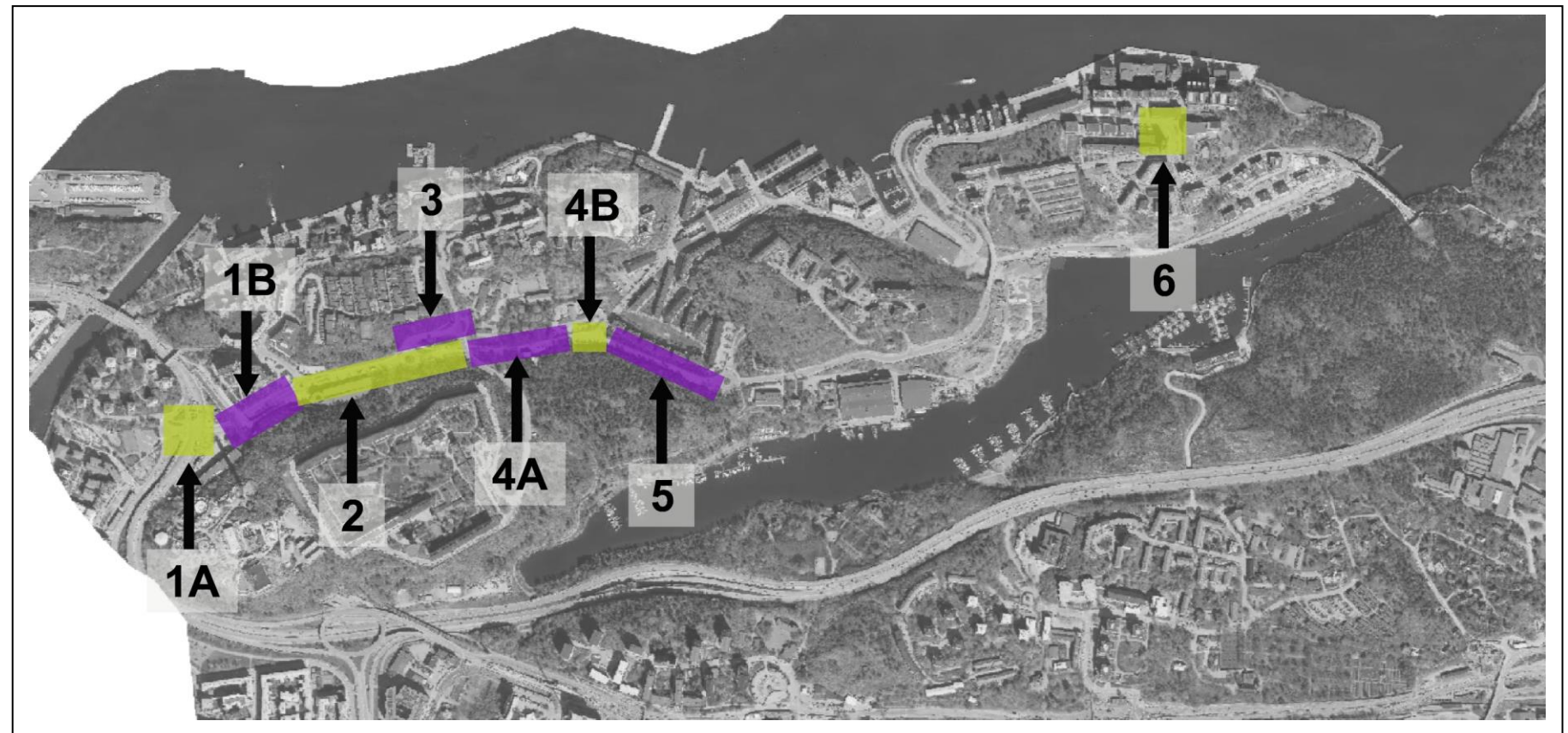
Cirkulationsplatsen i korsningen Kvarnholmsvägen/Hästholmsvägen reduceras från två till ett körfält.

ÅTGÄRD 2

Kvarnholmsvägen reduceras från två till ett körfält i västgående riktning mellan Danvikshemsvägen och Hästholmsvägen.

ÅTGÄRD 4B

Justerings av busshållplats i västgående riktning från körbanehållplats till enkel stopphållplats.



Figur 75. Översikt med markering av samtliga åtgärder.

14. GATUUTFORMNING - SCENARIO A

14.1. ÅTGÄRD 1A

SYFTE OCH BAKGRUND

Henriksdalskorset är den mest belastade korsningen i trafiksystemet för Henriksdal–Kvarnholmen. Korsningen har i dagsläget begränsad kapacitet, särskilt under rusningstid, vilket leder till återkommande köbildning och försämrad framkomlighet. Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten i korsningen och skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik genom höjd standard och tydligare separering mellan trafikslag.

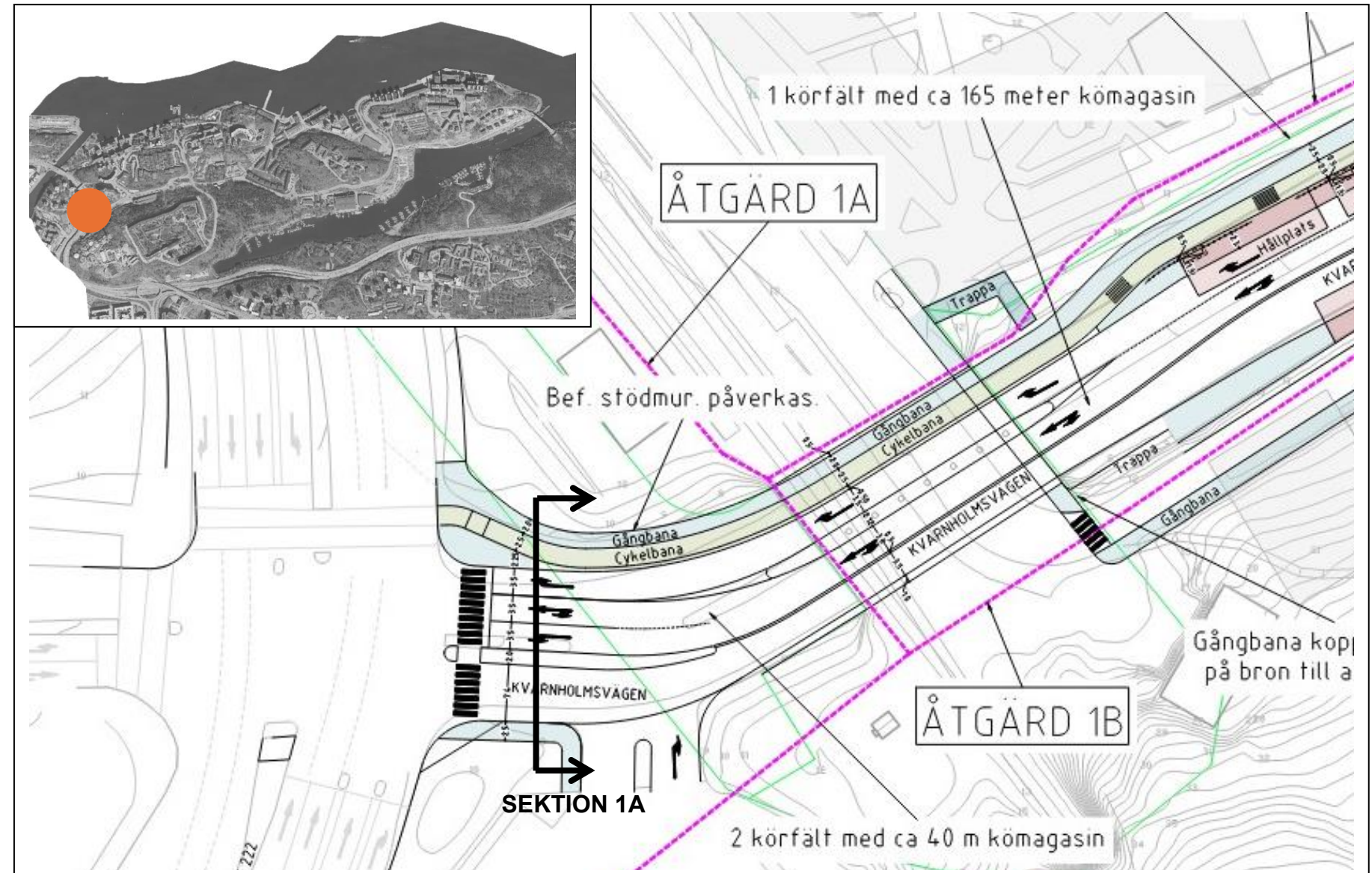
Åtgärd 1A hänger samman med åtgärd 1B och full effekt uppnås först när båda åtgärderna har genomförts.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

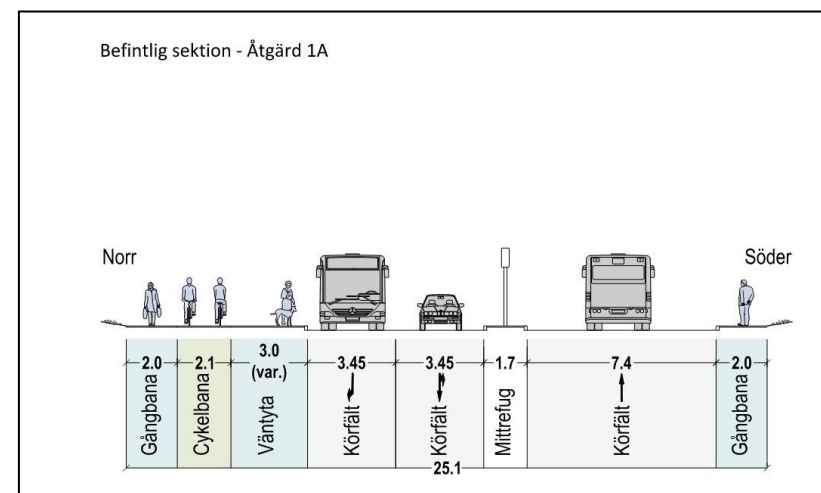
Förslaget omfattar en kapacitetshöjande ombyggnad av Henriksdalskorset samt en standardhöjning av gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida. Nacka kommun har inte rådighet över den signalreglerade korsningen som tillhör Stockholms stad.

Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

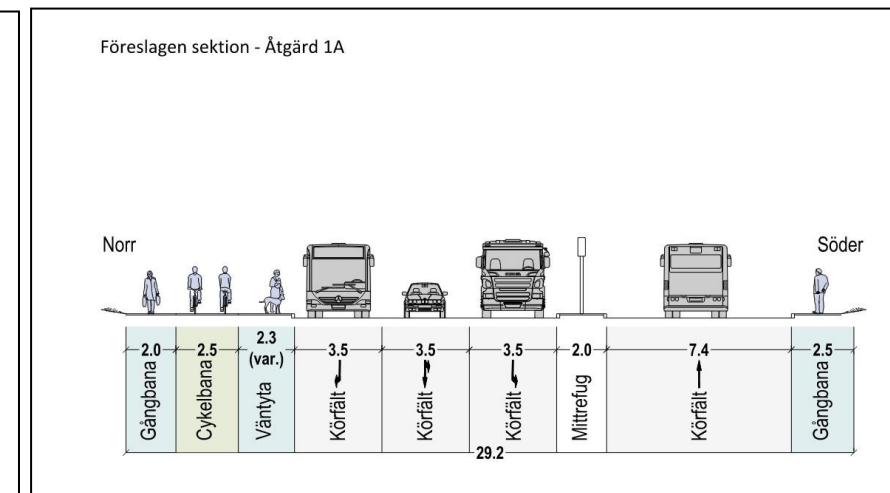
- Breddning av gång- och cykelbanan enligt Nacka kommuns Tekniska handbok: 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Två vänstersvängfält på Kvarnholmsvägen mot väg 222 för att minska fördröjning och öka kapaciteten i korsningen.
- Justering av trafiksignal som anpassas efter den nya gatuutformningen.
- Förlängning av kömagasin på Kvarnholmsvägen, cirka 40 meter för dubbla vänstersvängskörfält.
- Borttagande av övergångsställe på korsningens södra ben som följd av den nya körfältsindelningen.
- Borttagande av gångbana på södra sidan av Kvarnholmsvägen, där det frigjorda utrymmet används för breddning av gång- och cykelbanan samt ny körfältsindelning.
- Förlängning av refug väster om korsningen för ökad trafiksäkerhet.
- Begränsning av infart till SVOA:s anläggning till höger in/höger ut för att minska konflikter i korsningsområdet.



Figur 76. Åtgärdsförslag 1A.



Figur 77. Befintlig sektion 1A.



Figur 78. Föreslagen sektion 1A.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget omfattar en ny gång- och cykelbana på den norra sidan av Kvarnholmsvägen i linje med Nacka kommuns cykelprogram. Cykelbanan utformas i enlighet med standarden i Nacka kommuns Tekniska handbok. Den nya gång- och cykelbanan får en total bredd på 4,5 meter, vilket möjliggör möten mellan två fotgängare och cyklister i bredd. Detta innebär en tydlig förbättring jämfört med dagens situation, där utrymmet är begränsat och standarden bristfällig.

För att ytterligare höja säkerheten och komforten föreslås en skyddszon mellan gång- och cykelbanan och körbanan, vilket skapar bättre separering mellan trafiklagen och bidrar till en tryggare trafikmiljö. Den nya gång- och cykelbanan ansluter mot Henriksdalskorset och leds via befintlig trafiksignal vidare till det regionala gång- och cykelstråket längs väg 222.

I samband med införandet av dubbla vänstersvängfält från Kvarnholmsvägen behöver övergångsstället på väg 222:s södra ben tas bort, vilket innebär att vägen blir en tydligare barriär för gående och cyklister. Det ska dock tilläggas att det är det norra övergångsstället där det huvudsakliga flödet av gående och cyklister rör sig.

Även gångbanan på Kvarnholmsvägens södra sida föreslås tas bort för att frigöra yta till de nya körfälten och gång- och cykelbanan på norra sidan. Genom att gångbanan utgår minskar den negativa konsekvensen av att övergångsstället tas bort, då det inte längre finns någon motsvarande målpunktskoppling på den södra sidan.

Motorfordonstrafik

Genom förslaget, som inkluderar ett extra vänstersvängfält, ökar kapaciteten för utfart från Kvarnholmsvägen mot väg 222. Eftersom scenariot omfattar en betydande tillkommande bebyggelse med många nya bostäder och arbetsplatser bedöms åtgärden vara nödvändig för att hantera de ökade trafikflödena och säkerställa bibehållen framkomlighet utan kraftigt förlängda restider.

Den i dagsläget begränsade kapaciteten i Henriksdalskorset kan ses som en potentiell tillgång, då den bidrar till att göra andra trafikslag än bil mer konkurrenskraftiga ur ett restidsperspektiv. Genom att öka kapaciteten finns en risk att dessa förutsättningar för överflyttning till mer hållbara transportslag – såsom gång, cykel och kollektivtrafik – försvagas. Samtidigt omfattar Scenario A en omfattande exploatering med ett stort tillskott av bostäder och arbetsplatser, vilket innebär att framkomligheten i korsningen i praktiken förblir oförändrad när den planerade utbyggnaden är fullt genomförd.

Nacka kommun tillsammans med Stockholms stad har studerat möjligheten att anpassa signalschemat efter den föreslagna utformningen. Omloppstiden föreslås förlängas med cirka 7 sekunder där Kvarnholmsvägen och Henriksdalsvägen har egna signalfaser. Åtgärden leder till ett ostört flöde och därmed mer effektivt utflöde för de båda gatorna. Vidare bedöms trafiksäkerheten förbättras genom att sekundärkonflikter utgår.

Den föreslagna gatuutformningen påverkar in- och utkörning till och från SVOA:s anläggning. Åtgärden kan vid behov anpassas för att inte påverka genom borttagning av mittrefug.

Kollektivtrafik

Den ökade kapaciteten i korsningen och den minskade risken för köbildning bedöms även få positiva effekter för busstrafiken längs Kvarnholmsvägen. Minskad risk för köer minskar också risken för bakåtblokering av bussarnas körvägar och hållplatser, vilket bidrar till bättre framkomlighet, ökad regularitet och kortare restider för kollektivtrafiken i området. Den föreslagna utformningen säkerställer 3,5 meter körfältsbredd vilket också bidrar till förbättrad framkomlighet.

Genom att säkra god framkomlighet för kollektivtrafiken stärks även potentialen för nya busslinjer och ökad turtäthet.

Stockholm vatten och avfall

Förslaget innefattar en förlängning av refugen i anslutning till Henriksdalskorset, vilket påverkar infarten till och från Stockholm vatten- och avfallsanläggning. Den nya utformningen medger endast högersvängar in och ut från anläggningen. Lösningen bedöms bidra till ett bättre trafikflöde och ökad framkomlighet i den signalreglerade korsningen genom att antalet konfliktpunkter minskar och trafikflödet förenklas. Utformningen har anpassats utifrån körspår för typfordon LBN för att säkerställa tillräcklig svängradie och god framkomlighet för större fordon.

Tabell 41. Effektbedömning av åtgärd 1A.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Nej

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan
--	------------------	----------------	------------------

14.2. ÅTGÄRD 1B

SYFTE OCH BAKGRUND

Sträckan mellan Henriksdalsviadukten och Hästholmsvägen utgör en viktig länk i trafiksystemet i området och är den främsta kopplingen mot centrala Stockholm via Henriksdalskorset. En betydande orsak till köbildningen på platsen är trängseln i vänstersvängfältet mot väg 222. För gående och cyklister finns en gång- och cykelbana med begränsad bredd, vilket innebär att två gående inte kan mötas utan att kliva ut i cykelbanan. På motsvarande sätt kan två cyklister inte mötas utan att delvis använda gångbanan. Denna utformning skapar en trafikmiljö som påverkar både trafiksäkerhet och framkomlighet negativt. Längs sträckan finns även ett hållplatsläge på norra sidan av gatan som saknar väderskydd, och där påstigande och avstigande kliver rakt ut i cykelbanan.

Syftet med åtgärden är att skapa en grundläggande standard avseende framkomlighet för gående och cyklister samt kollektivtrafik, minska konflikter och skapa en mer robust och sammanhängande lösning mellan Henriksdalskorset och Hästholmsvägen. Åtgärd 1A hänger samman med åtgärd 1B och full effekt uppnås först när båda åtgärderna har genomförts.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden omfattar en samlad standardhöjning av både gång- och cykelbanan samt busshållplatserna längs sträckan.

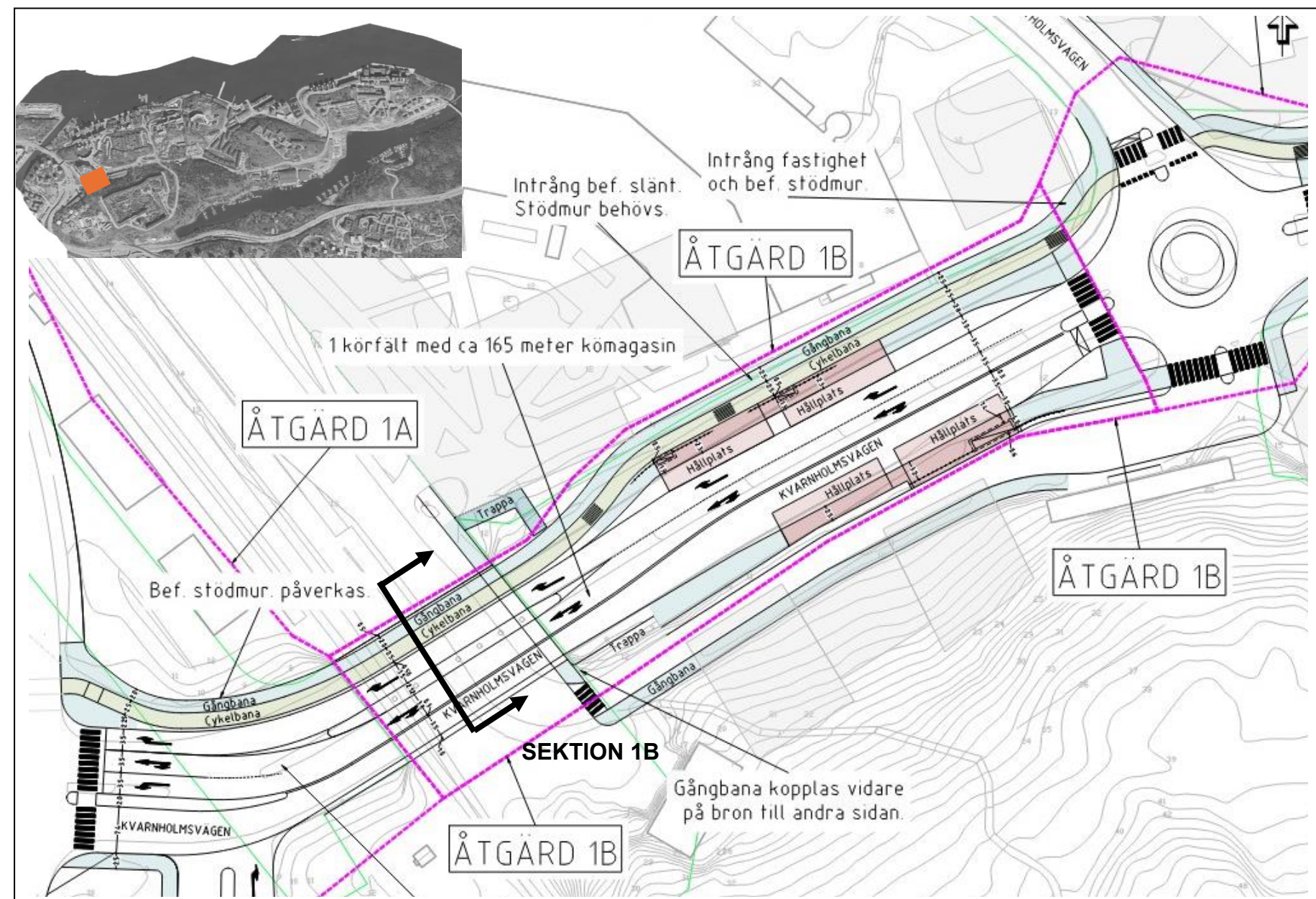
Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

- Gång- och cykelbanan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen breddas enligt Teknisk handbok till 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Gång- och cykelbanan får en ny sträckning bakom busshållplatsen på norra sidan.
- Hållplatslägena byggs om enligt principerna i RiGata Buss och förses med väderskydd. Busshållplatserna utformas som fickhållplatser.

- Två körfält förbi hållplats i västgående riktning.
- Gångbanan på södra sidan av Kvarnholmsvägen utgår efter trappan upp till Henriksdalsviadukten för att ge plats åt ett nytt körfält i västgående riktning i tunneln. Körfältet placeras söder om bropelarna, se figur 78.



Figur 80. Henriksdalsviadukten.



Figur 79. Åtgärdsförslag 1B.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Åtgärden innebär betydande förbättringar för gående och cyklister genom ökad kapacitet, bättre trafiksäkerhet och en tryggare trafikmiljö. Den bredare gång- och cykelbanan skapar ett jämnare flöde med minskad trängsel och färre konflikter mellan trafikslagen. Möjligheterna att genomföra effektiv drift och underhåll, inklusive vinterväghållning, förbättras vilket ger en högre standard över året. Den nya sträckningen av cykelbanan bakom busshållplatsen minskar konflikter mellan cyklister och bussresenärer och skapar en mer förutsägbar hållplatsmiljö. Detta bidrar till ökad trygghet och framkomlighet både för cyklister och för dem som använder kollektivtrafiken. Förbättringsåtgärderna av gång- och cykelbanan på norra sidan är i linje med Nacka kommuns cykelprogram.

Att gångbanan på den södra sidan av Kvarnholmsvägen tas bort bedöms inte ha någon större negativ påverkan på framkomligheten för gående. Gående hänvisas i stället till den upprustade gång- och cykelbanan på norra sidan, där tillgängligheten och säkerheten blir högre än i dagens situation. Sammantaget innebär förändringarna ett mer sammanhängande, trafiksäkert och kapacitetsstarkt gång- och cykelstråk på platsen.

Motorfordonstrafik

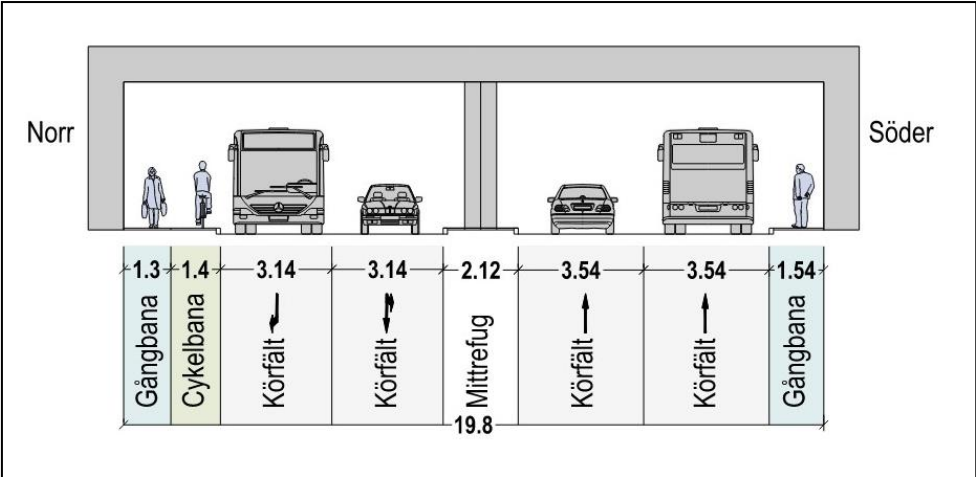
Förslaget innebär att kapaciteten i västgående riktning ökar genom ett nytt körfält och ett extra vänstersvängfält mot väg 222. Detta förbättrar framkomligheten i utfarten från Kvarnholmsvägen och möjliggör att nuvarande kapacitetsnivå i Henriksdalskorset kan bibehållas även efter den planerade utbyggnaden i området. Åtgärd 1A och 1B är beroende av varandra, och full effekt uppnås först när båda genomförs.

Den ökade kapaciteten kan dock motverka en överflyttning från biltrafik till mer hållbara färdmedel, eftersom minskad trängsel och kortare restider för biltrafiken reducerar incitamenten att välja gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Åtgärden kan därmed ha en negativ påverkan på ambitionen att minska trafikalstringen i området.

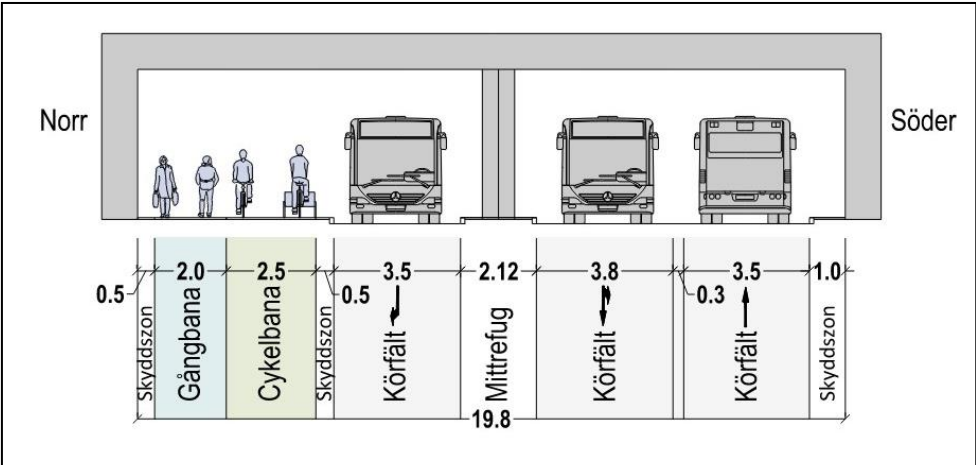
Kollektivtrafik

Förslaget innebär att den befintliga körbanehållplatsen ersätts med en fickhållplats på den norra sidan av Kvarnholmsvägen. Genom att bussarna stannar utanför det ordinarie körfältet minskar risken för köbildning bakom stillastående bussar. Fickhållplatserna innebär samtidigt ökad risk för ökade restider för busstrafiken genom restidsförluster vid in- och utkörning från hållplatserna.

Den nya utformningen säkerställer 3,5 meter körbanebredd vilket förbättrar framkomligheten för busstrafiken. Den ökade kapaciteten i Henriksdalskorset (åtgärd 1A) i kombination med åtgärd 1B gynnar samtidigt framkomligheten som helhet, även för kollektivtrafiken. Detta bedöms leda till förbättrad punktlighet, regularitet och framkomlighet. Genom att säkra god framkomlighet för kollektivtrafiken stärks även potentialen för nya busslinjer och ökad turtäthet.



Figur 81. Befintlig sektion 1B.



Figur 82. Föreslagen sektion 1B.

Tabell 42. Effektbedömning av åtgärd 1B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

14.3. ÅTGÄRD 2

SYFTE OCH BAKGRUND

Sträckan mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen utgör en central förbindelse för samtliga trafikslag. Gaturummet har en generös bredd och omges av grönska. I östgående riktning finns två körfält, varav det ena används som regleringsplats för busstrafiken under ombyggnationen av Saltsjöbanan samt uppställning av lastbilar. Gång- och cykelbanor finns på båda sidor av vägen, men deras begränsade bredd innebär att två cyklister inte kan mötas utan att använda gångbanan.

Korsningen vid Danvikshemsvägen utgörs av en cirkulationsplats som är överdimensionerad i förhållande till de trafikmängder som passerar. Den har stora ytor, breda körfält och vida svängradier som tar upp mer plats än nödvändigt. Öster om cirkulationsplatsen smalnar gaturummet av och gång- och cykelbana finns endast på den norra sidan. Längs denna del av sträckan finns hållplatslägen som har bristfällig utformning och saknar både tillgänglighetsanpassning och väderskydd.

Syftet med den föreslagna åtgärden är att höja standarden på gång- och cykelstråket och skapa ett mer stadsmässigt gaturum som är anpassat för den planerade bebyggelsen. Den nya utformningen ska även ge utrymme för de funktioner och behov som uppstår i samband med utvecklingen av området. Samtidigt ska framkomligheten för motorfordonstrafiken bibehållas.

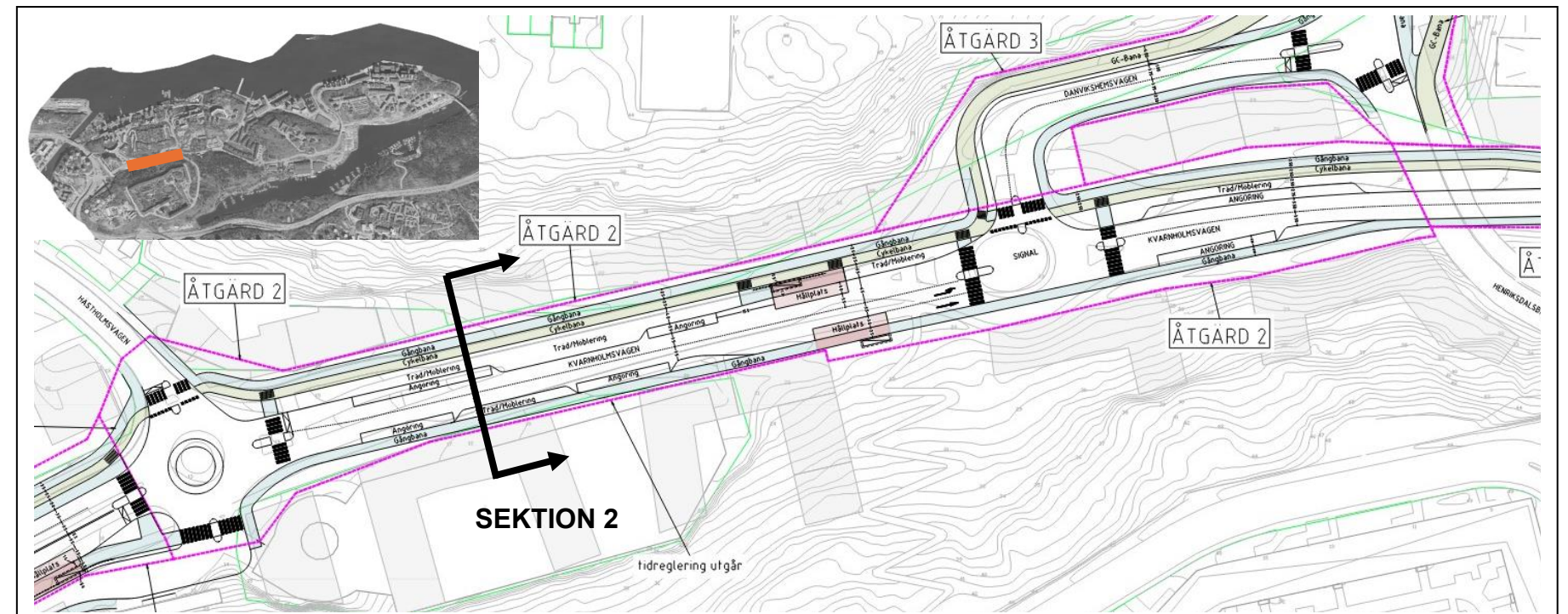
BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden innebär en standardhöjning av gång- och cykelstråket samt busshållplatserna längs sträckan, samtidigt som gaturummet utvecklas till en mer stadsmässig gata med angörings- och möbleringszoner anpassade för den tillkommande bebyggelsen.

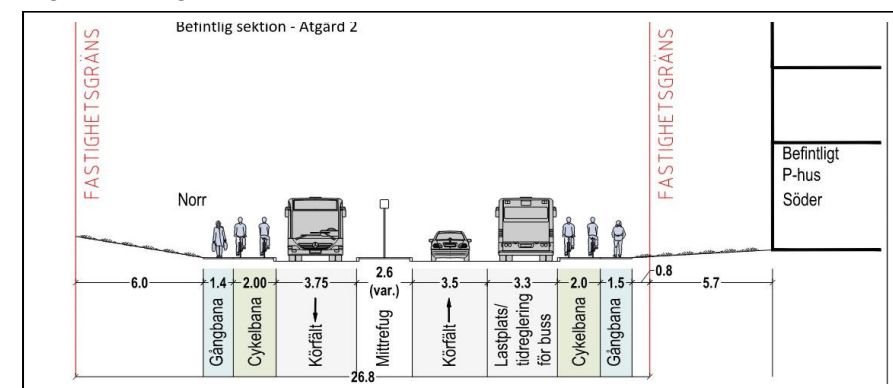
Åtgärdsförslaget har justerats i del 2 som resultat av kompletterande trafikanalyser som visar att dubbelfältig cirkulationsplats vid Hästholmsvägen samt två körfält i västlig riktning inte påverkar framkomligheten. I del 2 har ett körfält i västlig riktning tagits bort jämfört med del 1.

Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

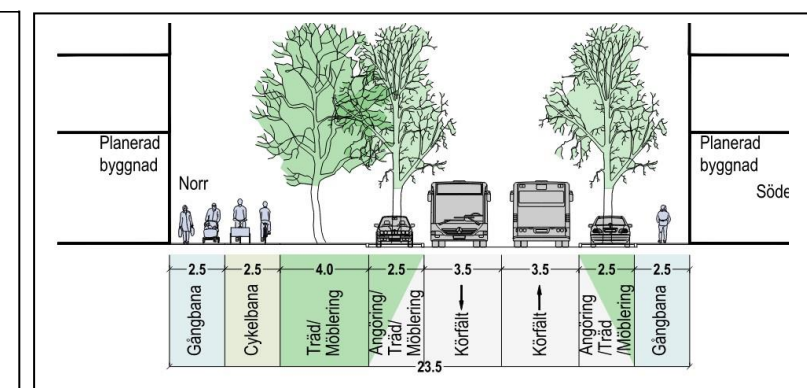
- Breddning av gång- och cykelbanan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen enligt Teknisk handbok (2,5 m gångbana och 2,5 m cykelbana).
- Anläggning av en möbleringszon mellan gång- och cykelbanan och körbanan.
- Gång- och cykelbanan på den södra sidan ersätts av en gångbana.
- Angöringsplatser till den nya bebyggelsen anordnas på båda sidor av Kvarnholmsvägen.
- Cirkulationsplatsen vid Hästholmsvägen ges en justerad utformning med hastighetssäkrade passager i samtliga anslutningar.



Figur 83. Åtgärd 2.



Figur 84. Befintlig sektion 2.



Figur 85. Föreslagen sektion 2.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget medför en tydlig förbättring av säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för gång- och cykeltrafiken i enlighet med Nacka kommuns cykelprogram. Den breddade gång- och cykelbanan på den norra sidan ger ett mer kapacitetsstarkt stråk med minskad trängsel och färre konflikter mellan gående och cyklister. Den bredare cykelbanan har särskilt positiva effekter på en sträcka med brant lutning, där cyklister har större behov av vingelmån och stabilitet. De hastighetssäkrade cykelöverfarterna vid Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen stärker trafiksäkerheten och ger en mer sammanhängande och trygg passage genom korsningarna. Standardhöjningen av gång- och cykelbanan på norra sidan är i linje med Nacka kommuns cykelprogram.

Möbleringszon mellan cykelbanan och körbanan ökar tryggheten genom att skapa en tydligare separation mot biltrafiken. Zonens funktion förbättrar framkomligheten på gång- och cykelbanan genom att utrustning och installationer så som cykelparkering och belysning placeras utanför huvudstråket. Den bidrar även till bättre vinterväghållning genom att snö och is inte längre pressas direkt ut på cykelbanan.

På den södra sidan av Kvarnholmsvägen ersätts den tidigare gång- och cykelbanan av en ren gångbana, vilket ger större utrymme och bättre standard för gående. Cykeltrafiken koncentreras därmed till den norra sidan, där både topografin och antalet målpunkter gör detta till den mest funktionella och trafiksäkra lösningen. Sammantaget skapas ett mer robust och sammanhängande gång- och cykelstråk med förbättrade förutsättningar.

Motorfordonstrafik

Förslaget bedöms inte påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken. Den nya signalreglerade korsningen vid Danvikshemsvägen innebär att dagens fria flöde genom den överdimensionerade cirkulationsplatsen begränsas av en tidsstyrd signal. Denna försämring bedöms som marginell, och genom signalregleringen finns samtidigt möjlighet att styra framkomligheten för motorfordonstrafiken på ett mer kontrollerat sätt.

Trafikanalys

Bedömningen utifrån genomförda trafikanalyser är att borttagandet av dubbla körfält i cirkulationsplatsen vid Hästholmsvägen endast har en marginell påverkan på framkomligheten. Kapacitetsbegränsningarna uppstår främst på grund av köer som bygger upp från Henriksdalskorset, särskilt för vänstersvägande trafik mot Värmdöleden, snarare än i själva cirkulationsplatsen. Ett busskörfält mellan Hästholmsvägen och Danvikshemsvägen bedöms kunna ge tidsvinster för kollektivtrafiken på cirka 1–2 minuter under förmiddagens högsta belastning och 3–4 minuter under eftermiddagens, men vid genomförda åtgärder i Henriksdalskorset reduceras dessa vinster avsevärt.

Kollektivtrafik

Förslaget bedöms innebära förbättrad framkomligheten för kollektivtrafiken då signalregleringen vid Danvikshemsvägen möjliggör för att prioritera busstrafikens framkomlighet på sträckan. Den nya trevägskorsningen innebär även bättre körgeometri för busstrafiken med minskade svängrorelser vilket leder till ökad bekvämlighet för busschaufförer och resenärer. Utformningen säkerställer även körfältsbredder på 3,5 meter vilket bidrar till ökad framkomlighet.

Framkomligheten för busstrafiken stärks ytterligare genom att nuvarande hållplatser ersätts av nya hållplatser väster om Danvikshemsvägen, utformade som körbanehållplatser. Detta gör att bussarna kan stanna direkt i körfältet utan risk att hindras av blockerande fordon. Förslaget innebär dessutom en standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatserna, vilket sammantaget bidrar till en mer attraktiv och robust kollektivtrafik. Flytten av hållplatserna innebär att hållplatsen utgår för linje 55 och 469.



Figur 86. Kvarnholmsvägen västerut.

Tabell 43. Effektbedömning av åtgärd 2.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

14.4. ÅTGÄRD 3

SYFTE OCH BAKGRUND

Anslutningen Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken ner till Kvarnholmsvägen utgör en viktig förbindelse för boende i Danviken, Finnboda och på Henriksdalsberget. Den är en central länk i trafiksystemet för motorfordon, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

I dag saknas en trygg och samtidigt säker koppling för gående och cyklister mellan Danvikshemsvägen och Kvarnholmsvägen. Den befintliga gång- och cykelbanan på Danvikshemsvägen är smal och det saknas en passage över Henriksdalsbacken för dem som ska vidare mot Henriksdalsberget. Den nuvarande tunneln under vägen är det enda alternativet, men upplevs av många som en omväg och som otrygg under vissa tider på dygnet. Upptrampade stigar i slänten visar att många i stället korsar vägen i plan. Det saknas dessutom en gångbana på östra sidan av Danvikshemsvägen som leder fram till busshållplatsen vid Danvikshem. Sammantaget är det i dagsläget svårorienterat och otydligt hur gående och cyklister ska röra sig genom området.

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för gående och cyklister. Åtgärden bidrar till en mer strukturerad trafikmiljö med kortare och mer direkta anslutningar samt bättre orienterbarhet och överblick i området. Vidare skapas nya funktioner för tillkommande bebyggelse.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

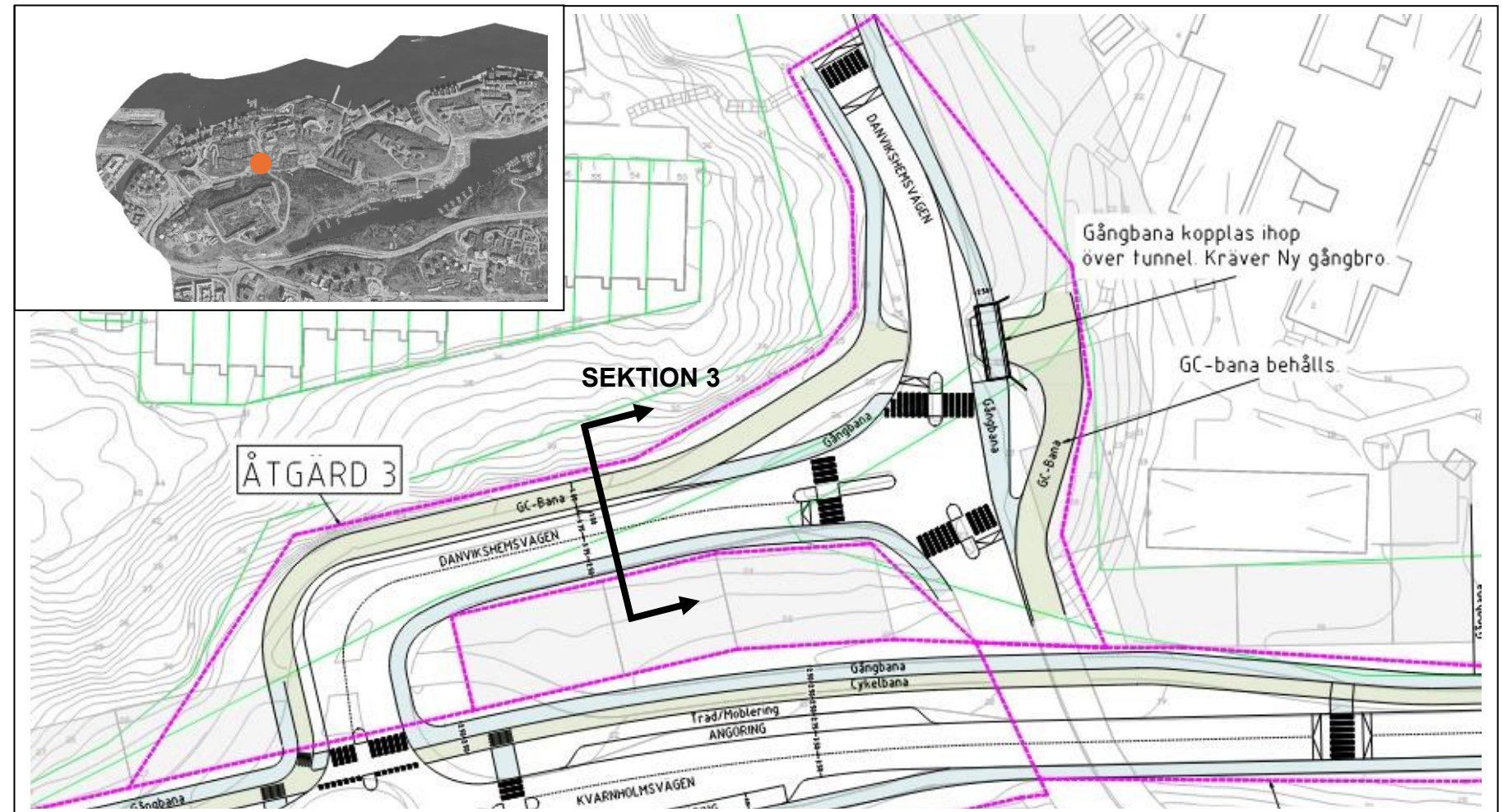
Åtgärden omfattar en standardhöjning av gång- och cykelbanan, nya hastighetssäkrade passager i marknivå samt anläggning av en ny gångbro utmed Danvikshemsvägen.

Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

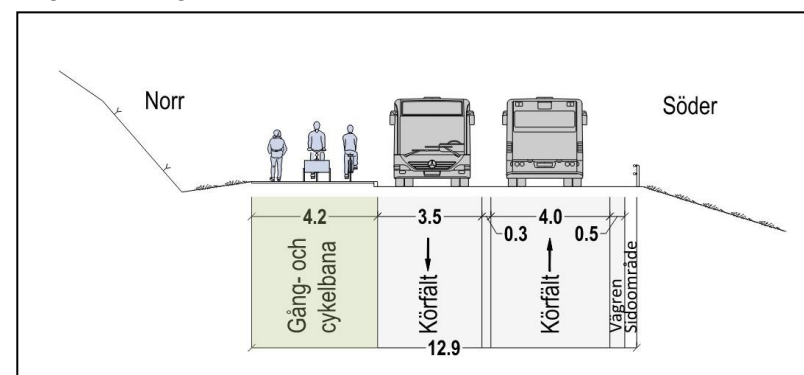
- Breddning av gång- och cykelbanan på norra sidan av Danvikshemsvägen ner till Kvarnholmsvägen. Breddningen genomförs enligt Teknisk handbok med en 4,0 meter kombinerad gång- och cykelbana.
- Anläggning av en ny gångbana på den södra sidan av vägen med en bredd på 2,5 meter.

- Justering av körbanans sträckning på Danvikshemsvägen, vilket frigör mark för bebyggelse mellan Danvikshemsvägen och Kvarnholmsvägen.
- Anläggning av en ny gångbana på den östra sidan av Danvikshemsvägen. Gångbanan utformas som en bro över den befintliga gång- och cykeltunneln under Henriksdalsbacken och ansluter till befintlig gångbana strax söder om busshållplats Danvikshem. Bredd enligt Teknisk handbok (2,5 meter).

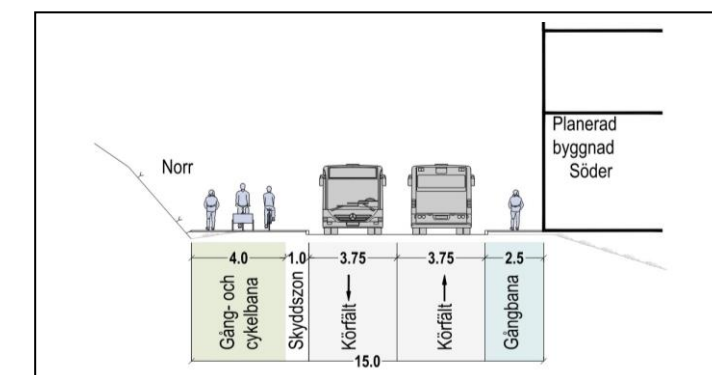
- Körbanan höjs i anslutning till passagen för att säkra låg hastighet, enligt RiGata Buss.
- Hastighetssäkring av ytterligare ett övergångsställe i den norra delen av Danvikshemsvägen.



Figur 87. Åtgärd 3.



Figur 89. Befintlig sektion 3.



Figur 88. Föreslagen sektion 3.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget innebär tydligt förbättrade förutsättningar för både gående och cyklister. Den breddade gång- och cykelbanan på Danvikshemsvägen ger ett mer kapacitetsstarkt och trafiksäkert stråk, särskilt viktigt i den kuperade terrängen där hastigheterna skiljer sig mellan trafikslagen. Det större utrymmet minskar konflikter och underlättar omkörningar vilket leder till förbättrad framkomlighet.

Den nya gångbanan på den södra sidan av vägen innebär att gående får en separat, snabb och direkt anslutning mot både Henriksdalsberget och framtida bebyggelse längs sträckan. Detta förbättrar orienterbarheten för gående och minskar behovet av att dela yta med cyklister.

Hastighetssäkrade övergångsställen i korsningen Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken ger en trygg och intuitiv passage i marknivå, vilket är mer tillgängligt och lättorienterat än den befintliga tunneln. Lösningen gynnar särskilt personer med nedsatt rörlighet, barnvagnar och äldre. Upphöjningen av korsningen skapar en lugnare trafikmiljö och minskar risken för olyckor. Den befintliga gång- och cykeltunneln under Danvikshemsvägen behålls för att bevara den goda trafiksäkerheten då den utgör en del av en skolväg.

Den nya gångbanan på östra sidan av Danvikshemsvägen, som utformas som en bro över tunneln, ger en mer gen och trygg gångförbindelse mot Danvikshem. Tillsammans med den hastighetssäkrade passagen i norr skapas en sammanhängande, välorienterad och trygg koppling vidare mot Danviken och Finnboda.

Motorfordonstrafik och kollektivtrafik

Förslaget bedöms ha mycket liten påverkan på framkomligheten för både motorfordonstrafik och kollektivtrafik. Utformningen säkerställer körfältsbredder på 3,5 meter vilket möjliggör för god framkomlighet för busstrafiken.

Hastighetssäkringen av det aktuella övergångsstället syftar till att öka trafiksäkerheten för gående. Utformningen säkerställer att åtgärden inte påverkar busstrafikens framkomlighet negativt då ramper utformas enligt krav från RiGata buss samt övergångsställen med refuger anpassats efter körspår för Boggibuss. Sammantaget ger detta en väl avvägd lösning där tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar utan att skapa tidsförluster för kollektivtrafiken.



Figur 90. Gång- och cykeltunnel under Danvikshemsvägen.



Figur 91. Smitväg över Danvikshemsvägen/Henriksdalsbacken.

Tabell 44 . Effektbedömning av åtgärd 3.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

 Positiv påverkan  Ingen påverkan  Negativ påverkan

14.5. ÅTGÄRD 4A

SYFTE OCH BAKGRUND

Kvarnholmsvägen mellan Danvikhemsvägen och Finnboda varvsväg utgör en viktig del av huvudstråket för cykeltrafik. På sträckan förbi Danvikens kyrkogård är standarden bristande, framför allt på grund av en underdimensionerad bredd på gång- och cykelbanan. Detta skapar en otrygg och trafikfarlig miljö med begränsad framkomlighet för både gående och cyklister.

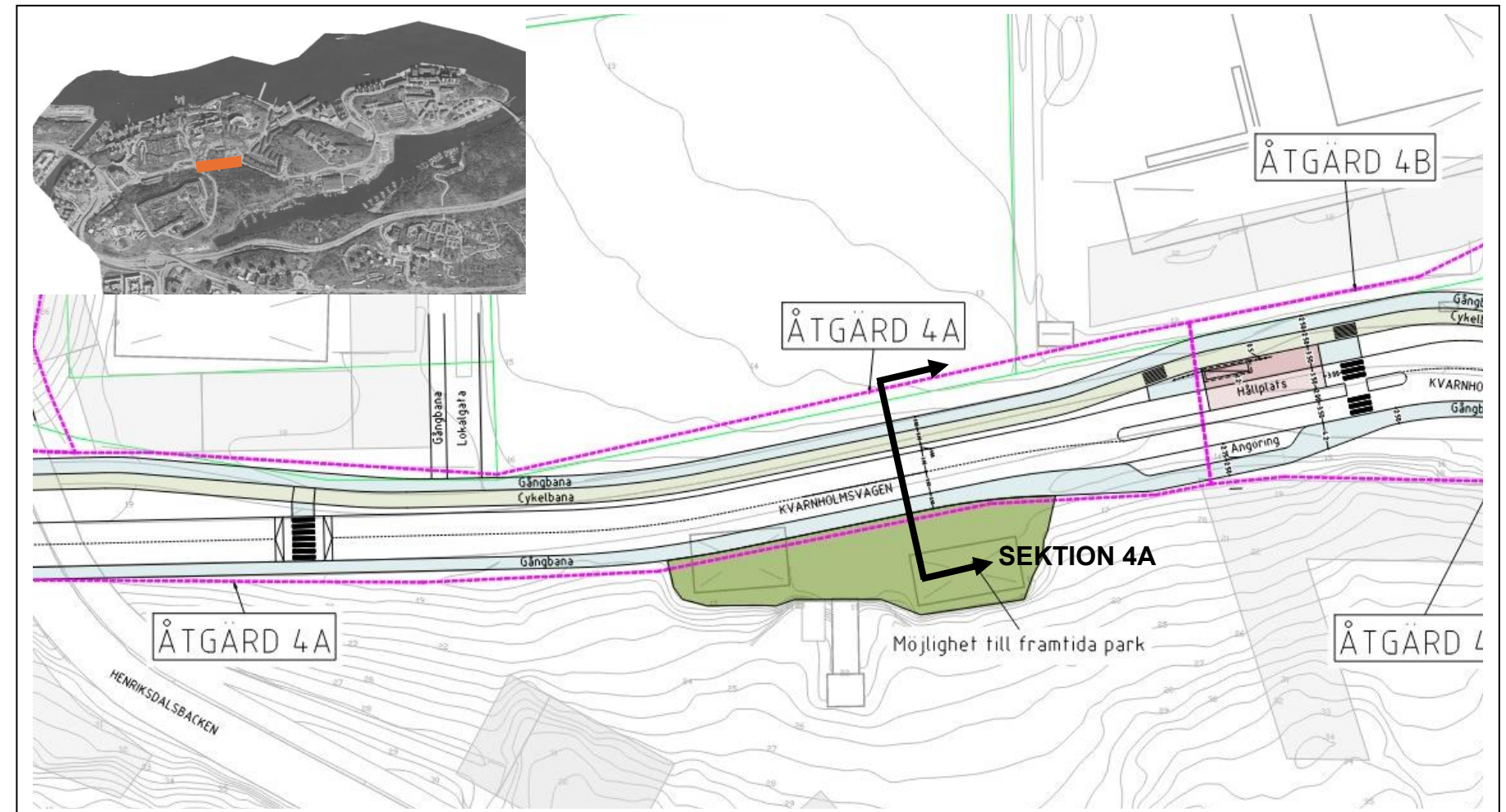
Syftet med åtgärden är att förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister genom att höja standarden på befintlig gång- och cykelbana samt skapa nya anslutningar för gångtrafikanter

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

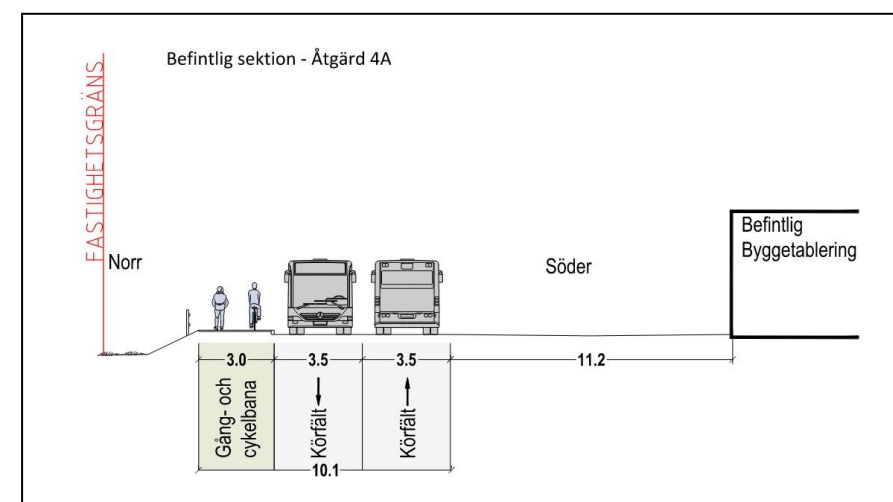
Åtgärden omfattar en standardhöjning av gång- och cykelbanan utmed Kvarnholmsvägen samt förlängning av gångbanan och hastighetssäkring av passager över vägen.

Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

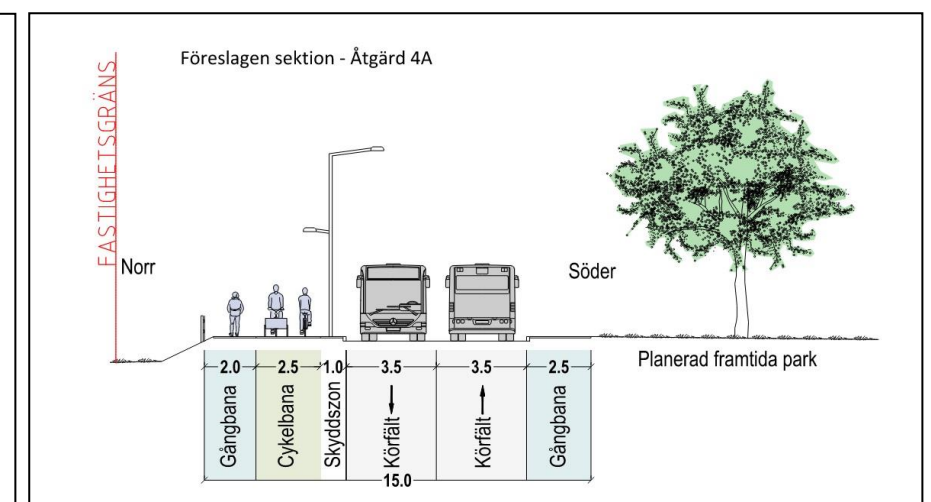
- Breddning av gång- och cykelbanan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen enligt Teknisk handbok till 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Förlängning av gångbanan på den södra sidan av Kvarnholmsvägen med cirka 100 meter, från övergångsstället vid Vilans skola och förskola fram till befintlig gångbana vid busshållplats Finnboda hamn.
- Hastighetssäkring av övergångsstället vid Vilans skola och förskola enligt principerna i RiGata Buss.



Figur 92. Åtgärd 4A.



Figur 94. Befintlig sektion 4A.



Figur 93. Föreslagen sektion 4A.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget medför en väsentlig förbättring av trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för både gående och cyklister. Den breddade gång- och cykelbanan på Kvarnholmsvägens norra sida ger tydligt separerade ytor för gång och cykel, vilket minskar risken för konflikter och farliga omkörningar. Cykeltrafiken får bättre förutsättningar att hålla en jämn och stabil hastighet, särskilt viktigt i en miljö med varierande lutningar, medan gångtrafiken får ett lugnare och tryggare utrymme. Den förbättrade standarden bidrar även till mer effektiv drift och underhåll året runt och är i linje med Nacka kommuns cykelprogram.

Skyddszonen mot körbanan ger cyklister ökad marginal till motorfordonstrafiken, vilket stärker trygghetsupplevelsen och minskar risken för olyckor. För gående innebär den bredare och tydligare avgränsade gångbanan en säkrare miljö, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsvariationer.

Förlängningen av gångbanan på den södra sidan av Kvarnholmsvägen skapar en sammanhängande och trafiksäker koppling mellan skola/förskola, busshållplats Finnboda hamn och den framtida bebyggelsen. Den nya gångbanan minskar behovet av att gena över vägen, vilket i dag innebär en betydande trafiksäkerhetsrisk för skolbarn. Uppgraderingen av övergångsstället vid Vilans skola och förskola med hastighetssäkrande åtgärder förstärker tryggheten ytterligare.

Den förbättrade gångbanestrukturen ger också goda förutsättningar för framtida målpunkter i området, såsom en planerad idrottshall vid Vilans skola och en mindre parkyta som kan anläggas när befintlig byggetablering tas bort. Förlängningen innebär direkta och säkra kopplingar från båda riktningar, vilket skapar ett mer sammanhållet och tillgängligt gångnät.

Tabell 45. Effektbedömning åtgärd 4A.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan

Motorfordonstrafik och kollektivtrafik

Förslaget bedöms ha mycket liten påverkan på framkomligheten för både motorfordonstrafik och kollektivtrafik som idag har god framkomlighet. Utformningen säkerställer 3,5 meter körfältsbredd vilket säkerställer god framkomlighet för busstrafiken och övrig trafik.

Hastighetssäkringen av övergångsstället innebär en tydlig förbättring av trafiksäkerheten för gående. Genom att utformningen följer RiGata Buss säkerställs att åtgärden inte medför några negativa effekter på busstrafikens framkomlighet. Sammantaget innebär detta en väl avvägd lösning där tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar, samtidigt som busstrafiken kan passera utan betydande tidsförluster.



Figur 95. Kvarnholmsvägen österut, foto från Henriksdalsbacken.



Figur 96. Smal gång- och cykelbana utmed Kvarnholmsvägen.

14.6. ÅTGÄRD 4B

SYFTE OCH BAKGRUND

Korsningen Kvarnholmsvägen/Finnboda varvsväg är i dag överdimensionerad, med stora ytor och vida svängradier. Utformningen inkluderar idag även ett separat vänstersvängfält som inte motsvarar dagens trafikmönster, där majoriteten av fordonen fortsätter rakt fram. Överdimensioneringen bidrar till högre hastigheter längs Kvarnholmsvägen och en ineffektiv användning av gaturummet som inte speglar faktiska trafikrörelser.

Gående och cyklister är samtidigt tydligt underprioriterade. De ytor som finns för gång och cykel är smala och otillräckliga, vilket skapar en otrygg och mindre tillgänglig miljö. Sammantaget innebär dagens korsningsutformning en obalans där motortrafikens framkomlighet prioriteras, utan ett tydligt behov, på bekostnad av säkerhet och komfort för gående och cyklister.

Syftet med åtgärden är att stärka framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister genom höjd standard och en tydligare separering mellan trafikslagen.

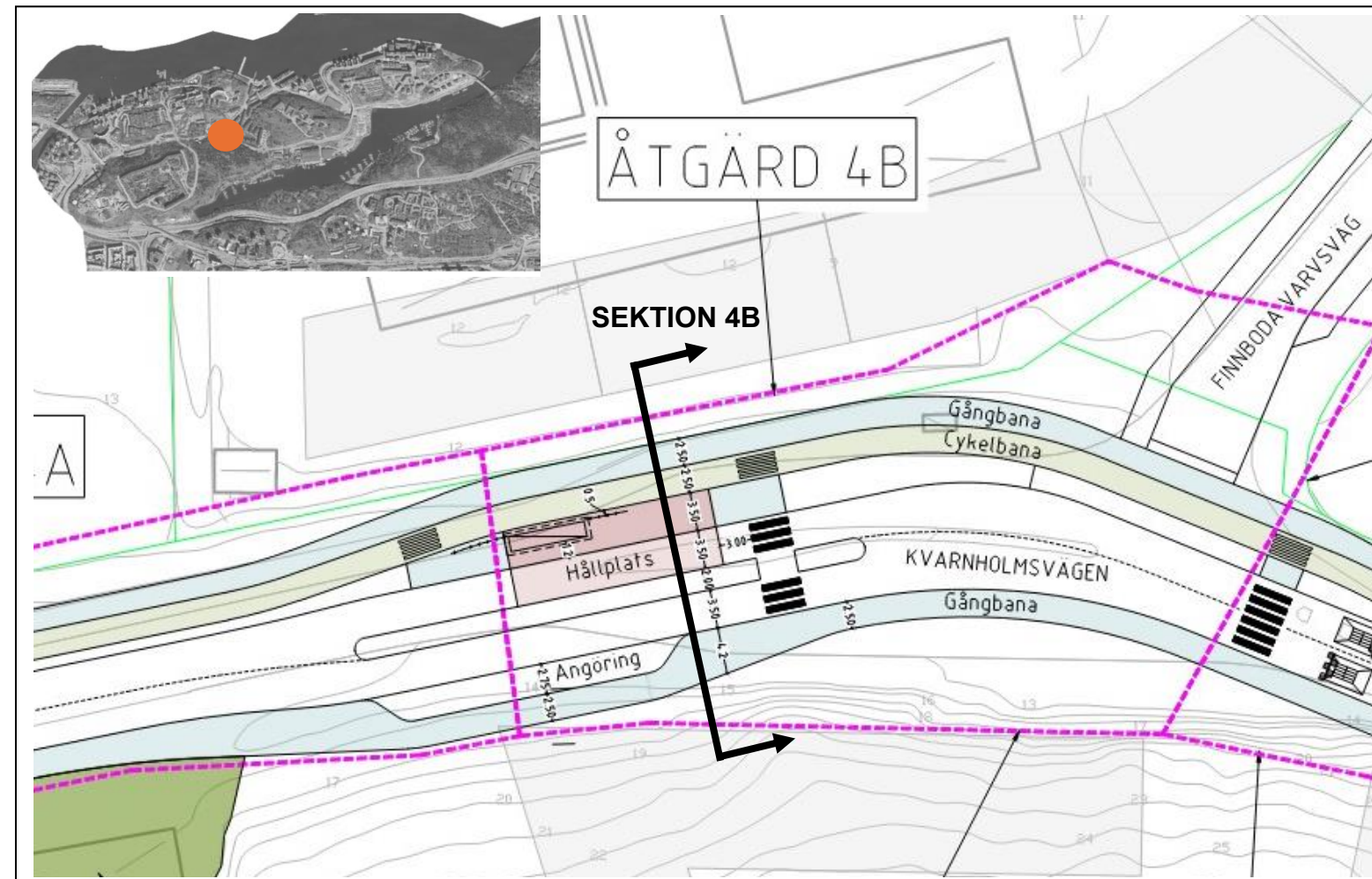
BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Förslaget innebär att korsningen får en omdisponerad utformning där mer yta avsätts för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

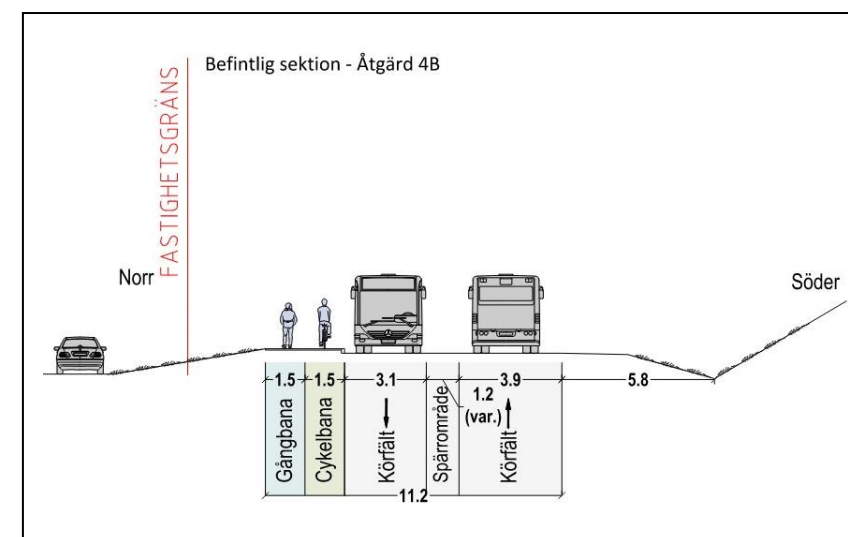
Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

- Breddning av gång- och cykelbanan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen enligt Teknisk handbok till 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Ny sträckning av gång- och cykelbanan bakom busshållplatsen på norra sidan för ökad trafiksäkerhet och tydligare separering mellan trafikslag.
- Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatsen på norra sidan enligt RiGata Buss, inklusive nytt väderskydd. Hållplatsen utformas enkel stopphållplats.
- Anläggning av en genomgående gång- och cykelbana över Finnboda varvsväg.
- Borttagande av vänstersvängkörfält mot Finnboda Varvsväg.

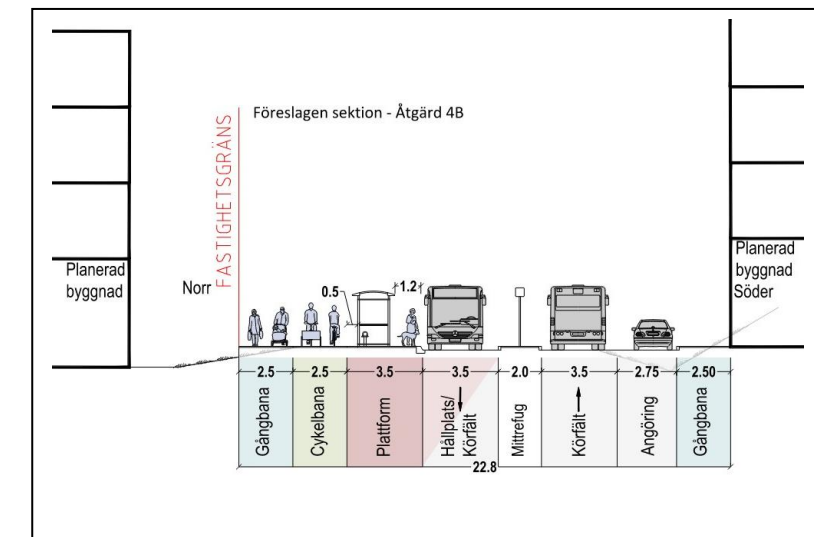
- Omflyttning av busshållplatsen på den södra sidan till ett nytt läge öster om korsningen för att möjliggöra angoring till tillkommande bebyggelse.



Figur 97. Åtgärd 4B.



Figur 98. Befintlig sektion 4B.



Figur 99. Föreslagen sektion 4B.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget innebär att gång- och cykelbanan på den norra sidan av korsningen får en utökad bredd till 5 meter med 2,5 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana. Utformningen följer riktlinjerna i Teknisk handbok och gör att gående och cyklister får en säkrare, tryggare och mer strukturerad trafiksituation. Detta är särskilt viktigt vid korsningar där separering av gående och cyklister gör det lättare för förare i motorfordon att förutse vem som rör sig var. Separeringen minskar risken för osäkra manövrar från cyklister som måste väja för gående vilket kan leda till oväntade stopp eller sidoförflyttningar och svårbedömda situationer för bilförarna. Förslaget innebär också att en genomgående gång- och cykelbana anläggs över Finnboda varvsväg.

Vid busshållplatsen på norra sidan förbättras cykeltrafikens linjeföring genom att cykelbanan leds bakom hållplatsen med ökad bredd, bättre sikt och bättre geometri. Den nya lösningen ger en tydligare separering mellan bussresenärer och cyklister, vilket ökar tryggheten för båda grupper. Gångtrafikanter som ska till eller från hållplatsen korsar cykelbanan på en tydligt markerad passage med god orienterbarhet.

Standardhöjningen av gång- och cykelbanan är i linje med Nacka kommuns cykelprogram som pekar ut ett förbättringsbehov längs med hela Kvarnholmsvägen.

Motorfordonstrafik

Förslaget innebär att korsningen omdisponeras för att ge mer utrymme åt gående och cyklister, vilket medför en viss påverkan på motorfordonstrafikens framkomlighet. Den genomgående gång- och cykelbana över Finnboda varvsväg innebär att fordon behöver sänka hastigheten vid passagen. Vidare utgår det befintliga vänstersvängkörfältet från Kvarnholmsvägen till Finnboda varvsväg som vid höga trafikflöden kan innebära bakåtblockeringar.

Utformningen innebär samtidigt ett mindre och mer stadsmässigt gaturum som är bättre anpassad efter tillkommande bebyggelse. Påverkan på framkomligheten följer även av att busshållplatsen på norra sidan byggs om till enkel stopphållplats, vilket kan leda till kortare perioder av köbildning bakom stillastående bussar.



Figur 100. Befintlig gång- och cykelpassage över Finnboda Varvsväg.

Kollektivtrafik

För busstrafiken innebär förslaget en förbättrad framkomlighet genom korsningen. Genom att hållplatsen utformas som enkel stopphållplats kan bussarna stanna direkt i körfältet, vilket minskar tidsförluster vid in- och utkörning och reducerar risken att hindras av blockerande fordon. Detta bidrar till ökad punktlighet och mer förutsägbara körtider. Förslaget innebär även en standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatsen, vilket stärker kollektivtrafikens attraktivitet. Vidare möjliggör förslaget för minst 3,5 meter breda körfält som bidrar till ökad framkomlighet.

Borttagandet av vänstersvängkörfältet från Kvarnholmsvägen till Finnboda varvsväg innebär samtidigt en risk för bakåtblockeringar, vilket kan påverka framkomligheten negativt i vissa trafiklägen. Sammantaget bedöms dock kollektivtrafiken få en framkomlighet som motsvarar dagens nivå.



Figur 101. Snäv och smal cykelbana bakom väderskydd med bristfällig sikt invid korsningen invid Finnboda Varvsväg.

Tabell 46. Effektbedömning åtgärd 4B.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan Ingen påverkan Negativ påverkan

14.7. ÅTGÄRD 5

SYFTE OCH BAKGRUND

Kvarnholmsvägen mellan Finnboda varvsväg och Finnbergsvägen har i dag en trång gatusektion med smala körbanor och en underdimensionerad gång- och cykelbana på den norra sidan. Vägrummet begränsas av berg i söder och fastighetsgräns i norr, vilket ger små möjligheter till flexibilitet i utformningen. Sträckan utgör en viktig del av huvudstråket för cykeltrafiken längs Kvarnholmsvägen och den nuvarande standarden är bristfällig. Den otillräckliga bredden skapar konflikter och begränsad framkomlighet. Bristande belysning och avsaknad av bebyggelse längs vägen bidrar dessutom till en otrygg miljö, särskilt under kvällstid.

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och stärka trafiksäkerheten för gående och cyklister samt att utveckla ett mer stadsmässigt och attraktivt gaturum. Den planerade bebyggelsen söder om Kvarnholmsvägen skapar förutsättningar för att omvandla sträckan från en trafikled till en stadsgata med högre stadsmässig kvalitet.

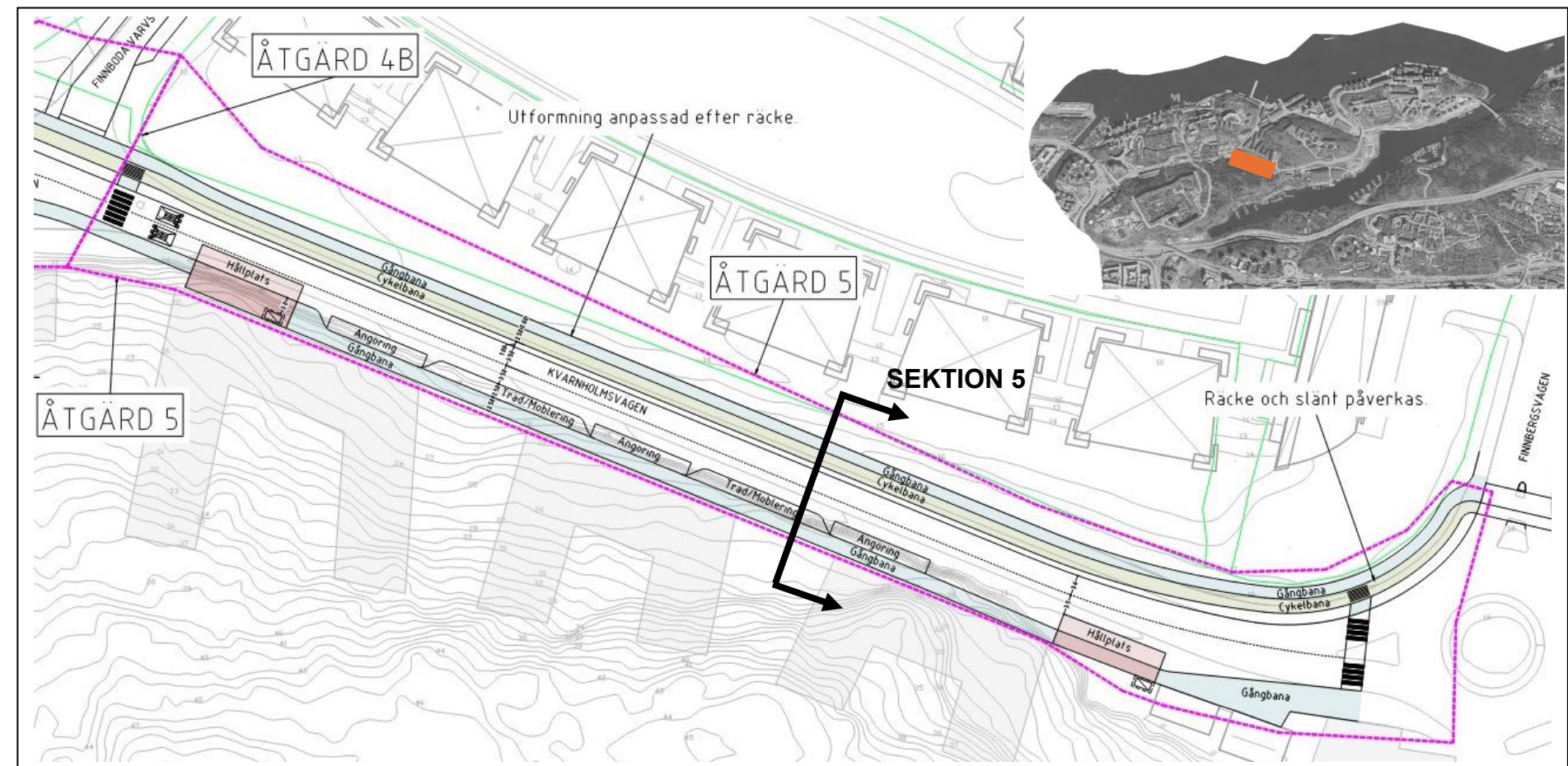
BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden omfattar en standardhöjning av gång- och cykelbanan längs Kvarnholmsvägen samt utveckling av ett mer stadsmässigt gaturum med angörings- och möbleringszoner anpassade till den planerade bebyggelsen.

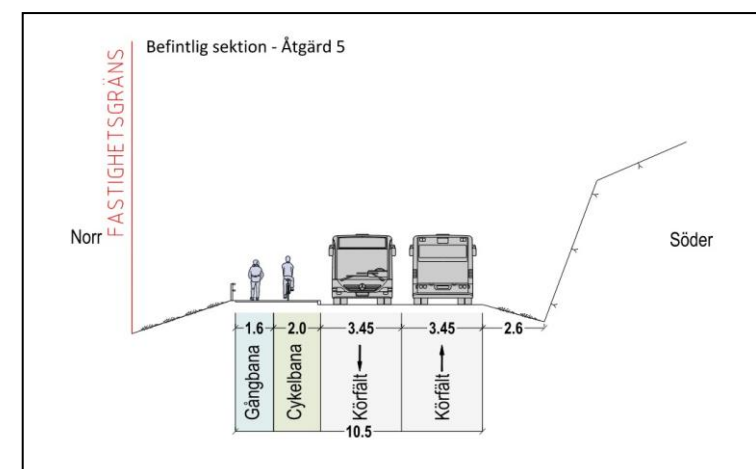
Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

- Breddning av gång- och cykelbanan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen enligt Teknisk handbok med 2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana.
- Flytt av busshållplatsen på den södra sidan till ett nytt läge öster om korsningen vid Finnboda varvsväg (från åtgärd 4B). Hållplatsen standardhöjs och tillgänglighetsanpassas enligt RiGata Buss, inklusive nytt väderskydd, och utformas som körbane-hållplats.
- Hastighetssäkring av övergångsstället i anslutning till det nya hållplatsläget enligt RiGata Buss.

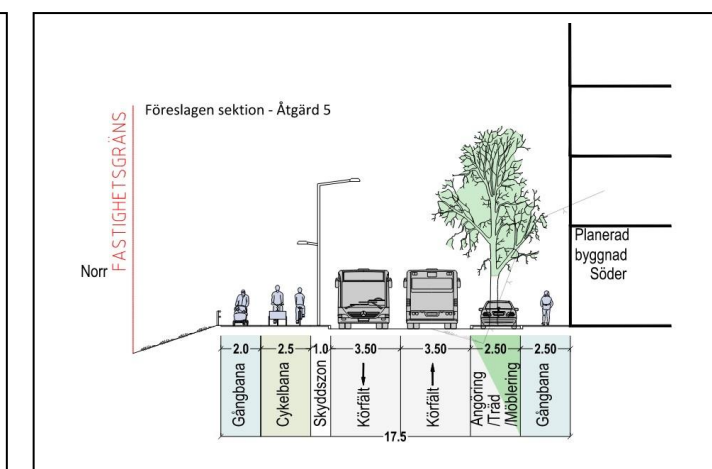
- Omvandling av Kvarnholmsvägen till en stadsgata, där vägens placering kan justeras i samband med ny bebyggelse vid bergslänten för att skapa utrymme för gångbana, angöring och möbleringszon.



Figur 102. Åtgärd 5.



Figur 103. Befintlig sektion 5.



Figur 104. Föreslagen sektion 5.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget innebär att gång- och cykelbanan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen får en utökad bredd enligt Teknisk handbok (2,0 meter gångbana och 2,5 meter cykelbana). Det ger betydande förbättringar för trafiksäkerhet och framkomlighet. Gående får ett tydligt och tryggt utrymme, medan cyklister kan hålla en jämn hastighet utan störningar. Den ökade bredden minskar trängsel och konflikter och skapar bättre förutsättningar för möten och omkörningar.

När sträckan omvandlas från trafikled till stadsgata och kompletteras med ny bebyggelse förstärks tryggheten ytterligare. Förbättrad belysning, mer aktivitet längs gatan och ökad närvaro av människor bidrar till en mer levande och attraktiv miljö. Den nya gångbanan på södra sidan av vägen ger en sammanhängande och separat yta för gående, vilket förbättrar tillgängligheten och ger en trygg anslutning till den nya bebyggelsen. Detta förstärks av den hastighetssäkrade passagen vid Finnboda varvsväg.

Motorfordonstrafik

Förslaget bedöms ha mycket liten påverkan på motorfordonstrafiken. Den nya utformningen påverkar inte kapaciteten och framkomligheten för motorfordon med undantag för att övergångsstället närmast korsningen med Finnboda varvsväg får en tydligare hastighetssäkring. Utformningen med busskuddar som farthinder gör att busstrafiken kan passera utan påverkan medan övriga fordon behöver sänka hastigheten.

Kollektivtrafik

Med en körbanehållplats och ett nytt hållplatsläge för busstrafiken i östergående riktning kan bussarna stanna direkt i körfältet vilket minskar risken för att bussarna hindras av blockerande fordon. Vidare möjliggör förslaget för 3,5 meter breda körfält vilket bidrar till ökad framkomlighet för busstrafiken.

Liksom för åtgärd 4B innebär förslaget också en tillgänglighetsanpassning och standardhöjning av busshållplatsen vilket bidrar till en mer attraktiv kollektivtrafik.

Naturmark

Förslaget innebär att gatusektionen breddas genom en höjd standard på gång- och cykelbanan på den norra sidan samt anläggningen av en ny gångbana på den södra sidan. Den planerade bebyggelsen medför dessutom ett behov av angöringsytor, dagvattenhantering, belysning och annan möblering längs sträckan. Sammantaget innebär dessa förändringar ett intrång i naturmark. Det bör dock framhållas att intrånget helt är kopplat till den nya bebyggelsen och de funktioner och behov som uppstår i samband med denna, snarare än till själva standardhöjningen av gatusektionen.



Figur 105, Smal gång- och cykelbana utmed Kvarnholmsvägens norra sida.



Figur 106. Dike utmed bergsfot på Kvarnholmsvägens södra sida.

Tabell 47. Effektbedömning av åtgärd 5.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

Positiv påverkan
 Ingen påverkan
 Negativ påverkan

14.8. ÅTGÄRD 6

SYFTE OCH BAKGRUND

Ebba Braheskolan är belägen i Kvarnholmens centrum och omfattar förskola, grundskola och gymnasium, vilket innebär att barn och elever i alla åldrar rör sig inom området. Skolan har dessutom ett stort upptagningsområde för gymnasieelever. Utöver skolan rymmer Kvarnholmens centrum en matbutik, vårdcentral, apotek, gym och flera caféer, vilket gör området till en viktig lokal målpunkt med många olika typer av rörelsemönster.

Sträckan förbi centrum och Ebba Braheskolan har i dag en otydlig utformning och väghierarki. Trots att området är reglerat som gångfartsområde inbjuder gatans utformning till högre hastigheter. Under morgon- och eftermiddagstid uppstår tidvis trängsel i samband med lämning och hämtning vid skolan, vilket skapar en ostrukturerad och bitvis otrygg trafiksituation. Angörande fordon försämrar ofta sikten och blockerar både övergångsstället och busshållplatsen. Vidare innebär skolans lastintag att lastbilar backar över torgytan invid skolan där gående och i synnerhet barn och unga rör sig.

Syftet med åtgärden är förbättra framkomligheten på platsen med hänsyn till framtida trafikflöden och samtidigt ordna en mer strukturerad och säker trafiksituation.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Förslaget innebär att gaturummet organiseras på ett mer välordnat och strukturerat sätt genom en kombination av omreglering och fysiska åtgärder.

I del 2 har åtgärden justerats mot utformningen i del 1. Åtgärden fokuserar i del 2 på att tydliggöra och skapa en mer strukturerad trafiksituation utan att göra större förändringar eller intrång.

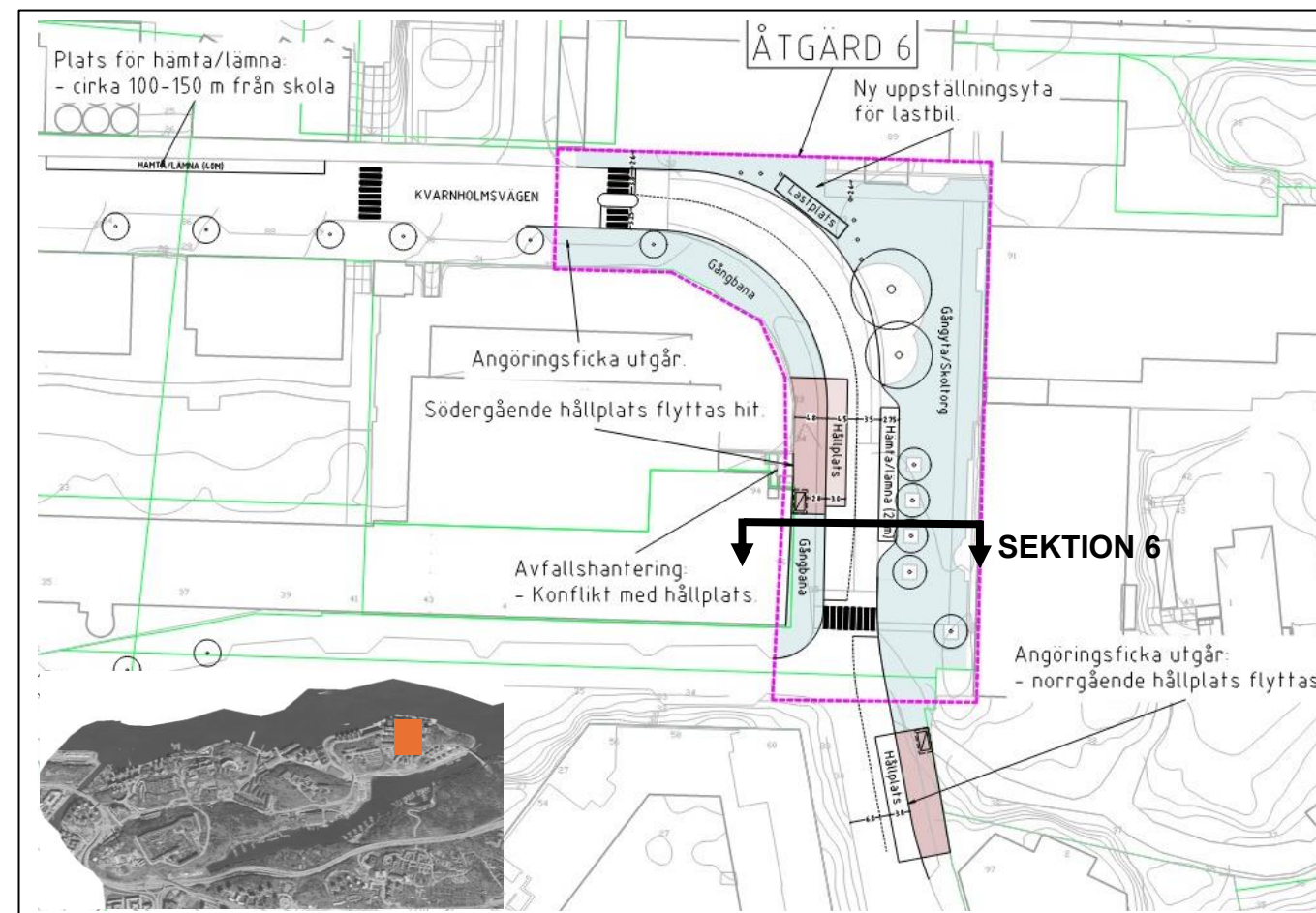
Åtgärden innehåller följande huvudsakliga delar:

- Regleringen som gångfartsområde tas bort och ersätts av en vanlig gata med hastighetsbegränsning 30 km/tim.
- Körbanan smalnas av genom kurvan invid Ebba Braheskolan.

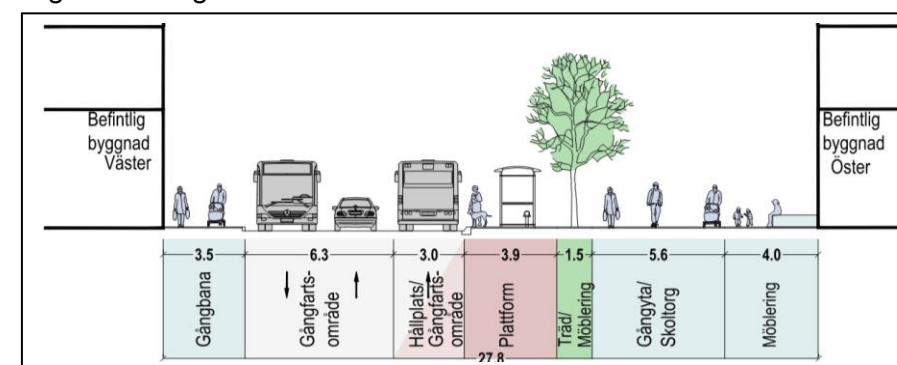
- Busshållplatsen närmast Ebba Braheskolan flyttas cirka 50 meter söderut för att frigöra yta för hämta/lämna-platser. Hållplatsen på motsatt sida flyttas närmare skolan, vilket innebär att hållplatserna byter plats med varandra.
- Nya hämta/lämna-platser anordnas vid skolan samt ytterligare angöringsplatser cirka 100 meter väster om skolans entré.
- Det oöverskådade övergångsstället närmast skolan förses med signalreglering för att skapa en tryggare

och mer förutsägbar passage över Kvarnholmsvägen.

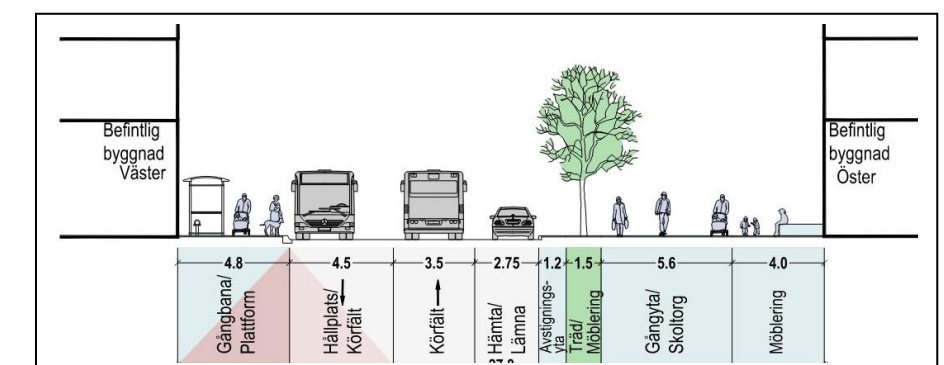
- Ett nytt signalreglerat övergångsställe anläggs i höjd med Ebba Brahe gymnasium. Signalerna utformas med prioritering för busstrafiken.
- En lastplats anordnas i kurvan på den norra sidan av Kvarnholmsvägen. Pollare eller andra fysiska avgränsningar sätts upp för att förhindra lastning och angöring från torget.



Figur 107. Åtgärd 6.



Figur 108. Befintlig sektion 6.



Figur 109. Föreslagen sektion 6.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Gång- och cykeltrafik

Förslaget innebär att gaturummet får en tydligare struktur och funktionsindelning, vilket skapar en säkrare, mer lättorienterad och trivsamt miljö för gående och cyklister. Signalreglering av det nuvarande oöverskådliga övergångsstället vid skolan ger en kontrollerad och förutsägbart passage, särskilt under intensiva perioder vid skolstart och skoldagens slut. Åtgärden bidrar till en mer ordnad trafikmiljö och minskar konfliktrisken mellan gående och motorfordonstrafik.

Det nya signalreglerade övergångsstället vid Ebba Brahe gymnasium förbättrar tillgängligheten för gymnasieelever genom att skapa en direkt och säker passage. Samtidigt minskar risken för att elever korsar vägen på oplanerade platser, vilket förbättrar både trafiksäkerheten och förutsägbarheten i trafikflödet.

Genom att ta bort gångfartsområdesregleringen och skapad nya signalreglerade övergångsställen ökar Kvarnholmsvägens barriäreffekt kring skolan. Med de ökade trafikflödena som följd av ökad exploatering inom Henriksdal-Kvarnholmen bedöms detta som nödvändigt.

Genom att förlägga skolans lastplats utmed gatan krävs ingen backning över torgytan där gående rör sig och trafiksäkerheten förbättras därmed.

Motorfordonstrafik

Med en avsmalnad gata samt anordnade hämta/lämna-platser utmed Kvarnholmsvägen minskar risken för backande fordon och dubbelparkering, vilket i sin tur förbättrar sikten vid både busshållplatsen och övergångsstället. Detta skapar en tryggare och säkrare miljö för oskyddade trafikanter. Lösningen bidrar samtidigt till bättre framkomlighet på Kvarnholmsvägen.

När regleringen som gångfartsområde tas bort och ersätts med en hastighetsbegränsning på 30 km/tim får gatan en tydligare och mer förutsägbart trafikreglering. Detta minskar risken för missförstånd mellan bilister och gående och ger en mer ordnad och lättorienterad trafiksituation. Genom borttagandet av gångfartsområdes-regleringen bedöms också framkomligheten för motorfordonstrafiken förbättras.

Kollektivtrafik

Signalerna prioriteras och regleras utifrån busstrafiken, vilket ger bussarna förbättrad framkomlighet genom kortare väntetider och mer förutsägbara passager. När gångtrafiken leds till signalreglerade övergångsställen minskar spontana och oplanerade korsningar av gatan, vilket underlättar för bussarna att passera utan störningar och bidrar till ökad punktlighet.

Avsmalningen av gatan är utformad så att bussar kan mötas i kurvan i en hastighet av 20 km/h, vilket säkerställer att kollektivtrafiken kan passera även i trånga lägen utan att tappa framkomlighet. Den nya gatustrukturen, kombinerad med att gångfartsregleringen tas bort, innebär därför generellt förbättrade förutsättningar för busstrafiken och en mer förutsägbart genomfart.

Ebba Braheskolan

Genom förslaget skapas nya angöringsfickor för hämtning/lämning till Ebba Braheskolan. Vidare föreslås lastning och lossning förläggas i gatan vilket bedöms leda till förbättrad trafiksäkerhet. Samtidigt som trafiksäkerheten förbättras blir dragvägen för varuleveranser och avfallshantering längre (cirka 40 meter). Platsens förutsättningar är inte optimala för att tillgodose alla behov och därav har trafiksäkerhet/framkomlighet prioriterats. Om den längre dragvägen inte kan accepteras kan den nuvarande lösningen med backning över torget behållas i förslaget. Alternativt att annan placering av avfallskärl studeras.



Figur 110. Hämtning och lämning på Kvarnholmsvägen invid Ebba Braheskolan.



Figur 111. Hämtning och lämning på Kvarnholmsvägen invid Ebba Braheskolan.

Tabell 48. Effektbedömning av åtgärd 6.

Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/tillgänglighet	Kommunens rådighet
						Ja

 Positiv påverkan  Ingen påverkan  Negativ påverkan

14.9. SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING
EFTER JUSTERINGAR I SCENARIO A

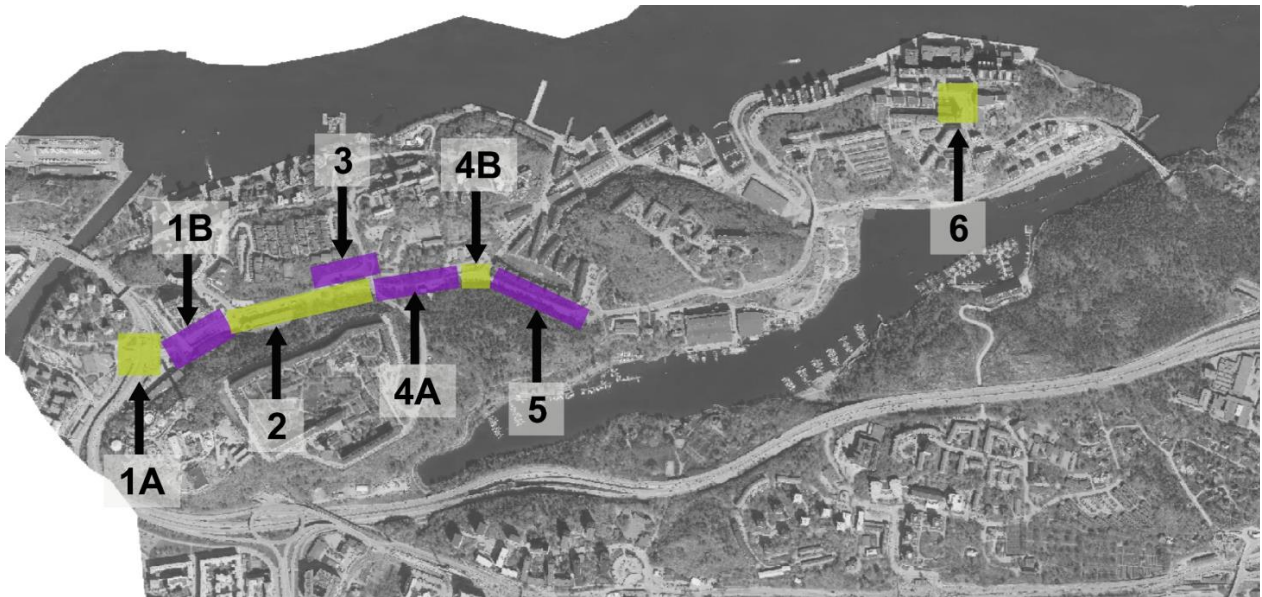
Tabell 49. Samlad effektbedömning för scenario A efter justeringar i Scenario A.

Åtgärd	Framkomlighet biltrafik	Framkomlighet kollektivtrafik	Framkomlighet gång och cykel	Trafiksäkerhet och trygghet	Överflyttning från biltrafik	Barriäreffekt/ tillgänglighet	Kommunens rådighet
1A							Nej
1B							Ja
2							Ja
3							Ja
4A							Ja
4B							Ja
5							Ja
6							Ja

Positiv Påverkan

Ingen påverkan

Negativ påverkan



15. PRORITERING AV ÅTGÄRDER

I detta kapitel presenteras en övergripande nyttovärdering av de föreslagna åtgärderna för Henriksdal–Kvarnholmen. Syftet är att identifiera vilka åtgärder som ger störst nytta i förhållande till investeringsnivå. Bedömningen baseras på en sammanvägd analys där åtgärdernas påverkan på transportsystemets robusthet, framkomlighet och tillgänglighet vägs mot kostnaderna och de samhällsnyttor som förväntas uppnås.

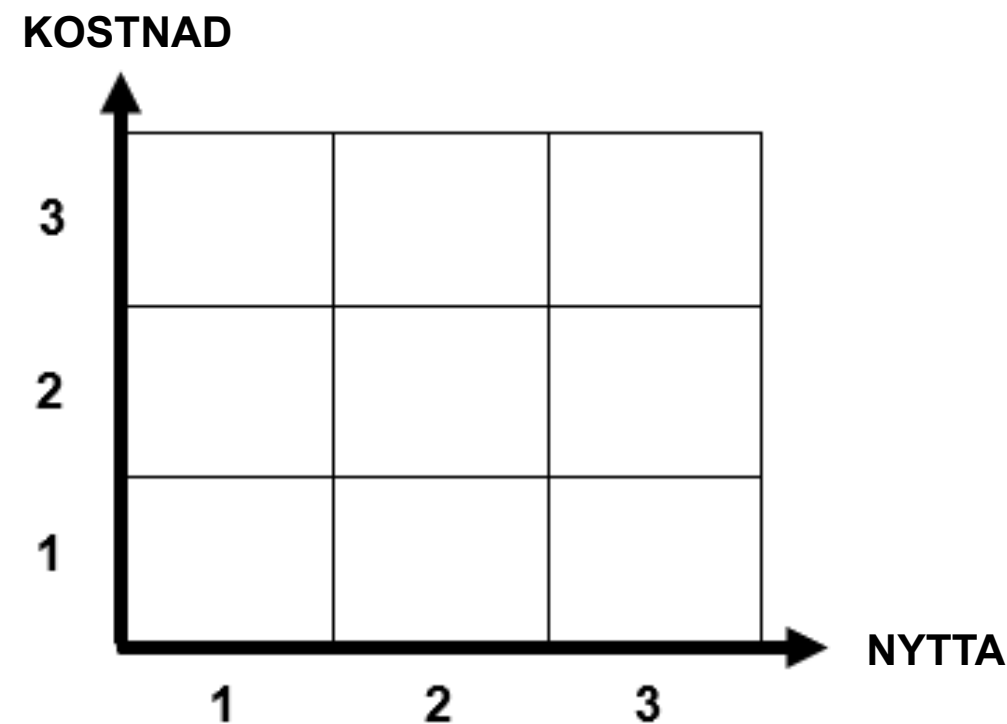
Bedömningen av åtgärdernas nytta har genomförts i följande steg:

STEG 1 – BEDÖMNING AV SAMMANVÄGD NYTTA I RELATION TILL KOSTNAD

I det första steget har en bedömning gjorts av åtgärdernas sammanvägda nytta. Bedömningen utgår framför allt från hur stora brister åtgärden avhjälpas och i vilken utsträckning den bidrar till ett kapacitetsstarkt transportsystem. Den sammanvägda nyttan har därefter jämförts med kostnaden för att genomföra åtgärden. Resultatet av detta är en matris där åtgärderna har delats in i nio fält, baserat på relationen mellan nytta och investeringsnivå.

STEG 2 – PRIORITERING OCH ETAPPINDELNING AV ÅTGÄRDER

Utifrån denna matris har åtgärderna prioriterats utifrån ett tidsperspektiv. Som en del av arbetet har även en grov tidsaxel tagits fram för genomförandet av de föreslagna åtgärderna. Tidsplaneringen baseras dels på åtgärdernas betydelse för transportsystemet, dels på den planerade utvecklingen av ny bebyggelse i området. Genom att knyta åtgärdernas prioritet till den framtida exploateringstakten skapas en samlad strategi som säkerställer att de mest angelägna insatserna genomförs i rätt tid och ger största möjliga nytta.



Kostnad:

3: Mer än 50 mkr
2: Mellan 10 mkr – 50 mkr
1: Mindre än 10 mkr

Nytta:

3: Mycket stor nytta
2: Betydande nytta
1: Mindre nytta

15.1. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNAS NYTTA

ÅTGÄRD 1A

Åtgärden är mycket viktig för att öka kapaciteten i Henriksdalskorset för utfart från Kvarnholmsvägen mot väg 222 där köbildning uppstår redan i dag. Den bedöms som nödvändig för att kunna hantera de ökade trafikflöden som följer av den tillkommande bebyggelsen i scenario A och för att säkerställa att framkomligheten bibehålls utan kraftigt förlängda restider. Åtgärden innebär även en tydlig förbättring för gående- och cyklister genom en utökad bredd på gång- och cykelbanan samt en tydligare separering.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr

ÅTGÄRD 1B

Åtgärden är sammankopplad med åtgärd 1A och de två åtgärderna är beroende av varandra för att få full effekt. Tillsammans kan de bidra till att öka kapaciteten i Henriksdalskorset och behålla dagens nivå av framkomlighet, även när den planerade utbyggnaden i scenario A är fullt genomförd. Åtgärd 1B ger stor nytta för både busstrafiken och övrig motorfordonstrafik genom förbättrad framkomlighet och tydligare trafikflöden. Den innebär även betydande förbättringar för gående och cyklister genom utökad bredd på gång- och cykelbanan, separering mellan gående och cyklister samt en säkrare lösning där cykelbanan leds bakom busshållplatsen.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 och 50 mkr

ÅTGÄRD 2

Åtgärden har en viss positiv inverkan på framkomligheten för trafiken på Kvarnholmsvägen, som får en bättre linjeföring och en ökad prioritet vid korsningarna med Danvikhemsvägen och Hästholmsvägen. Jämfört med åtgärd 1A och 1B är effekten dock mindre. För gående och cyklister innebär åtgärden en tydlig förbättring genom att gång- och cykelbanan får en utökad bredd och kompletteras med en möbleringszon som skapar en buffert gentemot motorfordonstrafiken. I åtgärden ingår även hastighetssäkrade passager vid både Danvikhemsvägen och Hästholmsvägen, vilket stärker trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 och 50 mkr

ÅTGÄRD 3

Den samlade bedömningen är att åtgärden ger en oförändrad effekt på framkomligheten för både busstrafiken och övrig motorfordonstrafik. För gående och cyklister innebär åtgärden däremot en tydlig förbättring genom säkrare och snabbare anslutningar ner till Kvarnholmsvägen. Hastighetssäkrade passager i marknivå ger bättre överblick och orienterbarhet, vilket sammantaget bidrar till en tryggare och mer lättillgänglig miljö för oskyddade trafikanter.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 och 50 mkr

ÅTGÄRD 4A

Åtgärden bedöms ha mycket liten påverkan på framkomligheten för både busstrafiken och övrig motorfordonstrafik. Körbanans kapacitet bibehålls och trafikflödena på Kvarnholmsvägen påverkas därmed inte i någon märkbar utsträckning. För gående och cyklister innebär åtgärden däremot en väsentlig förbättring av trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet. Detta uppnås genom en utökad bredd på gång- och cykelbanan samt genom förlängningen av gångbanan på den södra sidan av Kvarnholmsvägen, mellan busshållplatsen och skola/förskola. Den hastighetssäkrade passagen över vägen stärker dessutom säkerheten ytterligare och skapar en mer sammanhängande och trygg anslutning för skolbarn och andra gående.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr

ÅTGÄRD 4B

Åtgärden innebär att korsningen omdisponeras för att ge mer utrymme åt gående och cyklister, vilket medför en viss påverkan på motorfordonstrafikens framkomlighet. För busstrafiken innebär förslaget en förbättrad framkomlighet genom korsningen, men borttagandet av vänstersvängskörfältet från Kvarnholmsvägen till Finnboda varvsväg innebär en risk för bakåtblockeringar som i vissa trafiklägen kan påverka framkomligheten negativt. Sammantaget bedöms kollektivtrafiken ändå få en framkomlighet som motsvarar dagens nivå. För gående och cyklister innebär åtgärden en tydlig förbättring av både trafiksäkerhet och framkomlighet genom en utökad bredd på gång- och cykelbanan, en förbättrad linjeföring bakom busshållplatsen samt en genomgående gång- och cykelbana över Finnboda varvsväg.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr

ÅTGÄRD 5

Åtgärden bedöms ha mycket liten påverkan på busstrafiken och övrig motorfordonstrafik. För gående och cyklister innebär den däremot betydande förbättringar av både trafiksäkerhet och framkomlighet. Den utökade bredden på gång- och cykelbanan minskar trängsel och konflikter och skapar bättre förutsättningar för möten och omkörningar. Den nya gångbanan på den södra sidan av Kvarnholmsvägen, tillsammans med en hastighetssäkrad passage vid Finnboda varvsväg, förbättrar tillgängligheten för gående och ger en trygg anslutning till den nya bebyggelsen.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 mkr och 50 mkr

ÅTGÄRD 6

Åtgärden innebär att gaturummet organiseras på ett mer strukturerat sätt genom en kombination av omreglering och fysiska åtgärder. När gångfartsområdet tas bort skapas en tydligare och mer förutsägbar trafikreglering, vilket förbättrar framkomligheten för busstrafiken och övrig motorfordonstrafik. De signalreglerade övergångsställena prioriteras och styrs utifrån busstrafikens behov, vilket ger bussarna kortare väntetider och mer förutsägbara passager genom området. För oskyddade trafikanter innebär signalregleringen en säker och trygg passage över gatan, vilket minskar risken för att barn plötsligt springer ut i körbanan. Tillsammans med en tydligare struktur och funktionsindelning skapas en säkrare och mer lättorienterad miljö för gående och cyklister. Åtgärden omfattar även nya angöringsfickor för lämning och hämtning vid Ebba Braheskolan samt en lastplats för lastning och lossning i anslutning till gatan, vilket vidare bidrar till förbättrad trafiksäkerhet.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr

ÅTGÄRD 7 – SAMMANHÄNGANDE GÅNG- OCH CYKELSTRÅK UTMED KVARNHOLMSVÄGEN

Flera av de åtgärder som beskrivits ovan är beroende av att ny bebyggelse tillkommer i anslutning till Kvarnholmsvägen. Detta innebär att både prioritering och genomförande av åtgärderna är kopplade till framtida exploatering, som i vissa fall kan ligga långt fram i tiden, tidigast omkring 2040–2050. I Nacka kommuns cykelprogram pekas Kvarnholmsvägen ut som ett huvudstråk som är i behov av förbättringsåtgärder. För att inte fördröja utbyggnaden av ett sammanhängande och trafiksäkert gång- och cykelstråk av hög kvalitet har därför en separat åtgärd tagits fram, som enbart omfattar gång- och cykelåtgärder längs Kvarnholmsvägen mellan Hästholmsvägen och Finnbergsvägen.

Åtgärden innebär att gång- och cykelbanan får en utökad bredd med tydlig separering mellan gångtrafik och cykeltrafik i linje med Nacka kommuns cykelprogram. Detta minskar risken för konflikter och osäkra omkörningar, ger cyklister bättre förutsättningar att hålla en jämn hastighet och skapar ett lugnare och tryggare utrymme för gående. Den större bredden underlättar även drift och underhåll, exempelvis vinterväghållning med sopsaltning, vilket bidrar till att anläggningen kan hålla god standard året runt.

Som en del av åtgärden ingår dessutom hastighetssäkrade passager utmed Kvarnholmsvägen, vilket stärker trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Linjeföringen förbättras även vid flera busshållplatser där avstigande resenärer i dag kliver direkt ut i cykelbanan.

Sammantaget innebär åtgärden en väsentlig förbättring av trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för gående och cyklister. Den stärker förutsättningarna för överflyttning från biltrafik till gång- och cykeltrafik och utgör dessutom en viktig del av att förbättra möjligheterna att nå spårbunden kollektivtrafik med cykel. Det sammanhängande gång- och cykelstråket är därmed en viktig förutsättning för att begränsa trafikalstringen inom hela utredningsområdet Henriksdal–Kvarnholmen.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 mkr och 50 mkr

ÅTGÄRD 8 – GÅNG- OCH CYKELBRO MELLAN HENRIKSDALSBERGET OCH SICKLA

Den föreslagna gång- och cykelbron skapar en snabb och säker koppling till kollektivtrafiken i Sickla (tunnelbana, tvärbana och Saltsjöbana) och till områdets serviceutbud. Tidigare utredningar (Trivector, 2023) visar att en ny broförbindelse minskar restiden till Sickla med 6,5–9,5 minuter för gångtrafikanter, och att den skapar en mer sammanhängande stadsmiljö genom att koppla samman olika stadsdelar i centrala Nacka. Bron bidrar också till att utveckla Sickla som centrum och kollektivtrafiknod och kan leda till minskad trängsel vid Henriksdalskorset genom att fler väljer gång-, cykel- och kollektivtrafik i stället för bil. Åtgärden är betydelsefull för att begränsa trafikalstringen på Henriksdalsberget genom en överflyttning från biltrafik till gång, cykel och kollektivtrafik.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 3 – mer än 50 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den grova kostnadsindikationen som har genomförts inom denna utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

ÅTGÄRD 9 – GÅNG- OCH CYKELBRO MELLAN GÄDDVIKEN OCH SICKLA

Den föreslagna gång- och cykelbron mellan Gäddviken och Sickla syftar till att skapa en direkt och kapacitetsstark förbindelse för gående och cyklister, vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet och stärker kopplingarna mellan stadsdelarna.

Med den nya förbindelsen beräknas tunnelbanan ligga på cirka 500–600 meters gångavstånd från brofästet i Gäddviken, motsvarande ungefär sju minuters promenad.

Bron stärker Sicklas roll som centrum och kollektivtrafiknod och kan dessutom minska trängseln vid Henriksdalskorset genom att fler väljer gång-, cykel- och kollektivtrafik i stället för bil. Åtgärden är därmed betydelsefull för att begränsa trafikstringen på Henriksdalsberget genom en överflyttning från biltrafik.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 3 – mer än 50 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den GKI som har genomförts inom denna utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

ÅTGÄRD 10 – HISS FRÅN HENRIKSDAL TILL KVARNHOLMEN

Åtgärden skapar en mer tillgänglig koppling till kollektivtrafiken vid Henriksdalskorset, där både Saltsjöbanan och flera busslinjer har hållplatser. Hissen underlättar för gående och cyklister genom att erbjuda ett alternativ till den branta gång- och cykelväg som i dag utgör den huvudsakliga förbindelsen mellan områdena. Den bidrar till ökad tillgänglighet och attraktivitet, särskilt för grupper som i dag upplever topografin som ett hinder, och kan därmed leda till ett minskat bilresande till förmån för ett ökat kollektivtrafikresande.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 mkr och 50 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den GKI som har genomförts inom utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

ÅTGÄRD 11 – HISS FRÅN HENRIKSDAL TILL SVINDERSVIKEN

Åtgärden innebär en hissförbindelse mellan Henriksdal och Svindersviken som syftar till att skapa en snabb och tillgänglig koppling till ett av Nacka kommuns större målpunktsområden. Genom åtgärden förbättras förbindelsen till Sickla, där ett omfattande utbud av service och handel finns, liksom viktiga kollektivtrafikförbindelser i form av den framtida tunnelbanan, tvärbanan och Saltsjöbanan. Åtgärden utgör ett alternativ till en ny gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla. Tidigare utredningar (Trivector, 2023) visar att en hisslösning kan ge restidsvinster på cirka 5–9 minuter jämfört med dagens förbindelser. Åtgärden bedöms därmed kunna öka attraktiviteten för gång-, cykel- och kollektivtrafikresor och förbättra tillgängligheten mellan Henriksdalsberget och de centrala delarna av Sickla.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 2 – mellan 10 mkr och 50 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den GKI som har genomförts inom denna utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

ÅTGÄRD 12 – ÖKAD TURTÄTHET I BEFINTLIG KOLLEKTIVTRAFIK (BUSS + BÅT)

I området Henriksdal–Kvarnholmen finns i dag både busstrafik och pendelbåtstrafik, vilket utgör viktiga delar av kollektivtrafiksystemet. Åtgärden innebär en ökad turtäthet för att möta ett växande resenärsunderlag i takt med den planerade bebyggelseutvecklingen.

Omfattningen av åtgärden föreslås anpassas till den framtida exploateringsnivån, där turtätheten successivt kan ökas i takt med att efterfrågan och befolkningstätheten ökar. Åtgärden har också en viktig funktion för att begränsa trafikstringen, särskilt i områden som ligger längre från

spårbunden kollektivtrafik och där buss- och pendelbåtstrafiken utgör stommen i kollektivtrafikutbudet, såsom Kvarnholmen, Finnberget och Finnboda.

- Sammanvägd bedömning: 3 – Mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: **

** En ökad turtäthet i kollektivtrafiken innebär ingen kostnad för kommunen utan finansieras av Region Stockholm inom ramen för det regionala kollektivtrafikansvaret. Det innebär samtidigt att Nacka kommun inte har rådighet kring frågan.

ÅTGÄRD 13 – NY BUSSLINJE (HENRIKSDAL-KVARNHOLMEN-SICKLA)

En ny ringlinje föreslås för att förbättra kopplingarna inom området och skapa smidiga resmöjligheter till viktiga målpunkter i centrala Nacka. Linjen knyter samman Henriksdal, Kvarnholmen, Sickla och Lugnets allé, vilket ger en effektiv anslutning till tunnelbanan i centrala Nacka och Sickla. Vidare möjliggör busslinjen direktresor till skolor, arbetsplatser och service i de centrala delarna av Nacka. Den föreslagna linjen bedöms kunna minska behovet av byten och väntetid, vilket stärker kollektivtrafikens attraktivitet för både boende och verksamma i området.

Åtgärden förväntas även bidra till ett mer sammanhängande kollektivtrafiksystem där kortare, lokala resor kan ske med buss i stället för bil, vilket främjar ett mer hållbart resande. Sammantaget bedöms ringlinjen ha god effekt på kollektivtrafikresandet och bidra till en betydande överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik.

- Sammanvägd bedömning: 3 – Mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: **

** En ökad turtäthet i kollektivtrafiken innebär ingen kostnad för kommunen utan finansieras av Region Stockholm inom ramen för det regionala kollektivtrafikansvaret. Det innebär samtidigt att Nacka kommun inte har rådighet kring frågan.

ÅTGÄRD 14 – CYKELPARKERING VID KOLLEKTIVTRAFIK

Som en del i ett hela-resan-perspektiv föreslås en översyn av de större kollektivtrafiknoderna inom området. Syftet är att säkerställa att cykelparkeringarna vid dessa platser är väl utformade, trygga och tillräckligt dimensionerade för att möta ett växande behov. Genom att skapa goda förutsättningar för cykelparkering förbättras möjligheterna till kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik, vilket i förlängningen kan minska beroendet av bil för kortare anslutningsresor.

Åtgärden bedöms förstärka effekterna av tidigare föreslagna förbättringar i cykelvägnätet genom att bidra till en mer sammanhållen och funktionell infrastruktur för cykeltrafik. Den kompletterar även de större kollektivtrafiksatsningar som sker i området, såsom utbyggnaden av tunnelbanan, ökad turtäthet på Saltsjöbanan och busstrafikens utveckling i anslutning till det nya bussgaraget vid Slussen. Med högkvalitativ cykelparkering vid kollektivtrafikens knutpunkter ökar uppsamlingsområdet för kollektivtrafiken, vilket gör det möjligt för fler att kombinera cykel och kollektivtrafik i sin dagliga resa. Tillsammans med de övriga kollektivtrafikåtgärderna bidrar detta till ett mer integrerat och hållbart transportsystem.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den GKI som har genomförts inom denna utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

ÅTGÄRD 15 – MOBILITET OCH PARKERING

Inom Nacka kommun pågår under 2025 ett arbete med att ta fram en plan för parkering och mobilitet. Planen omfattar en översyn av kommunens parkeringstal samt en strategi för mobilitet i samband med nybyggnation. De riktlinjer och krav som tas fram inom ramen för planen bör tillämpas vid kommande exploatering inom Henriksdal och Kvarnholmen för att säkerställa en enhetlig och långsiktigt hållbar utveckling. Mobilitetsåtgärder i samband med nyproduktion

är ett effektivt verktyg för att främja hållbart resande och minska bilanvändningen. Studier visar att efterfrågan på parkering i genomsnitt är 50 procent lägre i fastigheter med mobilitetsåtgärder än i motsvarande fastigheter utan sådana insatser. Den totala bilanvändningen är ungefär hälften så stor i bostadsfastigheter med mobilitetsåtgärder, och effekten är ännu större för arbetsplatser.

För att maximera effekten av mobilitetsåtgärder bör en så stor del som möjligt av parkeringen lokaliseras i externa mobilitetshus. En sådan lösning gör gång, cykel och kollektivtrafik mer lättillgängligt och konkurrenskraftigt jämfört med bil, samtidigt som ytor inom kvarteren kan användas mer effektivt. Mobilitetshusen möjliggör även samnyttjande av parkeringsplatser, vilket ger en mer resurseffektiv markanvändning. Inom dessa anläggningar kan dessutom mobilitetstjänster som cykelpooler, bilpooler och leveranstjänster samordnas, vilket ökar tillgängligheten och minskar behovet av privat bilägande.

Utöver byggaktörsdrivna insatser föreslås även kommunala mobilitetsåtgärder. Dessa kan omfatta hyrcykelsystem, bilpooler, informationskampanjer för hållbart resande samt gröna resplaner för skolor, exempelvis Ebba Braheskolan. Genom en kombination av fysiska, organisatoriska och beteendepåverkande åtgärder kan kommunen skapa goda förutsättningar för ett långsiktigt hållbart och effektivt mobilitetssystem i Henriksdal–Kvarnholmen.

- Sammanvägd bedömning: 3 – mycket stor nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr ***

*** Den största delen av kostnaden för åtgärden bärs av exploatörerna i samband med nyproduktion, för kommunen är kostnaden relativt låg.

ÅTGÄRD 16 – SOPSALTNING

För att stärka förutsättningarna för hållbart resande föreslås förbättrade drift- och underhållsåtgärder för gång- och cykeltrafiken, där sopsaltning av viktiga stråk är en prioriterad insats. Genom att hålla gång- och cykelvägar fria från snö och is skapas trygga, framkomliga och attraktiva förbindelser även vintertid. Sopsaltning förstärker effekterna av genomförda och planerade standardhöjningar och gör cykeln till ett mer konkurrenskraftigt färdmedel året runt, vilket minskar risken för att cyklister väljer bort cykeln under vintermånaderna. Detta bidrar till ett robust och tillgängligt gång- och cykelsystem som stödjer en långsiktig överflyttning från biltrafik till hållbara färdmedel.

- Sammanvägd bedömning: 2 – betydande nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den GKI som har genomförts inom denna utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

ÅTGÄRD 17 – VÄGVISNING

För att ytterligare förbättra förutsättningarna för gående och cyklister föreslås en översyn av vägvisningen för gång- och cykeltrafik. Syftet är att tydliggöra befintliga stråk och underlätta orienteringen för både boende och besökare. Genom en samordnad och konsekvent utformning av skyltning och markeringar stärks upplevelsen av ett sammanhängande och lättnavigerat gång- och cykelnät. En förbättrad vägvisning kan dessutom bidra till att fler väljer att resa med hållbara färdmedel, då det blir enklare att hitta rätt och att uppfatta de genaste och tryggaste vägarna genom området.

- Sammanvägd bedömning: 1 – mindre nytta
- Kostnadsbedömning: 1 – mindre än 10 mkr *

* Åtgärden ingår inte i den GKI som har genomförts inom denna utredning, vilket innebär kostnaden är mycket grovt uppskattad.

Diagram 4. Klassning av kostnad/nytta för samtliga åtgärder.

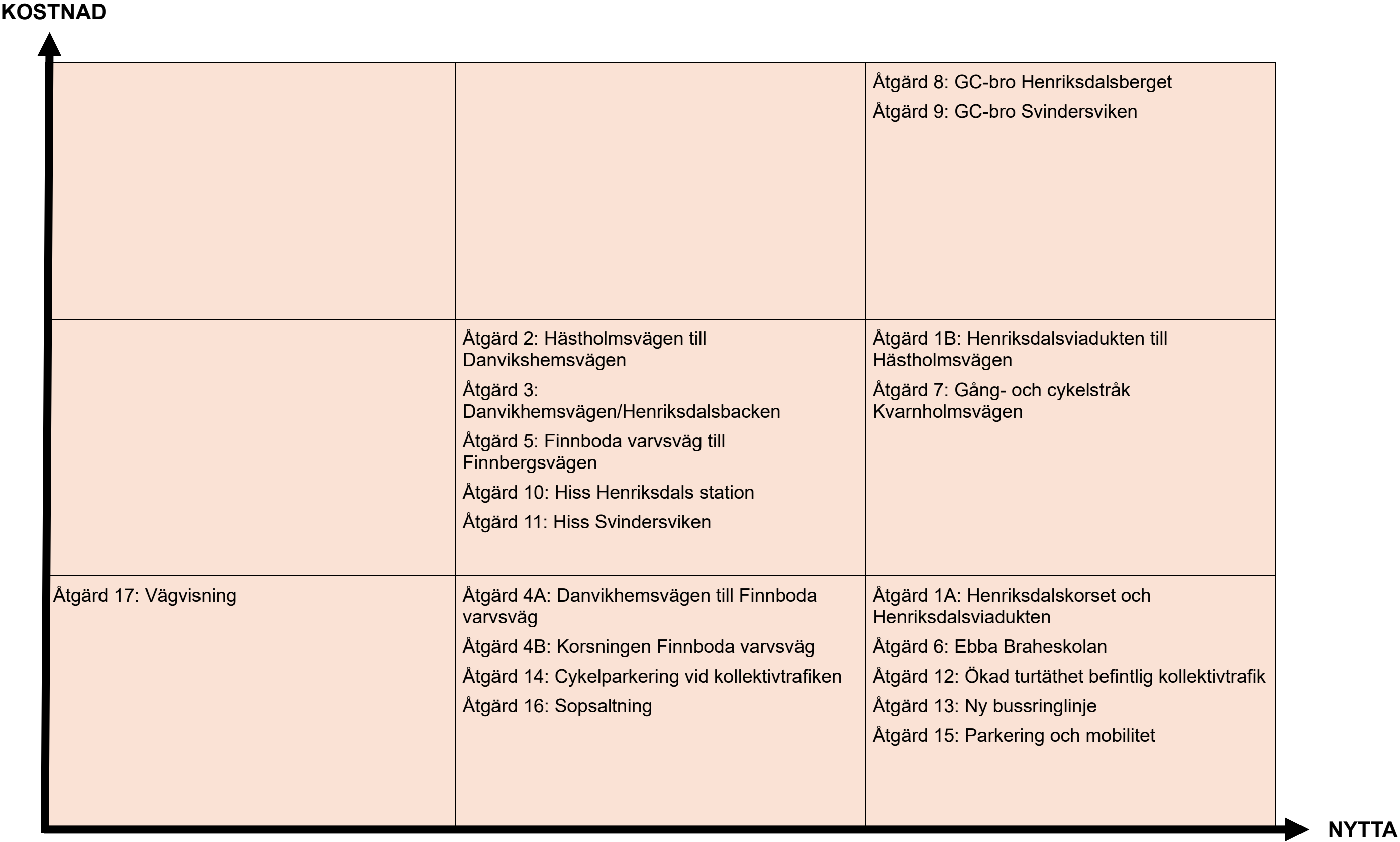
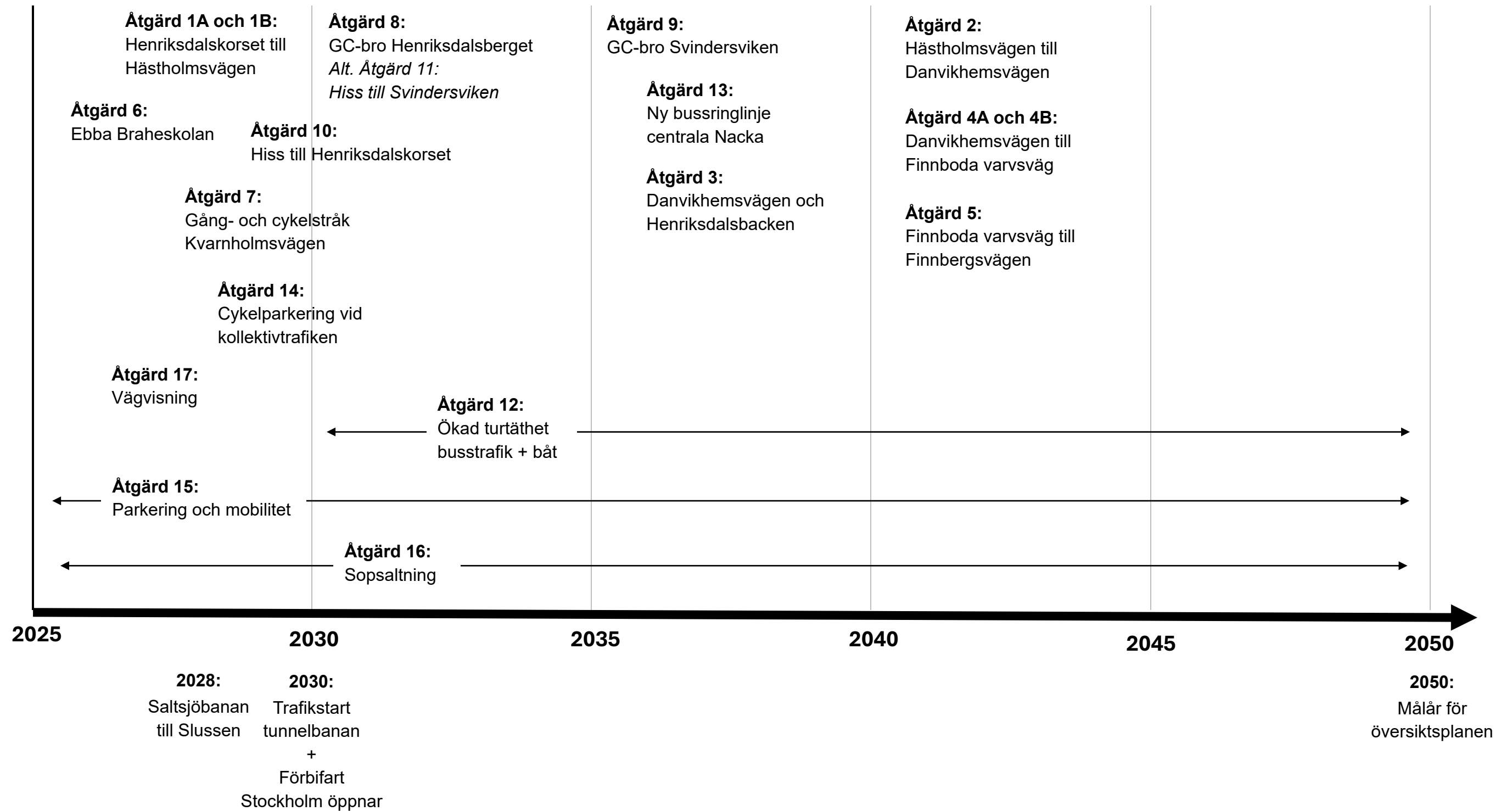


Diagram 5. Tidsaxel med prioritering och etappindelning av åtgärder.



16. SAMLAD BEDÖMNING

De åtgärder som har studerats utmed Kvarnholmsvägen fyller olika funktioner och kompletterar varandra i hur de bidrar till ett väl fungerande trafiksystem. Åtgärderna i anslutning till Henriksdalskorset (åtgärd 1A och 1B) är de mest kapacitetshöjande och de som på kort sikt har störst potential att minska köerna och förbättra framkomligheten i området. Dessa åtgärder innebär samtidigt betydande standardhöjningar för gående och cyklister genom bredare stråk, tydligare separering och en mer robust och trafiksäker utformning. Sammantaget stärker de både den lokala tillgängligheten och den övergripande systemfunktionen.

En viktig utgångspunkt i arbetet är att utvecklingen av ett sammanhängande gång- och cykelstråk av hög kvalitet utmed Kvarnholmsvägen är av stor betydelse för områdets framtida mobilitet. Ett sådant stråk förbättrar inte bara trafiksäkerheten utan skapar också förutsättningar för fler resor till fots och med cykel, inklusive cykelförbindelser till kollektivtrafiknoder som Henriksdal, Sickla och Finnboda. Sett i ett större perspektiv är detta en nyckelåtgärd för att minska bilberoendet och för att ge ett attraktivt alternativ till motorfordonstrafik, särskilt i takt med att området förtätas. På längre sikt är det dock nödvändigt att kombinera de fysiska åtgärderna med insatser som minskar områdets trafikstring. Genom ökad turtäthet på befintlig busstrafik och/eller ny busslinje kan tillsammans med gång- och cykelbroar stärka kopplingen mot den spårbundna kollektivtrafiken och i grunden förändra resmönstren genom att göra hållbara färdvägar betydligt mer konkurrenskraftiga.

Därtill spelar mobilitetsåtgärder, förbättrad cykelvägvisning, parkeringsstrategier och utvecklade kollektivtrafikförbindelser en viktig roll för att skapa ett mer balanserat och resiliert trafiksystem.

Erfarenheterna från trafikanalyserna visar tydligt att den långsiktiga framkomligheten, både i vägnätet och specifikt vid Henriksdalskorset, är beroende av att trafikstringen inte ökar. För att bibehålla restider på dagens nivå är en minskning av bilresandet i området en grundläggande förutsättning.

Sammanfattningsvis visar den samlade bedömningen att kapacitetshöjande åtgärder i Henriksdalskorset är nödvändiga för att hantera dagens och den närmaste framtidens trängsel, men att de måste kombineras med åtgärder som stärker gång-, cykel- och kollektivtrafikens attraktionskraft. Endast genom denna kombination kan området utvecklas på ett hållbart sätt och samtidigt säkerställa en robust framkomlighet i takt med att bebyggelsen ökar.

